

RESOLUCIÓN (Expediente S/0468/13 REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO - 2)

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

D^a. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

Secretario

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 9 de abril de 2014

La **SALA DE COMPETENCIA** de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), con la composición *ut supra*, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente Sancionador **S/0468/13 REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO-2**, instruido por la Dirección de Competencia de la CNMC. El mencionado Expediente tiene por objeto *determinar si las conductas de la Real Federación Española de Automovilismo denunciadas por la Federación Gallega de Automovilismo y que más abajo se detallan, infringen la LDC y el TFUE.*

Han sido ponentes los Consejeros D. Fernando Torremocha y García-Sáenz y D. Benigno Valdés Díaz.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 12 de abril de 2013 se recibió en la Dirección de Investigación (actual Dirección de Competencia, DC) escrito del Presidente de la Federación Gallega de Automovilismo (FGA), por el que denuncia a la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en la imposición a los propietarios de vehículos de competición matriculados de contratar con una única empresa, Borja Moratal Racing S.L. (BMR) la tramitación de certificados de conformidad de vehículos de competición. Según la denunciante, esta conducta estaría suponiendo una exclusión del mercado del resto de empresas consultoras-técnicas para la homologación de vehículos de

competición y estaría limitando la libertad de decisión de los propietarios de este tipo de vehículos, que deben soportar, además, un coste mayor por estos servicios (folios 1-6). Con fecha 7 de octubre de 2013 tuvo entrada escrito de la FGA en el que se incluye una ampliación de la denuncia por conducta prohibida por el artículo 1 de la LDC consistente en la fijación directa del precio de la verificación técnica de vehículos (folios 124-129).

SEGUNDO.- Con objeto de conocer en lo posible la realidad de los hechos para determinar si pudiera haber indicios de infracción, la Dirección de Competencia de la CNMC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, llevó a cabo una información reservada en el marco de la cual requirió a la denunciada, con fecha 21 de mayo de 2013, información sobre el Manual de Reformas de Vehículos y el Certificado de Conformidad Técnica (folios 11-14).

Con fecha 7 de junio de 2013 tuvo entrada en la DC respuesta al requerimiento de información anterior (folios 22-70).

Con fecha 26 de julio de 2013 se requirió de nuevo información a la RFEDA sobre el Certificado de Conformidad Técnica, su coste, las funciones de los comisarios y el papel de las entidades verificadoras colaboradoras (folios 87-91).

Con fecha 12 de septiembre de 2013 tuvo entrada en la DC la respuesta al requerimiento (folios 94-111).

El 24 y 27 de septiembre de 2013 se requirió información a BMR (folios 112-115) y a la FGA (folios 119-121).

Con fecha 7 de octubre de 2013 se recibieron las contestaciones de BMR (folios 152-189) y FGA (folios 124-151).

El 15 de noviembre de 2013 se solicitó a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo información sobre el Certificado de Conformidad Técnica (folios 190-192).

Con fecha 5 de diciembre de 2013 se recibió en la DC la respuesta de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (folios 194-196).

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- Son partes en este Expediente Sancionador:

1ª La denunciante: Federación Galega de Automovilismo (FGA), definida en el artículo 1 de sus Estatutos como una entidad privada, sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, y cuyo ámbito de actuación se extiende a la Comunidad Autónoma de Galicia. El objetivo de la FGA es la reunión y dirección de los deportistas, oficiales de prueba y de las escuderías, secciones deportivas, asociaciones, etc., dedicadas a la práctica del deporte de automovilismo deportivo para el fomento, promoción, orientación, regulación, dirección y coordinación con carácter exclusivo del automovilismo deportivo dentro del territorio de Galicia, sin ánimo de lucro, en coordinación con la Secretaría General de Deporte de la Junta de Galicia. La FGA goza, para el cumplimiento de sus fines, de un patrimonio propio e independiente del de sus asociados. La FGA forma parte de la RFEDA y ejerce como funciones propias:

- a) La convocatoria de las selecciones deportivas de su modalidad deportiva y la designación de los deportistas que la integran.
- b) Colaborar con las Administraciones Públicas y la RFEDA, así como con otras entidades deportivas para la promoción de sus respectivas modalidades.
- c) Colaborar con la Administración Deportiva Autonómica en la ejecución de los planes y programas de deportistas gallegos de alto nivel.
- d) Colaborar y/u organizar las competiciones oficiales y actividades deportivas de carácter estatal o internacional que se realicen en territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia.
- e) Elaborar sus propios reglamentos deportivos.
- f) Colaborar con la Administración Deportiva Autonómica en la formación de entrenadores.

