

RESOLUCIÓN**Expte. S/0624/18, RED CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS****CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA****Presidente**

D. José María Marín Quemada

ConsejerosD^a. María Ortiz Aguilar

D. Clotilde de la Higuera González

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga**Secretario**

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 4 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/0624/18, RED CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS, tramitado ante la denuncia formulada por parte de AUTO GARCIA, S.A. (**AUTOGARSA**) contra GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U. -actualmente OPEL ESPAÑA, S.L.U. (**OPEL**)- como distribuidor mayorista de la marca Opel en España, por supuestas conductas restrictivas de la competencia contrarias a los artículos 1 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC) y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)¹.

¹ Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, BOE nº 159, de 4 de julio de 2007. Texto consolidado accesible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-12946>

Índice:

I. ANTECEDENTES DE HECHO	2
II. LAS PARTES	3
1. OPEL ESPAÑA S.L.U. (OPEL)	3
2. AUTO GARCIA, S.A. (AUTOGARSA).....	3
III. MERCADOS AFECTADOS Y POSICIÓN DE LAS PARTES	4
1. Mercado de distribución minorista de turismos nuevos	4
2. Mercado de servicios de reparación, mantenimiento y mercado de suministro de piezas de recambio (denominados conjuntamente a efectos del presente expediente mercado de servicios postventa).....	5
IV. HECHOS ANALIZADOS	6
V. FUNDAMENTOS DE DERECHO	9
PRIMERO. Competencia para resolver	9
SEGUNDO. Objeto de la resolución y valoración de la Sala de Competencia	9
RESUELVE	13

I. ANTECEDENTES DE HECHO

1. El 21 de febrero de 2017 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) un escrito de AUTOGARSA en el que se formula una denuncia contra OPEL por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y por el artículo 101 del TFUE.

En concreto, la denuncia señala que AUTOGARSA había venido prestando servicios de concesionario y servicio postventa de la marca Opel en la provincia de Segovia hasta el año 2016, fecha en la que AUTOGARSA decidió renunciar a su condición de concesionario y solicitar a OPEL únicamente su habilitación como servicio postventa de la marca Opel.

Esta solicitud fue denegada por OPEL por dos motivos fundamentales. Por una parte, la existencia de un contrato único de concesionario y servicio postventa del que no podía desglosarse la actividad postventa y, por otra parte, la existencia en el citado contrato de una cláusula (la 3.1.8) en la que se limitaba el reconocimiento de la condición de servicio postventa a aquellos concesionarios que hubieran decidido rescindir su contrato con OPEL de manera unilateral y sin que mediara causa alguna recogida contractualmente (folios 2 a 17).

2. Con el fin de determinar la existencia de indicios de infracción de la LDC, la Dirección de Competencia (DC) abrió unas diligencias previas con el número de expediente DP/0189/17.

3. El 22 de marzo de 2017 la DC cursó requerimiento de información a OPEL, con el fin de que facilitara información y aportara determinados datos, tanto en relación con la red oficial de Opel en España, así como respecto a la relación comercial de OPEL con AUTOGARSA (folios 233 a 237).

La respuesta a este requerimiento de información tuvo entrada en la CNMC el 5 de abril de 2017 (folios 242 a 259).

4. El 13 de septiembre de 2017 se recibió en la CNMC un escrito de OPEL en el que comunicó a la DC su renuncia unilateral a la aplicación de la cláusula 3.1.8 en sus contratos de concesión de ventas y servicio posventa con concesionarios de red Opel. En el mismo escrito, OPEL también informó a la CNMC de que había enviado a su red de concesionarios Opel en España un escrito comunicando esta modificación en los contratos de concesionario (folios 445 a 454).

5. A la vista de la información disponible, la DC acordó transformar las diligencias previas DP/0189/17 en una información reservada (referencia S/0624/18) para determinar, con carácter preliminar, si concurren las circunstancias que justifiquen la incoación del expediente sancionador, de conformidad con lo previsto en el artículo 49.2 de la LDC.

6. El 15 de marzo de 2018 la DC elevó al Consejo de la CNMC un escrito proponiendo la no incoación de expediente y el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la denuncia presentada por AUTOGARSA, por considerar que no hay indicios de infracción de la LDC y del TFUE.

7. El Consejo de la CNMC en Sala de Competencia deliberó y adoptó la presente Resolución en su reunión de 4 de octubre de 2018.

