

RESOLUCIÓN

Expte. S/DC/0618/17, SEL-SPORTS EVENTS LOGISTICS S.R.L

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D. Josep Maria Guinart Solà
D. Clotilde de la Higuera González
D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 11 de octubre de 2018.

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición señalada, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente S/DC/0618/17, SEL-SPORTS EVENTS LOGISTICS S.R.L, tramitado ante la denuncia formulada por parte de SEL-SPORTS & EVENTS LOGISTICS, S.R.L., por supuestas conductas restrictivas de la competencia contrarias a los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**) y a los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**).

I. ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 10 de octubre de 2017, se recibió en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**) escrito de Sel-Sports & Events Logistics, S.R.L. (SEL), en el que se formula denuncia contra Dorna Sports, S.L. (DORNA) y DWW Freight Services B.V.¹ (DWW), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia, consistentes en la articulación de un sistema para el control de precios y del mercado de transporte en el ámbito de los eventos deportivos de motociclismo y superbikes nacionales e internacionales, excluyendo a cualquier competidor mediante pactos colusorios.

Según la denunciante, los hechos supondrían un abuso de posición dominante y el desarrollo de prácticas colusorias, lo que infringiría los artículos 1 y 2 de LDC y los artículos 101 y 102 del TFUE.

2. Tras el análisis del escrito de denuncia, con fecha 15 de noviembre de 2017, la Dirección de Competencia (**DC**) elevó al Consejo de la CNMC escrito proponiendo la no incoación de expediente y el archivo de las actuaciones seguidas, por considerar que no hay indicios de infracción de la LDC (folios 302 y 303).
3. El Consejo de la CNMC en Sala de Competencia deliberó y adoptó la presente Resolución en su reunión de 11 de octubre de 2018.

II. LAS PARTES

1. Denunciante

SEL-SPORTS & EVENTS LOGISTICS S.R.L. (SEL) es una sociedad italiana del Gruppo Arcese, con domicilio en Turín, experta en logística y transporte para eventos deportivos y que se ha expandido a otros sectores altamente especializados, contando con departamentos de transporte, logística y servicios especiales.

SEL estableció con DORNA/DWW contratos bienales para la gestión y organización logística y de transporte del campeonato mundial de MotoGP entre 2009 y 2014.

¹ Aunque formalmente no la incluye en la relación de empresas denunciadas, en el relato de los hechos SEL también incluye como participante en las supuestas conductas anticompetitivas a INTERNATIONAL ROAD RACING TEAMS ASSOCIATION (IRTA).

2. Denunciadas

A. DORA SPORTS, S.L. (DORNA)

DORNA es una sociedad española fundada en 1988, con domicilio en Madrid, dedicada a la gestión internacional de deportes, incluyendo actividades de marketing y de medios de comunicación.

Desde 1992, DORNA posee y gestiona los derechos exclusivos de explotación comercial y televisiva del Campeonato del Mundo de Motociclismo (FIM Road Racing World Championship Grand Prix - MotoGP).

Asimismo, DORNA participa en la gestión de otros eventos deportivos, entre los que destacan el Campeonato del Mundo de Superbikes, el Campeonato de España de Velocidad, el Campeonato Británico de Superbikes y el Campeonato del Mundo de Trial Indoor y Trial Outdoor.

B. DWWFREIGHT SERVICES B.V. (DWW)

DWW es una sociedad neerlandesa, con domicilio en Ámsterdam, filial de DORNA, especializada en la prestación de servicios de agencia de viajes.

C. INTERNATIONAL ROAD RACING TEAMS ASSOCIATION (IRTA)

IRTA es una asociación suiza que fue creada en 1986 y agrupa a los equipos del Campeonato del Mundo de MotoGP, así como los proveedores técnicos y los sponsors que en él participan.

III. MERCADO AFECTADO

1. Mercado de producto

La actividad de los promotores de eventos deportivos internacionales, como DORNA, se desarrolla en conexión con un amplio abanico de agentes y mercados con características específicas, entre los que se encuentran los relacionados con la provisión de servicios de transporte y logística.

El escrito de denuncia de SEL no contiene una definición detallada del mercado relevante. En él se menciona genéricamente el mercado de prestación de servicios de logística y transporte, si bien con diferentes ámbitos: (a) a nivel general, (b) para la organización de eventos deportivos y (c) para las competiciones deportivas de motociclismo.

