



Roj: **SAN 6313/2024 - ECLI:ES:AN:2024:6313**

Id Cendoj: **28079230062024100795**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **6**

Fecha: **21/11/2024**

Nº de Recurso: **1569/2019**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **FRANCISCO DE LA PEÑA ELIAS**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo

SECCIÓN SEXTA

Núm. de Recurso: 0001569/2019

Tipo de Recurso:

PROCEDIMIENTO ORDINARIO

Núm. Registro General:

11236/2019

Demandante:

AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.

Procurador:

D. JOSÉ MANUEL JIMÉNEZ LÓPEZ

Demandado:

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.:

D. FRANCISCO DE LA PEÑA ELIAS

SENTENCIA Nº:

Ilma. Sra. Presidente:

Dª. BERTA SANTILLAN PEDROSA

Ilmos. Sres. Magistrados:

D. FRANCISCO DE LA PEÑA ELIAS



D. SANTOS GANDARILLAS MARTOS

D^a. MARIA JESUS VEGAS TORRES

D. RAMÓN CASTILLO BADAL

Madrid, a veintiuno de noviembre de dos mil veinticuatro.

VISTO el presente recurso contencioso-administrativo núm. 1569/19 promovido por el Procurador D. José Manuel Jiménez López en nombre y representación de **AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.**, contra la resolución de 20 de junio de 2019, dictada por la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el expediente NUM000 TRANSPORTE ESCOLAR, mediante la cual se le impuso una sanción de multa de 10.247 euros. Ha sido parte en autos la Administración demandada, representada y defendida por el Abogado del Estado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-Interpuesto el recurso y seguidos los oportunos trámites prevenidos por la Ley de la Jurisdicción, se emplazó a la parte demandante para que formalizase la demanda, lo que verificó mediante escrito en el que, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimaba de aplicación, terminaba suplicando se dictase sentencia por la que se "... declare la nulidad de la resolución de fecha 20 de junio de 2019 dictada por la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia que se dejará sin efecto. Con imposición de costas a la demandada".

SEGUNDO.-El Abogado del Estado contestó a la demanda mediante escrito en el que suplicaba se dictase sentencia por la que se confirmase el acto recurrido en todos sus extremos.

TERCERO.-Pendiente el recurso de señalamiento para votación y fallo cuando por turno le correspondiera, se fijó para ello la audiencia del día 25 de septiembre de 2024, en que tuvo lugar.

Ha sido ponente el Ilmo. Sr. D. Francisco de la Peña Elías, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.-A través de este proceso impugna la entidad actora la resolución dictada con fecha 20 de junio de 2019 por la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el expediente NUM000 TRANSPORTE ESCOLAR, cuya parte dispositiva era del siguiente tenor literal:

"Primero. Declarar que en el presente expediente se ha acreditado la existencia de una infracción única y continuada constitutiva de cártel de prohibida por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en el reparto de las licitaciones del servicio de transporte escolar en la región de Murcia convocadas por la Consejería competente en materia de Educación de la Región de Murcia desde el año 2009 hasta el final de la ejecución del último contrato licitado en el procedimiento SG/CA/14/2016, en junio de 2018.

Segundo. De acuerdo con la responsabilidad atribuida en el fundamento de derecho cuarto, declarar responsables de la citada infracción a las siguientes entidades:

(...)

4. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

(...)

Tercero. Imponer a las autoras responsables de la conducta infractora las siguientes sanciones:

(...)

4. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., 10.247 euros (...)

Quinto. Intimar a las empresas infractoras para que en el futuro se abstengan de realizar conductas semejantes a la tipificada y sancionada en la presente Resolución.

(...)



Noveno. Remitir la presente resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado a los efectos oportunos, de acuerdo con lo establecido en el fundamento de derecho séptimo.

(...)"

Como antecedentes procedimentales de dicha resolución pueden destacarse, a la vista de los documentos que integran el expediente administrativo, los siguientes:

1) Con fecha 9 de febrero de 2017, se recibió un escrito de denuncia en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), presentado por la Consejería de Educación y Universidades (actualmente Consejería de Educación, Juventud y Deportes) de la Región de Murcia (La Consejería de Educación) contra las empresas AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. y AUTOCARES PELOTÓN, S.L., por posibles prácticas colusorias en el procedimiento de contratación administrativa con referencia SG/CA/14/2016, denominado "Contratación del servicio de 41 rutas de transporte escolar de la Región de Murcia, cursos 2016-17 y 2017-18", contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

2) En aplicación artículo 2.2 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, la Dirección de Competencia de la CNMC consideró que los hechos objeto de análisis se circunscribían exclusivamente al ámbito territorial de la Región de Murcia, por lo que correspondería al Servicio Regional de Defensa de la Competencia de la Región de Murcia (SRDC) la competencia para conocer del asunto. En consecuencia, la CNMC procedió a remitir al SRDC la denuncia recibida en la CNMC, el 28 de febrero de 2017.

3) Tras acordar el inicio de una información reservada, el 7 de julio de 2017 el SRDC acordó la incoación de un expediente sancionador contra las dos entidades denunciadas (AUTOCARES PELOTÓN, S.L. y AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO S.L.) y quince empresas más (Inocencio , ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., Agapito , AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L., AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., AUTOCARES KLEIN, S.L., DIRECCION000 ., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., AUTOCARES PELOTÓN, S.L., AUTOCARES RAVIGO, S.L., AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., FIRST CLASS BUS, S.L., PREMIER BUS, S.L. y TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.,) por haber sido las participantes en el procedimiento de contratación administrativa NUM001 .

4) Con fecha 4 de mayo de 2018 el SRDC emitió pliego de concreción de hechos en el que se concluía que las empresas incoadas habían llevado a cabo prácticas contrarias al derecho de la competencia consistentes en el reparto del mercado en relación con los diferentes lotes en el expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas de la Región de Murcia para los cursos 2016-2017 y 2017-2018. Pliego frente al cual formularon las empresas incoadas las alegaciones que refleja el expediente.

5) El 31 de mayo de 2018 TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A. (TRAPEMUSA) presentó ante la CNMC, a los efectos del artículo 66 de la LDC, una solicitud de exención del pago de la multa denunciando la comisión de una infracción del artículo 1 consistente en la concertación entre diversas empresas en relación con la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia. A ello añadía que la concertación venía realizándose desde hace tiempo, y que dio lugar a la firma de un convenio el 18 de agosto de 2006 y de otro posterior que se firmó el 8 de julio de 2009.

6) A la vista de la solicitud de clemencia presentada por TRAPEMUSA, el número de nuevas empresas implicadas y el mayor periodo afectado por las conductas investigadas, el SRDC dictó un acuerdo de ampliación del plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento en cuatro meses; y, con fecha 10 de julio de 2018, un acuerdo de ampliación de la incoación del expediente sancionador, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 de la LDC, en particular, la posible coordinación de comportamientos y el reparto del mercado entre varias empresas participantes en las licitaciones relativas a la contratación del servicio de transporte escolar de la Región de Murcia desde, al menos, el año 2006. En ese acuerdo se mantuvo a las empresas ya incoadas y además se amplió la incoación, a AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A., AUTOCARES ÁGUILAS, S.L., AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., AUTOCARES ESPUÑA, S.L., AUTOCARES GÓMEZ, S.A., AUTOCARES HELLÍN, S.A., AUTOCARES IBEROCAR, S.A., AUTOCARES MEROÑO, S.A., AUTOCARES PATERNA, S.L., AUTOCARES RÍOS, S.A., AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L., BUSMAR, S.L., BUS RÍOS, S.L., LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L., LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., MARCOS HIDALGO CANO, S.L., TRANSALHAMA, S.L., TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L., y TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.; así como a las asociaciones ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA), FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS - MURCIA (FENEBUS MURCIA), y FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (FROET).