II. LAS PARTES

1. OPEL ESPAÑA S.L.U. (OPEL)

OPEL inicia su actividad en España en 1982 como filial de GENERAL MOTORS COMPANY (**GM**). Su actividad se ha centrado en la fabricación y comercialización de turismos y vehículos comerciales de la marca OPEL, así como de piezas de repuesto.

En 2017 Peugeot, S.A. adquirió la totalidad del negocio de GENERAL MOTORS en Europa, incluida OPEL.

2. AUTO GARCIA, S.A. (AUTOGARSA)

AUTOGARSA es una empresa comercial que ha desempeñado desde 1982 hasta julio de 2016 la actividad de concesionario de automóviles de la marca OPEL, asumiendo la venta de vehículos nuevos y sus repuestos y el servicio posventa de dichos vehículos.

El ámbito territorial de responsabilidad de AUTOGARSA como concesionario de OPEL se ha centrado en la provincia de Segovia.

III. MERCADOS AFECTADOS Y POSICIÓN DE LAS PARTES

Las relaciones entre los fabricantes de automóviles y sus redes oficiales han sido objeto de análisis en numerosas ocasiones por parte de la autoridad española de defensa de la competencia, que ha distinguido entre los mercados de distribución minorista de turismos nuevos y el mercado de servicios de reparación y mantenimiento².

Con carácter previo a analizar cada uno de los mercados en los que AUTOGARSA está presente, es necesario analizar la posición de OPEL como fabricante y distribuidor mayorista de turismos nuevos de la marca Opel en España.

En este sentido, según los datos públicos disponibles provenientes de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), las matriculaciones de vehículos de la marca Opel representaron el 7% del total de las matriculaciones de turismos en España en el año 2017³.

1. Mercado de distribución minorista de turismos nuevos

El mercado de distribución minorista de turismos nuevos está verticalmente relacionado con el mercado de fabricación y comercialización de turismos. No se segmentaría por marca, dado que la mayor parte de la demanda plantea la adquisición de distintas marcas y, además, existen concesionarios multimarca.

Asimismo, en principio, no procede segmentar este mercado por la gama del turismo, dado que los distintos concesionarios suelen ofertar distintas gamas de las marcas que distribuyen.

En todo caso, a los efectos del presente expediente, no es necesario pronunciarse de forma definitiva sobre estas cuestiones, en la medida que no afectan a las conclusiones del análisis.

De acuerdo con los precedentes anteriormente citados, el ámbito geográfico relevante del mercado de distribución minorista de turismos nuevos, donde AUTOGARSA actuaba como oferente, puede ser regional o incluso nacional, dado que la estrategia comercial de las marcas se determina a este nivel. Las cuotas de mercado de los concesionarios de OPEL España están por debajo del 30% en los distintos ámbitos geográficos relevantes dentro de España, teniendo en cuenta su peso en las matriculaciones en España.

² Ver las resoluciones de la Comisión Nacional de Competencia de 16 de noviembre de 2012 en el expediente S/0300/10 MAZDA y de 12 de junio de 2014 y en el expediente S/457/13 GENERAL MOTORS y la resolución de la CNMC de 12 de julio de 2016 en el expediente S/0506/14 Concesionarios VOLVO.

³ Esta cuota sube hasta el 20,4% si se tienen en cuenta las matriculaciones del grupo PSA, propietario de OPEL.

No obstante, no es necesario pronunciarse de forma definitiva sobre este ámbito geográfico relevante a los efectos del presente expediente, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.

2. Mercado de servicios de reparación, mantenimiento y mercado de suministro de piezas de recambio (denominados conjuntamente a efectos del presente expediente mercado de servicios postventa)

En cuanto al mercado de los servicios postventa, conforme a los precedentes citados, estos deben ser delimitados según la marca, pues desde el punto de vista de la demanda, el consumidor necesita ir a un taller preparado para reparar y mantener la marca del turismo del que es propietario.

En este sentido, tal y como recoge el párrafo 15 de las directrices suplementarias de la Comisión Europea relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor, la distribución de recambios se caracteriza por dar lugar a un mercado específico para cada marca⁴.

Por cuestiones de acceso a la información técnica y a las piezas de recambio, hay escasa sustituibilidad por el lado de la oferta entre las diferentes marcas en el corto plazo. 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 oferta, no suelen ser sustitutivas las piezas de recambio destinadas a otras marcas de vehículos de motor.

