

RESOLUCIÓN DE EJECUCIÓN DE SENTENCIA

(Expte. VS/0380/11, COCHES DE ALQUILER)

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D. Josep Maria Guinart Solà

D^a. Clotilde de la Higuera González

D^a. María Ortiz Aguilar

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 18 de mayo de 2017

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición expresada al margen, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente VS/0380/11, COCHES DE ALQUILER, cuyo objeto es la ejecución de las Sentencias de la Audiencia Nacional, por las que se estiman parcialmente los recursos interpuestos por las empresas AUTOMOTIVECARS MALAGA, S.L. (AUTOMOTIVECARS), BARDON Y RUFO 67, S.L. (BR), CARGEST S.L. (CARGEST), DICKMANNNS RENT A CAR, S.L. (DICKMANNNS), DRIVALIA CAR RENTAL, S.L. (DRIVALIA), GUERIN RENT A CAR, S.L. (GUERIN), HELLE AUTO, S.A. (HELLE), NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L. (NEW CARS), NIZA CARS, S.L.U. (NIZA) y PRIMA RENT A CAR, S.L. (PRIMA), ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCIA (AECA) y ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER DE ANDALUCIA (AESVA) en relación con la Resolución del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia de 30 de julio de 2013 (Expediente S/0380/11, COCHES DE ALQUILER).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Por Resolución de 30 de julio de 2013, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante CNC), acordó entre otras cosas:

“PRIMERO.- Declarar que en este expediente ha quedado acreditada la existencia de una infracción única y continuada del artículo 1 de la Ley

15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, conformada por los acuerdos adoptados e implementados por ALQUILER DE COCHES VICTORIA, S.L., AURIGACROWN CAR HIRE, S.L. y su sucesora AURIGACROWN WEB, S.L., BARDON Y RUFO 67, S.L., CARGEST, S.L., CENTAURO RENT-A-CAR, S.L. y su matriz CENTAURO, S.L., DICKMANN'S RENT A CAR, S.L., DRIVALIA CAR RENTAL, S.L., GOLDCAR SPAIN, S.L. y su matriz GOLDCAR RENTING, S.L., GUERIN RENT A CAR, S.L. y su matriz IBERICAR SOCIEDAD IBÉRICA DEL AUTOMÓVIL, S.A., HELLE AUTO, S.A., NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L., NIZA CARS, S.L., PRIMA RENT A CAR, S.L., RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL, S.A. y su matriz GO DE ALQUILER, S.L., SOL MAR ALQUILER DE VEHÍCULOS, S.L., AVIS ALQUILER UN COCHE, S.A. y su matriz AVIS EUROPE OVERSEAS LTD, AUTOMOTIVECARS MÁLAGA, S.L. y su matriz IDAPI, S.A., así como la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER- Andalucía (AECA) y la ASOCIACIÓN EMPRESARIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER (AESVA), a través de los contactos y las reuniones entre representantes de dichas entidades desde el 27 de mayo de 2005 hasta octubre de 2011, que entran dentro de la definición de cártel, en cuanto que el objeto de los acuerdos alcanzados por dichas entidades ha consistido en la fijación de precios y de condiciones comerciales.

SEGUNDO.- *Declarar como sujetos responsables de esta infracción de cártel de acuerdo con el artículo 61 de la LDC, a: (...)*

21. ASOCIACION EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AECA), por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

22. ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHICULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AESVA), por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011. (...)

24. AUTOMOTIVECARS MÁLAGA, S.L. y su matriz IDAPI, por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 16 de diciembre de 2010 y octubre de 2011. (...)

26. BARDON Y RUFO 67, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

27. CARGEST S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía,

por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011. (...)

29. DICKMANN'S RENT A CAR, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Valencia, por el periodo comprendido entre el 13 de enero de 2011 y octubre de 2011.

30. DRIVALIA CAR RENTAL, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Valencia, por el periodo comprendido entre el 2 de febrero de 2011 y octubre de 2011. (...)

32. GUERIN RENT A CAR, S.L. y su matriz IBERICAR SOCIEDAD IBÉRICA DEL AUTOMÓVIL, S.A., por el acuerdo de fijación de precios en la Comunidad Autónoma de Cataluña, por el periodo comprendido entre enero y octubre de 2011 en el supuesto de GUERIN y desde el 16 de junio hasta octubre de 2011 su matriz.

33. HELLE AUTO, S.A., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 21 de marzo de 2006 y octubre de 2011.

34. NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

35. NIZA CARS, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

36. PRIMA RENT A CAR, S.L., por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011. (...)

TERCERO.- *Imponer, como autoras de la conducta infractora declarada en el resuelve primero y en atención a la responsabilidad que corresponde a cada una de ellas conforme a lo establecido en el Fundamento de Derecho Octavo, las siguientes multas sancionadoras: (...)*

- 2.986.326 Euros a AUTOMOTIVECARS MÁLAGA, S.L. y solidariamente a su matriz IDAPI (...)*
- 497.147 Euros a BARDON Y RUFO 67, S.L.*
- 160.983 Euros a CARGEST, S.L. (...)*
- 332.308 Euros a DICKMANN'S RENT A CAR, S.L.*

- 103.294 Euros a DRIVALIA CAR RENTAL, S.L. (...)
- 226.732 Euros a GUERIN RENT A CAR, S.L. y solidariamente a su matriz IBERICAR SOCIEDAD IBÉRICA DEL AUTOMÓVIL, S.A., desde el 16 de junio hasta octubre de 2011.
- 347.483 Euros a HELLE AUTO, S.A.
- 370.535 Euros a NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L.
- 614.525 Euros a NIZA CARS, S.L.
- 32.571 Euros a PRIMA RENT A CAR, S.L. (...)
- 150.000 Euros a la ASOCIACION EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AECA),
- 100.000 Euros a la ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHICULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AESVA)

QUINTO.- Declarar que NIZA CARS, S.L. no reúne los requisitos del artículo 66 de la Ley 15/2007 y, en consecuencia, no procede aplicarle reducción alguna del importe de la multa fijado en el dispositivo TERCERO.
(...)

NOVENO.- Instar a la Dirección de Investigación para que vigile el cumplimiento íntegro de esta Resolución.”

2. Con fecha 1 de agosto de 2013 les fue notificada a los interesados la citada Resolución (folios 232, 234, 235, 238, 239, 243, 244, 245, 247, 248 y 249), contra la que interpusieron los siguientes recursos contencioso administrativos:

- AECA: interpuso recurso contencioso administrativo (425/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 24 de octubre de 2013, confirmado en reposición por Auto de 26 de diciembre de 2013, la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 150.000 €, garantía que no fue constituida.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (425/2013) interpuesto por AECA en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la actual Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 3 de junio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

Con fecha 10 de abril de 2014 tuvo entrada en esta Dirección escrito de AECA en el que ponía de manifiesto su difícil situación económica (folio 894). En dicho escrito AECA manifiesta que *“la sanción reclamada viene a suponer la práctica totalidad de los ingresos de nuestra Asociación durante un periodo de casi tres años, sin posibilidad de atender ningún otro gasto lo que haría absolutamente inviable su subsistencia”*.

