

RESOLUCIÓN (Expediente S/0404/12 Servicios Comerciales AENA)

SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

D^a. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

Secretario

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 2 de enero de 2014.

LA SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición ut supra, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente Sancionador S/0404/12 Servicios Comerciales AENA, instruido por la Dirección de Investigación, de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy ambas extintas) *por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas ex Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia; ex Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, en relación y concordancia con los dispuesto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia; y ex Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.*

Han sido Ponentes los Consejeros, Don Fernando Torremocha y García-Sáenz y Don Benigno Valdés Díaz.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- La extinta Dirección de Investigación, de la Comisión Nacional de la Competencia, con amparo en lo dispuesto en el Artículo 49.2 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia inició una **información reservada S/0404/12 Servicios Comerciales AENA.**

La información reservada traía **causa** en las inspecciones llevadas a cabo los días 26 de Octubre del 2011 y 11 de Enero del 2012, en diversas empresas y asociaciones en el sector del mercado de alquiler de coches sin conductor, en el marco del **Expediente S/0380/11 Coches de alquiler.**

SEGUNDO.- La extinta Dirección de Investigación, con fecha 13 de Febrero del 2012 **notificó a AENA el acuerdo de deducción de testimonio de particulares,** por el que *“disponía la incorporación al expediente de referencia de*

documentación obrante en el Expediente S/0380/11 y se le concedía un plazo de cinco días para manifestar alegaciones al respecto y solicitar, en su caso, el carácter confidencial de aquellos documentos que considerara oportunos, aportando la versión censurada de los mismos” (Folios 2 a 436).

Y, con fecha 20 de Febrero del 2012, la extinta Dirección de Investigación **notificó un nuevo requerimiento a AENA** (Folios 437 a 441), que fue contestado con fecha 2 de Marzo (Folios 449 a 454).

La extinta Dirección de Investigación, con fecha 25 de Abril del 2012 y una vez analizada la información aportada por AENA en contestación a dicho requerimiento; incorporada al Expediente Sancionador, mediante acuerdo de deducción de testimonio, *“acordó declarar confidencial de oficio determinada información del escrito para determinadas empresas en función del aeropuerto en que hubiesen obtenido concesión de espacios para el ejercicio de la actividad de alquiler de coches sin conductor”* (Folios 1465 a 1481).

TERCERO.- La Dirección de Investigación, con fecha 24 de Febrero del 2012 y de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 49.1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, **acordó y notificó la incoación de expediente sancionador contra AENA** (S/0404/12 Servicios Comerciales AENA) por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el Artículo 1 de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia y en el Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Folios 442 a 447).

En consecuencia con lo anterior **(1) HERTZ**, con fecha 5 de Marzo del 2012 presenta escrito en el que solicita *“se le otorgara la condición de interesado en el Expediente Sancionador S/0404/12 y se le diera acceso a la versión no confidencial de cuantos documentos obraran en el mismo”* (Folios 455 a 457; y **(2) AENA**, con fecha 16 de Marzo del 2012 presenta escrito en el que solicita *“copia del escrito de denuncia”* (Folio 482).

La extinta Dirección de Investigación, con fecha 20 de Marzo del 2012, contesta a dicha solicitud *“que no existe tal escrito, pues en este expediente no se ha presentado denuncia, habiéndose iniciado este procedimiento de oficio, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 49.1 LEC”* (Folios 483 a 487).

CUARTO.- La extinta Dirección de Investigación, con fecha 10 de Abril del 2012, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 29 del Real Decreto 261/2008 **acordó y notificó la ampliación del acuerdo de incoación** del Expediente Sancionador S/0404/12 a las siguientes empresas: **(1)** Autotransporte Turístico Español (ATESA); **(2)** Aurigacrown Car Hire S.L. (AURIGACROWN); **(3)** Avis Alquiler un coche (AVIS); **(4)** Autos Cabrera Medina S.L. (CABRERA MEDINA); **(5)** Canary Islands Car S.L. (CICAR); **(6)** Centauro Rent a Car S.L. (CENTAURO); **(7)** Coral Car Rental S.L. (CORAL CAR); **(8)** Europcar IB S.A. (EUROPCAR); **(9)** Goldcar

Spain S.L. (GOLDCAR); **(10)** Hertz España S.L. (HERTZ); **(11)** Owners Cars S.A. (OWNERS CARS); **(12)** Paylesscar S.A. (PAYLESSCAR); **(13)** Record-Go Alquiler Vacacional S.A. (RECORD-GO); **(14)** Rent a Car Piñero (PIÑERO); **(15)** Top Car Auto Reisen S.L. (TOP CAR); **(16)** Sixt Rent Car S.L. (SIXT); **(17)** Solmar Alquiler de Vehículos S.L. (SOLMAR); y **(18)** Special Prices Auto Reisen S.L. (AUTO REISEN).

La extinta Dirección de Investigación, con fecha 12 de Abril del 2012, envió un **requerimiento** a CINCO EMPRESAS REUNIDAS (5CARS) requiriéndole información en relación con la estructura de la propiedad y control y con el mercado en el que la empresa desarrolla su actividad (Folios 1248 a 1253 y 6187 a 6188).

Con fechas 16, 17, 19 y 24 de Abril del 2012 envió **requerimientos de Información** a AUTO REISEN, CENTAURO, GOLDCAR, RECORD-GO, EUROPCAR IB y HERTZ; a SOLMAR y SIXT; a CORALCAR y ATESA; a AVIS y AURIGACRWUN; a OWNERS, TOPAR y PIÑERO; y a PAYLESS, CABRERA MEDINA y CICAR (Folios 1254 a 1348, 1431 a 1433, 1465 a 1481, 1551 a 1558, 1569 a 1579, 1581 a 1589, 1590 a 2373, 2374 a 2625, 2637 a 2643, 2652 a 2659, 2660 a 5700, 5701 a 6155).

La hoy extinta Dirección de Investigación a la luz de la documentación aportada y examinada declaró la confidencialidad.

QUINTO.- La extinta Dirección de Investigación, con fecha 17 de Diciembre del 2012, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 29 del Real Decreto 261/2008 **acordó y notificó la ampliación del acuerdo del Expediente Sancionador S/0404/12** a **(1)** Aurigacrown Web S.L.; **(2)** Aena Aeropuertos S.A.; **(3)** Citer S.A.; **(4)** Avis Europe Overseas Ltd; **(5)** Grupo Empresarial Cabrera Medina S.L.; **(6)** Centauro S.L.; **(7)** Eurazeo S.A.; **(8)** Hertz Global Honding Inc; **(9)** Goldcar Renting S.L.; **(10)** Go de Alquiler S.L.; y **(11)** Sixt Aktiengesellschaft.

SEXTO.- Por consecuencia de lo actuado, la hoy extinta Dirección de Investigación, de conformidad con el Artículo 50.3 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y Artículo 33.1 del Real Decreto 261/2008 **considera** que el intercambio de información comercialmente sensible se ha llevado a cabo por las empresas anteriormente citadas con la colaboración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y de Aena Aeropuertos S.A., *a través del intercambio de información sensible entre empresas de alquiler de coches sin conductor arrendatarias de espacios comerciales de AENA, presentes en los distintos aeropuertos desde el 19 de Abril de 1996 hasta el 5 de Septiembre del 2012, lo que constituye una práctica prohibida por el Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia; el Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio de Defensa de la Competencia y del Real Decreto 261/2008; y del Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea”.*

“No se ha acreditado la participación de RENT A CAR PIÑERO S.L., en la citada práctica de intercambio de información comercialmente sensible”.

Por ello, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 50.3 de la Ley 15/2007 se acuerda la notificación del Pliego de Concreción de Hechos a las empresas interesadas y se les concede el plazo de quince días para que puedan contestarlo y, en su caso, proponer las pruebas que consideren pertinentes.

La extinta Dirección de Investigación tuvo constancia de la recepción de esta notificación el 28 y 31 de Diciembre del 2012; 2, 3 y 4 Enero del 2013, de (1) AENA; (2) AENA AEROPUERTOS; (3) GOLDCAR RENTING; (4) GOLDCAR; (5) CENTAURO; (6) CENTAURO S.L.; (7) EUROPCAR; (8) HERTZ; (9) AVIS; (10) ATESA; (11) SIXT; (12) RECORD GO; (13) GO DE ALQUILER; (14) AUTO REISEN; (15) CORAL CAR; (16) AURIGACROWN; (17) AURIGA CROWN WEB; (18) EURAZEO; (19) SOLMAR; (20) AVIS EUROPE OVERSEAS LTD; (21) TOP CAR; (22) HERTZ GLOBAL HOLDINGS INC; (23) OWNERS CARS; (24) RENT A CAR PIÑERO S.L.; (25) CITER; (26) SIXT AG; (27) PAYLESSCAR; (28) GRUPO EMPRESARIAL CABRERA MEDINA; (29) CABRERA MEDINA; y (30) CICAR (Folios 9087 a 9345).

En diferentes fechas las partes interesadas han aportado documentación, solicitado ampliación de plazo para contestar y alegar, tomado vista del expediente, etc (Folios 9374 al 12296.....).

SÉPTIMO.- Con *carácter general* las partes interesadas en este Expediente Sancionador S/0404/12 han presentado **alegaciones**, que se pueden agrupar en: **comunes y particulares**.

En todo caso y con carácter general decir que en dichas alegaciones (a) no se han discutido los hechos considerados acreditados, esto es, la realización de los intercambios de información; (b) existen matizaciones en cuanto a la duración de las conductas; y (c) discrepan en cuanto a la valoración jurídica de la extinta Dirección de Investigación.