A efectos de este expediente, se podría considerar que el ámbito geográfico relevante de los servicios posventa es el mercado nacional. Si bien desde el punto de vista de la demanda el mercado geográfico de estos servicios sería regional (si no inferior), desde el punto de vista de la oferta, los proveedores organizan su red fundamentalmente a nivel nacional (distribución geográfica de estos servicios, organización de campañas informativas y publicitarias), por lo que podrían existir unas condiciones de competencia suficientemente homogéneas a nivel nacional.

En todo caso, a los efectos del presente expediente se entiende que no es necesario pronunciarse de forma definitiva sobre esta cuestión, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.

En estos mercados, los servicios oficiales de cada marca suelen tener cuotas de mercado superiores al 30% para servicios postventa de los vehículos de sus marcas durante la vigencia de la garantía del vehículo.

⁴ COMISION EUROPEA, «Comunicación de la Comisión sobre las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor », DOUE C 138/05, de 28 de mayo de 2010.

Las estimaciones aportadas por OPEL en relación a su cuota de participación en 2016 en los mercados servicios posventa para automóviles Opel en España son las siguientes:

- La prestación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos Opel llevada a cabo por concesionarios OPEL durante la vigencia de la garantía del vehículo a nivel nacional ha tenido una cuota superior al 30%. En la provincia de Segovia, este porcentaje fue también mayor al 30%
- Los servicios de mantenimiento prestados por la red de concesionarios de OPEL a vehículos Opel fuera de la vigencia de la garantía en España tuvieron cuota inferior al 30%. En la provincia de Segovia esta participación fue también inferior.
- En cuanto al mercado de recambios originales de la marca Opel, OPEL estimó para el año 2012 que más de un 50% de los recambios que se utilizan por la red oficial de Opel son recambios originales vendidos directamente por OPEL, frente al total de recambios Opel suministrados a nivel nacional. OPEL considera que estos datos no han experimentado cambios significativos y siguen siendo válidos en la actualidad, dado que las ventas de recambios originales en 2016 y su participación en el mercado fue muy similar. Por tanto, cabe concluir que la cuota en el mercado de recambios originales Opel que mantiene OPEL en su red oficial es superior al 30% frente al total de recambios originales de la marca Opel en España.

IV. HECHOS ANALIZADOS

En el año 2013 OPEL decidió reorganizar su red oficial de concesionarios y talleres autorizados Opel en España con el fin de actualizarla y adaptarla a los cambios producidos en la normativa de la Unión Europea (folio 254)⁵.

OPEL manifiesta haber optado por un sistema de distribución selectiva cualitativa. Para la provincia de Segovia, el 1 de junio de 2013 firmó un contrato de concesionario y servicio postventa con AUTOGARSA (folios 18 a 175).

De acuerdo con el citado contrato y con la información facilitada por OPEL, todos los concesionarios de vehículos de motor nuevos de la marca Opel debían actuar también como reparadores autorizados, firmando un único contrato de concesión y servicio postventa que regulaba ambas actividades (folio 252).

Además de este tipo de contrato, OPEL también había desarrollado contratos específicos para la prestación de servicios postventa.

⁵ El 1 de junio de 2010 entraron en vigor 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, DOUE nº 102/7, de 23 de abril de 2010 y el Reglamento (UE) nº 461/2010 de la Comisión, de 27 de mayo 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 en el sector de los vehículos de motor, DOUE nº L129/52, de 28 de mayo de 2010.

De hecho, en el curso de la mencionada reorganización, OPEL permitió que cuatro concesionarios autorizados Opel firmasen directamente el contrato de taller de reparación autorizado, ya que no iban a continuar como concesionarios oficiales de la marca en España (folio 254). Además, OPEL permitía que los concesionarios que hubieran firmado el nuevo contrato de 2013 pudieran ser reconocidos posteriormente como talleres oficiales Opel siempre y cuando cumplieran con lo establecido en la cláusula 3.1.8 del contrato de concesionario en la que se establece que:

“En caso de que el CONCESIONARIO y/o el propietario del CONCESIONARIO hayan sido cancelados por otros motivos que no sean la pérdida de confianza entre las Partes, el CONCESIONARIO y/o propietario del CONCESIONARIO no podrán solicitar ser nombrados REPARADOR AUTORIZADO OPEL hasta transcurridos doce (12) meses contados a partir de la fecha efectiva de la cancelación” (folio 28).

Según los datos obrantes en el expediente, la citada cláusula fue objeto de aplicación en una ocasión (folio 255)⁶.

El 1 de junio de 2016 AUTOGARSA comunicó a OPEL su deseo de renunciar a la condición de concesionario oficial de vehículos nuevos de la marca Opel, pero su voluntad de continuar en la red oficial Opel como servicio de reparación autorizado (folios 176 a 178).

