

RESOLUCIÓN (Expt. S/0061/08, SIXT AENA)

CONSEJO

Señoras y Señores:

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha y García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Consejero
D. Miguel Cuervo 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 -en adelante, Consejo-, con la composición arriba expresada, y siendo ponente D. Miguel Cuervo Mir, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente S/0061/08, tramitado a consecuencia de la denuncia recibida el 27 de febrero de 2008 en la CNC, presentada por SIXT RENT A CAR, S.L. (en adelante también Sixt) contra AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (en adelante también AENA) por una presunta infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante también LDC), y del artículo 82 del Tratado de la Unión Europea (en adelante también TUE), relativa a la forma de proceder de la denunciada en los concursos convocados por ella para el otorgamiento de concesiones administrativas que permiten la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en determinados aeropuertos españoles.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 27 de febrero de 2008 se recibió en la Dirección de Investigación de la CNC (en adelante también DI) denuncia de la mercantil Sixt contra AENA por supuestas prácticas restrictivas de la competencia propias del artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, LDC y del artículo 82 TUE, relativas a los concursos convocados por esa compañía para el otorgamiento de concesiones para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos españoles. Más concretamente se

denuncia un sistema supuestamente arbitrario de adjudicación, una limitación artificial del número de competidores de servicios de alquiler de vehículos sin conductor en aeropuertos, así como la imposición de unos cánones no equitativos y excesivos por parte de AENA.

2. Con fecha 8 de julio de 2008 se recibe en el Consejo de la CNC (en adelante también el Consejo) Propuesta de archivo de la denuncia por parte de la Dirección de Investigación. La DI considera en primer lugar que AENA es una entidad pública empresarial sometida al Derecho de la competencia, en tanto que operador económico que desarrolla relaciones comerciales en el ámbito del Derecho privado. Por otra parte, considera que el mercado de producto es el de las concesiones para la explotación de espacios para la prestación de servicios de alquiler de vehículos en los aeropuertos, cuyo único proveedor, en tanto que operador que otorga las concesiones públicas, es AENA. El mercado geográfico vendría dado en cada caso por el propio recinto aeroportuario. No obstante, definido este mercado de concesiones públicas, la DI considera que la actuación de AENA tendría efectos en el mercado aguas abajo de los servicios de alquiler de vehículos sin conductor. En este mercado la DI considera que AENA no puede ser considerada operador.

En su Propuesta de Archivo la Dirección de Investigación realiza un análisis de HECHOS ACREDITADOS en los siguientes términos (páginas 4 a 10 de su Propuesta):

“1. En octubre de 2002 AENA convocó un concurso para la explotación del servicio de alquiler de automóviles sin conductor en el aeropuerto de Barcelona.

Inicialmente se convocaron 5 plazas de concesionario que se adjudicaron a AVIS, HERTZ, EUROPCAR, ATESA y AURO RENT IBERIA S.A. (empresa que se presentó como franquicia de SIXT AG). Ésta última renunció a la concesión antes de tomar posesión de la misma.

Hasta 2006 esa plaza permaneció vacante y ninguna empresa mostró interés en ocuparla hasta que AENA convocó un concurso al que se presentaron dos empresas: SOLMAR ALQUILER DE VEHICULOS S.L. y SIXT.

Resultó adjudicataria la primera con una puntuación de 50 puntos en el canon y 50 en el plan de explotación comercial frente a los 50 puntos de SIXT en el canon y 35 en el plan de explotación.

2. El 23 de marzo de 2007, AENA publicó en el BOE la convocatoria de un concurso público para el otorgamiento de concesiones para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias en 38 aeropuertos por un periodo de 8 años (folios 1398-1399). SIXT presentó oferta para las concesiones de 11 aeropuertos¹.

3. En la cláusula 1 de los Pliegos de Condiciones se especifican el número de metros cuadrados destinados a oficinas en cada aeropuerto, su ubicación en el plano, el número de plazas de aparcamientos asignadas a la concesión y el número de metros cuadrados que AENA pondrá a disposición de los concesionarios para la instalación de las áreas de servicio, mantenimiento y depósito de las flotas.