Las **alegaciones comunes son** (1) vulneración del derecho de defensa; (2) delimitación del mercado; (3) afectación del mercado comunitario; (4) duración de la información; (5) obligatoriedad del intercambio de información, derivada de los pliegos de condiciones; (6) confianza legítima; (7) ilicitud de los intercambios de información; (8) efectos en el mercado; (9) conductas de menor importancia; (10) terminación convencional; (11) responsabilidades imputadas; (12) cooperador necesario; y (13) práctica subsumible en el Expediente S/0380/11.

OCTAVO.- Tras la notificación del Pliego de Concreción de Hechos, la extinta Dirección de Investigación **acordó la suspensión del plazo máximo de resolución** del expediente, hasta que por el Consejo de la Comisión Nacional de

la Competencia se conociera y resolviera sobre el Recurso interpuesto por AVIS el 11 de Octubre del 2012 contra el acuerdo denegatorio de la **terminación convencional** en relación al Expediente R/0124/12 AVIS.

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia en Resolución de 21 de Febrero de 2013 desestimó dicho recurso denegando el inicio de las actuaciones tendentes a la terminación convencional, reanudándose así el cómputo del plazo máximo para resolver.

NOVENO.- Esta Sala de Competencia, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con fecha **22 de Noviembre del 2013**, tomó el Acuerdo de (1) admitir las pruebas documentales aportadas por las partes (2) denegar la celebración de vista y (3) emplazarlas, por término de diez días, para que formulen cuantas alegaciones consideren convenientes.

El plazo concedido finalizó el día 21 de Diciembre y las partes que presentaron alegaciones son:

- RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A., y GO DE ALQUILER S.L., en escrito fechado el día 16 de Diciembre.
- GOLDCAR RENTING S.L., y GOLDCAR SPAIN en escrito que tuvo su entrada en esta Comisión el día 17 de Diciembre.
- AVIS ALQUILE UN COCHE S.A., en escrito que tuvo su entrada en esta Comisión el día 18 de Diciembre.
- EUROCAR IB S.A., en escrito que tuvo su entrada en esta Comisión el día 18 de Diciembre.
- y EURAZEO S.A., en escrito que tuvo su entrada en esta Comisión el día 19 de Diciembre.

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- Son **partes interesadas** en este Expediente Sancionador:

1º AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA (AENA).

2º AENA AEROPUERTOS S.A.

3º AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL S.A. (ATESA) fue adquirida en 1989 por el grupo francés PSA PEUGEOT-CITROEN.

4º CITER S.A., tiene dos filiales: controla desde Enero 2008 ATESA; y CPLA.

5º AURIGACROWN CAR HIRE S.L., nace a principios de 2006 de la fusión de CROWM (Crown Car Hire) y AURIGA (Auriga Rent a Car).

6º AURIGACROWN WEB S.L.

7º AVIS ALQUILE UN COCHE S.A.

8º AVIS EUROPE OVERSEAS LTD.

9º AUTOS CABRERA MEDINA S.L.

10º GRUPO EMPRESARIAL CABRERA MEDINA S.L., que tiene el 76,43% de Autos Cabrera Medina; y un 23,75% Herederos Cabrera Medina; el 100% de Cicar; y el 50% de PaylessCar y el otro 50% a Cicar.

11º CANARY ISLAND CAR S.L. que pertenece al 100% al Grupo Empresarial Cabrera Medida en sus varias denominaciones sociales.

12º CENTAURO RENT A CAR S.L., siendo sus socios: Centauro S.L., al 80% y Viajes Dinamic al 20%.

13º CENTAURO S.L.

14º CORAL CAR RENTAL S.L.

15º EUROPCAR IB S.A., está controlado al 100% por Europcar International. **Se posiciona como empresa líder en el mercado de alquiler de coches en España con una cuota superior al 15%.**

16º EURAZEO S.A., que el 1 de Julio de 2006 adquirió el control de Grupo Europcar, disponiendo del 85% del capital y derechos de voto.

17º GOLDCAR SPAIN S.L., que desde el 29 de Diciembre de 2003 pertenece en un 99,99% a Goldcar Renting S.L.

18º GOLDCAR RENTING S.L.

19º HERTZ DE ESPAÑA S.L.

20º HERTZ GLOBAL HONDINGS INC., del grupo Hertz.

21º OWNERS CARS S.A.

22º PAYLESSCAR S.A., pertenece al Grupo Empresarial Cabrera Medina.

23º RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A.

24º GO DE ALQUILER S.L., posee el 100% de Record-Go.

25º RENT A CAR PIÑERO S.A., pertenece al 100% a Clinaria Piñero S.L., y el 16 de Agosto de 2010 suscribe con Europcar un contrato franquicia.

26º TOP CAR AUTO REISEN S.L.

27º SIXT RENT A CAR S.L.

28º SIXT AKTIENGESELLCHAFT posee el 100% de Sixt.

29º SOLMAR ALQUILER DE VEHICULOS S.L.

30º SPECIAL PRICES AUTO REISEN S.L.

SEGUNDO.- El **mercado relevante** es el de alquiler a corto plazo de coches sin conductor que se comercializa en los aeropuertos españoles. Aunque el servicio de alquiler de coches sin conductor opera en muchos puntos de la geografía, en España existe una manifiesta **segmentación del mercado**: las oficinas de comercialización situadas en los aeropuertos y las situadas fuera de ellos.

La razón estriba en que, siendo España un país que recibe cada año una entrada de turistas superior a su propia población, la ubicación de los puntos de alquiler en los propios aeropuertos constituye un importante aliciente para las empresas que arriendan los vehículos.

Ello supone una importante ventaja competitiva con respecto a otras empresas que ofrecen los mismos servicios en localizaciones que implican la necesidad por parte del cliente de desplazarse hasta ellas desde los propios aeropuertos.

Puesto que la conducta investigada implica a oficinas de comercialización situadas en todo el territorio nacional, **el mercado geográfico afectado es el nacional**. Ahora bien, dado que **más del 85% de los turistas provienen de países europeos**, lo que equivale a 45 millones procedentes de la UE y que en su mayoría utilizan el avión como medio de transporte para su llegada y salida de España, la práctica investigada en este expediente afecta principalmente a ciudadanos de la Unión, por ello, la conducta investigada **podría afectar** al mercado comunitario en su conjunto **por lo que deviene de aplicación el Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**.

TERCERO.- Partiendo de la **DENUNCIA DE SOLMAR (1 Agosto 2011)** y de las subsiguientes inspecciones posteriores llevadas a cabo en el **ámbito de la información reservada** se constató la existencia de informes remitidos, **(1)** con carácter mensual por AENA hasta el 8 de Junio del 2011; **(2)** por AENA AEROPUERTOS a partir de dicha fecha; y **(3)** a empresas de alquiler de coches concesionarias en aeropuertos, que contendrían información comercialmente sensible de cada una de ellas que, con la **intermediación de AENA y AENA AEROPUERTOS**, es compartida posteriormente por todos y cada una de ellas.

La hoy extinta Dirección de Investigación, requirió a AENA para aportar documentación al respecto, lo que hizo y obra a los Folios 38 a 1165 y 6386 a 6497) **en los que consta suficientemente probado** “la remisión de informes conteniendo la facturación mensual y el número de contratos suscritos por dichas empresas, con periodicidad mensual y carácter desagregado”. Haciéndolo también la totalidad de empresas inspeccionadas (Folios 4465 a 5229; 1401 a 1425; 2637 a 2651 y 8539 a 8552; 5701 a 5824; 1551 a 1558; 1559 a 1579; 1590 a 2373; 2374 a 2625; 2652 a 2659; 2660 a 2674; 2675 a 3616; 3617 a 3764; 3765 a 4464; 5230 a 5486; 5500 a 5692; 5825 a 6035; 6036 a 6097; y 6098 a 6155).

Es altamente significativo que la remisión de y para la ocupación de plazas, en orden a su reserva de sitio y plazas, tenía una periodicidad **mensual y no anual**.

En sus alegaciones manifiestan: **(1)** la obligatoriedad de transmisión de esta información comercialmente sensible y su traslado a las demás empresas concesionarias en cada aeropuerto; **(2)** ello en cumplimiento de lo establecido en los Pliegos de Condiciones para los concursos de concesiones que convoca AENA para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos; y **(3)** ello, con el objetivo del cobro de cánones y las asignaciones de plazas en las concesiones (Folios 18 y 6401 y 6497).

Tales conductas prohibidas **constan contrastadas documentalmente (1)** con los correos electrónicos enviados por la Jefa de División Comercial del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol (Folios 8602 a 8605 y 8621 a 8622); **(2)** información aportada por Hertz (Folios 1611 1663, 1681, 1707, 1726, 1754, 1763,

1785, 1819, 1841, 1895, 1914, 1971 y 2027); **(3)** información aportada por Aena Aeropuertos (Folios 111 a 172, 578 a 608, 609 a 649, 766 a 873, 877 a 896, 36, 513 a 563 y 609 a 649); **(4)** correo electrónico enviado por Aena a las empresas radicadas en Barcelona (Folios 114 a 123).

Debiendo concluirse que de los documentos recabados, así como los requeridos a las partes y los aportados por las mismas, **prueban fehacientemente** que las conductas imputadas **conforman un todo armónico, único e inseparable**.