Además, la FGA tiene una serie de funciones públicas delegadas que serán ejercidas en régimen de exclusividad y que, además, ejercerá de forma directa, sin que puedan ser objeto de sustitución o delegación, sin autorización de la Administración Deportiva Autonómica.

2ª La denunciada: Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), definida en el artículo 1 de sus Estatutos como “una entidad privada sin ánimo de lucro con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, con patrimonio propio e independiente del de sus asociados, cuyo ámbito de actuación se extiende al conjunto del territorio del Estado, en el desarrollo de las competencias que le son propias”.

Como federación deportiva está declarada entidad de utilidad pública, cuyo fin es la promoción, organización y desarrollo del automovilismo deportivo de ámbito estatal, cuyas especialidades son las competiciones en circuitos y por carreteras, karting, todo terreno, slalom, record, clásicos y trial (artículo 2 de los Estatutos de la RFEDA).

Según el artículo 3 de los Estatutos, la RFEDA está integrada por federaciones deportivas de ámbito autonómico, clubes, deportistas, marcas de automóviles, concursantes, técnicos, oficiales y jueces.

Su artículo 7 establece: “La Real Federación Española de Automovilismo es la única entidad competente dentro de todo el Estado español para la organización, tutela y control de las competiciones que, por su ámbito, se califiquen como internacionales o estatales”. Es la encargada de expedir las licencias federativas y los permisos para organizar pruebas de competición.

En el artículo 5 se recoge que: “Además de sus actividades propias de gobierno, administración, gestión, organización y reglamentación de sus especialidades y modalidades deportivas, la RFEDA ejerce (bajo la coordinación y tutela del Consejo Superior de Deportes) las siguientes funciones públicas de carácter administrativo: [...] B. Actuar en coordinación con las Federaciones de ámbito autonómico para la promoción del automovilismo en todo el territorio nacional”.

SEGUNDO.- Estructura legal y comercial de la actividad denominada *Reforma de Vehículos.*

Según el artículo 3.18 del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las *reformas de vehículos*, éstas se definen como “*Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV (Inspección Técnica de Vehículos) del vehículo.*”

En general, se consideran reformas de vehículos las modificaciones relativas a identificación, unidad motriz, transmisión, ejes, suspensión, dirección, frenos, carrocería, dispositivos de alumbrado y señalización, uniones entre vehículos tractores y sus remolques o semirremolques. Tales transformaciones técnicas implican modificaciones en la tarjeta ITV [Anexo I Real Decreto 866/2010. La modificación en la tarjeta ITV se refiere a la anotación “*para uso específico de pruebas deportivas*”, que indica que el vehículo se halla habilitado para su circulación por vías públicas, respetando siempre las restricciones que determinen las autoridades responsables, pero no tiene por objeto acreditar que dicho vehículo cumple con los requerimientos para participar en competiciones deportivas (folio 195)].

Según la RFEDA, no existen reformas obligatorias para los vehículos de competición (folio 23), pero si un propietario quiere modificar su vehículo sólo podrá hacer las reformas autorizadas por los reglamentos de cada tipo de competición y cada categoría de vehículos. La legislación comunitaria establece cuatro grandes categorías de vehículos motorizados y sus

remolques: Categoría L: incluye los ciclomotores y las motocicletas, así como los vehículos todo terreno (“quads”) y otros vehículos de poca cilindrada de tres o cuatro ruedas; Categoría M: incluye los vehículos motorizados de al menos cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros; Categoría N: incluye vehículos a motor diseñados para el transporte de mercancías, se agrupan por tamaños, e incluyen camiones y camionetas; Categoría O: para remolques y semirremolques.