- AESVA: interpuso recurso contencioso administrativo (426/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma, que fue denegada por la Audiencia Nacional, primeramente por Auto de 24 de marzo de 2014 y posteriormente en reposición por Auto de 13 de mayo de 2014.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (426/2013) interpuesto por AESVA en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 9 de mayo de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

Con fecha 27 de mayo de 2016 ha tenido entrada en esta Dirección escrito de AESVA en el que pone de manifiesto su precaria situación económica a los efectos del cálculo de la nueva sanción (folio 1384).

- AUTOMOTIVECARS e IDAPI S.A.: interpusieron recurso contencioso administrativo (507/2013).

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (507/2013) interpuesto por AUTOMOTIVECARS en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 6 de junio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- BR: interpuso recurso contencioso administrativo (496/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 26 de noviembre de 2013 la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 497.147 €, garantía que fue declarada suficiente por Providencia de 11 de julio de 2014.

Mediante Sentencia, firme, de 26 de mayo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (496/2013) interpuesto por BR en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 30 de junio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- CARGEST: interpuso recurso contencioso administrativo (486/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 24 de marzo de 2014, la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía, garantía que finalmente fue declarada suficiente por Providencia de 1 de septiembre de 2015.

Mediante Sentencia de 16 de marzo de 2016, firme, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (486/2013) interpuesto por CARGEST contra la Resolución de 30 de julio de 2013, anulando ésta en cuanto a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que realice un nuevo cálculo de la multa de acuerdo a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 30 de diciembre de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- DICKMANNNS: interpuso recurso contencioso administrativo (495/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 26 de diciembre de 2013 la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 332.308 €, garantía que fue declarada suficiente por Providencia de 21 de enero de 2015.

Mediante Sentencia de 16 de marzo de 2016, firme, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (495/2013) interpuesto por DICKMANNNS contra la Resolución de 30

de julio de 2013, anulando ésta en cuanto a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que realice un nuevo cálculo de la multa de acuerdo a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 15 de julio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- DRIVALIA: interpuso recurso contencioso administrativo (449/2013).

Con fecha 19 de septiembre de 2013 procedió al abono de la sanción que le había sido impuesta por importe de 103.294 € (folio 625).

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (449/2013) interpuesto por DRIVALIA en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 16 de junio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

Solicitada por DRIVALIA, el 18 de abril de 2016, la devolución de las cantidades abonadas junto con los intereses legales, el Consejo de la CNMC por Resolución de 5 de mayo de 2016, ordenó *“a la Secretaría General de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en ejecución de la sentencia de la Audiencia Nacional de 16 de marzo de 2016 (autos 449/2013), el inicio del expediente de devolución, a DRIVALIA CAR RENTAL, S.L. de 103.294 euros, incrementada con los intereses correspondientes”*.

- GUERIN: interpuso recurso contencioso administrativo (492/2013) solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 11 de junio de 2015 la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 226.732 €, garantía que fue declarada suficiente por Providencia de 18 de septiembre de 2015 (folio 1040).

Mediante Sentencia, firme, de 30 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (492/2013) interpuesto por GUERIN en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los

parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 8 de julio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- HELLE: interpuso recurso contencioso administrativo (427/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 4 de marzo de 2014 la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 347.483,00 €, garantía que fue declarada suficiente por Providencia de 8 de enero de 2015.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (427/2013) interpuesto por HELLE en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 6 de junio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- NEW CARS: interpuso recurso contencioso administrativo (430/2013) solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 20 de diciembre de 2013 la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 370.535 €, garantía que no fue constituida.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (430/2013) interpuesto por NEW CARS en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 14 de julio de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- NIZA: interpuso recurso contencioso administrativo (402/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 18 de noviembre de 2013, confirmado en reposición por Auto de 7 de febrero de 2014, la Audiencia Nacional acordó la suspensión de

la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 614.525 €, garantía que no fue constituida.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (402/2013) interpuesto por NIZA en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 25 de abril de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

- PRIMA: interpuso recurso contencioso administrativo (502/2013), solicitando como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la misma.

Mediante Auto de 19 de diciembre de 2013, la Audiencia Nacional acordó la suspensión de la ejecución de la multa condicionada a la constitución de garantía por importe de 32.571 €, garantía que no fue constituida.

Mediante Sentencia, firme, de 16 de marzo de 2016, la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 6ª) estimó parcialmente el recurso (502/2013) interpuesto por PRIMA en el único extremo referido a la cuantificación de la multa, ordenando a la CNMC que dicte una nueva resolución adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

Esta Comisión recibió el 12 de mayo de 2016 testimonio de la sentencia, con expresión de su firmeza.

3. Con fecha 11 de junio de 2013 el Consejo de la CNC acordó requerir a las entidades presuntamente responsables, la aportación de información de su volumen de negocios total, antes de aplicación del IVA y de otros impuestos relacionados, en el año 2012.
4. Las empresas presentaron escritos de contestación al requerimiento de información en las siguientes fechas:
 - AUTOMOTIVECARS y su matriz IDAPI no contestaron al requerimiento de información, motivo por el cual a la hora de calcular el importe de la sanción el Consejo obtuvo la información del Registro Mercantil, en el que sólo constaban depositadas, como ahora, las cuentas del año 2010 (37.560.716 €) y 2011 (32.079.846 €).
 - BR aportó, el 19 de junio de 2013 (folio 1435), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 4.971.469,31 €, así como el correspondiente al periodo 2009 a 2011, manifestando que sólo actuaba en Málaga.

- CARGEST presentó escrito de contestación el 24 de junio de 2013 (folio 50844 del expediente S/0380/11) señalando, que el volumen de negocios total antes de la aplicación del IVA y otros impuestos relacionados, ascendió en el año 2012 a 1.609.832,23 €.
- DICKMANNNS no contestó al Acuerdo de requerimiento de volumen de negocios del Consejo de la CNC de 11 de junio de 2013, según manifiesta en su escrito de 19 de octubre de 2016, al no haber sido notificado correctamente (folio 1453). Siendo ello así, el Consejo tomó como valor de referencia el correspondiente a las últimas cuentas depositadas en el Registro Mercantil, correspondientes a 2011.

Con fecha 14 de septiembre de 2016, la Dirección de Competencia realizó nuevo requerimiento de información a DICKMANNNS para que aportase información acerca de su volumen de negocios total, antes de aplicación del IVA y de otros impuestos relacionados, en el año 2012 (folio 1439).

DICKMANNNS presentó escrito de contestación el 19 de octubre de 2016 (folio 1453) señalando, entre otras manifestaciones, que el volumen de negocios total antes de la aplicación del IVA y otros impuestos relacionados, ascendió, en el año 2012, a 120.003,29 €, y que el correspondiente al mercado afectado por la infracción durante el periodo en el que ha quedado acreditada su participación (13 de enero al 26 de octubre de 2011) ascendió a 196.803,29 €.

Consultadas las cuentas depositadas en el Registro Mercantil se constata que el importe total de la cifra de negocios de la entidad en 2012 asciende a 4.774.642,17 euros (folio 1491).

