

RESOLUCIÓN

(Expediente Sancionador S/0457/13 General Motors España S.L.U.)

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 12 de Junio de 2014.

LA SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición ut supra, ha dictado **RESOLUCIÓN** en el Expediente Sancionador S/0457/13 General Motors España S.L.U., instruido por la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia, hoy extinta.

Han sido Ponentes los Consejeros, Don Fernando Torremocha y García-Sáenz y Don Benigno Valdés Díaz.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El día 13 de Enero del 2013 tuvo entrada en la hoy extinta Comisión Nacional de la Competencia un **escrito de denuncia de ANRAO** (Asociación Nacional de Reparadores Autorizados y Agentes Comerciales Opel) contra **GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U.** *“por supuestas conductas prohibidas por la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, derivadas de las condiciones establecidas por GENERAL MOTORS a sus servicios de reparación, como consecuencia de la reestructuración de la red oficial Opel”* (folios 1 a 430).

En consecuencia, la Dirección de Investigación, hoy extinta, abrió una **información reservada S/0457/13**, a fin de determinar si existían indicios de infracción.

SEGUNDO.- La Dirección de Investigación, el día 11 de Febrero del 2013, **solicitó información** a GENERAL MOTORS ESPAÑA *“sobre el tamaño y*

composición de su red de distribución y servicios postventa; así como de las condiciones en las que Opel distribuía recambios originales a su red oficial” (folios 437 a 441). El día 28 de Febrero se recibió el escrito de contestación al requerimiento (folios 449 a 1337).

Al objeto de aclarar algunas cuestiones derivadas de la contestación, la Dirección de Investigación con fecha 12 de Abril del 2013 realizó una **nueva solicitud de información** (folios 1351 a 1354) que fue cumplimentada el día 30 de Abril (folios 1362 a 1386).

TERCERO.- La Dirección de Investigación, el día 14 de Mayo del 2013, **acordó la incoación de expediente sancionador** contra GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U., *“por la existencia de indicios de una supuesta infracción del Artículo 1 de la LDC, derivada de la inclusión en sus contratos con concesionarios y reparadores autorizados relativos a servicios postventa de elementos que pueden limitar injustificadamente la competencia en el aprovisionamiento de piezas de recambio. Y en particular estas prácticas investigadas consistían, entre otras, en:*

- *La habilitación a GENERAL MOTORS para imponer a concesionarios y reparadores autorizados un valor mínimo de las compras de recambios suministrados.*
- *Las obligaciones por parte de los concesionarios y reparadores autorizados de provisión de información a GENERAL MOTORS sobre el valor de las compras de recambio a GENERAL MOTORS y a terceros (sic).*
- *La posibilidad de rescisión anticipada del contrato de GENERAL MOTORS con concesionarios y reparadores autorizados por incumplimiento de las obligaciones de valor mínimo de compra de recambios suministrados por GENERAL MOTORS”.*

CUARTO.- La Dirección de Investigación, en el mismo acuerdo de incoación de Expediente Sancionador, declaró a ANRAO **parte interesada en el expediente.**

QUINTO.- La Dirección de Investigación, el día 19 de Septiembre, de conformidad con lo prevenido en el Artículo 50.3 de la Ley 15/2007 formuló **PLIEGO DE CONCRECIÓN DE HECHOS** (folios 2191 a 2206) que fue notificado a las partes (folios 2207 a 2222 y 2223 a 2238 respectivamente).

SEXTO.- ANRAO el día 4 de Octubre del 2013 presentó escrito de alegaciones al Pliego de Concreción de Hechos (folios 2245 a 2246)

SÉPTIMO.- En la notificación a GENERAL MOTORS se solicitó **información relativa al volumen de negocios consolidados** de esta empresa y sus filiales en España para el ejercicio 2012 y para los años 2003 a 2012 en lo que hacía

referencia al suministro de recambios de vehículos de motor, ambas informaciones previas a la aplicación del IVA y otros impuestos relacionados.

GENERAL MOTORS con fecha 22 de Octubre del 2013 presentó **alegaciones** al Pliego de Concreción de Hechos, así como respuesta al requerimiento de información efectuado (folios 2248 a 2379).

Conjuntamente con el escrito de alegaciones, GENERAL MOTORS solicitaba el **inicio de procedimiento de terminación convencional** (folios 2380 a 2382) proponiendo una serie de **compromisos**.

Con fecha 14 de Noviembre del 2013 GENERAL MOTORS presentó **nuevas alegaciones**, en orden a aclarar algunas de las afirmaciones vertidas por ANRAO en su escrito de alegaciones; así como aclarar ciertas dudas que podrían derivarse de la propuesta de compromisos (folios 2383 a 2449).

El día 25 de Febrero del 2014 presentó **nuevos compromisos** (folios 2450 a 2461), cuyo texto fue completado el día 26 de Febrero (folios 2462 a 2466).

OCTAVO.- La Dirección de Competencia el día 28 de Febrero del 2014 **acordó** el inicio de actuaciones tendentes a la terminación convencional del expediente sancionador S/0457/13 General Motors España S.L.U., (folios 2467 a 2468) que fue notificado a las partes interesadas (folios 2469 a 2472 y 2473 a 2474 respectivamente).