4. En el punto 8 de los Pliegos de Bases se indica que “se considera la oferta más ventajosa aquella que cumpliendo todos los requisitos contemplados en el presente Pliego, resulte más beneficiosa para AENA.

Para ello se considerarán los siguientes criterios:

<i>1)</i>	<i>Canon.....</i>	<i>40 puntos</i>
<i>2)</i>	<i>Plan de Explotación Comercial.....</i>	<i>60 puntos</i>
	<i>SUMA TOTAL.....</i>	<i>100 puntos</i>

Se considerará como requisito mínimo para la adjudicación a un licitador que éste obtenga una valoración no inferior a la mitad de la puntuación en cada uno de los criterios anteriores”.

¹ Alicante, Asturias, Barcelona, Bilbao, A Coruña, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Valencia y Vigo.

Tal y como se describe en el punto 2 de los Pliegos de Condiciones, el canon es la contraprestación económica que pagan las compañías que resultan adjudicatarias de los concursos y está formado por:

- *Un canon mensual fijo. Es un mínimo fijado por AENA para cada aeropuerto², que puede ser incrementado por las compañías que concurren a las licitaciones.*
- *Un canon mensual variable, que se tiene que satisfacer con periodicidad mensual. Es un porcentaje del total de la facturación bruta obtenida en el aeropuerto por los concesionarios, que en el caso de los 11 aeropuertos a los que se presentó SIXT fue del 4,5%.*

Respecto a los cánones, el punto 8 de los Pliegos de Bases indica que “el canon de explotación ideal será aquél que optimizando los ingresos para AENA no represente un peligro para:

- *La viabilidad económica de la concesión.*
- *La prestación de un servicio de calidad.*
- *La justa contraprestación económica para el concesionario en función del capital invertido y del riesgo de la actividad objeto de la concesión.*

Se valorará la coherencia del canon ofertado con el estudio de viabilidad económica y el plan de explotación comercial de la oferta.

En función de la relación del Canon Fijo Anual y de los Cánones Variables ofrecidos por el licitador se deducirá la previsión de ventas garantizadas por éste.

En el Plan de Viabilidad Económica se requerirá la presentación detallada de cuentas de resultados provisionales, la coherencia de las previsiones de ventas y la estructura de costes, así como la razonable

² Con posterioridad se indica el canon exigido por AENA en cada aeropuerto y el ofrecido por cada uno de los licitantes.

contraprestación económica para el concesionario en función del capital invertido y el riesgo de la actividad”.

En el punto 6.2 de los Pliegos de Bases se describen los conceptos que componen el plan de explotación comercial:

- *Idea comercial de negocio (total 15 puntos). AENA tendrá en cuenta los siguientes aspectos: establecimientos mercantiles del concursante en los que haya desarrollado y desarrolle su actividad, implantación internacional, número de empleados y estructura de personal (tipo de relación laboral y antigüedad media, distribución de plantilla por cometidos, planes de formación), datos de la flota de vehículos de que disponen (flota, política de renovación, protocolo de mantenimiento, marcas, modelos,...) y acreditaciones y certificaciones de la empresa sobre control de calidad, medio ambiente, prevención de riesgos laborales y otros.*
- *Explotación de la concesión (total 30 puntos). AENA tendrá en cuenta los siguientes aspectos: datos de la flota de vehículos (número, tipo y antigüedad), número de empleados (turnos y horarios), copias de los seguros de vehículos y ocupantes y sistemas informáticos que se emplearán para la gestión, control e inspección de los servicios.*
- *Marketing (total 15 puntos). AENA tendrá en cuenta los siguientes aspectos: existencia de contratos y acuerdos tanto a nivel nacional como internacional, imagen de la marca del oferente, antigüedad en el mercado, implantación a nivel nacional e internacional, etc.*

Respecto al Plan de Explotación Comercial, el punto 8 de los Pliegos de Bases indica que “se valorará la idea y concepto de la propuesta comercial en todos los aspectos de la actividad, que deberá exponerse de forma amplia y detallada, según lo establecido en los apartados a.1. Idea Comercial del Negocio, a.2. Explotación de la concesión, y a.3. Marketing, de la documentación técnica.

