

RESOLUCIÓN (Expt. 2763/07, RENFE-OPERADORA)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 29 de julio de 2008

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), con la composición expresada al margen y siendo Consejero ponente D. Emilio Conde Fernández-Oliva, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente iniciado por denuncia de D^a R.M.V.M., en nombre y representación de la ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC) contra RENFE-OPERADORA por supuestas conductas prohibidas por el artículo 6 de la Ley 16 /1989 (actual artículo 2 de la Ley 15/2007), de Defensa de la Competencia (LDC) consistente en abusar de su posición de dominio y de la situación de dependencia económica en la que se encontraban determinadas empresas de transporte intermodal.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. El 1 de marzo de 2007 tuvo entrada en el Servicio de Defensa de la Competencia (actual Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia, en adelante DI) un escrito de la representación de ASTIC por el que denunciaba a RENFE-OPERADORA por infracción de la normativa de la competencia consistente en abusar de su posición de dominio y de la situación de dependencia económica en la que se encontraban determinadas empresas de transporte intermodal. La DI asignó a la citada denuncia el número de expediente 2763/07.

2. El 1 de septiembre de 2007 entró en vigor la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que deroga la Ley 16/1989, de 17 de julio, y crea la Comisión Nacional de la Competencia.
3. Tras una dilatada información reservada, el 4 de julio de 2008, la DI remitió propuesta al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) de “no incoación de procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la denuncia presentada por D^a R.M.V.M., en nombre y representación de la ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC), por considerar que no hay indicios de infracción de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia.

Según la denuncia, RENFE-OPERADORA es la única empresa de transporte ferroviario de mercancías en el sistema TECO (trenes expreso contenedores) que opera actualmente, lo que le ha conferido posición de dominio en el mercado español de transporte combinado y pone en situación de dependencia económica a empresas de ASTIC, habiendo abusado de esa posición por:

- Intentando obtener, bajo amenaza de ruptura de relaciones comerciales, unos precios no recogidos en las condiciones de venta pactadas.
- Rompiendo parcialmente su relación comercial con las empresas afectadas, sin preaviso por escrito y preciso con una antelación mínima de seis meses y sin que ello se debiera a incumplimiento o fuerza mayor, al suprimir líneas y terminales y comunicar esta supresión, con preaviso inferior a una semana a algunas empresas y no comunicarlo a otras.
- Imponiendo precios abusivos, al dejar de aplicar los que RENFE les venía fijando mediante acuerdos escritos o verbales prorrogados anualmente, para aplicarles a partir de febrero de 2007 la nueva Tarifa Intermodal Multicliente (TIM), que supone unos precios abusivos frente a los anteriores.

La labor previa de la DI le ha permitido considerar como hechos acreditados:

1. ASTIC es una asociación que agrupa a empresas especializadas en el transporte internacional por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, que defiende los intereses de la UNION DE OPERADORES DE TRANSPORTE COMBINADO (UOTC) y es la entidad más representativa de

las empresas españolas de transporte combinado nacional e internacional con 21.000 vehículos y más de 42.000 trabajadores.

Los operadores de transporte combinado (OTC) afectados por los hechos denunciados, que representan aproximadamente el 70% de la facturación del transporte combinado con RENFE del total de miembros de la UOTC son (entre paréntesis se señala el porcentaje de facturación en transporte ferroviario de los OTC afectados en 2006 según la información aportada por el denunciante): NEFARINTER S.A. (41%); TECNIRUTAS (66%); QUIMITRAN INTERMODAL (RENFE le facturó el 40% del total facturado por ésta a sus clientes); IBERTRANSPPOOL S.A. (80%); CONTANK S.A. (6%); EUCONSA (73%); CONCISA (87%); ABODI S.A. (91%); y, EUROMARÍTIMA BILBAO S.L. (49%).