El 13 de junio de 2016 OPEL respondió a la solicitud de AUTOGARSA indicándole

- (i) la necesidad de dar cobertura a la provincia de Segovia mediante un concesionario oficial⁷,
- (ii) la necesidad de que AUTOGARSA les facilitara un plan de negocio a tres años para valorar la viabilidad del cambio en la relación contractual como agente de venta, y
- (iii) la indivisibilidad del contrato que ambas partes habían firmado el 1 de junio de 2013 (folios 180 y 244).

En la práctica, esta última condición implicaba que AUTOGARSA necesitaba firmar un nuevo contrato con OPEL si quería continuar como taller oficial.

⁶ Fue en el caso de la empresa Hidauto Motor, S.L.(Ávila), concesionario de ventas OPEL antes de 2013, suscribió el nuevo contrato de concesión de ventas y servicios OPEL en junio de 2013 y se dio de baja como concesionario de ventas OPEL el 31 de julio de 2014. Este operador firmó un contrato de Reparador Autorizado OPEL en septiembre de 2016, tras transcurrir los doce meses estipulados por la cláusula 3.1.8 del Contrato de Concesión y cumplir con los estándares obligatorios de Reparador Autorizado OPEL.

⁷ En ese momento sólo AUTOGARSA distribuía vehículos nuevos marca Opel en la provincia de Segovia.

El 22 de junio de 2016 AUTOGARSA informó a OPEL de que, dada la situación económica de la empresa, desde el 1 de julio de ese año dejaría de prestar servicios como concesionario de vehículos nuevos Opel y, asimismo, solicitaba que, dado que el contrato firmado en 2013 es indivisible y que la entidad cumple con los estándares de calidad exigidos por la marca, se le remitiera el contrato de taller autorizado para dar cobertura a la actividad de postventa (folios 182 a 183).

El 28 de junio de 2016 OPEL trasladó a AUTOGARSA que consideraba que podría haberse producido un incumplimiento de las condiciones de rescisión del contrato como concesionario, en la medida en que no había operado el preaviso de dos años regulado en la cláusula 18.2 del contrato de 1 de junio de 2013. Asimismo, OPEL informó a AUTOGARSA de que, en su caso, también resulta de aplicación la cláusula 3.1.8 del mismo contrato, por lo que debía esperar un plazo de 12 meses para poder solicitar la condición de taller autorizado (folios 185 a 187).

El 29 de junio de 2016 AUTOGARSA contestó a OPEL que la interpretación que realizaba de la aplicabilidad de la cláusula 18.2 no se correspondía con la realidad, dado que la parte iba a seguir siendo agente de ventas. Además, indicó que la cláusula 3.1.8 del contrato había sido rechazada por la Asociación Nacional de Concesionarios Opel (ANCOPEL) y, por tanto, consideraba que no resultaba de aplicación (folios 188 a 191).

Tras este nuevo intercambio de comunicaciones, el 30 de junio de 2016, OPEL trasladó a AUTOGARSA su voluntad de negociar una estrategia conjunta de cara a que la entidad siguiese prestando sus servicios en la provincia de Segovia como concesionario Opel, aunque se reiteró por parte del fabricante la efectividad de la cláusula 3.1.8 de cara a que AUTOGARSA persistiera en el cese de su condición de concesionario de vehículo nuevo Opel (folios 192 a 194 y folios 245 y 246).

El 4 de julio de 2016 AUTOGARSA reiteró a OPEL su voluntad de continuar como taller de reparación autorizado, pero no como concesionario de vehículos nuevos y mantuvo, por tanto, que debían retirarse de su concesionario los vehículos nuevos marca Opel que tenía en stock (folios 195 a 199).

OPEL expuso en un escrito enviado a AUTOGARSA el 11 de julio de 2016 que el contrato firmado entre las dos entidades el 1 de junio de 2013 continuaba en vigor hasta que AUTOGARSA manifestase de manera fehaciente la rescisión del mismo y que, cuando esto ocurriese, se aplicaría la cláusula 3.1.8 del mismo de cara a su solicitud como taller autorizado (folios 200 a 202).

A partir de ese momento, de acuerdo con los datos obrantes en el expediente, AUTOGARSA informó a uno de sus agentes de venta del cese de su actividad como concesionario oficial Opel y actuó frente a terceros como taller de reparación. Por ello, de nuevo, se produce un importante intercambio de

comunicaciones entre OPEL y AUTOGARSA relativas al alcance efectivo de la rescisión contractual y de la condición de concesionario de la denunciante.

