

RESOLUCIÓN

(Expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW)

SALA DE COMPETENCIA

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 28 de mayo de 2015

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), ha dictado esta Resolución en el expediente S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW, incoado por la extinta Dirección de Investigación (DI) de la Comisión Nacional de Competencia (CNC), contra diversas empresas por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (Ley 16/1989) y en el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. De acuerdo con el artículo 65.1 de la LDC y el artículo 48 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, SEAT, S.A. presentó el 24 de abril de 2013 en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) una **solicitud de exención del pago de la multa** o, subsidiariamente, de reducción del importe de la multa, en beneficio de la citada empresa, de todas sus filiales directas e indirectas y del grupo al que pertenece SEAT, en relación con determinadas prácticas anticompetitivas en el sector de la distribución de

vehículos de motor de concesionarios propios e independiente, consistentes en la fijación de precios y condiciones comerciales para la venta de vehículos de las marcas VOLKSWAGEN (VW), AUDI y SEAT, aportando pruebas documentales (folios 1 a 143 del expediente de referencia), que fue completada posteriormente el 27 y el 30 de mayo (folios 146 a 1396 y 1397 a 1405, respectivamente), el 3 y el 14 de junio (folios 1413 a 1427 y 6933 a 7098, respectivamente), el 16, 18 y 26 de julio de 2013 (folios 7321 a 8886).

2. A la vista de la solicitud y del valor probatorio de la documentación aportada, el 30 de abril de 2013 la Dirección de Investigación (DI) acordó iniciar **diligencias previas** relacionadas con unas posibles prácticas anticompetitivas en el mercado de la distribución de vehículos de motor, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, a fin de determinar, con carácter preliminar, la concurrencia de circunstancias que justificasen, en su caso, la incoación de un expediente sancionador.
3. El 4 de junio de 2013 la DI, entendiendo que se cumplían los requisitos previstos en el artículo 65.1 de la LDC, acordó **conceder la exención condicional del pago de la multa en relación con la solicitud de exención** presentada por SEAT, S.A., en beneficio de la citada empresa, así como en nombre de todas sus filiales directas o indirectas y de las entidades que conforman el grupo al que SEAT pertenece, en relación con su participación en determinadas prácticas colusorias entre los concesionarios de las marcas VW, Audi y SEAT en el territorio español.
4. Con fechas 4, 5 y 6 de junio de 2013 la DI realizó **inspecciones** en las sedes de ANT SERVICIALIDAD, S.L., la ASOCIACION DE CONCESIONARIOS ESPAÑOLES DE VOLKSWAGEN, AUDI Y SKODA (ACEVAS), la ASOCIACION NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT), la FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE LA AUTOMOCIÓN (FACONAUTO) y en los concesionarios CARHAUS, S.L., M. CONDE, S.A. y SAFAMOTOR, S.A.
5. El 17 de junio de 2013 la DI notificó a ANT SERVICIALIDAD, S.L. (ANT) la devolución de la documentación en formato papel retenida durante la inspección llevada a cabo en su sede y trasladada a la sede de la CNC en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 40.2.d) de la LDC, indicándole que la documentación sería incorporada a la **información reservada S/0471/13**, y solicitándole su pronunciamiento sobre la confidencialidad de la misma (folios 7099 a 7104).
6. El 26 de julio de 2013 la DI notificó un **requerimiento de información** relativo a su objeto social, estructura de propiedad y control, identificación de los principales cargos directivos y sobre el mercado de la distribución de vehículos de motor a ANT, CROWE HORWATH SPAIN, ACEVAS, ANCOSAT, ASTUR WAGEN, S.A., AUDI RETAIL BARCELONA, AUDI

RETAIL MADRID, S.A., CATALUÑA WAGEN, S.A., LEIOA WAGEN, S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MÁLAGA WAGEN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., SUPERWAGEN, S.A., VALLADOLID WAGEN, S.A., SEAT Motor España, S.A.U. (SME), A. BAIGORRI, S.A., A.V.I.S.A. (Automóviles y Vehículos industriales, S.A.), ALDAUTO MOTOR, S.A., ARDASA 2000, S.L., AUCO VALLES, S.L., AUTOMOCIÓN MARVI, S.A., AUTOMÓVILES BERMAR, S.A., BAHÍAMOVIL, S.L., CARLOS Y FERNANDO, S.A., CARHAUS, S.L., CENTRAL IMPORT, S.L., COMERCIAL PEBEX, S.A., ESPAWAGEN, S.A., F. TOMÉ, S.A., FERPER, S.L., GRUPO NOVOMOTOR, S.A., HERBAN MOTOR, S.A., IMSA (INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.), JARMAUTO, S.A., M. CONDE, S.A., MAVILSA, S.A., MERKAMOTOR TORTOSA, S.A., MOGAUTO, S.A., MOTOR DYE, S.A., MOTOR GÓMEZ VILLALBA, S.A., MOTOR MIRASIERRA, S.A., MOTOR VIC, S.A., MOTORSAN, S.L., MOTORSOL IMPORT, S.L., MOTORSOL, S.A., RÍO IMPORT, S.A., RIOMÓVIL AUTOMOCIÓN, S.L., RODEALER, S.A., SAFAMOTOR, S.A., SARSA VALLES, S.A., SEALCO MOTOR, S.A., SERVISIMÓ, S.L., SOLERA MOTOR, S.A., TIMSA, S.A., TOLEAUTO, S.A., UTREWAL, S.A. y VAT-SUR, S.A. Entre el 31 de julio y el 23 de agosto de 2013 tuvieron entrada la mayoría de los escritos de contestación a los requerimientos de información realizados.

7. El 29 de agosto de 2013, sobre la base de la información reservada realizada, la DI observó indicios racionales de la existencia de conductas prohibidas por la LDC por lo que, de conformidad con el artículo 49.1 de la LDC, acordó la **incoación del expediente sancionador S/0471/13** contra A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L., HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P y SEAT, S.A., la Asociación de Concesionarios Españoles de Volkswagen, Audi y Skoda (ACEVAS), la Asociación Nacional de Concesionarios SEAT (ANCOSAT) y los siguientes concesionarios distribuidores de vehículos VW, AUDI o SEAT: ASTUR WAGEN, S.A., AUDI RETAIL BARCELONA, AUDI RETAIL MADRID, S.A., CATALUÑA WAGEN, S.A., LEIOA WAGEN, S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MÁLAGA WAGEN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., SUPERWAGEN, S.A., VALLADOLID WAGEN, S.A., SEAT Motor España, S.A.U. (SME), A. BAIGORRI, S.A., A.V.I.S.A. (Automóviles y Vehículos industriales, S.A.), ALDAUTO MOTOR, S.A., ARDASA 2000, S.L., AUCO VALLES, S.L., AUTOMOCIÓN MARVI, S.A., AUTOMÓVILES BERMAR, S.A., BAHÍAMOVIL, S.L., CARLOS Y FERNANDO, S.A., S.A., CARHAUS, S.L., CENTRAL IMPORT, S.L., COMERCIAL PEBEX, S.A., ESPAWAGEN, S.A., F. TOMÉ, S.A., FERPER, S.L., GRUPO NOVOMOTOR, S.A., HERBAN MOTOR, S.A., IMSA (INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.), JARMAUTO, S.A., M. CONDE, S.A., MAVILSA, S.A., MERKAMOTOR TORTOSA, S.A., MOGAUTO, S.A., MOTOR DYE, S.A., MOTOR GÓMEZ VILLALBA, S.A., MOTOR MIRASIERRA, S.A., MOTOR VIC, S.A., MOTORSAN, S.L., MOTORSOL IMPORT, S.L., MOTORSOL, S.A., RÍO IMPORT, S.A., RIOMÓVIL AUTOMOCIÓN, S.L., RODEALER, S.A.,

SAFAMOTOR, S.A., SARSA VALLES, S.A., SEALCO MOTOR, S.A., SERVISIMÓ, S.L., SOLERA MOTOR, S.A., TIMSA, S.A., TOLEAUTO, S.A., UTREWAL, S.A. y VAT-SUR, S.A., por posibles prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el artículo 1 de la Ley 16/1989 y en el artículo 1 de la LDC consistentes, en general, en la fijación de precios y condiciones comerciales y de servicio, así como el intercambio de información comercialmente sensible en el mercado español de la distribución de vehículos de motor de las marca AUDI, SEAT y VW.

8. El 30 de agosto de 2013 la DI acordó la incorporación al expediente de la documentación en formato papel recabada en las inspecciones de SAFAMOTOR, M. CONDE y ANCOSAT, así como la devolución de la documentación recabada en ACEVAS.
9. El 11 de septiembre de 2013 se recibió en la CNC una **denuncia anónima** exponiendo la existencia de acuerdos de precios y otras condiciones entre concesionarios de la marca VW en la zona centro, con el conocimiento de la marca, aportando varios de esos acuerdos (protocolos de revisión fechados el 11 de mayo de 2010, el 11 de octubre de 2011 y el 9 de febrero y el 12 de abril de 2012) y presupuestos de diferentes concesionarios con importes coincidentes y un informe de ANT que permite comprobar dicho cumplimiento (folios 15115 a 15146).
10. Por Orden ECC/1796/2013, de 4 de octubre, se determinó el 7 de octubre de 2013 como fecha de **puesta en funcionamiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)**, en la cual se integran las actividades y funciones de la CNC, en virtud de lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC). Asimismo, tal y como se establece en el artículo 19 del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la CNMC, la Dirección de Competencia (en adelante DC) es el órgano encargado de las funciones de instrucción de expedientes, investigación, estudio y preparación de informes de la CNMC en materia de procedimientos de defensa de la competencia, de conductas restrictivas de la competencia y de control de concentraciones regulados en la LDC.
11. El 8 de octubre de 2013 tuvo entrada el escrito de contestación al requerimiento de información de SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U. (SME) (folios 15148 a 15175).
12. El 21 de octubre de 2013 tuvo entrada escrito de alegaciones conjunto de HERBAN MOTOR, S.A. y MOTOR MIRASIERRA, S.A. al acuerdo de incoación de 29 de agosto de 2013 (folios 15208 y 15209).
13. El 7 de febrero de 2014 la DC notificó requerimiento de información a HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P. (folios 15778 a 15783).

- 14.** El 11 de febrero de 2014 la DC notificó requerimientos de información a ALZAGA MOTOR, S.A., AUTO IRACHE, S.A., AUTOWAG, S.L., BABIL ONECA, CIARSA, S.A., GARAJE YAS, S.A., GILAUTO, S.A.U., HERCOS PARAYAS, S.A., MENIA, S.L., PARTE AUTOMOVILES, S.A., RIOJA MOTOR, S.A., SAGAMOVIL, S.A., TALLERES MECÁNICOS GUERNICA, S.A. y VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L.
- 15.** El 13 de febrero de 2014 se recibió escrito de contestación al requerimiento de información realizado a HORWATH AUDITORES ESPAÑA (HORWATH) (folios 15887 y 15888).
- 16.** El 17 de febrero de 2014 se notificó acuerdo de incorporación al expediente de la documentación en formato electrónico recabada en la inspección de CARHAUS (folios 15905 a 15911).
- 17.** El 18 de febrero de 2014 se notificó acuerdo de incorporación al expediente de la documentación en formato electrónico recabada en la inspección de SAFAMOTOR, M. CONDE y ANCOSAT.
- 18.** El 18 de febrero de 2014 tuvo entrada escrito de contestación al requerimiento de información realizado a AUTOWAG (folio 15958).
- 19.** El 20 de febrero de 2014 fueron notificados nuevos requerimientos de información a ATALAYA MOTOR, S.A., GILAUTO, S.A.U., DELGADO LIZCANO, S.L. y TRESA AUTOMOCIÓN, S.A.
- 20.** El 20 de febrero de 2014 tuvo entrada escrito de contestación al requerimiento de información realizado a PARTE AUTOMOVILES S.L (PARTE AUTOMÓVILES) (folios 15982 a 15985); el 21 de febrero tuvieron entrada los escritos de contestación de RIOJA MOTOR, S.A (RIOJA MOTOR) (folios 15986 a 15995) completado posteriormente (folios 16085 a 16111), SAGAMOVIL, S.A.U. (SAGAMÓVIL) (folios 15996 a 16006), AUTO IRACHE, S.A. (AUTO IRACHE) (folios 16020 a 16025), completado posteriormente (folios 16048 a 16071), e IRUÑA MOVIL, S.A.U., que contesta al requerimiento de información notificado a BABIL ONECA (folios 16026 a 16036); el 24 de febrero el de CIARSA, S.A. (CIARSA) (folios 16039 a 16041); el 25 de febrero los de ALZAGA MOTOR, S.A. (ALZAGA MOTOR) (folios 16072 a 16078), remitido posteriormente por correo (folios 16181 a 16187), TALLERES MECÁNICOS GUERNICA, S.A. (T.M.GUERNICA) (folios 16079 a 16084), remitido también posteriormente por correo (folios 16114 a 16118), y GARAJE YAS, S.A. (GARAJE YAS) (folios 16119 a 16125); y el 26 de febrero el de TRESA AUTOMOCIÓN S.A. (TRESA) (folios 16126 a 16042).
- 21.** El 27 de febrero de 2014 tuvieron entrada los escritos de contestación a los requerimientos de información realizados a VASCONGADAS DE AUTOMOVILES, S.A. (VASCONGADAS DE AUTOMOVILES) (folios 16147 a 16180) y MENAI, S.L. (MENAI) (folios 16188 a 16209) y el 28 de febrero

los de GILAUTO, S.A. (GILAUTO) (folios 16753 a 16760), DELGADO LIZCANO, S.L. (DELGADO LIZCANO) (folios 16761 a 16765) y HERCOS PARAYAS, S.A. (HERCOS PARAYAS) (folios 16766 a 16844).

22. El 11 de marzo de 2014 se recibió el escrito de contestación al requerimiento de información realizado a ATALAYA MOTOR, S.A. (ATALAYA MOTOR) (folios 16973 a 16976) y a IRUÑA MOVIL, S.A.U (IRUÑAMÓVIL) (folios 16977 a 16789).
23. El 28 de abril de 2014 tuvo entrada el escrito de contestación al requerimiento de información realizado a SAFAMOTOR (folios 16994 a 17028).
24. El 29 de abril de 2014, a la vista de la documentación obrante en el expediente, la DC acordó, de conformidad con el artículo 29 del RDC, la **ampliación de la incoación** contra ALZAGA MOTOR, S.A., ATALAYA MOTOR, S.A., AUTO IRACHE, S.A., AUTOWAG, S.A., COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMOVILES Y RECAMBIOS, S.A. (CIARSA), GARAJE YAS, S.A., GILAUTO, S.A.U., HERCOS PARAYAS, S.A., IRUÑA MOVIL, S.A.U., MENAI, S.L., PARTE AUTOMOVILES, S.A., RIOJA MOTOR, S.A., SAGAMOVIL, S.A., DELGADO LIZCANO, S.L., TALLERES MECANICOS GUERNICA, S.A., TRESA AUTOMOCIÓN, S.A., VASCONGADAS DE AUTOMOVILES, S.L. y VOLKSWAGEN MADRID, S.A. (folios 17029 a 17111).
25. El 30 de abril de 2014 se notificó requerimiento de información a VOLKSWAGEN MADRID, S.A. (folios 17228 a 17233).
26. El 7 de mayo de 2014 HORWATH presentó un escrito de alegaciones (folios 17242 a 17244).
27. El 14 de mayo de 2014 tuvo entrada el escrito de contestación al requerimiento de información realizado a VOLKSWAGEN MADRID, S.A. (folios 17399 a 17430).
28. El 22 de mayo de 2014 tuvo entrada el escrito de RIO IMPORT en contestación al requerimiento de información realizado, solicitando confidencialidad y aportando versión censurada (folios 19334 a 19344).
29. El 29 de mayo de 2014 la DC notificó acuerdo reiterando requerimiento de información a AUDI RETAIL BARCELONA, BAHIA MOVIL, CATALUNYA WAGEN, HERBAN MOTOR, JARMAUTO, MAVILSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTOR MIRASIERRA y RODEALER (folios 19475 a 19486).
30. El 30 de mayo de 2014 tuvo entrada la contestación al requerimiento de información realizado a MALAGA WAGEN (folios 19487 a 19515); el 4 de junio de 2014 las de VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U. (folios 19516 a 19547), AUDI RETAIL BARCELONA (folios 19548 a 19579), MOTOR

GOMEZ VILLABA (folios 19580 a 19586), JARMAUTO (folios 19587 a 19610) y MAVILSA (folios 19611 a 19616); el 5 de junio de 2014 las de HERBAN MOTOR (folios 19639 y 19640) y MOTOR MIRASIERRA (folios 19641 y 19642) y el 6 de junio de 2014 las de MOGAUTO (folios 19644 a 19665) y BAHIAMOVIL (folios 19666 a 19675).

31. El 26 de junio de 2014 tuvo entrada escrito de contestación de RODEALER tras reiteración del requerimiento de información realizado (folios 19701 a 19708).
32. El 4 de julio de 2014 la DC requirió a la mercantil solicitante de clemencia que se manifestara sobre la confidencialidad de la información aportada en su solicitud de exención (folios 19787 a 19791), la cual presentó un escrito al respecto con fecha 18 de julio de 2014 (folios 19810 a 19829), acordando la DC el 23 de julio de 2014 la aceptación parcial de la solicitud de confidencialidad presentada (folios 19832 a 19840), que fue completado por acuerdo de aceptación de confidencialidad el 25 de julio (folios 20069 y 20070).
33. El 31 de julio de 2014 la DC acordó **ampliar la incoación** a 31 concesionarios más: ALDAUTO CAR, S.A., ALLUITZ MOTOR, S.L., ALZIRA IMPORT, S.L., ANCRI, S.A., AUTO REAL, S.A., AUTOS JUANJO, S.L., AUTOTRECA, S.A., AUTOWAG TOLOSA, S.A., CHUYVAL, S.L., CONDE MOTOR, S.A., EQUIPOS MECÁNICOS AUTOMOCIÓN, S.L., GANDIA MOTORS, S.A., GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES, S.L., GRAN CENTRO GETAFE, S.L., HERGO MOTOR, S.L., M.CONDE PREMIUM, S.L., MARZÁ, S.L., MOTOR ALCOBENDAS, S.L., NOBLEJAS MOTOR, S.A., NOVOMOTOR ROMACAR, S.A., NUCESA, S.A., POZUELO MOTOR, S.A.U., SAGREDO MOTOR, S.L., SEALCO, S.A., SORIA MOTOR, S.A., SURMOCIÓN, S.A., TALLERES XÁTIVA, S.A., TARTIERE AUTO, S.A., UDALAITZ, S.L., VALENCIANA DE SERVICIOS DE AUTOMÓVILES, S.A. y VOLCENTER VALENCIA, S.L.
34. El 5 de agosto de 2014 la DC notificó requerimiento de información a los citados 31 nuevos concesionarios incoados respecto a su objeto social, estructura de propiedad y control, identificación de los principales cargos directivos y sobre el mercado de la distribución de vehículos de motor (folios 22298 a 22331).
35. El 11 de agosto de 2014 se recibieron los escritos de contestación a los requerimiento de información realizados a SAGREDO MOTOR, S.L. (folio 22532), VOLCENTER VALENCIA, S.L. (folios 22548 a 22550 y folios 22798 a 22800), NOBLEJAS MOTOR, S.A. (folios 22551 a 22553), NOVOMOTOR ROMACAR, S.A. (folios 22554 a 22556 y 22567 a 22569), ALZIRA IMPORT, S.L. (folios 22557 y 22558) y AUTOS JUANJO, S.L. (folios 22560 y 22561); el 12 de agosto de 2014 los escritos de contestación de TALLERES XATIVA, S.L. (folios 22563 y 22564), GANDIA MOTORS, S.A. (folios 22565 y 22566),

GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES, S.L. (folios 22570 a 22574), AUTOTRECA, S.A., (folios 22575 a 22577) y ALDAUTO CAR, S.A. (folios 22578 a 22580); el 13 de agosto de 2014 los de HERGO MOTOR, S.L. (folios 22738 a 22741), GRAN CENTRO GETAFE, S.L. (folios 22742 y 22745), VASAUTO-VALENCIANA DE SERVICIOS DE AUTOMOVILES, S.A. (folios 22746 y 22747) y AUTO REAL, S.A. (folios 22748 a 22751); el 18 de agosto de 2014 los de CONDE MOTOR, S.L. (folios 22757 a 22761), ANCRI, S.A. (folios 22767 a 22771), MARZA, S.L. (folios 22772 a 22778), NUCESA, S.A. (folio 22782), M.CONDE PREMIUM, S.L. (folios 22788 a 22792) y TARTIERE AUTO, S.A. (folios 22793 a 22797); el 21 de agosto de 2014 el de SORIA MOTOR, S.A. (folios 22832 a 22834); el 25 de agosto de 2014 el de SEALCO, S.A. (folios 22835 a 22837); el 2 de septiembre de 2014 los de AUTOWAG DE TOLOSA, S.A. (folio 22851) y MOTOR ALCOBENDAS, S.L. (folios 22852 a 22859); el 5 de septiembre de 2014 el de EQUIPOS MECÁNICOS DE AUTOMOCIÓN, S.L. (folios 22861 y 22862) y el 8 de septiembre de 2014 el de SURMOCIÓN, S.A. (folios 23081 a 23085).

36. Vista la documentación obrante en el expediente, la DC deduce la participación de otros presuntos responsables en los acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales y de servicio, así como el intercambio de información comercialmente sensible en el mercado de la distribución de vehículos de motor de las marcas VW, AUDI y SEAT. El 10 de septiembre de 2014 la DC acordó, de conformidad con el artículo 29 del RDC, **ampliar la incoación** contra CENTROWAGEN, S.L., MOTOR GOMEZ PREMIUM, S.L., LINARES GARRIDO AUTOS, S.L. (RODITER), SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A., TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L., W. TECHNIK VALLES, S.L. y VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L. (V.G.R.S.) (folios 23087 a 23210).
37. Con fecha 15 de septiembre de 2014 tuvieron entrada los escritos de contestación a los requerimientos de información realizados a UDALAITZ, S.L. (folios 23311 a 23360) y ALLUITZ, S.A. (folios 23367 a 23471).
38. Con fecha 19 de septiembre de 2014 tuvo entrada la contestación al requerimiento de información realizado a CENTRAL IMPORT, S.L. (folio 23511).
39. El día 3 de octubre de 2014, de acuerdo con lo previsto en el artículo 50.3 de la LDC, la DC **formuló Pliego de Concreción de Hechos** (PCH) (folios 23569-23780), que fue a continuación notificado a las partes.
40. Tras la notificación del PCH, han tomado **vista del expediente** y han tenido acceso a la solicitud de clemencia el 8 de octubre de 2014 ANCOSAT, RIO IMPORT, SUPERWAGEN y SAFAMOTOR; el 9 de octubre de 2014 SUPERWAGEN, M.CONDE. M.CONDE PREMIUM, ACEVAS y SEAT S.A.; el 10 de octubre de 2014 ACEVAS, A.BAIGORRI, AVISA, ALZAGA

MOTOR, ALZIRA IMPORT, ARDASA 2000, ATALAYA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, AUTO REAL, AUTOWAG, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOME, FERPER, GARAJE YAS, GANDIA MOTORS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MOVIL, JARMAUTO, MENAI, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, NUCESA, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, RODEALER, SAGAMOVIL, SANTANO AUTOMOCION, SEALCO MOTOR, SERVISIMO, SOLERA MOTOR, SORIA MOTOR, TALLERES XATIVA, T.M. GUERNICA, TIMSA, TRESA AUTOMOCION, UTREWAL, VASA y VASAUTO; el 13 de octubre de 2014 ALDAUTO MOTOR, SARRA VALLES, MOTORSOL y MOTORSOL IMPORT; el 14 de octubre de 2014 HERGO MOTOR, HORWAHT y MAVILSA; el 15 de octubre de 2014 JARMAUTO; el 16 de octubre de 2014 TALLERES PONCIANO SERPAS y el 20 de octubre de 2014 ANT, MARZÁ y CARHAUS.