El desarrollo del comercio internacional se ha producido de manera paralela al crecimiento en tamaño y complejidad de los sistemas de transporte, los cuales han permitido el traslado de bienes y personas entre distintos lugares.

En este entorno, la tipología de operadores activos en la prestación de este tipo de servicios es diversa, en función del alcance funcional y geográfico de sus actividades.

Las necesidades de transporte de materiales, estructuras y mercancías necesarios para la celebración de un evento configuran el desarrollo de operadores especializados en la prestación de servicios integrales de logística.

Cada tipo de evento (ferias, congresos, exposiciones, competiciones deportivas, etc.) presenta requerimientos logísticos con características concretas que implican la necesidad del proveedor de disponer de una estructura operativa flexible y capaz de adaptarse a distintos escenarios.

De esta manera, muchos de los proveedores de servicios de logística y transporte a nivel internacional ofertan en su cartera de servicios un rango de actividades diversificado, ofreciendo una solución personalizada y adaptada a cada cliente, y coordinando múltiples agentes relacionados con actividades de tránsito y movimiento de mercancías y/o personas. Así, por ejemplo, la logística en torno a campeonatos de vehículos de motor puede incluir la gestión de elementos tales como el transporte de los vehículos, sus repuestos, los materiales e instalaciones técnicas y promocionales, los suministros o el propio equipo humano.

Estas acciones implican la necesidad de conocer elementos tan dispares como la preparación del embalaje o la normativa de aduanas, involucrando equipos y agentes de diversa índole.

Por ello, en consonancia con la propuesta de la Dirección de Competencia, esta Sala considera que el mercado de producto relevante afectado por las conductas denunciadas sería el de prestación de servicios logísticos de transporte para eventos.

La definición estrecha de un mercado de transporte y logística para eventos respecto al más amplio de servicios de transporte se justificaría por la mayor complejidad operativa que requiere la coordinación de éstos y el valor añadido que aporta al cliente un servicio integral.

La consideración de un mercado amplio y general de servicios de transporte, incluyendo segmentos específicos de la cadena logística y transporte no parece adecuada, por cuanto cada uno de ellos se refiere a actividades especializadas y, generalmente, sin la suficiente sustituibilidad ni por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta.

En cuanto a la posibilidad de establecer una definición más estrecha del mercado de servicios logísticos de transporte para eventos, a tenor del escrito de denuncia, cabe plantearse la existencia de un mercado integrante únicamente de los servicios logísticos y de transporte destinados a eventos deportivos en

general, o incluso de competiciones de motociclismo y superbikes nacionales e internacionales, como parece sugerir la denunciante.

Si bien el escrito de denuncia no argumenta estas definiciones, la Dirección de Competencia ha examinado dicha posibilidad, con el fin de enriquecer el análisis, sin que haya encontrado a priori suficientes elementos que justifiquen la existencia de un mercado con una delimitación tan estrecha.

Así, se ha podido comprobar que los operadores presentes en el mercado de servicios de logística y transporte mencionados en esta resolución desarrollan su actividad simultáneamente en sectores diversos, lo que permite concluir que existe una elevada sustituibilidad por el lado de la oferta entre ellos y, por tanto, no resulta adecuado delimitar de manera tan estrecha el mercado, restringida a la logística de competiciones de motociclismo y superbikes nacionales e internacionales.

De hecho, la propia denunciante publicita la prestación de sus servicios logísticos, de viaje y especiales tanto en competiciones de MotoGP y Superbikes, como en campeonatos tan dispares como automóviles (rally, turismos, GT), enduro, fútbol, vela, remo, triatlón, bobsleigh o skeleton.

A tenor de lo expuesto, conforme a la información disponible, esta Sala considera que el mercado de producto relevante afectado por las conductas denunciadas es el de prestación de servicios logísticos de transporte para eventos, sin que sea necesario determinar su delimitación exacta (aunque sería significativamente más amplio que el mercado de producto propuesto por la denunciante), por cuanto no afecta a las conclusiones finales.

2. Mercado geográfico

Las propias características de la actividad analizada, y que suponen el transporte entre diferentes países y continentes, determinan el carácter supranacional (y probablemente mundial) del ámbito geográfico relevante del mercado de producto considerado, no siendo necesario cerrar la delimitación geográfica exacta, en la medida que esta cuestión no afecta a las conclusiones del análisis.