Este Plan de Explotación se valorará como a continuación se indica:

<i>PLAN DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL</i>	<i>60</i>
<i>- IDEA COMERCIAL DE NEGOCIO</i>	<i>15</i>
<i>- EXPLOTACIÓN DE LA CONCESION</i>	<i>30</i>
<i>- MARKETING</i>	<i>15”</i>

5. De acuerdo con la información suministrada por AENA la duración de los contratos de concesión en el concurso de 2007 se ha ampliado de 5 a 8 años para permitir una correcta amortización de las inversiones necesarias en las parcelas de terreno en las que las empresas adjudicatarias instalan las áreas de depósito y mantenimiento y la flota de vehículos (folio 1484).

6. En cuanto al canon fijo, de acuerdo con AENA, el canon fijo mensual establecido como oferta mínima para cada aeropuerto se determina sobre la base de los cánones abonados por los que ya son concesionarios, En concreto, los cánones fijados para 2007 son los que fueron ofrecidos en el concurso anterior, de 2002, por las empresas que resultaron adjudicatarias, con el fin de que los ingresos de AENA se mantuviesen en el mismo nivel (folio 1484).

Las diferencias de canon entre aeropuertos se deben, según AENA (folio 1484) a la valoración particular de cada aeropuerto respecto a la actividad de alquiler de coches que en cada uno se desarrolla y que depende del volumen de pasajeros, su tipología y el espacio disponible.

7. En los anexos I y II se recoge una tabla para cada uno de los 37 aeropuertos sometidos a concurso³ (folios 1485 a 1488), incluyendo 1) el canon fijo mínimo fijado por AENA 2) las empresas que ya estaban presentes en los aeropuertos, por haber resultado concesionarias en el concurso anterior de 2002 3) las empresas se presentaron a los concursos de 2007 4) el canon fijo mensual ofrecido por cada compañía

³ No se dispone de datos para Málaga, concurso aún no resuelto.

(en los aeropuertos a los que se presentó SIXT) y 5) las adjudicatarias. De dichas tablas se extraen las siguientes conclusiones:

- En todos los aeropuertos a los que se presenta SIXT se ofrece un canon fijo superior a lo establecido como mínimo por AENA. El porcentaje que representa el máximo canon ofrecido respecto del establecido por AENA en cada aeropuerto oscila entre 161,2% en Bilbao y 256,5% en Valencia⁴.
- Es habitual que las empresas que ya estaban presentes (AVIS, HERTZ, EUROPCAR) sean las que ofrecen los cánones más altos.
- Sin embargo, empresas de relevancia en el mercado de alquiler de vehículos sin conductor en España, como HERTZ, AVIS o EUROPA RENT A CAR o en Canarias, como BETACAR, dejan de estar presentes, mientras que otros operadores de menor peso, como SOLMAR, PAYLESSCAR o SIXT resultan adjudicatarias.

En la tabla 1 se recogen para cada aeropuerto a los que se presentó SIXT⁵, las empresas que ya estaban presentes y no resultaron adjudicatarias y las empresas que no operaban en ellos y resultaron adjudicatarias:

Tabla 1		
AEROPUERTOS	EMPRESAS PRESENTES QUE NO RESULTARON ADJUDICATARIAS EN 2007	EMPRESAS NO PRESENTES QUE RESULTARON ADJUDICATARIAS EN 2007
A CORUÑA	HERTZ	SIXT
ASTURIAS	HERTZ	SOLMAR
FUERTEVENTURA	BETACAR	PAYLESSCAR
GRAN CANARIA	RECORD	EUROPA RENT A CAR
IBIZA	CENTAURO Y	AURIGACROWN Y

⁴ BILBAO: 161,2%, MADRID: 174,4%, ASTURIAS: 174,8%, SEVILLA: 186,6%, A CORUÑA: 208%, VIGO: 208,2%, ALICANTE: 208,3%, PALMA DE MALLORCA: 217%, BARCELONA: 255,3%, VALENCIA: 256,5%.