Y ese mismo día 4 de Marzo del 2014, la Dirección de Competencia de conformidad con lo prevenido en el Artículo 39.2 del Reglamento de Defensa de la Competencia, elevó al Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para su conocimiento, la propuesta de compromisos remitida por GENERAL MOTORS (folios 2477 a 2485).

NOVENO.- ANRAO con fecha 17 de Marzo presentó escrito de alegaciones a la propuesta de compromisos presentada por GENERAL MOTORS (folios 2486 a 2495).

Y el día 23 de Abril del 2014 GENERAL MOTORS presentó alegaciones al escrito de ANRAO y **aportó una nueva Propuesta de Compromisos** (folios 2497 a 2515).

DÉCIMO.- La Dirección de Competencia el día 24 de Abril elevó al Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la Propuesta de Compromisos **finales** (folios 2516 a 2523).

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- Son partes en este expediente sancionador:

1º como denunciante la *ASOCIACIÓN NACIONAL DE REPARADORES AUTORIZADOS Y AGENTES COMERCIALES OPEL (ANRAO)* creada para representar, gestionar y fomentar los intereses profesionales, generales y comunes, de todos los reparadores autorizados y agentes autorizados Opel ante GENERAL MOTORS y terceros. Según datos aportados por la propia asociación, en Enero del 2013 pertenecían a la misma 245 miembros.

2º como denunciada *GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U.*, filial de General Motors Company y cuya actividad comercial en España se encuentra centrada en la fabricación y comercialización de turismos y vehículos comerciales de la marca Opel, así como de sus piezas de recambio.

SEGUNDO.- El mercado de producto afectado por las conductas objeto de análisis en el presente expediente es el de suministro de piezas de repuesto de vehículos de motor, elemento fundamental en las actividades de prestación de servicios postventa, ya que los recambios constituyen un amplio porcentaje del coste medio de una reparación.

Tal y como recoge el párrafo 15 de las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor¹, la distribución de recambios se caracteriza por dar lugar a un mercado específico para cada marca.

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 demanda, no suelen ser sustitutivas las piezas de recambio destinadas a otras marcas de vehículos de motor.

Asimismo, desde el punto de vista de la oferta, la sustituibilidad es limitada, en la medida en que un fabricante y suministrador de piezas de recambio de otras marcas no puede comenzar de forma suficientemente inmediata a distribuir piezas de recambio de una marca específica, dado que es necesario hacer inversiones y adaptaciones significativas para ajustarse a las prescripciones técnicas establecidas.

¹ Estas Directrices se publicaron conjuntamente con la entrada en vigor del Reglamento (UE) n°461/2010 de la Comisión, 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.

En este mercado de suministro de piezas de recambio de una marca, la oferta se configura mediante el suministro de piezas que llevan la marca del fabricante, los recambios suministrados por los proveedores de equipos originales (es decir, aquellos que se fabrican con arreglo a las especificaciones y normas de producción que el fabricante del vehículo de motor ha establecido para producir las piezas y equipos para el montaje del vehículo de motor de que se trate) y por otros operadores que suministran piezas de calidad equivalente.

El mercado de piezas de recambio originales se encuentra segmentado en dos tipos de piezas. Por un lado, se encontrarían aquellas en las que la oferta suministrada por el fabricante de los vehículos de motor se enfrenta a las piezas fabricadas por los suministradores de equipos originales, que las fabrican con su propia marca. Por otro lado, se encuentran las piezas denominadas 'cautivas', que son aquellas que por motivos de propiedad intelectual, así como derivados de su complejidad técnica son suministradas exclusivamente por el propio fabricante de los vehículo de motor.

A la hora de delimitar este mercado, se puede plantear la posibilidad de diferenciar entre el suministro de piezas de recambio originales y piezas de recambio de calidad equivalente, en la medida que una parte significativa de la demanda no las ve como sustitutivas, por motivos de fiabilidad e imagen de marca.

En todo caso, a los efectos del presente expediente no es necesario pronunciarse sobre esta cuestión, en la medida en que, incluso en el caso de que se incluyan las piezas de recambio de calidad equivalente para vehículos de motor de la marca Opel, la posición de GENERAL MOTORS como suministrador de estas piezas de recambio sigue siendo muy significativa.

Adicionalmente, también se puede dejar abierta la posibilidad de segmentar este mercado según la tipología de las piezas de recambio, en la medida que según aumenta la complejidad técnica de la pieza de recambio, más difícil es la posibilidad de que existan en el mercado piezas de calidad equivalente.

A la vista de lo anterior, el mercado de producto afectado por las conductas objeto de análisis en el presente expediente será el mercado de suministro de los recambios o piezas de repuesto, según tipología de recambio, para los vehículos de motor de la marca Opel, dejando abierta la posibilidad de la pertinencia de segmentaciones ulteriores en este mercado.

TERCERO.- *El mercado geográfico*, de acuerdo con la información existente en el expediente, GENERAL MOTORS gestiona su red de distribución de repuestos a nivel nacional, ya que los servicios de reparación autorizados y los

concesionarios deben dirigirse a la propia GENERAL MOTORS en España para aprovisionarse de las piezas de repuesto originales del fabricante.