41. Las **alegaciones al PCH** tuvieron entrada en las siguientes fechas: el 22 de octubre de 2014 de HORWATH (folios 24923 a 24943), solicitando práctica de prueba documental (folios 24944 a 24969). El 23 de octubre de 2014 de VOLCENTER (folios 24970 a 24981), aportando prueba documental (folios 24982 a 24991), de HERBAN MOTOR y MOTOR MIRASIERRA (folios 25007 a 25009), adjuntando prueba documental (folios 25010 a 25062). El 24 de octubre de 2014 tuvo entrada escrito común de alegaciones de ACEVAS, A. BAIGORRI, AVISA, ALLUITZ, ALZAGA MOTOR, ALZIRA, ARDASA 2000, ATALAYA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, AUTO REAL, AUTOWAG, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOME, FERPER, GARAJE YAS, GANDIA MOTORS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MOVIL, MENAI, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, NUCESA, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, RODEALER, SAGAMOVIL, SANTANO AUTOMOCION, SEALCO MOTOR, SERVISIMO, SOLERA MOTOR, SORIA MOTOR, T.M. GUERNICA, TARTIERE AUTO, TIMSA, TRESA AUTOMOCION, UDALAITZ, UTREWAL, VASA y VASAUTO, solicitando práctica de prueba pericial y adjuntando documentación a efectos probatorios (folios 25071 a 30794); de HERGO MOTOR, aportando prueba documental (folios 30795 a 30895); de ALDAUTO MOTOR, ALDAUTO CAR y AUTOTRECA, aportando prueba documental (folios 30922 a 31120); de SAFAMOTOR, solicitando la confidencialidad tanto del escrito como de las pruebas documentales que adjunta, aportando versión censurada del escrito (folios 31121 a 31225); de MAVILSA (folios 31226 a 31249), adjuntando prueba documental (folios 31250 a 31443.1); escrito común de alegaciones de ANCOSAT, AUTOS JUANJO, EQUIPOS MECÁNICOS, GIL

AUTOMOCIÓN, GRAN CENTRO GETAFE, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO y SEALCO (folios 31144 a 31487), aportando prueba documental (folios 31488 a 31597) y solicitando la terminación convencional; escrito común de alegaciones de ANCRI, S.A, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN (folios 31598 a 31639), solicitando la práctica de prueba testifical, así como la confidencialidad tanto del escrito como de nueve de las doce pruebas documentales que adjunta (folios 31640 a 31805), aportando versión censurada del escrito (folios 31806 a 31848); escrito común de alegaciones de M.CONDE y M.CONDE PREMIUM (folios 31849 a 31893), solicitando la práctica de prueba testifical, así como la confidencialidad tanto del escrito como de las pruebas documentales que adjunta (folios 31894 a 32148), aportando versión censurada del escrito (folios 32149 a 32194); de JARMAUTO (folios 32195 a 32205), solicitando terminación convencional (folios 32206 a 32233); de MOTOR ALCOBENDAS (folios 32213 a 32216), adjuntando prueba documental (folios 32217 a 32233); de RIO MOVIL (folios 32234 a 32249), presentando documentos a efectos probatorios (folios 32250 a 32260) y de SUPERWAGEN, solicitando la confidencialidad tanto del escrito (folios 32279 a 32306) como de las pruebas documentales que adjunta (folios 32307 a 32310), presentando versión censurada del escrito (folios 32311 a 32338). El 27 de octubre de 2014 tuvieron entrada los escritos de alegaciones al PCH, enviados en plazo el día 24 de octubre por correo administrativo, de BAHIAMOVIL (folios 32339 a 32356), adjuntando prueba documental (folios 32357 a 32369); de CARHAUS (folios 32383 a 32392); de ANT (folios 32393 a 32415); de W.TECHNIK VALLES (folios 32416 a 32427), aportando prueba documental (folios 32428 a 32432); de MOTORSOL IMPORT, solicitando la confidencialidad del escrito de alegaciones (folios 32445 a 32474), aportando versión censurada del mismo (folios 32475 a 32504) y adjuntando pruebas documentales (folios 32505 a 32913) y de MOTORSOL, que solicita la confidencialidad del escrito de alegaciones (folios 32914 a 32941), aportando versión censurada del mismo (folios 32942 a 32969) y adjuntando pruebas documentales (folios 32970 a 33254) y de SARSA VALLES, solicitando la confidencialidad de dicho escrito (folios 33311 a 33347), del que aporta versión censurada (folios 33348 a 33382) y aportando prueba documental (folios 33383 a 34456). El 28 de octubre de 2014 tuvo entrada el escrito de alegaciones al PCH de RIO IMPORT, enviado en plazo el 24 de octubre por correo administrativo (folios 34457 a 34490). El 29 de octubre de 2014 tuvo entrada el escrito de alegaciones al PCH de TALLERES PONCIANO SERPAS, enviado fuera de plazo el 27 de octubre por correo administrativo (folios 34500 a 34510), adjuntando prueba documental (folios 34511 a 34522) y de MARZÁ, enviado en plazo el 24 de octubre por correo administrativo, solicitando la confidencialidad de dicho escrito (folios 34523 a 34551), presentando versión censurada del mismo (folios 34552 a 34580) y adjuntando prueba

documental (folios 34581 a 35046). El 19 de diciembre de 2014 MAVILSA remitió informe pericial como prueba documental para completar sus alegaciones (folios 36360 a 36392).

- 42.** En cuanto a las contestaciones al requerimiento de información relativo a los volúmenes de negocio, tuvieron entrada en las siguientes fechas: el 19 de diciembre de 2014 las de CIARSA (folios 36331 a 36333), TALLERES XÁTIVA (folios 36335 y 36336) y MOTOR ALCOBENDAS (folios 36396 y 36397); el 22 de diciembre de 2014 las de RODEALER (folios 36402 a 36404), SORIA MOTOR (folios 36411 a 36416), SAGREDO MOTOR (folio 36427), HERCOS PARAYAS (folios 36448 a 36451), AUTOS JUANJO (folio 36454), NOBLEJAS MOTOR (folio 36459), RIO IMPORT (36477 a 36489) y TRESA AUTOMOCIÓN (folios 36508 a 36603), el 23 de diciembre de 2014 las de NOVOMOTOR ROCAMAR (folio 36618), EQUIPOS MECÁNICOS DE AUTOMOCIÓN (folio 36619), CHUYVAL (folios 36624 y 36625), NOVOMOTOR (folios 36626 a 36628), MAVILSA AUTOMÓVILES (folios 36748 a 37114), MARZÁ (folios 37155 a 37166), ALZAGA MOTOR (folios 37173 y 37174), AUTOTRECA (folios 37175 a 37178), ALDAUTO CAR (folios 37179 a 37183), LINARES GARRIDO AUTOS (folios 37184 a 37224), ALDAUTO MOTOR (folios 37225 a 37229), IRUÑA MOVIL (folios 37296 a 37309), AUCO VALLÉS (folios 37310 y 37311), ATALAYA MOTOR (folio 37318 a 37321), SOLERA MOTOR (folio 37322 a 37327), RIOJA MOTOR (folios 38626 a 38630), SAGAMÓVIL (folios 38631 a 38644), GIL AUTOMOCION DEL HENARES (folio 38647), A.BAIGORRI (folio 38661 a 38682), JARMAUTO (folios 38689 a 38698), ARDASA 2000 (folios 38711 a 38719), AUTO IRACHE (folios 38720 a 38733), AUTOWAG (folios 38734 a 38739), AVISA (folios 38740 a 38750), CENTROWAGEN (folios 38751 a 38760), UTREWAL (folios 38761 a 38845), COMERCIAL PEBEX (folios 38846 a 38851), AUTOWAG TOLOSA (folios 38852 a 38857), AUTO-REAL (folios 38858 a 38867), SERVISIMO (folios 38868 a 38878), SANTANO AUTOMOCIÓN (folios 38879 a 39080), IMSA (folios 39081 a 39088), TARTIERE AUTO (folios 39089 a 39100), TALLERES MECANICOS DE GUERNICA (folios 39101 a 39114), TIMSA (folios 39115 a 39130), FERPER, S.L.U (folios 39133 a 39148), GILAUTO (folios 39149 a 39215), SUPERWAGEN (folios 39216 a 39218), MOTOR DYE (folio 39219), AUTOMOVILES BERMAR (folios 39220 a 39226), MERKAMOTOR TORTOSA (folios 39227 a 39296), GARAJE YAS (folios 39297 a 39312) y F.TOMÉ (folios 39313 a 39495); el 26 de diciembre de 2014 las de BAHIAMOVIL (folios 39512 a 39515), UDALAITZ (folios 39528 a 39539), VASCONGADA DE AUTOMÓVILES (folios 39540 a 39551), GRAN CENTRO GETAFE (folio 39571), RIOMOVIL AUTOMOCIÓN (folios 39573 a 39576), AUTOMOCIÓN MARVI (folios 39577 a 39583), ALLUITZ MOTOR (folios 39591 a 39601), MENAI (folios 39603 a 39614), el 29 de diciembre de 2014 las de W.TECHNIK VALLÉS (folios 39628 y 39629, y folios 40672 a 40676), VOLCENTER VALENCIA (folios 39630 y 39631),HERGO MOTOR

(folios 39632 a 39649), MOTOR GÓMEZ PREMIUM (folios 39650 a 39659), MOTOR GOMEZ VILLALBA (folios 39660 a 39669), MOTORSAN (folios 39670 a 39682), ASTUR WAGEN, AUDI RETAIL BCN, AUDI RETAIL MADRID, LEIOA WAGEN, LEVANTE WAGEN, MALAGA WAGEN, SEAT MOTOR ESPAÑA, SEVILLA WAGEN, VOLKSWAGEN BCN, VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN y VOLKSWAGEN MADRID (folios bis 39682.1 a 39700), MOGAUTO (folio 39703), HORWATH (folios 39704 y 39705), TALLERES PONCIANO SERPAS (folios 40444 a 40448) y SEAT S.A (folios 40449 a 40473), el 30 de diciembre de 2014 las de CARHAUS (folios 40475 a 40481, complementado con el 40690) y SAFAMOTOR (folios 40482 a 40486), el 2 de enero de 2015 las de POZUELO MOTOR (folios 40489 a 40492), SARSA VALLES (folios 40493 a 40497), y NUCESA (folios 40551 a 40601) el 5 de enero de 2015, la de CARFESA (folios 40661 a 40667.1), el 7 de enero de 2015 la de ANT (folios 40680 a 40682). y el 19 de enero las de HERBAN MOTOR (folios 40759 y 40760) y MOTOR MIRASIERRA (folios 40761 y 40762).

43. Asimismo, entre el 16 de diciembre de 2014 y el 2 de enero de 2015 tuvieron entrada las contestaciones al requerimiento de información relativas al volumen de negocios de ACEVAS y ANCOSAT por parte de sus asociadas, entre las que se encuentran la mayoría de las empresas incoadas.
44. El día 23 de diciembre de 2014, conforme a lo previsto en el artículo 33.1 del RDC, la DC de la CNMC **acordó el cierre de la fase de instrucción** (folio 36637), y el 29 de diciembre de 2014, de acuerdo con lo previsto en el artículo 50.4 de la LDC, emitió **Propuesta de Resolución (PR)** (folios 39714 a 40076).
45. Los **escritos de alegaciones a la PR** tuvieron entrada en las siguientes fechas: el 19 de enero de 2015 los de HERBAN MOTOR y MOTOR MIRASIERRA (folios 40737 a 40758), solicitando la práctica de prueba documental y de SEAT (folios 40771 a 40773). El 20 de enero de 2015 SAFAMOTOR presentó información complementaria (folio 40779 y 40780) y tuvo entrada escrito de alegaciones de HORWATH (folios 40789 a 40824), solicitando la práctica de prueba documental y testifical. El 21 de enero de 2015 de VOLCENTER (folios 40846 a 40859) y de HERGO MOTOR (folios 40862 a 41286), solicitando ambas empresas la práctica de prueba documental y vista ante la Sala de Competencia. Asimismo, con fecha de 21 de enero de 2015 tuvo entrada el escrito de alegaciones conjuntas a la PR de ACEVAS y A.BAIGORRI, AVISA., ALLUITZ, ALZAGA MOTOR, ALZIRA IMPORT, ARDASA 2000, ATALAYA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, AUTO REAL, AUTOWAG, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOME, FERPER, GARAJE YAS, GANDIA MOTORS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MOVIL, MENAI, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ PREMIUM,

MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, NUCESA, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SANTANO AUTOMOCION, SEALCO MOTOR, SERVISIMO, SOLERA MOTOR, SORIA MOTOR, TALLERES XATIVA, T.M. GUERNICA, TARTIERE AUTO, TIMSA, TRESA AUTOMOCION, UDALAITZ, UTREWAL, VASA y VASAUTO (folios 41287 a 42182), solicitando la práctica de prueba documental y pericial, así como la celebración de vista, completando dicho escrito el 23 de enero de 2015 (folios 42413 a 42415). Con la misma fecha tuvo entrada el escrito común de alegaciones a la PR de ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCION, declarando su escrito parcialmente confidencial (folios 42183 a 42245), aportando la correspondiente versión censurada (folios 42246 a 42309), solicitando la práctica de prueba documental y la celebración de vista. Por último el 21 de enero de 2015 tuvieron entrada los escritos de alegaciones a la PR de JARMAUTO (folios 42310 a 42322); conjunta de MOTOR ALCOBENDAS y RODEALER (folios 42323 a 42352), solicitando la práctica de prueba documental; de MARZÁ (folios 42353 a 42370) y de SUPERWAGEN (folios 42371 a 42401). El 23 de enero de 2015 tuvo entrada el escrito común de alegaciones de ANCOSAT y los concesionarios AUTOS JUANJO, EQUIPOS MECANICOS DE AUTOMOCIÓN, GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES, GRAN CENTRO GETAFE, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR y SEALCO (folios 42416 a 42606), aportando prueba documental y solicitando vista ante la Sala de Competencia. Con esa misma fecha de 23 de enero de 2015 tuvo entrada tanto el escrito de alegaciones a la PR de SAFAMOTOR (folios 42607 a 42680), aportando prueba documental (folios 42681 a 47824) como los escritos de alegaciones de M.CONDE y M.CONDE PREMIUM, en versión confidencial (folios 47825 a 47888) y censurada (folios 47925 a 47989), aportando prueba documental (folios 47889 a 47924) y solicitando la práctica de prueba testifical y vista. El 26 de enero de 2016 tuvo entrada el escrito de alegaciones a la PR de ANT (folios 47990 a 48010), de BAHIAMOVIL fuera de plazo (folios 48011 a 48030), aportando prueba documental (folios 48031 a 48038), de RIOMOVIL (folios 48039 a 48058), aportando prueba documental (folios 48059 a 48064) y de CARHAUS enviado por fax y por correo el 23 de enero (folios 48065 a 48088), solicitando la práctica de actuaciones complementarias, de prueba documental y vista ante la Sala de Competencia. El 27 de enero de 2015 tuvo entrada el escrito de alegaciones a la PR de CARFESA, en versión confidencial (folios 48095 a 48109) y censurada (folios 48137 a 48152), aportando prueba documental con carácter confidencial (folios 48110 a 48136). También el 27 de enero de 2015 tuvo entrada el escrito de alegaciones de RIO IMPORT (folios 48153 a 48182), aportando prueba documental (folios 48183 a 48482) y solicitando vista ante la Sala de Competencia. El 28 de enero de 2015 tuvieron entrada los escritos de alegaciones de MOTORSOL, enviado por correo el 23 de enero (folios

48483 a 48505); de SARSA VALLES, enviado por correo el 23 de enero (folios 48506 a 48527); y de MOTORSOL IMPORT, enviado por correo el 23 de enero (folios 48528 a 48550). Asimismo el 28 de enero de 2015 tuvo entrada el escrito de alegaciones a la PR de W.TECHNIK VALLES, enviado por correo el 23 de enero, en versión confidencial (folios 48551 a 48559), aportando en anexos prueba documental con carácter confidencial (folios 48560 a 48583) y la correspondiente versión censurada del escrito de alegaciones (folios 48584 a 48592) y de los citados anexos (folios 48593 a 48596).

46. El día 29 de enero de 2015, al amparo del artículo 50.5 de la LDC, la DC elevó al Consejo de la CNMC su **Informe y Propuesta de Resolución** y se remitió el expediente al mismo para su resolución.
47. Tras la remisión de la PR, y dentro del plazo establecido para ello, han tenido entrada los escritos de alegaciones a la misma de MAVILSA AUTOMOVILES, S.A. con entrada en registro el 30 de enero de 2015 (folios 48965 a 49133), aportando prueba pericial y solicitando vista ante la Sala de Competencia; de ALDAUTO CAR, S.A., ALDAUTO MOTOR, S.A. y AUTOTRECA S.A. (folios 49134 a 49167) con entrada en registro el 30 de enero de 2015, solicitando la práctica de prueba documental y de TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L., enviado por correo y fax el 30 de enero de 2015, con entrada en registro el 2 de febrero de 2015 (folios 49252 a 49357), solicitando la práctica de prueba documental y testifical. Asimismo, el 2 de febrero de 2015 ha tenido entrada el escrito de alegaciones a la PR de POZUELO MOTOR, S.A., enviado por correo el 30 de enero de 2015, fuera del plazo establecido (folios 49168 a 49251). El 16 de febrero tuvo entrada el escrito de alegaciones de LINARES GARRIDO AUTOS, enviado por correo el 12 de febrero de 2015 (folios 49421-49493).
48. Con fecha 5 de febrero de 2015, se acordó por la Sala de Competencia de la CNMC, de conformidad con el artículo 37.4 de la LDC, la **ampliación del plazo máximo de duración del procedimiento** en tres meses, siendo la nueva fecha de caducidad del expediente el 28 de mayo de 2015.
49. Con fecha 16 de abril de 2015, la Sala de Competencia de la CNMC acordó **requerimiento de información del volumen de negocios total en 2014** de las empresas incoadas. Asimismo, para aquellas empresas que no lo hubieran aportado con anterioridad, el volumen de negocios en España, correspondiente al mercado de la distribución de vehículos de motor de las marcas AUDI, SEAT y VW respecto de los distintos años dependiendo de la empresa requerida, notificándose a las interesadas y suspendiéndose el plazo para resolver hasta que fuese aportada la totalidad de la información requerida o trascurra el plazo otorgado para su aportación. Con fecha 5 de mayo de 2015, **se acuerda el levantamiento de la suspensión con efectos de 5 de mayo de 2015, notificándose a las partes y siendo la**

nueva fecha de caducidad el 12 de junio de 2015. Las respuestas al referido requerimiento de información tuvieron entrada en las siguientes fechas: el 20 de abril de 2015 las de HORWATH (folios 49576 a 49585) y CENTRAL IMPORT (folios 49586 y 49587); el 24 de abril de 2015 la de SAGREDO MOTOR (folios 49588 y 49589); el 27 de abril de 2015 la de NOBLEJAS MOTOR (folio 49590); el 28 de abril de 2015 las de HERBAN MOTOR y MOTOR MIRASIERRA (folios 49591 a 49594), MOTOR ALCOBENDAS (folio 49595) y RODEALER (folios 49596 y 49597); el 29 de abril de 2015 las de GANDIA MOTORS (folio 49598) y MAVILSA AUTOMÓVILES (folios 49599 a 49601); el 30 de abril las de SEALCO (folios 49602 a 49604), TOLEAUTO (folios 49605 a 49713) y RIO IMPORT (folios 49714 a 49718); el 2 de mayo de 2015 la JARMAUTO (folios 50132 a 50139) el 4 de mayo de 2015 las de MARZÁ (folios 49719 a 49726), CARHAUS (folios 49727 a 49731), MOTORSOL IMPORT (folios 49732 a 49739) y MOTORSOL (folios 49740 a 49747); el 5 de mayo de 2015 las de GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES (folios 49748 y 49749), EQUIPOS MECÁNICOS DE AUTOMOCIÓN (folio 49750), AUTOS JUANJO (folio 49751), HERGO MOTOR (folios 49752 y 49753), las de ASTUR WAGEN, AUDI RETAIL BCN, AUDI RETAIL MADRID, LEIOA WAGEN, LEVANTE WAGEN, MÁLAGA WAGEN, SEVILLA WAGEN, VOLKSWAGEN BCN, VOLKSWAGEN MADRID, SEAT, S.A., SME, y VGRS (folios 49755 a 49763), las de ALDAUTO CAR (folios 49764 y 49765), ALDAUTO MOTOR (folios 49766 y 49767) y AUTOTRECA (folios 49768 y 49769); la de CARFESA (folios 49770 a 49776), LINARES GARRIDO (folios 49777 a 49784) y el escrito conjunto (folios 49785 y 49786) del representante de ALLUITZ, ALZAGA, ALZIRA, ARDASA 2000, ATALAYA, AUTO IRACHE, AUTO REAL, AUTOMOCIÓN MARVI, A.BERMAR, AUTOWAG, AUTOWAG DE TOLOSA, AVISA, A.BAIGORRI, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOMÉ, FERPER, GARAJE YAS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MÓVIL, MENAI, MERKAMOTOR, MOTOR GÓMEZ PREMIUM, MOTOR GÓMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NUCESA, PARTE AUTÓVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMÓVIL, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEALCO, SOLERA MOTOR, T.M GERNIKA, TALLERES XÁTIVA, TARTIERE AUTO, TIMSA, TRESA AUTOMOCIÓN, UDALAITZ, UTREWAL, VASA Y VASAUTO, adjuntando los documentos relativos a dichas 46 empresas (folios 49787 a 49959), W.TECHNIK VALLÉS (folios 49960 a 49969), ANCRI, S.A (folios 49970 a 49972), ANT (folios 49973 y 49974), SURMOCIÓN (folios 49975 a 49977), NOVOMOTOR (folios 49978 a 49980), SAFAMOTOR (49981 a 49997), TALLERES PONCIANO SERPAS (folios 49998 a 50006), M.CONDE S.A (folios 50007 a 50009), CONDE MOTOR (folios 50050 a 50012), M.CONDE PREMIUM (folios 50013 a 50015), MOTOR DYE (folio 50016), VAT-SUR (folios 50017 a 50032), MOGAUTO (folios 50033 y 50034), SERVÍSIMO (folios 50035 a 50048), NOVOMOTOR ROMACAR (folios

50049 a 50051), SUPERWAGEN (folios 50140 a 50151); el 6 de mayo de 2015 las de RIOMÓVIL AUTOMOCIÓN (folios 50059 a 50062) y BAHIAMÓVIL (folios 50063 a 50066); el 8 de mayo de 2015 las de POZUELO MOTOR (folios 50067 y 50068), AUCO VALLÉS (folios 50069 a 50071, completada el 21 de mayo de 2015, folios 501640 y 50165) y SARSA VALLÉS (folios 50072 a 50081) y, finalmente, el 19 de mayo de 2015 las de VOLCENTER (folios 50161 a 50163).