Las reformas de vehículos han estado reguladas por distintas normativas a lo largo del tiempo.

El Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regulaba la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera, designaba en su artículo 6 al Real Automóvil Club de España (RACE), junto con el órgano de la Administración competente en materia de industria, como la entidad encargada de la homologación de los vehículos de competición. Sin embargo, de acuerdo con la RFEDA, en la práctica, cada Comunidad Autónoma lo llevaba a cabo de manera distinta. Para la homologación por RACE sólo era necesaria, según la RFEDA, una carta del taller que había reformado el vehículo para la competición, apareciendo así una disparidad de criterios entre los talleres sobre lo que se consideraba necesario para una competición o no, creando también problemas en las ITV, al no tener un criterio uniforme de verificación (folios 102-103). La Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo explica, en cambio, que para este trámite debía presentarse un certificado de la Federación autonómica correspondiente que indicaba las modificaciones realizadas junto con un certificado del taller que las había hecho, para que se realizara la anotación en la tarjeta ITV (folios 195-196).

En 2007 se aprobó la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que entró en vigor el 29 de abril de 2009. Esta Directiva fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante la Orden ITC/1620/2008.

Con independencia de esa incorporación, resultó preciso adaptar el Real Decreto de 1988 a lo dispuesto en la Directiva, al objeto de unificar los criterios de la legislación española en la materia y de la emitida por la Unión Europea (por ejemplo, el Real Decreto 736/1988 permitía las reformas de los vehículos antes de su matriculación, mientras que la Directiva 2007/46/CE no contempla esta posibilidad). Además, la RFEDA añade que la evolución de la técnica y la experiencia resultante de la aplicación del Real Decreto en el tiempo transcurrido desde su entrada en vigor hacían conveniente una nueva regulación.

Así, a propuesta del entonces Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se aprobó un nuevo Real Decreto, el Real Decreto 866/2010, de 2

de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, que está en vigor en todo el territorio nacional desde el 14 de enero de 2011, y cuyo objeto es la regulación del procedimiento para la realización y tramitación de las reformas efectuadas en vehículos después de su matriculación definitiva. El Real Decreto 866/2010 es obligatorio para:

- a) Aquellos vehículos matriculados, que deban ser legalizados por primera vez para su circulación por vías públicas abiertas al tráfico.
- b) Los vehículos que, acogidos al nuevo Real Decreto, hayan sustituido algún elemento de seguridad por haber caducado o elementos de seguridad estructural.

El titular del vehículo reformado, o persona por él autorizada, está obligado a presentarlo él mismo a la ITV, para comprobar la correcta ejecución de la reforma, y si dicha reforma ha modificado las condiciones exigidas para circular por las vías públicas (artículo 8 Real Decreto 866/2010).

El Real Decreto 866/2010 establece la documentación que se debe presentar ante los órganos de la administración competente en materia de inspección técnica de vehículos, así como los requisitos específicos exigibles a todo vehículo reformado, y que están detallados, según su artículo 5.1, en el Manual de Reformas de Vehículos.

Este Manual ha sido elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las Comunidades Autónomas (artículo 3.20 del Real Decreto) y aprobado en su versión actual en enero de 2011 (folio 27).

El Manual distingue cuatro secciones o categorías de vehículos, y cada sección se divide en 11 funciones o grupos, cada uno de los cuales hace referencia al tipo de reformas que se le pueden hacer al vehículo y que se dividen a su vez en códigos de reformas (en adelante CR) que identifican las modificaciones realizadas sobre un vehículo. El último de estos grupos se corresponde con las "Modificaciones de los datos que aparecen en la tarjeta de ITV".

La sección primera de este Manual de Reformas de Vehículos establece para el grupo de Reformas 11.5, "Vehículos para uso exclusivo de pruebas deportivas", en el apartado de documentación necesaria para la tramitación de la reforma: *"Para la anotación de esta particularidad en la tarjeta ITV, el interesado deberá presentar a la Comunidad Autónoma correspondiente, informe de la Federación Española de Automovilismo relativo a esta circunstancia."* Este informe de la RFEDA es el denominado Certificado de Conformidad Técnica, CDCT (folio 97).