Asimismo, de acuerdo con la información aportada por GENERAL MOTORS, los reparadores independientes que desean adquirir recambios originales deben dirigirse a los reparadores autorizados Opel, sin que GENERAL MOTORS distribuya recambios fuera de su red oficial (folio 1364).

Además, hay que tener en cuenta que el suministro de piezas de recambio para los vehículos de motor de la marca Opel en España exige disponer de una red de distribución que permita gestionar de forma rápida, continua y eficiente las solicitudes y la entrega de las piezas de recambio demandadas por los talleres autorizados que reparan estos vehículos.

Por estos motivos, a los efectos del presente expediente, se considerará que el mercado de suministro de los recambios o piezas de repuesto para los vehículos de motor de la marca Opel es de ámbito nacional en España.

CUARTO.- Sentado lo anterior, la posición de GENERAL MOTORS en el mercado de suministro de recambios para los vehículos de motor de la marca Opel en España y según incontrovertibles datos es la siguiente:

- Es el quinto fabricante de vehículos de motor en España, con cuotas de matriculación que oscilan en la actualidad entre el 7% y el 8%.
- GENERAL MOTORS ha estimado su posición en el mercado de recambios a partir del parque actual de vehículos Opel en España. En este sentido, GENERAL MOTORS calcula que en el año 2012 se habían vendido recambios para vehículos de la marca Opel por valor aproximado de [XXX] millones de euros (folio 1365), representando los recambios originales vendidos por GENERAL MOTORS el [XXX]% del total del mercado de recambios para vehículos Opel, **que alcanzó en el año 2012 la cifra de [XXX] millones de euros** (folio 1365).
- Según GENERAL MOTORS del total adquirido por los servicios de reparación autorizados en el año 2012, alrededor de [XXX] millones de euros habrían sido posteriormente **revendidos** a talleres independientes (folio 1364).
- Adicionalmente y con base en los datos que los reparadores autorizados aportan a GENERAL MOTORS esta entidad considera que en 2012 aproximadamente el [XXX]% de los recambios que se utilizan por la red oficial Opel son vendidos directamente por GENERAL MOTORS (folio 2263), sin perjuicio de que esta cifra alcance el [XXX]% para aquella parte

de la red de talleres autorizados que se relaciona directamente con GENERAL MOTORS (folio 2263). Ambas cifras alcanzarían un valor más alto si se tuviesen en cuenta las ventas indirectas a través de otros reparadores autorizados.

Por consiguiente, los **HECHOS** que configuran estructuralmente la conducta imputada (reparadores autorizados en al red Opel) a partir del mes de Agosto del 2013 son los siguientes: **1º Obligaciones de compra mínima; 2º Obligaciones de información; 3º Posibilidad de rescisión anticipada del contrato.**

QUINTO.- La propuesta definitiva de compromisos presentada el 23 de Abril del 2014 por GENERAL MOTORS (folios 2502 a 2508) recoge una serie de actuaciones que, según la parte proponente, introducen *“aclaraciones o modificaciones a las cláusulas controvertidas”* que se comunicarán a los concesionarios y reparadores autorizados mediante una **Circular Informativa** *“en la que se recogerá textualmente la Parte Dispositiva de la Resolución de la CNMC en la que describa el contenido de los compromisos que se recogen a continuación”* (folio 2502).

Item más, incluirá en dicha Circular *“los datos de las personas de los equipos de trabajo de GM que estarán a disposición de los Ras y los concesionarios para aclarar detalles o dudas que les puedan surgir al respecto”* (folio 2502).

En relación con las cláusulas controvertidas GENERAL MOTORS propone los siguientes **compromisos**:

- **Obligación de compra mínima** (folios 2509 a 2512).
- **Obligación de información** (folio 2512).
- **Cláusula de rescisión anticipada del contrato** (folio 2513).
- **Información a la Dirección de Competencia – seguimiento de los compromisos** (folio 2513).

SEXTO.- ANRAO presentó alegaciones a la Propuesta de Compromisos presentada por GENERAL MOTORS (folios 2486 a 2492), que en síntesis según manifiesta *“no resuelven adecuadamente los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente sancionador”* (folio 2487).

SÉPTIMO.- La Dirección de Competencia considera que los compromisos presentados por GENERAL MOTORS *“resuelven los potenciales efectos restrictivos que pudieran derivarse de las conductas investigadas en este expediente sancionador y garantizan el interés público”*.

“En particular, con estos compromisos se elimina la incertidumbre de los concesionarios y reparadores autorizados de la red oficial Opel de cuál puede ser el alcance de la obligación de compra mínima de piezas de recambio a GENERAL MOTORS, obligación que se limita a los mercados de suministro de piezas de recambio para vehículos Opel cubiertos por la exención del Reglamento (UE) 330/2010”.

“Además, se limitan los mecanismos (suministro de información, rescisión anticipada) que acentúan el efecto disuasorio que generaba esta obligación de compra mínima”.

Y en todo caso, es de resaltar que la Dirección de Competencia no ha tenido conocimiento de que esta obligación de compra mínima se haya aplicado hasta la fecha, por lo que a los efectos del presente expediente no es posible acreditar que las cláusulas controvertidas hayan tenido efectos irreversibles significativos sobre la competencia efectiva”.