2. RENFE-OPERADORA, es una entidad pública empresarial, dependiente del Ministerio de Fomento, siendo en la actualidad, la única empresa de transporte de viajeros del sector ferroviario español y una de las de transporte ferroviario de mercancías con licencia, aunque la única que opera en toda la red ferroviaria y gestiona el sistema de trenes expreso de contenedores (TECO).

3. El sector afectado por la denuncia es el del transporte combinado o intermodal, que es “el de mercancías, en el que el camión, remolque, semirremolque, la caja móvil o el contenedor de 20 o más pies utilizan la carretera al inicio, al final o en ambas partes del trayecto y el ferrocarril en el resto, siempre que la parte del trayecto por carretera lo sea entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque o entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el desembarque”. Este sector supuso en 2006 el 30% del total facturado por RENFE-OPERADORA a través del servicio de mercancías por ferrocarril, que comprende los servicios de Red Intermodal Cliente y Red Intermodal Multicliente, además de la Red Internacional.

La Red Intermodal Cliente desarrolla el producto “tren cliente” que se contrata completo para el recorrido y con las condiciones y precio pactados entre RENFE-OPERADORA y el usuario (según RENFE ninguno de los OTC afectados por la denuncia tenían antes de 2007 contratos en esta modalidad). Por otra parte, la Red Intermodal Multicliente (los OTC afectados por la denuncia sí desarrollan su actividad en este ámbito) desarrolla el producto “tren multicliente”, que se configura como venta al detalle, entre un origen y

un destino, siendo trenes programados, tanto en fechas de circulación como en horarios de admisión y entrega de contenedores, para los que RENFE define recorridos y condiciones, mientras los precios se fijan en la Tarifa Intermodal Multicliente (TIM), que se aplica, desde el 1.02.07, a todos los usuarios de la Red.

Si bien existían algunos contratos para “tren multicliente”, anteriores a la escisión de RENFE, éstos finalizaron entre diciembre de 2003 y febrero de 2005 y estaban en situación de prórroga tácita. Estos contratos se formalizaron por RENFE, quien prestaba servicios de operaciones en terminales, mientras que ahora lo hace ADIF.

En 1972 RENFE, antes de su escisión, puso en marcha la Red de Trenes Expreso de Contenedores (TECO) e impulsó un proceso para que los operadores de transporte, la mayoría de ellos por carretera, comenzaran a utilizarla. Así, la mayoría de las empresas integradas en la UOTC surgieron, según la denuncia, ante la petición de RENFE de ofrecer los servicios que ella no podía prestar, por falta de contenedores para transportes especiales. El Gobierno aprobaba una Red Oficial de Tarifas TECO, pero RENFE, con el fin de ampliar su clientela, acordó con cada empresa convenios y precios especiales, aunque los OTC asumían el compromiso de confiar a RENFE un tráfico mínimo anual y obtenían descuentos sobre el precio.

Desde 2004 RENFE mantuvo contactos con sus clientes en relación a una modificación del marco contractual y éstos conocían que en 2005 con la liberalización del sector y escisión de la empresa ferroviaria en ADIF y RENFE-OPERADORA era necesario renegociar los contratos para su adecuación a la nueva situación. Así, entre noviembre de 2004 y diciembre de 2006 hubo una serie de reuniones con esa finalidad en las que se informó a los miembros de UOTC por RENFE-OPERADORA de que iban a cambiar la oferta y las tarifas aplicables, y éstos comunicaron su intención de solicitar un informe jurídico, emitido en diciembre de 2005, aunque no fue comunicado a la Dirección Intermodal hasta noviembre de 2006.