⁵ Excepto para Málaga, aún no resuelto.

	ULTRAMAR CARS	ATESA
LA GOMERA	PADRON HERRERA	AVIS
SANTANDER	AVIS	SOLMAR
TENERIFE SUR	RECORD	EUROPA RENT
VALENCIA	EUROPA RENT Y CENTAURO	AURIGACROWN
VIGO	HERTZ	SOLMAR

Fuente: DI, a partir de la información suministrada por AENA (folios 1485 a 1488)

En el caso concreto de HERTZ, una de las principales empresas de alquiler de coches sin conductor en España, cabe destacar que, estando ya presente, no resulta adjudicataria en A Coruña, a pesar de ofrecer un canon superior al de ATESA; en Asturias, a pesar de ofrecer un canon más elevado que EUROPCAR y en Vigo, donde presenta la menor oferta.

A partir de las tablas del anexo I también se concluye, en cuanto a las ofertas de canon realizadas por SIXT, que en los 11 aeropuertos a los que se presenta:

- *Resulta adjudicataria en tres concursos: en A Coruña, hace la segunda mejor oferta de las seis presentadas; en Palma de Mallorca, la séptima de diez y en Alicante, la décima y más baja.*
- *Es la empresa que ofrece el menor canon en Alicante, Bilbao, Madrid y Sevilla y aún así resulta adjudicataria en Alicante.*
- *En el resto de los aeropuertos⁶, su oferta se encuentra entre las menores (segunda más baja en Barcelona y Vigo, tercera más baja en Asturias y Valencia).*
- *Por el contrario, en Palma de Mallorca y A Coruña, ofrece cánones más elevados y resulta adjudicataria.*

⁶ Salvo en Málaga, donde aún no se ha resuelto el concurso.

8. AENA fija para cada aeropuerto un número máximo de concesiones que, de acuerdo con ella, viene determinado en función del espacio disponible y de la capacidad de cada uno de ellos, ya que el desarrollo de esta actividad requiere la utilización de mostradores en las áreas de llegadas en los aeropuertos donde gestionar los trámites de alquiler, plazas de estacionamiento dentro del recinto aeroportuario para las flotas de automóviles y espacios donde llevar a cabo las actividades que requieren la adecuada rotación de los vehículos, espacios todos éstos limitados por la capacidad del aeropuerto (folio 1484).

El número de concesiones en cada uno de los aeropuertos españoles es:

<i>Tabla 2. Número de concesiones en cada aeropuerto⁷</i>		
Nº concesiones	Aeropuertos	Nº aeropuertos
1	Melilla y Logroño	2
2	Badajoz y León	2
3	Vitoria	1
4	La Coruña, Gomera, El Hierro, Madrid, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Santander, Santiago, Valladolid, Vigo, Zaragoza	12
5	Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Granada, Ibiza, Menorca, La Palma, Reus, Tenerife Norte	9
6	Gerona, Jerez, Murcia, Las Palmas, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia	7
7	Almería	1
8	Lanzarote y Palma de Mallorca	2
10	Alicante	1

Fuente: DI, a partir de la información aportada por AENA (folios 1489 a 1491).

Como se observa, el número de concesiones por aeropuerto suele ser de entre 4 y 6. Es menor (de 1 a 3) en aeropuertos con menor tránsito de

⁷No se dispone de información para el aeropuerto de Málaga, pendiente de adjudicar.

viajeros y mayor (7, 8 y 10) en aeropuertos de carácter turístico (Almería, Lanzarote, Palma de Mallorca y Alicante).