- 50.** Con fecha 5 de mayo de 2015 tuvieron entrada escrito de alegaciones complementarias por parte de AUCO VALLÉS (folio 49754) y del que fuera administrador concursal de la mercantil MOTOR VIC (folios 50052 a 50056). Asimismo el 14 y el 25 de mayo de 2015 tuvieron entrada escritos de alegaciones por parte de SEAT, S.A (folios 50153 a 50160 y folios 50166 a 50167, respectivamente).
- 51.** La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión de 28 de mayo de 2015.
- 52.** Son interesados:
- ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS ESPAÑOLES DE VOLKSWAGEN, AUDI Y SKODA (ACEVAS).
 - ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT)
 - A.N.T. SERVICALIDAD, S.L.
 - HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P
 - SEAT, S.A.
 - VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L. (VGRS)
 - ASTUR WAGEN, S.A.
 - AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U.
 - AUDI RETAIL MADRID, S.A.
 - LEIOA WAGEN, S.A.
 - LEVANTE WAGEN, S.A.
 - MÁLAGA WAGEN, S.A.
 - SEVILLA WAGEN, S.A.
 - VALLADOLID WAGEN, S.A.
 - VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.
 - VOLKSWAGEN MADRID, S.A.
 - SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U.
 - A.BAIGORRI, S.A.
 - ALDAUTO CAR, S.A.
 - ALDAUTO MOTOR S.A.
 - ALLUITZ MOTOR, S.L.
 - ALZAGA MOTOR, S.A.
 - ALZIRA IMPORT, S.L.
 - ANCRI, S.A.
 - ARDASA 2000, S.A.

- ATALAYA MOTOR, S.A.
- AUCO VALLÉS, S.L.
- AUTOTRECA, S.A.
- AUTO IRACHE, S.A.
- AUTOS JUANJO, S.L.
- AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U.
- AUTO REAL, S.A.
- AUTOMOVILES BERMAR, S.A.
- AUTOWAG, S.L.
- AUTOWAG DE TOLOSA, S.A.
- AUTOMOVILES Y VEHICULOS INDUSTRIALES, S.A.
- BAHIA MOVIL, S.L.
- CARLOS Y FERNANDO, S.A.
- CARHAUS, S.L.
- CENTRAL IMPORT, S.L.
- CENTROWAGEN, S.L.
- CHUYVAL, S.L.
- COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMÓVILES Y RECAMBIOS, S.A.
- COMERCIAL PEBEX, S.A.
- CONDE MOTOR, S.A.
- DELGADO LIZCANO, S.L.
- EQUIPOS MECÁNICOS AUTOMOCIÓN, S.L.
- ESPAWAGEN, S.A.U.
- F.TOMÉ, S.A.
- FERPER, S.L.U.
- GANDIA MOTORS, S.A.
- GARAJE YAS, S.A.
- GILAUTO, S.A.U.
- GIL AUTOMOCIÓN DE HENARES, S.L.
- GRAN CENTRO GETAFE, S.L.
- HERBAN MOTOR, S.A.
- HERCOS PARAYAS, S.A.
- HERGO MOTOR, S.L.
- IMSA, INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.
- IRUÑA MOVIL, S.A.U.
- JARMAUTO, S.A.
- LINARES GARRIDO AUTOS, S.L.
- MARZÁ, S.L.
- MAVILSA AUTOMÓVILES, S.A.
- M.CONDE, S.A.
- M.CONDE PREMIUM, S.L.
- MENAI, S.L.
- MERKAMOTOR TORTOSA, S.A.
- MOGAUTO, S.A.

- MOTOR ALCOBENDAS, S.L..
- MOTOR DYE, S.A.
- MOTOR GOMEZ VILLALBA, S.A.
- MOTOR GOMEZ PREMIUM, S.L.
- MOTOR MIRASIERRA, S.A.
- MOTOR VIC, S.A.
- MOTORSAN, S.L.
- MOTORSOL IMPORT, S.L.
- MOTORSOL, S.A.
- NOBLEJAS MOTOR, S.A.
- NOVOMOTOR, S.A.
- NOVOMOTOR ROMACAR, S.A.
- NUCESA, S.A.
- PARTE AUTOMOVILES, S.L.
- POZUELO MOTOR, S.A.U.
- RIO IMPORT, S.A.
- RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L.
- RIOJA MOTOR, S.A.
- RODEALER, S.L.
- SAFAMOTOR, S.A.
- SAGAMOVIL, S.A.U.
- SAGREDO MOTOR, S.L.
- SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A.
- SARSA VALLES, S.A.
- SEALCO, S.A.
- SEALCO MOTOR, S.A.
- SERVISIMO, S.L.
- SOLERA MOTOR, S.A.
- SORIA MOTOR, S.A.
- SUPERWAGEN, S.A.
- SURMOCIÓN, S.A.
- TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A.
- TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L.
- TALLERES XÁTIVA, S.A.
- TARTIERE AUTO, S.A.
- TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A.
- TOLEAUTO, S.A.
- TRESA AUTOMOCIÓN, S.A.
- UDALAITZ, S.L.
- UTREWAL, S.A.
- VALENCIANA DE SERVICIOS Y AUTOMÓVILES, S.A.
- VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L.
- VAT-SUR, S.A.
- VOLCENTER VALENCIA, S.L.

- W. TECHNIK VALLES, S.L.

HECHOS PROBADOS

I. LAS PARTES

Las partes implicadas en el presente expediente, tal y como consta en el PCH de la DC, son las que a continuación se indican. La información relativa a dichas partes que la DC reflejó, en la mayoría de los casos, en su PCH, y que aquí se reproduce sintetizadamente, se extrajo principalmente de los escritos de contestación a los requerimientos de información realizados.

1. ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS ESPAÑOLES DE VOLKSWAGEN, AUDI Y SKODA (ACEVAS)

De acuerdo con su página web (www.acevas.com), la Asociación de Concesionarios Españoles de Volkswagen, Audi y Skoda (ACEVAS) integra cuatro marcas del Grupo Volkswagen (VW, Audi, VW Vehículos Comerciales y Skoda) con sus redes independientes (casi 300 concesionarios en total). Fue constituida como asociación independiente en el año 2000 ya que antes formaba parte de ANSAT, asociación que incluía además de estas marcas a SEAT y que fue creada en 1977. Tiene su domicilio en C/Santa María Magdalena 10-12, Madrid.

Su principal misión es la representación, gestión, defensa y promoción de los intereses de los concesionarios independientes asociados mediante la eficaz protección y potenciación del negocio de los mismos. Sus órganos de gobierno son la Asamblea General, la Junta Directiva, el Comité Ejecutivo y las Comisiones de Trabajo. Ni el cargo de Director ni el de Secretario General (que hoy ocupa la misma persona) ostentan facultades decisorias ni de gobierno, de conformidad con los Estatutos de la Asociación. Forma parte de FACONAUTO y del EDC (European Dealer Council Volkswagen, Audi). ACEVAS se organiza territorialmente en ocho zonas a nivel nacional, agrupando cada una de ellas varias provincias:

- Zona I: Ávila, Badajoz, Guadalajara, Madrid, Segovia, Toledo.
- Zona II: Baleares, Barcelona, Gerona, Huesca, Lérida, Tarragona, Teruel, Zaragoza.
- Zona III: Albacete, Alicante, Castellón, Murcia, Valencia.
- Zona IV: Cáceres, Cádiz, Ciudad Real, Córdoba, Málaga, Sevilla.

- Zona V: Álava, Cantabria, Guipúzcoa, La Rioja, Navarra, Vizcaya.
- Zona VI: Asturias, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Zamora.
- Zona VII: A Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra.
- Zona VIII: Almería, Granada, Jaén, Málaga.

Cada una de estas zonas elige entre los asociados a un Presidente de zona o responsable regional para que le represente en la Junta Directiva, que está compuesta por estos representantes de cada zona. La Asamblea elige al Presidente y éste al Vicepresidente y la Junta a los vocales, actualmente dos. Todos ellos componen la Junta Directiva. La Asamblea General, tanto ordinaria (una vez al año) como extraordinaria (con carácter ocasional), se convoca para la asistencia de todos los miembros de la Asociación. Además, para las Zonas que así lo solicitan, convoca reuniones territoriales.

2. ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT)

La ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT) tiene su domicilio en C/Santa María Magdalena, 10-12 (2ª Planta), Madrid, Edificio Elfsi, junto a otras asociaciones del sector y FACONAUTO, habiéndose constituido en 1977. Se organiza territorialmente en ocho zonas, mediante Comités Regionales, agrupando cada una de ellos concesionarios independientes de varias provincias, teniendo cada una un representante territorial:

- Zona I: Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Segovia, Ávila y Albacete.
- Zona II: Aragón, Cataluña y Baleares.
- Zona III: Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.
- Zona IV: Cádiz, Huelva, Sevilla, Córdoba, Badajoz y Cáceres.
- Zona V: Vascongadas, Navarra, Logroño y Soria.
- Zona VI: Asturias, Santander, Valladolid, Salamanca, Palencia, Zamora, León y Burgos.
- Zona VII: Galicia.
- Zona VIII: Almería, Jaén, Granada y Málaga.

ANCOSAT convoca exclusivamente las reuniones de los órganos estatutariamente establecidos, es decir, Asamblea General, Junta Directiva y reuniones zonales. Esporádicamente, a solicitud de los concesionarios de la Comunidad de Madrid, ANCOSAT ha cedido la sala de la Asociación para la celebración de reuniones relacionadas con acciones de publicidad y marketing.

3. A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L. (en adelante ANT)

Empresa constituida en el año 2000, con sede en Elche (Alicante) y cuyo objeto social consiste entre otros en la prestación a empresas de servicios de atención al cliente, estudios de mercado y similares. ANT ofrece los siguientes servicios a las empresas distribuidoras de vehículos de motor:

- a. Realización de evaluaciones para marcas de automoción, evaluando la calidad en la atención al cliente y el seguimiento en los protocolos de venta, entregando al cliente un informe cualitativo del seguimiento del proceso completo de venta, desde la llamada del cliente para quedar con el vendedor, hasta el presupuesto realizado por el comercial y la llamada de seguimiento para conocer la decisión de compra del cliente.
- b. Realización de evaluaciones para concesionarios o grupos del mismo propietario que participa en el mercado con diferentes marcas, adjuntando la oferta económica que le ha sido presentada para que el cliente pueda comprobar cómo actúan sus comerciales.
- c. Evaluaciones para grupos de concesionarios, elaborando informes en los que se analiza la actuación de un comercial al realizar el proceso de venta de un vehículo, la aplicación de campañas existentes, la tasación del vehículo usado del cliente, el seguimiento telefónico y el interés por conseguir la venta.
- d. Realización de evaluaciones para concesionarios que quieren evaluar a su competencia (otras concesiones de su zona) y conocer las técnicas de venta que utilizan y las ofertas que dan.
- e. Análisis de ventas perdidas, para conocer los motivos por los que un cliente finalmente no compró en determinada concesión.
- f. Recuperación de clientes de taller, mediante llamadas para ofrecer una promoción y conseguir que vuelvan al taller a realizar sus revisiones.
- g. “Mystery calling” a talleres y a ventas, para evaluar la calidad del servicio telefónico, plazos para ofrecer citas y las ofertas que se realizan.
- h. Formación, ofrecida a través de “free lance” independientes para que las empresas mejoren los aspectos más débiles detectados en la atención al cliente.

4. HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P (en adelante HORWATH)

HORWATH, sociedad de CROWE HORWATH SPAIN y domicilio social en Madrid, tiene como objeto social la prestación de servicios de la actividad propia del ejercicio de la auditoría.

5. SEAT, S.A.

SEAT, S.A. (SEAT) tiene su domicilio social en Martorell (Barcelona) y es la matriz en España del grupo alemán Volkswagen. SEAT tiene como objeto social la fabricación y la comercialización de vehículos automóviles, sus partes, piezas de recambio y accesorios, así como de maquinaria y bienes de equipo para producir todos ellos; la prestación de asistencia técnica y servicios complementarios a sus proveedores, importadores, concesionarios, clientes y sociedades del propio grupo; y la promoción o participación en sociedades dedicadas a la realización de toda clase de operaciones de financiación y de arrendamiento financiero.

SEAT opera en el ámbito nacional y controla el 100% de VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A. (VAESA), importador de automóviles en España, que controla a VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L. (VGRS), que se constituyó con la intención de separar la importación de la distribución minorista de vehículos en España, asumiendo VGRS la distribución minorista.

6. VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L. (en adelante VGRS)

VGRS integra a los concesionarios propios de las marcas VW, AUDI y SEAT, 100% filiales de VGRS, cuya sede se encuentra en El Prat de Llobregat, Barcelona¹:

1. ASTUR WAGEN, S.A.
2. AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.
3. AUDI RETAIL MADRID, S.A.
4. LEIOA WAGEN, S.A.
5. LEVANTE WAGEN, S.A.
6. MALAGA WAGEN, S.A.
7. SEVILLA WAGEN, S.A.
8. VALLADOLID WAGEN, S.A.
9. VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.
10. VOLKSWAGEN MADRID, S.A., y
11. SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.

7. ASTUR WAGEN, S.A. (en adelante ASTUR WAGEN)

¹ Estructura empresarial aportada por SEAT, S.A. (folio 1396).

El objeto social de ASTUR WAGEN, filial al 100% de VGRS y con sede en Carretera de Adanero-Gijón, Km. 467-Puente de Roces, es la comercialización de vehículos de las marcas AUDI, VW y VW vehículos comerciales..

8. AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U. (en adelante AUDI RETAIL BCN)

AUDI RETAIL BCN, filial al 100% de VGRS, realiza actividades de comercialización de vehículos automóviles y de productos y servicios de la marca AUDI y vehículos de ocasión.

Opera a través de los nombres comerciales BARNA WAGEN, CATALUNYA WAGEN y AUDI CENTER BCN SUD y tiene su domicilio en Barcelona.

9. AUDI RETAIL MADRID, S.A. (en adelante AUDI RETAIL MADRID)

AUDI RETAIL MADRID, Sociedad Unipersonal, denominada anteriormente VALLEHERMOSO WAGEN, S.A., con sede en Madrid, es una filial al 100% de VGRS, cuyo objeto social consiste en la compraventa y comercialización de vehículos automóviles, así como la de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles así como la prestación de toda clase de servicios relacionados con la comercialización y uso de vehículos automóviles.

10. LEIOA WAGEN, S.A. (en adelante LEIOA WAGEN)

El objeto social de LEIOA WAGEN, filial al 100% de VGRS y ubicada en Vizcaya, es la compraventa y comercialización de vehículos automóviles, así como la de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles.

11. LEVANTE WAGEN, S.A. (en adelante LEVANTE WAGEN)

El objeto social de LEVANTE WAGEN, filial al 100% de VGRS y ubicada en Valencia, es la compraventa de vehículos automóviles, de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles.

12. MÁLAGA WAGEN, S.A. (en adelante MÁLAGA WAGEN)

El domicilio de MALAGA WAGEN se encuentra en la Málaga y es una filial al 100% de VGRS. El objeto social de la empresa es la compraventa y comercialización de vehículos automóviles, así como la de sus recambios y

accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles.

13. SEVILLA WAGEN, S.A. (en adelante SEVILLA WAGEN)

El objeto social de SEVILLA WAGEN, filial al 100% de VGRS ubicada en la Carretera de Su Eminencia, nº 2, Sevilla, es la compra venta y comercialización de vehículos automóviles, así como la de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles y la prestación de toda clase de servicios relacionados con la comercialización y uso de vehículos automóviles.

14. VALLADOLID WAGEN, S.A. (en adelante VALLADOLID WAGEN)

VALLADOLID WAGEN, filial al 100% de VGRS, tiene por objeto social la compra venta y comercialización de vehículos automóviles, de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles y la prestación de toda clase de servicios relacionados con la comercialización y uso de vehículos automóviles.

15. VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U. (en adelante VW BCN)

El objeto social de VW BCN, filial al 100% de VGRS y ubicada en Barcelona, es la compraventa de vehículos automóviles, de sus recambios y accesorios. VW BCN opera a través de los nombres comerciales BARNA WAGEN y CATALUÑA WAGEN.

16. VOLKSWAGEN MADRID, S.A. (en adelante VW MADRID)

VW MADRID, denominada hasta el 26 de enero de 2011 CASTELLANA WAGEN, S.A., se encuentra en Madrid y es una filial al 100% de VGRS, operando a través de los nombres comerciales Castellana Wagen y Vallehermoso Wagen, siendo su objeto social la compraventa y comercialización de vehículos automóviles, así como la de sus recambios y accesorios; la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles, así como la prestación de toda clase de servicios relacionados con la comercialización y uso de vehículos automóviles.

17. SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U. (en adelante SME)

SME, filial al 100% de VGRS, se encuentra en Barcelona. De acuerdo con el artículo 2 de sus Estatutos sociales, constituye su objeto social la compraventa y

comercialización de vehículos automóviles, de sus recambios y accesorios, la explotación de talleres de mantenimiento, reparación y reforma de automóviles. Cuenta con nueve unidades de negocio:

1. CATALUNYA MOTOR, con cuatro instalaciones de venta de vehículos nuevos y servicio postventa en Barcelona.
2. LEVANTE MOTOR, con una instalación de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Valencia.
3. SEVILLA MOTOR (denominada hasta febrero de 2008 SEVILLA MOTOR, S.A.), con una instalación de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Sevilla.
4. HUELVA MOTOR, con una instalación de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Huelva.
5. VALDERRIBAS MOTOR, con una instalación de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Madrid.
6. CASTELLANA MOTOR, con dos instalaciones de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Madrid.
7. VALLADOLID MOTOR, con una instalación de venta de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Valladolid.
8. LEIOA MOTOR, con una instalación de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en Vizcaya, y
9. MARINEDA MOTOR (denominada hasta 2008 MARINEDA MOTOR, S.A.), con una instalación de vehículos nuevos y de ocasión y servicio postventa en A Coruña.

18.A.BAIGORRI, S.A. (en adelante A.BAIGORRI)

A. BAIGORRI, con sede en Madrid, tiene como actividad principal el comercio por cuenta propia y ajena de vehículos, maquinaria y material de automoción, recambios y accesorios, siendo concesionario de la marca VW hasta 2004 y de AUDI hasta 2012.

19.ALDAUTO CAR, S.A. (en adelante ALDAUTO CAR)

ALDAUTO CAR, constituida en 2004 y sede en Tres Cantos (Madrid), es desde 2005 concesionario oficial de la marca AUDI.

20.ALDAUTO MOTOR S.A. (en adelante ALDAUTO MOTOR)

ALDAUTO MOTOR, con domicilio en Colmenar Viejo (Madrid), es propiedad de BS Bartolomé, S.L. Ha sido concesionario de vehículos de la marca AUDI y VW, desligándose de AUDI en 2005 y quedándose en exclusividad con VW.

21. ALLUITZ MOTOR, S.L. (en adelante ALLUITZ)

ALLUITZ, constituida en 1991 y con domicilio en Durango (Vizcaya), se dedica a la reparación de vehículos a motor de las marcas AUDI y VW y a la venta de accesorios y recambios. En su web se publicitan como prestadores de servicios de vehículos de ocasión, vehículos nuevos y servicios post-venta.

22. ALZAGA MOTOR, S.A. (en adelante ALZAGA)

ALZAGA, constituida en 2007 y con domicilio Vizcaya, dispone de un servicio oficial de postventa y reparación de la marca AUDI, que se realiza a través de ALZAGA BOLUETA, S.A. Su objeto social es la compraventa de vehículos de motor nuevos y usados de la marca AUDI. El mercado de ALZAGA es de ámbito nacional.

23. ALZIRA IMPORT, S.L. (en adelante ALZIRA)

ALZIRA constituida en 1995, tiene su sede en Alzira, Valencia. Su objeto social es la venta y postventa de vehículos nuevos, seminuevos y usados de las marcas AUDI y VW.

24. ANCRI, S.A. (en adelante ANCRISA)

El objeto social de ANCRISA, con sede en Madrid, es la comercialización de vehículos automóviles de la marca SEAT. Forma parte del grupo empresarial cuya matriz es M.CONDE S.A.

25. ARDASA 2000, S.A. (en adelante ARDASA)

ARDASA tiene su domicilio en Leganés (Madrid). El objeto social de ARDASA es la compra, venta, importación, exportación, distribución, representación, alquiler y reparación de vehículos automóviles y piezas de recambio.

26. ATALAYA MOTOR, S.A. (en adelante ATALAYA MOTOR)

ATALAYA MOTOR, con domicilio en Jerez de la Frontera (Cádiz), tiene por objeto social la venta y distribución de vehículos nuevos, siendo concesionario oficial AUDI.

27. AUCO VALLÉS, S.L. (en adelante AUCO VALLÉS)

AUCO VALLES, domiciliada en Sant Cugat del Vallés (Barcelona), tiene por objeto social la compraventa y reparación de vehículos automóviles nuevos y usados y la comercialización de recambios y accesorios de las marcas VW y AUDI.

28. AUTOTRECA, S.A. (en adelante AUTOTRECA)

El objeto social de AUTOTRECA, ubicada en Tres Cantos (Madrid), es el de comercialización de vehículos de la marca SEAT.

AUTOTRECA es propiedad de BS Bartolomé, S.L., que explota otras concesiones de otras marcas: Herbamotor, S.A. (TOYOTA), Automoción Qualitauto, S.A. (RENAULT), Autotreca, S.A. (SEAT), Aldauto Car S.A. (AUDI), Aldauto Motor, S.L. (VW), Merbauto, S.A. (MERCEDES), y Colmenar Automotor, S.L. (RENAULT)².

29. AUTO IRACHE, S.A. (en adelante AUTO IRACHE)

AUTO IRACHE tiene su domicilio en Estella (Navarra). Constituida en 1991, su objeto social es la venta de vehículos nuevos y seminuevos o km 0 de la marca VW, la reparación de vehículos y servicio postventa de accesorios y recambios. Hasta 2012 fue concesionario oficial de la marca VW, pasando a ser agente comercial de ventas.

30. AUTOS JUANJO, S.L. (en adelante AUTOS JUANJO)

La sede AUTOS JUANJO, constituida en diciembre de 1985, se encuentra en Parla (Madrid) y su objeto social es la venta de vehículos nuevos de la marca SEAT, así como la venta de usados y reparaciones.

31. AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U. (en adelante AUTOMOCIÓN MARVI)

AUTOMOCIÓN MARVI es propiedad al 100% del GRUP BALDOMERO MARTINEZ, S.L.U. domiciliado en Reus (Tarragona), que también es propietario de Baldomero Martínez S.A.U. (concesionario de la marca SEAT). Se dedica a la compraventa y reparación de vehículos y accesorios de las marcas AUDI y VW.

² Escrito de ALDAUTO MOTOR de contestación al requerimiento de información realizado (folios 11235 a 11237).

32. AUTO REAL, S.A. (en adelante AUTO REAL)

El objeto social de AUTO REAL, constituida en 1971 y con sede en Vila-Real (Castellón), es el comercio al por mayor de vehículos automóviles de la marca VW.

33. AUTOMOVILES BERMAR, S.A. (en adelante A.BERMAR)

El objeto social de A.BERMAR, con sede en Tarragona, es la compraventa y reparación de turismos, siendo concesionario de la marca AUDI.

34. AUTOWAG, S.L. (en adelante AUTOWAG)

El objeto social de AUTOWAG, con sede en Beasain (Guipúzcoa), es la compraventa de turismos nuevos y usados y servicios de reparación.

35. AUTOWAG DE TOLOSA, S.A.(en adelante AUTOWAG DE TOLOSA)

El objeto social de AUTOWAG DE TOLOSA, constituida en 2004 en Tolosa (Guipúzcoa), es el comercio al por mayor de vehículos automóviles.

36. AUTOMOVILES Y VEHICULOS INDUSTRIALES, S.A. (en adelante AVISA)

El objeto social de AVISA, con sede en Sevilla, es la comercialización de vehículos nuevos, piezas de recambio, componentes y accesorios de las marcas AUDI y VW, de las cuales es concesionario oficial, así como el servicio de postventa y la compra y venta de vehículos usados.

37. BAHIA MOVIL, S.L. (en adelante BAHIA MÓVIL)

BAHIA MÓVIL tiene su domicilio en Sevilla y su objeto social es la venta de automóviles y vehículos a motor ligeros, así como su mantenimiento y reparación.