El CDCT es una certificación homogénea para todo el territorio español emitida por la RFEDA, por delegación del Gobierno a través del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, para acreditar que las modificaciones realizadas en determinados vehículos destinados exclusivamente a la competición, para

instalar elementos técnicos y de seguridad, son correctas y pueden ser aprobadas por las ITV, anotándolas en la tarjeta del vehículo, según se recoge en el Manual (folios 25, 51, 194 y 195).

En cuanto a los vehículos que se deben acoger a esta normativa, sólo aquellos vehículos matriculados destinados a la competición que circulan por las vías públicas precisan del certificado de la RFEDA, que deben presentar al ser examinados por las ITV (folios 95 y 194).

En el Manual de Reformas el *Ministerio de Industria, Turismo y Comercio* designó a la RFEDA como *única entidad emisora de los CDCT*, basándose en criterios de simplificación y armonización para realizar el trámite (folios 51 y 195). La RFEDA, a su vez, designó como *empresa encargada de llevar a cabo las verificaciones técnicas de los vehículos a BMR*, empresa que nace en 1993 como equipo oficial de competiciones automovilísticas en la especialidad de "rallies". Esta designación se hizo a través de un contrato firmado en febrero de 2011 (folios 7 y 31).

Según el contrato suscrito por la RFEDA y BMR, de tres años de duración y prorrogable hasta el 31 de diciembre de 2014 (folio 31), BMR podrá desarrollar las funciones de verificación técnica por sí misma, o a través de otras personas físicas o jurídicas colaboradoras localizadas en distintos puntos de España para evitar que los interesados tengan que desplazarse hasta las instalaciones de BMR en Madrid. Estas colaboradoras deben contar con el visto bueno de la RFEDA, aunque tanto la selección como la designación recaen sobre BMR (folio 101). Deben reunir los siguientes requisitos, similares a los exigidos a BMR:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]

Actualmente existen 11 entidades colaboradoras de BMR, situadas en Asturias, Barcelona (3), Cantabria, Galicia, Málaga, Mallorca, Tenerife, Valencia y Vizcaya (folio 105). [...]

BMR también realizará funciones de gestión y control administrativo de la tramitación de los expedientes completos, desde la solicitud de verificación, hasta la entrega de los CDCT expedidos por la RFEDA.

El proceso de verificación técnica de un vehículo se desarrolla de la siguiente manera. Previa solicitud del interesado (que puede descargar el impreso en la página web de la RFEDA, y enviarlo por correo electrónico o fax a la empresa BMR), BMR le cita para que comparezca con el vehículo al acto de verificación con la documentación necesaria. La empresa verificadora BMR le pondrá en contacto con un comisario/delegado técnico para el CDCT, al que le envía la documentación aportada por el propietario del vehículo. El comisario

técnico verifica el vehículo reformado, levanta un “acta de verificación de vehículo de competición”, que consiste en un *check list* donde se relacionan los elementos a verificar. Esta acta la suscriben el comisario o delegado técnico verificador y el propietario del vehículo.

El comisario o delegado técnico envía a BMR, para su comprobación y posterior envío a la RFEDA, el “resultado del acta de verificación” como comprobante o resumen del “acta de verificación”. Si esta acta es conforme, la RFEDA, previa comprobación por su Departamento Técnico, entregará el CDCT al solicitante, el cual puede dirigirse a una ITV en un plazo máximo de 10 días hábiles con su vehículo y el certificado para llevar a cabo la inspección correspondiente y anotar en su Ficha Técnica las restricciones que la autoridad de tráfico de la Comunidad Autónoma correspondiente tenga legisladas (folios 36-50 y 153-154).

El interesado podrá acudir a cualquier estación ITV habilitada, sin limitación geográfica (folio 194).

La RFEDA manifiesta que no es posible delegar la emisión del CDCT en otras entidades (folio 29).

