

# ACUERDO DE NO INCOACIÓN Y ARCHIVO DE LAS ACTUACIONES

**SACAN/01/23**

**CONCESIONARIO HONDA CANARIAS**

## **CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA**

### **Presidenta**

D<sup>a</sup>. Cani Fernández Vicién

### **Consejeros**

D<sup>a</sup>. María Jesús Martín Martínez

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

### **Secretario del Consejo**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 10 de julio de 2024

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**) con la composición expresada, ha dictado la siguiente resolución en el procedimiento de referencia tramitado por el Servicio de Defensa de la Competencia canario por presuntas prácticas anticompetitivas contrarias al artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**).

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. ANTECEDENTES.....</b>	<b>2</b>
<b>2. LAS PARTES .....</b>	<b>3</b>
2.1. Denunciante .....	3
2.2. Denunciada: HATOBITO, S.L.U. (HATOBITO) .....	4
<b>3. MERCADO AFECTADO.....</b>	<b>4</b>
3.1. Mercado de producto .....	4
3.2. Mercado geográfico.....	5
3.3. Estructura del mercado relevante .....	5
<b>4. HECHOS DENUNCIADOS .....</b>	<b>7</b>
<b>5. FUNDAMENTOS DE DERECHO .....</b>	<b>9</b>
5.1. Competencia para Resolver.....	9
5.2. Propuesta del órgano instructor .....	10
5.3. Valoración de la Sala de Competencia .....	11
<b>6. ACUERDO DE NO INCOACIÓN Y ARCHIVO DE LAS ACTUACIONES .</b>	<b>13</b>

## 1. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 11 de julio de 2019, **[CONFIDENCIAL WEB]** (Denunciante) presentó ante la Dirección de Competencia (DC) una denuncia contra HATOBITO, S.L.U. (HATOBITO) por supuestas prácticas restrictivas de la competencia en los servicios de mantenimiento de vehículos de la marca HONDA, consistentes en el establecimiento de precios abusivos en la prestación de este tipo de servicios. Estas prácticas infringirían, según el denunciante, el artículo 2 LDC (folios 1 a 12).
- (2) En el marco del trámite de asignación de competencias (expte. CAN 04-38/19 CONCESIONARIO HONDA CANARIAS) se consideró que el órgano competente para conocer de este procedimiento sería el Servicio de Defensa de la Competencia (SDC) adscrito a la Viceconsejería de Economía e Internacionalización del Gobierno de Canarias (folio 15).

- (3) Durante la instrucción del procedimiento, el SDC realizó dos requerimientos de información a la empresa denunciada y otro al denunciante, a fin de determinar la posible existencia de indicios racionales de conductas restrictivas de la competencia.
- (4) En este sentido, el 11 de febrero de 2022, el SDC dirigió requerimiento de información a HATOBITO (folios 16 a 29), cuya respuesta tuvo entrada el 9 de marzo de 2022 (folios 30 a 57).
- (5) El 31 de marzo de 2022, el SDC solicitó información adicional al denunciante (folios 58 a 59), que contestó mediante correo electrónico remitido el 24 de julio de 2022 (folios 61 a 64).
- (6) Finalmente, el 17 de mayo de 2022, el SDC realizó un nuevo requerimiento de información a HATOBITO (folio 60), que fue contestado mediante escrito de 29 de julio de 2022 (folios 65 a 70).
- (7) Con objeto de determinar la realidad de los hechos denunciados y si pudiera haber indicios de infracción en los mismos que justificasen la incoación de un expediente sancionador, el SDC inició una información reservada, de conformidad con lo previsto en el artículo 49.2 de la LDC, con el número de expediente 51 CAN 04-38/19 CONCESIONARIO HONDA CANARIAS, a la que se incorporó la denuncia e información anexa aportada por el denunciante, así como el resto de información aportada por la empresa denunciada en respuesta a los requerimientos del SDC.
- (8) El 3 de marzo de 2023, el Servicio de Defensa de la Competencia de Canarias, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 49.3 de la LDC, elevó al Consejo de la CNMC propuesta de no incoación de expediente sancionador y de archivo de las actuaciones, al considerar que en los hechos denunciados no se apreciaban indicios de infracción de la LDC (folios 92 a 110).
- (9) La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC ha deliberado y fallado el asunto en su reunión de 10 de julio de 2024.