En un escrito de 12 de agosto de 2016 OPEL notificó a AUTOGARSA la terminación del contrato de 1 de junio de 2013 en su alcance de concesión y de taller oficial.

El 28 de julio de 2017 OPEL comunicó a la red de concesionarios Opel en España que dejaba sin efecto la cláusula 3.1.8 de los contratos de concesión de ventas y servicio Opel que se había incorporado a todos los contratos de este tipo firmados desde el año 2013 (folios 445 a 454).

El 13 de septiembre de 2017 se recibió en la CNMC un escrito de OPEL en el que comunicaba el fin de la aplicación de la cláusula 3.1.8 en sus contratos con concesionarios de la red Opel en España. Acompañaba a este escrito la comunicación electrónica que OPEL realizó a su red de concesionarios de ventas Opel informando de la no aplicación de la cláusula 3.1.8 así como una certificación notarial que deja constancia de la mencionada comunicación electrónica realizada por OPEL (folios 450 a 453 y folios 462, 466 y 469).

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia para resolver

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, compete a la CNMC aplicar la LDC a las conductas restrictivas de la competencia⁸. El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de los procedimientos sancionadores previstos en la LDC.

Así mismo el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC atribuye competencia para conocer de los asuntos relacionados con la LDC a la Sala de competencia⁹.

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

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

⁸ Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, BOE nº 134, de 5 de junio de 2013. Texto consolidado <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-5940>.

⁹ Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, BOE nº 209, de 31 y de agosto de 2013.

artículos 1, 2 y 3 de la misma Ley. El párrafo 3 del citado precepto determina 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 infracción¹⁰.

Esta Sala debe determinar por tanto si, tal como propone la DC, procede no incoar un procedimiento sancionador ante una ausencia de indicios de infracción y deben por tanto archivarse las actuaciones realizadas hasta el momento sobre los hechos denunciados.

Debe por tanto valorarse si la actuación de OPEL denegando la solicitud de AUTOGARSA de renunciar a su condición de concesionario y habilitarle como servicio postventa de la marca Opel sería indiciaria de una conducta restrictiva de la competencia según los artículos 1 LDC y 101 TFUE.

El artículo 1.1 de la LDC “prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, consistan en:

- a) *La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.*
- b) *La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
- c) *El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento*
- d) *La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.*
- d) *La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos”.*

Los acuerdos entre los fabricantes de turismos y sus redes oficiales entran dentro de la categoría de acuerdos verticales por lo que les resulta de aplicación la normativa específica para este tipo de acuerdos¹¹.

De acuerdo con estas normas, se considerarán exentos los acuerdos verticales cuando “la parte del mercado del proveedor no supere el 30% del mercado de referencia en el que vende los bienes o servicios contractuales” y “la parte del mercado del comprador no supere el 30% del mercado de referencia en el que compra los servicios o bienes contractuales¹².” Esta excepción ampara los acuerdos “que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden comprar, vender o revender recambios para los vehículos de motor o prestar

¹⁰ Véase igualmente el artículo 27.1 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, BOE nº 50, de 27 de febrero de 2008. Texto consolidado <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-3646>.

¹¹ Los previamente citados Reglamento (UE) nº 330/2010 y Reglamento (UE) nº 461/2010.

¹² Véase el artículo 3.1 del Reglamento 330/2010.

servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de motor que cumplan los requisitos para acogerse a una exención en virtud del Reglamento (UE) nº 330/2010 y no contengan ninguna de las restricciones especialmente graves que figuran en el artículo 5 del presente Reglamento¹³.”

La cuota de mercado de OPEL en los servicios postventa en España es, en todo caso, superior al 30% por lo que se puede concluir que los acuerdos firmados entre esta entidad y su red de talleres oficiales no resultan exentos de acuerdo a la citada normativa relativa a los acuerdos verticales. En consecuencia, deben analizarse a la luz del artículo 1 de la LDC y, en su caso, del artículo 101 del TFUE.