Item más, es altamente significativo que las dos citadas circunstancias condicionantes de estas conductas: **necesidad y periodicidad, vienen cualificadas probatoriamente hablando, en tanto que la totalidad de las empresas investigadas e imputadas SOLICITAN LA CONFIDENCIALIDAD DE LA DOCUMENTACION APORTADA.**

Y no sólo eso, **asumen la realización de las conductas prohibidas que se les imputan**, si bien cuestionan “la existencia de una infracción única y continuada” entendiéndola más bien como “la existencia de concretas y aisladas acciones” y por tanto “la duración de la infracción: 1996 (inicio) y 2012 (finalización)”.

CUARTO.- A la vista de lo actuado y de conformidad con lo prevenido en el Artículo 33.1 del Real Decreto 262/2008, de 22 de Febrero “se considera que el intercambio de información comercialmente sensible entre empresas de alquiler de coches sin conductor, arrendatarias de espacios comerciales en los aeropuertos de La Coruña, Asturias, Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Palma, Lanzarote, Madrid, Málaga, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Santiago de Compostela, Reus, San Sebastián, Santander, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria y Zaragoza, **con la colaboración necesaria de AENA y AENA AEROPUERTOS, desde el 19 de Abril de 1996 hasta el 5 de Septiembre del 2012, constituye una práctica prohibida por el Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia; del Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia; y del Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.**

QUINTO.- En consecuencia, la delimitación particularizada y pormenorizada de las conductas imputadas a las empresas anteriormente referenciadas, en cuanto a la duración de las citadas conductas (**periodo temporal**) es la siguiente:

- 19 Abril 1996 a 2 Febrero 2012

AENA
ATESA
AVIS

	AVIS EUROPE (Solidaria) HERTZ
• 1997 a Marzo 2011	SOLMAR
• Enero 1998 a Abril 2003	CENTAURO
• Julio-Agosto 2002 a Feb Junio 2012	AURIGACROWN CABRERA-MEDINA CICAR CORAL CAR OWNERS CARS RECORD-GO TOP CAR AUTO REISEN
• 2005 a Febrero 2012	GO ALQUILER
• Junio 2006 a 5 Septiembre 2012	EUROPCAR
• Enero 2008 a 2 Febrero 2012	CITER GRUPO EMP CABRERA PAYLESS CAR SIXT
• 30 Junio a 2 Febrero 2012	OWNERS CARS
• 8 Junio a 5 Septiembre 2012	AENA AEROPUERTOS

SEXTO.- Es un hecho cierto, indubitado y fehaciente que, partiendo y a tenor de la información recabada en las inspecciones y contestaciones recibidas a los requerimientos de información (documentación probatoria), *“los intercambios de información comercialmente sensibles (objeto de la investigación) tenían no sólo aptitud para reducir la independencia en la toma de decisiones de las empresas de alquiler de coches imputadas, eliminando la incertidumbre y restringiendo la competencia, sino que su práctica entre empresas de alquiler de coches sin conductor, concesionarias en la práctica totalidad de los aeropuertos nacionales, desde el 19 de Abril de 1996 hasta el 5 de Septiembre del 2012, con la colaboración necesaria de AENA y a partir del 8 de Junio del 2011 de AENA AEROPUERTOS permitió a las entidades imputadas debilitar o suprimir el*

grado de incertidumbre sobre el funcionamiento competitivo del mercado afectado, dando lugar a un resultado colusorio”.

“La finalidad de este intercambio de información comercialmente sensible era la de tener conocimiento preciso de las cuotas de mercado de las empresas competidoras de alquiler de coche imputadas y de cómo evolucionaban sus ventas mes a mes, al intercambiarse información desagregada de cada una de ellas, de sus datos de facturación y número de contratos realizados mensualmente, en la práctica totalidad de los aeropuertos nacionales”.

Al margen del tipo y naturaleza de la información intercambiada entre las empresas imputadas, la elevada frecuencia (mensual) de los intercambios y la escasa antigüedad de los datos (a mes vencido) se corrobora el predominio de las empresas de alquiler de coches con mayor cuota en el mercado de alquiler de coches.

Las conocidas en Europa como “las Big Five” lideran el mercado *“con efectos directos a contribuir a consolidar el oligopolio y las barreras de entrada al mercado español que se han señalado en los distintos expedientes y que el intercambio de información sólo supone para los consumidores un aumento del riesgo de colusión entre las mayores empresas del mercado” (Resolución 30 Marzo 2004 TDC Expediente 329/02 Estadísticas Cerveceras).*

Todo ello concluye a la obtención de unos **beneficios ilícitos obtenidos**, derivados de tales prácticas anticompetitivas, que no es el propio de un entorno competitivo, con todas las consecuencias negativas derivadas de esa protección en materia de innovación, calidad o precio. Item más, estos intercambios les reportaron también y cuando menos, una estabilidad respecto de sus actuaciones en el mercado afectado, componente éste ausente cuando las empresas actúan en libre competencia, con el consiguiente perjuicio para los consumidores y para el interés público general.

SÉPTIMO.- AENA AEROPUERTOS comunicó a sus delegaciones que *“no se siguiera facilitando a las empresas que habían participado en el intercambio de información en los aeropuertos los informes mensuales de facturación y los contratos”*. Comunicación que se reiteró el 31 de Mayo del 2012. **Lo que debe calificarse como circunstancia atenuante** y no así, la alegada *“falta de intencionalidad de la conducta imputada”* ex Artículo 64.3.c) de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia.

OCTAVO.- En otro orden de cosas, es un hecho cierto, fehaciente e indubitado **con relevancia sustantiva** en la resolución del presente Expediente Sancionador S/0404/12 Servicios Comerciales AENA **EL SIGUIENTE:**

1º DENUNCIA.- La Dirección de Investigación, de la Comisión Nacional de la Competencia, ambas extintas, inició una **información reservada** a virtud de la **DENUNCIA** presentada por SOL MAR ALQUILER DE VEHICULOS S.L., (SOLMAR) el día 1 de Agosto del 2011, que tuvo su entrada el siguiente día 2 de Agosto “*por supuestas prácticas restrictivas consistentes en la adopción de acuerdos de prácticas concertadas constitutivas de un CÁRTEL para la fijación de precios y el establecimiento de determinadas condiciones comerciales en el mercado de alquiler de coches sin conductor en el territorio nacional*”.

2º EMPRESAS DENUNCIADAS. A la vista de la información reservada, la hoy extinta Dirección de Investigación, el día **12 de Enero de 2012**, de conformidad con el Artículo 49.1 de la Ley 15/2007 **acordó la incoación del Expediente Sancionador S/0380/11 Coches de alquiler** contra:

- AURIGACROWN CAR HIRE S.L., y su sucesora Aurigacrown Web S.L.
- BARDON Y RUFO 67 S.L.
- CENTAURO RENT A CAR S.L., y su matriz Centauro.
- DRIVALIA CAR RENTAL S.L.
- GOLDCAR SPAIN S.L., y su matriz Goldcar Renting S.L.
- HELLE AUTO S.A.
- NEW CAR COSTA DEL SOL S.L.
- NIZA CAR S.L.
- RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A., y su matriz Go de Alquiler S.L.
- SOL MAR ALQUILER DE VEHICULOS S.L.
- ALQUILER DE COCHES VICTORIA S.L.
- CARGEST S.L.
- DICKMANN RENT A CAR S.L.
- GUERIN RENTA A CAR S.L., y su matriz Ibericar Sociedad Ibérica del Automóvil S.A.
- AUTOMOTIVE CARS MÁLAGA S.L., y su matriz Idapi S.L.
- PRIMA RENTA A CAR S.L.
- AECA (Asociación de Empresarios de Servicios de Vehículos de Alquiler de Andalucía).
- AESVA (Asociación de Empresarios de Vehículos de Alquiler).

El día **20 de Abril del 2012 se amplió** el acuerdo de incoación a las siguientes empresas:

- SIXT RENT A CAR S.L., pertenece al 100% a Sixt Aktiengesellschaft.

- AVIS ALQUILE UN COCHE y su matriz Avis Europe Overseas Ltd.
- **Así como todas aquellas** otras personas, físicas y jurídicas que, por razón de las actuaciones de investigación pudieran ser partícipes en el CÁRTEL a pesar de no constar incluidas en la presente relación.

3º OFICINAS o DELEGACIONES EN DONDE HA TENIDO LUGAR LA ACTUACION DEL CÁRTEL:

- SOLMAR presenta la siguiente distribución:
 - Aeropuerto de Alicante.
 - Aeropuerto de San Javier-Murcia.
 - Aeropuerto de Barcelona.
 - Aeropuerto de Girona.
 - Aeropuerto de Valencia.
 - Aeropuerto de Santiago de Compostela (A Coruña).
 - Aeropuerto de Granada.
 - Aeropuerto de Almería.
 - Aeropuerto de Asturias.
 - Aeropuerto de Palma de Mallorca.
 - Aeropuerto de Sevilla.
 - Aeropuerto de Vigo (Pontevedra).
 - Aeropuerto de Reus (Tarragona).
 - Aeropuerto de Bilbao.
 - Aeropuerto de Málaga.
 - Moraira (Alicante).
 - Murcia.
 - Torrevieja (Alicante).
 - Javea (Alicante).
 - Denia (Alicante).
- AURIGACROWN en los siguientes:
 - Aeropuerto de Sevilla.
 - Aeropuerto de Alicante.
 - Aeropuerto de Valencia.
 - Aeropuerto de Granada.
 - Aeropuerto de Girona.
 - Aeropuerto de Almería.
 - Aeropuerto de Ibiza.