## 2. LAS PARTES

### 2.1. Denunciante

- (10) **[CONFIDENCIAL WEB]**, con NIF **[CONFIDENCIAL WEB]**, y domicilio en **[CONFIDENCIAL WEB]**, Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas).
- (11) El denunciante es un particular, cliente de la entidad denunciada.

## 2.2. Denunciada: HATOBITO, S.L.U. (HATOBITO)

- (12) HATOBITO es concesionario de HONDA en Canarias, con NIF B76162924, y domicilio social en la Avenida del Pintor Felo Monzón, 34 bajo, 35019, Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas).
- (13) Este concesionario forma parte de Domingo Alonso Group, un holding empresarial canario dedicado principalmente a la importación y venta de automóviles, siendo concesionario oficial de diferentes marcas, entre las que se encuentra HONDA.

## 3. MERCADO AFECTADO

### 3.1. Mercado de producto

- (14) El concepto de mercado de producto implica que existe una competencia efectiva entre los productos o servicios que forman parte del mismo, debido a que, atendiendo al uso específico de dichos productos o servicios, existe un grado suficiente de sustituibilidad entre ellos.
- (15) Desde una perspectiva económica, para la definición del mercado de producto, la sustituibilidad de la demanda es el medio más inmediato y eficaz de restringir el comportamiento de los proveedores de un determinado producto<sup>1</sup>. Así, la sustituibilidad de los productos o servicios a efectos de la definición del mercado relevante debe evaluarse, principalmente, desde la perspectiva de la demanda de los consumidores.
- (16) Por otro lado, la sustituibilidad de la oferta también puede tenerse en cuenta al definir mercados en ciertos casos (particularmente, en los casos en los que sus efectos son equivalentes a los de la sustituibilidad de la demanda en términos de eficacia y de respuesta inmediata). Existe sustituibilidad por el lado de la oferta cuando los proveedores pueden pasar a prestar los servicios o fabricar los productos de referencia y comercializarlos a corto plazo, sin incurrir en costes o riesgos adicionales significativos, en respuesta a pequeñas variaciones relativas en precios o condiciones de la demanda.
- (17) Según el denunciante, las conductas analizadas desplegarían su efecto anticompetitivo en la actividad de prestación de servicios de mantenimiento posventa de vehículos HONDA, en la que opera HATOBITO.

---

<sup>1</sup> Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (97/C 372/03), párrafo 13 (“**Comunicación sobre la definición del mercado relevante**”). En similares términos se recoge en el párrafo 23 de la nueva Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión en materia de competencia (C/2024/1645), publicada en el DOUE el 22 de febrero de 2024.

- (18) El precedente S/0482/13 FABRICANTES DE AUTOMÓVILES ya consideró que la prestación de servicios de mantenimiento y posventa podía *“realizarse en la Red oficial de cada una de las marcas, en los talleres independientes que compran las piezas y recambios en la Red Oficial de la marca o en las llamadas nuevas formas de distribución y servicio posventa formadas por las cadenas de reparación rápida (fast-fit) y otras nuevas formas de reparación, entre las que se incluyen los auto-centros, tiendas de accesorios y cadenas de distribución en masa de accesorios, repuestos y componentes.”*<sup>2</sup>
- (19) Es decir, desde el punto de vista de la definición del mercado de producto, la sustituibilidad de la demanda permite considerar que la prestación de estos servicios en los distintos tipos de establecimientos mencionados, se integran en el mismo mercado de producto.

### 3.2. Mercado geográfico

- (20) El mercado geográfico relevante comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios en cuestión, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia en ella prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas<sup>3</sup>.
- (21) En este caso, respecto del mercado geográfico, podría considerarse que las condiciones de competencia suficientemente homogéneas se circunscriben al ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, dadas las peculiaridades y lejanía del archipiélago, a efectos de desplazar un vehículo hasta la península para someterlo a tareas de mantenimiento.

### 3.3. Estructura del mercado relevante

- (22) El precedente citado (S/0482/13 FABRICANTES DE AUTOMÓVILES) recogía, respecto a la estructura del mercado, que:

*“Los talleres autorizados atienden fundamentalmente al mercado de automóviles nuevos cuyo perfil es menos sensible al precio, con una cuota de mercado en*

---

<sup>2</sup> Resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015, en el expediente S/0482/13 FABRICANTES DE AUTOMÓVILES, p. 23.