IV. HECHOS DENUNCIADOS

Según exponen en su escrito de denuncia (folio 19) SEL considera que DORNA, DWW e IRTA *“han articulado un sistema para el control de precios y del mercado de transporte en el ámbito de los eventos deportivos de motociclismo y superbike nacionales e internacionales estableciendo una especie de cartel en virtud del cual manejan y fijan los precios en exclusividad del transporte del cual resulta excluido cualquier potencial competidor real, habiendo obtenido mediante pactos colusorios que excluyen del mercado a terceros.”*

Desde 2009 hasta 2014, SEL mantuvo contratos por periodos de dos años con DWW (sociedad controlada por DORNA), para la gestión y la organización logística de los transportes de Campeonato Mundial de MotoGP, que otorgaban a SEL los siguientes derechos:

- i) Recibía el nombramiento a nivel mundial como “Suministrador Transporte MotoGP”;
- ii) Tenía la posibilidad de exposición de su anuncio publicitario en una curva con un pasaje de televisión durante dos eventos;
- iii) ostentaba igualmente ulteriores derechos de imagen y explotación de la misma.

Asimismo, DORNA nombraba a SEL suministrador de una serie de servicios de transporte y logística:

- i) Servicios de expedición MotoGP (Cargo DORNA): transferencia de materiales, estructuras y mercancías de DORNA y los equipos participantes en la competición desde el lugar de un evento al siguiente a lo largo del campeonato.
- ii) Servicios de *paddock*: servicio de transporte ofrecido a suministradores técnicos o terceras partes, excluido DORNA y los equipos participantes.
- iii) Test de invierno: transferencia y asignación de material, estructuras y mercancías a equipos y suministradores técnicos en los circuitos durante el periodo de test y pruebas de las motos.

La denunciante indica que en los contratos se establecía que SEL, si bien era nombrado suministrador oficial MotoGP, no tenía exclusividad en la prestación de los servicios contratados. Así, DORNA, los equipos y los suministradores técnicos, podrían elegir libremente el prestador de los servicios.

Por los derechos indicados, SEL abonaba a DORNA una cantidad anual fija, más un porcentaje de los servicios de *paddock*.

La denunciante señala que los contratos relativos a las actividades de transporte y logística por Cargo DORNA debían suscribirse con DWW.

Por otro lado, IRTA, según señala la denunciante, es una asociación que une y representa a todos los equipos del Campeonato del Mundo de MotoGP y es la portavoz de los equipos en los procesos de toma de decisiones. Según señala la denunciante, la citada asociación trabaja junto a FIM y DORNA para garantizar un elevado estándar cualitativo en el MotoGP. IRTA, además, también celebra específicos acuerdos y contratos, de naturaleza comercial y deportiva, con los equipos.

La denunciante informa de que DORNA mantiene con IRTA (con quien cada equipo celebra un contrato de participación en la competición) una relación que incluye, entre otros, la provisión por la primera del servicio de transporte relativo a la participación en las carreras de los equipos miembro de IRTA, a cambio de una remuneración. Este servicio garantiza a cada equipo cierta cantidad de quilogramos a transportar en franquicia, más allá de la cual se generan gastos extra facturados a los equipos a través de IRTA.

Asimismo, cada equipo obtendría una parte de la cuota de cada evento, además del pago o reembolso de algunos gastos de viaje.

IRTA, por su parte, recibiría de DORNA pagos derivados de una relación contractual relativa a la organización de eventos.

Durante la temporada 2015 no se renovó el contrato de suministro de servicios de SEL, otorgándose los mismos a DHL Trade Fairs & Events, si bien reservándose parte de ellos DORNA.

Según la denunciante, la cesación de la relación contractual señalada se debe a la solicitud explícita de SEL durante las negociaciones de excluir del contrato (a) la obligación de compra de patrocinios, (b) la relación contractual con DWW y (c) la obligación de reconocerle un porcentaje de los ingresos relativos a los servicios de *paddock* para los Cargo DORNA y Test de invierno.