- Aeropuerto de Jerez de la Frontera.
 - Aeropuerto de Málaga.
 - Aeropuerto de Murcia.
 - Aeropuerto de Palma de Mallorca.
 - Aeropuerto de Reus.
-
- CENTAURO en los siguientes:
 - Aeropuerto de Alicante.
 - Aeropuerto de Murcia.
 - Aeropuerto de Valencia.
 - Aeropuerto de Palma de Mallorca.
 - Aeropuerto de Ibiza.
 - Aeropuerto de Menorca.
 - Denia (Valencia).
 - Benidorm (Alicante).
 - Torrevieja (Alicante).
-
- NIZA CARS S.L. en los siguientes:
 - Aeropuerto de Málaga.
 - Aeropuerto de Jerez de la Frontera.
 - Aeropuerto de Granada.
 - Aeropuerto de Almería.
 - Aeropuerto de Sevilla.
 - Estepona (Málaga).
 - Marbella (Málaga).
 - Nerja (Málaga).
 - Chiclana de la Frontera (Cádiz).
 - Rota (Cádiz).
 - Roquetas de Mar (Almería) Aguadulce (Almería).
 - Almerimar (Almería).
 - Mojácar (Almería).
-
- HELLE AUTO S.A., en:
 - Aeropuerto de Málaga.
 - Fuengirola (Málaga).

- BARDON Y RUFO 67 S.L., en:
 - Aeropuerto de Málaga.

- GOLDCAR SPAIN S.L., en los siguientes:
 - Aeropuerto de Alicante.
 - Aeropuerto de Almería.
 - Aeropuerto de Barcelona.
 - Aeropuerto de Bilbao.
 - Aeropuerto de Fuerteventura.
 - Aeropuerto de Girona.
 - Aeropuerto de Gran Canaria.
 - Aeropuerto de Málaga.
 - Aeropuerto de Granada.
 - Aeropuerto de Ibiza.
 - Aeropuerto de Jerez de la Frontera.
 - Aeropuerto de Lanzarote.
 - Aeropuerto de Menorca.
 - Aeropuerto Murcia.
 - Aeropuerto de Mallorca.
 - Aeropuerto de Reus.
 - Aeropuerto de Sevilla.
 - Aeropuerto de Tenerife Norte.
 - Aeropuerto de Tenerife Sur.
 - Aeropuerto de Valencia.
 - Águilas (Murcia).
 - Benidorm (Alicante).
 - Sancti Petri (Cádiz).
 - Denia (Valencia).
 - Palma de Mallorca.
 - San Juan (Alicante).
 - Torrevieja (Alicante).

- NEW CARS COSTA DEL SOL S.L.:
 - Málaga.
 - Marbella (Málaga).

- RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A., en los siguientes:
 - Aeropuerto de Alicante.

- Aeropuerto de Málaga.
 - Aeropuerto de Palma Mallorca.
 - Aeropuerto de Tenerife.
 - Aeropuerto de Gran Canaria.
-
- DRIVALIA CAR RENTAL S.L., en:
 - Aeropuerto de Alicante.

4º MERCADO.- El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy extinto) en **Resolución de 30 de Julio de 2013**, en su página 22, dentro del Apartado 4.2 Funcionamiento del Mercado y en su parágrafo 4.2.1 entre otros particulares (**HECHOS PROBADOS**) deja como probados los siguientes:

- (151) *“de acuerdo con la información pública del estudio DBK sobre el sector del alquiler de coches sin conductor del año 2011, este mercado posee un valor global de 1.465 millones de euros habiendo experimentado un crecimiento del 3% con respecto al 2010, principalmente impulsado por el incremento extranjero”.*
- (152) *“con respecto a la **delimitación del mercado relevante de producto**, las autoridades españolas de defensa de la competencia (Concentración Northgate/Record Rent a Car) y comunitarias (Asuntos M 234 Gecc/Avis; M 1810 VW/Europcar; M 2510 Cendant/Galileo; M 3090 Volkswagen/Offset Crescent/Leaserpalnt/Jv M 3987 FidisRenting/Leasys y M 4613 Eurazeo/Apcoa Parking Holding) en diversas ocasiones **han analizado el sector de la prestación de servicios de alquiler de vehículos**. En ellas se ha considerado apropiado distinguir (1) entre los servicios de alquiler a corto plazo (**para vacaciones y negocios**) (2) de los servicios de alquiler a largo plazo (3) el alquiler de vehículos ligeros y pesados (4) y el alquiler de vehículos a empresas en régimen de leasing o de simple alquiler”.*
- (153) *“en el caso del expediente de referencia, **el mercado relevante se CENTRA en el mercado de alquiler de coches sin conductor, a corto plazo** y, por tanto, el producto analizado consiste en el arrendamiento al cliente, durante un periodo limitado de tiempo de un vehículo y está dirigido básicamente a personas que no cuentan con medio de transporte **en el lugar de destino vacacional o de negocios**”.*

- (154) “.....han hecho que en **destinos turísticos** con una importante cuota de demanda se observe un importante desarrollo del sector de empresas de alquiler de vehículos”.
- (158) “.....debido a esta estrecha **relación con el turismo**, existe una estacionalidad de la demanda, produciéndose un **incremento** de la misma en **periodos vacacionales**”.
- (163) “.....derivada de la estrecha relación con el turismo en este mercado, la actividad del mismo se concentra en **los principales destinos turísticos del país**. Así, según los datos del DIRCE 200 (Directorio Central de Empresas, del Instituto Nacional de Estadística) **el 80% de la empresas dedicadas al alquiler de vehículos sin conductor se concentran en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, Andalucía, Baleares, Canarias y Madrid.**”.

NOVENO.- En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, esta SALA DE COMPETENCIA, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia **discrepa sustantivamente** con la concreción del mercado que la hoy extinta Dirección de Investigación hace en este Expediente Sancionador S/404/12 que titula como Servicios Comerciales AENA **y entiende que** tanto este Expediente Sancionador como el anterior S/ 0380/11 titulado Coches de Alquiler **conforman el mismo mercado y debieron ser instruidos en conjunto y no separadamente** (unidad de acto y de conductas).

Lo contrario, una vez reconocida la segmentación del mercado, **nos llevaría a un absurdo** desarrollo intelectual. ¿Por qué no considerar el mercado de coches de alquiler sin conductor, concretándolo al color blanco de la marca X?. ¿Por qué no concretarlo a los segundos viernes de mes?. ¿Y del mes de Marzo?. Estaríamos en presencia de un inadmisibles capricho intelectual, no querido ni permitido por el Ordenamiento Legal.

Por ello, esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia concreta la existencia real de **(1)** un único CÁRTEL afectatorio al mercado de los coches de alquiler sin conductor; **(2)** cuya investigación se inicia a virtud de denuncia de la empresa SOLMAR, por prácticas restrictivas de la competencia de una serie de empresas, en los aeropuertos nacionales; **(3)** consistentes en la adopción de acuerdos de prácticas concertadas para la fijación de precios y el establecimiento de determinadas condiciones comerciales en dicho mercado; y **(4)** con el consiguiente intercambio de información sensible entre las mismas, **con la colaboración necesaria de AENA y AENA AEROPUERTOS.**

DÉCIMO.- Llegados a este extremo y probada la necesaria colaboración de AENA y AENA AEROPUERTOS, esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia no puede dejar de mostrar su asombro y perplejidad por tal acontecer.

Tanto AENA como AENA AEROPUERTOS no tienen por objeto estatutario y/o empresarial el de *“ser empresarios de alquiler de coches sin conductos” “ni consiguientemente, el de constituirse como cabecera de este CÁRTEL” “ni el de obtener beneficios económicos del mismo”*.

En consecuencia, esta SALA DE COMPETENCIA ha tomado la decisión de **ADVERTIR y RECOMENDAR** a los órganos de dirección de las mismas **de la necesidad de depurar cuantas responsabilidades se han producido, abriendo cuantas diligencias o expedientes de responsabilidad depuradores de conductas sean necesarios**, pues entendemos que la decisión de constituirse en cabecera del cártel no fue una decisión propia, sino impropia asumida por persona o personas concretas, a determinar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Esta SALA DE COMPETENCIA, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia es la autoridad competente para dictar resolución administrativa en este Expediente Sancionador S/0404/12 Servicios Comerciales AENA, previamente instruido, en orden a la aplicación del Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia; del Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia; y del Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en cuanto que los hechos analizados y constitutivos de infracción afectan al conjunto del mercado español, así como al comercio intracomunitario, siendo la autoridad española de competencia la mejor posicionada dentro de la Unión Europea, *“de acuerdo con lo establecido, tanto en la Disposición Adicional Quinta de la Ley 15/2007 y en el Artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo de 16 Diciembre 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los Artículos 81 y 82 del Tratado (DOUE 4 Enero 2003) y los criterios establecidos en la Comunicación de la Comisión Europea sobre cooperación en la Red de Autoridades de Competencia (DOUE 27 Abril 2004)”*.

Y dado que los intercambios de información comercialmente sensible se han ejecutado en la práctica totalidad de los aeropuertos españoles, excepción hecha de los de Badajoz, Logroño y Melilla.

SEGUNDO.- El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sentencias 8 Julio 1999 asunto C-1999/92 P Huis AG/Comisión); 2 Octubre 2003 asunto C-179/99 P Eurofer ASBL/Comisión; 4 Junio 2009 asunto C-8/08 T-Mobile Netherlands); la Comisión Nacional de la Competencia (Resoluciones 2 Julio 2009 Expediente 2759 Teléfonos Móviles; 19 Enero 2012 Expediente S/0280/10 Suzuki-Honda); y Directrices de la Comisión Europea sobre la aplicabilidad del Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal (DOUE 14 Enero 2011) concretan y disponen que **“el concepto de práctica concertada se refiere a una forma de coordinación entre empresas que, sin haber desembocado en la celebración de un acuerdo propiamente dicho, sustituye conscientemente los riesgos de la competencia por una cooperación práctica de ellas”**.