- DRIVALIA aportó, el 24 de junio de 2013 (folio 1438), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 3.068.385,61 €, así como el correspondiente al mercado de alquiler de vehículos sin conductor de 2011, y manifestaba que sólo actuaba en la Comunidad Autónoma Valenciana.
- GUERIN aportó, el 24 de junio de 2013 (folio 1441), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 7.497.500,12 €, así como el correspondiente al mercado de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo en el año 2011, en España y en Cataluña.
- HELLE aportó, el 20 de junio de 2013 (folio 1418), el volumen de facturación para 2012 que ascendía a 3.474.826,88 €, así como el correspondiente entre 2009 y 2011, cerrado a 30 de junio de cada año natural, que según manifestaba se corresponden con el total de cada año,

ya que sólo operaba en Andalucía y las cifras aportadas “*son iguales para Andalucía y para España*”.

- NEW CARS aportó, el 20 de junio de 2013 (folio 1445), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 3.705.348,53 €, así como el correspondiente al mercado de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo en España y en Andalucía en el período 2009 - 2011, coincidentes en ambos casos.
- NIZA aportó, el 24 de junio de 2013 (folio 1431), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 6.145.246,73 €, así como el correspondiente al periodo 2009 a 2011, sin distinguir entre volumen de negocios total y volumen de negocios en el mercado afectado.
- PRIMA aportó, el 4 de julio de 2013 (folio 1432), el volumen de facturación para 2012 que asciende a 325.714,66 €, que incluye otras actividades como alquiler de motos y bicicletas, así como el correspondiente al mercado de alquiler de vehículos sin conductor entre 2009 y 2011, y manifestaba que sólo actuaba en Málaga.

5. Son interesados:

- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCIA
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER DE ANDALUCIA
- AUTOMOTIVECARS MALAGA, S.L.
- BARDON Y RUFO 67, S.L.
- CARGEST, S.L.
- DICKMANNS RENT A CAR, S.L.
- DRIVALIA CAR RENTAL, S.L.
- GUERIN RENT A CAR, S.L.
- HELLE AUTO, S.A.
- NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L.
- NIZA CARS, S.L.
- PRIMA RENT A CAR, S.L.

6. La Sala de Competencia deliberó y falló esta Resolución en su sesión del día 18 de mayo de 2017.

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

PRIMERO.- Habilitación competencial

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a la CNMC compete *“aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia”*. El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de *“resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio”* y según el artículo 14.1.a) del Estatuto orgánico de la CNMC aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, *“la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio”*.

En consecuencia, la competencia para dictar esta resolución corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

SEGUNDO. Sobre la ejecución de sentencia de la Audiencia Nacional

Según establece el artículo 104 de la Ley 29/1998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, la Administración que hubiera realizado la actividad objeto del recurso deberá llevar a puro y debido efecto las sentencias firmes, practicando lo que exige el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el fallo.

Tal y como se ha recogido en los antecedentes, la resolución de la CNC de 30 de julio de 2013, dictada en el expediente S/0380/11, COCHES DE ALQUILER, impuso multas, entre otros, a AECA, AESVA, AUTOMOTIVECARS y solidariamente a su matriz IDAPI, BR, CARGEST, DICKMANNNS, DRIVALIA, GUERIN, HELLE, NEW CARS, NIZA y PRIMA, contra la que interpusieron recurso contencioso administrativo.

Los recursos interpuestos fueron estimados parcialmente por Sentencias de la Audiencia Nacional, anulando la multa y ordenando a la CNMC a que cuantifique la sanción pecuniaria de acuerdo con la interpretación que de los artículos 63 y 64 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, hace el Tribunal Supremo en su Sentencia de 29 de enero de 2015.

TERCERO. Sobre la determinación de la sanción

3.1. Hechos probados y determinación de la sanción en la Resolución de 30 de julio de 2013

Para la ejecución de la Sentencias de la Audiencia Nacional y la imposición de la sanción correspondiente, hay que partir de los hechos acreditados que se imputan a dichas empresas en la Resolución de 30 de julio de 2013 y que han sido corroborados por la Audiencia Nacional.

En particular, sin perjuicio de hacer íntegra remisión a los hechos probados y fundamentación jurídica de la resolución confirmada por las sentencias que ahora se ejecutan, cabe señalar lo siguiente:

- De conformidad con el dispositivo primero de la resolución, las infractoras fueron declaradas responsables de una infracción única y continuada del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Dicha infracción venía constituida por los acuerdos adoptados e implementados a través de los contactos y las reuniones entre representantes de las entidades imputadas, desde el 27 de mayo de 2005 hasta octubre de 2011, con distinta participación de cada entidad, que entran dentro de la definición de cártel, en cuanto que el objeto de los acuerdos alcanzados por dichas entidades ha consistido en la fijación de precios y de condiciones comerciales; y, respecto de AECA y AESVA, por desplegar en el seno del cártel una conducta que puede ser calificada de organización y vigilancia de la ejecución de la infracción.
- En particular, según lo señalado en el FD 8º, el Consejo considera responsables de la conducta infractora, entre otros, a:

“2. ASOCIACION EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AECA)

De acuerdo con lo indicado por la propia entidad, AECA es una asociación de ámbito regional que se extiende a la Comunidad Autónoma Andaluza, aunque ocasionalmente tienen asociados de otras Comunidades Autónomas, creada a principios de los años sesenta y con sede en Málaga.

Teniendo en cuenta los hechos acreditados en los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, se considera a AECA responsable por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

3. ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHICULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AESVA)

De acuerdo con lo indicado por la propia entidad, AESVA es una asociación con ámbito territorial en la Comunidad Autónoma de Andalucía con domicilio en Málaga.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución, y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, se considera a AESVA responsable por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.”(...)

5. AUTOMOTIVE CARS MÁLAGA, S.L.

AUTOMOTIVE CARS MÁLAGA, S.L. es una empresa con base en Málaga que comenzó a operar en mayo de 2010, siendo su socio único IDAPI S.A.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que AUTOMOTIVE indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a AUTOMOTIVECARS MÁLAGA, S.L. responsable por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 16 de diciembre de 2010 y octubre de 2011.

6. IDAPI, S.A.

IDAPI, S.A. (IDAPI) posee el 100% de AUTOMOTIVE CARS MALAGA, S.L. que desarrolla actividad en el mercado del alquiler de coches sin conductor en Málaga.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.2 y 63.1.c) de la LDC, se considera que IDAPI es responsable solidario por los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía imputados a su filial AUTOMOTIVE, por el periodo comprendido entre el 16 de diciembre de 2010 y hasta octubre de 2011. (...)

9. BARDÓN Y RUFO 67, S.L.

BARDÓN Y RUFO es una empresa familiar con sede en Málaga, que opera comercialmente con el nombre de malagacar.com, ofreciendo servicios de alquiler de vehículos sin conductor en Málaga, Marbella y Fuengirola.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que BARDÓN Y RUFO indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a BARDÓN Y RUFO 67, S.L., responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011. (...)

10. CARGEST, S.L.

CARGEST, S.L. (CARGEST) es una empresa cuyo objeto social es, desde su constitución en 1997, el alquiler de vehículos sin conductor en Málaga y otros destinos turísticos, así como la compraventa de automóviles.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que CARGEST indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a CARGEST S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y

condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011". (...)