OCTAVO.- Por todo ello, la Dirección de Competencia eleva a esta Sala de Competencia ***Propuesta de Terminación Convencional*** de este expediente sancionador, de conformidad a lo prevenido en el Artículo 52 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y del concordante Artículo 39 del Reglamento de Defensa de la Competencia.

La Dirección de Competencia llega a tal ***conclusión y propuesta*** tras un examen pormenorizado de los compromisos presentados y a la luz de las alegaciones de ANRAO.

1º Obligación de compra mínima.- Según la propuesta de compromisos presentada por GENERAL MOTORS el 23 de abril de 2014, los nuevos contratos de red oficial Opel (tanto los de concesionario como los de reparador autorizado) establecerán una obligación de compra mínima limitada al 40% de las necesidades totales anuales de recambios de “Tipo A”, entendiéndose por “Tipo A”, las familias de recambios en los que la cuota de GENERAL MOTORS no exceda del 30% en el mercado nacional de suministro de estos recambios para la reparación de vehículos Opel.

Debe tenerse en cuenta antes de proceder a la valoración de este compromiso, que el Reglamento de exención (CE) 1400/2002 fue objeto de reforma a través del 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.

El nuevo marco normativo remite, en lo relativo a acuerdos verticales relacionados con los servicios postventa al Reglamento (UE) nº 330/2010, por lo que es de aplicación, en el marco del presente expediente, las disposiciones relativas a aquellos acuerdos que quedan exentos de la aplicación del artículo 101.3 del TFUE, según el citado Reglamento.

Por ello, a efectos de analizar el alcance del compromiso de compra mínima establecido por GENERAL MOTORS en sus compromisos definitivos, debe tenerse en cuenta que queda exenta de la aplicación del artículo 1 de la LDC toda obligación de compra mínima en aquellos mercados afectados por las conductas en los que GENERAL MOTORS no exceda del 30% de cuota.

ANRAO manifestaba en su escrito de alegaciones que la cuota de mercado afectada por la obligación de compra mínima debía ser calculada de acuerdo con la totalidad de piezas de recambio Opel que la red oficial utiliza en sus servicios de reparación y mantenimiento.

Sin embargo, esta Dirección de Competencia no puede estar de acuerdo con lo manifestado por la denunciante.

Tal y como se ha expuesto en el apartado dedicado al mercado de producto, cabe la posibilidad de realizar una distinción según las familias de piezas de recambio en la medida que según aumenta la complejidad técnica de la pieza de recambio, más difícil es la posibilidad de que existan en el mercado piezas de calidad equivalente.

Esta misma distinción se infiere del escrito de alegaciones presentado por ANRAO, donde se distingue entre piezas de “Tipo C” (cautivas), piezas de “Tipo B” (aquellas en las que GENERAL MOTORS tiene una cuota en el mercado español superior al 30%) y piezas de “Tipo A” que, según la propia denunciante *“son aquellas que tienen un alto movimiento o rotación en el servicio postventa, siendo, a su vez aquellas que más presencia tienen en los mercados paralelos. Por regla general, presentan en dicho mercado paralelo precios altamente competitivos”* (folio 2488).

En definitiva, a efectos del presente expediente, procede una delimitación del mercado de producto según las familias de piezas de recambio y no puede exigirse a GENERAL MOTORS renunciar a la exención que le otorga la normativa comunitaria exige para este tipo de acuerdos en los mercados donde su cuota de mercado es inferior al 30%.

Adicionalmente, la obligación de compra mínima únicamente se limita al 40% de las necesidades totales de piezas de “Tipo A”, lo que permite a los miembros de la red oficial aprovisionarse de forma significativa de terceros y elimina la restricción a la competencia identificada en el PCH, al eliminarse la

incertidumbre de hasta dónde puede llegar esta obligación de compra mínima, teniendo en cuenta además que hasta el momento esta obligación de compra mínima no ha sido aplicada por GENERAL MOTORS.

A juicio de esta Dirección de Competencia no parece adecuado afirmar que GENERAL MOTORS puede libremente cambiar el listado de familias de repuesto de “Tipo A”, que se aporta como anexo a la propuesta de compromisos, unilateral y libremente.

De acuerdo con los compromisos presentados, GENERAL MOTORS calculará su cuota de mercado sobre la base de sus mejores estimaciones y la información pública disponible y la comunicará a su red oficial con una antelación mínima de dos meses antes de su entrada en vigor.

Sobre esta base, ANRAO tendrá los elementos necesarios y el margen temporal suficiente como para valorar si el cálculo realizado por GENERAL MOTORS se ajusta a los datos de mercado que la denunciante conoce como asociación representativa de los reparadores oficiales Opel, por lo que, en caso de discrepancia, ANRAO puede solicitar a GENERAL MOTORS las aclaraciones que estime necesarias en relación con la metodología de cálculo, así como poner en conocimiento de la CNMC sus discrepancias con los cálculos de GENERAL MOTORS.

Es más, ANRAO ha conocido la lista de piezas de repuesto de “Tipo A” incluidas por GENERAL MOTORS en su propuesta de compromisos como Anexo A y no ha manifestado su disconformidad con el cálculo presentado por la entidad, sino con lo que pueda hacer en el futuro de cara a las modificaciones que del citado Anexo pudieran hacerse.