Y añade *“los criterios de la coordinación y de la cooperación necesarios para determinar la existencia de una práctica concertada no exigen que se haya elaborado un plan real, sino que deben entenderse habida cuenta del concepto inherente a las disposiciones del Tratado en materia de competencia, según las cuales cada empresa debe determinar independientemente la política que se propone adoptar en el mercado interior y las condiciones que se propone ofrecer a sus clientes”*.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sentencia 28 Mayo 1998 Asunto C-7/95 John Deere) establece lo siguiente *“a este respecto debe recordarse en primer lugar que, según jurisprudencia del TJUE (Sentencias 16 Diciembre 1975 Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 4873, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73) los criterios de coordinación y cooperación constitutivos de una práctica concertada, lejos de exigir la elaboración de un verdadero <plan> deben interpretarse a la luz de la lógica inherente a las disposiciones sobre competencia del Tratado, según la cual todo operador económico debe determinar autónomamente la política que pretende seguir en el mercado común y las condiciones que pretende reservar a sus clientes”*. *“Si bien es cierto que esta exigencia de autonomía no excluye el derecho de los operadores a adaptarse con habilidad al comportamiento que han comprobado o que prevén que seguirán sus competidores, se opone sin embargo de modo riguroso a toda forma de contacto, directo o indirecto, entre dichos operadores, que tenga por objeto o por efecto abocar a condiciones de competencia que no corresponderían a las condiciones normales del mercado de que se trate, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos entregados o los servicios prestados, la importancia y el número de las empresas, así como el volumen de dicho mercado”*.

Por tanto, si bien es cierto que la exigencia de autonomía derivada de la aplicación de la normativa de competencia no excluye el derecho de los operadores económicos a adaptarse al comportamiento que han comprobado o prevén que seguirán sus competidores (**Doctrina del Líder/liderazgo**) *“si se*

opone a toda toma de contacto, directo o indirecto, entre operadores por la que se pretenda influir en el comportamiento en el mercado de un competidor, actual o potencial, o desvelar a tal competidor el comportamiento que uno mismo va a adoptar en el mercado o que se pretende adoptar en él y que no se corresponderían a las condiciones normalmente del mercado considerado”.

TERCERO.- Si bien es cierto que las partes imputadas a lo largo y ancho de sus escritos han formulado una serie de **alegaciones** que no tienen el carácter de excepciones formales procesales, sí deben ser resueltas motivadamente.

1º Vulneración del derecho de defensa al no haber tenido tiempo para acceder al expediente, así como la improcedencia de la imputación al habersele comunicado la incoación a escasas semanas del envío del Pliego de Concreción de Hechos.

Alegación que carece de consistencia intelectual, por lo que debe ser rechazada (1) *por inveraz*; y (2) *por cuanto las imputaciones son individualizadas y no genéricas*.

2º Delimitación del mercado y su afectación comunitaria. Debe estarse a lo anteriormente establecido, así como a la concreción de preceptos legales normativos y a la doctrina jurisprudencial citada que los desarrolla.

Reiterar que, el Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establece que “*serán incompatibles en el mercado común y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en fijar, directa o indirectamente, los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción*”.

El Artículo 101 persigue “*el mantenimiento de un mercado único entre los Estados miembros, lo cual implica que no debe afectarse la competencia entre los Estados miembros, ya sea mediante reparto de mercado o mediante la restricción al comercio entre los mismos*”.

De acuerdo con las **DIRECTRICES** relativas al concepto de efecto sobre el comercio ex Artículos 80 y 81 del Tratado, actuales Artículos 101 y 102 (DO C 27 Abril 2004), al aplicar el criterio del efecto sobre el comercio deben tenerse en cuenta tres elementos objetivos (1) el concepto de comercio entre los Estados miembros (2) la noción de afectación (afecte o pueda afectar) y (3) el concepto de apreciabilidad.

Con amparo en el Informe de la Comisión para la aplicación de la Directiva del Consejo 96/67/EC de 15 Octubre 1996, España es después del Reino Unido, el segundo País Europeo con el mayor número de aeropuertos cuyo tráfico anual es superior a los dos millones de pasajeros, aeropuertos a los que la Comisión ha considerado como parte sustancial del mercado comunitario *constituyendo las prácticas objeto de investigación una potencial desventaja competitiva para entrantes en el mercado, obstaculizando de este modo la interpenetración económica perseguida por el Tratado*”.

En todo caso decir que, en aplicación del principio de legalidad, esta Sala de Competencia, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia **ha comunicado a la Unión Europea** la existencia e incoación de este Expediente Sancionador, a los efectos prevenidos.

3º Duración de la infracción. Es una evidencia probatoria, partiendo de la totalidad de las pruebas practicadas, que la duración de la infracción viene concretada: desde el 19 de Abril de 1996 hasta el 5 de Septiembre del 2012. Si bien es cierto que no todas las empresas imputadas por la comisión de las conductas prohibidas han permanecido en el cártel la totalidad de dicho periodo de duración total, *según hemos dejado acreditado en el correspondiente hecho probado.*

En todo caso, se ha aplicado lo prevenido en el Artículo 4.6 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de Agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, de conformidad y con amparo en la doctrina del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (27 de Julio de 2000 Expediente 1468/1999 Texaco 2; 31 de Octubre de 2000 Expediente 475/99 Prensa Vizcaya; 31 de Mayo de 2002 Expediente 520/01 Disared); de la Comisión Nacional de la Competencia (18 de Octubre de 2007 Expediente 617/06 Cajas Vascas y Navarra; 12 de Noviembre de 2009 Expediente S/0037/08 Compañías Seguro Decenal; 17 de Mayo de 2010 Expediente S/0106/08 Almacenes de Hierro; 24 de Junio de 2011 Expediente S/0185/09 Bombas de fluidos; 19 de Octubre de 2011 Expediente S/0226/10 Licitaciones de Carreteras; 2 de Diciembre de 2011 Expediente S/0251/10 Envases Hortofrutícolas; 12 de Enero de 2012 Expediente S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; 2 de Agosto de 2012 Expediente S/0287/10 Postensado y material de archivo; 15 de Febrero de 2013 Expediente S/0343/11 Manipulado Papel; 8 de Marzo de 2013 Expediente S/0329/11 Asfaltos de Cantabria; 25 de Marzo de 2013 Expediente S/0316/10 Sobres papel); Audiencia Nacional (28 de Febrero de 2005, 6 de Noviembre de 2009 y 28 de Noviembre de 2012) y Tribunal Supremo (10 de Octubre de 2006, 12 de Diciembre de 2007 y 19 de Marzo de 2008).

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy extinto) en la **Resolución de 17 de Mayo de 2010** (Expediente Sancionador S/0106/08 Almacenes Hierro), recientemente confirmada por la Audiencia Nacional (SAN 19

de Febrero de 2013) disponía que “los Tribunales comunitarios tienen señalado que una infracción de la prohibición de acuerdos restrictivos puede ser el resultado <de una serie de actos separados en el tiempo e incluso de un comportamiento continuado> siempre que las diferentes acciones se inscriban dentro de un plan conjunto debido a su objeto idéntico o único, que no puede determinarse mediante una referencia general a la distorsión de la competencia. Una interpretación –la existencia de una única infracción continuada en el tiempo– que no quedará desvirtuada por el hecho de que, uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado, puedan también constituir por sí mismos y aisladamente considerados una infracción del mismo precepto. Como tampoco lo será porque **no exista prueba directa** de la persistencia de la infracción continuada durante periodos de tiempo <más o menos largos en el marco de una infracción que dura varios años>, siempre que existan pruebas de hechos suficientemente próximos en el tiempo y conectados entre sí, **de modo que pueda inferirse razonablemente en Derecho que la infracción prosiguió de forma ininterrumpida entre dos fechas concretas**. Una interpretación que se fundamenta en que las empresas suelen ser conscientes del carácter anticompetitivo de sus conductas y, por ello, es habitual que la autoridad de competencia se encuentre con **documentación de carácter fraccionario y dispersa**, de modo que normalmente es preciso inferir la existencia y duración de la infracción de ciertas **coincidencias e indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción única y continuada**”.