<sup>3</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1978, United Brands, C-27/76, EU:C:1978:22, apartados 11, 44 y 53; Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, Tetra Pak International SA, T-83/91, EU:T:1994:246, apartado 91; Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn, T-229/94, EU:T:1997:155, apartado 92; Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 17 de diciembre de 2003, British Airways, T-219/99, EU:T:2003:343, apartado 108. Véase también la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (97/C 372/03), apartado 8.

*torno al 80% de los coches nuevos, aunque cae de forma importante para coches de más de cuatro años. El cliente en garantía suele acudir al taller autorizado, pues aunque en teoría el consumidor puede elegir entre varias marcas los recambios de calidad equivalente, en la práctica los fabricantes han instituido una cultura de especificidad en sus redes que ha conducido a que el recambio no original sea considerado de calidad inferior y, por tanto, no utilizado en los talleres autorizados.*

*En cuanto a los talleres independientes, es un subsector muy fragmentado formado por una gran multiplicidad de empresas de reducidas dimensiones. Para trabajos específicos, los talleres independientes tradicionales copan la mayor parte del mercado. Existen desde pequeños talleres que ofrecen servicios de mantenimiento simple y amparan su mercado en relaciones de proximidad y confianza con el cliente, hasta establecimientos generalistas que ofrecen una gama amplia de servicios, pasando por un gran espectro de talleres especialistas.*

*El sector de reparadores independientes atiende en torno al 40% de las reparaciones y el mantenimiento, con una clara especialización en el mercado de vehículos más viejos, fuera de los periodos de garantía y por tanto, destinado a consumidores más sensibles al precio<sup>4</sup>.*

*Respecto de las cadenas de reparación fast-fit (como MIDAS, AURGI o FEU VENT), son organizaciones de establecimientos franquiciados que ofrecen servicios básicos de reparación y mantenimiento de los automóviles y gamas reducidas de servicios especializados, así como una oferta de repuestos. Su característica común, además de la especialización, es la oferta de servicios rápidos, sin cita previa, en establecimientos atendidos por personal cualificado que ofrecen una respuesta más flexible y a menor coste que los canales tradicionales.*

*En relación con los servicios de posventa, son escasos los datos públicos disponibles tanto a nivel europeo como español sobre la actividad económica de este sector, ofreciéndose únicamente en nuestro país la Encuesta Anual de Comercio del INE con datos agregados del mantenimiento y reparación de vehículos de motor o del comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor<sup>5</sup>. No obstante, de acuerdo con la información aportada por alguna de las empresas incoadas en contestación al requerimiento de información realizado, en 2012 el 41% de los servicios de posventa se llevaron a cabo por los concesionarios pertenecientes a las Redes oficiales, el 38% por los talleres independientes, el 11% por las cadenas especializadas y el 12% por los propios usuarios de los automóviles<sup>6</sup>."*

---

<sup>4</sup> «El mercado de servicios posventa del automóvil. Tendencias hacia un nuevo modelo de organización» Boletín Económico ICE nº 2790 (folios 18538 a 18551).

<sup>5</sup> Encuesta Anual de Comercio Estadística de Productos en el sector Comercio Año 2012: <http://www.ine.es/prensa/np826.pdf>

<sup>6</sup> Escrito de PORSCHE en contestación al requerimiento de información (folios 17096 a 17116).

- (23) Es decir, los talleres oficiales de marca prestan los servicios de mantenimiento principalmente a los vehículos con una antigüedad inferior de los cuatro años, quedando relegados el resto de talleres para la flota con una antigüedad superior a la indicada. Todo ellos sin perjuicio de que todos los tipos de talleres puedan atender a todos los vehículos, con independencia de su antigüedad.