La base de cálculo, por otra parte, va a ser conocida tanto por los concesionarios como por los reparadores autorizados, ya que GENERAL MOTORS basa sus estimaciones sobre la base de los datos aportados por su red oficial, de acuerdo con lo establecido en el compromiso II, por lo que no puede interpretarse que la fórmula de cálculo de cuota en cada familia de repuestos vaya a ser discrecional, como parece inferirse de las alegaciones de ANRAO.

Esta Dirección de Competencia considera, asimismo, que con la última versión de compromisos presentada por GENERAL MOTORS se establecen los plazos y términos en los que se expondrá a la red oficial las modificaciones y obligaciones de compra, por lo que queda resuelta la última de las alegaciones presentadas por ANRAO en relación con la necesidad de información a la red oficial Opel.

El hecho de que además se establezcan mecanismos de negociación bilateral que permiten actualizar tanto a la alta como a la baja los volúmenes de

compra mínima para ajustarlos a la capacidad de reparación del concesionario o reparador autorizado, habilitan a que la obligación de compra mínima establecida en los compromisos pueda graduarse según las circunstancias que el operador de la red oficial pueda tener en cada momento, hecho con el que la denunciante también se mostraba de acuerdo en sus alegaciones.

2º Obligación de información.- la Dirección de Competencia considera el compromiso presentado por GENERAL MOTORS en relación con las cláusulas 12.1 y 12.5 de los contratos de concesión y 12.1 y 12.4 de los contratos con los reparadores autorizados resuelven los problemas identificados en el PCH y por ANRAO en su escrito de alegaciones a la primera propuesta de compromisos presentada por GENERAL MOTORS.

En efecto, la información a suministrar se limita únicamente a las piezas de recambio de “Tipo A” y en ningún caso contendrá la identidad de terceros proveedores. Además, únicamente deberá facilitarse una vez al año.

El uso que GENERAL MOTORS puede hacer de la misma también aparece tasado en los compromisos y queda limitado a actualizar las estimaciones de cuota de mercado, valorar posibles acciones promocionales y evitar que el volumen de compras mínimo establecido anualmente exceda el 40% de las necesidades totales de compra para un miembro de la red.

Con ello, se elimina el riesgo identificado en el PCH relativo al uso que GENERAL MOTORS pudiera hacer de las obligaciones de información que su red acepta por contrato.

3º Cláusula de rescisión anticipada.- En el punto tercero de la propuesta definitiva de compromisos, GENERAL MOTORS se compromete a no aplicar la cláusula de rescisión del contrato atendiendo al eventual incumplimiento por parte de un miembro de su red oficial de las obligaciones de compra mínima.

Por ello, esta Dirección de Competencia considera que los riesgos en relación con el uso que GENERAL MOTORS pudiera hacer de la misma se disipan a la luz del mismo, en la medida en que el incumplimiento de la obligación de compra mínima no habilita por sí mismo a GENERAL MOTORS para rescindir el contrato.

4º Compromiso de información a la red oficial.- GENERAL MOTORS también incluye dentro de su propuesta de compromisos la obligación de informar a la red oficial de la resolución que, en su caso, adopte la CNMC, así como de los compromisos adoptados.

Además, la circular informará específicamente de la nueva obligación de compra mínima establecida contractualmente, de acuerdo con el compromiso 4 (folio 2513).

En efecto, en la parte introductoria del escrito de compromisos presentado por GENERAL MOTORS el 23 de abril de 2014, se dispone que en el plazo máximo de 20 días desde la adopción de la resolución de la CNMC se remitirá circular a todos los miembros de la red oficial en la que, además de los datos señalados en el párrafo anterior se indicará las personas a las que los miembros de la red Opel pueden dirigirse para aclarar las dudas que se susciten (folio 2509).

Ello permite el conocimiento por parte de la red de la existencia de una serie de cláusulas contractuales que resultan controvertidas a efectos de la normativa de defensa de la competencia y la adopción por parte de GENERAL MOTORS de las medidas correctoras necesarias para evitar una vulneración de la citada normativa.

Con ello, además, se resuelve una de las principales dudas manifestadas por ANRAO, que no era otra que los riesgos que podían derivarse del desconocimiento por parte de los concesionarios y reparadores autorizados Opel de esta terminación convencional y, en particular, de la inaplicabilidad de las cláusulas 17.3.2 de los contratos de reparador autorizado y 18.3.2 de los contratos de concesionario relativas a la rescisión contractual por el mero incumplimiento de la obligación de compra mínima establecida en esos mismos contratos.

5º Compromiso de información a la Dirección de Competencia.- Para facilitar la vigilancia de los compromisos propuestos, GENERAL MOTORS se compromete a comunicar a la Dirección de Competencia las circulares que remita a los miembros de su red oficial informando del alcance de la presente terminación convencional del expediente sancionador de referencia, así como de las modificaciones que pudieran afectar al listado de familias de piezas de repuesto afectado por el compromiso de compra mínima (Anexo A de la Propuesta de compromisos).

El plazo ofrecido es de tres años, aunque la parte considera que el mismo puede ser ampliado por la Dirección de Competencia si esta lo considera necesario.