7) E 26 de julio de 2018, se presentó una segunda solicitud de clemencia por la empresa DIRECCION000 ., en la que se expone su decisión de colaborar con el SRDC al amparo de lo establecido en el artículo 66 de la LDC.; y el 27 de julio de 2018, se presentó una tercera solicitud de clemencia al amparo del artículo 66 de la LDC por la empresa AUTOCARES PATERNA, S.L.

8) A la vista de todo ello, el 12 de septiembre de 2018 se dictó un segundo pliego de concreción de hechos (PCH 2) en el que se recogieron los hechos ya probados en el PCH1 y se añadieron los aportados junto con las tres solicitudes de clemencia. Pliego de que se dio traslado a las incoadas.

9) Acordado el cierre de la fase de instrucción el 25 de octubre de 2018, el 26 de octubre siguiente se formuló propuesta de resolución. En la misma se proponía que se declarase acreditada la existencia de una infracción del artículo 1.1 de la LDC, distinguiendo en razón de la responsabilidad de cada empresa o asociación hasta tres formas de participación:

"1. Participación en el cártel al menos en el período de la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:

- Inocencio
- ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L.
- Agapito
- AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L.
- AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S. L.
- AUTOCARES KLEIN, S. L.
- AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S. L.
- AUTOCARES PELOTÓN, S. L.
- AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S. L.
- EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S. L.
- FIRST CLASS BUS, S. L.
- PREMIER BUS, S. L.

2. Participación en el cártel al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:

- AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A.
- AUTOCARES ÁGUILAS, S. L.
- AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L.
- AUTOCARES ESPUÑA, S. L.
- AUTOCARES GÓMEZ, S. A.
- AUTOCARES HELLÍN, S. A.
- AUTOCARES IBEROCAR, S. A.
- AUTOCARES MEROÑO, S. A.
- AUTOCARES PATERNA, S. L.
- AUTOCARES RÍOS, S. A.
- AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L.
- BUS RÍOS, S. L.
- BUSMAR, S. L.
- LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L.
- LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.)
- MARCOS HIDALGO CANO, S. L.
- TRANSALHAMA, S. L.



- TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L.
- TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S. A.
- AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L.
- AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.
- DIRECCION000 .
- TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S. A.

3. Participación en el cártel al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, así como por la organización, coordinación y seguimiento del mismo a través de una comisión creada al efecto:

- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA)2.
- ASOCIACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA (FENEBUSMURCIA).
- FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (FROET)".

Propuesta frente a la cual hicieron las empresas incoadas las alegaciones que tuvieron por conveniente.

10) El 28 de noviembre de 2018 el SRDC elevó a la Sala de Competencia de la CNMC su informe y propuesta de resolución; y, con fecha 19 de diciembre de 2018, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC aprobó la convalidación del acuerdo que había adoptado el SRDC por el cual se amplió el plazo máximo de resolución del procedimiento hasta el 6 de mayo de 2019.

11) Presentada la información que les fue requerida a las incoadas acerca de su volumen de negocios en el año 2018, y tras la recalificación acordada el 9 de mayo de 2019, que fue asimismo contestada por las entidades interesadas, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC dictó en su reunión de 20 de junio de 2019 la resolución cuya impugnación es objeto del presente proceso.

SEGUNDO.-Al tratar de los hechos determinantes del acuerdo sancionador, y cuando aborda la cuestión relativa al mercado de producto afectado, la resolución recurrida lo identifica con el del servicio de transporte público regular de uso especial, en concreto, escolar, prestado a centros públicos y sujetos a licitación pública convocada por la Consejería de Educación de Murcia. Mercado que limita geográficamente al territorio de la Comunidad Autónoma, coincidente con la competencia de la referida Consejería de Educación.

Delimitado de este modo el mercado afectado, la CNMC inicia la relación de hechos acreditados mencionando las principales fuentes de información que le han permitido constatarlos, y se refiere así a la información aportada junto con la denuncia de la Consejería de Educación (folios 1 a 106), a las informaciones facilitadas por TRAPEMUSA en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 2.416 a 2.564), por DIRECCION000 . en la segunda solicitud de clemencia (folios 2.952 a 2.975), y por AUTOCARES PATERNA, S.L. en la tercera solicitud de clemencia (folios 2.979 a 2.995), así como en la información y documentos aportados en las contestaciones a los requerimientos de información efectuados a las empresas incoadas durante la fase de instrucción.

Además, se remite al apartado IV del primer PCH en el que el SRDC expone los hechos que considera acreditados respecto a las conductas desarrolladas por las 17 empresas imputadas en torno a los diferentes lotes en el expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas de la Consejería de Educación para los cursos 2016-2017 y 2017-2018; y al apartado V del segundo PCH, en el que el SRDC expone los hechos que considera acreditados respecto a las conductas desarrolladas por las 19 empresas y las 3 asociaciones de empresas imputadas con origen en el convenio

de 8 de julio de 2009.

Sobre la base de dicha información concluye que habría quedado acreditada la existencia de un acuerdo de larga duración que arranca del denominado "*Convenio regulador de los servicios de transporte público de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia, entre las empresas pertenecientes a la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia (AESDVM-ANETRA) y a FENEBUS-MURCIA*", que fue firmado el 8 de julio de 2009.

Este convenio evidenciaría que las empresas firmantes habían pactado, a través de sus respectivas asociaciones, una serie de condiciones para garantizar la carga de trabajo que tenían las empresas participantes en el acuerdo.

De acuerdo con lo convenido, cada empresa optó a las líneas que le interesaban, cediendo las que no le interesaban para su reparto entre las empresas del cártel. Además, se habría establecido que los contratos



del curso escolar anterior (2008-2009) serían respetados por las empresas signatarias en el curso siguiente (2009- 2010) y sucesivos, subrayando su carácter indefinido.

Se preveía la creación de una comisión paritaria de representantes de AESDVM-ANETRA y de FENEBUS-MURCIA, que tenía como secretario al secretario general de FROET o persona que este designara, y cuyas funciones consistían en resolver sobre la forma de acceso a la contratación de las empresas firmantes, interpretar el convenio, resolver los conflictos que pudieran suscitarse en su aplicación y ejercer la actividad disciplinaria sobre las empresas que no lo respetasen.

Afirma además la CNMC que se ha acreditado el funcionamiento efectivo de la comisión de seguimiento formada por representantes de AESDVM-ANETRA, FENEBUS-MURCIA y FROET, así como el papel fundamental de FROET en la coordinación de comportamientos y el reparto de rutas, organizando reuniones y celebrando asambleas conjuntas de la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia y FENEBUS-MURCIA en la propia sede de FROET.

Se refiere así a las reuniones celebradas por Comisión de seguimiento del Convenio de 2009, en las que participaban miembros de las asociaciones incoadas, y cuya prueba obra a los folios 2.440 a 2.446 del expediente.

Alude a la concreta intervención de FENEBUS-MURCIA y también de FROET, a quien atribuye haber coordinado y supervisado la distribución de las compensaciones de rutas entre las empresas a través de correos electrónicos, sirviendo de nexo entre las empresas (alude en este sentido a los correos en los que ordena a las empresas que se abstengan de responder a las ofertas que ha enviado la Consejería de Educación hasta que la comisión de seguimiento se ponga en contacto con cada una de ellas, o en los que requiere que no indiquen a la Consejería las rutas que harán hasta que se solucionen las dudas, o que no acepten las prórrogas del Contrato licitado en 2016.

Describe las formas de compensación por pérdidas de contratos o desaparición de rutas y la existencia de turnos y sorteos pactadas en el Convenio, la posibilidad también prevista de permutar entre las empresas firmantes las rutas que en principio tuvieran asignadas, y el obligado respeto mutuo en relación a la contratación con centros privados.

Todo ello con apoyo en la prueba que cita en relación a cada una de dichas conductas.

Junto a dicho acuerdo de larga duración, la resolución advierte de la existencia de un acuerdo en la licitación del periodo 2016-2018 que traería causa del expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, por procedimiento abierto, y en el que la adjudicación se produjo en favor de las empresas y por los importes que recoge la misma resolución. Además, pormenoriza la conducta concreta de cada una de las empresas intervinientes y su relación con otra u otras de las participantes en la licitación, de la que deduce la existencia de concertación.