En la **Resolución de 25 de Marzo de 2013 Expediente S/0316/10 Sobres papel**, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy extinto) ha expresado que “el hecho de que no todas las empresas estén presentes en todas las conductas concertadas acreditadas **no priva de unidad a la infracción** y no contraviene ningún derecho de defensa de las empresas el que les impute la participación de una infracción única y continuada, siempre y cuando se individualice tal responsabilidad conforme a los hechos probados”. Doctrina reiterada en las **Resoluciones de 12 de Enero de 2012 Expediente S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; Resolución de 19 de Octubre de 2011 Expediente S/0226/10 Licitación de carreteras...**

En cuanto a la alegación relativa a la imposibilidad de atribuir responsabilidades a sujetos que no han cometido algunas de las prácticas contenidas en una infracción única y continuada, ésta debe de ser rechazada, en línea con la **Resolución de 26 de Abril de 2011 Expediente S/0107/08 Plataforma distribución mejillón en Galicia** cuando dice que “en lo que respecta al requisito de identidad de sujetos infractores, éste no puede ser entendido en su literal sentido, puesto que cuanto mayor sea la duración en el tiempo de un acuerdo continuado, más probable es que los integrantes del acuerdo **entren o salgan de él**” “Concurren los criterios enunciados por la Audiencia Nacional para la declaración de infracción única o continuada. Primero,

*en cuanto a la identidad subjetiva...Segundo, existe un objetivo común...Tercero, las prácticas investigadas guardan una relación espacio temporal de sucesión...Cuarto, su mayor o menor intensidad suele depender de las condiciones de la oferta en el mercado e incluso del momento de la campaña, puesto que **hay cierta estacionalidad en las ventas**".*

Sin perjuicio de lo anterior, esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, entendiendo que estamos en presencia de una infracción única y continuada en el tiempo, y en orden a fijar las correspondientes responsabilidades económicas, ha procedido

- a concretar y especificar pormenorizada e individualizadamente la responsabilidad para cada una de las empresas y asociaciones sectoriales en función de varios parámetros y variables.
- y ello teniendo en consideración lo dispuesto en el **Artículo 4.6 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de Agosto** por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, al decir que *"será sancionable, como infracción continuada, la realización de una pluralidad de acciones u omisiones que infrinjan el mismo o semejantes preceptos administrativos, en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión"* (**SAN de 6 de Noviembre de 2009 Recurso 542/2007 Caja Vital**).

*4º Confianza legítima.- Además del **principio de constitucionalidad** recogido en el Artículo 9.1 de la Constitución Española ("Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del Ordenamiento Jurídico") en su apartado tercero desarrolla los principios esenciales del Ordenamiento del Estado de Derecho, al consagrar **los principios constitucionales de legalidad y seguridad jurídica**.*

De acuerdo con dicho apartado *"la Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, **la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos**".*

*El **principio de confianza legítima** de los actos emanados de la Administración, derivado del principio de seguridad jurídica ex Artículo 9 es un principio inspirador de la actuación administrativa, reconocido hoy por el Artículo 3.1 de la Ley 30/2992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las*

Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, **tras la reforma efectuada por la Ley 4/1999, de 13 de Enero.**

La Ley 4/1999 establece en su Exposición de Motivos que *“en primer lugar, en el Título Preliminar se introducen los principios de actuación de las Administraciones Públicas, derivados del de seguridad jurídica. Por una parte, el principio de la buena fe, aplicado por la jurisdicción contencioso-administrativa, incluso antes de su recepción por el Título Preliminar del Código Civil. Por otra, el principio bien conocido en el derecho procedimental administrativo europeo y recogido por la jurisprudencia contencioso-administrativa, **de la confianza legítima de los ciudadanos en que la actuación de las Administraciones Públicas no puede ser alterada arbitrariamente**”.*

“Igualmente deberán respetar en su actuación los principios de la buena fe” “sirviendo con objetividad los intereses generales....con sometimiento pleno a la ley y al Derecho” ex Artículo 103 del texto constitucional.

AENA y AENA AEROPUERTOS son entidades mercantiles empresariales, con capital público, pero no son la Administración, por ello no les deviene de aplicación la doctrina de confianza legítima en los actos de las Administraciones Públicas, y debe ser rechazada tal alegación.

5º Terminación convencional.- La Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su Artículo 36 bis *“Supuestos de inadmisión y terminación convencional”* apartado 1c) que *“el Servicio de Defensa de la Competencia **podrá** acodar la terminación convencional de una investigación que se haya iniciado de oficio o a instancias de parte interesada....siempre que la misma no resulte contraria a lo dispuesto en esta Ley y esté encaminada a finalizar las actuaciones administrativas”.*

La Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su Artículo 52 apartado primero que *“el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, a propuesta de la Dirección de Investigación **podrá** resolver la terminación del procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas prohibidas cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público”.*

En consecuencia, estamos en presencia no de un derecho de las partes infractoras, sino de una **posibilidad o disponibilidad discrecional** de los servicios de inspección y del Consejo; con un ítem cualificante o condicionante cual es **que en todo caso quede garantizado suficientemente el interés público.**

Además, es un hecho cierto que la hoy extinta Dirección de Investigación, tras la solicitud de AVIS de 7 de Noviembre de 2012 de iniciar el procedimiento para una terminación convencional, ex Artículos 52 de la Ley 15/2007 y Artículo 39 del Real Decreto 261/2008 **acordó no iniciarlo**, lo que posibilitó que dicha entidad empresarial interpusiera recurso ante el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy extinto) que fuera desestimado en Resolución de 21 de Febrero de 2013.

6º Cooperador necesario.- Una vez más reiterar que tanto AENA como AENA AEROPUERTOS, sin ser operadores en el mercado afectado han jugado un papel fundamental recabando la información y facilitando el intercambio de información comercialmente sensible entre empresas de alquiler de coches sin conductor, en la práctica totalidad de los aeropuertos españoles (excepción hecha de los tres citados) *por lo que deben ser consideradas coautoras de la infracción junto al resto de las empresas imputadas en este expediente en cuanto han contribuido sustantivamente al mantenimiento de la conducta y, por ello, a restringir la competencia, grave y prolongadamente, en dicho mercado”.*

Obviamente, el dicho intercambio de información bien podría haberse realizado sin la participación de AENA y AENA AEROPUERTOS, no obstante lo cual ha quedado suficientemente probada su participación, activa, permitiendo la realización y pervivencia de la conducta infractora a lo largo del tiempo.

7º Circunstancias agravantes y atenuantes.- AENA AEROPUERTOS en las alegaciones presentadas aborda dos: (1) la falta de intencionalidad y (2) la durabilidad de la conducta.

La extinta Dirección de Investigación contestaba a la primera diciendo que “carece de condición o circunstancia atenuante la falta de intencionalidad de la conducta imputada” “así como la existencia de acciones tendentes a reparar los efectos lesivos de la infracción en el mercado” pretensión que debe ser rechazada con amparo en lo prevenido en el Artículo 64.3 de la Ley 15/2007; y en cuanto a la existencia de acciones tendentes “*no deja de ser una cita, por cuanto nada prueba al respecto”.*

En su favor decir que en dos momentos puntuales, AENA AEROPUERTOS comunicó a sus delegaciones que no se siguiera facilitando a las empresas que habían participado en el intercambio de información comercialmente sensible, concesionarias en los aeropuertos, los informes mensuales de facturación y los contratos y que esta comunicación se reiteró el 31 de Mayo del 2012 (correos electrónicos de 2 de Febrero de 2012 obrantes a los Folios 8671 a 8673; y 31 de Mayo de 2012 obrantes a los Folios 8674 a 8677) e información aportada por GOLDCAR (Folios 8417 a 8419), TOP CAR (Folios 6036 a 6037) y ATESA (Folios 5225 a 5229).

CUARTO.- RECORD-GO en alegación al efecto, entiende que este Expediente Sancionador S/0404/12 titulado por la Dirección de Investigación (hoy extinta) “Servicios Comerciales AENA” **debió de ser subsumido en el Expediente Sancionador S/0380/11** titulado por la Dirección de Investigación (hoy extinta) “Coches de Alquiler”.

En orden a evitar innecesarias repeticiones, esta SALA DE COMPETENCIA refiere en su totalidad el anterior establecimiento de HECHOS PROBADOS. Y añade:

1º el título o *nomem iuris* dado por la Dirección de Investigación (hoy extinta) no puede prevalecer sobre la esencia de la conducta infractora investigada, ni ser causa de un acotamiento artificioso de la misma.

2º no puede admitirse la contestación dada por la Dirección de Investigación (hoy extinta) a la dicha alegación de RECORD-GO bajo el aserto “*que no existe identidad de sujetos infractores entre este expediente y el S/0380/11 en el que se ha incoado un total de 23 empresas de alquiler de coches y 2 asociaciones FRENTE a las 28 incoadas en este expediente más AENA y AENA AEROPUERTOS, COINCIDIENDO eso sí.....*”

QUINTO.- Esta decisión tomada por esta Sala de Competencia en el uso de sus funciones y atribuciones resolutorias **no puede ser calificada de impropia** sino que, también, tiene su soporte en sentencias dictadas en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo. Al efecto, citamos por todas la muy reciente dictada el día **26 de Noviembre de 2013** por la Sección Sexta, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional (**Recurso 0018/2012 Balearia Eurolíneas Marítimas S.A., y Euromaroc 2000 SLU**) en cuyo Fundamento de Derecho Cuarto dispone que “*la actora considera, en el presente caso, que existe identidad subjetiva, de hechos y fundamento, entendiendo que procedería una reducción de la sanción de un 30%. La resolución impugnada y la Abogacía del Estado consideran que no existe identidad de fundamento, al haberse sancionado en el expediente 80/08 un cártel relativo a la utilización de las tarifas de intercambio. Sin embargo, hay que darle la razón a la recurrente al considerar que existe dicha identidad, tanto en cuanto a los sujetos, como fundamento (puesto que se sanciona un cártel prohibido por el artículo 1.1 de la Ley 15/2007) e incluso de los hechos, puesto que existen en ambos procedimientos un periodo común de tiempo en el que se sanciona la participación de la recurrente en el cártel* (Semana Santa 2008, verano 2008 y 2009), lo cual ha afectado tanto a las tarifas de intercambio de paso del Estrecho, como al resto de los precios aplicables, careciendo de autonomía sancionadora suficiente la circunstancia de que en el expediente 80/08 se tuviera sólo en cuenta el régimen de las tarifas de intercambio”.