A pesar de lo mencionado, la RFEDA declara que en 2011 tuvo conocimiento de que la FGA había presentado ante la Consejería de Innovación e Industria de la Junta de Galicia una copia del Manual de Reforma de Vehículos en la que se había sustituido el párrafo en el que se encarga a la RFEDA la emisión del informe técnico por otro párrafo en el que la delegación se hacía en favor de la FGA, así como un modelo de certificado modificado en el que figuran los anagramas de la FGA y de las Administraciones Públicas autonómicas en vez de los de la RFEDA y el Ministerio. La RFEDA remitió una carta al Ministerio de Industria, Energía y Turismo poniendo en su conocimiento esta situación, reuniéndose más tarde para tratar el tema, pero afirma desconocer a día de hoy si la FGA ha seguido expidiendo certificados (folios 29-30, 54-58, 103-104, 196).

La FGA ha declarado, por su parte, que lleva emitiendo los informes de conformidad sobre los vehículos para uso exclusivo de pruebas deportivas desde el 11 de enero de 1999, estando aún en vigor el Real Decreto 736/1988 en el que se delegaba al RACE la emisión de estos informes. En esos momentos, la FGA era la responsable de informar y certificar en Galicia que las reformas realizadas en los coches de competición eran acordes a dicho Real Decreto y a la normativa internacional de la FIA. Esta actuación se debía, según la FGA, a que la Federación Autónoma es el organismo representante del RACE, y ahora de la RFEDA, en la Comunidad Autónoma de Galicia. La FGA se remite en su explicación a lo dispuesto en distintas normativas, entre ellas el Estatuto de Autonomía de Galicia en su artículo 27.22, y la Ley 3/2012, de 2 de abril, del Deporte de Galicia en su artículo 5.1.a, en los que se establece que corresponde a la Administración autonómica ejercer la máxima representación oficial del deporte de la Comunidad Autónoma ante los organismos estatales, e internacionales en su caso.

Por último, la FGA envió en mayo de 2011 una consulta a la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Junta de Galicia sobre la interpretación del nuevo Manual de Reformas para los vehículos de rally y el informe al que se refiere el apartado 11.5 de dicho Manual. En primera instancia la Dirección General contestó que debía ser el Ministerio de Industria, Energía y Turismo o la RFEDA quien autorizase a la FGA para la emisión de los informes a los que se refiere la cláusula 11.5. La FGA solicitó entonces a la Dirección General que se dejara sin efecto la anterior interpretación y se admitieran indistintamente en las estaciones de ITV de Galicia los informes de la FGA y de la RFEDA, basándose fundamentalmente en que la FGA es la representante legal de la RFEDA en el territorio de Galicia (folios 126, 131-133).

Ante esta solicitud, la Junta de Galicia resolvió el 14 de noviembre de 2012 admitir indistintamente en las estaciones de ITV de Galicia los informes de la FGA y de la RFEDA para la tramitación de las reformas realizadas en los vehículos de uso exclusivo de competición (folios 131-133). El Ministerio está al corriente de esta resolución (folio 196).

Para la obtención de este certificado emitido por la FGA, el propietario del vehículo reformado puede elegir cualquier taller homologado. En la página web de la FGA se facilita un modelo de certificado de taller en el que, básicamente, debe figurar que las reformas llevadas a cabo en los vehículos se ajustan al Reglamento General de Vehículos y a la normativa vigente en materia de reformas de vehículos. El encargado de realizar la verificación de los vehículos en la FGA es el responsable técnico de la Federación que, tras la inspección, determina que el vehículo y las reformas se ajustan al contenido del certificado de taller y a la normativa FIA y al Manual de Reformas. El precio del certificado emitido por la FGA asciende a 150€ y se expide a los propietarios de vehículos que compitan en campeonatos o certámenes gallegos y para las ITV de Galicia (folio 127).

Sin embargo, que la FGA no es la única Federación Autonómica que emite certificados de conformidad o un certificado similar por el que cobran a los propietarios de los vehículos y que son necesarios para pasar la ITV (folios 198-199).

En cuanto al precio del CDCT, es fijado por la RFEDA, e incluye tanto gastos técnicos como administrativos de la inspección del vehículo (folio 30); su importe fue calculado por el Departamento Financiero de la Federación, tomando en consideración los costes operativos y logísticos necesarios para su expedición (folio 97).