La siguiente tabla muestra la relación entre el número de oferentes, número de concesiones otorgadas, cánones establecidos por AENA y cánones ofrecidos en los 11 aeropuertos a los que presentó oferta SIXT:

Tabla 3. Relación entre oferentes, adjudicatarios y cánones en los 11 aeropuertos a los SIXT presenta oferta						
Aeropuertos	(1) Nº oferentes	(2) Nº adjudicatarias	(1) – (2)	(3) Canon AENA	(4) Canon máximo ofrecido	(3)/(4)
VALENCIA	10	6	4	24.000	61.583	256,6%
BARCELONA	7	5	2	59.000	150.679	255,3%
PALMA DE MALLORCA	12	8	4	40.250	87.399	217%
ALICANTE	10	10	0	30.000	62.500	208,3%
VIGO	6	4	2	5.400	11.247	208,2%
A CORUÑA	6	4	2	40.000	8.336	208%
SEVILLA	8	6	2	20.000	87.399	186,6%
ASTURIAS	6	4	2	8.350	14.601	174,8%
MADRID	5	4	1	65.000	113.419	174,4%
BILBAO	7	5	2	15.500	25.000	161,2%

Fuente: DI, a partir de la información aportada por AENA folios 1485 a 1491).

De acuerdo con la tabla anterior:

- *no existe una relación directa entre el número de oferentes y el canon mínimo establecido por AENA ni tampoco entre el número de adjudicatarias y ese canon.*
- *No existe una relación entre el máximo canon ofrecido y el número de adjudicaciones en cada aeropuerto.*
- *No se observa una relación directa entre, por un lado, la diferencia entre las concesiones otorgadas y las solicitudes recibidas (columna 4)*

y, por otro, el porcentaje que representa el canon máximo ofrecido respecto al definido por AENA (columna 6).

- Sólo en Alicante coincide el número de oferentes con el de concesiones y no es el aeropuerto en el que el porcentaje que representa el canon máximo ofrecido respecto al definido por AENA es mayor.

9. De acuerdo con AENA, el porcentaje que representan los ingresos por concesiones para alquiler de vehículos sin conductor sobre el total de ingresos comerciales de AENA es el 10,5%. A su vez, los ingresos comerciales representan el 30,9% de los ingresos totales de AENA (folio 1488).”

De acuerdo con estos Hechos Acreditados del Informe Propuesta, la DI señala que AENA “*no atribuye una puntuación concreta a todos y cada uno de los elementos que conforman los criterios de valoración*”, pero sí que es cierto que las concesiones se otorgan mediante concursos que dan cumplimiento al artículo 156 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social y que “*ha establecido unas condiciones idénticas para todos los licitadores*”, además de establecer un conjunto de criterios de adjudicación bien definidos, junto con la especificación de la puntuación global que se les otorga a cada uno de ellos.

Por otro lado, para la DI, AENA articula un canon fijo mínimo para cada concurso, de acuerdo con las posibilidades que le otorga el artículo 93.4 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, cuyo importe periódico –mensual y fijo- cambia en función de las características, el espacio disponible y el volumen de pasajeros, no estando relacionado con el número de concesionarios ni con el número de concursantes. El resultado, según la DI, es que en estos concursos ha habido un número importante de licitadores, con ofertas muy por encima del canon mínimo exigido por AENA, que sólo pueden ser el resultado de una valoración económica superior a ese canon mínimo.

En relación con el número de concesiones en cada aeropuerto, hay que remitirse a las características del aeropuerto y del espacio disponible para estos servicios. La DI ha establecido que entre 4 y 6 concesiones es el intervalo más común, aunque en aeropuertos grandes puede llegar a 10

concesionarios o en pequeños a uno sólo. En todo caso, el número de concesiones “no incide de forma directa sobre los cánones ofrecidos”.

En relación con la duración de las concesiones, considera la DI que ocho años podría ser un periodo excesivo pero queda compensado por el número de competidores distintos que acceden a las concesiones, entre 4 y 6. Si bien la limitada capacidad de algunos aeropuertos limita ese número.