A juicio de esta Dirección, el compromiso de información es adecuado, en la medida en que se tiene conocimiento simultáneo del tipo de información que la red oficial Opel va a recibir en relación con el alcance de las cláusulas contractuales y evita que GENERAL MOTORS pudiera incurrir en omisiones que

impidieran a los miembros de su red oficial conocer el alcance exacto de los compromisos.

Adicionalmente, el hecho de conocer las modificaciones de las familias de recambios y piezas de repuesto contenidas en el Anexo A de la propuesta de compromisos durante un periodo de, al menos tres años, permite verificar que la fórmula utilizada por GENERAL MOTORS es acorde con la propuesta de compromisos y que la red oficial es concedora del alcance exacto de la obligación de compra mínima establecida en los contratos de concesión y de reparador autorizado.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su **ARTÍCULO 52 Terminación convencional:**

- 1. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (hoy Sala de Competencia) a propuesta de la Dirección de Investigación (hoy Dirección de Competencia) **podrá** resolver la terminación del procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas prohibidas cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público.*
- 2. Los compromisos serán vinculantes y surtirán plenos efectos una vez incorporados a la resolución que ponga fin al procedimiento y*
- 3. La terminación del procedimiento en los términos establecidos en este artículo no podrá acordarse una vez elevado el informe propuesta previsto en el artículo 50.4”.*

El Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, dispone en su **ARTÍCULO 39 Terminación convencional de los procedimientos sancionadores:**

- 1. De conformidad con el artículo 52 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, en cualquier momento del procedimiento previo a la elevación del informe propuesta previsto en el artículo 50.4 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, la Dirección de Investigación podrá acordar, a propuesta de los presuntos autores de las conductas prohibidas, el inicio de las actuaciones tendentes a la terminación convencional de un procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas prohibidas. Este acuerdo de inicio de la terminación convencional será notificado a los interesados, indicándose si*

queda suspendido el cómputo del plazo máximo del procedimiento hasta la conclusión de la terminación convencional.

- 2. Los presuntos infractores presentarán su propuesta de compromisos ante la Dirección de Investigación en el plazo que ésta fije en el acuerdo de iniciación de la terminación convencional, que no podrá ser superior a tres meses. Dicha propuesta será trasladada al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia para su conocimiento.*
- 3. Si los presuntos infractores no presentaran los compromisos en el plazo señalado se les tendrá por desistidos de su petición de terminación convencional, continuándose la tramitación del procedimiento sancionador. Asimismo, se entenderá que los presuntos infractores desisten de su petición si, una vez presentados los compromisos ante la Dirección de Investigación y habiendo considerado ésta que los mismos no resuelven adecuadamente los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente **o no garantizan suficientemente el interés público**, los presuntos infractores no presentaran, en el plazo establecido a tal efecto por la Dirección de Investigación, nuevos compromisos que, a juicio de ésta, resuelvan los problemas detectados.*
- 4. La propuesta de compromisos será remitida por la Dirección de Investigación a los demás interesados con el fin de que puedan aducir, en el plazo que se señale, cuantas alegaciones crean convenientes.*
- 5. La Dirección de Investigación elevará al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia la propuesta de terminación convencional para su adopción e incorporación a la resolución que ponga fin al procedimiento. Recibida la propuesta de terminación convencional y, en su caso, informada la Comisión Europea de acuerdo con lo previsto en el Artículo 11.4 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de Diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia **podrá:** **a)** Resolver el expediente sancionador por terminación convencional, estimando adecuados los compromisos presentados; **b)** Resolver que los compromisos presentados no resuelven adecuadamente los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente **o no garantizan suficientemente el interés público**, en cuyo caso, podrá conceder un plazo para que los presuntos infractores presenten ante el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia nuevos compromisos que resuelvan los problemas detectados. Si, transcurrido este plazo, los presuntos infractores no hubieran presentado nuevos compromisos, se les tendrá por desistidos de su petición y el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia instará*

a la Dirección de Investigación la continuidad del procedimiento sancionador.

6. La resolución que ponga fin al procedimiento mediante la terminación convencional establecerá como contenido mínimo: **a)** la identificación de las partes que resulten obligadas por los compromisos; **b)** el ámbito personal, territorial y temporal de los compromisos; **c)** el objeto de los compromisos y su alcance; y **d)** el régimen de vigilancia del cumplimiento de los compromisos.
7. El incumplimiento de la resolución que ponga fin al procedimiento mediante la terminación convencional tendrá la consideración de infracción muy grave de acuerdo con lo establecido en el artículo 62.4.c) de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, pudiendo determinar, asimismo, la imposición de multas coercitivas de acuerdo con lo establecido en el artículo 67 de la Ley de Defensa de la Competencia y en el artículo 21 del presente Reglamento, así como, en su caso, la apertura de un expediente sancionador por infracción de los artículos 1, 2 ó 3 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio”.

El Reglamento (UE) 330/2010 de la Comisión dispone en su **ARTÍCULO 2 Exención** que **1. Con arreglo al artículo 101, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento y sin perjuicio de las disposiciones del presente Reglamento, se declara que el Artículo 101, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento no se aplicará a los acuerdos verticales. Esta exención se aplicará en la medida en que tales acuerdos contengan “restricciones verticales”.**

Ello, en todo caso, sin hacer olvido de la tajante afirmación de la Dirección de Competencia que conforma el Hecho Probado Séptimo **in fine**.