SEXTO.- La Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su Artículo 10 Multas Sancionadoras que “*el Tribunal **podrá imponer** a los agentes económicos, empresas, asociaciones, uniones o agrupaciones de aquéllas que, deliberadamente o por negligencia, infrinjan lo dispuesto en los artículos 1, 6 y 7 o dejen de cumplir una condición u obligación prevista en el artículo 4.2 **multas de hasta 150.000.000 de pesetas** (€ 901.518,16) cuantía que podrá ser incrementada **hasta el 10 por 100 del volumen de ventas** correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior a la resolución del Tribunal”.*

La Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su Artículo 63 Sanciones que “*los órganos competentes **podrán imponer** a los agentes económicos, empresas, asociaciones, uniones o agrupaciones de aquéllas que, deliberadamente o por negligencia, infrinjan lo dispuesto en la presente Ley las siguientes (Apartado primero) **c) las infracciones muy graves de hasta el 10 por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la misma.***

Al efecto sancionador debemos partir de las siguientes circunstancias condicionantes: *la primera*, entendemos que la conducta anticompetitiva seguida por las partes imputadas en este Expediente Sancionador y el haber tenido sus efectos en todo el territorio nacional, la misma debe ser calificada como **muy grave**; *la segunda*, el cálculo de la multa en orden a su cuantificación debe hacerse conforme a los parámetros fijados en el Artículo 10 de la Ley 16/1989 como norma legal **más beneficiosa**; *la tercera*, ello en función de la duración del periodo de tiempo en el que han mantenido la conducta anticompetitiva; y *la cuarta*, incrementada o moderada en función de la existencia de circunstancias agravantes o atenuantes (*variables causales indicadas modificatorias*).

Es un ítem a considerar que el hoy extinto Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, con fecha 30 de Julio del 2013, dictó Resolución en la que (**página 223**) acordaba imponer la que llamaba **Multa Final** que desglosaba del siguiente tenor:

•ALQUILER COCHES VICTORIA	€	1.065.562
•AURIGACROWN CAR HIRE		281.566
•AUTOMOTIVECARS MALAGA		2.986.326
•AVIS		1.469.907
•BARDON Y RUFO		497.147
•CARGEST		160.983
•CENTAURO RENT-A-CAR		5.567.940
•DICKMANN'S		332.308

• DRIVALIA	103.294
• GOLDCAR SPAIN	15.456.219
• GUERIN	226.732
• HELLE	347.483
• NEW CARS COSTA DEL SOL	370.535
• NIZA CARS	614.525
• PRIMA RENT A CAR	32.571
• RECORD-GO	4.871.400
• SOLMAR	791.958

Además de las empresas reseñadas y vista la gravedad y duración de la infracción, el distinto papel que han desempeñado las Asociaciones AECA y AESVA y el nivel de las multas que se imponen a las empresas infractoras, el hoy extinto Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia impuso una multa a AECA de €uros 150.000 y a AESVA de €uros 100.000.

SÉPTIMO.- Los acuerdos adoptados se enmarcan (1) a nivel nacional, en lo prevenido en el Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia y del Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia; y en el Artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en cuanto a su afectación al comercio entre los Estados miembros, en tanto que *“ha quedado probada la existencia de una infracción única y continuada desde el 16 de Abril de 1999 al 2 de Febrero del 2012”*.

En cuanto a la sanción a aplicar, conforme a los criterios desarrollados en las Leyes citadas, en concordancia con lo prevenido en el Artículo 128.2 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común *“se ha de aplicar una de las dos normas –bien la Ley 16/1989 bien la Ley 15/2007– debiendo optarse por aquella que resulte más beneficiosa para los sancionados, conforme a los principios de irretroactividad de la norma sancionadora más desfavorable y de retroactividad de la más favorable”*.

A juicio de esta Sala de Competencia, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la Ley 16/1989 resulta más favorable, en la medida que le confiere la discrecionalidad de su Artículo 10, del tenor que desarrolla la doctrina jurisprudencial al decir que *“la discrecionalidad que el Artículo 10 de la Ley 16/1989 concede....debe de ser ejecutada ponderando las circunstancias concurrentes en cada caso, al objeto de alcanzar **la necesaria y debida proporcionalidad** entre los hechos imputados y la responsabilidad exigida, dado que toda sanción debe de determinarse en congruencia con los **principios de***

proporcionalidad e individualización de la sanción para adaptarla a la gravedad de la conducta”.

De ahí que deban valorarse, entre otros parámetros **(a)** la modalidad y el alcance de la restricción de la competencia **(b)** la dimensión y características del mercado afectado **(c)** los efectos de la infracción sobre consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos **(d)** la duración de las conductas restrictivas de la competencia y **(e)** la reiteración y demás circunstancias agravantes y/o atenuantes, en su caso (**SSTS de 1 de Diciembre de 2010 Rec 2685/08; 29 de Enero de 2013 Rec 2496/2012; 28 de Junio de 2013 Rec 1947/2010**) y (**SSAN de 10 de Noviembre de 2010 Rec 637/2009; 22 de Noviembre de 2010 Rec 365/2009; 18 de Enero de 2011 Rec 266/2009; 10 de Febrero de 2011 Rec 318/2010; 13 de Octubre de 2011 Rec 795/2009; 10 de Noviembre de 2011 Rec 846/2009**).

I.- Empresas imputadas: duración de la infracción

	Fecha inicial	Fecha final
AENA	19/04/1996	08/06/2011
AENA AEROPUERTOS, S.A (y solidariamente AENA)	08/06/2011	05/09/2012
ATESA (y solidariamente a su matriz, CITER, por el periodo entre 01/01/08 y 02/02/2012)	19/04/1996	02/02/2012
AVIS (y solidariamente a su matriz, AVIS EUROPE)	19/04/1996	05/09/2012
SOLMAR ALQUILER DE VEHICULOS, S. L.	01/01/1997	31/03/2011
CENTAURO RENT A CAR, S.L. (y solidariamente su matriz CENTAURO, S.L.)	01/01/1998	02/02/2012
AURIGACROWN CAR HIRE, S.L. (y a AURIGACROWN WEB, S.L. en cuanto empresa sucesora)	01/08/2002	25/06/2012
AUTOS CABRERAMEDINA, S.L. (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 01/12/2008)	01/07/2002	28/02/2012
CANARY ISLANDS CAR, S.L. (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 01/12/2008)	01/07/2002	28/02/2012
PAYLESS CAR, S.A (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 28/02/2009)	14/05/2008	28/02/2012
CORAL CAR	01/08/2002	02/02/2012
OWNERS CARS, S.A	30/06/2010	02/02/2012
TOP CAR AUTO REISEN, S.L.	01/07/2002	02/02/2012
RECORD-GO ALQUILER (y solidariamente a su matriz GO DE ALQUILER, S.L. Desde 01/01/2005)	17/06/2002	02/02/2012
EUROPCAR IB, S.A (y solidariamente su matriz EURAZEO, S.A. desde 01/07/2006)	01/01/1997	05/09/2012
SIXT RENT-A-CAR, S.L. (y solidariamente a su matriz SIXT AKTIENGESELLSCHAFT)	09/05/2008	02/02/2012
GOLD CAR SPAIN, S. L. (y solidariamente a su matriz, GOLDCAR RENTING, S.L. desde 29/12/2003)	01/01/1997	05/09/2012
HERTZ DE ESPAÑA (y solidariamente a su matriz HERTZ GLOBAL HOLDINGS, INC.)	19/04/1996	05/09/2012
SPECIAL PRICES AUTO REISEN, S. L.	01/07/2002	02/02/2012

II.- Cuantificación de la sanción

EMPRESAS	Sanción de la Ley 16/1989	Total días	Sanción 1ª ronda	Nº Aer.	Sanción 2ª Ronda
AENA	901.518,00	5.528	832.959	33	832.959
AENA AEROPUERTOS, S.A. (y solidariamente AENA)	901.518,00	455	68.559	33	68.559
ATESA (y solidariamente a su matriz, CITER, por el periodo entre 01/01/08 y 02/02/2012)	901.518,00	5.767	868.971	21	552.982
AVIS (y solidariamente a su matriz, AVIS EUROPE)	901.518,00	5.983	901.518	28	764.924
SOLMAR ALQUILER DE VEHICULOS, S. L.	901.518,00	5.202	783.837	12	285.032
CENTAURO RENT A CAR, S.L. (y solidariamente su matriz CENTAURO, S.L.)	901.518,00	5.145	775.248	3	70.477
AURIGACROWN CAR HIRE, S.L. (y a AURIGACROWN WEB, S.L. en cuanto empresa sucesora)	901.518,00	3.616	544.859	11	181.620
AUTOS CABRERA MEDINA, S.L. (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 01/12/2008)	901.518,00	3.529	531.749	1	16.114
CANARY ISLANDS CAR, S.L. (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 01/12/2008)	901.518,00	3.529	531.749	8	128.909
PAYLESS CAR, S.A. (y solidariamente su matriz G. E. CABRERA MEDINA desde 28/02/2009)	901.518,00	1.385	208.692	2	12.648
CORAL CAR	901.518,00	3.472	523.161	1	15.853
OWNERS CARS, S.A.	901.518,00	582	87.696	1	2.657
TOP CAR AUTO REISEN, S.L.	901.518,00	3.503	527.832	2	31.990
RECORD-GO ALQUILER (y solidariamente a su matriz GO DE ALQUILER, S.L. Desde 01/01/2005)	901.518,00	3.517	529.941	3	48.176
EUROPCAR IB, S.A. (y solidariamente su matriz EURAZEO, S.A. desde 01/07/2006)	901.518,00	5.726	862.793	33	862.793
SIXT RENT-A-CAR, S.L. (y solidariamente a su matriz SIXT AKTIENGESELLSCHAFT)	901.518,00	1.364	205.527	6	37.369
GOLD CAR SPAIN, S. L. (y solidariamente a su matriz, GOLDCAR RENTING, S.L. desde 29/12/2003)	901.518,00	5.726	862.793	13	339.888
HERTZ DE ESPAÑA (y solidariamente a su matriz HERTZ GLOBAL HOLDINGS, INC.)	901.518,00	5.983	901.518	19	519.056
SPECIAL PRICES AUTO REISEN, S. L.	901.518,00	3.503	527.832	3	47.985

OCTAVO.- Es de aplicación al presente Expediente Sancionador las siguientes doctrinas:

1ª el **principio de cosa juzgada**, de eficacia vinculante, en tanto que concurren las tres identidades: personas, cosas y causa o razón de pedir, determinando la preclusión de todo ulterior proceso sobre el mismo objeto y la imposibilidad de decidir de manera distinta al fallo precedente, evitando que la controversia se renueve **ad nauseam** o que actúen pretensiones que contradigan el sentido de lo resuelto en firme.