4. La Ley 29/2003, del Sector Ferroviario (LSF) que llevó a la creación de ADIF y RENFE-OPERADORA, ambas adscritas al Ministerio de Fomento, prevé la posibilidad de que el transporte ferroviario pueda ser realizado por empresas con licencia otorgada por el Ministerio, aunque al de viajeros no le será aplicable esta normativa mientras la Unión Europea no establezca un régimen de apertura de mercado para este tipo de transporte. Obtenida la licencia (hasta ahora se han concedido siete), para poder operar, las

empresas necesitan estar en posesión del certificado de seguridad que expide ADIF, que sólo tienen cuatro RENFE-OPERADORA, CONTINENTAL RAIL S.A. que opera en las líneas Valencia-Madrid-Valladolid, ampliado para la línea Madrid-Gijón en 2007; ACCIONA RAIL SERVICES S.A. que opera en la línea Gijón Puerto-La Robla; y, COMSA RAIL TRANSPORT S.A. que aún no ha comenzado a operar comercialmente.

5. En 2006, RENFE-OPERADORA concertó el Contrato Programa de aportaciones del Estado (cuya finalización está prevista para 2010) con los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, por el que debía presentar una situación de equilibrio económico, lo que le llevó a adoptar un Plan Estratégico para alcanzarlo. Por ello, en noviembre de 2006 remitió a varios OTC una carta comunicando la subrogación en las obligaciones de RENFE, así como su decisión de evitar la prórroga tácita de los contratos, que finalizaban el 31.12.06, y de regular sus relaciones en un nuevo marco contractual, proponiéndoles con este motivo la prórroga del contrato hasta el 31.01.07 y la firma de uno nuevo, cuyos efectos se retrotraerían al 1.01.07, con la advertencia que, de no devolver firmado el duplicado de la carta, con el “enterado y conforme”, el contrato quedaría extinguido el 31.12.06. En diciembre de 2006, RENFE-OPERADORA comunicó a las empresas de la UOTC que estaba confeccionando los nuevos precios aplicables desde el 1.02.07, prorrogando los vigentes hasta el 31.01.07 y aquéllas le expresaron su desacuerdo por la premura impuesta para negociar y las consecuencias tanto de la conformidad como de su falta, por entender que su relación contractual con RENFE tenía carácter indefinido. En su respuesta, RENFE-OPERADORA les comunicó que discrepaba de esta interpretación e insistió en que el contrato finalizaba el 31.12.06 a la vez que indicaba que consideraba que los OTC que habían respondido a su carta no aceptaban la prórroga hasta el 31.01.07, por lo que les facturarían los transportes entre 1.01.07 y 1.02.07, según la Tarifa TECO vigente [la de 2006]. Según los cálculos de la denunciante, los precios aplicados por RENFE a los OTC afectados, que se fijaban mediante contratos verbales o escritos prorrogados anualmente, tuvieron entre los años 2001 y 2005 un incremento anual en torno al 2,5% y en 2006 un incremento de 5,4% respecto al año anterior.

6. A partir de 2007, RENFE-OPERADORA, dado que las cuentas de RENFE Mercancías tenían al cierre un saldo negativo (del que parte importante se localizaba en la Red TECO), consideró necesario focalizarse en los denominados corredores de alta demanda de tráfico, en detrimento de otros con baja demanda y alto consumo de recursos.

RENFE-OPERADORA afirma que la tarifa TECO nació en 1972, con el único criterio de la distancia kilométrica y, que desde su última reestructuración, en 1984, sólo se había actualizado anualmente con los IPCs y la inclusión de nuevas relaciones de tráfico. Esto la convertía en una tarifa de precios máximos, que no se ajustaba a los precios de mercado y cuya evolución configuró un sistema de precios heterogéneo, con distintos precios para un mismo trayecto y tipo de contenedor. Por ello, estableció la TIM, que a diferencia de la situación anterior, se aplica a todos los clientes que utilizan la Red Intermodal Multicliente y supone un sistema más transparente, con precios únicos por relación de tráfico, tipo de contenedor y sentido, aunque establece un sistema de rappels por volumen e incremento de tráfico respecto a ejercicios anteriores.