Por todo ello, la DI propone al Consejo *“la no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la denuncia presentada por SIXT RENT A CAR, por considerar que no hay indicios de infracción de la mencionada Ley”*.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

ÚNICO. En relación con la denuncia presentada por SIXT contra AENA por el artículo 2 LDC y artículo 82 TUE, el Consejo considera que lo primero que cabe es definir el mercado relevante, con el fin de establecer la posición que en el mismo ocupa un operador económico como AENA. Este Consejo está de acuerdo con la DI en que el mercado relevante es el de las concesiones administrativas de espacios aeroportuarios para el desarrollo de servicios de alquiler de vehículos sin conductor.

Definido el mercado relevante, el Consejo observa que estas concesiones públicas las otorga únicamente AENA, para cada uno de los aeropuertos públicos gestionados por ella, y de acuerdo con el artículo 156 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Por lo tanto, AENA es a todas luces el operador dominante del mercado.

Ahora bien, corresponde a AENA el otorgamiento de concesiones del dominio público aeroportuario, utilizando, de acuerdo con la legislación citada, el sistema de concurso público y solamente excepcionalmente el de la adjudicación directa. En este sentido, la DI ha constatado que éste ha sido el procedimiento de otorgamiento en la explotación del servicio de alquiler de automóviles sin conductor en el aeropuerto de Barcelona en 2006, cuando presentó oferta la denunciante. También fue éste el procedimiento en 2007 cuando se convocó el otorgamiento de concesiones para esos mismos servicios en 38 aeropuertos españoles. Por lo tanto, el Consejo considera que el sistema de adjudicación utilizado se ajusta a la legislación existente, a la

hora de asignar los espacios aeroportuarios disponibles para esos servicios, y permite en consecuencia una competencia por el mercado entre los posibles licitadores de estas concesiones.

Por otra parte, entrando en las características de los concursos de adjudicación de concesiones, en el análisis realizado por la DI se pone de manifiesto las diferencias tan importantes en el número de concesionarios, que varían entre 1 en el caso de Melilla y Logroño y los casos de 12 concesionarios, como sería el de Alicante. En este sentido, el Consejo considera que todos los hechos acreditados por la DI apuntan a que, en función de las características del aeropuerto y el espacio disponible asignado a estos servicios, AENA sigue un procedimiento en el que no aparecen indicios de abuso de su posición de dominio. Más bien al contrario, el Consejo entiende que la DI ha constatado que, para establecer el número de concesiones, AENA sigue criterios objetivos basados en el espacio y la capacidad disponible, no coincidiendo el número de ofertas con el número de concesiones. Por lo tanto, no se aprecian indicios de que el número de concesiones sea artificialmente reducido.

El Consejo también observa que, con independencia del número de concesiones, que es correcta la apreciación de la DI cuando señala que el contenido de los Pliegos de Bases para los concursos tenía un carácter general, con independencia del número de concesiones y se indicaban criterios concretos para la adjudicación. Así, se establecía una puntuación máxima de 100, 40 puntos en función del canon ofertado y 60 en función del Plan de Explotación Comercial que se presentara. A lo que se añadía la condición de alcanzar un mínimo del 50% en cada uno de los dos criterios. Además, se establecía un canon mínimo mensual fijo que variaba en función del aeropuerto y que podría ser incrementado por las compañías concursantes, además de un canon mensual variable, que en el caso de los once aeropuertos a los que se presentó SIXT era del 4,5% sobre el volumen de facturación bruta obtenida en el aeropuerto.

Obviamente, tanto la valoración de la viabilidad de la concesión, el análisis de calidad del servicio y el grado de coherencia entre el canon ofertado y el plan de viabilidad comercial presentado, así como las relaciones entre la parte fija y la variable del canon, tienen un componente valorativo por parte del ente público. Sin embargo, a la vista de los hechos acreditados presentados por la DI, el Consejo entiende que AENA ha intentado reducir a categorías más objetivas, segmentando la puntuación del plan comercial en tres categorías, la idea comercial del negocio y las cuestiones relativas a la comercialización

como imagen de marca en el mercado, antigüedad en el mercado, nivel de implantación –nacional, internacional-. Además, la tercera categoría obtendría la mitad de la puntuación máxima del plan comercial y tiene que ver con la explotación de la concesión en función de variables cuantificables en la mayoría de los casos, como las de la flota de vehículos disponibles, la plantilla, los seguros, la informatización o el control y la inspección de los servicios. Por lo tanto, el Consejo considera, al igual que lo ha hecho previamente la DI en su propuesta, que no hay indicios racionales de un comportamiento arbitrario de AENA, sino más bien al contrario, un intento por su parte de hacer objetivos, transparentes y en gran medida cuantificados, los criterios exigidos.