La denunciante afirma que, a consecuencia de las prácticas señaladas, los equipos que participan en el campeonato no son libres de elegir el suministrador de servicios de transporte y los suministradores de servicios de logística. Así, SEL no es libre de ofrecer a los equipos sus servicios sin pasar por DORNA/DWW, configurando un abuso de conformidad con el artículo 102 del TFUE.

Tras la finalización de los contratos mencionados, SEL informa de que continuó con su actividad empresarial de *Paddock Service* durante la temporada 2015 y hasta abril de 2016 pero que, tras acciones judiciales de SEL contra DORNA e IRTA, éstas decidieron impedirle el acceso al *paddock*, subrayando la naturaleza privada de tal área y su facultad de exclusión de terceros.

A juicio de la denunciante, este hecho conformaría un abuso de posición dominante o de acuerdos ilícitos restrictivos del mercado, al impedir toda forma de acceso al mercado y otorgar una indebida posición de ventaja a otros contratantes.

Así, la denunciante alega que impedirle el acceso al *paddock* a una empresa con interés específico legítimo genera una discriminación evidente, pues esta área es, tal vez, el principal lugar físico donde se llevan a cabo las principales actividades del mercado de las competiciones deportivas motociclísticas y se ejecuta, para los operadores presentes, una importante actividad contractual.

Este abuso se reforzaría al tener en cuenta que la propia DORNA es también uno de los operadores del sector, habiendo conseguido adquirir de esta manera clientes importantes.

De esta manera, actualmente DORNA suministraría de manera autónoma, por medio de DWW, el servicio de alquiler en las compañías aéreas de espacios para el transporte de mercancía, realizando una estimación anual de las exigencias de los transportistas y comunicando el coste de IRTA y demás operadores en el mercado (en este momento DHL e IMPECO), reconociéndoles a estos un porcentaje del 25%.

Como consecuencia de los hechos indicados, la denunciante estima que DORNA, DWW e IRTA habrían articulado un sistema para el control de precios y del mercado de transporte en el ámbito de los eventos deportivos de motociclismo y superbikes nacionales e internacionales.

La denunciante considera que las conductas descritas supondrían una infracción de los artículos 1 y 2 de la LDC y 101 y 102 del TFUE, por cuanto los acuerdos ejecutados por los denunciados se habrían realizado desde una posición de dominio y de manera concertada para restringir la competencia y fijar precios de los servicios.

V. 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, compete a la CNMC *“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”*.

Asimismo, el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, establece que *“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 valoración de la Sala de Competencia

Corresponde a esta Sala determinar si concurren los requisitos para la aplicación del artículo 49.3 de la LDC, esto es, la ausencia de indicios de infracción, para, tal como propone la DC, acordar no incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones realizadas hasta el momento sobre los hechos denunciados.

Resulta, por tanto, necesario proceder a valorar la existencia o ausencia de indicios de infracción en la conducta denunciada por SEL tal y como propone la DC o si, por el contrario, en dichas actuaciones pudieran apreciarse indicios de infracción de la LDC que motiven la incoación del expediente sancionador.

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”.*

La denunciante considera que las conductas descritas supondrían una infracción de los artículos 1 y 2 de la LDC y 101 y 102 del TFUE, por cuanto los acuerdos ejecutados por los denunciados se habrían realizado desde una posición de dominio y de manera concertada para restringir la competencia y fijar precios de los servicios.

1. Sobre el abuso de la posición de dominio

El artículo 2 de la LDC prohíbe a las empresas la explotación abusiva de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional.

El artículo 2 de la LDC no prohíbe que una empresa pueda tener una posición de dominio en un mercado determinado, lo que prohíbe es que explote de manera abusiva esa posición en detrimento de la escasa competencia que ya pueda existir en ese mercado.

En atención a ello, a los efectos de acreditar la existencia de un abuso de posición de dominio por parte de DORNA en el mercado relevante, es necesario analizar los elementos esenciales del artículo 2 de la LDC, cuya concurrencia se torna obligatoria para la consideración de la infracción. Estos elementos son la posición de dominio de DORNA y, de confirmarse esa posición de dominio, la explotación abusiva de esa posición que impide el mantenimiento del grado de competencia existente o su desarrollo.

Como se ha señalado anteriormente, para esta Sala el mercado de producto relevante sería el de prestación de servicios logísticos de transporte para

eventos, mucho más amplio que el propuesto por la denunciante, en el que el peso de los eventos de MotoGP y Superbikes dentro de la demanda sería relativamente reducido y presumiblemente en ningún caso superaría el 30% del mercado.

