



Roj: **STS 1818/2014** - ECLI: **ES:TS:2014:1818**

Id Cendoj: **28079130032014100123**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **3**

Fecha: **05/05/2014**

Nº de Recurso: **433/2011**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **RECURSO CASACIÓN**

Ponente: **MANUEL CAMPOS SANCHEZ-BORDONA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 3385/2010,**  
**STS 1818/2014**

## **SENTENCIA**

En la Villa de Madrid, a cinco de Mayo de dos mil catorce.

Visto por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, constituida en su Sección Tercera por los Magistrados indicados al margen, el recurso de casación número **433/2011** interpuesto por "ORTIZ VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.L." y "SCAORTIZ, S.A.", representadas por la Procurador D<sup>a</sup>. Isabel Campillo García, contra la sentencia dictada con fecha 15 de julio de 2010 por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el recurso número 505/2009 , sobre sanción en materia de competencia; es parte recurrida la ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, representada por el Abogado del Estado.

## **ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.-** "Ortiz Vehículos Industriales, S.L." y "Scaortiz, S.A." interpusieron ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional el recurso contencioso-administrativo número 505/2009 contra la resolución de la Comisión Nacional de la Competencia de 26 de junio de 2009 que en el expediente NUM000 Scania acordó: "No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Investigación por considerar que en la denuncia presentada por D. Benito , en nombre y representación de Ortiz Vehículos Industriales, S.L. y de Scaortiz, S.A. no se aprecian indicios de infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia ".

**Segundo.-** En su escrito de demanda, de 20 de enero de 2010, las entidades recurrentes alegaron los hechos y fundamentos de Derecho que consideraron oportunos y suplicaron que se dictase sentencia "en la que, con estimación del recurso, declare no conforme a Derecho la resolución recurrida, debiendo la CNC proceder a incoar el correspondiente procedimiento sancionador o, subsidiariamente, ordenar a la Dirección de Investigación que continúe con las diligencias de averiguación interrumpidas por la propuesta de archivo previa a la resolución recurrida". Por otrosí interesaron el recibimiento a prueba.

**Tercero.-** El Abogado del Estado contestó a la demanda por escrito de 26 de febrero de 2010, en el que alegó los hechos y fundamentación jurídica que estimó pertinentes y suplicó a la Sala que dictase sentencia "por la que se inadmita el recurso por falta de legitimación activa o, en su caso, desestime el recurso confirmando íntegramente la resolución impugnada por ser conforme a Derecho, con expresa imposición de las costas a la demandante".

**Cuarto.-** No habiéndose recibido el pleito a prueba y evacuado el trámite de conclusiones por las representaciones de ambas partes, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta, de la Audiencia Nacional dictó sentencia con fecha 15 de julio de 2010 , cuya parte dispositiva es como sigue: "FALLAMOS: Que



debemos admitir y desestimar como desestimamos el recurso contencioso administrativo interpuesto por la representación procesal de Ortiz Vehículos Industriales S.L. y Scaortiz S.A. contra resolución dictada por la Comisión Nacional de la Competencia el día 23 de junio de 2009 descrita en el fundamento jurídico primero de esta sentencia, la cual confirmamos por ser conforme a derecho. Sin efectuar condena al pago de las costas."

**Quinto.-** Con fecha 22 de febrero de 2011 "Ortiz Vehículos Industriales, S.L." y "Scaortiz, S.A." interpusieron ante esta Sala el presente recurso de casación número **433/2011** contra la citada sentencia, al amparo del siguiente motivo: infracción de "la Ley 15/2007 ( art. 24) y el Reglamento 1400/2002, de la Comisión ( art. 4), este último perteneciente al Derecho de la Competencia (esta norma de alcance comunitario es específica para el sector de la automoción)".

**Sexto.-** Por escrito de 20 de diciembre de 2011 el Abogado del Estado se opuso al recurso y suplicó su desestimación con imposición de costas a la parte recurrente.