La importancia de aumentar el grado de competencia en los mercados postventa de vehículos a motor ha sido puesta específicamente de manifiesto por parte de la Comisión Europea en las citadas Directrices Suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos. El párrafo 70 de estas Directrices determina

*“la competencia entre talleres de reparación autorizada e independiente no es la única forma de competencia que se ha de tener en cuenta al analizar la compatibilidad con el artículo 101 del Tratado de los acuerdos relativos a talleres de reparación autorizados. Las partes también deben evaluar hasta qué punto pueden competir entre sí los talleres de reparación autorizados de la red pertinente. Uno de los principales factores que inducen esta competencia guarda relación con las condiciones de acceso a la red establecidas de conformidad con los acuerdos estándar relativos a los talleres de reparación autorizados. Teniendo en cuenta que, por lo general, las redes de talleres de reparación autorizados ostentan una posición fuerte en el mercado, que son de especial importancia para los propietarios de los vehículos de motor más nuevos y que los consumidores no están dispuestos a recorrer grandes distancias para reparar su coche, **la Comisión considera importante que el acceso a las redes de talleres de reparación autorizados deba seguir estando abierto, en general, a todas las empresas que cumplan unos criterios de calidad definidos. Es probable que el hecho de someter a los solicitantes a una selección cuantitativa haga que el acuerdo entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1, del Tratado**”.* (énfasis añadido)

A juicio de esta Sala, la inclusión de una cláusula como la establecida en el apartado 3.1.8 del modelo de contrato de concesión de ventas y servicios postventa Opel aprobado por OPEL en el año 2013 podría tener como consecuencia la imposibilidad inmediata de acceso a la red de talleres autorizados Opel de todos aquellos concesionarios que hubieran firmado un contrato conjunto como el que la entidad denunciada redactó en el año 2013. Esta cláusula carece de justificación objetiva y puede limitar la competencia

¹³ Artículo 4 del Reglamento (UE) nº 461/2010.

intramarca en la red oficial de OPEL, al excluir del mercado de servicios postventa a los operadores que renuncien a su condición de concesionario oficial, contradiciendo lo previsto en las directrices anteriormente citadas.

De conformidad con la información obrante en el expediente, OPEL permitió en el año 2013 que aquellos concesionarios que quisieran renunciar a su condición de servicio de ventas de vehículo nuevo pudieran firmar, sin penalización alguna, un contrato de reparador autorizado Opel que les permitió acceder sin ningún tipo de demora a esa red oficial. Dicho procedimiento pudo ser utilizado por cuatro concesionarios.

Además, la aplicación práctica de la cláusula 3.1.8 ha sido muy limitada (sólo en un caso adicional al denunciado).

La cláusula 3.1.8 fue invocada por OPEL frente a AUTOGARSA en una controversia que se produce en el marco de un conflicto más amplio, que se inicia tras la decisión unilateral de AUTOGARSA de rescindir el contrato de concesionario sin aparentemente respetar los plazos de preaviso previstos en el mismo.

A la hora de valorar los posibles efectos restrictivos de la competencia de dicha cláusula 3.1.8 es necesario tener en cuenta que en julio de 2017 OPEL renunció de forma unilateral a su aplicación. Por consiguiente, los potenciales efectos restrictivos de la competencia de la cláusula han desaparecido tras la renuncia unilateral de OPEL.

De esta manera, el objeto de la denuncia de AUTOGARSA habría desaparecido de forma sobrevenida ya que no se ha podido verificar la cláusula limitativa de la competencia haya tenido efectos distorsionadores significativos sobre la competencia efectiva hasta el momento, y OPEL ha renunciado de forma unilateral a aplicarla en el futuro¹⁴.

A la vista de lo anterior, dada la pérdida sobrevenida del objeto de la denuncia de AUTOGARSA y dado que durante la vigencia de las conductas denunciadas no hubo incidencia significativa en la competencia, esta Sala de Competencia estima que deben archivarse las actuaciones seguidas en relación con las conductas investigadas.

En su virtud, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo en Sala de Competencia,

¹⁴ Un precedente semejante se verificó en la vigilancia llevada a cabo en el expediente VATC/0457/13 de la resolución del Consejo de la CNMC de 12 de junio de 2014, dictada en el marco del expediente S/0457/13, GENERAL MOTORS S.L.U. (actualmente OPEL), en el cual se remitió una carta a todos los concesionarios y reparadores de la red Opel por la cual renunciaba unilateralmente a las cláusulas que inicialmente motivaron la incoación de dicho expediente eliminando así los riesgos anticompetitivos detectados en dichas cláusulas.

RESUELVE

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Competencia en el expediente S/0624/18 RED CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS, como consecuencia de la denuncia presentada por AUTO GARCIA, S.A. (AUTOGARSA) por considerar que no existen indicios de infracción de la Ley de Defensa de la Competencia.

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 cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.