La RFEDA distingue tres situaciones, si bien el coste de la verificación es igual en todas ellas (folio 111): aquellas verificaciones llevadas a cabo por el taller BMR en Madrid y un radio de 200km; aquéllas realizadas en otras áreas geográficas mediante la designación de delegados o entidades colaboradoras; y aquéllas realizadas mediante personal itinerante de BMR.

El precio del servicio completo de verificación de un vehículo y de expedición de un CDCT por la RFEDA asciende a 400€ más I.V.A. (472€) independientemente del lugar geográfico donde se lleve a cabo la verificación del vehículo, *e incluye la mano de obra, una parte proporcional de los costes fijos, el beneficio de la RFEDA y de BMR y un remanente*. En el caso de la FGA, *ésta declara que el precio que cobra por el CDCT asciende a 150€ e incluye la comprobación, verificación y certificación por el responsable técnico de la Federación, y el coste administrativo de la emisión y envío al interesado, sin obtener ningún beneficio por estas gestiones* (folio 127).

BMR es el encargado de cobrar a los clientes por la verificación de cada vehículo el coste del servicio, y abona a la RFEDA la cantidad de [CONFIDENCIAL] en concepto de beneficios por cada CDCT que expida, realizándose mensualmente la facturación por la RFEDA a BMR. Los [CONFIDENCIAL] fijos por certificado abonados a la RFEDA se destinan a retribuir a los ingenieros que firman el CDCT. BMR, por su parte, recibe como beneficio fijo por vehículo [CONFIDENCIAL], para cubrir su riesgo empresarial y el pago de impuestos (folio 97). En el caso de que la verificación del vehículo la lleve a cabo una entidad colaboradora, ésta percibirá [CONFIDENCIAL] por vehículo.

Las verificaciones también podrán llevarse a cabo en las instalaciones que designen los clientes siempre que reúnan las condiciones técnicas adecuadas, y lleguen a un acuerdo con BMR, o con sus delegados o colaboradores a estos efectos. En estos casos, el precio del CDCT seguirá siendo el mismo, si bien BMR o la delegada tendrán derecho a fijar una cantidad en concepto de compensación por los costes del desplazamiento.

El coste total de 400€ *incluye, además de los beneficios para la RFEDA y BMR, el coste de la mano de obra, dietas y alojamiento (cuando se trata de personal de BMR itinerante para áreas geográficas distintas de Madrid) y un coste fijo estimado por vehículo, calculado como la parte proporcional de los costes fijos anuales en los que incurre BMR para la gestión integral del proceso de verificación técnica de vehículos, que incluyen costes administrativos, seguros, etc.*

En el coste del CDCT para las verificaciones realizadas en Madrid y para las realizadas por personal itinerante se incluye una partida denominada “Remanente para gastos e imprevistos”, que asciende a [CONFIDENCIAL], respectivamente, que se destina a cubrir gastos de viajes, entre otros (folio 97).

Las partes acuerdan en el contrato que los importes que se generen por este concepto se repartirán entre ellas anualmente al cincuenta por ciento (folio 62 CONFIDENCIAL).

El Departamento Financiero de la RFEDA estimó en 2011 un volumen de verificación de 500 vehículos anuales y [CONFIDENCIAL] anuales de costes, lo que resultaba en un coste fijo de [CONFIDENCIAL] por coche

verificado, que se tiene en cuenta a la hora de calcular el coste del CDCT (folios 97 y 111).

La RFEDA reconoce un error de estimación en el número de vehículos verificados al año, *quedando la cifra real muy por debajo de aquélla, superando apenas los 100 certificados expedidos en cada uno de los últimos dos años (240 en total) lo que implica una estimación a la baja en el coste del certificado y la consiguiente reducción del volumen de facturación* (folios 97 y 153).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Son de aplicación en este Expediente Sancionador el Artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que en su Apartado 1 prohíbe *“la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional”*; y/o el Artículo 1 de la misma Ley, que en su Apartado 1 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”*.