38. CARLOS Y FERNANDO, S.A. (en adelante CARFESA)

CARFESA, con sede en Olías del Rey (Toledo), se dedica a la compraventa y reparación de vehículos a motor, siendo concesionario de las marcas AUDI y VW. CARFESA señala haber sido objeto de adquisición por parte de ALDAUTO MOTOR con fecha 1 de junio de 2014, su única actividad se limita al alquiler de sus instalaciones. AUDI y VW dieron por finalizado de modo unilateral el contrato de distribución con CARFESA en enero de 2013 y diciembre de 2012, con preaviso de dos años (folio 48147).

39. CARHAUS, S.L.(en adelante CARHAUS)

El objeto social de CARHAUS, ubicada en Sant Boi de Llobregat (Barcelona), es la explotación comercial de automóviles y derivados como reparaciones, recambios, accesorios y compra-venta.

40. CENTRAL IMPORT, S.L. (en adelante CENTRAL IMPORT)

CENTRAL IMPORT, concesionario de Audi, Skoda, Volkswagen en Villafranca del Penedés (Barcelona) ha sido declarada en concurso voluntario de acreedores en febrero de 2013 y el 15 de mayo de 2014 entró en fase de liquidación³.

41. CENTROWAGEN, S.L. (en adelante CENTROWAGEN)

CENTROWAGEN tiene su sede en Badajoz. Su objeto social es la comercialización de vehículos de la marca VW.

42. CHUYVAL, S.L. (en adelante CHUYVAL)

La sede de CHUYVAL, constituida en 1973, se encuentra en Torrent (Valencia) y su objeto social es el comercio al por mayor de vehículos automóviles.

Figura como administrador único una empresa denominada CHUYVAL MOTOR GROUP, S.L., que es la matriz⁴. Con fecha 8 de junio de 2011 el Juzgado nº 2 de lo mercantil de Valencia ha dictado auto por el que se ha procedido a la apertura de la fase de liquidación⁵.

43. COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMÓVILES Y RECAMBIOS, S.A. (en adelante CIARSA)

El objeto social de CIARSA es la compraventa, alquiler y reparación de automóviles, motocicletas y toda clase de vehículos a motor. Tiene su sede en Vitoria (Álava) y es concesionario oficial de las marcas VW, Audi y VW industriales.

44. COMERCIAL PEBEX, S.A. (en adelante COMERCIAL PEBEX)

COMERCIAL PEBEX, con domicilio en Tarragona, se dedica a la compraventa y reparación de vehículos a motor. COMERCIAL PEBEX fue constituida el 17 de

³ Información proporcionada por el administrador concursal, folio 23511.

⁴ Informe de CHUYVAL de la base de datos INFORMA (folios 21090 a 21101).

⁵ BOE de 30 de junio de 2011 (folio 22583).

febrero de 1987, para comercializar y prestar el servicio de post-venta de las marcas VW y Audi. En noviembre de 2004, decide optar por la especialización, dedicándose la sociedad únicamente a la venta y reparación de vehículos de la marca VW en exclusiva para Tarragona.

45. CONDE MOTOR, S.A.(en adelante CONDE MOTOR)

CONDE MOTOR tiene su domicilio en Madrid. Constituida en 1995, forma parte del grupo de empresas controladas por M.CONDE, S.A. Su objeto social es el comercio al por mayor de vehículos automóviles, en particular de la marca SEAT.

46. DELGADO LIZCANO, S.L. (en adelante DELGADO LIZCANO)

El objeto social de DELGADO LIZCANO es la compra-venta de vehículos nuevos y usados y sus repuestos. Es concesionario oficial de la marca VW y su sede se encuentra en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). DELGADO LIZCANO utiliza como nombre comercial "Talleres Manchegos". DELGADO LIZCANO aporta ventas desde 2007 hasta 2013

47. EQUIPOS MECÁNICOS AUTOMOCIÓN, S.L. (en adelante EQUIPOS MECÁNICOS)

La sede de EQUIPOS MECÁNICOS se encuentra en Aranjuez (Madrid). Constituida en 1995, su objeto social es la venta y reparación de vehículos a motor como concesionario oficial de la marca SEAT.

48. ESPAWAGEN, S.A.U. (en adelante ESPAWAGEN)

ESPAWAGEN es concesionario oficial de las marcas Audi y VW y su objeto social es la compra-venta de automóviles, accesorios para los mismos, carburantes, lubricantes, garaje con reparaciones y aparcamientos, engrases y lavados. Su domicilio se encuentre en Jaén.

49. F.TOMÉ, S.A. (en adelante F.TOMÉ)

F.TOMÉ, constituida el 11 de septiembre de 1987 y con domicilio en Madrid, es la sociedad cabecera del Grupo de Coordinación "F.Tomé, S.A." formado también por las sociedades Motor Tomé, S.A. (constituida en 1998) e Inversora Salamina, S.L. (constituida en 1990).

Su objeto social consiste en la compraventa, importación, exportación de todo tipo de vehículos automóviles, nuevos y usados por cuenta propia o por terceros; actividades de conservación y reparación de dichos vehículos y el servicio técnico

posterior a la venta; compraventa de repuestos y accesorios para los citados vehículos y el alquiler de vehículos sin conductor.

50. FERPER, S.L.U. (en adelante FERPER)

FERPER tiene su domicilio en Pozuelo de Alarcón, (Madrid) y tiene como actividad principal la venta de vehículos nuevos y usados y la reparación de vehículos en sus especialidades de mecánica, electricidad y chapa y pintura, y es concesionario oficial de la marca VW.

51. GANDIA MOTORS, S.A. (en adelante GANDIA MOTORS)

La sede de GANDIA MOTORS se encuentra en Gandía (Valencia). Su actividad principal es la comercialización y venta de vehículos nuevos de las marcas AUDI y VW, la compra venta de vehículos usados, así como la compraventa de recambios y accesorios y servicios de reparación de taller para ambas marcas.

52. GARAJE YAS, S.A. (en adelante GARAJE YAS)

El objeto social de GARAJE YAS, con domicilio en Amurrio (Álava), ha sido desde su fundación en 1979 hasta el 1 de enero de 2014 la compra, venta y reparación de toda clase de vehículos y sus accesorios. Desde el 1 de enero de 2014 ha dejado su actividad de compra y venta de vehículos y ha pasado a centrarse en las actividades de reparación y venta de recambios.

53. GILAUTO, S.A.U. (en adelante GILAUTO)

GILAUTO, con sede en Pulianas, (Granada), tiene como objeto social la compra, venta y reparación de automóviles nuevos y usados y de sus herramientas y piezas de recambios. Es concesionario oficial de la marca VW de Ventas y Postventa, realizando actividades de venta de vehículos nuevos, usados y seminuevos, recambios y accesorios y reparación de vehículos nuevos y usados.

54. GIL AUTOMOCIÓN DE HENARES, S.L. (en adelante GIL AUTOMOCIÓN)

GIL AUTOMOCIÓN, con sede en Torrejón de Ardoz y en Alcalá de Henares (Madrid), fue constituida en mayo de 2011 y su objeto social consiste en la compra y venta de vehículos automóviles nuevos y de ocasión de la marca SEAT desde noviembre de 2011.

55. GRAN CENTRO GETAFE, S.L. (en adelante GRAN CENTRO GETAFE)

El objeto social de GRAN CENTRO GETAFE, con sede en Getafe (Madrid), consiste en la comercialización y reparación de vehículos nuevos y usados de la marca SEAT, siendo concesionario oficial de dicha marca.

56. HERBAN MOTOR, S.A. (en adelante HERBAN MOTOR)

Constituye el objeto social de HERBAN MOTOR, ubicada en Madrid, la compra, venta, importación y exportación de vehículos automóviles nacionales y extranjeros, con sus repuestos y accesorios y el establecimiento de talleres para la reparación de cualquier clase de vehículos.

HERBAN MOTOR dejó de ser concesionario oficial VW a partir del 31 de diciembre de 2012.

57. HERCOS PARAYAS, S.A.(en adelante HERCOS PARAYAS)

Constituye el objeto social de HERCOS PARAYAS la compraventa de vehículos nuevos y de segunda mano, la venta de productos asociados y accesorios así como la reparación de vehículos tanto de mecánica como de chapa y pintura. Es concesionario oficial de las marcas AUDI y VW.

58. HERGO MOTOR, S.L. (en adelante HERGO MOTOR)

HERGO MOTOR tiene su domicilio en Collado Villalba (Madrid). Su objeto social es la distribución de vehículos de turismo nuevos de la marca SEAT.

59. IMSA, INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A. (en adelante IMSA)

El objeto social de IMSA consiste en la venta, compra, importación y exportación de vehículos nuevos. Tiene su domicilio en Málaga y es concesionario oficial de la marca AUDI.

60. IRUÑA MOVIL, S.A.U. (en adelante IRUÑA MÓVIL)

BABIL ONECA, S.A. adoptó con fecha 30 de marzo de 2011 la denominación IRUÑA MOVIL, S.A. Sociedad Unipersonal. Es concesionario oficial de la marca AUDI y tiene su domicilio en Orkoien (Navarra). Su objeto social es la compra venta, importación, exportación y alquiler de vehículos de turismo, industriales y agrícolas así como la reparación de los mismos.

61. JARMAUTO, S.A. (en adelante JARMAUTO)

El objeto social de JARMAUTO, con sede en Madrid, es el comercio al por menor de vehículos nuevos y usados AUDI y VW.

62. LINARES GARRIDO AUTOS, S.L. (en adelante LINARES GARRIDO)

LINARES GARRIDO es la empresa propietaria de la marca registrada RODITER VOLKSWAGEN ANTEQUERA. Tiene su domicilio en Granada y con instalaciones en Antequera (Málaga). Es concesionario oficial de la marca VW.

63. MARZÁ, S.L. (en adelante MARZÁ)

MARZÁ tiene su domicilio en Barcelona y cuenta con cuatro delegaciones en Castellón. Su objeto social es la venta y servicio oficial de las marcas de vehículos AUDI y VW, concesionario oficial de VW Comerciales, junto con la compraventa de vehículos usados y taller de reparación y pintura.

64. MAVILSA AUTOMÓVILES, S.A.(en adelante MAVILSA)

El objeto social de MAVILSA es la comercialización y venta de toda clase de servicios de automóviles de la marca AUDI. Su domicilio se encuentra en Majadahonda (Madrid).

65. M.CONDE, S.A. (en adelante M.CONDE)

El objeto social M.CONDE, ubicada en Madrid, es la comercialización, distribución y reparación de vehículos y la comercialización de piezas de recambio y accesorios, siendo concesionario de las marcas AUDI, VW y SEAT y controlando las siguientes empresas: A6 IBERAUTO, S.L., ANCRI, S.A., AUTOMOTORES MS CONDE, S.L., CHUYVAL SEIDO, S.L., COMAUTO PREMIUM, S.L., COMAUTO SUR, S.A., CONDE MOTOR, S.A., CUATRO VIENTOS SERVICIOS DEL AUTOMOVIL, S.L., M. CONDE PREMIUM, S.L., MACONDE INMOBILIARIA, S.L., MOTOR CUATRO VIENTOS, S.L., MULTICHAPA DEL SUR, S.L., NASUR MOTOR, S.L., SAKURAUTO, S.A., SERVICIOS COMPLETOS DE REPARACIONES, S.L. y SURMOCIÓN, S.A..

66. M.CONDE PREMIUM, S.L.(en adelante M.CONDE PREMIUM)

M.CONDE PREMIUM, con domicilio en Madrid, se dedica a la comercialización y servicios postventa de vehículos de la marca AUDI. Forma parte del grupo empresarial cuya matriz es M.CONDE, S.A.

67. MENAI, S.L. (en adelante MENAI)

El objeto social de MENAI, ubicada en San Sebastián (Guipúzcoa), es la compra-venta de vehículos a motor, tanto nuevos como usados y la venta de toda clase de piezas de recambios.

68. MERKAMOTOR TORTOSA, S.A. (en adelante MERKAMOTOR)

El objeto social de MERKAMOTOR, ubicada en Tortosa (Tarragona), es la compra venta y reparación de vehículos automóviles de las marcas VW y AUDI.

69. MOGAUTO, S.A. (en adelante MOGAUTO)

El objeto social de MOGAUTO es la compra venta de automóviles. Su sede se encuentra en Barcelona.

70. MOTOR ALCOBENDAS, S.L. (en adelante MOTOR ALCOBENDAS)

MOTOR ALCOBENDAS comparte sede social en Alcobendas (Madrid) con RODEALER, S.L. Su objeto social es la venta de automóviles y vehículos de motor ligeros, siendo concesionario oficial de la marca SEAT hasta el 25 de octubre de 2013 y desde esa fecha sólo servicio oficial postventa SEAT.

71. MOTOR DYE, S.A. (en adelante MOTOR DYE)

El objeto social de MOTOR DYE es la compraventa de vehículos nuevos y usados, reparación y venta de recambios. Tiene dos sedes, en Fuenlabrada (Madrid), siendo desde 1991 concesionario SEAT.

72. MOTOR GOMEZ VILLALBA, S.A. (en adelante MOTOR GÓMEZ VILLALBA)

El objeto social de MOTOR GÓMEZ VILLALBA, con domicilio en Collado Villalba (Madrid), lo constituye la compraventa, distribución y reparación de vehículos automóviles y mantenimiento de los mismos y venta de recambios.

73. MOTOR GOMEZ PREMIUM, S.L.(en adelante MOTOR GÓMEZ PREMIUM)

MOTOR GOMEZ PREMIUM tiene domicilio en Collado Villalba (Madrid) y es concesionario AUDI del grupo MOTOR GOMEZ.

74. MOTOR MIRASIERRA, S.A. (en adelante MOTOR MIRASIERRA)

El objeto social de MOTOR MIRASIERRA, ubicada en Madrid, es la comercialización de vehículos automóviles. A partir del 31 de diciembre de 2012 dejó de ser concesionario oficial AUDI.

75. MOTOR VIC, S.A. (en adelante MOTOR VIC)

MOTOR VIC figura en concurso de acreedores en fase de liquidación en el BOE de fecha 20 de diciembre de 2012. Consta auto judicial de liquidación de fecha 17 de junio de 2014⁶.

76. MOTORSAN, S.L. (en adelante MOTORSAN)

El objeto social de MOTORSAN es la compraventa de vehículos automóviles, accesorios y piezas de los mismos, siendo concesionario de las marcas AUDI y VW.

Su domicilio se encuentra en Alcalá de Henares (Madrid), con sucursal en Guadalajara.

77. MOTORSOL IMPORT, S.L. (en adelante MOTORSOL IMPORT)

El objeto social de MOTORSOL IMPORT, ubicada en Barcelona, es la concesión y reparación de vehículos y embarcaciones, así como su reparación, servicio post venta y comercialización de sus recambios y accesorios, concretamente, la venta de vehículos nuevos de las marcas Audi y VW, bajo contratos de concesión con el fabricante. Durante 2011 y siguiendo las directrices de la marca y razones de eficiencia operativa, se segregó el negocio de concesionario oficial VW, concentrándose la actividad de MOTORSOL IMPORT en la marca AUDI.

78. MOTORSOL, S.A. (en adelante MOTORSOL)

El objeto social de MOTORSOL, ubicada en Barcelona, es la concesión y reparación de vehículos, servicio postventa y comercialización de sus recambios y accesorios, siendo concesionario oficial de venta VW, cesando en 2011 como concesionario oficial AUDI.

79. NOBLEJAS MOTOR, S.A. (en adelante NOBLEJAS MOTOR)

⁶ BOE de 20 de diciembre de 2012 (folio 19853), informe de MOTOR VIC de la base de datos de INFORMA (folios 19855 a 19857) y auto judicial de liquidación de MOTOR VIC de 17 de junio de 2014 (folio 22584).

El objeto social de NOBLEJAS MOTOR, con sede en Madrid, es la venta y reparación de vehículos nuevos, seminuevos y usados, la reparación de los mismos y la venta de recambios y accesorios de la marca SEAT.

80. NOVOMOTOR, S.A. (en adelante NOVOMOTOR)

El objeto social de NOVOMOTOR, con sede en Getafe (Madrid), es la venta y reparación de automóviles. Participa en el 40% del capital de NOVOMOTOR ROMACAR y ambas se agrupan bajo el nombre comercial de GRUPO NOVOMOTOR, cuyas actividades en los últimos 10 años han sido la venta de vehículos (AUDI y VW), la venta de recambios (AUDI, SEAT, VW y SKODA) y la reparación de vehículos (AUDI, VW, SEAT y SKODA).

81. NOVOMOTOR ROMACAR, S.A. (en adelante NOVOMOTOR ROCAMAR)

NOVOMOTOR ROMACAR, con sede en la Majadahonda (Madrid), tiene como objeto social la venta y reparación de vehículos de la marca SEAT.

82. NUCESA, S.A.(en adelante NUCESA)

El objeto social NUCESA, con sede en Granada, es la distribución y comercialización de vehículos nuevos de las marcas AUDI y VW, la venta de vehículos usados, la compraventa de recambios y accesorios y servicios de reparación de taller para ambas marcas.

83. PARTE AUTOMOVILES, S.L. (en adelante PARTE AUTOMÓVILES)

El objeto social de PARTE AUTOMÓVILES, ubicada en Torrelavega (Cantabria), es la compra y venta de vehículos automóviles nuevos y usados de las marcas AUDI, VW, OPEL, FORD, RENAULT, CITROEN, PEUGEOT y TOYOTA.

84. POZUELO MOTOR, S.A.U. (en adelante POZUELO MOTOR)

El objeto social de POZUELO MOTOR, con sede en Pozuelo de Alarcón (Madrid), es la venta de automóviles y vehículos de motor y es concesionario oficial de la marca SEAT. POZUELO MOTOR se encuentra en concurso voluntario de acreedores desde el 22 de enero de 2014⁷. Actualmente pendiente de resolver por el Juzgado mercantil la solicitud de apertura de fase de liquidación⁸.

⁷ BOE de 1 de febrero de 2014 (folio 22585).

⁸ Alegaciones de POZUELO MOTOR a la PR (folio 49177).

85. RIO IMPORT, S.A. (en adelante RIO IMPORT)

El objeto social de RIO IMPORT, ubicada en Molins de Rei (Barcelona), desde su constitución en 2011 es la reparación, compra y venta de vehículos de motor nuevos y usados, recambios y accesorios de las marcas AUDI y VW.

86. RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L. (en adelante RIOMÓVIL)

El objeto social de RIOMÓVIL consiste en la venta de automóviles y vehículos a motor, así como el mantenimiento y reparación de los mismos. Es concesionario oficial de la marca VW.

87. RIOJA MOTOR, S.A. (en adelante RIOJA MOTOR)

El objeto social de RIOJA MOTOR, ubicada en Logroño (La Rioja), lo constituye la compraventa de vehículos nuevos de las marcas AUDI y VW.

88. RODEALER, S.L. (en adelante RODEALER)

RODEALER comparte sede con MOTOR ALCOBENDAS en Alcobendas (Madrid). Su objeto social es la compra-venta de vehículos a motor, recambios y accesorios y la reparación de vehículos. Desde el 1 de enero de 2013 es concesionario oficial de la marca AUDI (distribuidor y servicio post-venta) y servicio oficial post-venta de VW.

89. SAFAMOTOR, S.A. (en adelante SAFAMOTOR)

El objeto social de SAFAMOTOR, ubicada en Fuengirola (Málaga), es la compra y venta de automóviles, la reparación de automóviles y la venta de repuestos y accesorios de las marcas VW y AUDI.

90. SAGAMOVIL, S.A.U. (en adelante SAGAMÓVIL)

El objeto social de SAGAMÓVIL, con sede en Orkoien (Navarra), es la compraventa, importación, exportación de vehículos, sus repuestos y accesorios, siendo concesionario de la marca VW.

91. SAGREDO MOTOR, S.L. (en adelante SAGREDO MOTOR)

La actividad principal de SAGREDO MOTOR, con sede en Coslada (Madrid), es la venta de vehículos de motor de la marca SEAT.

92. SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A. (en adelante SANTANO AUTOMOCIÓN)

La actividad principal de SANTANO AUTOMOCIÓN, con sede en Cáceres, es la venta de vehículos de la marcas AUDI y VW.

93. SARSA VALLES, S.A. (en adelante SARSA VALLÉS)

El objeto social de SARSA VALLÉS, con sede Castellar del Vallés (Barcelona), es la venta y reparación de vehículos a motor, siendo concesionario oficial de las marcas AUDI y VW.

94. SEALCO, S.A. (en adelante SEALCO)

SEALCO con sede en Alcorcón (Madrid), es concesionario oficial de la marca SEAT.

95. SEALCO MOTOR, S.A. (en adelante SEALCO MOTOR)

El objeto social de SEALCO MOTOR, ubicada en Alcorcón (Madrid), es la compraventa, importación, exportación, distribución, reparación y mejora de vehículos automóviles, siendo concesionario oficial de las marcas VW y AUDI.

96. SERVISIMO, S.L. (en adelante SERVISIMO)

SERVISIMO, constituida en 1990 en Tárrega (Lleida), es concesionario oficial de las marcas VW y AUDI y cuenta con delegaciones en Igualada (Barcelona) y Mollerusa (Lleida).

97. SOLERA MOTOR, S.A. (en adelante SOLERA MOTOR)

El objeto social de SOLERA MOTOR, ubicada en Jerez de la Frontera (Cádiz), es la representación, concesión, distribución y comercio de vehículos nuevos y usados, siendo concesionario oficial de las marcas AUDI y VW.

98. SORIA MOTOR, S.A. (en adelante SORIA MOTOR)

SORIA MOTOR, con sede en Soria, se dedica a la venta de automóviles de las marcas AUDI y desde el 1 de septiembre de 2013 también de VW, la compra de vehículos usados, la compra venta de recambios y accesorios y servicios de

reparación de taller para ambas marcas, además de Skoda desde el 1 de enero de 2014.

99. SUPERWAGEN, S.A. (en adelante SUPERWAGEN)

El objeto social de SUPERWAGEN, ubicada en Sabadell (Barcelona), es la venta de vehículos automóviles nuevos de las marcas VW y AUDI.

100. SURMOCIÓN, S.A. (en adelante SURMOCIÓN)

La actividad principal de SURMOCIÓN, que forma parte del grupo de empresas controladas por M.CONDE, con sede en Leganés (Madrid), es la comercialización, distribución y reparación de vehículos de la marca SEAT, de la que es concesionario oficial.

101. TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A. (en adelante T.M. GUERNICA)

El objeto social de TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A. (T.M. GUERNICA), ubicada en Múgica (Vizcaya), es la compra venta directa y a comisión de vehículos y accesorios del automóvil. Desde el 1 de enero de 2014 no se dedica a la compra venta de vehículos, centrando su actividad en la explotación del negocio de la postventa.

102. TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L. (en adelante TALLERES PONCIANO SERPAS)

TALLERES PONCIANO SERPAS, constituida en 1999 y sede en Vélez-Málaga (Málaga), es servicio oficial Volkswagen en Vélez-Málaga y en su página web publicitan los servicios de taller de mecánica, electricidad, chapa y pintura, recambios originales y accesorios originales Volkswagen, así como vehículos de ocasión.

103. TALLERES XÁTIVA, S.A. (en adelante TALLERES XÁTIVA)

La actividad principal de TALLERES XÁTIVA, con sede en Játiva (Valencia), es la venta de automóviles de las marcas AUDI y VW.

104. TARTIERE AUTO, S.A. (en adelante TARTIERE AUTO)

La actividad principal de TARTIERE AUTO, con sede en Lugones, Siero, (Asturias), es la venta de vehículos turismos e industriales de las marcas AUDI y

VW, compra y venta de vehículos seminuevos y usados y la reparación de vehículos multimarca.

105. TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A. (en adelante TIMSA)

El objeto social de TIMSA es la comercialización, distribución, importación y exportación de vehículos de las marcas AUDI y VW y la prestación de asistencia técnica.

La sede de TIMSA se encuentra en Córdoba.