En este contexto, con la información disponible, no existen indicios de que DORNA mantenga una posición de dominio en tal mercado de referencia, en el que, además, DORNA actúa fundamentalmente como demandante (aunque recientemente haya podido empezar a autoprestarse parte de los servicios que demandaba), sin que en ningún caso su demanda o el acceso al *paddock* de MotoGP pueda considerarse un *input* esencial para operar en el mercado de prestación de servicios logísticos de transporte para eventos.

Como ya se ha señalado, las posibilidades y alternativas de negocio de las empresas proveedoras de servicios de logística y transporte son amplias, tanto sectorial como geográficamente.

Adicionalmente, si bien la rescisión del contrato de SEL con DORNA y el veto del acceso de SEL al *paddock* de Moto GP podrían ser susceptibles de causarle perjuicios significativos a SEL, estos perjuicios no tendrían, por sí mismo, entidad suficiente para afectar significativamente al interés público de la libre competencia, de cara a la aplicación del artículo 2 de la LDC por parte de la CNMC.

En este sentido, procede recordar que la figura del abuso de dependencia económica fue eliminado en España en 2007, con la entrada en vigor de la LDC.

Por todo ello, esta Sala, en consonancia con la propuesta de la DC, concluye que no existen indicios de que las conductas descritas supongan una infracción del artículo 2 de la LDC.

2. Sobre las conductas colusorias

Por otro lado, en relación a que los acuerdos denunciados supongan una conducta colusoria contraria al artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE, esta Sala entiende que tampoco existen indicios de su existencia.

En primer lugar, al ser empresas del mismo grupo, los acuerdos entre DORNA y su filial DWW no están sometidos a las prohibiciones del artículo 1 de la LDC. Como ha tenido ocasión de señalar en repetidas ocasiones la Autoridad de Competencia, la independencia de comportamiento es un requisito necesario para atribuir responsabilidad a una empresa por conductas colusorias, y esta independencia de comportamiento no puede concurrir cuando los partícipes de

los acuerdos son la empresa matriz y su filial ya que no hay voluntades distintas que puedan concertarse².

En segundo lugar, los supuestos acuerdos entre DORNA, IRTA y los operadores de prestación de servicios logísticos (como DHL), a efectos de la prestación de servicios logísticos de transporte para eventos (incluido el acceso al *paddock* de los eventos), tendrían la naturaleza de acuerdos verticales en el marco de este mercado y, por lo tanto, les sería de aplicación el Reglamento (UE) nº 330/2010, de la Comisión, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.

Conforme a la información disponible, y dado que previsiblemente las cuotas de mercado de los operadores afectados estarían por debajo del 30% en el mercado de prestación de servicios logísticos de transporte para eventos en Europa o a nivel mundial, estos acuerdos estarían amparados por la exención prevista en el artículo 2 del Reglamento (UE) nº 330/2010, teniendo en cuenta que SEL no ha aportado información indiciaria de que esos acuerdos incluyan alguna de las restricciones especialmente graves recogidas en el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 330/2010.

Al operar la exención prevista en el Reglamento (UE) nº 330/2010, el artículo 1 de la LDC no sería de aplicación a estos acuerdos, conforme a lo dispuesto en su apartado 4.

Adicionalmente, como ya se ha indicado anteriormente, no consta que estos acuerdos sean susceptibles de afectar al interés público de la libre competencia en el mercado de prestación de servicios logísticos de transporte para eventos, ya sea en España, en Europa o a nivel mundial, dadas las alternativas de demanda existentes en el mismo.

Por todo ello, esta Sala concluye que no existen indicios de que las conductas descritas supongan una infracción del artículo 1 de la LDC.

En su virtud, 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 en el expediente S/DC/0618/17, SEL-SPORTS EVENTS LOGISTICS S.R.L, por considerar que no existen indicios de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

² Véase, a modo de ejemplo, la Resolución del TDC de 22 de mayo de 1997 (Expte. R203/9), Resolución de la CNC de 24 de mayo de 2011 (Expte. S/0284/10) y Resolución de la CNMC de 2 de julio de 2015 (Expte. S/484/13).

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 el día siguiente al de su notificación.