**Séptimo.-** Por providencia de 20 de enero de 2014 se nombró Ponente al Excmo. Sr. Magistrado D. Manuel Campos Sanchez-Bordona y se señaló para su Votación y Fallo el día 29 de abril siguiente, en que ha tenido lugar.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. Manuel Campos Sanchez-Bordona, Magistrado de la Sala

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**Primero.-** La sentencia que es objeto de este recurso de casación, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional con fecha 15 de julio de 2010, desestimó el recurso contencioso-administrativo interpuesto por "Ortiz Vehículos Industriales, S.L." y "Scaortiz, S.A." contra la resolución de la Comisión Nacional de la Competencia de 26 de junio de 2009 que acordó no incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Investigación tras la denuncia presentada aquéllas (expediente NUM000 Scania).

Las dos sociedades recurrentes comercializaban en sendas zonas de España y en calidad de concesionarias de "Scania" los vehículos industriales y demás productos (piezas de recambio, repuestos, accesorios) de la marca "Scania", distribuidos en nuestro país por "Scania Hispania, S.A.". Las relaciones jurídicas de una y otra parte estaban reguladas por los correspondientes "contratos de concesionarios" y "contratos de nombramiento de operador logístico" de fecha 30 de septiembre de 2003, suscritos de común acuerdo por "Scania Hispania, S.A." y las dos sociedades denunciadas. En los contratos ambas partes coincidían en adoptar el sistema de "distribución selectiva cualitativa y cuantitativa" que prevé el Reglamento 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. Las dos partes reconocían de modo expreso que sus condiciones contractuales se ajustaban a dicho Reglamento.

"Scania Hispania, S.A." decidió ulteriormente resolver sus relaciones comerciales con las dos demandantes, cursando al efecto el 6 de abril de 2005 el oportuno preaviso con dos años de antelación. En él invocaba primordialmente las cláusulas 1.4.a) y 1.3.a) de los respectivos contratos (de concesión y de nombramiento de operador logístico) relativas a la duración de aquéllos, a tenor de las cuales se permitía a cualquiera de las partes la "conclusión" de las relaciones contractuales "mientras se observe un período de notificación previa que ha de ser de veinticuatro meses". En una comunicación posterior (de 27 de noviembre de 2006) "Scania Hispania, S.A." reprochaba a las dos empresas demandantes "persistir" en el incumplimiento "esencial" de las obligaciones contractuales pues una y otra realizaban "operaciones de ventas de recambios a revendedores que no forman parte de la estructura de revendedores autorizados de Scania".

Tal como refleja la sentencia de instancia al transcribir parte de la resolución administrativa, las sociedades denunciadas de "Scania Hispania, S.A." acusaban a ésta de "resolver los contratos que las unen a la demandada, incumpliendo la cláusula 1.1.c) del contrato de operador logístico, que establece que éste atenderá cuantos pedidos de Scania le sean efectuados por concesionarios y talleres autorizados y por talleres independientes". Consideraban las denunciadas que la resolución del contrato era contraria al artículo 4.1.i) del Reglamento 1400/2002 y "a la pregunta 81 de su Guía explicativa".

**Segundo.-** El tribunal de instancia, una vez rechazada la objeción de inadmisibilidad (por falta de legitimación de los demandantes) que había opuesto el Abogado del Estado, reprodujo en el fundamento jurídico tercero de la sentencia los extremos más relevantes del acto adoptado por la Comisión Nacional de la Competencia, en los siguientes términos:

"[...] Los acuerdos y prácticas concertadas en el sector del automóvil se regulan por el Reglamento (CE) 1400/2002 que surge para reforzar la competencia en los mercados de distribución de vehículos nuevos de



motor y de prestación de servicios postventa, tratando de alcanzar el objetivo de mantener y reforzar la posición competitiva de los talleres de reparación independientes, ampliando la capacidad de elección del consumidor al permitirle elegir entre proveedores alternativos los talleres independientes y los autorizados por el fabricante.