13. DICKMANNNS RENT A CAR, S.L.

DICKMANNNS RENT A CAR, S.L. (DICKMANNNS) es una empresa cuyo objeto social es el alquiler de vehículos sin conductor y la compraventa de vehículos y sus accesorios, principalmente en Alicante y Murcia.

Teniendo en cuenta los hechos probados en esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que DICKMANNNS indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a DICKMANNNS RENT A CAR, S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Valencia, por el periodo comprendido entre el 13 de enero de 2011 y octubre de 2011."

14. DRIVALIA CAR RENTAL, S.L.

DRIVALIA CAR RENTAL, S.L. (DRIVALIA) se constituyó en julio del 2010 si bien su actividad comercial comenzó en abril del 2011. Su objeto social es el alquiler de vehículos sin conductor, actuando principalmente en el Aeropuerto de Alicante.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que DRIVALIA indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a DRIVALIA CAR RENTAL, S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Valencia, por el periodo comprendido entre el 2 de febrero de 2011 y octubre de 2011." (...)

17. GUERIN RENT A CAR, S.L.

GUERIN RENT A CAR, S.L. (GUERIN) es una empresa de alquiler de coches sin conductor constituida en 2002, perteneciendo el 66% de sus acciones a GLOBALIA AUTOMÓVILES, S.L y el 34 % restante a personas físicas. En junio de 2011 IBERICAR SOCIEDAD IBÉRICA DEL AUTOMÓVIL, S.A. adquirió el 100% de GUERIN. Esta empresa se dedica al alquiler de vehículos sin conductor, cuyo ámbito territorial abarca el territorio español, Gibraltar, Portugal, Andorra y Francia, utilizando la marca comercial "pepecar.com" y prestando este servicio tanto con vehículos propios como con vehículos no propios pero en acuerdo con otros operadores.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que GUERIN indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera que

GUERIN RENT A CAR, S.L. es responsable del acuerdo de fijación de precios en la Comunidad Autónoma de Cataluña, por el periodo comprendido entre enero y octubre de 2011.” (...)

19. HELLE AUTO, S.A.

HELLE AUTO, S.A. es una sociedad cuya actividad consiste en el alquiler de vehículos sin conductor y subsidiariamente la venta de vehículos usados, y cuyo ámbito de actuación es Andalucía.

Teniendo en cuenta los hechos probados en esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que HELLE indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, HELLE es responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 21 de marzo de 2006 y octubre de 2011. (...)

20. NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L.

NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L. es una empresa cuyo objeto social abarca, entre otras actividades, el alquiler de automóviles con o sin conductor, que comercializa con la marca de “MARBESOL”, siendo su ámbito de actuación Andalucía.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que NEW CARS indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.”

21. NIZA CARS, S.L.U.

NIZA CARS, S.L.U. es una sociedad constituida con fecha 6 de julio de 2005 con domicilio social en Málaga y cuenta en la actualidad con 11 oficinas en las provincias de Málaga, Cádiz, Sevilla, Almería y Granada.

Teniendo en cuenta los hechos probados de esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que NIZA indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a NIZA CARS, S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.

22. PRIMA RENT A CAR, S.L.

PRIMA RENT A CAR, S.L. es una empresa constituida en 1998, desarrollando su actividad en la provincia de Málaga.

Teniendo en cuenta los hechos probados en esta Resolución y lo dispuesto en los artículos 61.1 y 63.1.c) de la LDC, sin que conste que PRIMA indicara públicamente al resto de las entidades del cártel su intención de finalizar su participación en el cártel, se considera a PRIMA RENT A CAR, S.L. responsable de los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el periodo comprendido entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011.”

Las Sentencias que ahora se ejecutan obligan a reconsiderar el proceso de determinación de la sanción.

La Resolución del Consejo de la CNC de 30 de julio de 2013 motivó la determinación de las multas sobre la base de los criterios siguientes:

- Determinación del mercado afectado. Según la resolución (páginas 198 y ss.), el cártel objeto de este expediente afectó al mercado de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo, estrechamente ligado al turismo, afectando fundamentalmente a las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, Andalucía y Baleares, donde fue especialmente dañino ya que el 80% de las empresas dedicadas al alquiler de vehículos se concentran en dichas Comunidades Autónomas (también en las Comunidades Autónomas de Canarias y de Madrid).

Concretamente:

- AECA es una asociación de empresas de alquiler de coches con y sin conductor, radicada en Málaga y de ámbito regional (Andalucía).

En mayo de 2012 contaba con 88 asociados, entre los que se encontraban: AURIGACROWN, CENTAURO, GOLDCAR, SOLMAR¹, RECORD, HELLE y NIZA, siendo las cinco primeras empresas las cinco que iniciaron el cártel, y que serían las más grandes del sector “low cost”.

- AESVA también está domiciliada en Málaga y es una asociación de ámbito regional andaluz.

Se desconoce el número de asociados, pero entre ellos figuran las siguientes empresas imputadas: BARDÓN Y RUFO, CARGEST, HELLE, NEW CARS y PRIMA.

Salvo cinco empresas de las diecisiete que fueron declaradas responsables, todas pertenecen a alguna de dichas asociaciones:

¹ Empresa que solicitó la solicitud de exención, que le fue concedida.

	Asociación	Andalucía	Cataluña	Baleares	C. Valenciana
ALQUILER COCHES VICTORIA		X	X		
AURIGACROWN CAR HIRE	AECA	X	X	X	X
AUTOMOTIVECARS MÁLAGA	AECA	X			
AVIS		X			
BARDON Y RUFO	AESVA	X			
CARGEST	AESVA	X			
CENTAURO RENT-A-CAR	AECA	X	X		X
DICKMANNNS					X
DRIVALIA					X
GOLDCAR SPAIN	AECA	X	X	X	X
GUERIN			X		
HELLE	AECA/AESVA	X			
NEW CARS COSTA DEL SOL	AESVA	X			
NIZA CARS	AECA/AESVA	X			
PRIMA RENT A CAR	AESVA	X			
RECORD-GO	AECA	X		X	X
SOL MAR	AECA	X			X

Los únicos datos sobre las empresas que constan en la resolución, en el apartado de funcionamiento del mercado (página 20 y ss.), sobre la información del estudio de DBK sobre el sector del alquiler de coches sin conductor, se limitan a afirmar que existen más de 1.800 empresas, acaparando las cinco principales empresas el 56% de la cuota de mercado².

En cuanto a las empresas especializadas en el alquiler de vehículos para el sector turístico y, en particular, las especializadas en la venta a bajo precio entre 2005 y 2010, las empresas RECORD, GOLDCAR, CENTAURO, AURIGACROWN y SOLMAR jugaban un papel predominante.

En el año 2009, las empresas especializadas en el sector turístico de las interesadas en el expediente tenían una cuota cercana al 30% del mercado total de alquiler de coches sin conductor³.

- Alcance de la conducta y efectos. El Consejo consideró que todo cártel es una infracción por objeto que, por su propia naturaleza, produce un falseamiento

² Resumen público de la 8ª edición del estudio DBK sobre el Mercado de alquiler de coches sin conductor publicado en mayo de 2012 (folio 10746 del expediente principal S/0380/11).