Estas circunstancias llevan finalmente a la CNMC a apreciar la existencia de una infracción única y continuada tipificada en el artículo 1 de la LDC, que califica de muy grave, constitutiva de un cártel por el que *"... determinadas empresas, con el conocimiento y participación de AESDVMANETRA, FENEBUS-MURCIA y FROET, se repartieron las rutas de transporte escolar en la Región de Murcia a través de los lotes ofertados en las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación entre 2009 y 2016, año en que se produjo la última licitación de rutas para los ejercicios escolares 2016-2017 y 2017-2018"*.

Afirma que dicho cártel se formó y mantuvo en el tiempo hasta la fecha de incoación del expediente sancionador, y que se instrumentalizó mediante la firma del referido convenio de 8 de julio de 2009, para garantizar la concurrencia coordinada a la prestación del servicio de transporte escolar en Murcia, añadiendo que *"... durante la licitación del contrato de los cursos 2016-2017 y 2017-2018 y en ejecución del plan común previamente acordado por las empresas implicadas específicamente en el reparto de los lotes del Contrato, se produjeron una serie de prácticas -como renunciadas cruzadas o condicionadas a los lotes de los que habían sido inicialmente adjudicatarias- que constituyen indicios de la pervivencia del cártel hasta la actualidad, al que se habrían sumado empresas no firmantes del Convenio de 2009"*.

TERCERO.-En cuanto a la concreta intervención de la actora, AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., se describe en estos términos en la resolución recurrida:

"AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).



A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

Por otro lado, de los hechos acreditados se infiere que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. ha participado en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

Adicionalmente AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563)49. Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado".

Frente a ello, los motivos que se esgrimen en la demanda son los siguientes:

- Nulidad del procedimiento por no haberse cerrado la fase de instrucción en el plazo al efecto previsto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).
- Nulidad de la ampliación de incoación del procedimiento y de su convalidación por la CNMC, que determina la nulidad del procedimiento.
- Suspensión ilegal del procedimiento al no existir recalificación jurídica que pudiera justificar la aplicación de lo dispuesto en el artículo 37.1.f) de la LDC, con la consecuencia de haber caducado el procedimiento.
- Indefensión por falta de notificación del acuerdo de declaración de confidencialidad de 8 de febrero de 2018, y ausencia de declaración de confidencialidad de los documentos considerados confidenciales a partir de esa fecha.
- Nulidad del acuerdo de ampliación de incoación a conductas ajenas a las que inicialmente dieron lugar a la incoación del expediente sancionador.
- Explicaciones alternativas a la conducta relacionada con las licitaciones del período 2016/17 y 2017/18. Presencia de importantes bajas temerarias aceptadas por la Consejería.
- Inexistencia de prueba suficiente contra la entidad actora para desvirtuar la presunción de inocencia.
- Falta de proporcionalidad de la multa impuesta, e improcedencia de la prohibición de contratar.

CUARTO-.Denuncia en primer lugar la entidad recurrente que no se cerró la fase de instrucción en el plazo que al efecto prevé el artículo 33.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia, lo que arrastraría la nulidad del procedimiento conforme a lo prevenido en el artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre al haberse prescindido total y absolutamente del procedimiento establecido.

No compartimos, sin embargo, este criterio.

El citado artículo declara nulos los actos que hayan sido dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, supuesto al que se equipara, según reiterada jurisprudencia, el caso en que se haya obviado un trámite tan esencial que las consecuencias sean asimilables a la falta absoluta de procedimiento.

Ya la sentencia del Tribunal Supremo de 18 de diciembre de 1991 (Roj. STS 11921/1991), y en relación a la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, hacía al respecto las consideraciones siguientes:

"La parte apelante alega irregularidades en la tramitación del expediente administrativo, tales como que en el mismo día se incoa y se declara finalizada la instrucción, no incoándose elemento probatorio alguno y pasándose directamente a la audiencia del interesado, con la consiguiente indefensión determinante de la nulidad del expediente por carecer de los elementos esenciales tales como la contradicción y el informe exacto de los cargos que se imputan y se entienden infringidos, así como la práctica de las pruebas solicitadas por el particular. (...).

Segundo: El art. 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo predica la nulidad de los actos de la Administración cuando son dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido para ello o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados, precisando el art. 48 que serán anulables los actos administrativos que incurran en cualquier infracción del Ordenamiento jurídico, si bien los defectos formales sólo determinarán la anulabilidad cuando tales actos carezcan de los requisitos indispensables para alcanzar su fin o den lugar a la indefensión de los interesados.

La doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo ha venido reiteradamente manteniendo que en la esfera administrativa ha de ser aplicada con moderación y cautela la teoría jurídica de las nulidades y anulabilidades, advirtiendo que en la apreciación de supuestos vicios de nulidad debe ponderarse la importancia que revista el

derecho a que afecte, las derivaciones que motive, la situación y posición de los interesados en el expediente y, en fin, cuantas circunstancias concurren, insistiéndose en que la indefensión como vicio del procedimiento ha de ser real y efectiva, no simplemente aparental, de modo que si la real falta y puede demostrarse que la decisión final hubiera sido la misma, lo procedente será prescindir del vicio formal y resolver sobre el fondo en aplicación del principio del economía procesal.

Tercero: Ciertamente, el expediente administrativo aquí contemplado no es un modelo de rigor y precisión y claridad, pero su contenido integra los elementos suficientes y determinantes para la formación de voluntad del órgano decisorio, lo que impide la pretendida declaración de nulidad absoluta o de pleno derecho contemplado en el art. 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo .

Las irregularidades o defectos formales denunciados por el apelante, tampoco son determinantes de la anulabilidad reglada en el art. 48 del mismo cuerpo legal, ya que contiene el expediente los elementos indispensables para alcanzar su fin, sin dar lugar tampoco a la indefensión del interesado".

Criterio que reiteran otras como las de 20 julio 1992 (RJ 1992\6511) y 18 de diciembre de 1996 (recurso núm. 9414/1991).

Más recientemente, la de 18 de julio de 2022 (recurso núm. 416/21), declara lo siguiente:

"En efecto, se parte de la idea que las formas del procedimiento no tienen en nuestro Derecho, como regla general, una finalidad en sí mismas, sino que se justifican, en el concreto ámbito de los poderes públicos, en cuanto, de una parte, son una garantía de acierto en las decisiones de tales instituciones; de otra, una garantía de defensa de los ciudadanos a quienes mediante tales formas se pretende garantizar la protección de sus derechos.

Que ello es así se refleja en las determinaciones de las causas de nulidad y anulabilidad que se contemplan en nuestro Derecho, ya desde la vieja Ley de Procedimiento de 1958; ahora recogidos en los artículos 47 y 48 de la vigente Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas , que reserva para la nulidad de pleno derecho los supuestos en que se haya prescindido total y absolutamente del procedimiento, lo que ha sido reiteradamente interpretado por la jurisprudencia como aquellos supuestos en que existe una omisión absoluta de todo trámite procedimental (artículo 47-1º-e). En otro caso, los defectos de forma afectan a la validez de los actos, por la vía de la anulabilidad, solo cuando se omitan los requisitos formales necesarios para alcanzar su fin o el vicio formal ocasione indefensión de los interesados. Fuera de esos supuestos, los defectos del procedimiento no tienen trascendencia para la plena eficacia de los actos y se consideran como omisiones no invalidantes, sin perjuicio de los efectos que pudieran tener en el ámbito doméstico de la Administración.

Esa es la doctrina que reiteradamente hemos declarado en relación con el procedimiento de indulto, entre la últimas, en la sentencia 609/2022 (ECLI:ES:TS:2022:2001), con abundante cita".