La Guía Explicativa del Reglamento 1400/2002 señala que la obligación de realizar las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo sólo en la red autorizada vulneraría el derecho del consumidor a elegir un taller independiente e impediría que dichos talleres de reparación compitieran de forma efectiva con la red autorizada. Por ello, considera como restricción grave de la competencia, la posibilidad de que los proveedores de vehículos puedan tratar de impedir que los talleres de reparación autorizados vendan recambios originales a los talleres de reparación independientes.

[...] Las empresas denunciadas de Scania acusan a ésta de resolver los contratos que las unen a la demandada, incumpliendo la cláusula 1.1.c) del contrato de operador logístico, que establece que éste atenderá cuantos pedidos de Scania le sean efectuados por concesionarios y talleres autorizados y por talleres independientes y consideran que esto contraría al artículo 4.1.i) del Reglamento 1400/2002 y la pregunta 81 su Guía explicativa.

Para que el comportamiento pueda conceptuarse como contrario a la normativa de competencia es necesario que el contrato entre las partes y/o la actuación de la empresa denunciada no sean conformes con el Reglamento 1400/2002, de forma que ello impediría el establecimiento de una competencia entre talleres autorizados e independientes y la ampliación de las posibilidades de elección de los consumidores. De la información recabada la DI señala lo siguiente:

4.1) Respecto a la forma de resolución de los contratos de concesionario y operador logístico por Scania con las empresas demandantes, derivada de sus propias relaciones contractuales, cabe decir lo siguiente:

4.1.1) Los contratos de Scania con concesionarios y operadores logísticos tienen carácter indefinido. Además, como señala la cláusula 1.4.a) del contrato de concesionario, (folio 466), y la cláusula 1.3.a) del contrato de operador logístico, (folio 499) el contrato 'podrá ser concluido por cualquiera de las partes al final de cualquier mes, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (1400/2002), mediante carta certificada con expresión de causa y mientras se observe un período de notificación que ha de ser de veinticuatro meses'.

4.1.2) El Reglamento 1400/2002 establece en sus artículos 3.4 y 3.5 b) que: '...el proveedor que desee resolver un acuerdo deberá cursar un preaviso de resolución por escrito, exponiendo con detalle las razones objetivas y transparentes de la resolución' y que 'en caso de acuerdo para un período indefinido, el preaviso para la resolución ordinaria del acuerdo deberá ser al menos de dos años'. Esto es lo que realizó Scania, al preavisar, en fecha 6 de abril de 2005, con dos años, la resolución de su relación con las demandantes y al especificar que una de las causas de la rescisión, la misma de la que posteriormente, en fecha 27 de noviembre de 2006, acusaría a los demandantes, era que 'realizaban operaciones de ventas de recambios a revendedores que no formaban parte de la estructura de revendedores autorizados de Scania' (folio 191).

Por ello, no parece acreditarse que Scania haya hecho otra cosa que aplicar las posibilidades de actuación que le permitían la lógica interna de los contratos firmados con sus concesionarios y el marco legal en que se firmaban, en relación a la rescisión de los mismos.

4.2) En relación a la causa de rescisión de los contratos por Scania, desde la perspectiva del Reglamento 1400/2002.

4.2.1) La pregunta 81 de la Guía explicativa del Reglamento recoge como restricción grave de la competencia que un proveedor de vehículos intente impedir a un reparador autorizado vender piezas de repuesto originales a los talleres de reparación independientes.

Por su parte, el artículo 4.1.i) del Reglamento 1400/2002 establece que 1 'La exención no se aplicará a los acuerdos verticales que, directa o indirectamente, por sí solos o en combinación con otros factores que estén bajo el control de las partes, tengan por objeto: (...) i) la restricción de las ventas de recambios para vehículos de motor por parte de los miembros de un sistema de distribución selectiva a talleres de reparación independientes que utilicen estos recambios para la reparación y el mantenimiento de un vehículo de motor'.