³ Según estimación de la Dirección de Investigación basada en las contestaciones de las empresas a los requerimientos de información realizados en el marco del expediente principal S/0380/11.

significativo de la competencia en el mercado considerado, que beneficia exclusivamente a las empresas participantes y que es sumamente perjudicial para los clientes y, en definitiva, para el público en general, independientemente de su efectiva aplicación y de la acreditación de los efectos anticompetitivos.

Ha quedado acreditado que los acuerdos adoptados en el seno del cártel tenían por objeto fijar precios y condiciones comerciales, por lo que *“un primer efecto del cártel consiste en la creación de un clima de mayor seguridad y estabilidad entre la incoadas, que ha limitado artificialmente la incertidumbre propia de los mercados en régimen de competencia”*. Las empresas del cártel adquirieron una ventaja competitiva ilícita respecto del resto de competidores.

El cártel fue implementado produciendo un mantenimiento artificial del precio de los servicios de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo en las zonas afectadas por la infracción, beneficiando exclusivamente a las empresas miembros del cártel. Estos precios bajaron significativamente tras la finalización del cártel con las primeras inspecciones realizadas en octubre de 2011, por lo que puede afirmarse que *“con toda seguridad, dichos precios durante la vigencia del cártel fueron superiores a los que se habrían fijado en una situación de libre competencia”*. Además continuaba la Resolución señalando que *“...aunque sería muy difícil predecir cuál habría sido el resultado en el mercado si las entidades del cártel hubieran actuado en un entorno de rivalidad competitiva, todo hace suponer que el mercado de alquiler de vehículos sin conductor se hubiera comportado de forma distinta si los acuerdos no se hubieran adoptado, pues los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales tienen un efecto directo en la demanda de los productos afectados por el cártel, si bien no es posible cuantificar la diferencia entre el nivel de precios resultante y el que habría resultado de un entorno competitivo entre las empresas imputadas. No obstante, es indudable que como resultado de los acuerdos adoptados no actuó el juego de la libre competencia durante los años de vigencia del cártel, y que la implantación de los acuerdos del cártel condujo a precios supracompetitivos que, como tales, han producido efectos negativos sobre el usuario de servicios de alquiler de coches sin conductor a corto plazo durante la vigencia del cártel, así como también respecto de sus empresas competidoras.”*

AECA además ha desempeñado un papel particularmente relevante, habilitando una infraestructura adecuada para el seguimiento de la ejecución del cártel mediante la creación de una cuenta de correo electrónico y el establecimiento de una lista de destinatarios a los que se debían enviar los correos electrónicos en copia oculta que se utilizaban para detectar y corregir los incumplimientos de los acuerdos del cártel

- Duración. La infracción, única y continuada, se mantuvo ininterrumpidamente desde mayo de 2005 hasta, al menos, las primeras inspecciones llevadas a cabo por la CNC el 26 de octubre de 2011, si bien la duración se individualizó para cada una de las incoadas.

	Fecha de inicio	Fecha de término
ALQUILER DE COCHES VICTORIA	10 marzo-10	octubre-11
AURIGACROWN CAR HIRE	27 mayo-05	octubre-11
AUTOMOTIVECARS MÁLAGA	16 diciembre-10	octubre-11
BARDON Y RUFO	2 abril-09	octubre-11
CARGEST	2 abril-09	octubre-11
CENTAURO RENT-A-CAR	27 mayo-05	octubre-11
DICKMANNNS	13 enero-11	octubre-11
DRIVALIA	2 febrero-11	octubre-11
GOLDCAR SPAIN	27 mayo-05	octubre-11
GUERIN	enero-11	octubre-11
HELLE	21 marzo-06	octubre-11
NEW CARS COSTA DEL SOL	2 abril-09	octubre-11
NIZA CARS	2 abril-09	octubre-11
PRIMA RENT A CAR	2 abril-09	octubre-11
RECORD-GO	27 mayo-05	octubre-11
SOL MAR	27 mayo-05	diciembre-10
AECA	2 abril-09	octubre-11
AESVA	2 abril-09	octubre-11

- **Beneficios ilícitos obtenidos.** Las entidades participantes en el cártel gozaron de una protección respecto a los precios acordados que no habrían tenido en un entorno competitivo, con todas las consecuencias negativas derivadas de esa protección en materia de innovación, calidad o precio.

Los acuerdos de fijación de los precios y de condiciones comerciales tienen por objeto maximizar el precio y, consecuentemente, sus beneficios y márgenes comerciales mediante la eliminación de la competencia en el mercado y a costa de sus clientes y de los consumidores.

La cuantificación de dichos beneficios vendría determinada por los ingresos obtenidos.

- **Atenuantes o agravantes.** El Consejo no apreció circunstancias atenuantes ni agravantes, salvo en el caso de NIZA, a la que no se le reconoció la reducción del artículo 66 de la LDC, pero sí un atenuante del 10% por haber reconocido los hechos y haber ido más allá del estricto cumplimiento del deber de colaboración.
- **Importe básico de la sanción.** La combinación de los anteriores factores llevaron al Consejo de la CNC a fijar un importe básico de la sanción determinado por la aplicación de un 10% sobre el volumen de ventas afectado (calculado sobre la base de los datos aportados por las empresas del volumen de negocios en España en el mercado afectado, esto es, el de alquiler de vehículos sin

conductor a corto plazo, ponderado por el tiempo acreditado para cada empresa).

- Límite del 10% VNT. Calculado el importe básico y ajustado por atenuantes (sólo para NIZA a la que se le aplica el 10%), el Consejo calculó la multa final ajustando ésta al límite máximo del 10% del volumen de negocios total correspondiente al año 2012.

	Importe básico ajustado (10% volumen mercado afectado + atenuantes)	Límite máximo (10% del volumen de negocios total 2012)	Multa
AUTOMOTIVECARS MÁLAGA	2.986.326 €	3.207.985 € ⁴	2.986.326 €
BARDON Y RUFO	689.876 €	497.147 €	497.147 €
CARGEST	328.674 € ⁵	160.983 €	160.983 €
DICKMANNNS	332.308 € ⁵	398.770 € ⁴	332.308 €
DRIVALIA	103.294 €	306.839 €	103.294 €
GUERIN	226.732 €	749.750 €	226.732 €
HELLE	1.258.716 €	347.483 €	347.483 €
NEW CARS COSTA DEL SOL	756.200 €	370.535 €	370.535 €
NIZA CARS	2.014.434 €	614.525 €	614.525 €
PRIMA RENT A CAR	64.876 €	32.571 €	32.571 €

Por último, a la hora de fijar el importe de la multa de ambas asociaciones el Consejo tuvo en cuenta que:

- o las empresas participantes en el cártel son una minoría respecto del número total de asociadas;
- o las empresas infractoras ya están siendo sancionadas por su participación en el cártel;
- o el distinto papel que han desempeñado ambas asociaciones, ya que AECA ha desempeñado un papel particularmente relevante en cuanto al seguimiento de la ejecución del cártel, concretamente en la detección y corrección de posibles incumplimientos.

El Consejo, teniendo en cuenta lo anterior, impuso a AECA una multa de 150.000 € y a AESVA una multa de 100.000 €

⁴ Sobre el volumen de negocios total en 2011 según los datos del Registro Mercantil, al no haber sido aportados los datos requeridos correspondientes a 2012 (cfr AH 4º).