106. TOLEAUTO, S.A. (en adelante TOLEAUTO)

TOLEAUTO, con sede en Rivas-Vaciamadrid (Madrid), está en fase de liquidación tras el proceso concursal acordado por auto de 21 de abril de 2014 y disuelta desde el 23 de abril de 2014⁹.

107. TRESA AUTOMOCIÓN, S.A. (en adelante TRESA)

El objeto social de TRESA, ubicada en Miguelturra (Ciudad Real), es la distribución y venta de automóviles, camiones y de cualquier vehículo, formando parte de la red de concesionarios oficiales de las marcas VW y AUDI.

108. UDALAITZ, S.L. (en adelante UDALAITZ)

El objeto social de UDALAITZ, con sede en Arrasate-Mondragón (Guipúzcoa), es la de taller de reparación de automóviles, prestando servicio oficial de asistencia a los vehículos de las marcas AUDI y VW

109. UTREWAL, S.A. (en adelante UTREWAL)

El objeto social de UTREWAL es la reparación y venta de automóviles, para lo cual cuenta con dos instalaciones, la principal en Utrera (Sevilla), y una delegación en Alcalá de Guadaira (Sevilla), siendo concesionario oficial de la marca VW.

⁹ Anuncio del auto judicial de la fase de liquidación de TOLEAUTO publicado en el BOE de 13 de mayo de 2014 (folios 19805 y 22586) e informe de la base de datos INFORMA (folios 19878 a 19880).

110. VALENCIANA DE SERVICIOS Y AUTOMÓVILES, S.A. (en adelante VASAUTO)

La actividad principal de VASAUTO, con sede en Valencia, es la venta de vehículos nuevos y usados de la marca VW. Hasta 2009 también vendían vehículos nuevos de la marca AUDI.

111. VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L. (en adelante VASA)

El objeto social VASA, con sede en San Sebastián (Guipúzcoa), es la compra-venta de vehículos a motor, nuevos y usados, la venta de piezas de recambios y la reparación de vehículos automóviles. En el desarrollo de su actividad utiliza en ocasiones el nombre comercial VASA.

112. VAT-SUR, S.A. (en adelante VAT SUR)

El objeto social de VAT SUR es la venta de repuestos, reparación de vehículos y venta de vehículos a motor, siendo concesionario oficial de las marcas AUDI y VW para postventa y AUDI para venta de vehículos nuevos. Se encuentra en concurso voluntario de acreedores desde el 20 de julio de 2012¹⁰ y en fase de liquidación y cese de actividad según escrito de su exadministrador único de 18 de febrero de 2015 (folio 49494).

113. VOLCENTER VALENCIA, S.L. (en adelante VOLCENTER)

La actividad principal de VOLCENTER, con sede en Sedaví (Valencia), es la venta de vehículos y reparación de la marca VW.

114. W. TECHNIK VALLES, S.L. (en adelante TECHNIK VALLÉS)

TECHNIK VALLES, con sede en Barberá del Vallés (Barcelona), se dedica a la venta y reparación de vehículos de la marca VW.

II. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO

El sector del automóvil es considerado estratégico para la economía española, debido a su elevado peso en la industria, en el empleo, a su efecto arrastre en

¹⁰ Escrito de contestación de VAT SUR al requerimiento de información realizado (folio 10142), BOE de 6 de agosto de 2012 (folio 19803) e informe de VAT SUR de la base de datos INFORMA (folios 19875 a 19877).

otros ámbitos y a su contribución a las exportaciones. De hecho, en 2009, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Integral de Automoción, que se enmarca dentro del Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo (Plan E), articulado en cinco bloques: medidas industriales y de impulso a la demanda, medidas laborales, medidas de impulso a la logística, medidas de fomento a la I+D+i y medidas de carácter financiero.

Por otro lado, con el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Planes PIVE sucesivos, hasta el Plan PIVE 6), con el objetivo de sustituir un total aproximado de 365.000 vehículos antiguos con las mismas unidades de vehículos nuevos, se ha venido potenciando una disminución del consumo energético nacional, incentivando la modernización del parque de vehículos con modelos de alta eficiencia energética, con menor consumo de combustibles y emisiones de CO₂, todo ello enmarcado en el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética. La financiación del PIVE se realiza con cargo a las aportaciones recibidas por el Instituto para Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), procedentes del presupuesto de la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Adicionalmente se puede cofinanciar con fondos comunitarios, dentro de alguno de los programas operativos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

En 2013, se vendieron en España 824.108 unidades, de los que según FACONAUTO, un total de 282.400 unidades se acogieron al programa de ayudas del Plan PIVE de ese ejercicio, habiendo agotado en mayo de 2014 el Plan PIVE-5 el 70% de sus fondos. Según la Memoria 2013 de ANFAC, el sector del automóvil en España facturó 40.250 millones de euros en 2013, en torno al 11% interanual.

1. Marco Normativo

La DC se ocupa, en los párrafos (194) a (212) del PCH, de la normativa reguladora del sector del automóvil, el cual ha gozado tradicionalmente de una atención especial por parte de las autoridades de competencia, estando sujeto a reglamentos específicos de exención por categorías desde 1985.

Los acuerdos verticales sujetos a tales exenciones serían aquéllos relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos, los relativos a la compra, venta o reventa de recambios para los vehículos de motor y los relativos a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de estos vehículos cuando tales acuerdos sean celebrados entre empresas no competidoras, entre determinadas empresas competidoras o por determinadas asociaciones de minoristas o talleres de reparación.

En este sentido, a nivel europeo cabe destacar el Reglamento (UE) nº 330/2010, de 20 de abril de 2010, de la Comisión, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas, así

como el Reglamento (UE) nº 461/2010, de 27 de mayo de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del TFUE, a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor, que se aplicaba desde el 1 de junio de 2010, en sustitución del Reglamento (CE) nº 1400/2002 de la Comisión de 31 de julio de 2002 relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor, así como 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, emitidas por la Comisión Europea en 2010.

En estas Directrices se establece que la distribución selectiva es actualmente la forma predominante de distribución en el sector de los vehículos de motor, así como en la reparación y mantenimiento y en la distribución de recambios.

La distribución selectiva cualitativa implica la selección de distribuidores o talleres de reparación únicamente con arreglo a criterios objetivos impuestos por la naturaleza del producto o servicio; la selección cuantitativa añade otros criterios que limitan más directamente el número potencial de distribuidores o talleres de reparación, bien fijando directamente su número, bien, exigiendo, por ejemplo, un nivel mínimo de ventas. Se considera que las redes basadas en criterios cuantitativos suelen ser, por lo general, más restrictivas que las basadas únicamente en la selección cualitativa.

En una distribución selectiva puramente cualitativa, los distribuidores y los talleres de reparación se seleccionan únicamente con arreglo a criterios objetivos impuestos por la naturaleza del producto o servicio, como las cualificaciones técnicas del personal de ventas, la configuración de los locales de venta, las técnicas de venta y el tipo de servicio de venta que ha de proporcionar el distribuidor.

La aplicación de estos criterios no limita el número de distribuidores o talleres de reparación admitidos en la red del proveedor. Se considera que, en general, la distribución selectiva puramente cualitativa queda fuera del ámbito de aplicación del artículo 101.1 del TFUE por carecer de efectos contrarios a la competencia, siempre que se cumplan tres condiciones:

- la naturaleza del producto de que se trate ha de requerir un sistema de distribución selectiva, en el sentido de que dicho sistema debe constituir una necesidad legítima, habida cuenta de la naturaleza del producto, para preservar su calidad y garantizar su uso correcto;
- los distribuidores o talleres de reparación han de ser seleccionados sobre la base de criterios objetivos de carácter cualitativo, establecidos de forma uniforme para todos los revendedores potenciales y que no puedan aplicarse de forma discriminatoria;

- los criterios establecidos no deben exceder de lo necesario.

Si los acuerdos de distribución selectiva entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 101.1 del TFUE, las partes tendrán que evaluar si sus acuerdos pueden acogerse a los Reglamentos de Exención por Categorías, o individualmente, a la excepción del artículo 101.3 del TFUE.

Los Reglamentos de exención por categorías eximen a los acuerdos de distribución selectiva, independientemente de que se utilicen criterios de selección cuantitativos o puramente cualitativos, siempre que las cuotas de mercado de las partes no excedan del 30%. Sin embargo, dicha exención se condiciona a que el acuerdo no contenga ninguna de las restricciones especialmente graves contempladas en el artículo 4 del Reglamento de Exención General por Categorías para Acuerdos Verticales y en el artículo 5 del Reglamento de Exención por Categorías en el Sector de los Vehículos de Motor, así como ninguna de las restricciones excluidas descritas en el artículo 5 del Reglamento de Exención General por Categorías para Acuerdos Verticales.

Tres de las restricciones especialmente graves contempladas en el Reglamento de Exención General por Categorías para Acuerdos Verticales se refieren específicamente a la distribución selectiva:

- El artículo 4.b) considera especialmente grave la restricción del territorio en el que, o de la clientela a la que, el comprador parte del acuerdo pueda vender los bienes o servicios contractuales, excepto la restricción de ventas por los miembros de un sistema de distribución selectiva a distribuidores no autorizados en los mercados en los que se aplique dicho sistema.
- El artículo 4.c) describe como restricciones especialmente graves los acuerdos que restringen las ventas activas o pasivas a los usuarios finales por parte de los miembros de un sistema de distribución selectiva que operen al nivel de comercio al por menor, sin perjuicio de la posibilidad de prohibir a un miembro del sistema que opere fuera de un lugar de establecimiento no autorizado.
- El artículo 4.d) se refiere a la restricción de los suministros cruzados entre distribuidores dentro de un sistema de distribución selectiva, inclusive entre distribuidores que operen a distintos niveles de actividad comercial.

En España, mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que en su Anexo II “DEFINICIONES Y CATEGORIAS DE LOS VEHÍCULOS”, define vehículo a motor y automóviles.

Por lo que se refiere al régimen jurídico de los concesionarios, éstos se rigen por los contratos de distribución de vehículos y de servicios concertados con los proveedores y fabricantes de las marcas oficiales y en tanto no se apruebe la

nueva Ley de contratos de distribución comercial prevista en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, se aplica la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia, con la salvedad prevista en su disposición adicional primera, introducida por la Ley de Economía Sostenible, que se refiere a los contratos de distribución de vehículos automóviles e industriales, cuya aplicación ha quedado a su vez en suspenso, por virtud de la disposición final cuarta de la Ley 7/2011, de 11 de abril, en tanto se aprueba la citada ley de distribución comercial.

Así pues, a falta de regulación específica, se aplica la Ley de Contrato de Agencia pero con ciertas salvedades, tal y como ha señalado el Tribunal Supremo, por ejemplo, en su Sentencia de 15 de marzo de 2011, en la que ha señalado la existencia de diferencias entre los contratos de agencia y distribución, destacados por la doctrina y la jurisprudencia:

“(...) el distribuidor compra y revende las mercancías del fabricante por cuenta y en nombre propios, con la ganancia que representa el llamado margen o beneficio comercial, el agente promueve y, en su caso, concluye la venta de los productos del empresario, por cuenta y en nombre del mismo, a cambio de una comisión (...)”.

La principal nota característica para diferenciar el contrato de distribución del contrato de agencia es que el distribuidor asume el riesgo de la operación comercial.

Así pues, la operativa de los concesionarios se regula a través de los contratos de distribución y de servicio autorizado y en casos aislados, se recurre a un contrato de distribución de recambios. El proveedor vende sus productos al distribuidor y éste los revende a sus clientes aplicando un margen, que constituye la fuente de ingresos de su actividad comercial.

En la distribución minorista de automóviles nuevos, la empresa distribuidora de los vehículos de una marca comunica al concesionario un precio de venta recomendado para que éste establezca libremente el precio final de venta de acuerdo con sus ingresos esperados o deseados. Dicha práctica de recomendar un precio de reventa a un revendedor está cubierta por el citado Reglamento de Exención por Categorías cuando la cuota de mercado de cada una de las partes del acuerdo no excede del umbral del 30%, siempre que no suponga un precio de venta mínimo o fijo a resultas de la presión o de los incentivos ofrecidos por cualquiera de las partes. En la realización de su actividad económica, el distribuidor actúa, en todo caso, en su nombre y por cuenta propia, asumiendo los riesgos que pudieran derivarse del negocio.

La mayoría de las marcas de automóviles en España aplica la modalidad de distribución conocida como “distribución selectiva”, que permite limitar el número de los distribuidores y establecer unos criterios de selección cualitativos para preservar la calidad y solvencia de las empresas integradas en la red. Los

concesionarios son pequeñas y medianas empresas que se dedican a la distribución, venta y servicio posventa de automóviles de un fabricante o importador como empresarios independientes, actuando en su propio nombre y bajo su responsabilidad y riesgo, dentro de la zona o área territorial que le haya asignado su proveedor.

No obstante, la organización de la actividad comercial y de servicio postventa, y el modelo de negocio del distribuidor en su conjunto, se configuran conforme a las directrices del proveedor que concreta y especifica cada uno de los procesos de la concesión y, en particular, los siguientes, de acuerdo con lo indicado en el Informe de FACONAUTO sobre el sector de los concesionarios en España de 31 de diciembre de 2012:

- Estándares, dimensión y calidades de las instalaciones, en particular en lo referente al tamaño, equipamiento, ubicación, aspecto interno y externo, e identificación corporativa de sus instalaciones de venta y servicio posventa.
- Estructura económico-financiera del concesionario y el plan contable.
- Modelo de negocio, tanto en la venta como en el servicio posventa.
- Auditorías de procesos, estándares y garantías.
- Número y cualificación profesional del personal contratado.
- Plan de formación de los empleados.
- Planes de negocio, objetivos e incentivos.
- Sistemas de gestión y administración, incluyendo los informáticos.

El PCH de la DC detalla en los párrafos 206 a 211 la estructura del precio final en la distribución minorista de vehículos nuevos.

El negocio asociado a la explotación de un concesionario proviene de dos fuentes diferentes: de la distribución minorista de vehículos nuevos y de la distribución minorista de vehículos de ocasión, variando la fijación del precio según se trate de un tipo u otro de vehículos.

En la distribución minorista de vehículos nuevos, la marca comunica el precio de venta recomendado (PVR), mientras que el concesionario fija libremente el precio final de venta de acuerdo con los criterios de su política comercial, aplicando una serie de variables de acuerdo con los precios de venta recomendados por la marca. En términos generales, el precio final comprende los siguientes bloques de retribución¹¹:

¹¹ Información aportada por SEAT, S.A. (folios 146 a 201).

- Retribución fija o "margen básico": destinada a cubrir los costes fijos estructurales en los que incurre el concesionario para cumplir con los estándares mínimos exigidos por el contrato de concesión. El hecho de que se denomine retribución fija no significa que sea de obligado cumplimiento, sino que se trata de una cantidad que no depende de la cantidad de vehículos vendidos por el concesionario. Esta retribución incluye el margen básico, que se aplica a la venta de cualquier modelo de vehículo y el bonus de modelo, que se añade al margen básico en función del modelo de vehículo vendido y se determina de acuerdo a las dificultades específicas ligadas a la venta de un modelo de vehículo en concreto.
- Retribución variable: depende de los objetivos de ventas relacionados directamente con el volumen de ventas y la satisfacción y fidelidad de los clientes. Estos objetivos se consideran adicionales a los establecidos en el contrato de concesión. La retribución variable comprende:
 - a) El bloque de retribuciones en función del volumen de venta:
 - Descuentos de volumen (rappel de volumen): ligados al cumplimiento de los objetivos de volumen de ventas.
 - Descuentos mixtos (rappel de mix): ligados al cumplimiento de los objetivos de ventas de modelos de vehículos específicos.
 - Descuento de regularidad (rappel de regularidad): depende del mantenimiento durante un determinado período de tiempo del cumplimiento de los objetivos de volumen y ventas mixtas.
 - b) El bloque retribuciones en función de la satisfacción y lealtad del cliente, depende, entre otras cosas, de la satisfacción del cliente obtenida en la venta de nuevos vehículos y vehículos de ocasión, la lealtad del cliente y la identificación de motivos por los que un cliente ha decidido no comprar.
 - c) El bloque retribución por publicidad depende de la inversión del concesionario en publicidad y en campañas de lanzamiento locales.
 - d) El bloque de capacidad de retribución, está ligado a la capacidad de exposición, la buena gestión del stock de vehículos, de exponer modelos concretos de vehículos en el expositor y de la disponibilidad de vehículos de demostración al servicio de los clientes.

El precio de venta recomendado comunicado por la marca se determina de acuerdo con la cantidad resultante de la siguiente resta: precio franco fábrica menos retribución fija. De acuerdo con lo anterior, el incentivo ligado a la retribución variable es el elemento competitivo más importante entre los concesionarios. Descuentos, ofertas, regalos, y garantías adicionales son los

conceptos que permiten a los concesionarios diferenciarse entre ellos en el mercado y ofrecer mejores condiciones a sus clientes y, por tanto, competir en el mercado.

En la venta al por menor de vehículos de ocasión, que abarca vehículos de todas las marcas, el valor de tasación y los precios de venta de los vehículos de ocasión los determina el concesionario. La marca interviene en la determinación de la calidad y estándares técnicos. El precio de venta ofrecido a un consumidor interesado en la compra de un vehículo nuevo de un determinado concesionario puede incorporar como descuento el valor de tasación de un vehículo de ocasión que el concesionario adquiere del cliente para revenderlo más adelante. Esto implica la suscripción por el concesionario y el consumidor de un contrato de naturaleza mixta por el que el concesionario acuerda la compra del vehículo de ocasión del consumidor y el consumidor acuerda comprar un vehículo nuevo del concesionario. El concesionario se encarga de fijar el valor de tasación del vehículo de ocasión. Ejecutada la transacción, el concesionario venderá el vehículo de ocasión a un tercero, sujeto a un control previo de calidad.

En concreto, los concesionarios de marcas Premium (Audi y VW) tienen sus propios programas de reventa de vehículos de ocasión (Audi Selección Plus y DasWeltAuto) con la finalidad de ofrecer un mayor nivel de garantía y estándares de calidad a los consumidores.

La distribución minorista de vehículos de ocasión está ligada, en gran medida, a las políticas públicas de la renovación del parque automovilístico y sustitución de vehículos antiguos por nuevos más eficientes y menos contaminantes.

2. Funcionamiento del Mercado

En los párrafos (212) a (227) del PCH, la DC describe con detalle el funcionamiento del mercado relevante -de producto (párrafos 212 a 214 del PCH) y geográfico (párrafos 215 a 227 del PCH)-, centrándose con posterioridad en la estructura de dicho mercado, exponiendo la oferta (párrafos 228-239 del PCH) y la demanda (párrafos 240-241 del PCH) dentro del mismo.

a) Mercado de producto

La DC definió el mercado de producto afectado en este expediente sancionador como el de la distribución de vehículos de motor nuevos de las marcas del grupo SEAT, es decir, AUDI, SEAT y VOLKSWAGEN, a través tanto de concesionarios independientes, sujetos a un contrato de concesión por el fabricante de dichas marcas, como de concesionarios propiedad del fabricante de dichas marcas.

La DC considera que **no es posible delimitar las conductas a unos modelos de vehículo concretos** dentro de las marcas indicadas, pues ha quedado

acreditado que los modelos excluidos en los acuerdos en un período varían y son incluidos en otro período.

b) Mercado geográfico

Dicho mercado comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios de referencia, siendo las condiciones de competencia 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. Así lo ha definido tanto el extinto Consejo de la CNC¹² - de acuerdo con 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, DOUE de 9 de diciembre de 1997)-, como reiterada jurisprudencia del TJUE¹³.

Por otro lado, como señaló el Consejo de la CNC y confirmó la Audiencia Nacional¹⁴, el concepto mercado afectado por la conducta infractora, que puede o no coincidir con el mercado de producto y geográfico relevante, no viene determinado por el territorio en el que las condiciones de competencia son homogéneas, sino por el espacio geográfico en el que la infracción analizada haya producido o sea susceptible de producir efectos sobre las condiciones de competencia efectiva.

Para casos como éste hay que tener en cuenta que el proveedor, según el contrato que suscribe con los concesionarios y que determina la operativa de los mismos, no establece ninguna cláusula que discrimine y que condicione a los concesionarios a la hora de sus ventas por razón del lugar de residencia del cliente final, ni de la instalación desde la que el concesionario realice la venta, a los efectos de aceptar o rechazar los pedidos del concesionario. Así pues, los concesionarios tienen un ámbito de influencia mayor que el de la provincia en la que se ubican físicamente, con una influencia significativa en las provincias limítrofes.

La DC, teniendo en cuenta las conductas analizadas, constató que las presuntas prácticas anticompetitivas se estructuraban por áreas geográficas coincidentes

¹² Resolución del Consejo de la CNC de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento.

¹³ Entre otras, Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, asunto Tetra Pak/Comisión, T-83/91, apartado 91, confirmada en casación por la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/ 94P.

¹⁴ Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de alquiler, así como sentencias de la Audiencia Nacional de 30 de noviembre y 12 y 27 de diciembre de 2013 y 26 de marzo de 2014, desestimando los recursos interpuestos contra la citada Resolución de 12 de enero de 2012 dictada en el Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados.

con las denominadas “zonas de Influencia” de los concesionarios de las marcas AUDI, VW y SEAT.

Además, la participación de las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT en las prácticas colusorias ha determinado en gran medida que éstas se hayan realizado por las marcas respectivas, por un lado, AUDI y VW y, por otro, SEAT y por zonas, debido a la propia organización de los concesionarios a través de sus asociaciones en zonas territoriales.

De hecho, de acuerdo con la información obrante en este expediente, los informes de seguimiento de cada cártel por parte de ANT se emiten agrupando los concesionarios por zonas territoriales. Se distinguen siete “Zonas”, que delimitan otros tantos cárteles: Madrid, Cataluña, Andalucía, Norte, Asturias, Valencia (respecto de Audi-VW) y Madrid (respecto de SEAT).

En este sentido, las zonas geográficas afectadas por las prácticas realizadas por los concesionarios independientes y filiales de la marca pertenecientes a la red oficial de AUDI-VW serían las siguientes:

- Zona Madrid, que incluye los concesionarios ubicados en la Comunidad Autónoma de Madrid y en las provincias de Toledo, Guadalajara y Ávila, de las CCAA de Castilla-La Mancha y Castilla-León, si bien, como se analizará en el apartado de hechos acreditados, la DC considera no acreditados los hechos relativos al concesionario ubicado en la provincia de Ávila.
- Zona Cataluña, que incluye los concesionarios ubicados en las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona de la Comunidad Autónoma catalana, si bien, como se analizará en el apartado de hechos acreditados, la DC considera prescritos los hechos relativos a ciertos concesionarios ubicados en la provincias de Gerona y Lérida.
- Zona Andalucía, que incluye los concesionarios ubicados en las provincias de Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Almería, Jaén, Granada, Cádiz, Córdoba, Sevilla y Málaga, de las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha, Extremadura y Andalucía, si bien, como se analizará en el apartado de hechos acreditados, la DC considera prescritos los hechos relativos a los concesionarios ubicados en la provincia de Almería.
- Zona Asturias, que incluye los concesionarios ubicados en dicha Comunidad Autónoma.
- Zona Valencia y Castellón, que incluye los concesionarios ubicados en las citadas provincias de la Comunidad Autónoma valenciana.
- Zona Norte, que incluye los concesionarios ubicados en las CCAA del País Vasco, Navarra, Cantabria y La Rioja y la provincia de Soria de la Comunidad Autónoma de Castilla-León, y

En estas zonas geográficas los concesionarios de la red oficial AUDI-VW que participaron en las prácticas investigadas representan el 100% del mercado de la distribución de vehículos a motor turismos e industriales de dichas marcas en dichas zonas geográficas¹⁵.