Sin embargo, la demandada, como citan las demandantes (folio 2), no menciona nunca a los talleres independientes, en su carta de preaviso, sino que resuelve los contratos por 'la realización de operaciones comerciales en beneficio de terceros revendedores no autorizados', en lo que actúa de acuerdo con la cláusula 1.5.g) del contrato de concesionario, (folio 467), que prohíbe 'la venta de recambios a revendedores de fuera de la red', y cuya violación constituye causa de rescisión de contrato. Esta misma cláusula del contrato entre las partes establece, como excepción a dicha prohibición, la venta de recambios a talleres independientes cuando estén destinados a la reparación.



4.2.2) En la restricción de las ventas a revendedores de fuera de la red autorizada, Scania está amparada por el Reglamento 1400/2002, que en su artículo 4.1.b. iii ) especifica: iii) 'La exención se aplicará a la restricción de ventas de vehículos nuevos y recambios por los miembros de un sistema de distribución selectiva a distribuidores no autorizados en los mercados en que se practique la distribución selectiva,...'.

A partir de aquí, no puede decirse que en la actuación de Scania, relativa a la ruptura del contrato de concesionario, se observen indicios contrarios a la competencia derivados del incumplimiento del contrato de concesionario que la unía con las demandantes, o del Reglamento 1400/2002, tanto en lo tocante al procedimiento de rescisión, al plazo de la misma, como a la causa de la rescisión.

En consecuencia, tampoco cabe hablar de la existencia de indicios de infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia .

4.3) El desacuerdo existente entre las tres empresas no se produjo en el momento de rescisión de contratos, ni durante los dos años de duración del período de preaviso, en que los demandantes tuvieron tiempo de aplicar los contratos y acudir a la intermediación de un tercero que solventase la situación de falta de acuerdo, tal y como recogen tanto los contratos firmados con Scania, como el propio Reglamento (CE) 1400/2002'.

Si no lo hicieron es porque estaban conduciendo la serie de negociaciones relativas a la firma de un Acuerdo de Intenciones. Es después, como consecuencia de la diferencia de criterios en la valoración de activos, cuando aparecen discrepancias comerciales que determinan la rescisión definitiva de los contratos. Estas discrepancias, son de naturaleza comercial y, en cualquier caso, privada, sin afectación al interés general, y no es ante la Comisión Nacional de la Competencia donde deben dirimirse.

Por ello, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia , la DI propone y el Consejo asume, la no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la denuncia presentada por considerar que no hay indicios de infracción del artículo 1 LCD '."

**Tercero.-** Expuesto en estos términos el contenido del acto administrativo objeto de litigio, la Sala de la Audiencia Nacional rechazó las alegaciones de las sociedades demandantes con el siguiente razonamiento:

"[...] Frente a estos razonamientos la actora sostiene que en la carta de preaviso de la resolución contractual 'de los cuatro densos párrafos que componen la carta solo hay una línea de verdadera importancia porque en realidad fue el único motivo de resolución del contrato. Concretamente se encuentra al final del segundo párrafo y es la siguiente: '(iii) la realización de operaciones comerciales en beneficio de terceros revendedores no autorizados'. E insiste en que la práctica de comerciar con operadores independientes no está prohibida en el contrato, si bien reconoce haber 'celebrado operaciones con talleres independientes y otros operadores que las emplean en reparaciones'. Analiza la documentación recopilada por la autoridad administrativa en el marco de la información reservada, comenta las respuestas de Scania, especialmente sobre el concepto de operador independiente, pero a juicio de esta Sala no aporta razones por las que la resolución impugnada sea contraria a derecho.

La ratio decidendi de la autoridad de Defensa de la Competencia es que para que la actuación denunciada sea indiciariamente contraria a la Ley 15/2007 los contratos habrían de ser contrarios al Reglamento 1400/2002, porque impidiesen que hubiera libre competencia entre talleres autorizados e independientes. La CNC concluye que en este caso, Scania ha actuado rescindiendo el contrato porque la hoy actora vendía recambios no a talleres sino a revendedores de fuera de la red autorizada, y la correspondiente restricción está amparada por el art. 4.1.b.iii del Reglamento 1400/2002 .