En cuanto a la denuncia de un canon excesivo y no equitativo, una vez analizados los parámetros para el establecimiento del canon mínimo en función de los aeropuertos, la DI observó que, efectivamente, tal y como se recoge en los anexos I y II de su Propuesta a este Consejo, en los aeropuertos en los que se presentó a concurso SIXT, los concesionarios finales ofertaron un canon fijo superior al mínimo establecido por AENA, llegando en algunos casos a superar el 250%. Por ello, el Consejo considera que no hay indicios de abuso por este motivo.

A mayor abundamiento, el Consejo también entiende que el nivel del canon sea una barrera que solamente ha sido superada por las grandes compañías de alquiler de vehículos. De hecho, se observa que algunas grandes compañías de servicios de alquiler de vehículos de automóviles sin conductor no son adjudicatarias, mientras que lo son otras de mucho menor tamaño. Por lo tanto, el tamaño empresarial no siempre es determinante en la propuesta de canon ni en la adjudicación final. Además, la DI, con un criterio acertado en opinión de este Consejo, ha observado que SIXT, lejos de quedar fuera de las concesiones, ha accedido a tres de los 11 aeropuertos a los que se presentaba a concurso, comprobándose que su oferta también cambia en función del aeropuerto y mientras que en algunos su oferta es de las más elevadas y sale adjudicataria, ese importe se reduce ostensiblemente en otros en los que queda fuera. Si bien en el caso del aeropuerto de Alicante a pesar de presentar el canon más bajo, resultó adjudicataria.

Por lo tanto, el Consejo debe concluir que el canon mínimo es superado en el propio concurso en todos los casos, que la variabilidad de su cuantía está justificada, que hay grandes compañías que quedan fuera y que el propio comportamiento de SIXT, en los 11 aeropuertos a los que se ha presentado,

respalda la idea de un canon mínimo en función del aeropuerto para el que se saca la concesión.

En relación con si la duración de las concesiones en ocho años podría calificarse de excesiva, el Consejo considera, en sintonía con lo dicho por la DI, que el número de competidores en cada concurso y, sobre todo, el hecho de que en la mayoría de aeropuertos haya una pluralidad de operadores con concesiones asegura la competencia ex ante y durante la concesión, neutralizando los elementos más restrictivos de esta extensión temporal. Es cierto que estos argumentos pueden no ser aplicables en el caso de los aeropuertos con una única concesión. Pero se trata sólo de dos casos de aeropuertos con unas características económicas tales que el problema real es a menudo cubrir la oferta del servicio.

En definitiva, el Consejo considera que se deben archivar las actuaciones seguidas contra AENA, derivadas de la denuncia presentada por SIXT, en tanto que no existen indicios de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, confirmando con ello la propuesta que le ha elevado la Dirección de Investigación de la CNC.

Vistos los preceptos legales y los demás de general aplicación, el Consejo

HA RESUELTO

Único. Confirmar la Propuesta de la Dirección de Investigación de la CNC a este Consejo de no incoación de procedimiento sancionador y archivar la denuncia presentada por SIXT RENT A CAR, S.L. contra AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia propias del artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y del artículo 82 del Tratado de la Unión Europea, relativas a los concursos convocados por esa compañía para el otorgamiento de concesiones para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en determinados aeropuertos españoles.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a SIXT RENT A CAR, S.L. y a AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso en vía administrativa,



pudiendo interponer recurso Contencioso-Administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde la notificación de esta Resolución.