

Resolución (Expte. S/0125/08 SCANIA)

Consejo

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

Madrid, 23 de junio de 2009

El Consejo de la Comisión Nacional de Competencia (CNC), con la composición expresada al margen y siendo Consejero ponente D. Emilio Conde Fernández-Oliva, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente S/125/08, en el que D. XXX, en nombre y representación de ORTIZ VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.L. (ORTIZ) y de SCAORTIZ, S.A. (SCAORTIZ), formula denuncia contra SCANIA HISPANIA, S.A. (SCANIA), consistente en rescindir unilateralmente, y de forma simultánea y con idéntica justificación, los contratos de concesionario y taller autorizado firmados con cada empresa, esgrimiendo como justificación que las mismas realizaban ventas de recambios a operadores independientes. La mencionada actuación, según los denunciados, no estaba amparada por el Reglamento (CE) 1400/2002, infringiendo SCANIA el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 4 de julio, de Defensa de la Competencia.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con objeto de conocer en lo posible la realidad de los hechos para determinar si existían indicios de infracción, la Dirección de Investigación (DI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia (LDC), acordó llevar a cabo una información reservada como diligencia previa a la incoación del correspondiente expediente, si procediese en su caso.

2. Tras la entrada en vigor del Reglamento (CE) 1400/2002, SCANIA adoptó con sus concesionarios el sistema de distribución selectiva cualitativa-cuantitativa y el sistema de distribución selectiva cualitativa para operaciones de recambios y servicios postventa con ORTIZ y SCAORTIZ. Estas empresas son concesionarios y operadores logísticos de la marca SCANIA desde el 30 de septiembre de 2003. El primero cubre la demarcación geográfica de las tres provincias de Aragón, y el segundo las provincias de Cuenca y Albacete. Cabe señalar que los socios de las firmas denunciadas son exactamente los mismos, siendo su administrador único D. XXX.

3. El 6 de abril de 2005, ambas empresas recibieron carta de SCANIA, por la que esta denunciaba los contratos de concesión y operador logístico que la unían con cada una de las empresas demandantes, siendo la causa de dicha rescisión el realizar operaciones de venta de recambios a revendedores que no forman parte de la estructura de revendedores autorizados por SCANIA.

4. SCANIA considera operador logístico quién se encarga de la prestación de los servicios de reparación y mantenimiento en los vehículos de su marca, de la administración de las garantías y de la comercialización de recambios, desarrollando funciones similares a las que recoge el Reglamento 1400/2002, en su artículo 1 como correspondientes a los talleres de reparación autorizados.

5. El 8 de mayo de 2007, justamente un mes después de que venciera el preaviso dado por SCANIA a sus dos concesionarios, y no antes como se argumenta, las tres empresas firmaron un Acuerdo de Intenciones, por el que se asumía y consentía la resolución de los contratos, mientras que SCANIA se comprometía a adquirir, con fecha 31 de diciembre de 2007, el 100% del valor del capital afecto a la actividad económica de ORTIZ y SCAORTIZ. Por ello, las dos entidades concesionarias continuaban su actividad hasta la fecha mencionada, aunque si, por cualquier causa, no se llegase a producir la compra del citado 100%, la resolución de los contratos se suspendería y pasaría a tener lugar el 31 de diciembre de 2007.

El 9 de octubre de 2007, SCANIA expresa por carta su desacuerdo con la tasación efectuada por ORTIZ, constatando expresamente que las pretensiones de ésta, se encontraban muy lejos de los precios de mercado y de las valoraciones solicitadas a empresas de reconocido prestigio, consultadas de acuerdo con la estipulación 10 del Acuerdo de Intenciones. En dicha carta SCANIA se comprometía a mejorar los importes marcados por las empresas consultoras en un 20% “como prueba de su buena fe”.

Finalmente, el 19 de diciembre de 2007, en carta a ORTIZ, SCANIA considera imposible ejecutar el Acuerdo de Intenciones por causa de la manifiesta falta de voluntad de ORTIZ para cumplirlo, considerándolo resuelto, y conminando a las empresas a que cumplan con las exigencias derivadas de la resolución, a partir del 31 de diciembre de 2007, de los contratos de concesionario y operador logístico.

6. Un año después de concluir los contratos y tres años y ocho meses después de recibir el preaviso de 24 meses de SCANIA, aunque no habían realizado ningún tipo de reclamación escrita ante ésta por el preaviso y la rescisión del contrato, se efectúa la denuncia ante la CNC. Tanto ORTIZ como SCAORTIZ desde que dejaron de pertenecer a la red SCANIA han pasado a convertirse en talleres independientes multimarca, siendo el segundo, además, servicio oficial de la empresa MAN.

7. SCANIA informa de la existencia de dos empresas CAMIONES DE OCASIÓN, S.L. y AUTOCOMERCIAL MAJOMA, S.L., vinculadas a familiares directos de D. XXX y de anteriores accionistas de SCAORTIZ, que son talleres autorizados de SCANIA, dependiendo del concesionario SCARAMANCHA, S.L., propiedad al cien por cien de SCANIA.

8. El Consejo deliberó y falló este expediente en su reunión del 16 de junio de 2009.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El número 3 del artículo 49 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, dispone que el Consejo, a propuesta de la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de Competencia, podrá acordar no incoar procedimiento sancionador por presunta realización de conductas prohibidas en el artículo 1 de la Ley y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas por la Dirección de Investigación cuando considere que no hay indicios de infracción de la Ley de Defensa de la Competencia

SEGUNDO. 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.

TERCERO. 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.

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de Competencia,

RESUELVE

ÚNICO. No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Investigación por considerar que en la denuncia presentada por D. XXX, 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

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese a la empresa denunciada y a las empresas denunciantes, haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde su notificación.