El control jurisdiccional de este Tribunal no alcanza a la validez o invalidez de los contratos, ni a las consecuencias de su rescisión, sino únicamente a la revisión del acto administrativo, que a la vista de lo expuesto debe concluirse es conforme a derecho. De cuanto queda expuesto resulta la desestimación del presente recurso y la confirmación del acto administrativo impugnado."

**Cuarto.-** En su motivo único de casación las empresas recurrentes censuran la supuesta infracción de "la Ley 15/2007 ( art. 24) y el Reglamento 1400/2002, de la Comisión (art. 4)".

El motivo está deficientemente construido, tanto desde la perspectiva formal como sustancial. En primer lugar, no llega a identificar con precisión las normas nacionales supuestamente infringidas (tampoco expresa la vía procesal utilizada, que debemos entender, supliendo la omisión, es la prevista en el artículo 88.1.d) de la Ley Jurisdiccional ). La referencia efectuada al artículo 24 de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia , no es bastante para fundar el motivo pues dicho precepto se limita sin más a enumerar determinadas funciones de la Comisión Nacional de Competencia (las de instrucción, resolución y arbitraje), funciones que obviamente aquella Comisión no ha sobrepasado al resolver en sentido desfavorable una denuncia.



En la hipótesis de que la Comisión Nacional de la Competencia pudiera haber interpretado erróneamente o aplicado de modo indebido alguno de los preceptos sustantivos de la Ley 15/2007, tal proceder constituiría una infracción de aquel precepto y no del referido artículo 24. Y lo mismo hay que decir respecto de la eventual infracción de los artículos que regulan, en concreto, el procedimiento sancionador en materia de conductas prohibidas ( artículos 49 a 54). En fin, si lo que la defensa de las recurrentes ha querido reprochar a la Sala de instancia fuera una indebida aplicación del artículo 1 de la Ley 15/2007 (que tipifica las modalidades de conductas colusorias) debería haberlo precisado con claridad, lo que no hace cuando se refiere al artículo 1 "de la Ley de Competencia Desleal".

Confunde, por lo demás, la recurrente el artículo 1 de la Ley 15/2007 con el correlativo de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, cuyo artículo 1 señala cuál es el objetivo de la prohibición de actos de competencia desleal. El artículo 1 de la Ley 3/1991 es de imposible aplicación al caso pues las empresas denunciadas no son competidoras de la denunciada, sino que están ligadas por una relación de concesionarios y operadores logísticos de esta última, en cuya red de distribución se integraban. Es posible, sin embargo, que se trate de un error, pero lo cierto es que la mención a la "Ley de Competencia Desleal" figuraba ya en la parte final de la demanda (folio 17).

En todo caso, no hay en el desarrollo del motivo de casación un análisis, en términos estrictamente jurídicos, del artículo 1 de la Ley 15/2007 (no se llega a identificar ni siquiera cuál de sus apartados y subapartados habría sido infringido) a los efectos de subsumir en él los hechos probados. La exposición del motivo se limita a discrepar o bien de la interpretación de los contratos que unían a denunciadas y denunciada o bien a subrayar las diferencias entre las labores de investigación e instrucción del expediente (que, a su juicio, fueron "impecables") y la ulterior propuesta de la Directora de Investigación, acogida por el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, propuesta que tilda de "frustrante e incoherente con la previa labor indagatoria". Su crítica a la referida Comisión lo es, en síntesis, por haber archivado el expediente sin haber llevado "hasta el final" la investigación.

Expuesto en estos términos, la parte del motivo casacional que se apoya en la supuesta vulneración o bien del artículo 24 o bien del artículo 1 de la Ley 14/2007 (si es que a este último se quería referir la recurrente) no podrá ser acogida.