La declaración de una infracción del referido artículo 2 exige acreditar la simultaneidad de dos elementos: (1) la posición de dominio en el mercado por parte de una empresa y (2) su uso *abusivo* de esa posición. En consecuencia, si no se cumple alguno de los dos requisitos no puede valorarse la conducta como un abuso de posición de dominio en el mercado.

Por lo que atañe a la estructura del segmento mercantil que nos ocupa, es un hecho incuestionable que la RFEDA es la única entidad habilitada para expedir el CDCT *en todo el territorio del Estado español*; otras entidades, como FGA, en el mejor de los casos únicamente podrían hacerlo en el ámbito de su respectiva Comunidad Autónoma. En consecuencia, *por lo que respecta al mercado nacional* la RFEDA ostenta una posición de dominio en la expedición del CDCT.

Queda por dilucidar si, como pretende la demandante, (1) la RFEDA ha hecho un uso *abusivo* de esa posición de dominio (infracción del Artículo 2 de la LDC), y/o si de los hechos analizados puede deducirse que la elección e imposición de BMR por parte la RFEDA *“tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia [...]”* debido a la *“imposición de precios no equitativos”* [infracción del Artículo 1, Apartado a) de la LDC].

En tal sentido, la FGA manifiesta en su denuncia lo siguiente (folios 1 a 6 y 124 a 129):

[...] Entendemos que la conducta llevada a cabo por la RFEDA, consistente en la obligación impuesta a los solicitantes del certificado de conformidad para la ITV de vehículos de competición matriculado, de contratar su gestión de forma exclusiva con BM Racing S.L., sin que se admita la tramitación por ninguna otra consultora técnica, es constitutiva de un abuso de posición dominante prohibida por el artículo 2 apartados 1 y 2 c) de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia [...]

[...] tenemos que manifestar, que en ningún caso puede llevarse a cabo esta concesión de la RFEDA a favor de la empresa BM Racing S.L., porque entendemos sería desproporcionado, y sus efectos restringen la competencia y benefician a una empresa privada, sin ninguna justificación [...]

“[...] la imposición a los propietarios de vehículos de competición matriculados de contratar con una única empresa, es susceptible de restringir la competencia ya que, en principio, tiene efectos excluyentes con respecto al resto de empresas que compiten en el mercado de empresas consultoras-técnicas para la homologación de vehículos de competición, y limita la capacidad de los propietarios de vehículos de competición matriculados, a la hora de poder elegir aquellas compañías que a igualdad de prestaciones, les ofrezcan condiciones más ventajosas en la tramitación técnica del certificado de conformidad ante la RFEDA [...]

[...] a la vista de los hechos podría tratarse incluso de una de las conductas prohibidas por el artículo 1 apartado a) en tanto en cuanto se impone de forma directa un precio [...]

Sin embargo, la Dirección de Competencia concluye que de su valoración de los hechos probados no se aprecia infracción alguna de los artículos 1 y/o 2 de la LDC, y en consecuencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, se propone la no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones. Esta SALA DE COMPETENCIA de la CNMC concuerda con la conclusión y la propuesta de la DC.

En primer lugar, es un hecho incuestionable que desde 2011 la RFEDA tiene firmado un contrato con BMR por el que la designa como empresa verificadora de los vehículos de competición que deseen obtener el CDCT, de forma que todo vehículo de competición que quiera obtener el certificado deberá solicitar antes una verificación del vehículo por parte de BMR o a través de empresas colaboradoras designadas por ella o delegados técnicos.

Ahora bien, la imposición de BMR como entidad verificadora no constituye una *condición inequitativa* en la prestación de servicios de verificación de automóviles puesto que la verificación de las reformas se exige a todos los propietarios de automóviles. Que se realice por la RFEDA

directamente o a través de BMR o una de sus colaboradoras no cambia su carácter de exigencia universal.