SEGUNDO.- Por todo ello y en aplicación de lo prevenido en el Artículo 52 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y en el concordante Artículo 39 del Real Decreto 261/2008 por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, esta **SALA DE COMPETENCIA** asume la Propuesta de Terminación Convencional de este Expediente Sancionador S/0457/13 General Motors España S.L.U., que le eleva la Dirección de Competencia y, obviamente, la Propuesta de Compromisos que como Anexo le acompaña.

ANEXO que formará parte integrante de esta Resolución a todos los efectos y consecuencias.

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 12 de Junio de 2014

HA RESUELTO

PRIMERO.- Declarar y aprobar la Terminación Convencional de este Expediente Sancionador S/0457/13 GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U., al estimar adecuados, suficientes y vinculantes a todas las partes interesadas, los compromisos presentados por GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U., concretados pormenorizadamente en el ANEXO que se acompaña con esta Resolución, como parte integrante de la misma.

SEGUNDO.- GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U., y la ASOCIACION NACIONAL DE REPARADORES AUTORIZADOS Y AGENTES COMERCIALES DE OPEL (ANRO) vienen obligados al cumplimiento, fiel y puntual, de los Compromisos presentados, que conforman el ANEXO.

Su incumplimiento tendrá la consideración y calificación de infracción muy grave ex Artículo 62.4.c) de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y de su concordante Artículo 39.7 del Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

TERCERO.- Intimar a la Dirección de Competencia, de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la vigilancia de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese fehacientemente a las partes interesadas, haciéndoseles saber que contra la misma 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.

ANEJO: COMPROMISOS GENERAL MOTORS DE 23 DE ABRIL DE 2014

“Al amparo de los artículos 52 de la LDC y 39 del Reglamento de Defensa de la Competencia, GM propone introducir las siguientes aclaraciones o modificaciones a las cláusulas controvertidas, que se comunicarían a los concesionarios y RA mediante una circular explicativa, de cuyo contenido se informaría a la CNMC. Esta circular se remitirá a los concesionarios y RA de la red Opel en el plazo máximo de veinte días desde la adopción de la resolución de la CNMC que ponga fin al presente procedimiento y serán vinculantes para GM desde la fecha de adopción de la referida resolución.

En la citada circular se recogerá textualmente la parte dispositiva de la resolución de la CNMC en la que se describa el contenido de los compromisos que se recogen a continuación. Se incluirán también los datos de las personas de los equipos de trabajo de GM que estarán a disposición de los RAs y los concesionarios para aclarar detalles o dudas que les puedan surgir al respecto.

En la citada circular, GM expondrá a los miembros de la red Opel las siguientes cuestiones, dejando claro el plazo de entrada en vigor de la nueva obligación de compra mínima de piezas de recambio que se describe en el apartado 1), y que entrará en vigor el 30 de septiembre de 2014:

1. CONCRECIÓN DE LA CLÁUSULA DE COMPRA MÍNIMA DE PIEZAS DE RECAMBIO PREVISTA EN LOS CONTRATOS:

a) Durante la vigencia del contrato de concesión o de RA, según sea el caso, GM se compromete a no establecer al amparo del artículo 8.1 de sus contratos ninguna obligación de compra mínima de piezas de recambio originales Opel en lo que respecta a las familias de piezas de recambio denominadas de "Tipo B", entendidas éstas como aquéllas respecto de las cuales se estime que las piezas originales Opel de GM tienen una cuota de mercado superior al 30% en España en la reparación de vehículos Opel.

Con efectos a partir del 30 de septiembre de 2014, y al amparo de la cláusula 8.1 de los contratos de concesionario y de RA, se establece una obligación de compra mínima de piezas originales Opel que represente el 40% de las necesidades anuales totales de las familias de piezas de recambios "Tipo A" del concesionario o reparador en lo que respecta a la prestación de servicios de reparación y postventa de vehículos Opel. Esta obligación de compra se establece en términos de valor (euros) adquiridas por el concesionario o el reparador, pudiendo adquirirse las piezas originales Opel de GM o de cualquier otro miembro de la red oficial Opel. Se entiende por piezas de recambio "Tipo A" aquellas respecto de las cuales se estima que la cuota de mercado de las piezas originales Opel de GM no supera el 30% del mercado español en la reparación de vehículos Opel.

b) Durante el primer año y tres meses de vigencia de esta obligación de compra mínima, a contar desde el 1 de octubre de 2014 (esto es, hasta el 1 de enero de 2016), la obligación de compra mínima mencionada solo afectará a las familias de piezas de recambio Tipo A que se incluyen en el Anexo A. A partir de esa fecha, y con carácter anual, se revisará y actualizará la relación de familias de piezas de recambio afectadas al objeto de excluir las piezas de recambio respecto de las cuales se estime que la cuota de mercado de GM se ha incrementado y supera el 30% del mercado nacional. Del mismo modo podrán incluirse nuevas familias de piezas de recambio respecto de las cuales la cuota de mercado de GM en recambios de vehículos Opel se estime que es inferior al 30% del mercado nacional. Cualquier alteración de la relación de piezas de recambio del Anexo A afectadas por la obligación de compra mínima se comunicará a los concesionarios y RA con una antelación mínima de dos (2) meses a la fecha de entrada en vigor de la nueva lista de familias de piezas de recambio.