**Quinto.-** En cuanto a la parte del motivo que aduce en su apoyo un precepto del Reglamento ( CE) número 1400/2002, mediante este reglamento de exención por categorías se excluyen de las prácticas colusorias prohibidas (relacionadas en el apartado 1 del artículo 81 del Tratado) determinados acuerdos verticales cuando se refieran a las condiciones en las que las partes puedan comprar, vender o revender vehículos de motor nuevos, recambios para vehículos de motor o servicios de reparación y mantenimiento de los mismos.

La exención no se aplica, sin embargo, a aquellos acuerdos verticales que, directa o indirectamente, por sí solos o en combinación con otros factores que estén bajo el control de las partes, impongan determinadas restricciones particularmente graves. Entre estas últimas se encuentran (artículo 4.1.b) la restricción del territorio en el que el distribuidor o taller de reparación pueda vender los bienes o servicios contractuales, o de los clientes a los que pueda vendérselos. Ello no obstante, la exención se "recupera" (el acuerdo, pues, deja de ser ilícito) cuando dicha restricción -territorial o subjetiva- se aplica a las ventas de vehículos de motor nuevos y recambios que lleven a cabo los miembros de un sistema de "distribución selectiva". No se consideran acuerdos prohibidos, en consecuencia, los contratos mediante los cuales los miembros de dichos sistemas de distribución selectiva se comprometan a no vender sus productos a los "distribuidores no autorizados en los mercados en que se practique la distribución selectiva".

Esta exención aplicable a las redes de distribución selectiva se establece "sin perjuicio de las disposiciones de la letra i)" del mismo artículo y apartado (4.1) del Reglamento, normas invocadas por las recurrentes. Y en la citada letra i) se prohíbe la "restricción de las ventas de recambios para vehículos de motor por parte de los miembros de un sistema de distribución selectiva a talleres de reparación independientes que utilicen estos recambios para la reparación y el mantenimiento de un vehículo de motor".

**Sexto.-** No se ha discutido que los contratos suscritos entre "Scania Hispania, S.A." y las sociedades denunciadas se atenían, en todas sus cláusulas, al Reglamento 1400/2002. Las referidas sociedades se comprometían, en concreto, a "[...] no vender a revendedores que no ostenten la condición de miembro de la red de distribuidores autorizados de la marca Scania, excepción hecha de la venta de recambios a talleres independientes cuando éstos estén destinados a la reparación por ellos de vehículos Scania". Así figura en la cláusula correspondiente a las "limitaciones a las ventas activas y pasivas" (cláusula 1.5.g del contrato de concesionario) y en términos similares en la cláusula número 1.1.c) del contrato de operador logístico.

El único objeto de debate procesal se centraba en si la conclusión del contrato acordada unilateralmente por "Scania Hispania, S.A." traía causa de que las dos concesionarias habían revendido los recambios de



automóviles a "talleres de reparación independientes" (tesis de los demandantes) o, por el contrario, a "revendedores que no forman parte de la estructura de revendedores autorizados por Scania" (tesis de "Scania Hispania, S.A.").

La controversia sobre el incumplimiento se resumía, pues, en una cuestión más de hecho que de derecho, zanjada finalmente por la Sala de instancia -y antes por la Comisión Nacional de la Competencia- en el sentido de que los demandantes no sólo habían vendido recambios a talleres independientes (lo que les permitía tanto el contrato de concesión como el propio Reglamento 1400/2002) sino también a revendedores ajenos a la red de distribución selectiva. Conclusión sobre un hecho objeto de debate que debe ser mantenida en casación, siguiendo la doctrina de esta Sala que -a salvo casos extremos de irracionalidad o error patente- dejan fuera del debate casacional las cuestiones fácticas. Ello es así tanto más cuanto que en la instancia no se llegó a abrir el período probatorio, lo que consintió la demandante, y ésta tampoco ha llegado a especificar con la debida precisión qué diligencias esenciales de prueba debería haber practicado la Comisión Nacional de la Competencia, además de las que ya constan en los tres tomos de actuaciones administrativas practicadas.