La zona geográfica afectada por las prácticas realizadas por los concesionarios independientes y filiales de la marca de la red oficial de SEAT sería la Zona Madrid, que incluye los concesionarios ubicados en la Comunidad Autónoma de Madrid y en las provincias de Toledo y Guadalajara de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Igualmente, en esta zona geográfica los concesionarios de la red oficial SEAT que participaron en las prácticas representan el 100% del mercado de la distribución de vehículos a motor turismos e industriales de dicha marca en dicha zona geográfica¹⁶.

Teniendo en cuenta las conductas colusorias analizadas en este expediente, el mercado geográfico se circunscribe respecto a las prácticas realizadas en relación con las marcas AUDI y VW a las CCAA de Andalucía, Asturias, Cantabria, Cataluña, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Extremadura, La Rioja, Madrid, Navarra, País Vasco y Valencia, siendo el mercado geográfico afectado el de dichas CCAA, tanto por la propia delimitación geográfica realizada por los concesionarios participantes en dichas zonas, como por los efectos sobre los competidores efectivos o potenciales y sobre los consumidores y usuarios de las conductas realizadas

En relación con la marca SEAT, el mercado geográfico se circunscribe a las CCAA de Castilla-La Mancha y Madrid, siendo el mercado geográfico afectado el de dichas CCAA, tanto por la propia delimitación geográfica realizada por los concesionarios participantes en dichas zonas, como por los efectos sobre los competidores efectivos o potenciales y sobre los consumidores y usuarios de las conductas realizadas.

c) Estructura del mercado

Por el lado de la **oferta**, según el Informe publicado a finales de 2012 por FACONAUTO ("Informe del sector de los concesionarios en España"), los 2.908 concesionarios (2.761 de turismos y todoterreno y 169 de vehículos industriales) establecidos en España cumplen una función socioeconómica muy relevante en las Comunidades Autónomas donde se ubican. En 2012 los concesionarios

¹⁵ Relación de concesionarios independientes de las marcas AUDI y VOLKSWAGEN asociados a ACEVAS (folios 22427 a 22430 y 22439 a 22449) y escrito de contestación de ACEVAS al requerimiento de información (folios 9247 a 9248).

¹⁶ Relación de concesionarios independientes de SEAT asociados a ANCOSAT (folios 22431 a 22438) y escrito de contestación de ANCOSAT al requerimiento de información realizado (folios 10168 a 10169).

facturaron 22.120,35 millones de euros, lo que supone un 2,09% del PIB español¹⁷.

De acuerdo con el citado Informe de FACONAUTO, los concesionarios financian los stocks de vehículos, piezas de recambio y accesorios de los fabricantes, comprando los vehículos al "precio máximo recomendado" o de "lista", lo que supone pagar al proveedor una media de un 15% más del precio de venta "retail" o final, al no tenerse en cuenta los descuentos aplicados por los concesionarios por diferentes conceptos (una media de 3.200 euros por vehículo). Por tanto, hasta que no venden el vehículo al cliente final, los concesionarios no pueden iniciar la recuperación de las promociones y descuentos aplicables, lo que le supone seguir financiando ese diferencial de 15 a 45 días adicionales.

Por otra parte, los concesionarios realizan importantes inversiones en suelo e instalaciones para exposición, almacenes y taller, etc. La inversión media de un concesionario instalado en un área metropolitana supera los 6 millones de euros y se amortiza en un plazo medio de entre 15 y 20 años, pero sólo sirve para la distribución de los vehículos de determinada marca por la exclusividad de los estándares específicos exigidos por cada marca. Por ello, en el citado Informe de FACONAUTO se afirma que los concesionarios españoles garantizan un alto nivel de competencia entre las diferentes marcas y de concurrencia dentro de la red de distribución en un mercado maduro en el que ningún fabricante superaba, en 2012, el 10% de cuota del mercado de turismos y el 25% del mercado de vehículos industriales. Concluye el citado Informe indicando que la operativa empresarial de los concesionarios se caracteriza por un modelo de gestión basado en el volumen, por lo que debe asumir un riesgo excesivamente alto, con apalancamientos que duplican los recursos propios de la empresa, para obtener una rentabilidad media sobre facturación negativa en la mayoría de las redes e inferior al 1% en las redes más saneadas. Así, en el periodo expansivo del mercado de automoción en España, entre 2004 y 2009, la rentabilidad sobre la facturación de los concesionarios se mantuvo, como hemos visto, en una media entre el 0,8% y 2,3% y en 2012 del -0,94%, con una oferta de servicios sobredimensionada.

Sin embargo, la tendencia se ha invertido en los dos últimos años, tanto en el mercado de coches nuevos como de vehículos usados y así se ha recogido en noticias de prensa¹⁸ en 2014 que se hacían eco de las subidas de las ventas en un porcentaje del 10% en comparación con 2013, gracias al Plan PIVE-5, remitiéndose a datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAN) y FACONAUTO.

¹⁷ Datos de la Fundación de las Cajas de Ahorros, FUNCAS.

¹⁸ El mundo, 1 de abril de 2014, El País, 1 de abril de 2014; CINCO DÍAS, 24 de abril de 2014.

Durante el primer semestre de 2014, las marcas más vendidas han sido VOLKSWAGEN, con 42.277 matriculaciones, y SEAT, con 38.852 matriculaciones, aumentando las matriculaciones de turismos durante dicho periodo un 17,8%, acumulando diez meses de crecimiento consecutivos, con un volumen total de 454.942 unidades. De hecho, los Planes PIVE en sus sucesivas ediciones mantienen la tendencia al alza del mercado español, único mercado en la UE que registra crecimientos durante tantos meses de manera consecutiva, teniendo el Plan PIVE 6 un muy positivo comienzo, con más de 9.000 reservas en los últimos días del mes de junio de 2014. Así, el mes de junio, uno de los meses con mayores volúmenes del año, ha registrado un total de 90.158 matriculaciones y un crecimiento del 23,9%, no superándose las 90.000 unidades desde junio de 2010.

Se trata de un mercado maduro relativamente transparente, con un número de concesionarios muy elevado y, por lo tanto, muy atomizado, estable en su cuota y en su número y sin entradas de nuevos competidores en el mismo durante todo el desarrollo de las prácticas investigadas

Respecto a la **demand**a en este mercado, se pueden distinguir tres importantes canales: flotas de empresas privadas, particulares y empresas destinadas al renting o alquiler de los vehículos de motor. De entre estos canales de venta, destaca el de los particulares, seguido por el de las flotas de empresas y en último lugar las empresas de alquiler. Por canales, durante 2014 el canal de particulares viene impulsando fuertemente el mercado, gracias al Plan PIVE 5, con un incremento hasta mayo de 2014 del 24,3% y un total de 183.921 matriculaciones, cerrando junio con una nueva subida de las ventas al computar 23,9% matriculaciones más que en el mismo mes de 2013, lo que supone un total de 90.158 unidades (72.771 en 2013). Por su parte, el canal de empresas experimenta un crecimiento del 7,7% y un total de 84.670 matriculaciones en este período, volviendo a crecer un 20,6% en el mes de junio, con 19.124 unidades. En el período acumulado, este canal ya muestra un crecimiento del 9,9% con un total de 104.300 unidades.

Por último, el canal de empresas de alquiler registró un aumento significativo en abril de 2014 (en concreto crecieron un 75,5% respecto a igual mes del año pasado, para cubrir la demanda de las vacaciones de Semana Santa, sobre todo en las islas).

III. HECHOS ACREDITADOS

Teniendo en cuenta la información que obra en el expediente, facilitada por SEAT, S.A. en su solicitud de exención de pago de la multa y obtenida por la DC tanto en las inspecciones realizadas los días 4, 5 y 6 de junio de 2013 en la sede de la empresa consultora ANT, y de las asociaciones ACEVAS, ANCOSAT y

FACONAUTO y de los concesionarios CARHAUS, M. CONDE y SAFAMOTOR, y en las contestaciones de las incoadas a los requerimientos de información que se le formularon, se consideraron acreditados por la DC los hechos que el órgano instructor expuso en los apartados (242) a (456) del PCH.

Los hechos constatados revelan que los concesionarios incoados, tanto propios del fabricante de las marcas AUDI, VW y SEAT como independientes, pactaron precios y condiciones de venta de vehículos de estas marcas, adoptándose e implementándose tales acuerdos en hasta siete zonas diferenciadas territorialmente.

Las prácticas realizadas en relación con las marcas AUDI y VW se analizan conjuntamente pues la mayoría de los concesionarios implicados en las citadas prácticas venden o vendieron durante la vigencia de las mismas ambas marcas y en las reuniones celebradas se acordaban los precios y las condiciones comerciales de éstas. Ello se constata, entre otras evidencias, en correo electrónico de 1 de marzo de 2012 convocando a una reunión a los participantes en el cártel de AUDI y VW de la Zona Madrid¹⁹, la remisión el 11 de junio de 2012 por M.CONDE a ANT de los acuerdos de precios de ambas marcas²⁰ o el envío por ANT de sus informes respecto de ambas marcas.

Cabe diferenciar una serie de hechos acreditados comunes a todos los cárteles.

Así, ha quedado acreditado que tanto en los acuerdos entre los concesionarios de la marca SEAT como en los de las marcas AUDI y VW **participaban las respectivas asociaciones**, ANCOSAT y ACEVAS, convocando y organizando las reuniones y enviando las condiciones acordadas (generalmente a una empresa concesionaria con un papel de coordinador, que luego la remitía al resto de concesionarios de dicha zona)²¹. El solicitante de clemencia ha declarado que los acuerdos relativos a las marcas VW y AUDI empezaron a forjarse en el contexto de las reuniones de ACEVAS, que tuvo un rol esencial en la gestación y desarrollo de los acuerdos adoptados por los concesionarios de dichas marcas, proponiendo ACEVAS extender el cártel de la Zona de Madrid a nivel nacional, siendo también relevante la participación del representante de M.CONDE²². Igualmente constan en el expediente pruebas documentales que acreditan la colaboración de ACEVAS con ANT y HORWATH, con el fin de extender los

¹⁹ Correo electrónico enviado por M.CONDE el 1 de marzo de 2012, con asunto “convocatoria reunión”, recabado en la inspección de ANT (folio 18437).

²⁰ Correo electrónico de 11 de junio de 2012 de M.CONDE a ANT, con asunto “Fw: Protocolo reunión Zona I 08 Junio”, recabado en la inspección de ANT (folio 18637).

²¹ Convocatorias de reuniones del cártel en ACEVAS aportadas por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención y enviadas a responsables de la zona de Madrid para AUDI y VW, M.CONDE, en correos electrónicos de 4 de febrero de 2012 al 1 de junio del 2013 (folios 371 a 383) y a MOTORSAN del 3 de julio de 2012 al 26 de marzo de 2013 (folios 384 a 702).

²² Correo electrónico de M.CONDE de 1 de marzo de 2012, con asunto “convocatoria reunión”, recabado en la inspección de ANT (folio 18437)

acuerdos de las marcas de AUDI y VW a nivel nacional, para lo cual se proyectó un sistema de seguimiento y control elaborado por ANT y HORWATH a petición de ACEVAS en julio de 2012²³. Pese a que los concesionarios propios del fabricante de las marcas VW y AUDI no son miembros de ACEVAS, asistían a las reuniones del cártel que eran convocadas por esta asociación y que se celebraban en sus instalaciones, a menudo tras las reuniones de dicha asociación. En relación con la marca SEAT, ANCOSAT recibía los correos electrónicos remitidos por ANT y convocó reuniones del cártel en las que también participaron las unidades de negocio integradas en SME, propiedad del fabricante de la marca²⁴.

Los concesionarios establecieron un **sistema de monitorización o seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados** mediante la contratación de ANT²⁵. La actividad principal de ANT consiste en evaluar la atención al cliente de las empresas que contratan sus servicios, bajo la marca “El Cliente Indiscreto”, normalmente a través de estudios de calidad en los que figura solamente la información referente al concesionario que concierne y a disposición únicamente del concesionario evaluado.

Al margen de estas evaluaciones de atención al cliente, ANT prestaba también otros servicios a los concesionarios, que denomina “estudios de mercado” o “estudios de precios” respecto de cada una de las zonas afectadas, cuya finalidad era, tal y como expresamente especifica ANT en sus presentaciones, “acabar con la guerra de precios existentes y la escasa rentabilidad por operación y homogeneizar descuentos máximos”, consiguiendo con ello incrementar el margen comercial por vehículo vendido.

Para ello hacía un seguimiento del cumplimiento de los acuerdos de precios y condiciones comerciales y de servicios previamente fijados por los concesionarios, identificando aquellos concesionarios que incumplían los acuerdos adoptados, remitiendo dichas “incidencias” (es decir, los incumplimientos), a los integrantes del cártel de cada zona y facilitando el

²³ Correo electrónico de 20 de julio de 2012 remitido por HORWATH a ACEVAS, con asunto “Ventajas auditorías y cliente indiscreto”, recabado en la inspección de ANT (folios 18750 a 18752).

²⁴ Escrito de contestación al requerimiento de información realizado a SME (folios 15169 a 15175).

²⁵ Cartas de presentación de ANT a los concesionarios, recabados en la inspección de ANT: CARTA REUNIÓN ASOC VW-AUDI-PAIS VASCO, CARTA REUNION SEAT BARCELONA, CARTA REUNION SEAT MADRID, CARTA REUNION SEAT GALICIA, CARTA REUNIÓN SEAT BARCELONA y CARTAS DE PRECIOS (folios 19112 a 19123), CARTA AUDI ANDALUCIA (folios 19258 y 19259), CARTA A IMPRIMIR AUDI VW PAIS VASCO (folios 19261 y 19262), CARTA IMPRIMIR EMPRESA HASTA 2011 (folios 19270 y 192071), ESTUDIOS DE POLITICAS COMERCIALES 2012, y PRESENTACION POLITICA COMERCIAL MADRID-BARCELONA, (folios 19272 a 19294).

seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados. Esa metodología se pone de manifiesto en una presentación de ANT de 13 de septiembre de 2012²⁶:

“(…) SITUACIÓN ACTUAL

- *ESCASA RENTABILIDAD POR OPERACIÓN*
- *GUERRA DE PRECIOS*
- *POCAS VENTAS*

PROPÓSITO DE ESTA ACCIÓN

- *EVITAR LA GUERRA DE PRECIOS*
- *HOMOGENEIZACIÓN DE DESCUENTOS MÁXIMOS CONSIGUIENDO CON ELLO.....INCREMENTAR EL MARGEN COMERCIAL POR VEHÍCULO VENDIDO*

ESTUDIO QUE PROPONEMOS

NUESTROS EVALUADORES O “COMPRADORES INDISCRETOS” VISITARÁN SUS CONCESIONES CON EL OBJETIVO DE OBTENER LA MEJOR OFERTA POSIBLE DE UN DETERMINADO MODELO COMPROBAREMOS SI TODAS LAS CONCESIONES RESPETAN O NO LA POLÍTICA COMERCIAL ESTABLECIDA

METODOLOGÍA

VISITA PRIMERA

NUESTRO EVALUADOR VISITA LA CONCESIÓN Y MUESTRA INTERÉS POR UN MODELO DETERMINADO. TRAS RECIBIR UNA ATENCIÓN COMPLETA POR PARTE DEL COMERCIAL RECIBE UNA PRIMERA OFERTA DE DICHO VEHÍCULO.

VISITA SEGUNDA

EL EVALUADOR VUELVE A LOS POCOS DÍAS Y LE DICE AL VENDEDOR QUE HA ESTADO EN OTRA CONCESIÓN Y LE HAN DADO MEJOR OFERTA. QUE COMPRARÁ EL COCHE A ÉL SI LE DEJA EL VEHÍCULO A “TAL” PRECIO

ES FUNDAMENTAL QUE NUESTRO EVALUADOR SE COMPORTE EXACTAMENTE IGUAL QUE UN CLIENTE NORMAL CUANDO DECIDE IR A COMPRAR UN COCHE

PASADO UN TIEMPO, IREMOS CAMBIANDO DE METODOLOGÍA, PERO SIEMPRE REPRESENTANDO EL PAPEL DE UN CLIENTE NORMAL.

²⁶ Fichero electrónico denominado “Presentación política comercial” de fecha 13 de septiembre de 2012, recabado en la inspección de ANT (folios 19280 a 19290).

BENEFICIOS ADICIONALES DE ESTE ESTUDIO:

CADA CONCESIÓN RECIBIRÁ UN ESTUDIO CONFIDENCIAL DE LA ATENCIÓN AL CLIENTE OFRECIDA POR SU VENDEDOR.

CON EL ADECUADO TRATAMIENTO DE DICHO INFORME MEJORARÁN EN ASPECTOS CLAVE DE LA ATENCIÓN AL CLIENTE Y A MEDIO PLAZO INCREMENTARÁN VENTAS.

DOCUMENTACIÓN QUE RECIBIRÁN:

- **INFORME CONFIDENCIAL PARA CADA CONCESIÓN**
- **PRESUPUESTOS CONSEGUIDOS DE CADA CONCESIÓN**

ASPECTOS A TENER EN CUENTA:

TASACIONES – EN OCASIONES LLEVAREMOS COCHE A TASAR Y REFLEJAREMOS EN CADA CASO EL MODELO DE COCHE Y ANTIGÜEDAD Y POR SUPUESTO LA VALORACIÓN DEL MISMO.

PRESUPUESTOS.- LES FACILITAREMOS LOS PRESUPUESTOS CONSEGUIDOS Y/O CUALQUIER DOCUMENTACIÓN ESCRITA CONSEGUIDA COMO PRESUPUESTOS EN PAPELES EN BLANCO O INCLUSO EN EL ADVERSO DE LAS TARJETAS DE VISITA.

OFERTAS CONSEGUIDAS - CADA OFERTA CONSEGUIDA SE COMPODRÁ DE PRECIO DEL VEHÍCULO + TASACIÓN DEL COCHE USADO (SI LO HUBIERE) + REGALOS CONSEGUIDOS.

INCIDENCIAS - SE REFLEJARÁ CUALQUIER TIPO DE INCIDENCIA IMPORTANTE QUE PUEDA AFECTAR A LA OFERTA EN UN APARTADO DE “OBSERVACIONES”.

COMPROMISO DE...

TRANSPARENCIA - PRESENTAREMOS A CADA CONCESIÓN UNA TABLA RESUMEN CON LA OFERTA COMPLETA (PRECIO, REGALOS Y TASACIÓN SI PROCEDE) OFRECIDA POR CADA CONCESIONARIO.

PRIVACIDAD - LOS DATOS DE CALIDAD REFERIDOS A CADA CONCESIONARIO SOLO LOS CONOCERÁ CADA CONCESIONARIO.

CONFIDENCIALIDAD - ESTE TIPO DE TRABAJO SE LLEVA CON EL MAYOR NIVEL DE CONFIDENCIALIDAD. EN NUESTRA DOCUMENTACIÓN HABLAREMOS SIEMPRE DE “ESTUDIOS DE MERCADO” Y DE OFERTAS OBTENIDAS E INCIDENCIAS DETECTADAS.

NINGUNO DE NUESTROS EVALUADORES SABRÁ REALMENTE EL PROPÓSITO FINAL DEL ESTUDIO.

(...) OPERATIVA

- *ESTABLECER MARGEN PERMITIDO (SI LO HAY)*
- *ESTABLECER NÚMERO DE EVALUACIONES POR CONCESIÓN*
- *PERSONA DE CONTACTO*
- *TARIFAS, CAMPAÑAS, DESCUENTOS DE CADA MES*
- *REUNIONES PERIÓDICAS”.*

En sus visitas a los concesionarios, ANT recopilaba información sobre las condiciones comerciales aplicadas a la venta de ciertos modelos de vehículos por cada concesionario con el fin de comprobar si cumplían el acuerdo. Además del estudio de calidad de atención al cliente, los concesionarios del cártel de cada zona recibían una “Tabla Resumen” en la que figuraban, en cuadro desagregado por columnas las condiciones ofrecidas por los concesionarios de cada cártel. En dicho documento quedaba reflejado si se había respetado el precio máximo o se habían ofrecido descuentos o regalos que no entraban dentro de los acuerdos adoptados. ANT indicaba literalmente en sus presentaciones la “peligrosidad” de estos informes. Así, se les denominaba normalmente “estudios de mercado”, haciendo hincapié en el desconocimiento de los evaluadores sobre el verdadero objetivo de dichos informes, que no es otro que comprobar el cumplimiento de los acuerdos adoptados por los concesionarios. Por ello, se utilizan términos vagos y poco expresivos, y en caso de incumplimiento, el mismo se hacía constar como “observación o incidencia”²⁷:

“(…) Una vez acabado el estudio mensual, presentaremos a cada concesión una tabla resumen con la oferta completa (precio, regalos y tasación si procede) ofrecida por cada concesionario. También reflejaremos aquellas irregularidades detectadas que puedan afectar a la oferta final, cualquiera que sea su naturaleza.”

“A tener en cuenta:

(…)

2.- Presupuestos.- Adjuntaremos al trabajo de cada concesionario los presupuestos conseguidos y si no se consiguen, adjuntaremos cualquier otro tipo de documentación escrita conseguida aunque

²⁷ Fichero electrónico denominado “ESTUDIOS DE POLITICAS COMERCIALES 2012” y fechado el 9 de febrero de 2012 (folios 19272 a 19275), recabado en la inspección de ANT.

sean presupuestos en papeles en blanco o incluso en las tarjetas de visita.

En ocasiones el comercial se niega a reflejar por escrito una oferta, en estos casos se especificará en el informe lo ocurrido y reflejaremos la oferta final aunque no se pueda demostrar por escrito.

3.- Confidencialidad.- Dada la “peligrosidad” de este tipo de trabajo, se lleva con el mayor nivel de confidencialidad. En nuestra documentación hablaremos siempre de “Estudios de Mercado” y de ofertas obtenidas e incidencias detectadas.

Ninguno de nuestros evaluadores sabrá realmente el propósito final del estudio, ellos simplemente van a realizar un estudio de mercado y a tratar de conseguir un modelo de coche determinado a un determinado precio, mediante un procedimiento que dominan perfectamente (...).

Los concesionarios contrataron los servicios de ANT con el objetivo de que los informes elaborados por ésta sirvieran para monitorizar el cumplimiento de los acuerdos adoptados. Así, junto con los resultados individuales de cada concesionario, ANT enviaba mensualmente a los concesionarios un correo electrónico con asunto “Incidencias y Tabla resumen” o similar²⁸, adjuntando el estudio que ANT titula “tabla de resultados”, que resume el resultado de las visitas realizadas en el mes, el total de concesionarios visitados y número de visitas. Dicho estudio incorporaba un cuadro resumen de las ofertas de cada concesionario por modelo de coche (por lo general, dos modelos de cada marca) desglosado por condiciones comerciales del acuerdo (precio de mercado, oferta, regalos, tasación, financiación, cuota correcta), resaltando las “incidencias”, esto es, los incumplimientos o desviaciones de los acuerdos. De este modo, todos los concesionarios de cada zona recibían la tabla de resultados, lo que les permitía conocer las condiciones comerciales ofrecidas por el resto de concesionarios de su zona, así como aquéllos que hubieran incumplido el acuerdo.

Los informes eran enviados con carácter previo por ANT a determinados concesionarios diferenciados por su papel de facto de coordinadores, para recabar su “visto bueno”. De hecho para evitar errores y adaptar las visitas, los concesionarios solían informar a ANT de las campañas y precios oficiales que la marca pondría en marcha en los meses siguientes²⁹.

²⁸ A modo de ejemplo, correos electrónicos recabados en la inspección de ANT, enviados por ANT el 3 de abril de 2013 a TOLEAUTO con asunto “tabla resumen e incidencias VW MADRID marzo 2013” (folios 19022 a 19033) o el 21 de mayo de 2013 a SERVISIMO con asunto “Informe y presupuestos abril 2013” resumen AUDI CATALUÑA (folios 19105 a 19110).