Según RENFE-OPERADORA, al confeccionar la nueva tarifa tuvo en cuenta las indicaciones de la UOTC y consideró la especificidad de algunos OTC, en relación al uso de cisternas, que retornan en vacío, estableciendo un descuento porcentual, y contrató “trenes-cliente” con algunos de ellos cuando el volumen de transporte lo permitió (con QUIMITRANS para la línea “Madrid-Barcelona”; con EUCONSA, para las líneas “Barcelona-San Roque” y “Murcia-Tarragona” y con IBERTRANSPOOL para la línea “Murcia-Gerona”).

Según la denunciante desde el 1.02.07, los OTC desconocen el precio de cada transporte, pues no se les ha notificado el aumento de las tarifas y sólo conocen que las de 2007 están publicadas en la web de RENFE-OPERADORA. Además, según sus cálculos, la comparación de los precios que RENFE aplicaba con los de la TIM aplicada a partir de 2007, se habían producido incrementos muy elevados, de forma que sobre la base de los diez mejores tráficos (top ten) de cada OTC, esa comparación lleva a deducir los siguientes incrementos:

EMPRESAS OTC	% INCREMENTOS 2007 (TOP TEN)		
	Mínimo	Máximo	Medio
NEFARINTER S.A. (fol. 1243)	34,1	56,5	41,6
TECNIRUTA S.A. (fol. 1275)	9,9	154,3	71
QUIMITRAN (fol. 1311)	12,8	329,5	135,7
IBERTRANSPOOL (fol. 1357)	-31,6	261	45
CONTANK S.A. (fol. 1425)	18,8	370,8	85,4
EUCONSA (fol. 1503)	24,1	518,2	182,5
CONCISA (fol. 1548)	3,1	461	130,5
ABODI S.A. (fol. 1591)	40,5	585	176
EUROMARÍTIMA B. (fol. 1625)	-11,4	32.027*	8.973,4

Fuente: DI a partir de la información aportada por el denunciante

* El elevado incremento se debe a pasar de un precio simbólico a la aplicación de la TIM correspondiente a los recorridos.

Por otra parte, RENFE-OPERADORA afirma que a partir de 2007 no prorrogó los contratos con los OTC afectados por la denuncia por entender que era necesaria su renegociación para adecuarlos al nuevo entorno legislativo, empresarial y de mercado, pues se iniciaron antes del 1.01.05 y en 2006 se encontraban en prórroga tácita. Desde ese momento sólo establece contratos específicos para el tren cliente (tren completo) y no para el “tren multicliente” que es un producto de venta al detalle, cuya unidad de venta es el contenedor entre un origen y un destino, establecidos en la Red Intermodal Multicliente y cuya frecuencia de servicio también está previamente definida por una oferta pública, regular y estable.

En diciembre de 2006, RENFE-OPERADORA envió cartas a algunos OTC afectados comunicándoles la supresión de diversas líneas, mientras que en otros casos se limitó a “colgar” en su web, el 4 de enero de 2007, la TIM en la que, junto a los precios y condiciones, figuran las líneas donde presta sus servicios. Asimismo suprimió, a partir del 1 de febrero de 2007, diversas terminales y dejó de prestar servicio en 268 líneas, quedando en 525 los 793 servicios semanales que prestaba en 2006.

RENFE-OPERADORA afirma, respecto a la supresión de terminales, que algunas de las que figuraban como suprimidas no lo han sido y en otras lo que dejó de prestar fue el servicio de “tren multicliente”, por insuficiente nivel

de demanda, pero no el de “tren cliente.” Por otra parte, aunque haya suprimido algunas líneas y terminales de la Red Intermodal Multicliente, se presta el servicio desde otras terminales próximas.