c) GM manifiesta que el cálculo de su cuota de mercado respecto de cada una de las familias de piezas de recambios que se incluirán en la relación de piezas mencionadas en el apartado anterior se realizará de buena fe, sobre la base de sus mejores estimaciones y la información pública disponible en cada momento.

d) A los efectos de dar cumplimiento a esta obligación de compra mínima se comunicará anualmente y de forma individualizada a cada concesionario o RA, con una antelación mínima de

dos meses, el volumen mínimo de piezas de recambio de las familias mencionadas en el Anexo A que deberá adquirir durante el año siguiente. Este volumen de piezas se calculará aplicando el 40% al volumen total de compras de piezas empleadas en la reparación de vehículos Opel reportadas por el concesionario o el RA durante el ejercicio precedente. Se excluirá de este cómputo de necesidades totales del concesionario o el RA las piezas de recambio que se hayan empleado en los servicios de reparación de vehículos Opel realizados en garantía, llamadas a revisión, servicios de cortesía o cualesquiera otros servicios cuyo coste sea sufragado por GM y sin cargo a los usuarios finales.

e) En relación con el primer trimestre en que se aplique la obligación de compra mínima (i.e., desde el 1 de octubre de 2014 al 31 de diciembre de 2014), los Ras y los concesionarios informarán a GM durante los meses de junio y julio (inclusive) del volumen total de compras de piezas de recambios efectuadas durante el ejercicio 2013 para las piezas incluidas en las familias de piezas afectadas por la obligación de compra mínima del Anexo A. GM comunicará al efecto a los Concesionarios y los RAs las plantillas y, en su caso, los programas informáticos a través de los cuales deberá facilitarse esa información con al menos quince días de antelación a la fecha en la que pueden empezar a facilitarse los datos. A la luz de la información recibida se comunicará a cada concesionario y RA el volumen mínimo de piezas de recambio que deberá adquirir durante ese trimestre. Esta comunicación se realizará en todo caso antes del 10 de septiembre de 2014 como tarde.

f) Si por algún motivo excepcional el concesionario o el RA estimase que volumen total de compras de piezas de recambio para reparar vehículos Opel realizado el ejercicio anterior no sería representativo de las compras que prevé realizar el ejercicio siguiente (por ejemplo, debido a la reducción de capacidad de taller), se expondrá la situación a GM con suficiente antelación para que ambas partes puedan analizar alternativas y alcanzar de buena fe un compromiso sobre el volumen de compras mínimo aplicable durante el ejercicio siguiente. Del mismo modo, si la capacidad de reparación del taller se hubiera incrementado (por ejemplo, debido a la adquisición de nuevas instalaciones) las partes ajustarán de buena fe y de mutuo acuerdo las cantidades inicialmente estimadas para ajustarlas a la capacidad real y previsible del concesionario o RA del ejercicio siguiente.

2. EN RELACIÓN CON LA CLÁUSULA DE INFORMACIÓN SOBRE COMPRAS DE PIEZAS DE RECAMBIOS:

a) GM expresamente confirma que la información contemplada en las cláusulas 12.1 y 12.5 de los contratos de concesión, y 12.1 y 12.4 de los contratos con los RAs, en relación con las compras de recambios para vehículos Opel distintos de los recambios originales Opel, agrupadas por categorías, sólo deberá facilitarse a GM en relación con las piezas de recambios afectadas por la obligación de compra mínima establecida en el apartado 1 anterior. Esta información se facilitará solo una vez al año de conformidad con las plantillas, herramientas informáticas y plazos que comunicará al efecto GM a los miembros de su red (y que preverá como mínimo un mes de plazo para facilitar la información), y que en ningún caso contendrá la identidad de los terceros proveedores de los que se adquieren las citadas piezas. Esta información se empleará para actualizar las estimaciones de cuota de mercado de GM, valorar posibles acciones promocionales, realizar el seguimiento del comportamiento de la red y evitar que el volumen de compras mínimo establecido anualmente exceda el 40% de las necesidades totales de compra estimadas para el miembro de la red afectado.

b) Por consiguiente, y a efectos aclaratorios, los concesionarios y RA no deben facilitar información de ningún tipo a GM sobre las compras de piezas de recambios para vehículos Opel adquiridas a terceros respecto de las cuales no se haya establecido una obligación de compra mínima.

3. EN RELACIÓN CON LA CLÁUSULA DE TERMINACIÓN:

a) GM se compromete a no aplicar la cláusula 17.3.2 de los contratos de RA y la cláusula 18.3.2 de los contratos de concesionario.

b) En consecuencia, GM no estará facultada para resolver un contrato atendiendo exclusivamente al eventual incumplimiento por parte del concesionario o del RA de la obligación de compra

[XXX]	
[XXX]	

(1) piezas sustituibles y que pueden emplearse en otros vehículos de otras marcas (1)