²⁹ Así lo acreditan, entre otros, los correos electrónicos remitidos por MOTORSAN a ANT el 10 de enero y el 3 de febrero de 2013, reenviando un correo de la marca: correos electrónicos de

En algunas ocasiones (como en el cártel de la Zona Madrid y de la Zona Cataluña de AUDI/VW), los concesionarios acordaron un sistema de sanciones mediante el cual el concesionario que incumpliera las condiciones pactadas estaba obligado a pagar una multa. Las tarifas de las multas se fijaban en 500€ por la primera infracción, 1.000€ por la segunda, 1.500€ por la tercera, así hasta 3.000€ por tres o más incidencias. Las multas, que se recaudaban por ANT, se acumulaban y servían para financiar el coste asociado a la contratación de sus servicios facturándose como “estudio extraordinario”. La acumulación de varias multas permitía en alguna ocasión que las visitas de ANT de un mes salieran “gratis”, en cuanto que sus servicios se pagaban por lo recaudado. Así consta en los correos electrónicos enviados por ANT a los concesionarios al referirse a que la “oleada de este mes sale gratis”, como el remitido el 29 de agosto de 2012 a VW MADRID³⁰.

Estas sanciones vienen acreditadas por los “extractos de cuentas” de ANT, recogiendo las incidencias, los concesionarios infractores, número de infracciones, importe de la sanción, número de factura, fecha en la que se cobró la factura, saldo a favor de los concesionarios y mes de visitas gratis³¹. Las facturas de ANT acreditan el sistema de multas, constando facturas de multas de AUDI/VW desde 2010 hasta mayo de 2013, correspondientes a visitas realizadas hasta abril de 2013³² -ha de tenerse en cuenta que las inspecciones se realizaron a principios de junio de 2013- y también abonos o devoluciones de multas por ANT³³, así como algunas facturas que aparecen con importes reducidos, aludiendo a la “parte proporcional estudios especiales VW o AUDI”³⁴.

Respecto de los hechos acreditados en relación específicamente a los acuerdos adoptados por concesionarios AUDI y VW, estos se adoptaban en las zonas geográficas en las que se agrupaban los concesionarios partícipes: Zona Madrid,

MOTORSAN a ANT de 10 de enero y de 6 de febrero de 2013, recabados en la inspección de ANT (folios 4026 a 4031).

³⁰ Correo electrónico de 29 de agosto de 2012 remitido por ANT a VW MADRID, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 83 a 85).

³¹ Correos electrónicos de ANT enviando EXTRACTOS DE CUENTAS de abril de 2010 a febrero de 2013, aportados por el solicitante de clemencia (folios 7558 a 7570 y 8680 a 8709); correo electrónico remitido por ANT a MCONDE el 11 de noviembre de 2010, con asunto “extractos actualizados” (folios 18195 a 18197), “EXTRACTO DE CUENTA AUDI MADRID” y “EXTRACTO DE CUENTA VW MADRID” de 25 de febrero de 2013 (folios 19304 y 19305) y “EXTRACTO DE CUENTAS AUDI” de 5 de junio de 2013 (folio 19321), recabados en la inspección de ANT.

³² Facturas de ANT con multas a los concesionarios, recabadas en la inspección de ANT como “estudio extraordinario”. Folios detallados en la nota acompañante a párrafo (265) de la propuesta de resolución, a la que, dada su extensión, nos remitimos.

³³ Facturas de ANT de abonos a SEALCO MOTOR de 20 de febrero de 2013 y a VALLEHERMOSO WAGEN de 19 de mayo de 2010, recabadas en la inspección de ANT (folios 3169 y 3534).

³⁴ Factura de ANT a NOVOMOTOR ROMACAR de 10 de mayo de 2013, recabada en la inspección de ANT (folio 2889).

Cataluña, Andalucía, Asturias, Valencia y Zona Norte, fijándose en cada zona las condiciones de los acuerdos, con la colaboración de ACEVAS y la participación de ANT. La duración varía según la zona, aunque en términos generales las prácticas se iniciaron en 2008, manteniéndose en el tiempo hasta la realización de las inspecciones en junio de 2013, si bien el solicitante de exención puso fin a tales prácticas con anterioridad, de acuerdo con lo establecido en la LDC.

La asociación ACEVAS convocó las reuniones del cártel y asumió un papel de liderazgo, especialmente cuando decidió extender los acuerdos de la Zona Madrid a nivel nacional³⁵.

El cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona de Madrid es particularmente relevante pues, en su desarrollo en un período que la DC considera prescrito, sirvió de modelo y fue exportado a otras zonas, en particular a la de Cataluña, teniendo un papel destacado en el mismo M. CONDE hasta 2012 y a partir de dicho año, MOTORSAN, quienes convocaban las reuniones del cártel y remitían los protocolos de revisión de los acuerdos adoptados y los informes de ANT. La génesis del cártel se remonta al año 2008, momento en que la disminución de la demanda condujo a los concesionarios, especialmente en la Zona Madrid, a una “guerra de precios”, por lo que los distribuidores de VW y AUDI acordaron fijar unos precios de venta mínimos³⁶.

Distintas evidencias acreditan que 22 concesionarios de las marcas VW y AUDI ubicados en la Comunidad de Madrid y en las provincias de Guadalajara y Toledo (A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ALDAUTO MOTOR, ARDASA, AUDI RETAIL MADRID, CARFESA, FERPER, F.TOMÉ, HERBAN MOTOR, JARMAUTO, M.CONDE, M.CONDE PREMIUM, MAVILSA, MOTOR GÓMEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTOR MIRASIERRA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, RODEALER, SEALCO MOTOR, TOLEAUTO y VW MADRID), con la colaboración de ACEVAS, HORWATH y ANT, desde al menos febrero de 2008 alcanzaron acuerdos para fijar los niveles máximos de descuentos aplicables al precio de venta al público recomendado establecido por la marca (se excluían ciertos modelos y vehículos usados), los valores máximos de tasación de vehículos usados y otras condiciones de venta, tales como términos de garantía extendida (2 años como regla general), gastos de matriculación, precios de inspección previa a la entrega, transporte, garantía “service card”, condiciones de financiación u obsequios permitidos (por lo general, el llamado “kit de matriculación”), precios de ciertas piezas de recambio, accesorios y servicios post-venta y precios de servicios de renting.

Tales acuerdos se constatan mediante diversas pruebas: (i) “protocolos de revisión” que contienen los acuerdos de precios mensuales entre los

³⁵ Mensajes de WhatsApp intercambiados entre concesionarios miembros de ACEVAS y VGRS, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 1418).

³⁶ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 5 a 16).

concesionarios de la Zona Madrid, desde marzo 2008 hasta marzo de 2013 para VW y mayo de 2013 para AUDI³⁷; (ii) estudios de ANT de seguimiento del cumplimiento de dichos acuerdos desde abril de 2008 hasta mayo de 2013³⁸; (iii) cuadros de ANT con los incumplimientos detectados desde febrero de 2008 y la existencia de un sistema de multas desde, al menos, 2010³⁹; (iv) facturas emitidas por ANT a los concesionarios de este cártel por el seguimiento realizado, desde abril de 2008 a abril de 2013⁴⁰, así como las facturas de las multas impuestas bajo el concepto de “estudios extraordinarios”, desde marzo de 2008 a mayo de 2013⁴¹.

Los acuerdos se adoptaban en el contexto de las reuniones mensuales regionales celebradas en ACEVAS, convocando sesiones extraordinarias “en paralelo” a las reuniones ordinarias de ACEVAS, a las que se unían los concesionarios propios de la marca de dicha zona, AUDI RETAIL MADRID y VW MADRID, que no son miembros de ACEVAS. La mayoría de las reuniones del cártel tuvieron lugar en ACEVAS, siendo convocadas por su responsable regional (M. CONDE desde abril de 2009 a junio de 2012 y MOTORSAN a partir de julio de 2012), a través del correo electrónico. Constan en el expediente las convocatorias de reuniones del cártel enviadas por M.CONDE a los concesionarios AUDI y VW participantes en este cártel de la Zona Madrid entre mayo de 2009 a junio de 2012, copiando en muchas de ellas a ANT y en algún caso, también a HORWATH.⁴² Asimismo, constan los correos electrónicos remitidos a los concesionarios participantes en este cártel por MOTORSAN, en cuanto responsable regional de ACEVAS a partir de junio de 2012, convocando las siguientes reuniones del cártel en las oficinas de ACEVAS entre julio de 2012 a abril de 2013, poniendo en copia a ANT⁴³.

³⁷ Protocolos de revisión de VW de 11 marzo 2008 (folios 19126 a 19131) y de marzo de 2013 (folios 25 a 28 y 6172 a 6176) y Protocolos de revisión de AUDI de 8 de marzo de 2008 (folio 17453 a 17457) y de 8 mayo 2013 (folios 4575 y 4576), recabados en la inspección de ANT.

³⁸ Estudios de ANT para AUDI de abril 2008 (folios 17458 a 17474) y para VW de abril 2008 (folios 17584) y de abril 2013 para AUDI (folio 19136) y para VW (folio 19137), recabados en la inspección de ANT.

³⁹ Históricos de incidencias de VW y de AUDI 2008-2010, recabados en la inspección de ANT (folios 18081 a 18088).

⁴⁰ Facturas de ANT a concesionarios AUDI y VW de abril de 2008 a marzo de 2013, recabadas en la inspección de ANT (folios 1552 a 1720, 1766 a 1796, 2109 a 2287, 2293 a 2389, 2436 a 2487, 2607 a 2612, 2614 a 2699, 2736 a 2810, 2888 a 2890, 2938 a 3029, 3082 a 3176, 3415 a 3475, 3498 a 3636, 3647 a 3784, 20588 a 20592, 21537 y 21539).

⁴¹ Facturas de ANT entre mayo 2008 y mayo 2013 a CARFESA (folios 1881 a 1947), F. TOME (folios 2109 a 2210) y JARMAUTO (folios 2293 a 2389), recabadas en la inspección de ANT.

⁴² Reuniones al menos mensuales desde el 4 de mayo de 2009 a 8 de junio de 2012, detalladas en párrafo (288) de la Propuesta de Resolución. Información contenida en correos electrónicos remitidos por M.CONDE con las convocatorias de reuniones del cártel de 4 de febrero de 2011 a 1 de junio de 2012, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 90, 185, 371 a 383 y 7585 a 7599) y en la inspección de ANT (folio 18437).

⁴³ Reuniones, al menos mensuales, de 12 de julio de 2012 a 4 de abril de 2013. Información contenida en correos electrónicos remitidos por MOTORSAN convocando reuniones del cártel en

Desde 2009, el responsable regional de ACEVAS redactaba un documento con las condiciones del acuerdo, que era entregado a los concesionarios participantes en la reunión y rara vez se enviaba por correo electrónico, no conteniendo nombres, firmas, membretes o cualquier otro elemento de identificación. Normalmente estos documentos se denominaban “protocolos de revisión o de revisiones”, constando en el expediente documentos de este tipo desde marzo de 2008 hasta mayo de 2013⁴⁴. Estos documentos resumían las condiciones comerciales pactadas por los concesionarios de este cártel, cuyo cumplimiento debía ser verificado por ANT.

Constan también en el expediente correos electrónicos que demuestran que para fijar dichos protocolos, los concesionarios de este cártel se intercambiaban información sobre sus políticas comerciales⁴⁵.

Cuando se producía algún cambio, como nuevas campañas promocionales de las marcas o el lanzamiento de un nuevo modelo por la marca que suponía una campaña promocional de los vehículos en stock del modelo anterior, en el intervalo entre las reuniones del cártel las empresas participantes acordaban las nuevas condiciones por teléfono. Así, constan correos electrónicos que acreditan que la aplicación de las campañas comerciales de las marcas condicionó a los concesionarios participantes en el cártel a adaptar temporalmente las condiciones de los acuerdos adoptados⁴⁶. También para confirmar dichos cambios en las condiciones acordadas se enviaban correos electrónicos internos con

la sede de ACEVAS, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 384 a 402).

⁴⁴ Protocolos de revisión de VW de 5 de marzo de 2013 (folios 26 a 28) y de AUDI de 9 de abril de 2010 (folios 7381 a 7385), aportados por el solicitante de clemencia; protocolos de revisión de VW de 9 de abril de 2010 (folios 7616 a 7620); de 14 de febrero de 2011 (folios 4595 a 4598), de 14 de marzo de 2011 (folios 4685 a 4689), de 10 de mayo de 2011 (folios 4690 a 4698), de 10 de junio de 2011 (folios de 4658 a 4666), 11 de julio 2011 (folios 4646 a 4652), de 12 de enero de 2012 (folio 4617 a 4620), de 11 de octubre de 2011 (folios 4641 a 4645), de 9 de febrero de 2012 (folios 4621 a 4624), de 13 de marzo 2012 (folios 4612 a 4615), de 13 de abril de 2012 (folios 4602 a 4605), de 11 de mayo de 2012 (folios 4606 a 4609) y protocolos de revisión de AUDI de 11 de noviembre de 2011 (folios 4785 a 4787), de 12 de enero de 2012 (folios 4783 y 4784), de 13 de marzo de 2012 (folios 16385 a 16388); de 13 de abril de 2012 (folios 4770 a 4773), de 11 de mayo de 2012 (folios 4747 a 4749), de 12 de julio de 2012 (folios 4744 a 4746), de 13 de septiembre de 2012 (folios 4750 y 4751), de 1 de enero de 2013 (folios 4580 y 4581), de 11 de febrero de 2013 (folio 4585), de 5 de marzo de 2013 (folios 4577 y 4578) y de 8 mayo de 2013 (folios 4575 y 4576), recabados en la inspección de ANT y correo interno de M.CONDE de 9 de febrero de 2012, con asunto “política” recabado en la inspección de M.CONDE (folio 16380 a 16382).

⁴⁵ Así, por ejemplo, los correos electrónicos enviados por F.TOME el 5 de julio de 2011 y el 12 de enero de 2012 a concesionarios participantes en este cártel, remitiendo las condiciones comerciales que va a aplicar, de acuerdo con los protocolos de revisión adoptados; aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 7386 a 7389).

⁴⁶ Correos electrónicos enviados por M.CONDE el 21 y 22 de febrero de 2011 a los concesionarios VW de este cártel, con asunto “CAMPAÑA ESPECIAL PASSAT”, en el que M.CONDE indicaba que un descuento adicional del 1% debería ofrecerse en cualquier venta de un modelo específico de PASSAT; aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 410).

instrucciones de precios, en el que se incluía al resto de concesionarios participantes en copia oculta. Así constan varios correos electrónicos aparentemente internos de M.CONDE que fueron enviados con copia oculta a los concesionarios participantes en el cártel de la Zona Madrid, aportados por el solicitante de clemencia, que contienen los acuerdos de precios y otras condiciones comerciales, y cambios en las condiciones comerciales pactadas, que debían aplicar los concesionarios para adaptarlos a las campañas comerciales de la marca⁴⁷.

En un principio el seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados se llevó a cabo a través de auditorías externas de los expedientes de ventas para verificar si se habían respetado los términos acordados⁴⁸. Sin embargo, la negativa de los concesionarios propios de las marcas AUDI y VW a ser objeto de dichas auditorías externas obligó a un cambio en el sistema de monitorización, contratando los servicios de auditoría de HORWATH, por un lado y, por otro, los de ANT, para actuar como un comprador misterioso, haciéndose pasar por clientes reales⁴⁹.

Sobre la contratación y posterior participación de HORWATH y ANT en este cártel, constan en el expediente correos electrónicos que acreditan su presencia en las reuniones en las que se revisaban las auditorías realizadas a los concesionarios para verificar el cumplimiento de los acuerdos adoptados⁵⁰.

Los servicios de ANT consistían en realizar el seguimiento del cumplimiento del acuerdo del cártel a través de las visitas realizadas cada mes a los concesionarios integrantes del mismo para verificar que los términos de las ofertas en cada concesionario en relación a un modelo específico de vehículo cumplían los acuerdos adoptados, de ahí la importancia de obtener las ofertas por escrito para poder realizar la comparación y probar los incumplimientos, que daban lugar, además, a las sanciones establecidas por el cártel. De hecho en las ofertas obtenidas que constan en el expediente se pueden ver anotaciones manuscritas

⁴⁷ Correos electrónicos de M.CONDE aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 33, 34, 403 a 408 y 7390 a 7392), recabándose también en la inspección de M.CONDE los remitidos el 13 de marzo de 2012 (folios 16385 a 16387) y el 14 de marzo de 2012 (folios 16388 y 16389).

⁴⁸ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 5 a 16).

⁴⁹ Correo electrónico de 4 de abril de 2008 de NOVOMOTOR, con asunto “política comercial”, con documento adjunto, recabado en la inspección de ANT (folios 17449 a 17452).

⁵⁰ Correo electrónico de 12 de diciembre de 2008 de NOVOMOTOR, con asunto “STOCK DISPONIBLE”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 7373). Correo electrónico de 26 de enero de 2010 de M.CONDE a MOHISA, VW MADRID, F.TOME, RODEALER, NOVOMOTOR, MOTORSAN, MOTOR MIRASIERRA, M.CONDE, JARMAUTO, AUDI RETAIL MADRID (denominada anteriormente CASTELLANA WAGEN), CARFESA, A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ALDAUTO MOTOR, SEALCO MOTOR, FERPER, TOLEAUTO, ARDASA, MOTOR GOMEZ VILLALBA y HERBAN MOTOR, con asunto “propuesta económica”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 7376 a 7378).

de los evaluadores de ANT con comentarios sobre la comparación de las condiciones de las ofertas obtenidas en los concesionarios y las permitidas por el cártel, resaltando los desvíos detectados en cada concesionario⁵¹. El resultado de dichas visitas era resumido y enviado a cada concesionario junto con el informe mensual de ANT. Este resumen de seguimiento mensual incluía un cuadro de todos los concesionarios participantes con el número de visitas realizadas en cada uno, la evaluación global de sus visitas y un cuadro comparativo de los precios de oferta, condiciones comerciales y los términos aplicados por cada concesionario, destacando los incumplimientos de los acuerdos adoptados por el cártel, que recibían todos los concesionarios participantes en el mismo.

Para realizar este seguimiento ANT mantenía contacto con el responsable regional de ACEVAS -M.CONDE desde abril de 2009 hasta junio de 2012 y a partir de dicha fecha, MOTORSAN-, que le mantenía informado del estado de los acuerdos adoptados⁵².

Esta labor de control y seguimiento se refleja en los informes o estudios mensuales de ANT recabados en la inspección de ANT para estos concesionarios de VW y AUDI desde marzo de 2008 (con multas a partir de 2010) hasta mayo de 2013, que eran enviados a los concesionarios participantes en este cártel⁵³ y en los que se destacaban especialmente los incumplimientos de los acuerdos que se señalaban como “incidencias”⁵⁴, al igual que las facturas abonadas por los concesionarios participantes por la prestación de dichos servicios.

⁵¹ Carpeta “Incidencias extensión de garantía” de mayo 2013 (folios 5223 a 5303), carpeta AUDI MADRID ENERO 2013 (folios 5556 a 5660), carpeta AUDI MADRID NOVIEMBRE 2012 (folios 5668 a 5818) y carpeta VW MADRID diciembre 2012 (folios 6073 a 6171), recabadas en la inspección de ANT.

⁵² Ello se constata en documentos denominados “CONVERSACION CON MANUEL CONDE 28/04/09” y “VW Y AUDI. CONVERSACIÓN CON MANUEL CONDE 20-01-10”, recabados en la inspección de ANT (folios 4586 y 4587).

⁵³ Estudios de ANT para los concesionarios VW y AUDI desde marzo de 2008 hasta mayo de 2013, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 29 a 32, 432 a 518, 541 a 618, 785 a 1169, 7631 a 8679 y 8745) y recabados en la inspección de ANT (folios 17458 a 17474, 17584, 17607 a 17612, 17614, 17795 a 17825, 17833, 17843, 17851, 17868, 17875, 17881, 17904, 17906, 17913, 17921, 17939, 17948, 17967, 17972, 17975, 17982, 17999, 18024 a 18036, 18052, 18058, 18060, 18066, 18070, 18074, 18101, 18107, 18113, 18141, 18147, 18154, 18166, 18168, 18184, 18189, 18209, 18219, 18226, 18233, 18250, 18255, 18362 a 18366, 18400 a 18411, 18414, 18532, 18534, 18540, 18550, 18555, 18569, 18574, 18580, 18593, 18596, 18606, 18613, 18623, 18629, 18645, 18687, 18712, 18753 a 18765, 18783, 18784, 18842, 18863, 18880, 18899, 18906, 18915, 18934, 18942, 18955, 18963, 18978, 19000, 19017, 19043 a 19060, 19066, 19071, 19077, 19085, 19101 a 19110, 19136, 18313, 19296, 19306, 19307, 19316 y 19317) y en las inspecciones de M.CONDE (folios 16351 a 16375, 16388 y 16389) y ANT (folios 18438 a 18453).

⁵⁴ Correo electrónico remitido por ANT a M.CONDE el 7 de diciembre de 2011, “*para su visto bueno antes de enviar al resto*” con asunto “Tablas AUDI y VW”, recabado en la inspección de M.CONDE, adjuntando los informes de AUDI y VW de noviembre de 2011, y advirtiendo de las “incidencias” de MOTOR MIRASIERRA (folios 16351 a 16375).

Las incidencias detectadas comunicadas por ANT eran discutidas en las reuniones del cártel, posibilitando que el concesionario en cuestión pudiera aclararlas⁵⁵, teniendo en cuenta que desde al menos 2010 estas incidencias daban lugar, como se ha anticipado, a la imposición de multas: la primera infracción detectada que supusiera la aplicación de un precio inferior al margen acordado en más de 50 € daba lugar a una multa de 500 €, la segunda una multa de 1.000 € y la tercera a una multa de 1.500 €. Las multas se recaudaban por ANT, facturándose con la denominación estudio o servicio extraordinario y su importe se utilizaba para pagar los servicios de ANT⁵⁶.

Mientras que los documentos denominados “HISTORICOS” recogían el cuadro de los incumplimientos detectados, el pago y cobro de las multas figuraban también recogidos en documentos de ANT denominados “EXTRACTOS DE CUENTAS” que contenían el nombre del concesionario incumplidor, el importe de la sanción en función del número de incidencias acumulado, si la sanción había sido o no pagada, la cuantía recaudada y el saldo disponible⁵⁷.

Respecto a las facturas emitidas por ANT a los concesionarios participantes en este cártel, consta en el expediente un cuadro con las facturas pagadas desde 2008 a 2013 por los servicios prestados a concesionarios propios del fabricante de las marcas AUDI y VW, por empresas que ofrecían servicios de “cliente fantasma”, entre ellas, ANT⁵⁸, así como las propias facturas emitidas por ANT a los siguientes concesionarios independientes de la Zona Madrid: A.BAIGORRI desde abril de 2009 hasta diciembre de 2012; ALDAUTO CAR desde abril de 2009 hasta enero de 2010; AUDI RETAIL MADRID desde enero de 2011 hasta marzo de 2013; CARFESA desde abril de 2009 hasta diciembre de 2012; FERPER desde abril de 2008 hasta abril de 2013; F.TOMÉ desde abril de 2008 hasta abril de 2013; HERBAN MOTOR desde diciembre de 2008 hasta octubre de 2012; JARMAUTO desde abril de 2008 hasta abril de 2013; M.CONDE desde abril de 2008 hasta marzo de 2013; M.CONDE PREMIUM desde junio de 2009 hasta marzo de 2013; MAVILSA desde abril de 2008 hasta abril de 2013; MOTOR

⁵⁵ A título de ejemplo, correo electrónico de 20 de diciembre de 2012 de MOTORSAN a ANT, señalando que no había incumplido el acuerdo y que la incidencia detectada se refería a un vehículo en stock, habiéndose aclarado esta incidencia con los demás concesionarios del cártel; correo recabado en la inspección de ANT (folio 18363).

⁵⁶ Correos electrónicos de 8 de septiembre de 2010 de ANT a los concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid, con asunto HISTORICO INICIDENCIAS, recabado en la inspección realizada en la sede de ANT (folios 18081 a 18088).