**Séptimo.** - Hay otra consideración adicional que no puede soslayarse y que corrobora la procedencia del archivo del expediente incoado tras la denuncia. El régimen de duración de los contratos de concesionario o de nombramiento de operador logístico previsto en los acuerdos firmados por las partes permitía a cualquiera de ellas concluir sus relaciones contractuales "al final de cada mes" con el solo requisito de dar un preaviso de veinticuatro meses. Quiérese decir, pues, que Scania -incluso si no se hubiesen acreditado los incumplimientos de las obligaciones a los que se refería- podía poner fin a sus relaciones mercantiles con las dos concesionarias integradas en su red de distribución selectiva en el modo en que lo hizo (respetó el preaviso) sin que tal conducta sea contraria a las normas reguladoras de la defensa de la competencia.

Ni en los fundamentos jurídicos de la demanda ni en los del escrito de interposición del presente recurso se prestaba (o se presta) la atención debida a esta circunstancia, que subrayó la Comisión Nacional de la Competencia al destacar que "Scania Hispania, S.A." podía legítimamente poner fin a sus relaciones contractuales con sus concesionarias tan sólo con darles un preaviso veinticuatro meses antes, esto es, sin expresión de causa basada en supuestos incumplimientos. Cláusula de resolución unilateral que estaba amparada por el artículo 3 del Reglamento 1400/2002 y cuya aplicación al caso de autos bastaba para legitimar la conducta de la denunciada.

En la medida en que tanto el artículo 1 de la Ley 14/2007 como su correlativo del Tratado CE (antiguo artículo 81, apartado 1) tipifican conductas colusorias bilaterales o multilaterales (acuerdos entre empresas, prácticas concertadas), la terminación anticipada de un contrato por voluntad de una de las partes signatarias conforme a las cláusulas reguladoras de su eficacia temporal, que a la vez respetan el Reglamento 1400/2002, además de no constituir en sí misma un "acuerdo" entre empresas sino una decisión meramente unilateral, no podía ser sancionada por las autoridades de competencia sobre la base de aquellos preceptos. La Comisión Nacional de la Competencia, pues, actuó correctamente al archivar la denuncia sin necesidad de acometer ulteriores diligencias de investigación, según bien resolvió el tribunal sentenciador.

Todo ello, por supuesto -y así lo subraya con el mismo acierto la Sala de instancia- al margen de las consecuencias que en el orden meramente privado, mercantil, pudiera tener la conducta de unas y otras partes contratantes, cuyas diferencias en ese aspecto corresponde dirimir a los tribunales de la jurisdicción civil.

**Octavo.** - Procede, pues, la desestimación del presente recurso de casación, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción, la imposición de las costas de este recurso de casación a la parte recurrente.

A tenor del apartado tercero de dicho artículo 139, la imposición de las costas podrá ser "a la totalidad, a una parte de éstas o hasta una cifra máxima". La Sala considera procedente en este supuesto limitar la cantidad que, por todos los conceptos enumerados en el artículo 241.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, ha de satisfacer a la parte contraria la condenada al pago de las costas, hasta una cifra máxima de cuatro mil euros.

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español

## FALLAMOS

**Primero.**- Desestimar el recurso de casación número **433/2011** interpuesto por "Ortiz Vehículos Industriales, S.L." y "Scaortiz, S.A." contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta, de la Audiencia Nacional con fecha 15 de julio de 2010 en el recurso número 505 de 2009.

**Segundo.**- Imponemos a la parte recurrente las costas de su recurso en los términos precisados en el último de los fundamentos de la sentencia.



Así por esta nuestra sentencia, que deberá insertarse en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos : Pedro Jose Yague Gil.- Manuel Campos Sanchez-Bordona.- Eduardo Espin Templado.- Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat.- Maria Isabel Perello Domenech.- Rubricados. PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado D. Manuel Campos Sanchez-Bordona, Ponente que ha sido en el trámite de los presentes autos, estando constituida la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Supremo en audiencia pública en el día de su fecha, lo que como Secretario de la misma certifico.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