## 4. HECHOS DENUNCIADOS

- (24) Las fuentes de prueba que conforman los hechos aquí descritos provienen de la información contenida en el escrito de denuncia y de la contestación a los requerimientos de información formulados por el servicio de instrucción a la empresa denunciada y al propio denunciante.
- (25) El denunciante relata, en su escrito de denuncia, que en su entorno familiar se adquirió un vehículo de la marca HONDA en agosto de 2016, en el concesionario oficial HONDA de Las Palmas, en cuyo *libro de garantía y mantenimiento* se recogen las operaciones de mantenimiento programadas, junto con los tiempos de mano de obra estimados para cada una de ellas.
- (26) En relación con dichas operaciones de mantenimiento, el denunciante expone que en los tres años siguientes, i.e., 2017, 2018 y 2019 acudió al taller del concesionario oficial para someter a su vehículo a las correspondientes actuaciones de mantenimiento, previstas en el mencionado *libro de garantía y mantenimiento* entregado en el momento de adquirir el vehículo.
- (27) En las tres ocasiones se registraron discrepancias entre los tiempos de manos de obra facturados por HATOBITO y los previstos en el *libro de garantía y mantenimiento*. De igual modo, dichas discrepancias se produjeron entre las cantidades de consumibles empleadas y las previstas en el reiterado *libro* (Anexos 1 a 6 al escrito de denuncia, folios 7 a 12).
- (28) Sobre estas discrepancias, HATOBITO explica en su contestación al requerimiento de información formulado por el servicio de instrucción, que ni los tiempos ni las cantidades previstas en el *libro de garantía y mantenimiento* son exactamente aplicables a todos los modelos, sino que *“tienen un carácter general y no contemplan todas las especificidades posibles en cada modelo comercializado”*<sup>7</sup>, especialmente porque no están adaptadas al equipamiento opcional elegido en cada vehículo.
- (29) HATOBITO también pone de relieve que *“los servicios de mantenimiento o revisión periódica que motivan la reclamación que se contesta **pueden realizarse tanto en los Servicios Oficiales de la Marca HONDA como en cualquier otro taller independiente y/o multimarca.** (...) **Ninguna de las***

<sup>7</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 9 de marzo de 2022 (folio 31).



**herramientas, piezas, accesorios o materiales usados para una revisión y cambio de aceite es exclusiva de los Talleres de servicios oficial** y, por tanto, *la libertad de elegir que tiene el cliente es absoluta.*<sup>8</sup> [Énfasis añadido]

- (30) Es decir, HATOBITO descarta la existencia de cualquier acuerdo colusorio entre el fabricante (HONDA) y él mismo como miembro de su red de distribución selectiva, destacando el pleno cumplimiento de lo dispuesto en la Comunicación de la Comisión sobre las *Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor* (2010/C 138/05), que desarrollan lo dispuesto en el *Reglamento (UE) 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*.
- (31) En este sentido, HATOBITO también informa de que no forma parte de ninguna asociación de talleres, ni conoce de la existencia de ninguna guía de precios para la mano de obra y la prestación de los servicios suministrados en el taller, ni para los recambios utilizados en dichas tareas<sup>9</sup>.
- (32) Por otro lado, HATOBITO manifiesta su cumplimiento con el *Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en talleres de reparación de vehículo automóviles, de sus equipos y componentes*, que recoge, entre otros, el derecho de todo usuario a un presupuesto escrito y detallado (artículo 14).
- (33) En su contestación de 24 de julio de 2022 (folios 61 a 64), el denunciante confirma que, al menos en la revisión de 2019, HATOBITO le entregó un presupuesto bajo el nombre “borrador de factura”.
- (34) Finalmente, en cuanto a los costes adicionales derivados de ser un concesionario de la marca HONDA, HATOBITO pone de relieve<sup>10</sup>, en primer lugar, que el acceso a la red de distribución selectiva de HONDA se produce por el cumplimiento de unos criterios objetivos, que todo taller puede optar a satisfacer.<sup>11</sup>
- (35) HATOBITO explica que, sin embargo, el cumplimiento de los estándares objetivos que dan acceso a la red de distribución selectiva de HONDA conlleva

<sup>8</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 9 de marzo de 2022 (folio 35).

<sup>9</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 9 de marzo de 2022 (folios 34 y 35).

<sup>10</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 29 de julio de 2022 (folio 65).

<sup>11</sup> De nuevo, en cumplimiento con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 461/2019, ya citado; y en el Reglamento (UE) 330/2010 de la Comisión de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.



unos costes mínimos, dado que dichos estándares se refieren al equipamiento del taller, la dimensión mínima del mismo, conexiones informáticas con el fabricante, equipos específicos de diagnóstico, días de formación para el personal, requisitos de solvencia, etc.