4. El Consejo deliberó y falló este expediente en su sesión de 24 de julio de 2008.
5. Son interesados:
 - ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC).
 - RENFE-OPERADORA.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. El artículo 49.3 de la Ley de Defensa de la Competencia dispone que el Consejo, a propuesta de la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia, podrá acordar no incoar procedimiento sancionador por la presunta realización de conductas prohibidas en los artículos 6 de la Ley y 82 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (TCE) y, en consecuencia el archivo de las actuaciones realizadas por la Dirección de Investigación cuando considere que no hay indicios de infracción de la LDC.
2. El artículo 2 de la Ley 15/2007 establece que: *“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 coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros. e) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio no guarden relación con el objeto de tales contratos. [...]”*

3. La Dirección de Investigación hace su propuesta de archivo después de considerar como mercado relevante de producto el de transporte intermodal de mercancías (cuya demanda la constituirían los OTC, que realizan una parte de su actividad a través del ferrocarril, y la oferta, las empresas de transporte ferroviario de mercancías que prestan este servicio) y como mercado relevante geográfico el territorio peninsular español, dentro de cuya red ferroviaria RENFE-OPERADORA presta su servicio de Red Intermodal Multicliente. No obstante, la DI advierte que, al no ser necesario definir el mercado relevante, a menos que se haya constatado la existencia de una conducta abusiva, la definición de mercado expuesta y la posición de RENFE-OPERADORA en ella tienen carácter meramente orientativo.

De los hechos acreditados (en A.H. 3.4) resulta que RENFE-OPERADORA es la única empresa que opera en toda la red ferroviaria, mientras que las otras operadoras lo hacen de forma limitada o incluso no han comenzado a operar. Por lo tanto, podría decirse que RENFE-OPERADORA ostenta posición de dominio en los mercados relevantes citados al ser la única que opera en toda la red ferroviaria y oferta el servicio de la Red Intermodal Multicliente.

4. El abuso de la posición de dominio “es un concepto objetivo por el que la empresa dominante, recurriendo a métodos diferentes a los que constituyen la competencia normal en las transacciones comerciales, amenaza el mantenimiento de la competencia existente en el mercado” (Resolución del TDC 465/99, Retevisión/Telefónica de 8 de marzo de 2000). Sin embargo, tanto la jurisprudencia comunitaria como la española muestran que una conducta aparentemente abusiva puede encontrar una justificación objetiva suficiente como para que se estime que en realidad no constituye tal abuso (en Documento de Discusión de la DGC de la CE sobre aplicación del art. 82 TCE, párrafo 60, en base a Decisiones de la Comisión en caso COMP/A 37.507/F3-ASTRA ZENECA; y, STS de 8 de mayo de 2003, asunto Tándem/UEE). En este sentido, el Consejo considera que las nuevas relaciones contractuales y tarifas aplicadas por RENFE-OPERADORA a los OTC desde 2007 son la consecuencia de una redefinición de la rama de negocio de transporte intermodal debido al nuevo contexto regulatorio y de mercado en el que se encuentra RENFE y el objetivo de equilibrio en la cuenta de resultados.

Sobre la supuesta imposición de precios abusivos, el artículo 2.2.a) de la LDC prohíbe el abuso de posición de dominio consistente en la imposición de forma directa o indirecta de precios no equitativos. La denunciante compara los precios aplicados por RENFE-OPERADORA a los OTC con los que les aplicaba RENFE y deduce que son excesivos. El Consejo, sin embargo, no puede considerar válida esta comparación, ya que el marco jurídico en el que operaba RENFE no es el mismo en el que lo hace RENFE-OPERADORA y porque es también distinta la relación contractual de una y otra con los OTC denunciantes. Así, lo que la denuncia considera precios abusivos es el resultado de la aplicación de la TIM, dado que no es que RENFE-OPERADORA, en el marco de su relación comercial incrementara injustificada y excesivamente los precios sino que, ante la existencia de un nuevo marco normativo, modificó sus relaciones comerciales y en lugar de prorrogar los contratos o convenios anteriores, con precios inferiores a los de la tarifa general, les aplicó los de la nueva tarifa como a cualquier usuario.