⁵ Valor estimado.

3.2. Criterios expuestos por el Tribunal Supremo

De acuerdo con lo expuesto por la Audiencia Nacional en sus sentencias en las que acoge los razonamientos jurídicos de la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015, el proceso de determinación de la multa debe necesariamente ajustarse a las siguientes premisas:

- Los límites porcentuales previstos en el artículo 63.1 de la LDC deben concebirse como el nivel máximo de un arco sancionador en el que las sanciones, en función de la gravedad de las conductas, deben individualizarse. La Sala señala que dichos límites *“constituyen, en cada caso, el techo de la sanción pecuniaria dentro de una escala que, comenzando en el valor mínimo, culmina en el correlativo porcentaje”* y continúa exponiendo que *“se trata de cifras porcentuales que marcan el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga la mayor densidad antijurídica. Cada uno de esos tres porcentajes, precisamente por su cualidad de tope o techo de la respuesta sancionadora aplicable a la infracción más reprochable de las posibles dentro de su categoría, han de servir de referencia para, a partir de ellos y hacia abajo, calcular la multa que ha de imponerse al resto de infracciones.”*
- Sobre dicha base, concluye el Tribunal que la metodología de cálculo que subyace en la *Comunicación sobre la cuantificación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y de los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea (actuales artículos 101 y 102 del TFUE)*, publicada en el BOE el 11 de febrero de 2009, y que utiliza la interpretación del artículo 63.1 de la LDC como un umbral o límite extrínseco, no resulta aceptable.
- En cuanto a la base sobre la que calcular el porcentaje de multa, que en este caso podría llegar hasta el 10% por tratarse de una infracción muy grave, el artículo 63.1 de la LDC se refiere al *“volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa”*, concepto con el que el legislador, como señala el Tribunal Supremo, *“lo que ha querido subrayar es que la cifra de negocios que emplea como base del porcentaje no queda limitada a una parte sino al “todo” de aquel volumen. En otras palabras, con la noción de “volumen total” se ha optado por unificar el concepto de modo que no quepa distinguir entre ingresos brutos agregados o desagregados por ramas de actividad de la empresa autora de la infracción. Voluntad legislativa acorde con esta interpretación que, como bien recuerda el voto particular, rechazó las propuestas de modificación del texto, expuestas en los trabajos preparatorios de su elaboración, que específicamente intentaban reducir el volumen de ventas a tan sólo las realizadas en el mercado afectado por la infracción”*. Rechaza así la interpretación según la cual dicho porcentaje deba calcularse sobre la cifra de negocios relativa al sector de actividad al que la conducta o infracción se refiere.

- Dentro del arco sancionador que discurre hasta el porcentaje máximo fijado en el artículo 63 de la LDC, las multas deberán graduarse conforme a los criterios del artículo 64.1 de la LDC, esto es, entre otros, *“a) La dimensión y características del mercado afectado por la infracción; b) La cuota de mercado de la empresa o empresas responsables; c) El alcance de la infracción; d) La duración de la infracción; e) El efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; f) Los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción; g) Las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables.”*

- Por último, insiste en la necesaria disuasión y proporcionalidad que deben guiar el ejercicio de la potestad sancionadora, junto con la precisa atención a los criterios de graduación antes apuntados. Así, señala en particular que el artículo 64 enumera criterios que *“inequívocamente remiten a la concreta distorsión de la competencia que se haya producido en cada caso, esto es, a la consumada en el seno de un determinado sector o mercado donde opera la entidad sancionada, que puede, o puede no, simultáneamente operar en otros mercados.”* Añade más adelante que *“las sanciones administrativas previstas para el ejercicio de actividades económicas [...] han de fijarse en un nivel suficientemente disuasorio para que, al tomar sus propias decisiones, las empresas no aspiren a obtener unos beneficios económicos derivados de las infracciones que resulten ser superiores a los costes (las sanciones) inherentes a la represión de aquéllas.”*

3.3. Criterios para la determinación de la sanción de las empresas basados en los hechos acreditados en la resolución original (S/0380/11) y confirmados por la Audiencia Nacional

La infracción que acredita la Resolución de 30 de julio de 2013 (y confirma la Audiencia Nacional), de la que son responsables las entidades infractoras, es una infracción muy grave (art. 62.4.a) y por tanto podrá ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa (art. 63.1.c), esto es, 2012.

Las infractoras son responsables de adoptar acuerdos para fijar precios mínimos y establecer determinadas condiciones comerciales en el mercado de alquiler de vehículos sin conductor en distintos puntos de España.

Como se ha mencionado, consta en el expediente el volumen de negocios total de las empresas en el año 2012 (cfr. AH 4º):

	Volumen de negocios total en 2012 (€)
AUTOMOTIVECARS	32.179.84 ⁶
BARDON Y RUFO	4.971.469,31
CARGEST	1.609.832
DICKMANNNS	4.774.642,17 ⁷
DRIVALIA	3.068.385,61
GUERIN	7.497.500,14
HELLE	3.474.827
NEW CARS	3.705.349
NIZA	6.145.247
PRIMA	325.715

Tabla elaborada con información confidencial del expediente principal

Teniendo en consideración estas cifras, el porcentaje sancionador a aplicar en el presente expediente debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1 de la LDC, de conformidad con lo expuesto en la Resolución de 30 de julio de 2013 (S/0380/11), siguiendo los criterios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

El mercado afectado por la conducta, tal y como ya se ha señalado, es el mercado de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo.

En lo que respecta al ámbito geográfico afectado por la conducta, el Consejo de la CNC consideró que es supra-autonómico. Así, afirmó que *“en este expediente sancionador son las empresas y entidades participantes en el cártel las que, con sus actuaciones anticompetitivas, determinan el ámbito afectado por la infracción tanto en lo que se refiere a los productos como al área geográfica: Andalucía, Valencia, Islas Baleares y Cataluña. Comunidades Autónomas en las que, por la incidencia que el turismo tiene en sus economías, se ha desarrollado un importante mercado del alquiler de coches.”*

No existe en el expediente referencia concreta a la cuota conjunta de las empresas imputadas en el mercado, salvo la referencia genérica a que las Comunidades Autónomas más afectadas son Cataluña, Valencia, Andalucía y Baleares, donde se concentra el 80% de las empresas dedicadas al alquiler de vehículos. Sin embargo, cabe tomar en consideración las cifras aportadas por la Dirección de Investigación, acogidas por el Consejo de la CNC:

⁶ Volumen de negocios total en 2011 según los datos del Registro Mercantil, porque la infractora no ha aportado la cifra correspondiente a 2012. Cfr Antecedente de Hecho 4º.

⁷ Volumen de negocios total en 2012, según cuentas depositadas en el Registro Mercantil (folios 1492-1533). Cfr Antecedente de Hecho 4º.

“Sin embargo, si tenemos en cuenta las empresas especializadas en el alquiler de vehículos para el sector turístico, y en particular las especializadas en la venta a bajo precio entre 2005 y 2010, las empresas RECORD, GOLDCAR, CENTAURO, AURIGACROWN y SOLMAR, jugarían un papel predominante. Así en el año 2009, si bien las empresas especializadas en el sector turístico de las interesadas en el expediente tendrían una cuota cercana al 30% del mercado total de alquiler de coches sin conductor, si el cálculo se centra las empresas especializadas en “low cost” especializado en bajo precio esta cuota de mercado se incrementaría por encima del 60%.”