- (36) Además, en los servicios de posventa, el fabricante suele exigir el mantenimiento de un stock mínimo de piezas de recambio de los modelos vendidos en el lugar de ubicación del taller, para poder acortar los plazos de reparación. La adquisición de este stock supone un coste adicional para los talleres oficiales que, además, se exponen al riesgo de perder parte de la cantidad invertida a este fin, en caso de inutilidad sobrevenida por la obsolescencia de dichas piezas, si yerran en la configuración del stock.
- (37) Desde el punto de vista de HATOBITO los estándares requeridos por el fabricante para acceder a la red de distribución selectiva, junto con los requisitos mínimos de stock de piezas de recambio, suponen la asunción de unos costes operativos y financieros mayores, para los talleres oficiales.
- (38) Estos mayores costes pueden reflejarse en los precios cobrados a los clientes por los talleres oficiales, dado que estos precios “*son fijados con la premisa de asegurarse poder cumplir con los pagos e inversiones exigidas por el fabricante en sus estándares*”<sup>12</sup>. Todo ello sin perjuicio de que los talleres oficiales tengan total libertad para fijar los precios de los servicios que prestan.
- (39) Por otra parte, HATOBITO informa de que es importador y distribuidor de piezas originales de la marca HONDA, lo que no impide a los talleres independientes, acceder a estas piezas y recambios, que pueden adquirir “*en cualquier punto de Europa y, por supuesto, también las pueden adquirir a Hatobito.*”<sup>13</sup> De hecho, HATOBITO destaca que, en 2021, el 24% de los recambios originales de la marca HONDA vendidos en Canarias se comercializaron a través de talleres independientes<sup>14</sup>.

## 5. FUNDAMENTOS DE DERECHO

### 5.1. Competencia para Resolver

- (40) El artículo 13.3 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias, aprobado por el Decreto 9/2020, de 20 de febrero, establece que corresponde a la Viceconsejería de Economía e Internacionalización, a la que está adscrito el Servicio de Defensa

---

<sup>12</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 29 de julio de 2022 (folio 66).

<sup>13</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 29 de julio de 2022 (folio 66).

<sup>14</sup> Contestación de HATOBITO, remitida el 29 de julio de 2022 (folio 66).

de la Competencia, "k) *El impulso, ejecución y promoción de las actuaciones en materia de defensa de la competencia en el ejercicio de la actividad económica en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias*".

- (41) El Servicio Canario de Defensa de la Competencia, creado en virtud del Decreto 118/2006, de 1 de agosto, por el que se modifica la relación de puestos de trabajo de la Consejería de Economía y Hacienda, asumió el 3 de noviembre de 2008, entre otras funciones, la instrucción de los procedimientos por conductas contrarias a la libre competencia en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- (42) Por tanto, en función de lo dispuesto anteriormente las funciones de instrucción en el presente expediente corresponden al Servicio de Defensa de la Competencia de Canarias, correspondiendo al Estado la resolución de este expediente, según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Única de la Ley 1/2002, al no haber entrado aún en funcionamiento el Consejo Canario de Defensa de la Competencia, creado por Decreto 85/2023, de 25 de mayo, por el que se crea el Consejo Canario de Defensa de la Competencia y se regula su procedimiento de funcionamiento (BOC de 5 de junio de 2023).
- (43) De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, compete a este Organismo "*aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia*". El artículo 20.2 de la misma Ley atribuye al Consejo la función de "*resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio*" y, según el artículo 14.1.a) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba Estatuto Orgánico de la CNMC, "*la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio*".
- (44) En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

## **5.2. Propuesta del órgano instructor**

- (45) Esta Sala debe valorar en la presente resolución si concurren los requisitos para la aplicación del artículo 49.3 de la LDC, esto es, la ausencia de indicios de infracción, para, tal y como propone el Servicio de Defensa de la Competencia adscrito a la Viceconsejería de Economía e Internacionalización del Gobierno de Canarias, acordar la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones realizadas hasta el momento.
- (46) En su propuesta de cierre de actuaciones de 24 de febrero de 2023, el servicio de instrucción propuso a esta Sala la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, al entender que en los hechos denunciados no

se aprecian indicios racionales de abuso de posición dominante y, por tanto, de infracción del artículo 2 LDC.

- (47) En particular, señala que en Canarias existen multitud de talleres independientes que pueden prestar servicios similares a los prestados por HATOBITO y pueden suministrar piezas de recambio de igual o similar calidad a las suministradas por el taller denunciado. Asimismo, el SDC indica que los servicios oficiales, como es el caso de HATOBITO tienen libertad para fijar sus precios y que estos pueden ser más elevados porque los estándares de calidad exigidos por los fabricantes hacen que estos servicios oficiales tengan que enfrentarse a unos costes más altos.
- (48) Finalmente, el SDC hace hincapié en que los clientes finales cuentan con garantías normativas que (i) obligan a todos los talleres (oficiales e independientes) a facilitar un presupuesto al cliente, de tal modo que éste pueda conocer el precio que deberá pagar por los servicios contratados; y que (ii) protegen la libertad del cliente final de elegir el taller al que llevar su vehículo, al asegurar que dicha elección no afectará a la garantía legal ni supondrá merma alguna en sus derechos frente al fabricante.
- (49) En consecuencia, el servicio de instrucción no ha apreciado indicios de conducta anticompetitiva que aconsejen continuar la tramitación del procedimiento sancionador de oficio.