Y ello con el valor aplicativo de lo dispuesto en el Artículo 1.252 del Código Civil.

2ª el **principio del non bis in ídem** que, sin bien no aparece constitucionalmente consagrado de manera expresa, debe entenderse integrado en el principio de legalidad que supone la prohibición de que, por autoridades de un mismo orden jurisdiccional y a través de procedimientos distintos, se sancione repetidamente una misma conducta.

Ciertamente, la inmodificabilidad de las sentencias y/o resoluciones administrativas una vez dictadas, definitivas y firmes en su orden, tienen amparo

constitucional ex Artículo 24.1 y dogmáticamente se conecta con el principio de seguridad jurídica que proclama el anterior Artículo 9.3 del propio texto constitucional.

Pero también resulta de la normativa legal ordinaria y jurisprudencial: el Artículo 1252 del Código Civil, en orden a la presunción de cosa juzgada, al ser aplicado e interpretado por el Tribunal Supremo ha consagrado como doctrina legal que *“no es admisible que en un segundo proceso se pueda desconocer o disminuir de cualquier manera el bien reconocido en la sentencia anterior y que concurre la cosa juzgada si resulta una contradicción manifiesta entre lo que ya se resolvió y lo que de nuevo se pretende, si se accede a conocer de nuevo”*.

Esta formal excepción del non bis in ídem sienta una presunción de verdad que vincula al juzgador, aunque no concurren las condiciones de la ***exceptio rei iudicata***.

3ª el Tribunal Constitucional en reiterada doctrina dispone que *“...en la consideración de que el proceso se halla informado por el principio de la verdad material, que compromete al órgano judicial en el descubrimiento de la totalidad de la relación jurídico-material debatida y que le obliga a la introducción exhaustiva del material probatorio, determinando en todo que haya de tenerse por vulnerada la debida tutela judicial efectiva que sanciona el Artículo 24.1 de la Constitución Española”*.

NOVENO.- Lo anterior viene al caso, por cuanto esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

1º nada puede decir sobre la Resolución de 30 de Julio del 2013 del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy extinta), Expediente Sancionador S/0380/11 Coches de alquiler, que hasta tanto no haya sido modificada por Sentencia firme dictada en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo ***goza de firmeza en esta vía previa***.

O lo que es lo mismo que decir que, en orden a las sanciones y cuantificación de las multas, debe estarse a lo en ella acordado.

2º en perjuicio de lo anterior, lo resuelto por esta Sala de Competencia en este Expediente Sancionador S/0404/12 Servicios Comerciales AENA debe entenderse aplicable a las empresas sancionadas, ***si bien*** con amparo en lo dispuesto en los Artículos 65 y 66 de la Ley 15/2007 en relación y concordancia con la doctrina desarrollada en el Fundamento de Derecho anterior.

Y en consecuencia, las empresas que ya fueron investigadas, sancionadas y multadas en el Expediente Sancionador S/0380/11 no pueden serlo también en

este Expediente Sancionador S/404/12 por las mismas conductas y deben quedar eximidas de su pago **y éstas son:**

- AURIGACROWN CAR HIRE
- AVIS
- CENTAURO RENT A CAR
- GOLDCAR SPAIN
- RECORD-GO
- SOLMAR

Vistos los preceptos legales citados y los demás de general aceptación, LA SALA DE COMPETENCIA de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en sesión de 19 de diciembre de 2013

HA RESUELTO

PRIMERO.- Declarar acreditada la existencia de una infracción única y continuada de las prohibidas en el Artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia; en el Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia; y en el Artículo 101 del Tratado Fundacional de la Unión Europea, **consistente en el intercambio de información comercialmente sensible entre empresas de alquiler de coches sin conductor, concesionarias en los aeropuertos** de La Coruña, Asturias, Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Palma, Lanzarote, Madrid, Málaga, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Santiago de Compostela, Reus, San Sebastián, Santander, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria y Zaragoza, **con la colaboración necesaria de AENA y AENA AEROPUERTOS**, desde el 19 de Abril de 1999 hasta el 5 de Septiembre del 2012.

Conducta que con amparo en lo prevenido en el Artículo 62.4.a) de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia **debe calificarse como muy grave.**

Conducta que debió subsumirse en el Expediente Sancionador S/0380/11 Coches de alquiler, **por cuanto la denuncia de las conductas, las conductas y las infracciones, en ambos expedientes sancionadores, gozan de unidad de acto: creación de un cártel con la finalidad de fijar los precios en el mercado de los coches de alquiler sin conductor y el establecimiento de determinadas condiciones, así como el intercambio de información comercialmente sensible entre las empresas que lo conforman.**

SEGUNDO.- Declarar responsables de dicha infracción única y continuada, consistente en el intercambio de información comercialmente sensible entre empresas de alquiler de coches sin conductor, concesionarias en los aeropuertos citados a las siguientes empresas:

1. AENA
2. AENA AEROPUERTOS
3. ATESA
4. AVIS
5. SOLMAR ALQUILER DE VEHÍCULOS
6. CENTAURO RENT A CAR
7. AURIGACROWN CAR HIRE
8. AUTOS CABRERA MEDIDA
9. CANARY ISLANDS CAR
10. PAYLESS
11. CORAL CAR OWNERS CARS
12. TOP CAR AUTO REISEN
13. RECORD GO ALQUILER
14. EUROPCAR IB
15. SIXT RENT A CAR
16. GOLDCAR SPAIN
17. HERTZ DE ESPAÑA
18. SPECIAL PRICES AUTO REISEN

TERCERO.- Imponerles, como autoras de la conducta descrita y en atención a las circunstancias de responsabilidad directa, agravatorias y/o atenuantes, las siguientes multas sancionadoras ex Artículo 10 de la Ley 16/1989, de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, como aplicable no sólo en función de la duración de la conducta, sino también como más beneficiosa ex imperio de la Ley.

1. AENA €uros 832.959
2. AENA AEROPUERTOS €uros 68.559
3. ATESA €uros 552.982
4. AVIS €UROS 764.924
5. SOLMAR €uros 285.032
6. CENTAURO RENT A CAR €uros 70.477
7. AURIGACROWN CAR HIRE €uros 181.620
8. AUTOS CABRERA MEDINA €uros 16.114
9. CANARY ISLANDS €UROS 128.909

10. PAYLESS CAR €uros 12.648
11. CORAL CAR €uros 15.853
12. OWNERS CARS €uros 2.657
13. TOP CARS AUTO REISEN €uros 31.990
14. RECORD-GO €uros 48.176
15. EUROPCAR IB €uros 862.793
16. SIXT RENT A CAR €uros 37.369
17. GOLD CAR SPAIN €uros 339.888
18. HERTZ DE ESPAÑA €uros 519.056
19. SPECIAL PRICES AUTO REISEN €uros 47.985

Quedan **eximidas del pago de esta multa** por los razonamientos anteriormente desarrollados, las siguientes empresas: AURIGACROWN, AVIS, CENTAURO RENT A CAR, GOLDCAR SPAIN, RECORD-GO y SOLMAR.

CUARTO.- Declarar el archivo de las actuaciones seguidas con RENT A CAR PIÑERO S.L., por no haber quedado acreditada la comisión de infracción, ex Artículo 33.3 del Real Decreto 261/2008, de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

QUINTO.- Ordenar a todas y cada una de las empresas sancionadas a publicar a su costa y en el plazo de quince días, a contar desde el siguiente al de la notificación de la presente Resolución, la Parte Dispositiva de la misma en dos de los diarios de información nacional de mayor de difusión, independientemente que la misma sea colgada en la WEB oficial de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La totalidad de las empresas sancionadas difundirán entre sus asociados y partícipes el texto íntegro de esta Resolución.

En caso de incumplimiento, total o parcial, o se produzca cualquier dilación, se les impondrá una multa coercitiva de €uros 3.000 por cada día de retraso o incumplimiento de lo aquí acordado, concretado y resuelto.

En todo caso, la totalidad de las empresas sancionadas acreditarán y justificarán, fehacientemente, ante la Dirección de Competencia, de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el puntual y correcto cumplimiento de todo lo acordado y mandado en los anteriores apartados (Parte Dispositiva).

SEXTO.- Instar a la Dirección de Competencia, de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para que vigile el cumplimiento de lo acordado en esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia, de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese fehacientemente a todos y cada uno de los interesados, haciéndoseles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en la vía previa administrativa, pudiendo hacerlo en el plazo de DOS MESES contados desde el siguiente al de su notificación ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, la Audiencia Nacional.