Por tanto, podemos concluir, en todo caso, que la cuota de mercado que ostentaban las infractoras era moderadamente alta.

Como todo cártel cuyo objeto es fijar los precios y las condiciones comerciales, se trata de una infracción por objeto que, por su propia naturaleza, produce un falseamiento significativo de la competencia sumamente perjudicial para el público en general, ya que ha producido un mantenimiento artificial del precio de los servicios, precios que bajaron significativamente tras la finalización del cártel con las primeras inspecciones realizadas en octubre de 2011. Así concluyó el Consejo de la CNC cuando dispuso lo siguiente:

“Por tanto a juicio del Consejo ha quedado acreditado que el cártel objeto de este expediente se ha implementado y ha producido un mantenimiento artificial del precio de los servicios de alquiler de vehículos sin conductor a corto plazo en las zonas afectadas por la infracción, que ha beneficiado exclusivamente a las empresas miembros del cártel, como por lo demás ellas mismas reconocen”.

Además, también determinó que

“(…) se aprecia pues que los precios habrían bajado significativamente tras la finalización del cártel con las primeras inspecciones de la CNC en octubre de 2011, y que, con toda seguridad, dichos precios durante la vigencia del cártel fueron superiores a los que se habrían fijado en una situación de libre competencia.”

Por otro lado, en la Resolución original consta que las partes se reunieron de manera periódica con una frecuencia casi mensual. También mantuvieron constante contacto entre ellas, muchas veces a raíz de la estrecha vigilancia a la que eran sometidos los acuerdos ya que, una vez se detectaba que una de las partes no cumplía con lo estipulado, se procedía a corregir ese comportamiento.

Cabe destacar que los efectos producidos afectaron, en última instancia, a uno de los sectores más importantes de la economía española, como es el turístico.

Por último, el FD 2º de la citada sentencia del Tribunal Supremo insiste en que la potestad sancionadora debe tener en cuenta *“la concreta distorsión de la competencia que se haya producido en cada caso, esto es, a la consumada en el seno de un determinado sector o mercado donde opera la entidad sancionada, que puede, o puede no, simultáneamente operar en otros mercados”.*

En la siguiente tabla se reflejan, a efectos de la individualización de las sanciones, la cuantificación del volumen de negocio del mercado afectado (VNMA) y la cuota de participación de cada empresa en el mismo.

	VNMA (€)	Cuota de participación en la infracción (%)
AUTOMOTIVECARS MÁLAGA	69.640.562	5,89
BR	9.659.662	0,82
CARGEST	4.829.496	0,41
DICKMANNNS	3.323.080	0,28
DRIVALIA	1.377.257	0,12
GUERIN	2.720.782	0,23
HELLE	33.394.118	2,82
NEW CARS	10.610.965	0,90
NIZA CARS	33.789.575	2,86
PRIMA RENT A CAR	957.348	0,08

Como puede apreciarse, en casi todos los casos –salvo el de AUTOMOTIVE CARS– la participación en la infracción de las empresas que son parte interesada en esta resolución de recálculo está siempre por debajo del 3%, por lo que puede considerarse una participación poco significativa en relación con la de otras infractoras pertenecientes al mismo cártel.

Además, hay que tener en cuenta que el Consejo de la CNC no apreció circunstancias atenuantes ni agravantes, salvo en el caso de NIZA, a la que no se reconoció la reducción prevista en el artículo 66 de la LDC, pero sí un atenuante del 10% por haber reconocido los hechos y haber ido más allá del estricto cumplimiento del deber de colaboración.

Siguiendo la precitada Sentencia del Tribunal Supremo, el conjunto de factores expuestos anteriormente –conducta deliberada, gravedad de la infracción, alcance y ámbito geográfico, efectos, características del mercado afectado y participación en la conducta– permite concretar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10% del volumen total de negocios, la valoración global de la densidad antijurídica de la conducta.

El tipo sancionador que corresponde aplicar a cada entidad infractora, de acuerdo con la gravedad y circunstancias de la conducta, y su respectiva participación en ella, se muestran en la tabla siguiente. Las diferencias entre los tipos sancionadores son reducidas, como corresponde a unas cuotas de participación relativamente semejantes:

Empresas infractoras	Tipo sancionador (% del volumen de negocios total)
AUTOMOTIVECARS MÁLAGA	5,4
BR	5,1
CARGEST	5,0
DICKMANNNS	5,0
DRIVALIA	5,0
GUERIN	5,0
HELLE	5,2
NEW CARS	5,1
NIZA CARS	5,2 ⁸
PRIMA RENT A CAR	5,0

La utilización del volumen total de ventas de cada empresa como base para la aplicación del tipo sancionador que le corresponde a cada una en función de su conducta, de acuerdo con el artículo 63 de la LDC, exige realizar un último ejercicio de ponderación de la proporcionalidad de la sanción, particularmente en el caso de las empresas multiproducto. En este sentido, se hace necesario realizar una estimación del beneficio ilícito que la entidad infractora podría haber obtenido de la conducta en el mercado afectado, bajo supuestos muy prudentes (que es lo que puede denominarse beneficio ilícito potencial⁹).

En efecto, aunque un tipo sancionador fuera proporcionado a la gravedad y características de la infracción cometida, la aplicación de ese porcentaje al volumen de negocios total de la empresa podría conducir a una sanción en euros que no respetara la proporcionalidad con la efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva cuando se trate de una empresa que actúa en otros mercados además de en el mercado afectado por la infracción.

Sin embargo, en este caso el mercado afectado de las empresas infractoras es una parte muy elevada de sus volúmenes de negocio totales, de modo que la sanción que corresponde a las empresas infractoras de acuerdo con las características de la infracción cometida y de su participación en ella es significativamente inferior al límite de proporcionalidad estimado para ellas. Por tanto, no procede realizar ajuste de

⁸ Corresponde aplicar un atenuante del 10% a NIZA, pero se aplicará cuando se haya determinado la sanción en euros, ya que de otro modo no se aseguraría que la reducción sea de la cantidad prevista.

⁹ Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, entre otros el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad-precio de la demanda en el mercado relevante.

proporcionalidad en ninguna de las empresas cuyas sanciones son objeto de recálculo en esta resolución.

En el caso de DRIVALIA y GUERIN las multas que les corresponden (el 5,0% que hay que aplicar en ambos casos se traduce en 153.419 euros y 374.875 euros respectivamente) son superiores a las sanciones impuestas por la resolución original de la CNC (103.294 euros y 226.732 euros, respectivamente), por lo que, en aplicación de la prohibición de *reformatio in peius*, las sanciones que corresponde imponer a estas dos empresas infractoras son las de la resolución original.

Las sanciones que corresponden al resto de las empresas infractoras son inferiores a las respectivas multas impuestas en la resolución original, por lo que en estos casos no hay *reformatio in peius*.

Este Consejo considera que corresponde reducir en un 10% la cuantía de la multa a imponer a NIZA por haber reconocido los hechos y haber ido más allá del estricto cumplimiento del deber de colaboración.