Si los precios fijados en la TIM suponen, en la mayor parte de los recorridos unos incrementos más elevados en los precios, es porque los que les aplicaba RENFE eran inferiores a los de la tarifa general entonces vigente (TECO). Incluso cabe considerar que si los precios de RENFE-OPERADORA fueran inferiores a los de mercado, se estaría impidiendo la competencia e incurriendo en una conducta anticompetitiva. Por tanto, el Consejo considera que no cabe, comparar los precios especiales que en su día acordaron RENFE y los OTC afectados, con los de la TIM establecida por RENFE-OPERADORA, por lo que no estima acreditado que ésta haya incurrido en infracción prevista por el artículo 2.2.a) de la vigente LDC al aplicar a los OTC la nueva tarifa.

Por otra parte, la denunciante invoca el artículo 6.2 de la derogada Ley 16/1989, apartados f) y g), para denunciar a RENFE-OPERADORA por explotación abusiva de la situación de dependencia económica de las OTC. La Ley 15/2007 aplicable ahora a este expediente, no tipifica de forma autónoma este comportamiento, pero acreditada la existencia de posición de dominio, la explotación de una situación de dependencia económica podría constituir una infracción de la prohibición del artículo 2 LDC, que el Consejo no considera acreditada.

Además, por lo que se refiere a la supresión de algunos recorridos y terminales, la facultad de suprimir o reducir servicios forma parte de la estrategia comercial de una empresa, máxime cuando no son rentables, y de la información que aporta la denunciada se desprende que la causa de la supresión de servicios de transporte intermodal en “tren-multicliente” en determinados recorridos y terminales de la Red Intermodal Multicliente fue su baja rentabilidad, con independencia de que no pueden impedirse actuaciones de las empresas para reajustar su actuación a las circunstancias cambiantes.

Por otra parte, los OTC conocían la futura modificación de sus relaciones comerciales con RENFE-OPERADORA, con cuyos representantes mantuvieron diversas reuniones al respecto, además de que se elaboró un informe jurídico sobre la nueva situación creada por la liberalización del sector ferroviario un año antes de que ésta se materializase (en el que entre otras cuestiones se hace referencia a la supresión de líneas), por lo que el Consejo considera que no queda acreditada que se produjera la ruptura de esas relaciones sin preaviso.

Tampoco el Consejo aprecia que RENFE-OPERADORA incurriera en infracción consistente en obtener o intentar obtener, bajo amenaza de ruptura comercial, precios no recogidos en las condiciones pactadas, ya que desde 2004 mantuvo contactos con la UOTC en relación a la modificación del marco contractual de sus relaciones y de las tarifas aplicables, y en 2006 remitió diversas cartas a los OTC comunicándoles su intención de establecer un nuevo marco contractual en el que les aplicaría la TIM.

Por todo lo anterior, se deduce que los hechos denunciados cabe enmarcarlos dentro de una reorganización interna de RENFE en su proceso de ajuste a la liberalización, al pasar del monopolio a la nueva situación en la que se separa la gestión de las infraestructuras (que pasa a ser competencia de ADIF) de la explotación del tráfico ferroviario (servicio que realiza la nueva entidad RENFE-OPERADORA). Además, RENFE-OPERADORA se ha comprometido a alcanzar en 2010 una situación de equilibrio económico, lo que le lleva a adoptar un Plan Estratégico para alcanzarla y a gestionar con mayor eficiencia los recursos públicos. Así, el Consejo considera que no existen indicios de que la modificación contractual y tarifaria de RENFE-OPERADORA a los OTC tenga carácter abusivo.

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia

RESUELVE

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia como consecuencia de la denuncia presentada por D^a R.M.V.M., en nombre y representación de la ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC) por considerar que no hay indicios de infracción de la Ley de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese al denunciante, haciéndole saber que la misma pone fin a la vía administrativa, y que puede interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia nacional en el plazo de dos meses contados desde su notificación.