En el caso que examinamos ahora, la dilación en el cierre de la fase de instrucción no ha producido indefensión que, en rigor, no se alega siquiera por esta causa, y la consecuencia del incumplimiento del plazo solo podría ser la de la anulabilidad de la resolución en los términos del artículo 48.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, según el cual *"La realización de actuaciones administrativas fuera del tiempo establecido para ellas sólo implicará la anulabilidad del acto cuando así lo imponga la naturaleza del término o plazo".*

La demandante no aporta dato alguno que permita suponer que, en este caso, la naturaleza del plazo determine esa anulabilidad por lo que el retraso en el cierre de la fase de instrucción no tiene, a juicio de la Sala, incidencia en la validez de la resolución recurrida.

QUINTO.-Argumenta por otra parte la recurrente que es nulo el acuerdo de ampliación del plazo adoptado por el SRDC de Murcia, instructor del procedimiento, lo que determina la nulidad del mismo.

Es incontrovertido, en efecto, que el acuerdo de ampliación del plazo, de fecha 25 de junio de 2018, se adoptó por el SRDC, cuando es lo cierto que la competencia para ello correspondía a la Sala de Competencia.

Recordemos que conforme al artículo 37.4 de la Ley 15/2007, *"Excepcionalmente , podrá acordarse la ampliación del plazo máximo de resolución mediante motivación clara de las circunstancias concurrentes. En el caso de acordarse la ampliación del plazo máximo, ésta no podrá ser superior al establecido para la tramitación del procedimiento". Y añade el apartado 5 que "Contra el acuerdo que resuelva sobre la suspensión o sobre la ampliación de plazos, que deberá ser notificado a los interesados, no cabrá recurso alguno en vía administrativa".*

Por su parte, el artículo 23 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, dispone que *"1. Excepcionalmente, cuando se hayan agotado los medios personales y materiales disponibles a los que se refiere el apartado 5 del artículo 21, el órgano competente para resolver, a propuesta, en su caso, del órgano instructor o el superior jerárquico del órgano competente para resolver, podrá acordar de manera motivada la ampliación del plazo máximo de resolución y notificación, no pudiendo ser este superior al establecido para la tramitación del procedimiento.*



2. *Contra el acuerdo que resuelva sobre la ampliación de plazos, que deberá ser notificado a los interesados, no cabrá recurso alguno*".

En opinión de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., la CNMC no es un órgano jerárquicamente superior al Servicio Regional de Defensa de la Competencia de Murcia, que es el que adoptó el acuerdo después convalidado, por lo que la convalidación carecería de cualquier efecto y, con ello, resultaría también ineficaz el acuerdo de ampliación adoptado por el SRDC.

Ha de decirse sobre esta cuestión, en primer término, que dicho acuerdo de ampliación no puede considerarse nulo de pleno Derecho, pues no encaja en ninguno de los supuestos del artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Por tanto, sería en principio convalidable de conformidad con lo prevenido en el artículo 52 de la misma Ley, cuyo apartado 3 establece que *"Si el vicio consistiera en incompetencia no determinante de nulidad, la convalidación podrá realizarse por el órgano competente cuando sea superior jerárquico del que dictó el acto viciado"*.

Rechaza la entidad actora, como decíamos, que la Sala de Competencia sea órgano superior jerárquico del SRDC.

No obstante, creemos que el Servicio Regional de Defensa de la Competencia de Murcia mantiene, cuando es designado instructor de un procedimiento sancionador que ha de resolver la CNMC, una doble condición. Así, desde el punto de vista orgánico no hay duda de que forma parte de la estructura de la Administración autonómica como órgano perteneciente a la misma y sujeto, por tanto, a la dependencia que resulte de dicha estructura. Pero al mismo tiempo, y desde un punto de vista funcional, ejerce su actividad como instructor del procedimiento lo que implica que, conforme a las normas que regulan el procedimiento sancionador en materia de defensa de la competencia, mantenga con el órgano al cual le corresponde resolver dicho procedimiento la relación que resulta de las normas que lo regulan. Ello quiere decir que las resoluciones que dicte como tal instructor son revisables en los términos que establece la Ley 15/2007 y su Reglamento, sin que exista en esto diferencia alguna con los casos en los que la instrucción es asumida por la Dirección de Competencia.

Por tanto, sus acuerdos serán recurribles ante el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia conforme al artículo 47 de la LDC. Y, fuera de los supuestos a que este precepto se refiere, el Consejo podrá adoptar respecto de los acuerdos del instructor, ya sea el SRDC o la Dirección de Competencia, las decisiones que procedan, entre ellas su revocación o, en su caso, su convalidación.

Admitir otra cosa, es decir, que los acuerdos dictados por el SRDC como instructor del procedimiento sancionador que ha de resolver el Consejo de la CNMC no puedan ser revisados por este, por razón de la condición de órgano autonómico del referido servicio, es incompatible con la regulación que de la instrucción del procedimiento se contiene en la LDC y, en realidad, lo haría inviable. Del mismo modo, es evidente que la convalidación de un acto dictado dentro del procedimiento sancionador en materia de defensa de la competencia y del que corresponde conocer a la CNMC no puede hacerse por el órgano de la Administración autonómica jerárquicamente superior al SRDC, que es ajeno a dicho procedimiento y carece de toda competencia para intervenir en el mismo.

Corroborar esta interpretación la normativa autonómica sobre la materia y, en particular, el Decreto 13/2004, de 13 de febrero, por el que se asignan funciones en materia de defensa de la competencia y se crea el Servicio Regional de Defensa de la Competencia, cuyo artículo 2.1 establece que *"Se crea el Servicio Regional de Defensa de la Competencia, como unidad integrada con rango de Servicio, en la Dirección General que ostente atribuciones en materia de comercio interior, de la citada Consejería"*. Dicha Consejería es la que, en cada momento, ostente competencia en materia de comercio interior, y es en la que se encuadra, orgánicamente y a los efectos que señalábamos antes, el SRDC.

Y añade el artículo 2 en su apartado 2 que *"Corresponden al Servicio Regional de Defensa de la Competencia, en el ámbito de lo dispuesto en la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, las funciones siguientes: a) Ejercer las funciones de instrucción de los procedimientos de infracción y de autorización singular en los supuestos establecidos en la normativa reguladora correspondiente (...)"*.

De ahí que esta Sala considere que la convalidación llevada a cabo por la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en su acuerdo de fecha 19 de diciembre de 2018 no es contraria al ordenamiento jurídico, y resulta eficaz a los efectos de solventar la falta de competencia del SRDC para dictar el acuerdo de ampliación adoptado el 25 de junio de 2018.



SEXTO.-Afirma la entidad actora que la suspensión adoptada por el Consejo de la CNMC para conceder audiencia a las entidades incoadas en relación al cálculo de las multas carece de justificación y no tiene encaje en el artículo 37.1.f) de la LDC al no tratarse de una recalificación jurídica, de tal modo que el período afectado por dicha suspensión debe computarse a los efectos de la duración máxima del procedimiento. Con la consecuencia entonces de que el procedimiento habría caducado al excederse los dieciocho meses previstos en el artículo de la LDC 36.1, en su redacción aplicable a este supuesto.

Establece el citado artículo 37.1.f) que *"El transcurso de los plazos máximos previstos legalmente para resolver un procedimiento se podrá suspender, mediante resolución motivada, en los siguientes casos: ... Cuando se produzca un cambio en la calificación jurídica de la cuestión sometida al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, en los términos establecidos en el artículo 51"*.

Se remite así a lo dispuesto en el artículo 51, cuyo apartado 4 dispone que *"Cuando el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia estime que la cuestión sometida a su conocimiento pudiera no haber sido calificada debidamente en la propuesta de la Dirección de Investigación, someterá la nueva calificación a los interesados y a ésta para que en el plazo de quince días formulen las alegaciones que estimen oportunas"*

En este caso, y como resulta del acuerdo de 9 de mayo de 2019, por el que se acordó el traslado a las partes y la suspensión cuestionada, la CNMC consideró que la entidad y gravedad de los hechos acreditados en el expediente no fueron debidamente valorados por el SRDC en lo referente a la cuantificación de las sanciones propuestas, que resultaban inferiores a las procedentes. En la fundamentación de dicho acuerdo exponía la CNMC que la determinación de los tipos sancionadores no se ajustaba a lo dispuesto en los artículos 63 y 64 de la LDC, y la proporcionalidad de las multas exigía una reconsideración de los criterios de valoración en los términos que recoge el propio acuerdo.

Además, y tras referirse a las previsiones del artículo 37.1.f) y 51 de la LDC, precisaba que *"... el cambio de calificación no afectaba en este caso a los hechos que se han considerado acreditados durante la instrucción, sino que se concreta en una nueva cuantificación de las sanciones que ha propuesto el SRDC ..."*.

A la vista de todo ello, entiende esta Sala que la suspensión se encontraba justificada pues, en efecto, el acuerdo de 9 de mayo de 2019 excedía de una mera reconsideración de hechos en la medida en que advertía de la aplicación errónea de los artículos 63 y 64 de la LDC, de tal manera que la correcta aplicación de dichos preceptos no podía llevarse a cabo sin antes someter la modificación de las sanciones a los interesados para que pudieran formular alegaciones. Teniendo presente, en cualquier caso, que la modificación implicaba un incremento de las multas propuestas por el instructor.

SÉPTIMO.-Denuncia AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. que se le ha producido indefensión por la "Falta de notificación del acuerdo de confidencialidad de 8 de febrero de 2018" y por la "Ausencia de acuerdo de confidencialidad sobre los documentos declarados confidenciales a partir del 31 de mayo de 2018".

En particular, advierte que los documentos obrantes a los folios 2.416 a 2.564, 2.685 a 2.721, 2.952 a 2.975, 2.979 a 2.995,y 3.617 a 3.620, habrían sido determinantes de la imputación pese a lo cual constan en el expediente como confidenciales, por lo que no habría tenido la posibilidad de contrastarlos.

Sin embargo, asiste la razón al Abogado del Estado cuando, al contestar a este motivo, recuerda que dichos documentos están afectados por el programa de clemencia y por lo tanto sometidos al régimen previsto en los artículos 65 y 66 de la LDC y 51 de su Reglamento.

Dispone este último, bajo la rúbrica *Tratamiento de las solicitudes de exención o de reducción del importe de la multa*, lo siguiente:

"1. La Comisión Nacional de la Competencia tratará como confidencial el hecho mismo de la presentación de una solicitud de exención o de reducción del importe de la multa, y formará pieza separada especial con todos los datos o documentos de la solicitud que considere de carácter confidencial, incluida, en todo caso, la identidad del solicitante.

2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 50.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, los interesados tendrán acceso a los datos o documentos que, formando pieza separada especial de confidencialidad, sean necesarios para contestar al pliego de concreción de hechos.

3. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, no se pondrán obtener copias de cualquier declaración del solicitante de exención o de reducción del importe de la multa que haya sido realizada por éste de forma específica para su presentación junto con la correspondiente solicitud".



No consta que la CNMC haya incumplido las previsiones de dicho artículo, pues ha posibilitado a los afectados el acceso a los documentos acompañados con la solicitud de clemencia. Y, de hecho, son varias las empresas que solicitaron y accedieron a su contenido (folios 2945 y siguientes del expediente administrativo)

Por lo demás, obra también en el expediente (folios 1552 y 1553) comunicación del SRDC de fecha 13 de febrero de 2018 dirigido a la entidad actora por la que le indicaba la posibilidad de personarse en las dependencias del SRDC para acceder a los documentos que no hubieran sido declarados confidenciales conforme a lo dispuesto en el artículo 31 del Reglamento de Defensa de la Competencia.

La alegación de indefensión sobre la cual se basa la solicitud de nulidad en relación a la imposibilidad de acceder a documentos del expediente carece por ello de toda virtualidad, sin que se haya concretado en qué medida la declaración de confidencialidad, o los documentos declarados confidenciales -insistimos que los del programa de clemencia tienen un tratamiento diferenciado-, pudieran incidir en el derecho a la defensa de la actora.

Y es que, como recordábamos en sentencia de esta Sección de 4 de julio de 2023, recurso núm. 489/16 el Tribunal Constitucional declarado (sentencia 63/2021, de 15 de marzo, que "... las garantías contenidas en el art. 24 CE son de aplicación al procedimiento administrativo sancionador (por todas, véase las SSTC 9/2018, de 5 de febrero, FJ 2, o la 54/2015, de 16 de marzo, FJ 7)". Pero es también doctrina de este Tribunal, reflejada en su sentencia 210/1999, de 29 de noviembre, que "la indefensión constitucionalmente relevante es la situación en que, en general, tras la infracción de una norma procesal, se impide a alguna de las partes el derecho a la defensa, eliminando o limitando su potestad, bien de alegar derechos e intereses para que le sean reconocidos, o bien de replicar dialécticamente las posiciones contrarias en el ejercicio del principio de contradicción (por todas SSTC 89/1986, fundamento jurídico 2º o 145/1990, fundamento jurídico 3º), y que esta indefensión ha de tener un carácter material y no meramente formal, lo que implica que no es suficiente con la existencia de un defecto o infracción procesal, sino que debe haberse producido un efectivo y real menoscabo del derecho de defensa (...)"

OCTAVO.-Los tres motivos siguientes que invoca AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL son susceptibles de un análisis conjunto por cuanto versan, en definitiva, sobre la prueba de la existencia de la infracción y de su alcance.

Se refiere en concreto la demanda a la nulidad del acuerdo de ampliación de incoación a conductas ajenas a las que inicialmente dieron lugar a la incoación del expediente sancionador; a la existencia de explicaciones alternativas a la conducta relacionada con las licitaciones del período 2016/17 y 2017/18, con presencia de importantes bajas temerarias aceptadas por la Consejería; y, por último, a la inexistencia de prueba suficiente para desvirtuar la presunción de inocencia de la entidad actora.

En cuanto a la supuesta nulidad del acuerdo de ampliación de la incoación, y como reseñábamos al principio, el 7 de julio de 2017 el SRDC acordó la incoación de un expediente sancionador contra las dos entidades denunciadas inicialmente y quince empresas más por haber sido las participantes en el procedimiento de contratación administrativa NUM001. Entre las mismas se encontraba AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.

El 31 de mayo de 2018 TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A. (TRAPEMUSA) presentó ante la CNMC, a los efectos del artículo 66 de la LDC, una solicitud de exención del pago de la multa denunciando la comisión de una infracción del artículo 1 consistente en la concertación entre diversas empresas en relación con la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia. A ello añadía que la concertación venía realizándose desde hace tiempo, y que dio lugar a la firma de un convenio el 18 de agosto de 2006 y de otro posterior que se firmó el 8 de julio de 2009.

Y fue a la vista de la solicitud de clemencia presentada por TRAPEMUSA, teniendo en cuenta el número de nuevas empresas implicadas y el mayor periodo afectado por las conductas investigadas, por lo que el SRDC acordó con fecha 10 de julio de 2018 la ampliación de la incoación del expediente sancionador, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 de la LDC, en particular, la posible coordinación de comportamientos y el reparto del mercado entre varias empresas participantes en las licitaciones relativas a la contratación del servicio de transporte escolar de la Región de Murcia desde, al menos, el año 2006. En ese acuerdo se mantuvo a las empresas ya incoadas y además se amplió la incoación a otras, así como a las asociaciones ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA), FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS - MURCIA (FENEBUS MURCIA), y FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (FROET).

La recurrente entiende que dicho acuerdo de ampliación de la incoación es nulo por incluir conductas "... ajenas y distintas a las enjuiciadas inicialmente". Y además destaca el hecho de que, como consecuencia de



la ampliación, se incorporan al expediente empresas que no habían participado en las conductas que dieron lugar a su incoación inicial.

Pone de manifiesto que la acumulación de expedientes prevista en el artículo 24 del Reglamento de Defensa de la Competencia se condiciona a que exista entre ellos una relación directa, que a su juicio no se produce aquí.

Consideramos, no obstante, que la ampliación del expediente a empresas distintas de las inicialmente incoadas es una posibilidad no excluida por la LDC ni por su Reglamento, que puede resultar justificada por la aportación de nuevos hechos, como sucedió en el caso de autos, que pongan de manifiesto la eventual responsabilidad de otras empresas.

Por tanto, la ampliación de la incoación pudo estar justificada en el momento en que se adoptó y no resulta desde luego nula, como reclama la demandante sin aducir por otra parte el concreto motivo de nulidad que concurre en este caso.

Otra cosa es que la heterogeneidad de las conductas, la ampliación del lapso temporal o el incorporar más tarde en la tramitación del expediente hechos que cronológicamente se produjeron con anterioridad a los que dieron lugar a la incoación inicial, supongan una dificultad para que la infracción sea calificada como única y continuada, como veremos después y hemos tenido ocasión de manifestar en otras sentencias dictadas en relación a empresas sancionadas por la misma resolución que tan solo participaron en los hechos primeramente investigados.

Por lo que se refiere a la prueba de la participación de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL en la comisión de la infracción, y a la supuesta vulneración de su derecho a la presunción de inocencia precisamente por la insuficiencia de dicha prueba, es necesario poner de relieve que la actora es una de las empresas firmantes del denominado *"Convenio regulador de los servicios de transporte público de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia, entre las empresas pertenecientes a la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia (AESDVM-ANETRA) y a FENEBUS-MURCIA"*, suscrito el 8 de julio de 2009.

Las pruebas incorporadas al expediente evidencian la ilicitud de lo acordado en dicho Convenio al punto de que la recurrente no cuestiona este extremo, ni el hecho de haber sido signataria del mismo, y únicamente argumenta respecto de la participación que le atribuye la CNMC en el período 2009 a 2016 que habría prescrito su conducta, al igual que lo declaró la propia Comisión en relación a diversas empresas que se encontrarían, dice, en su misma situación.

El examen del relato de hechos que refleja la resolución recurrida acerca de la participación de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL permite apreciar que se limita, en efecto, a la firma del Convenio de 2009 pues, a diferencia de lo que sucede con otras empresas que también lo suscribieron no menciona su participación en licitaciones posteriores, ni en las cesiones o prórrogas que caracterizaron el cártel durante ese período. Tampoco que hubiese aparecido posteriormente en ninguna de las actas de la comisión de seguimiento. El siguiente hecho en el tiempo determinante de su participación en el cártel lo constituye su intervención en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018. Y, finalmente, el haber sido destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas.

Esto quiere decir que desde julio de 2009 hasta la convocatoria de la licitación para los cursos 2016/17 y 2017/18 la resolución no incluye ningún dato que revele la participación de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL en la comisión de la infracción.

Ante la alegación de prescripción formulada por la recurrente (y también por otras empresas sancionadas), la CNMC opone que, conforme al artículo 68.1 de la LDC, cuando se trata de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comienza a correr cuando la infracción haya cesado. Y así resulta, sin duda, de dicho precepto, según el cual *"El término de la prescripción se computará desde el día en que se hubiera cometido la infracción o, en el caso de infracciones continuadas, desde el que hayan cesado"*. Por tanto, mantenida la infracción continuada hasta la fecha de incoación del procedimiento, no se habría consumado la prescripción.

Invoca la empresa demandante que la misma CNMC declaró prescrita la infracción respecto de otras empresas que también firmaron el Convenio de 2009, como puede comprobarse sucedió respecto de, por ejemplo, LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L., o de BUSMAR, S.L., entre otras.

Sin embargo, en todos estos casos la misma resolución aclara que la única actuación de todas ellas fue la firma del Convenio de 2009, sin que se acreditase ninguna otra intervención hasta el acuerdo de incoación del expediente sancionador.



No es el supuesto de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, al que se le atribuye haber intervenido en las licitaciones para los cursos 2016/17 y 2017/18, así como la recepción del correo de FROET de 7 de mayo de 2018 en el cual se ordenaba no aceptar las prórrogas.

De este modo, no puede asumirse la identidad de situaciones y solo en el caso de concluirse que la actora no tiene responsabilidad alguna en los referidos hechos posteriores podría acogerse la alegación de prescripción.

Pues bien, en cuanto el contenido del correo recibido por la demandante revela la operativa mantenida en el tiempo de las conductas que tienen su origen en la firma del Convenio de 2009, suscrito por la recurrente; y dado que esta, una vez recibido el correo, no hizo manifestación expresa alguna de oposición o disconformidad con su contenido, hemos de entender que no se habría consumado la prescripción.

NOVENO.-Cuestiona además la demanda la imputación según la cual la actora participó en el reparto del lote nº 26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, exponiendo una serie de consideraciones que ofrecerían una explicación alternativa a la de la conducta colusoria.

Fundamentalmente, que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL S.L. resultó adjudicataria de dicho lote limitándose a ofertar lo que creyó conveniente sin llevar a cabo ninguna maniobra para manipular el mercado y, de manera significativa, sin adoptar acuerdos con otros competidores dirigidos a repartirse las licitaciones.

Se afirma literalmente en la resolución sobre este particular que *"... de los hechos acreditados se infiere que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. ha participado en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018"*.

Antes de abordar el análisis de dicha prueba hemos de advertir que en otras sentencias dictadas en relación a este mismo asunto, y en las que las empresas entonces recurrentes solo habían intervenido en esas licitaciones (y no en el Convenio de 2009, ni en las actuaciones colusorias posteriores que traían causa de su firma), nos hemos pronunciado sobre la posibilidad de apreciar una infracción única y continuada que englobara todas las conductas, es decir, las del Convenio de 2009 y las correspondientes a las licitaciones de los cursos 2016/17 y 2017/18.

Así, hemos dicho que la imputación de una infracción única y continuada requiere justificar que concurren las circunstancias que caracterizan a esta clase de infracciones, especialmente cuando la infracción única alcanza a dos clases de operativas bien diferentes: por un lado, la que se inicia al suscribir varias empresas el citado convenio y se materializa con el reparto de licitaciones que supuestamente se llevó a cabo con arreglo a lo pactado en el mismo; y por otro, la que se produjo en las licitaciones de las rutas escolares para los cursos 2016/17 y 2017/18.

De hecho, la misma biología del procedimiento sancionador seguido en este caso evidencia esa diferencia pues el procedimiento nace con la investigación de estas últimas licitaciones y se amplía después, como consecuencia de la intervención del clemente, a conductas que son previas en el tiempo, aunque llegan a superponerse a partir de 2016, para finalmente sancionar una sola infracción continuada.

La posibilidad de homogeneizar estas dos formas de colusión, que además responden a operativas distintas (firma de un acuerdo cuyos términos se prolongan en el tiempo y se prorrogan a otras empresas cesionarias de las firmantes; frente a las renunciaciones cruzadas o condicionadas a los lotes adjudicados), requiere de una especial y más intensa motivación que explique, pese a esas diferencias, la existencia de una infracción única. Y debe además sustentarse en una prueba que permita considerar acreditados los requisitos a los que se condiciona, según la doctrina del TJUE, la calificación de infracción única y continuada.

A ello dedica la resolución impugnada el apartado 2, que rubrica "Duración de la conducta. Infracción única y continuada" del Fundamento de Derecho Cuarto.

Tras referirse a los requisitos jurisprudenciales, declara que la infracción única y continuada incluye tres conductas que supone acreditadas:

"a) La firma del Convenio de 2009, una conducta cuyos efectos se han extendido durante, al menos, diez años, desde las reuniones preparatorias para la firma del mismo hasta la actualidad.

b) La creación de una comisión paritaria de representantes AESDVMANETRA y de FENEBUS-MURCIA, siendo su secretario el Secretario General de FROET, con objeto de interpretar el convenio, resolver los posibles conflictos en su aplicación y el ejercicio de la actividad disciplinaria sobre las empresas que no respeten el mismo.

c) Las prácticas de las empresas (algunas no signatarias del Convenio de 2009) en la última licitación del servicio de transporte escolar para los cursos académicos 2016-2017 y 2017-2018, desde el momento de presentación de las ofertas (julio de 2016) hasta el final de la ejecución del contrato (junio de 2018)".



Cuando la empresa actora solo es responsable de estas últimas prácticas, la Sala ha considerado que los datos que refleja la resolución recurrida para atribuirle la comisión de una infracción única y continuada que tiene su origen en el convenio de 2009 y que requiere la existencia de un plan común, y el concomitamiento del mismo por parte de la sancionada, son insuficientes para sostener esa imputación.

En efecto, la resolución considera acreditada "mediante prueba indiciaria" la continuidad de la infracción desde 2009 hasta la actualidad, en virtud de la firma de un acuerdo expreso en aquel año por los representantes de 21 empresas que habría condicionado la actitud futura de las entidades en el acceso al mercado a través de las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación para la adjudicación de rutas de transporte escolar en la Región de Murcia. Actitud que habría quedado corroborada, dice, en el marco de la licitación del Contrato para el periodo 2016-2018.

Y declara en relación a esta cuestión que *"Lo anterior no lleva sino a concluir que, aunque entre el concurso de 2009 (que refleja la aplicación del Convenio hasta 2012 y en las sucesivas prórrogas) y el concurso de 2016 no se repita una actuación similar por parte de las empresas participantes en las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación (la nueva firma de un convenio), no cabe duda de que las empresas que firmaron el Convenio de 2009 y participaron en la licitación de 2016, lo hicieron en ejecución del plan que se venía realizando, al menos, siete años atrás. Al tratarse de una infracción única y continuada, siguiendo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, el término de la prescripción de 4 años se debe computar desde el día en que haya cesado"*.

La propia resolución, por lo tanto, declara de manera explícita que *"... que las empresas que firmaron el Convenio de 2009 y participaron en la licitación de 2016, lo hicieron en ejecución del plan que se venía realizando, al menos, siete años atrás"*. Pero no aporta datos suficientes, a juicio de esta Sala, para considerar que también actuaron en ejecución de dicho plan, con conocimiento del mismo y de manera concertada, las empresas que no suscribieron el convenio de 2009.

En el caso que examinamos ahora, es incontrovertido que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL sí firmó el Convenio de 2009 y además, y según la CNMC, también participó en las licitaciones de los cursos 2016/17 y 2017/18, por lo que conocía la existencia de esa operativa y participó en la comisión de la infracción.

Por ello entendemos que, en su caso, sí puede apreciarse la infracción única y continuada a la que se refiere la resolución recurrida pues no es necesario un esfuerzo argumental de especial intensidad para anudar ambas conductas cuando, como decimos, se atribuyen a la misma empresa.

Al negar que su conducta, en cuanto a las licitaciones del período 2016-2018, fuera constitutiva de infracción, la cuestión ser reconduce entonces a un problema de prueba, que es precisamente el que plantea la demanda.

Son muchas las ocasiones en las que nos hemos referido al valor que cabe atribuir a la prueba de indicios en materia de sanciones de competencia pues, como declara el Tribunal Supremo en sentencia de 6 de marzo de 2000 (recurso 373/1993), *"... estas pruebas tienen una mayor operatividad en el campo de defensa de la competencia, pues difícilmente los autores de actos colusorios dejarán huella documental de su conducta restrictiva o prohibida, que únicamente podrá extraerse de indicios o presunciones. El negar validez a estas pruebas indirectas conduciría casi a la absoluta impunidad de actos derivados de acuerdos o conciertos para restringir el libre funcionamiento de la oferta y la demanda."*

Sin embargo, esta afirmación no limita las exigencias a las que se condiciona la eficacia de las presunciones.

Así, el Tribunal Supremo, en sentencia de 15 marzo 2016, recurso núm. 1571/2013, declara que *"Por lo demás, frente a lo argumentado en el motivo de casación procede recordar algo que ya señala la sentencia de instancia, esto es, que, conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional - SSTC 174/1985, 175/1985, 229/1988- y a la jurisprudencia de esta Sala - sirvan de muestra las sentencias de 16 de febrero de 2015 (dos sentencias con esa fecha dictadas en los recursos de casación 940/2012 y 4182/2012), 6 de noviembre de 2013 (casación 2736/2010) y las que en ella se citan de 18 de noviembre de 1996, 28 de enero de 1999 y 6 de marzo de 2000 -, el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial pueda formarse sobre la base de una prueba indiciaria; si bien para que esta prueba pueda desvirtuar dicha presunción debe satisfacer las siguientes exigencias constitucionales: los indicios han de estar plenamente probados-no puede tratarse de meras sospechas-y se debe explicitar el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, se ha llegado a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora (...)"*

En el mismo sentido, hemos dicho en sentencia de 15 de julio de 2016, recurso núm. 293/2012, respecto de la prueba de indicios que *"... es bien sabido que su utilización en el ámbito del derecho de la competencia ha sido admitida por el Tribunal Supremo en sentencias de 6 de octubre y 5 de noviembre de 1997 (RJ 1997\7421 y RJ 1997\8582), 26 de octubre de 1998 (RJ 1998\7741) y 28 de enero de 1999 (RJ 1999\274). Para que la prueba de presunciones sea capaz de desvirtuar la presunción de inocencia, resulta necesario que los indicios se basen*



no en meras sospechas, rumores o conjeturas, sino en hechos plenamente acreditados, y que entre los hechos base y aquel que se trata de acreditar exista un enlace preciso y directo, según las reglas del criterio humano".

Y en la de 28 de julio de 2020, recurso núm. 479/16, que "... la prueba de indicios está ampliamente aceptada por la jurisprudencia constitucional desde la SSTC 174 y 175/1985, y resulta práctica habitual en materia de cárteles, siempre que los indicios resulten probados de forma directa, tengan fuerza persuasiva, produzcan una convicción suficiente en el juzgador, se encuentren en directa relación con las consecuencias que se pretenden extraer de los mismos y no exista una explicación alternativa que permita desvirtuar las conclusiones a las que llega la Administración".

La prueba de la intervención de la recurrente en la licitación del lote 26 se refleja en la resolución recurrida de este modo:

"En relación con el comportamiento de las empresas AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., Agapito Y EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. respecto al lote nº26, en este caso se propone en primer lugar la adjudicación a la empresa Agapito, por un importe de 68.095,82 euros. No obstante, transcurrido el plazo establecido sin que la empresa aporte la documentación exigida ni realice manifestación alguna, el órgano de contratación requiere al siguiente licitador, la empresa EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., para que presente la documentación necesaria para la adjudicación. Nuevamente, como dicha documentación no es presentada en tiempo y forma, la oferta se considera retirada y finalmente el lote nº26 se adjudica a la empresa AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., por un importe de 74.052,00 euros. Al igual que las apreciaciones que esta Sala ha hecho respecto a la adjudicación del lote nº5 en lo que se refiere a la vinculación societaria entre las sociedades PITOÑO y PELOTÓN, conviene señalar que en la licitación del lote nº26 resulta revelador el hecho de que varias empresas posean la misma dirección de correo electrónico a efectos de notificaciones, direcciones que han sido utilizadas en varias ocasiones para las comunicaciones con el SRDC. Por ello, esta circunstancia también lleva a esta Sala a considerar la existencia de indicios tendentes a concluir que ha habido un comportamiento colusorio por parte de algunas empresas que se presentaron a la licitación del Contrato".

Dicha licitación responde entonces a la operativa descrita en la propia resolución en relación a las licitaciones de los cursos 2016/17 y 2017/18, y revela un comportamiento repetido entre las empresas participantes, resultando especialmente eficaz, a efectos incriminatorios, la circunstancia de que varias empresas poseyeran la misma dirección de correo electrónico a efectos de notificaciones, siendo así que tales direcciones habrían sido utilizadas en varias ocasiones para las comunicaciones con el SRDC.

Las explicaciones alternativas que ofrece AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL son, a juicio de la Sala, insuficientes, y no inciden desde luego en esa circunstancia, pues se reducen a asegurar que "... AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL S.L. fue adjudicataria del mencionado lote, limitándose a ofertar lo que creyó conveniente conforme a su libertad empresarial de oferta, sin que realizara acción alguna tendente a manipular el mercado".

Por ello, y en el ejercicio de las facultades que corresponde a la Sala para la libre valoración de la prueba, suponemos que la participación de la recurrente en los acuerdos colusorios relacionados con las licitaciones de los cursos 2016/17 y 2017/18 está suficientemente acreditada.

DÉCIMO.-Por último, denuncia la recurrente que la multa que se le ha impuesto resulta desproporcionada en atención a su volumen de negocios en el mercado afectado, y discriminatoria en cuanto a la imposición de la prohibición de contratar.

Supone que se ha cuantificado incorrectamente la multa que se le impone, y argumenta al respecto lo siguiente:

"En todo caso, la cifra aportada por la CNMC, si esta refleja el VNMA sumado durante la infracción, deberá ser dividida por el número de años de duración de la misma.

En este caso particular, imputándosele la supuesta infracción durante 107 meses, esto supone 8,92 años. El VNMA medio, de ser la cifra aportada por la CNMC el sumatorio del VNMA durante la conducta, se obtendrá dividiendo dicha cantidad entre 8,92 años.

Así, el VNMA anual medio de la mercantil AUTOCARES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL S.L. sería de 33.636,85 euros y no los 299.368 euros que se integran en el "Acuerdo de Audiencia", y el límite de proporcionalidad del 10% deberá realizarse sobre dicha cantidad de 33.636,85 euros.

Pues bien, la sanción de 10.247 euros supera el límite de proporcionalidad que supone el 10% del VNMA anual de la empresa multiproducto a la que se sanciona. De este modo, para que la sanción respetase el umbral de proporcionalidad, no debía superar el 10% del VNMA anual de la mercantil, que se cifra en 33.636,85 euros, y por tanto, en ningún caso la cuantificación de la sanción debía superar los 3.363,68 euros.



Debe por tanto procederse al recálculo de la referida sanción por ser desproporcionada y no respetar los límites de proporcionalidad establecidos jurisprudencialmente por la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo"

Frente a ello debemos decir, en primer término, que conforme al artículo 63.1 LDC la sanción que cabe imponer en el caso de las infracciones muy graves puede elevarse hasta el diez por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa (2018). Comoquiera que dicho volumen fue de 186.307,14 euros, resulta evidente que la multa finalmente impuesta (10.247 euros) no supera aquel porcentaje.

La actora equivoca el valor que cabe atribuir al VNMA, que no es sino un criterio de graduación empleado al individualizar el tipo sancionador aplicable a cada empresa.

Tal es lo que se hizo en el caso de autos, y los criterios de cuantificación aplicados por la CNMC no difieren de los seguidos en otras ocasiones y que han sido también analizados por esta Sala.

Así, la justificación que aduce la resolución recurrida tiene su origen en el criterio fijado por el Tribunal Supremo en sentencia de 29 de enero de 2015, recurso núm. 2872/2013, en la que se entiende que la expresión "volumen de negocios total" del artículo 63.1 de la LDC, como base sobre la que calcular el porcentaje de multa establecido para cada tipo de infracción (hasta un 10% para las muy graves, hasta un 5% para las graves y hasta un 1% para las leves), toma como referencia el volumen de negocios de todas las actividades de la empresa y no exclusivamente el correspondiente al mercado afectado por la conducta.

A partir de ahí, el Tribunal Supremo rechaza la concepción de los límites porcentuales previstos en el artículo 63.1 de la LDC como "umbrales de nivelación" (o "límites extrínsecos", como los denomina el Tribunal Supremo en la sentencia) seguida hasta entonces por la CNMC y reflejada en la Comunicación de 11 de febrero de 2009, considerando que tales porcentajes deben concebirse como el nivel máximo de un arco sancionador en el que las sanciones, en función de la gravedad de las conductas, deben concretarse tomando en consideración los factores enumerados en el artículo 64.1 de la Ley de Defensa de la Competencia, entre ellos la dimensión y características del mercado afectado por la infracción la cuota de mercado de la empresa o empresas responsables; el alcance de la infracción; la duración de la infracción; el efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción; las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables.

Razona la resolución que la infracción analizada se califica como muy grave, a la que se asocia una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de los infractores en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de las sanciones, esto es, 2018, y analiza a continuación los factores que han de determinar el porcentaje que, con ese límite máximo, resulta oportuno aplicar en cada caso, especificando los criterios seguidos para la cuantificación de tal manera que en cada uno de ellos tiene en cuenta la duración de la conducta, así como la no concurrencia de circunstancias agravantes ni atenuantes.

Para la valoración individual de la conducta, tiene en cuenta tanto la duración de la infracción de las entidades como su VNMA durante la infracción, y la participación de cada una en el VNMA total, lo que en el caso de la actora supone 107 meses de duración y una cifra de VNMA de 299.368 euros. Lo cual determina un porcentaje de participación del 0,7.

Sobre la base del conjunto de factores que analiza -gravedad de la infracción, características y dimensión del mercado afectado, ámbito geográfico de la conducta, duración de la infracción, participación de las infractoras en la conducta, concurrencia de agravantes- y dentro del límite del 10% del volumen total de negocios, fija en el 5,5% el tipo sancionador aplicable a AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL.

De este modo, y teniendo en cuenta que el volumen de negocios total en 2018 de la empresa afectada fue de 299.368 euros, la aplicación del 5,5% lleva a cuantificar la multa en 10.247 euros.

Entiende la Sala que estas pautas interpretativas son, en efecto, consecuencia de la doctrina del Tribunal Supremo, sin que en aplicación de la misma la resolución haya incurrido en la falta de motivación o desproporción que denuncia la parte recurrente al sustentarse en la aplicación estricta del artículo 64 de la Ley 15/2007.

Y por lo que se refiere al trato desigual que la imposición de la prohibición de contratar supone en este caso frente a lo actuado por la CNMC en el NUM002 TRANSPORTE BALEAR DE VIAJEROS, resulta necesario en primer lugar recordar que la prohibición de contratar tiene una cobertura legal indudable en el artículo 71.1.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), según el cual quedan sujetas a prohibición de contratar con las entidades que forman parte del sector público las personas que hayan sido sancionadas con carácter firme por infracción grave en materia de falseamiento de la competencia.



Por otra parte, es sabido que el principio de igualdad solo puede invocarse de modo eficaz, según reiterada doctrina constitucional y jurisprudencia constante del Tribunal Supremo, cuando las situaciones objeto de comparación sean idénticas, pues solo así puede apreciarse la discriminación prohibida por el artículo 14 de la Constitución. Sin que en este caso se haya acreditado la identidad de situaciones al margen de referirse también el expediente sancionador de referencia al reparto de rutas de transporte, lo que resulta del todo insuficiente a estos fines.

DECIMOPRIMERO.-Pr ocede, en atención a cuanto hemos expuesto, la desestimación del recurso, por lo que las costas de esta instancia habrán de ser satisfechas por la parte actora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

VISTOS los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Desestimar el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador D. José Manuel Jiménez López en nombre y representación de **AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.**, contra la resolución de 20 de junio de 2019, dictada por la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el expediente NUM000 TRANSPORTE ESCOLAR, mediante la cual se le impuso una sanción de multa de 10.247 euros. Resolución que declaramos ajustada a Derecho.

Con imposición de costas a la parte actora.

La presente sentencia, que se notificará en la forma prevenida por el art. 248 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, es susceptible de recurso de casación, que habrá de prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.

Lo que pronunciamos, mandamos y firmamos.