### **5.3. Valoración de la Sala de Competencia**

- (50) Esta Sala debe resolver, sobre la base de la instrucción realizada, si las prácticas investigadas realizadas por HATOBITO, consistentes en el establecimiento de precios altos en los servicios de mantenimiento de vehículos de la marca HONDA, así como la existencia de ciertas discrepancias en la prestación de estos servicios con lo previsto en el *libro de garantía y mantenimiento*, son constitutivas de infracción de la LDC.
- (51) En primer lugar, cabe señalar que, con carácter general, en sectores no regulados, las empresas que operan en España tienen libertad para fijar sus precios y condiciones comerciales.
- (52) Así, desde el punto de vista de la aplicación del artículo 2 LDC, solo en el caso de que una empresa detente una posición de dominio en el mercado, se puede entrar a valorar si los precios fijados o las condiciones comerciales impuestas pueden considerarse no equitativos y, por tanto, abusivos. Es decir, solo podría concluirse la existencia de una infracción del artículo 2 LDC si se acredita cumulativamente, la presencia de una posición de dominio y el abuso de la misma.

- (53) De este modo, el análisis de las conductas investigadas en este expediente requeriría (i) comprobar la posición que ocupa HATOBITO en el mercado afectado, y (ii) analizar si las conductas concretas de HATOBITO pueden considerarse abusivas.
- (54) En primer lugar, por lo que se refiere a la posición de HATOBITO en el mercado, como ya se ha expuesto en el apartado 3 de esta resolución, el mercado relevante de producto afectado por las conductas investigadas es el de servicios de mantenimiento de vehículos, en el que operan tanto los servicios oficiales como los talleres independientes (en todas sus modalidades descritas en el apartado 3). Y, por lo que se refiere al mercado geográfico, debe entenderse circunscrito al ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, como también se expone en el apartado 3).
- (55) Esta definición de mercado viene propiciada por el contexto regulatorio tendente a favorecer la libre elección de taller por clientes finales, asegurando la conservación de la garantía del vehículo con independencia del tipo de taller en el que se lleve a cabo el mantenimiento. Así, cualquier cliente puede elegir libremente el tipo de taller en el que desea realizar las operaciones de mantenimiento de su vehículo sin esperar merma alguna en sus derechos y garantías frente al fabricante. Este hecho homogeniza las condiciones de competencia lo suficiente para considerar que todos los tipos de talleres operan en un mismo mercado de producto.
- (56) Dada esta definición de mercado, no se ha acreditado que HATOBITO tenga una posición de dominio en el mismo.
- (57) En segundo lugar, procede analizar si las conductas desarrolladas por HATOBITO pueden calificarse como abusivas. En este sentido debe concluirse que, con independencia de la posición exacta de HATOBITO en el referido mercado, las conductas objeto de investigación en este expediente no pueden considerarse abusivas. Dichas conductas habrían consistido en la fijación de precios altos y la prestación del servicio apartándose ligeramente de lo descrito en el *libro de mantenimiento y garantía*. Sin embargo, la posibilidad, en manos del cliente, de conocer el precio ofertado por HATOBITO con carácter previo a la contratación, a través del presupuesto; así como su libertad para elegir otro taller que se ajuste mejor al precio y calidad buscada por el cliente, hacen que la conducta de HATOBITO no pueda ser calificada como abusiva.
- (58) Por todo lo anterior, no es posible apreciar indicios de conducta anticompetitiva por parte de la HATOBITO en los hechos descritos en la presente resolución.

## 6. ACUERDO DE NO INCOACIÓN Y ARCHIVO DE LAS ACTUACIONES

**Único.** La no incoación de un procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas en el expediente SACAN/01/23 CONCESIONARIO HONDA CANARIAS, al no apreciar indicios de infracción.

Comuníquese este acuerdo al Servicio de Defensa de la Competencia adscrito a la Viceconsejería de Economía e Internacionalización del Gobierno de Canarias y a la Dirección de Competencia de la CNMC; y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra el mismo no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.