3.4. Criterios para la determinación de la sanción de las asociaciones basados en los hechos acreditados en la resolución original (S/0380/11) y confirmados por la Audiencia Nacional.

La infracción que acredita la Resolución de 30 de julio de 2013 (y confirma la Audiencia Nacional), de la que son responsables las asociaciones infractoras, es una infracción muy grave (art. 62.4.a) y por tanto podrá ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa (art. 63.1.c), esto es, 2012.

Al final del mismo apartado 1 del artículo 63 se indica que *“el volumen de negocios total de las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas se determinará tomando en consideración el volumen de negocios de sus miembros.”* Sin embargo, en la resolución original se sancionó tanto a estas asociaciones como a algunas de las empresas que forman parte de ellas. Por tanto, no resultaría prudente estimar el volumen de negocios total de las asociaciones infractoras a partir del de sus miembros.

La sanción que debe aplicarse a las asociaciones en el presente expediente debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64 de la LDC, de conformidad con lo expuesto en la Resolución de 30 de julio de 2013 (S/0380/11), siguiendo los criterios de la citada jurisprudencia del Tribunal Supremo. Sin embargo, como afirma la Audiencia Nacional en su sentencia de 16 de marzo de 2016, resolviendo el recurso nº425/2013 interpuesto por AECA,

“La resolución sancionadora para cuantificar la sanción ha tenido en cuenta que solo una parte de las empresas que forman parte de AECA ha participado en el cártel, el periodo de tiempo en el que se ha desarrollado la infracción (entre el 2 de abril de 2009 y octubre de 2011) y el ámbito territorial de ésta, Comunidad Autónoma de Andalucía por lo que, teniendo en cuenta, que las conductas que suponen acuerdos sobre precios son por su propia naturaleza muy graves, y así lo establece explícitamente tanto la jurisprudencia del TJUE citada, así, la

STJUE de 9 de julio de 2015 Innolux/Comisión como la Ley 15/2007 (artículos 61 y ss.), la sanción no vulnera el principio de proporcionalidad pues ha tomado en consideración los elementos que indica la recurrente para individualizar la sanción.

No obstante lo anterior, como la sanción se ha impuesto sobre la base de la Comunicación de 6 de febrero de 2009, debe estimarse el recurso en este punto a fin de que por la CNMC se dicte una nueva resolución sancionadora adecuando la motivación y cuantificación de la sanción a los parámetros expuestos por el Tribunal Supremo en la STS de 29 de enero de 2015, rec. 2872/2013, reiterados, entre otras, en la sentencia de 30 de septiembre de 2015 rec. 496/2013 y, sin que, en ningún caso, pueda resultar un importe superior al de la multa (150.000 euros) que ahora se anula.”

Las infractoras son responsables de facilitar la adopción de acuerdos por parte de sus asociadas para fijar precios mínimos y establecer determinadas condiciones comerciales en el mercado de alquiler de vehículos sin conductor en distintos puntos de España.

En lo que respecta al mercado afectado, tomamos en consideración lo expuesto en el apartado anterior, así como también en lo que atañe a la dimensión del mercado relevante afectado por la infracción.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta que las empresas participantes en el cártel son una minoría respecto de total de las asociadas pertenecientes a AECA y a AESVA.

Las asociaciones formaron parte del cártel desde abril de 2009 a marzo de 2011.

En lo que respecta a las circunstancias de la infracción, cabe destacar, en línea con lo establecido para las empresas en la sección anterior, que el sector del turismo, que indirectamente se ha visto afectado por la infracción, tiene una especial relevancia a nivel nacional. En segundo lugar, ha quedado acreditado que el cártel produjo una serie de efectos perjudiciales para la competencia en el mercado afectado, incluyendo una modificación de los precios competitivos. En tercer lugar, las asociaciones colaboraron en las frecuentes reuniones celebradas con el fin de realizar un seguimiento del cumplimiento de los acuerdos, que resultaban en una llamada de atención a las empresas que se desviarán de lo acordado.

Por lo que respecta a la AECA específicamente, tal y como determinó el Consejo de la CNC en la resolución original, ha quedado acreditado que su presidente creó específicamente una cuenta de correo para poder llevar a cabo el seguimiento de los acuerdos. Por tanto, AECA desempeñó un papel relevante en este sentido, pues habilitó esta cuenta para vigilar y ejecutar el cártel.

De acuerdo con todos los factores señalados, esta Sala considera que el importe de la multa para las asociaciones debe ser el siguiente:

- AECA: 100.000 euros.
- AESVA: 67.000 euros.

En ambos casos, las multas de la tabla anterior son inferiores a las sanciones impuestas por la resolución original de la CNC, por lo que no hay *reformatio in peius*.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC

HA RESUELTO

ÚNICO.- Imponer a ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AECA), ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA (AESVA), AUTOMOTIVECARS MALAGA, S.L. y solidariamente a su matriz IDAPI, S.A., BARDON Y RUFO 67, S.L., CARGEST, S.L., DICKMANNS RENT A CAR, S.L., DRIVALIA CAR RENTAL, S.L., GUERIN RENT A CAR, S.L. y su matriz IBERICAR SOCIEDAD IBÉRICA DEL AUTOMÓVIL, S.A., HELLE AUTO, S.A., NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L., NIZA CARS, S.L.U. y PRIMA RENT A CAR, S.L., en ejecución de las Sentencias de la Audiencia Nacional de 16 de marzo de 2016 (Recursos nº507/2013, nº427/2013, nº402/2013 y nº502/2013), y en sustitución de la inicialmente impuesta en la Resolución del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia de 30 de julio de 2013 (Expte. S/0380/11, COCHES DE ALQUILER), las siguientes multas:

- A ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER DE ANDALUCÍA, 100.000 euros.
- A ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA, 67.000 euros.
- A AUTOMOTIVECARS MALAGA, S.L. y solidariamente su matriz IDAPI, S.A., 1.732.312 euros.
- A BARDON Y RUFO 67, S.L., 253.545 euros.
- A CARGEST, S.L., 80.492 euros.
- A DICKMANNS RENT A CAR, S.L., 238.832 euros.
- A DRIVALIA CAR RENTAL, S.L., 103.294 euros.
- A GUERIN RENT A CAR, S.L., 226.732 euros.
- A HELLE AUTO, S.A., 180.691 euros.
- A NEW CARS COSTA DEL SOL, S.L., 188.973 euros.
- A NIZA CARS, S.L.U., 287.598 euros.
- A PRIMA RENT A CAR, S.L., 16.286 euros.

Comuníquese esta Resolución a la Audiencia Nacional y a la Dirección de Competencia, y notifíquese a las partes interesadas haciéndoles saber que la misma ha sido dictada en ejecución de sentencia de conformidad con lo previsto en el artículo 104 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y que contra ella pueden promover incidente de ejecución de sentencia de conformidad con lo previsto en el artículo 109 de la citada Ley 29/1998, de 13 de julio, sin perjuicio de la posibilidad de interponer recurso contencioso administrativo ordinario, en el plazo de dos meses desde el día siguiente al de notificación de la resolución, de acuerdo con lo resuelto por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional.