

RESOLUCIÓN

Expte. S/DC/0556/15, GENERAL MOTORS/OPEL

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D. Josep Maria Guinart Solà

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

Secretario

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 13 de octubre de 2016

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), con la composición expresada al margen, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente S/DC/0556/15, GENERAL MOTORS/OPEL, tramitado ante la denuncia formulada por parte de AUTOAVILÉS, S.A., contra GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U. y OPEL ESPAÑA DE AUTOMÓVILES, S.A., por una supuesta infracción de los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 13 de noviembre de 2014, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) una denuncia (folios 2 a 210), presentada por AUTOAVILÉS, S.A. (AUTOAVILÉS) contra GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U. ("GENERAL MOTORS") y OPEL ESPAÑA DE AUTOMÓVILES, S.A. ("OPEL"), por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley

15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en la revocación, sin previo aviso por parte de GENERAL MOTORS, de la línea de crédito para compra de recambios y accesorios OPEL, en la imposición de condiciones contractuales que obligan a los reparadores autorizados OPEL a poner en conocimiento de GENERAL MOTORS determinados datos acerca de su actividad y en la rescisión de su contrato de reparador autorizado de la red oficial OPEL, al no querer aceptar tales condiciones contractuales.

2. Como consecuencia de la citada denuncia, la Dirección de Competencia (DC) abrió Diligencias Previas con el número DP/0047/14, incorporando a las mismas, con fecha 3 de febrero de 2015, determinados documentos del expediente VATC/0457/13 GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U donde se incluyen ciertas manifestaciones realizadas por la Asociación Nacional de Reparadores Autorizados Agentes Comerciales Opel, por las que ponía en conocimiento de la CNMC la posible existencia de una infracción de la LDC por parte de GENERAL MOTORS en relación con determinadas cláusulas contractuales establecidas para obtener la condición de reparador autorizado OPEL. Las cláusulas contractuales controvertidas están relacionadas con la obligación que tienen los reparadores autorizados OPEL de poner en conocimiento de GENERAL MOTORS determinados datos acerca de su actividad.
3. Una vez analizada la información, el 5 de mayo de 2015 la DC decidió iniciar un procedimiento de información reservada bajo la referencia S/DC/0556/15, incorporando a estos efectos la documentación de las Diligencias Previas número DP/0047/2014.
4. Con el fin de investigar las prácticas denunciadas por AUTOAVILÉS con fecha de 3 de marzo de 2016, la DC solicitó a GENERAL MOTORS información acerca de su relación comercial con AUTOAVILÉS, las causas que motivaron la rescisión de sus contratos de reparador autorizado de la red OPEL, el funcionamiento del sistema de tratamiento de datos empleado por GENERAL MOTORS y las incidencias en el suministro de recambios y accesorios OPEL a los reparadores autorizados de la red en España durante 2014 y 2015.

GENERAL MOTORS solicitó ampliación de plazo para responder a dicho requerimiento, teniendo entrada en la CNMC la respuesta a esta solicitud de información el 23 de marzo de 2016. Posteriormente, el 6 de abril de 2016, fue completada la contestación de GENERAL MOTORS.

5. Con fecha 12 de septiembre de 2016, la DC elevó su Informe y Propuesta de Resolución al Consejo de la CNMC.

6. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión de 13 de octubre de 2016.
7. Las partes interesadas en este expediente son:
 - GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U. (GENERAL MOTORS)
 - OPEL ESPAÑA DE AUTOMÓVILES, S.A. (OPEL)
 - AUTOAVILÉS, S.A. (AUTOAVILÉS)

HECHOS ACREDITADOS

La denuncia objeto de este expediente ha sido valorada por este Consejo partiendo de los hechos acreditados por la DC en su propuesta de archivo y la documentación recabada en el expediente.

1. LAS PARTES

1.1. GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U. (GENERAL MOTORS):

Es una filial de GENERAL MOTORS COMPANY. Su actividad en España se encuentra centrada en la fabricación y comercialización de turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL, así como de sus piezas de repuesto.

1.2. OPEL ESPAÑA DE AUTOMÓVILES, S.A. (OPEL):

Es una filial de la empresa estadounidense GENERAL MOTORS. Su planta de producción española tiene sede en Figueruelas (Zaragoza) y está operativa desde 1982.

1.3. AUTOAVILÉS, S.A. (AUTOAVILÉS):

Es una empresa que estuvo ubicada en Avilés (Oviedo). Su relación comercial con GENERAL MOTORS se remonta a 1984. Hasta el 31 de diciembre de 2011, fue concesionaria para la venta de turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL y reparador autorizado de turismos y vehículos comerciales OPEL. Desde esa fecha y hasta el 14 de mayo de 2014, AUTOAVILÉS mantuvo sólo la actividad posventa. A partir de entonces se extinguió la relación comercial con GENERAL MOTORS.

2. MERCADOS AFECTADOS

2.1 Mercado de producto

El mercado afectado por el presente expediente es el de servicios de posventa, que engloba los mercados de servicios de reparación y mantenimiento y distribución de piezas de recambio.

Tal y como recoge el párrafo 15 de las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor (publicadas a la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 461/2010 de la Comisión, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del TFUE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor) los mercados de servicios de reparación y mantenimiento y de distribución de piezas de recambio se caracterizan por ser específicos de cada marca.

a) **Mercado de distribución de piezas de recambio.**

Tal y como se acaba de apuntar el mercado de distribución de piezas de recambio se caracteriza por ser un mercado específico para cada marca. En este sentido, las prescripciones técnicas de las piezas de recambio de los vehículos de motor de cada marca son determinadas por su fabricante y suelen ser específicas para esa marca, por lo que desde el punto de vista de la demanda, las piezas de recambio destinadas a otras marcas de vehículos de motor no suelen ser sustitutivas de las piezas de una marca específica.

Asimismo, desde el punto de vista de la oferta, la sustituibilidad es limitada, en la medida en que un fabricante y suministrador de piezas de recambio de otras marcas no puede comenzar de forma suficientemente inmediata a distribuir piezas de recambio de una marca específica, dado que es necesario hacer inversiones y adaptaciones significativas para ajustarse a las prescripciones técnicas establecidas.

En este mercado de suministro de piezas de recambio de una marca, la oferta se configura mediante el suministro de piezas por el propio fabricante del vehículo de motor, por los proveedores de equipos originales (es decir, aquellos que se fabrican con arreglo a las especificaciones y normas de producción que el fabricante del vehículo de motor ha establecido para producir las piezas y equipos para el montaje del vehículo de motor de que se trate) y por otros operadores que suministran piezas de calidad equivalente.

El mercado de piezas de recambio originales se encuentra segmentado en dos tipos de piezas. Por un lado, se encontrarían aquellas en las que la oferta suministrada por el fabricante de los vehículos de motor se enfrenta a las piezas fabricadas por los suministradores de equipos originales, que las fabrican con su propia marca. Por otro lado, se encuentran las piezas denominadas “cautivas”, que son aquellas que por motivos de propiedad intelectual, así como por aquellos derivados de su complejidad

técnica, son suministradas exclusivamente por el propio fabricante de los vehículos de motor.

A la hora de delimitar este mercado, se puede plantear la posibilidad de diferenciar entre el suministro de piezas de recambio originales y piezas de recambio de calidad equivalente, en la medida que una parte significativa de la demanda no las ve como sustitutivas, por motivos de fiabilidad e imagen de marca.

En todo caso, a los efectos del presente expediente no es necesario pronunciarse sobre esta cuestión, en la medida en que, incluso en el caso de que se incluyan las piezas de recambio de calidad equivalente para vehículos de motor de la marca OPEL, la posición de GENERAL MOTORS como suministrador de estas piezas de recambio sigue siendo muy significativa.

Adicionalmente, también se puede dejar abierta la posibilidad de segmentar este mercado según la tipología de las piezas de recambio, en la medida que según aumenta la complejidad técnica de la pieza de recambio, más difícil es la posibilidad de que existan en el mercado piezas de calidad equivalente.

b) Mercado de servicios de reparación y mantenimiento

En cuanto a los servicios de reparación y mantenimiento, la necesidad de disponer de un acceso a la información técnica y de formación específica para cada marca, de cara a que un taller pueda prestar servicios de reparación y mantenimiento a los vehículos de cada marca, justifica la segmentación de distintos mercados por marca, en línea con lo señalado por la extinta Comisión Nacional de la Competencia en el expediente S/0300/10 MAZDA AUTOMÓVILES DE ESPAÑA. En cada mercado operarían las redes de talleres oficiales y los talleres independientes multimarca.

A la vista de lo anterior, los mercados de producto afectados por las conductas objeto de análisis en el presente expediente serán el mercado de reparaciones y mantenimiento y el mercado de suministro de recambios o piezas de repuesto, según tipología de recambio, para los vehículos de motor de la marca OPEL, dejando abierta la posibilidad de la pertinencia de segmentaciones ulteriores en este último mercado.

2.2 Mercado geográfico

De acuerdo con la información recabada por la DC e incluida en el expediente, GENERAL MOTORS gestiona su red de distribución de repuestos a nivel nacional, ya que los servicios de reparación autorizados deben dirigirse a la propia GENERAL MOTORS en España para aprovisionarse de las piezas de repuesto originales del fabricante.

Asimismo, los reparadores independientes que desean adquirir recambios originales deben dirigirse a los reparadores autorizados OPEL, sin que GENERAL MOTORS distribuya recambios fuera de su red oficial.

Además, hay que tener en cuenta que el suministro de piezas de recambio para los vehículos de motor de la marca OPEL en España exige disponer de una red de distribución que permita gestionar de forma rápida, continua y eficiente las solicitudes y la entrega de las piezas de recambio demandadas por los talleres autorizados que reparan estos vehículos.

Por estos motivos, a los efectos del presente expediente, se considerará que el mercado de suministro de recambios o piezas de repuesto para los vehículos de motor de la marca OPEL es de ámbito nacional en España.

Por otra parte, si bien el mercado de reparaciones y mantenimiento de vehículos tiene un ámbito local desde el punto de vista del cliente final, también hay que tener en cuenta que su estructura a nivel nacional es bastante homogénea, con un importante peso de los talleres oficiales en los distintos ámbitos geográficos locales. Por ello, a efectos del presente expediente, se puede considerar como relevante el ámbito nacional, si bien esta cuestión se puede dejar abierta, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.

2.3 Estructura de mercado

Según los precedentes analizados por el órgano instructor en su propuesta, el peso de GENERAL MOTORS y su red oficial en los mercados de servicios de reparación y mantenimiento y distribución de piezas de recambio de la marca OPEL en España es bastante elevado y presumiblemente superior al 50%.

En el expediente S/0457/13 GENERAL MOTORS se dispone de datos relativos a 2012, y la DC asume que no han experimentado cambios significativos. GENERAL MOTORS estimó su posición en el mercado de recambios a partir del parque de vehículos OPEL en España. En este sentido, GENERAL MOTORS calculó que en el año 2012 vendió el 56,7% del total del mercado de recambios para vehículos OPEL. Adicionalmente y con base en los datos que los reparadores autorizados aportan a GENERAL MOTORS, esta entidad considera que en 2012, aproximadamente el 78% de los recambios que se utilizan por la red oficial OPEL son vendidos directamente por GENERAL MOTORS, sin perjuicio de que esta cifra alcance el 90% para aquella parte de la red de talleres autorizados que se relaciona directamente con GENERAL MOTORS. Ambas cifras alcanzarían un valor más alto si se tuviesen en cuenta las ventas indirectas a través de otros reparadores autorizados.

3. HECHOS OBJETO DE DENUNCIA

En su escrito de denuncia de noviembre de 2014, AUTOAVILÉS considera que las conductas de GENERAL MOTORS y OPEL susceptibles de ser tipificadas como infracciones a los artículos 1 y 2 de la LDC son tres:

- En primer lugar, la revocación, sin previo aviso por parte de GENERAL MOTORS, de la línea de crédito para compra de recambios, que condujo a la interrupción y retraso en el suministro a AUTOAVILÉS de recambios y accesorios OPEL.
- En segundo lugar la imposición de ciertas condiciones contractuales por parte de GENERAL MOTORS a los reparadores autorizados OPEL que incluyen la obligación de poner en conocimiento de GENERAL MOTORS determinados datos acerca de su actividad. En concreto, AUTOAVILÉS considera que la información que estuvo facilitando a OPEL sobre sus clientes, en cumplimiento del estándar de información establecido en el contrato de reparador autorizado, fue utilizada en su contra para favorecer a otro competidor.
- Por último, AUTOAVILÉS denuncia la rescisión de su contrato de reparador autorizado de la red oficial OPEL, al no querer aceptar tales condiciones contractuales. AUTOAVILÉS considera injustificada dicha decisión y señala que, en ningún caso, se ha establecido la posibilidad de acudir a un experto o mediador independiente para valorar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Según AUTOAVILÉS, los contratos que rigieron hasta el 14 de mayo de 2014 su actividad como reparador autorizado para vehículos de turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL datan de 2003 y fueron suscritos con OPEL -filial de GENERAL MOTORS- y no con esta última. En su denuncia AUTOAVILÉS aporta únicamente el contrato firmado el 1 de octubre de 2003 de reparador autorizado para vehículos de turismo de la marca OPEL.

Por su parte, GENERAL MOTORS en su contestación de 23 de marzo de 2016 al requerimiento de información de la DC, expone la evolución de su relación comercial con AUTOAVILÉS y adjunta copia de los últimos contratos vigentes de reparador autorizado para turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL, con fecha de 31 de julio de 2013, firmados por AUTOAVILÉS y en los que GENERAL MOTORS (y no OPEL) es la otra parte. Estos contratos son homogéneos para los reparadores autorizados de la red OPEL.

3.1 Cláusulas de transmisión de información de los reparadores autorizados a GENERAL MOTORS.

En la cláusula 12.3 de los contratos firmados entre el reparador autorizado y la marca automovilística se impone a AUTOAVILÉS la necesidad de entregar información de clientes a GENERAL MOTORS, con amenaza de resolución de contrato en caso contrario.

Adicionalmente, en el Anexo 5 del contrato de reparador autorizado OPEL, firmado con fecha de 31 de julio de 2013 por GENERAL MOTORS con AUTOAVILÉS, relativo a los estándares del reparador autorizado, el apartado 3.2 establece:

“EL REPARADOR compartirá con GM ESPAÑA información de ventas de recambios y vehículos, datos selectivos de Clientes Opel, ordenes de trabajo de servicio y datos de las operaciones.”

En la misma línea que AUTOAVILÉS, GENERAL MOTORS hace referencia al Anexo 5 apartado 3.2 y también añade el artículo 7.1 de los contratos de reparador autorizado para identificar la obligación del reparador autorizado de compartir con él determinados datos.

GENERAL MOTORS, en una carta dirigida a AUTOAVILÉS con fecha 7 de abril de 2014, recordó al denunciante que este estándar 3.2 del Anexo 5 del contrato de reparador autorizado es obligatorio y su incumplimiento podría dar lugar al inicio de un proceso de escalado de estándares, y que si en un tiempo dado no se asegurara el cumplimiento del estándar se podría llegar a una terminación del contrato de reparador autorizado. Este proceso de escalado está previsto en el artículo 17.3.1 de los contratos de reparador autorizado:

“Siempre que, durante la vigencia de este contrato, el reparador no esté cumpliendo con un estándar del reparador específico, como se recoge en el artículo 7.1. de este contrato, GM España podrá enviar un aviso por escrito al reparador con la exigencia para tomar las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento dentro de un período razonable de tiempo.

En caso de incumplimiento continuado del reparador del estándar del reparador específico, tras la expiración del período de tiempo dado, GM España podrá rescindir el presente contrato [...].”

Asimismo, en dicha carta, GENERAL MOTORS explica que esos datos se envían al sistema SADE y que para cumplir dicho estándar es necesario que AUTOAVILÉS firme unos acuerdos para que la empresa alemana FCS pueda procesar y tratar los datos.

A este respecto, GENERAL MOTORS, en su contestación a la solicitud de información de 3 de marzo de 2016, aporta información sobre su sistema de tratamiento de datos. Este operador explica que FCS es la empresa gestora del sistema SADE (*Single Automotive Data Extration*). FCS almacena toda la información que los reparadores y concesionarios le transmiten desde su DMS (Sistema de Gestión del Reparador), pero no procesa datos. Para mejorar la eficiencia en la gestión de los reparadores, GENERAL MOTORS ha creado distintas plataformas que tratan dicha información para distintos fines específicos. Según GENERAL MOTORS, los reparadores eligen voluntariamente adherirse o no a estas plataformas, teniendo que aprobar expresamente el tratamiento de sus datos para el fin concreto de las mismas.

Entre estas diferentes plataformas, GENERAL MOTORS destaca la plataforma Opel Marketing Portal. Esta herramienta sirve para ayudar a los reparadores en sus actividades de marketing. La misma está especialmente pensada para aquellos reparadores que no tienen una estructura ni recursos suficientes para desarrollar las actividades de marketing y permite al reparador gestionar los datos de contacto de sus clientes transmitidos al SADE para informarles de las diferentes ofertas de servicio posventa de forma personalizada. Puesto que la participación en esta plataforma es voluntaria, puede suceder, según señala GENERAL MOTORS, que a pesar de que el cliente hubiera realizado su última visita a un reparador concreto, si éste último no registraba dicha visita en SADE, la carta enviada por GENERAL MOTORS no sería enviada en su nombre, sino en nombre bien del reparador donde conforme a la información SADE el cliente hubiera realizado su última visita, o bien del concesionario donde el cliente realizó la compra del automóvil.

AUTOAVILÉS señala que la imposición de la obligación de entregar información sobre clientes es una conducta prohibida por la LDC. AUTOAVILÉS añade que no se puede obligar a AUTOAVILÉS a firmar un contrato con una tercera persona jurídica radicada en Alemania y sometida al derecho y a los tribunales alemanes. AUTOAVILÉS considera que la consecuencia inmediata de no querer firmar ese contrato ha sido la resolución contractual. Según AUTOAVILÉS:

“Las prácticas prohibidas que AUTOAVILÉS no ha aceptado y han provocado la irremisible resolución contractual se han impuesto a toda la Red de Talleres autorizados y están permitiendo a las empresas implicadas tener un conocimiento preciso de las cuotas de mercado, del número de contratos y de la evolución de la competencia, lo que les facilita dominar el mercado y obtener beneficios ilícitos derivados de prácticas anticompetitivas al eliminar la incertidumbre del mercado.”

Por su parte, GENERAL MOTORS señala que:

“[...] Por todo lo expuesto anteriormente queda demostrado que la rescisión de los contratos autorizados no se produjo, como parece dar a entender la denuncia, como consecuencia del incumplimiento por parte de AUTOAVILÉS del “deber de poner en conocimiento de GM determinados datos acerca de su actividad”. Tal y como se ha demostrado, AUTOAVILÉS en ningún momento cumplió, a pesar de las numerosas advertencias realizadas por GM, con los estándares requeridos para ser reparador autorizado de la red Opel y por ello, finalmente, GM no tuvo otra opción que rescindir los contratos analizados.”

Adicionalmente, AUTOAVILÉS se queja de que los datos de sus clientes, cedidos a GENERAL MOTORS por obligación, han sido empleados en su contra para alterar la competencia favoreciendo a un competidor {.....} Según AUTOAVILÉS:

“A título de muestra es un hecho incontestable del que tenemos prueba documental abundante que en el mes de julio de 2013 haciendo uso de la base de datos de clientes generados por AUTOAVILÉS remitieron Uds. carta¹ a todos los clientes logrados por AUTOAVILÉS fruto de una ardua labor de muchos años indicándoles que OPEL tenía nuevas instalaciones en Avilés abiertas por {.....}. Mayor abuso de posición dominante no se puede cometer. Primero nos imponen mediante cláusula abusiva que les facilitemos los datos de nuestros clientes, luego los emplean en nuestra contra para alterar la competencia desviándola a un competidor al que por oscuros motivos otorgan una preferencia comercial totalmente injustificada y ante todo desleal.”

Según GENERAL MOTORS, la circular a la que alude AUTOAVILÉS no sólo se remitió a los clientes de AUTOAVILÉS sino que también hacía referencia a las instalaciones de OPEL en Asturias (AUTOAVILÉS incluido), como AUTOAVILÉS mismo reconoce. Si bien GENERAL MOTORS resalta la instalación de {.....} en esta comunicación, este operador defiende que no lo hace con carácter discriminatorio, sino informativo, dejando libertad al consumidor de elegir la instalación que le resulte más conveniente a sus intereses.

3.2 Revocación del crédito para la compra de recambios.

OPEL, desde el inicio de su relación contractual con AUTOAVILÉS, concedió a ésta crédito para adquirir los recambios y accesorios OPEL, permitiéndole procesar pedidos a través de la correspondiente plataforma. Sin embargo, según AUTOAVILÉS, el 28 de noviembre de 2011, OPEL, de manera unilateral y sin mediar comunicación previa al

¹ Dicha carta fechada en julio de 2013 ha sido aportada por AUTOAVILÉS a la DC.

respecto, dejó de suministrar recambios y accesorios causando un grave perjuicio a AUTOAVILÉS.

Según AUTOAVILÉS, OPEL sustenta su decisión en la cláusula 7.1.3. del Anexo 5 de los contratos, la cual establece lo siguiente:

"OPEL ESPAÑA podrá, por razones objetivas, reducir, revocar o modificar en cualquier momento las condiciones de crédito aprobadas de RECAMBIOS y ACCESORIOS al REPARADOR".

AUTOAVILÉS sostiene que OPEL no alegó razones objetivas para la revocación de este crédito. Sólo tras la insistencia de AUTOAVILÉS, OPEL ofreció como alternativas para servir recambios y accesorios la compra al contado o la presentación de un aval de 120.000 euros. Según AUTOAVILÉS, ninguna de ambas alternativas se encuentra prevista en los contratos.

La falta de antelación de esta decisión ha originado graves dificultades a AUTOAVILÉS, materializadas en los retrasos en su actividad y en la necesidad de asumir deudas con otra empresa {...}por importe próximo {...}AUTOAVILÉS solicita una compensación económica a OPEL.

Por otro lado, GENERAL MOTORS, en su respuesta de 23 de marzo de 2016 al requerimiento de información de la DC, explica que la situación descrita por AUTOAVILÉS, que conlleva la demora en el suministro de recambios y accesorios OPEL, se conoce como Bloqueo Financiero (*FH: Finacial Hold*) y se abre como consecuencia del impago reiterado de las facturas por parte de AUTOAVILÉS. En este caso, se revoca al reparador la línea de crédito² de recambios y accesorios de OPEL. Cuando el reparador se encuentra en bloqueo financiero, el pedido entra en los sistemas del almacén de recambios y no se sirve automáticamente, sino que primero se produce el envío por parte del almacén de recambios OPEL en Figueruelas de una comunicación al reparador especificándole el importe que debe abonar, generalmente a través de transferencia bancaria, para proceder al envío del pedido realizado. Una vez que el reparador realiza la transferencia y el departamento de finanzas de GENERAL MOTORS confirma la recepción correcta del pago, automáticamente se libera el pedido y el proceso de entrega es idéntico al que se produce en situaciones normales.

² Según se recoge en el artículo 7 del anexo 3 de los contratos de reparador autorizado, GENERAL MOTORS puede conceder al reparador una línea de crédito de recambios y accesorios OPEL que se basará en el volumen de compra mensual medio de los últimos doce meses.

Según GENERAL MOTORS, AUTOAVILÉS entró en una situación de bloqueo financiero el 1 de febrero de 2012 y se mantuvo así hasta el final de su relación comercial con GENERAL MOTORS.

3.3 Resolución del contrato de reparador autorizado.

AUTOAVILÉS denuncia la resolución unilateral por parte de GENERAL MOTORS de los contratos de reparador autorizado para turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL, que le fue comunicada el 24 de abril de 2014 y fue efectiva desde el 14 de mayo de 2014.

AUTOAVILÉS señala que el artículo 17.3.1.c) aludido por GENERAL MOTORS no existe en sus contratos.

Por el contrario, según los contratos:

“Cualquier notificación de rescisión de contrato que se envíe por OPEL ESPAÑA en cumplimiento del presente CONTRATO incluirá razones objetivas detalladas y transparentes de la causa por la cual se rescinde el CONTRATO tal y como requiere el artículo 3.4 del Reglamento de la Comisión Europea 1400/2002 EC.”

AUTOAVILÉS considera que en ningún momento se han dado dichas razones de una manera clara y concisa:

“En su comunicación de 24/04/14 dicen que hubo una visita de Verificación de Cumplimiento de Estándares de 8 de abril de 2014 y, como continuación de ella, a fecha de 24 de abril de 2014 siguen incumplándose unos estándares (1.2, 3.1, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3 y 5.4) que son los que motivan la rescisión unilateral del contrato.”

Sin embargo, continúa AUTOAVILÉS:

“Ni tras la visita de fecha 8 de abril de 2014 ni tras la comunicación de 24 de abril de 2014 tenemos un conocimiento cabal de cuáles son las causas de rescisión de los contratos. La remisión a unos ordinales no nos aclara absolutamente nada.”

En todo caso, los contratos establecen que si el reparador no cumple con algún estándar básico específico se le comunicará por escrito y se otorgará un plazo razonable para su cumplimiento. Sólo en el caso de que el reparador persista en el incumplimiento pasado ese plazo, OPEL procederá a rescindir el contrato. Según AUTOAVILÉS:

“Salvo error u omisión por nuestra parte no tenemos ninguna constancia por escrito de haber incumplido los estándares 1.2, 3.1, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3 y 5.4.”

AUTOAVILÉS añade que la comunicación de rescisión del contrato de GENERAL MOTORS vulnera el Reglamento (CE) nº 1400/2002³ tanto en su artículo 3.5 por no establecer un plazo de preaviso de al menos dos años como en su artículo 3.6 pues OPEL/GENERAL MOTORS se han negado a establecer un mediador independiente que evalúe las cuestiones relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Por su parte, GENERAL MOTORS, en su escrito a la DC, expone cómo se llevó a cabo la rescisión de los contratos de reparador autorizado suscritos con AUTOAVILÉS y las razones que motivaron dicha decisión, aportando documentación al respecto.

GENERAL MOTORS señala que fue el incumplimiento continuado de una serie de estándares básicos lo que motivó el desarrollo de un proceso de escalado, previsto en el artículo 7.1. y descrito en el 17.3.1 de los contratos de reparador autorizado. Hubo varias visitas de verificación por parte del responsable de desarrollo de la red OPEL de la zona de Asturias y varias comunicaciones escritas por carta, que han quedado acreditadas por GENERAL MOTORS ante la DC, alertando a AUTOAVILÉS del incumplimiento reiterado de una serie de estándares básicos y de la apertura el 11 de diciembre de 2013 de un procedimiento de escalado de los estándares requeridos.

Según esta información, AUTOAVILÉS en ningún momento cumplió los estándares referentes a herramientas (1.2), financieros y de garantías (4.1, 4.2 y 4.3) y de formación (5.1, 5.3 y 5.4). Adicionalmente, el 8 de abril de 2014, cuando se produjo la última visita de verificación de estándares por parte del responsable de desarrollo de la red OPEL en Asturias, el estándar 3.1 relativo al Acceso exchange sólo se cumplía parcialmente.

El responsable de desarrollo de la red OPEL en Asturias, en su última visita de verificación de estándares a AUTOAVILÉS el 8 de abril de 2014, anotó: *“hay que resaltar que no hay actividad de ningún tipo [refiriéndose a AUTOAVILÉS], deben 10 nóminas a los empleados y la propiedad me ha transmitido que no va a invertir en el cumplimiento de los estándares pendientes, por lo que sugiero el envío de la correspondiente cancelación.”*

Ante la persistencia en el incumplimiento de dichos estándares por parte de AUTOAVILÉS, el 24 de abril de 2014 GENERAL MOTORS comunicó a AUTOAVILÉS su decisión de rescindir los contratos de reparador autorizado con fecha efectiva de 14 de mayo de 2014, de conformidad con el artículo 17.3.1.c) antes citado.

³ Reglamento (CE) nº 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Competencia para resolver.

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

En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

SEGUNDO.- Objeto de la resolución y propuesta del órgano instructor.

Corresponde a esta Sala en el presente expediente determinar si procede, conforme al Informe y Propuesta de la DC, el archivo de las actuaciones realizadas en relación con la posible existencia de infracciones de los artículos 1 y 2 de la LDC. Según el denunciante, GENERAL MOTORS y OPEL habrían realizado conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la LDC.

El artículo 49.1 de la LDC dispone que la DC incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la misma Ley. Sin embargo, en el número 3 del citado artículo 49 se añade que el Consejo, a propuesta de la DC, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas, cuando considere que no hay indicios de infracción.

Por otro lado, el artículo 27.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, estipula que: *“1. Con el fin de que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actual CNMC] pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecidos en los artículos 44 y 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, la Dirección de Investigación [actual Dirección de Competencia] le dará traslado de la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo”*.

En su informe de 12 de septiembre de 2016 la DC propone a esta Sala la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, por cuanto considera que, en relación con las conductas investigadas, no existen indicios de que GENERAL MOTORS y OPEL hayan infringido los artículos 1 y 2 de la LDC.

Sin perjuicio de todo lo anterior, en su propuesta la DC examina cada una de las conductas específicas de GENERAL MOTORS denunciadas por AUTOAVILÉS, descartando la existencia de indicios de una infracción de los artículos 1 ó 2 de la LDC.

TERCERO.- Valoración de la Sala de Competencia

Como afirma la DC en relación con el artículo 1 de la LDC, hay que tener en cuenta que entre GENERAL MOTORS y AUTOAVILÉS existía un acuerdo vertical que regulaba la actividad de AUTOAVILÉS como reparador autorizado de GENERAL MOTORS para vehículos turismos y comerciales de la marca OPEL.

Las conductas denunciadas están relacionadas con la condición de AUTOAVILÉS como reparador autorizado de GENERAL MOTORS. Como afirma el órgano instructor, a priori no se puede descartar la aplicación de los artículos 1 y 2 LDC a estas relaciones, en la medida que la cuota de mercado de GENERAL MOTORS y su red oficial en el ámbito de los servicios de posventa de vehículos OPEL es según los precedentes analizados por la DC (expte. S/0457/13 GENERAL MOTORS) considerablemente superior al 30%. Por ello, la exención recogida en el Reglamento (UE) nº 330/2010 o en el Reglamento (UE) nº 461/2010 no sería de aplicación a los acuerdos verticales de GENERAL MOTORS con sus servicios oficiales, en particular AUTOAVILÉS.

De todas maneras, conviene destacar que al contrario de lo que afirma AUTOAVILÉS, el Reglamento (CE) nº 1400/2002 no resulta de aplicación en relación con los hechos denunciados, en la medida que su aplicación expiró el 31 de mayo de 2013.

Sin necesidad de pronunciarse a los efectos del presente expediente sobre si GENERAL MOTORS tiene una posición de dominio en el mercado de servicios de posventa de vehículos OPEL, la DC considera que, tras las investigaciones realizadas, no se dispone de indicios de que las conductas de GENERAL MOTORS respecto a sus servicios oficiales, en concreto AUTOAVILÉS, hayan dado lugar a una infracción de los artículos 1 ó 2 de la LDC.

En particular, la DC estima que los distintos conflictos bilaterales entre AUTOAVILÉS y GENERAL MOTORS no tienen la suficientemente relevancia como para afectar al interés público de la libre competencia, en la medida que no se dispone de indicios de que estos conflictos bilaterales formen parte de una estrategia más amplia de

GENERAL MOTORS para excluir del mercado de forma injustificada a una parte de su red oficial.

Sin perjuicio de todo lo anterior, la DC examina en su propuesta de archivo cada una de las conductas específicas de GENERAL MOTORS denunciadas por AUTOAVILÉS, descartando la existencia de indicios de una infracción de los artículos 1 ó 2 de la LDC. Como se examina a continuación esta Sala coincide con el planteamiento de la DC.

(a) Cláusulas de transmisión de información de los reparadores autorizados a GENERAL MOTORS.

En primer lugar, como destaca la DC, AUTOAVILÉS presentó a la DC un contrato de reparador autorizado para vehículos turismos de la marca OPEL (de fecha 1 de octubre de 2003) que ya no se encontraba vigente. Los contratos vigentes desde el 31 de julio de 2013 hasta el 14 de mayo de 2014, de los que se tiene copia, fueron aportados por GENERAL MOTORS en su respuesta al requerimiento de información de la CNMC.

Si bien queda probada la existencia de un estándar básico (Anexo 5 apartado 3.2 y artículo 7.1 de los contratos) de entrega de información de clientes a GENERAL MOTORS cuyo incumplimiento podría conducir, en caso de no tomar las medidas oportunas en un periodo razonable, a un proceso de escalado, lo que se plantea es si el sistema de tratamiento de dichos datos a través de FCS es o no compatible con la normativa de competencia. A este respecto, GENERAL MOTORS señala que los reparadores eligen voluntariamente adherirse o no a estas plataformas, teniendo que aprobar expresamente el tratamiento de sus datos para el fin concreto de las mismas. Por tanto, GENERAL MOTORS no hace ningún uso de esa información sin consultar previamente a los reparadores y sin que éstos den su aprobación expresa.

A la vista de lo anterior, la DC considera que no existen indicios de que el sistema de acceso a la información de clientes, descrito por GENERAL MOTORS, sea incompatible con la normativa de competencia, siempre que se asegure que GENERAL MOTORS no hace ningún uso de esa información sin consultar previamente a los reparadores y sin que estos den su aprobación expresa, siendo voluntaria la participación en las plataformas.

Sin embargo el órgano instructor señala que la actuación de GENERAL MOTORS en este punto podría haber sido incorrecta, porque parece haber enviado la circular a los clientes de AUTOAVILÉS sin recabar su consentimiento, lo que parece contravenir el sistema descrito por GENERAL MOTORS. En todo caso, la DC considera que esta cuestión, por sí misma, no tiene suficiente transcendencia sobre la competencia efectiva, debiendo ser la jurisdicción ordinaria competente la que determine las responsabilidades de uno y otro en este ámbito.

(b) Revocación del crédito para la compra de recambios

AUTOAVILÉS sostiene que OPEL, de manera unilateral y sin mediar comunicación previa al respecto, le revocó el crédito para la compra de recambios sin alegar razones objetivas. Dadas las dificultades generadas por esta decisión, materializadas en los retrasos en su actividad y en la necesidad de asumir deudas con otra empresa, AUTOAVILÉS solicita una compensación económica a OPEL.

GENERAL MOTORS explica que la situación descrita por AUTOAVILÉS, que conlleva la demora en el suministro de recambios y accesorios OPEL, se conoce como Bloqueo Financiero y se abre como consecuencia del impago reiterado de las facturas por parte de AUTOAVILÉS.

Según GENERAL MOTORS, AUTOAVILÉS entró en una situación de bloqueo financiero el 1 de febrero de 2012 y se mantuvo así hasta el final de su relación comercial con GENERAL MOTORS.

De esta manera, esta Sala considera, en línea con la DC, que no existen indicios de que GENERAL MOTORS haya discriminado injustificadamente a AUTOAVILÉS en el suministro de recambios.

La CNMC no puede pronunciarse en cuanto a las compensaciones económicas que AUTOAVILÉS reclama a GENERAL MOTORS por la demora en el suministro de los recambios y accesorios a consecuencia de esta situación, puesto que no afecta al interés general. Estas cuestiones deben ser evaluadas por tanto por la jurisdicción ordinaria competente.

(c) Resolución del contrato de reparador autorizado

Como ya se ha mencionado, el contrato de reparador autorizado para vehículos turismos de la marca OPEL aportado por AUTOAVILÉS (con fecha 1 de octubre de 2003) es una versión anterior al contrato que estuvo vigente hasta el 14 de mayo de 2014.

AUTOAVILÉS expone que OPEL ha resuelto el contrato de reparador autorizado de forma indebida por no haber dado razones objetivas detalladas y transparentes de la causa, por no establecer un plazo de preaviso de al menos dos años como establece el artículo 3.5 del Reglamento (CE) nº 1400/2002 y por negarse a establecer un mediador independiente que evalúe las cuestiones relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones contractuales tal y como recoge el artículo 3.6 del mismo Reglamento. Por tanto, AUTOAVILÉS alega la vulneración del Reglamento (CE) nº 1400/2002.

GENERAL MOTORS señala que fue el incumplimiento continuado de una serie de estándares básicos lo que motivó el desarrollo de un proceso de escalado, previsto en el artículo 7.1. y descrito en el 17.3.1 de los contratos de reparador autorizado. Hubo varias visitas de verificación por parte del responsable de desarrollo de la red OPEL de la zona de Asturias y varias comunicaciones escritas por carta, que han quedado acreditadas por GENERAL MOTORS ante la DC, alertando a AUTOAVILÉS del incumplimiento reiterado de una serie de estándares básicos⁴ y de la apertura el 11 de diciembre de 2013 de un procedimiento de escalado de los estándares requeridos. Ante la persistencia en el incumplimiento de dichos estándares por parte de AUTOAVILÉS⁵, el 24 de abril de 2014 GENERAL MOTORS comunicó a AUTOAVILÉS su decisión de rescindir los contratos de reparador autorizado con fecha efectiva de 14 de mayo de 2014, de conformidad con el artículo 17.3.1.c) antes citado.

Por último, en cuanto a la queja de AUTOAVILÉS relativa a la posibilidad de establecer un experto mediador para evaluar el cumplimiento de las obligaciones contractuales cabe señalar que, como establece el artículo 21.8 de los contratos, esta opción existe cuando se trata de analizar la obligación de compra mínima y las condiciones para la venta de las diferentes marcas. Por tanto, no se refiere este artículo sobre el arbitraje general a la mediación en caso de analizar estándares básicos establecidos por GENERAL MOTORS para escoger los reparadores de su red. En todo caso, ésta es una cuestión que entra dentro del ámbito de la libre voluntad de las partes y que no corresponde a las autoridades de la competencia resolver.

A la vista de todo lo anterior, esta Sala considera, coincidiendo con el criterio de la DC, que no existen indicios de que GENERAL MOTORS haya resuelto de forma indebida su contrato de taller oficial con AUTOAVILÉS. En todo caso, conviene recordar que el Reglamento (CE) nº 1400/2002 no es de aplicación en relación con los hechos denunciados, en la medida que su aplicación expiró el 31 de mayo de 2013.

Así pues, esta Sala de Competencia estima adecuada la propuesta de la DC y considera que deben archivarse las actuaciones seguidas en relación con las conductas investigadas.

⁴ Según esta información, AUTOAVILÉS en ningún momento cumplió los estándares referentes a herramientas (1.2), financieros y de garantías (4.1, 4.2 y 4.3) y de formación (5.1, 5.3 y 5.4). Adicionalmente, el 8 de abril de 2014, cuando se produjo la última visita de verificación de estándares por parte del responsable de desarrollo de la red OPEL en Asturias, el estándar 3.1 relativo al Acceso exchange sólo se cumplía parcialmente.

⁵ El responsable de desarrollo de la red OPEL en Asturias, en su última visita de verificación de estándares a AUTOAVILÉS el 8 de abril de 2014, anotó: *“hay que resaltar que no hay actividad de ningún tipo [refiriéndose a AUTOAVILÉS], deben 10 nóminas a los empleados y la propiedad me ha transmitido que no va a invertir en el cumplimiento de los estándares pendientes, por lo que sugiero el envío de la correspondiente cancelación.”*

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo en Sala de Competencia,

HA RESUELTO

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Competencia de la CNMC en el expediente S/DC/0556/15, GENERAL MOTORS/OPEL, como consecuencia de la denuncia presentada por AUTOAVILÉS, por considerar que en este expediente no hay indicios de infracción de los artículos 1 y 2 de la LDC.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.