En segundo lugar, sobre la base de la información disponible tampoco hay indicios de aplicación de precios excesivos por la prestación de estos servicios por parte de la RFEDA. Ésta ha justificado que el coste del CDCT fue calculado por sus servicios técnicos en 2011, teniendo en cuenta el coste de la mano de obra, la parte proporcional de los costes fijos, los beneficios de la RFEDA y de BMR, y un remanente para las verificaciones realizadas en Madrid y para las realizadas por personal itinerante.

Si bien el precio del CDCT expedido por la RFEDA es superior al requerido por la FGA, los componentes del precio cobrado por la FGA no son equivalentes a los de la RFEDA, por lo que no se trata de costes comparables. Esto se observa, por ejemplo, en el hecho de que el coste de la RFEDA comprende el coste por servicios prestados por varios operadores, mientras que el coste del certificado de la FGA sólo incluye el del responsable técnico de dicha Federación.

En tercer lugar, la elección (e imposición) de BMR por parte de la RFEDA no tiene un efecto exclusionario relevante porque mediante ellas no puede extender su posición de dominio al sector de actividad de las empresas consultoras, homologadoras o talleres de reformas de vehículos, que serían el tipo de empresas que podrían prestar el servicio de verificaciones de vehículos de competición para la obtención del CDCT. Los operadores que podrían verse afectados por la decisión de RFEDA no tienen como actividad única, ni siquiera principal, la verificación de vehículos para la emisión del CDCT, ya que el reducido volumen de negocio de esta actividad (*240 CDCT emitidos desde 2011*) no permite dedicarse a ello en exclusiva.

En cuarto lugar, los criterios en los que está basada la selección de las empresas colaboradoras son razonables teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a prestar. Son criterios objetivos, proporcionados y *no discriminatorios*, no debiendo desalentar a potenciales oferentes del servicio ya que *cualquier operador que los cumpla podría actuar como delegado técnico previa firma del contrato de delegación, de manera que la actividad de verificación no queda cerrada a la competencia*.

Por último, no se aprecia restricción de la competencia derivada del contrato entre la RFEDA y la empresa verificadora BMR, ni del contrato entre BMR y las empresas colaboradoras. En este sentido, conviene desgranar la naturaleza económica de esos contratos:

(1) Están motivados por (i) la insuficiencia de medios materiales y personales por parte de RFEDA y BMR, (ii) la complejidad del procedimiento de verificación, y (iii) la dispersa localización geográfica de sus clientes, por lo que ambos operadores deben delegar sus funciones en otras empresas.

(2) Cualquier operador que cumpla los criterios técnicos estipulados (que como ya se ha indicado son objetivos, proporcionados y no discriminatorios) puede actuar como delegado previa firma del contrato de delegación, de manera que la actividad de verificación no queda cerrada a la competencia; y

(3) Ambos contratos tienen una duración limitada en el tiempo: 3 años, prorrogables en uno, en el caso del contrato entre la RFEDA y BMR, y 2 años para el suscrito por BMR y cada colaboradora.

En consecuencia, a juicio de esta SALA DE COMPETENCIA no existen indicios de que la imposición a los propietarios de vehículos de competición matriculados, por parte de la RFEDA, de contratar con una única empresa, BMR, o con sus delegados técnicos, la tramitación de certificados de conformidad de vehículos de competición constituye una infracción de las consideradas en los artículos 1 y/o 2 LDC.

Ahora bien, ello no obsta para que la Administración, que ha decidido delegar en la RFEDA la gestión de la emisión de certificados que ella misma exige, vele porque los procedimientos con los que lleva a cabo su tarea sean diseñados de la forma más respetuosa posible con la libre competencia de los mercados, y contribuya a que la misma se vea reforzada y estimulada.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, esta **SALA DE COMPETENCIA** de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en la Sesión Plenaria del día 27 de marzo de 2014.

HA RESUELTO

ÚNICO.- Declarar la no incoación de procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, por cuanto de las conductas de la Real Federación Española de Automovilismo examinadas en este Expediente no se aprecian indicios de infracción de los Artículos 1 y/o 2 de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, 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 fehacientemente a las partes interesadas, haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en esta vía previa administrativa, pudiendo hacerlo en el plazo de DOS MESES, contados desde el siguiente día al de su notificación, ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, la Audiencia Nacional.