⁵⁷ Correos electrónicos de 11 de noviembre de 2010 de ANT a M.CONDE, con asunto “extractos actualizados” y “El Cliente Indiscreto. Estado de cuentas Audi – VW”, recabados en la inspección de ANT (folios 18192 a 18197). También, documentos denominados “EXTRACTO CUENTAS ASOCIACION AUDI y VW MADRID 2012”, recabados en la inspección de ANT (folio 19298).

⁵⁸ Cuadro de facturas pagadas a ANT de 2008 a 2013, aportado por el solicitante de clemencia (folios 6937 a 6953).

GÓMEZ PREMIUM, enero y febrero de 2013; MOTOR GOMEZ VILLALBA desde abril de 2008 hasta abril de 2013; MOTOR MIRASIERRA desde abril de 2008 hasta noviembre de 2012; MOTORSAN desde febrero de 2008 hasta abril de 2013; RODEALER desde abril de 2008 hasta marzo de 2013; SEALCO MOTOR desde abril de 2008 hasta abril de 2013; TOLEAUTO, febrero de 2011, y VW MADRID (VALLEHERMOSO WAGEN y CASTELLANA WAGEN) desde abril de 2008 hasta marzo de 2013⁵⁹.

Asimismo, en la inspección de ANT se han recabado facturas de multas cobradas por ANT con el concepto de “estudios o servicios extraordinarios” a A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ARDASA, AUDI RETAIL MADRID, CARFESA, FERPER, F.TOMÉ, HERBAN MOTOR, JARMAUTO, MAVILSA, M.CONDE, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTOR MIRASIERRA, MOTORSAN, RODEALER, SEALCO MOTOR, TOLEAUTO y VW MADRID⁶⁰.

Por todo lo expuesto la DC considera acreditado que 22 concesionarios de las marcas AUDI y VW de la denominada **Zona Madrid** -A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ALDAUTO MOTOR, ARDASA, AUDI RETAIL MADRID, CARFESA, FERPER, F.TOMÉ, HERBAN MOTOR, JARMAUTO, M.CONDE, M.CONDE PREMIUM, MAVILSA, MOTOR GÓMEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTOR MIRASIERRA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, RODEALER, SEALCO MOTOR, TOLEAUTO y VW MADRID-, junto con ACEVAS, HORWATH y ANT, participaron en un cártel en el que se fijaron los precios y otras condiciones comerciales, así como se llevó a cabo un intercambio de información comercialmente sensible, respecto de los vehículos a motor de las marcas VW y AUDI desde febrero de 2008 hasta, al menos, junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones.

El cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona de Cataluña agrupa a 18 concesionarios de las marcas VW y AUDI ubicados en las provincias de Barcelona y Tarragona -AUOCO VALLES, AUDI RETAIL BCN, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, CARHAUS, CENTRAL IMPORT, COMERCIAL PEBEX, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR VIC, MOTORSOL, MOTORSOL IMPORT, RIO IMPORT, SARSA VALLES, SERVISIMO, SUPERWAGEN, W. TECHNIK VALLÉS y VW BCN-, con la colaboración de ACEVAS y ANT, alcanzaron acuerdos para fijar los niveles máximos de descuentos aplicables al precio de venta al público recomendado establecido por la marca (se excluían ciertos modelos y vehículos usados), los valores máximos de tasación de vehículos usados y otras condiciones de venta, como términos de garantía extendida (2 años como regla general), y comerciales como gastos de matriculación, precios de inspección previa a la entrega, transporte, garantía

⁵⁹ Facturas de ANT recabadas en la inspección de ANT, tal como figura en la relación detallada de folios contenida en el párrafo (315) de la Propuesta de Resolución

⁶⁰ Facturas de ANT recabadas en la inspección de ANT, tal como figura en la relación detallada de folios contenida en el párrafo (316) de la Propuesta de Resolución.

“service card”, condiciones de financiación u obsequios permitidos (por lo general solo el llamado “kit de matriculación), desde marzo de 2006 hasta, al menos, las inspecciones realizadas en junio de 2013.

De acuerdo con la información obrante en este expediente, los concesionarios participantes en el cártel de la denominada Zona Cataluña se respetarían las zonas de influencia de cada concesionario, existiendo condiciones comerciales y acuerdos por cada provincia de la Comunidad Autónoma catalana⁶¹.

Estas prácticas de los concesionarios de las marcas AUDI y VW en la Zona Cataluña se habrían realizado auspiciadas y bajo la supervisión de la división de ACEVAS en Cataluña, convocando las reuniones del cártel, que normalmente se celebraban con una periodicidad mensual normalmente en la sede del “Gremi del Motor” y ocasionalmente en la sede de CARHAUS, y en las que se adoptaron verbalmente acuerdos de descuentos máximos aplicables a la venta de coches nuevos, y en el caso de la marca VW, también el instrumento de referencia para calcular el valor de tasación de los vehículos de ocasión (GANVAM), que fueron monitorizados por ANT desde, al menos, marzo de 2006 hasta, al menos, las inspecciones realizadas en junio de 2013.

Para que los concesionarios participantes en este cártel y ANT estuvieran en contacto, especialmente con el fin de poder discutir los incumplimientos detectados por ANT, se mantenía un listado actualizado con los datos de los gerentes de dichos concesionarios⁶².

Consta en el expediente la celebración de numerosas reuniones: 9 de febrero de 2011, 29 de marzo de 2011⁶³, 4 de mayo de 2011⁶⁴, 26 de mayo de 2011⁶⁵, 21 de julio de 2011⁶⁶, 27 de septiembre de 2011⁶⁷, 21 de diciembre de 2011⁶⁸, 27 de

⁶¹ Así se constata en el correo electrónico remitido el 4 de mayo de 2012 por COMERCIAL PEBEX a ANT, con copia a los concesionarios MERKAMOTOR, AUTOMOVILES BERMAR y AUTOMOCIÓN MARVI, en relación con el acuerdo de los concesionarios de las marcas VW y AUDI en la provincia de Tarragona, remitiéndose a lo pactado respecto a la provincia de Barcelona Correo electrónico recabado en la inspección realizada en la sede de ANT (folios 4329 y 4330 y 18482 a 18488).

⁶² Correo electrónico remitido el 30 de marzo de 2011 por CENTRAL IMPORT, el representante regional de ACEVAS en Cataluña, adjuntando un fichero Excel con los datos de contacto de los gerentes

⁶³ Correos electrónicos, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 677 y 678).

⁶⁴ Información aportada por el solicitante de clemencia (folios 146 a 201) y correo electrónico de 28 de abril de 2011 aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 683 y 684).

⁶⁵ Correo electrónico de 16 de mayo de 2011 aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 686 y 687).

⁶⁶ Correo electrónico de 14 de julio de 2011 (folios 691 a 693), aportado por el solicitante de clemencia.

abril de 2012 y 2 de mayo de 2012⁶⁹, 12 de junio de 2012⁷⁰, 19 de marzo de 2013⁷¹ y 23 de mayo de 2013, estando prevista la siguiente para el 19 de junio de 2013⁷², convocadas por el responsable regional de ACEVAS en Cataluña (primero CENTRAL IMPORT y posteriormente SARSA VALLES), para establecer los términos de los acuerdos a adoptar y los resultados obtenidos por ANT en el seguimiento de los acuerdos adoptados por este cártel.

Constan facturas emitidas por ANT a los concesionarios participantes en el cártel por los servicios prestados: AUCO VALLES desde marzo de 2006 a abril de 2013, AUDI RETAIL BCN y VW BCN desde marzo de 2006 a marzo de 2013, AUTOMÓVILES BERMAR desde marzo de 2008 a julio de 2012, AUTOMOCIÓN MARVI desde marzo de 2006 a julio de 2012, CARHAUS desde marzo de 2006 a marzo de 2013, CENTRAL IMPORT desde marzo de 2006 a diciembre de 2012, COMERCIAL PEBEX desde marzo de 2006 a septiembre de 2012, MERKAMOTOR TORTOSA desde marzo de 2006 a septiembre de 2012, MOGAUTO desde marzo de 2006 a marzo de 2013, MOTOR VIC desde marzo de 2006 a octubre de 2012, MOTORSOL desde marzo de 2006 a abril de 2013, MOTORSOL IMPORT desde marzo de 2006 a julio de 2012, RIO IMPORT desde marzo de 2006 a abril de 2013, SARSA VALLES desde mayo de 2006 a abril de 2013, SERVISIMO desde marzo de 2006 a abril de 2013 y SUPERWAGEN desde marzo de 2006 a abril de 2013⁷³.

Igualmente constan los informes mensuales remitidos por correo electrónico por ANT a los concesionarios de este cártel por las visitas realizadas, al menos, hasta mayo de 2013⁷⁴, comunicando los concesionarios visitados, el cuadro comparativo de todas ofertas obtenidas, así como los incumplimientos detectados

⁶⁷ Correo electrónico de 12 de septiembre de 2011 (folios 694 a 698), aportado por el solicitante de clemencia.

⁶⁸ Correo electrónico de 14 de diciembre de 2011, aportado por el solicitante de clemencia.

⁶⁹ Correo electrónico de 23 de abril de 2012, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 709 a 711).

⁷⁰ Documento "reunión 12/06/2012" de la CARPETA AUDI VW CATALUÑA, recabado en la inspección de ANT (folio 4418).

⁷¹ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 167 a 179) y correo electrónico interno de ANT de 19 de marzo de 2013, recabado en la inspección de ANT (folio 18989).

⁷² Documento de 23 de mayo de 2013 recabado en la inspección de ANT en la CARPETA AUDI-VW-CATALUÑA (folios 4280 y 4282).

⁷³ Facturas emitidas por ANT a las citadas mercantiles, recabadas en la inspección de ANT (folios detallados en párrafo (330) de la Propuesta de Resolución).

⁷⁴ Estudios de ANT para concesionarios de la Zona Cataluña de enero de 2012 a marzo de 2013, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 663 a 665, 716 a 755 y 760 a 1205) y de febrero a abril de 2008 (folios 17843 a 17585), abril de 2009 (folios 17607 a 17612), enero de 2012 (folios 18400 a 18405 y 18406 a 18411), julio de 2012 (folios 18753 a 18765), noviembre y diciembre de 2012 (folio 19296), enero y febrero de 2013 (folios 19306 y 19307), marzo de 2013 (folios 19043 a 19060), abril de 2013 (folios 19101 a 19110) y documento AVANCE MOTORAS VW MAYO 2013 (folios 4790 a 4792), recabados en la inspección de ANT.

por “exceso de bajada” o por “descuento mayor del permitido”⁷⁵, y el correo electrónico remitido por ANT el 17 de junio de 2008 a RIO IMPORT, CARHAUS y MOTORSOL, adjuntando un cuadro comparativo de las ofertas de los concesionarios de este cártel, destacando los incumplimientos y figurando como condición del acuerdo el margen máximo de error, así como los históricos de las repeticiones de visitas de febrero a mayo de 2008⁷⁶.

Tras la salida de los concesionarios AUDI y VW propios de la marca –AUDI RETAIL BCN y VW BCN-, por indicación precisamente del fabricante, que se comunicó en la citada reunión de 19 de marzo de 2013⁷⁷ y que se confirma por el correo electrónico remitido el 15 de abril de 2013 por ANT a VW BCN, indicando ANT el fin de la relación contractual⁷⁸, en la reunión del cártel celebrada el 23 de mayo de 2013 los concesionarios VW participantes decidieron seguir con el acuerdo, adoptando medidas para, por un lado, seguir vigilando a “la motora” - AUDI RETAIL BCN y VW BCN, que se referencia como CATALUNYA WAGEN-, y pagando las visitas de ANT con el fondo de incidencias y, por otro, garantizar el carácter secreto del acuerdo, con la no remisión de las tablas de resultados por correo electrónico y su entrega en mano⁷⁹.

Para poder realizar el seguimiento de los acuerdos adoptados, ANT recibía las campañas y tarifas aplicables cada mes, como se acredita por el correo electrónico remitido en noviembre de 2008 por CARHAUS⁸⁰.

En 2011 los concesionarios de este cártel decidieron introducir un sistema de sanciones que penalizaba las “incidencias”, es decir, las desviaciones de las condiciones comerciales acordadas, con una suma fija de 750€ por incumplimiento. ANT también se encargó de cobrar estas multas, tal como queda acreditado en la documentación recabada⁸¹.

⁷⁵ Documento “AUDI CATALUÑA CONFIDENCIAL 2008”, recabado en la inspección de ANT (folio 19165).

⁷⁶ Tablas RESUMEN_VW_MAY08-Y-REP-ABRIL.xls, RESUMEN_AUDI_MAY08-Y-REP-ABRIL.xls, HISTORICO_INCID_AUDI_18-06-08.xls e HISTORICO_INCID_VW_18-06-08, recabadas en la inspección de ANT (folios 17483 a 17486).

⁷⁷ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 167 a 179).

⁷⁸ Correo electrónico de 15 de abril de 2013 de ANT a VW BCN, con asunto “INFORMES Y PRESUPUESTOS VW MARZO 2013”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 1170 a 1205).

⁷⁹ Documento de 23 de mayo de 2013 recabado en la inspección de ANT en la CARPETA AUDI-VW-CATALUÑA (folios 4280 y 4282).

⁸⁰ Correos electrónicos de 10 de noviembre de 2008 entre ANT y CARHAUS, recabado en la inspección de ANT (folios 17536 a 17546).

⁸¹ EXTRACTOS DE CUENTAS INCIDENCIAS AUDI Y VW CAT 2012, recabado en la inspección de ANT (folios 18772 a 18774). Correos electrónicos intercambiados entre ANT y RIO IMPORT de 2 y 30 de agosto de 2012, con asunto “INFORMES DE LAS INCIDENCIAS DETECTADAS”, recabados en la inspección de ANT (folios 18753 a 18767). Correo electrónico interno de ANT de 2 de octubre de 2012, con asunto “Registros de repeticiones e incidencias”, recabado en la

Las características del cártel de la denominada Zona Cataluña se especifican en el documento “PARTICULARIDADES VOLKSWAGEN AUDI CATALUÑA”, que resume lo acordado en la reunión celebrada en la sede de CARHAUS el 2 de mayo de 2012. En la misma participaron ANT y los concesionarios integrantes del cártel de la Zona Cataluña, incidiendo en el funcionamiento del mismo, el sistema de penalización por los incumplimientos detectados y sus diferencias y similitudes con el cártel de la Zona Madrid⁸².

Por todo lo anterior, la DC considera acreditado que los 18 concesionarios de las marcas AUDI y VW de la denominada Zona Cataluña -AUCO VALLÉS, AUDI RETAIL BCN, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, CARHAUS, CENTRAL IMPORT, COMERCIAL PEBEX, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTORSOL, MOTORSOL IMPORT, MOTOR VIC, RIO IMPORT, SARSA VALLES, SERVISIMO, SUPERWAGEN, W.TECHNIK VALLES y VW BCN-, con la colaboración de ACEVAS y ANT, acordaron la fijación de precios y otras condiciones comerciales, así como el intercambio de información comercialmente sensible, desde marzo de 2006 hasta, al menos, junio de 2013, fecha de realización de las inspecciones.

El cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona de Andalucía se circunscribe a concesionarios ubicados en las provincias de Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Jaén, Granada, Cádiz, Córdoba, Sevilla y Málaga. En esta Zona de Andalucía el funcionamiento del cártel se inspiraba en los acuerdos adoptados en la denominada Zona Madrid, convocándose a finales de 2009 reuniones por BAHÍA MÓVIL en el marco de las reuniones territoriales mensuales de ACEVAS, a las que los concesionarios no miembros de esta asociación, es decir, los concesionarios propios de la marca, MÁLAGA WAGEN y SEVILLA WAGEN, también estaban invitados, para acordar las condiciones comerciales que debían ser aplicadas por los concesionarios en dicha zona, principalmente, los descuentos máximos a aplicar al precio recomendado de ciertos modelos, así como otras condiciones comerciales, como el tipo de interés mínimo ofrecido por el concesionario para la financiación de los vehículos de las marcas AUDI y VW.

Se alcanzó finalmente un acuerdo en la reunión celebrada el 18 de diciembre de 2009⁸³. Así queda acreditado por el correo electrónico de 30 de diciembre de 2009 enviado por SEVILLA WAGEN a MÁLAGA WAGEN, en el que se reenvía otro correo electrónico de 30 de diciembre de 2009 de SEVILLA WAGEN a

inspección de ANT (folios 18775 a 18778). Correo electrónico interno de ANT de 2 de octubre de 2012, con asunto “ESTADO DE VW CAT EN SEPT”, recabado en la inspección de ANT (folios 18779 y 18780).

⁸² Documento denominado “PARTICULARIDADES VOLKSWAGEN AUDI CATALUÑA” en CARPETA AUDI-VW CATALUÑA, recabado en la inspección de ANT (folios 4415 y 4416).

⁸³ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 146 a 196).

VGRS⁸⁴. En el citado correo electrónico se adjuntaban los documentos denominados “ESTRATEGIA COMERCIAL 2010 VW.PDF” y “ESTRATEGIA COMERCIAL 2010 AUDI.PDF”, en los que figuran las condiciones comerciales acordadas por los concesionarios de la Zona Andalucía para las marcas VW y AUDI, en los que se especifican detalladamente los modelos de vehículos nuevos a los que se aplica el acuerdo para ambas marcas y los vehículos que quedan excluidos del acuerdo, el margen de error admitido (de hasta 30 € por expediente), el descuento máximo, los gastos de matriculación y en concepto de pre entrega para aquellas ventas sin matriculación, así como el tipo de interés de financiación. El seguimiento del cumplimiento de los acuerdos de este cártel fue también realizado por ANT en condiciones idénticas al sistema seguido en las zonas de Madrid y Cataluña, esto es, ANT visitaba los concesionarios participantes de los acuerdos y les remitía posteriormente un informe comparativo indicando los concesionarios que incumplían los términos acordados por el cártel, marcando el diferencial que excedía de 50 € entre el precio acordado y el llamado “precio de mercado”. Así, se ha recabado en la inspección de ANT el citado documento denominado “ESTRATEGIA COMERCIAL PARA 2010” para la Zona de Andalucía para las marcas AUDI y VW, con un contenido muy similar a los adoptados en las zonas de Madrid y Cataluña, indicándose como fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 2010⁸⁵. Consta asimismo en el expediente correo electrónico de ANT a BAHÍA MÓVIL solicitando que se le enviaran las tarifas, descuentos y campañas actualizados, para realizar su labor de supervisión⁸⁶. También consta en el expediente el correo electrónico de 2 de febrero de 2010 remitido por ANT a MÁLAGA WAGEN y SAFAMOTOR, confirmando que a partir del 1 de febrero de 2010 empezarían con las evaluaciones para comprobar “lo acordado entre ustedes”⁸⁷. El 9 de febrero de 2010 ANT remitió a AVISA, BAHIA MOVIL, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, MÁLAGA WAGEN, RIOMOVIL, SAFAMOTOR, SEVILLA WAGEN, SOLERA MOTOR, TIMSA, TRESA y UTREWAL un correo electrónico adjuntando una tabla con las direcciones de los concesionarios participantes en este cártel, e indicando el número de estudios a realizar en cada concesión, según las indicaciones dadas por el cártel⁸⁸. En un intercambio de correos electrónicos entre ANT y GILAUTO

⁸⁴ Correo electrónico de 30 de diciembre de 2009 enviado por SEVILLA WAGEN a MALAGA WAGEN, con asunto “POLITICA COMERCIAL”, adjuntando los documentos “ESTRATEGIA COMERCIAL 2010 VW.PDF” y “ESTRATEGIA COMERCIAL 2010 AUDI.PDF”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1245 a 1252).

⁸⁵ Documento denominado “ESTRATEGIA COMERCIAL PARA 2010” en la CARPETA VW-AUDI ANDALUCIA, recabado en la inspección de ANT (folios 4227 a 4230).

⁸⁶ Correo electrónico de ANT a BAHIAMOVIL de 5 de enero de 2010, recabado en la inspección de ANT en la CARPETA VW-AUDI ANDALUCÍA (folio 4249).

⁸⁷ Correo electrónico de 2 de febrero de 2010 de ANT a MALAGA WAGEN y SAFAMOTOR, con asunto “RV: Evaluaciones Andalucía”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 1214 y 1215).

⁸⁸ Correo electrónico de 9 de febrero de 2010 de ANT a AVISA, BAHIA MOVIL, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, MALAGA WAGEN, RIOMOVIL, SAFAMOTOR, SEVILLA WAGEN,

de 21 de mayo de 2010 se acredita que en este cártel el sistema era el mismo que los de las Zonas de Madrid y Cataluña respecto de los incumplimientos y el “visto bueno previo” por algún responsable por parte de los concesionarios para evitar errores, como señala ANT⁸⁹. Igualmente, los concesionarios participantes en este cártel de la Zona de Andalucía comunicaban a ANT las campañas oficiales de las marcas que pudieran alterar las condiciones del acuerdo, para que ANT lo tuviera en cuenta a la hora de hacer su seguimiento⁹⁰.

Constan en el expediente los informes mensuales remitidos por correo electrónico por ANT a los concesionarios de las marcas AUDI y VW de este cártel de la Zona de Andalucía por las visitas realizadas a SEVILLA WAGEN, ATALAYA MOTOR, AVISA, BAHÍA MÓVIL, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, GILAUTO, IMSA, MÁLAGA WAGEN, NUCESA, RIOMOVIL, RODITER (LINARES GARRIDO AUTOS), SAFAMOTOR, SOLERA MOTOR, TIMSA, TRESA, UTREWAL y VAT-SUR desde febrero a noviembre de 2010⁹¹.

Constan también las facturas emitidas por ANT a ATALAYA MOTOR de septiembre de 2010 a julio de 2011; a AVISA de febrero de 2010 a septiembre de 2011; a BAHIA MÓVIL de febrero de 2010 a octubre de 2011; a DELGADO LIZCANO de mayo de 2010 a enero de 2011; a ESPAWAGEN de febrero de 2010 a septiembre de 2011; a GILAUTO de mayo a diciembre de 2010; a IMSA de febrero a julio de 2010; a MÁLAGA WAGEN de febrero a julio de 2010; a NUCESA de mayo a octubre de 2010; a RIOMOVIL de febrero a junio de 2010; a SAFAMOTOR de febrero a julio de 2010; a SEVILLA WAGEN de febrero de 2010 a octubre de 2011; a SOLERA MOTOR de abril de 2010 a agosto de 2011; a TIMSA de febrero de 2010 a junio de 2011; a TRESA de febrero de 2010 a septiembre de 2011; a UTREWAL de febrero de 2010 a octubre de 2011 y VAT-SUR de febrero a julio de 2010⁹².

Respecto de los concesionarios ubicados en Málaga, IMSA, SAFAMOTOR y MÁLAGA WAGEN, si bien constan únicamente facturas hasta julio de 2010, lo cierto es que MÁLAGA WAGEN y SAFAMOTOR continuaron participando en este cártel, aunque de forma intermitente, debido a los incumplimientos reiterados de los acuerdos adoptados por SAFAMOTOR y la reacción casi automática de

SOLERA MOTOR, TIMSA, TRESA y UTREWAL, aportado por el solicitante de exención del pago de la multa (folios 8816 y 8817).

⁸⁹ Correos electrónicos entre ANT y GILAUTO de 21 de mayo de 2010 (folios 4274 y 4275), recabados en la inspección de ANT.

⁹⁰ Correo electrónico de 15 de junio de 2010 de SOLERA MOTOR a ANT, con copia a GILAUTO, en el que se comunican los cambios a tener en cuenta, recabado en la CARPETA VW-AUDI ANADLUCIA de la inspección de ANT (folio 4237).

⁹¹ Estudios de ANT para concesionarios de la Zona Andalucía de febrero a noviembre de 2010, aportados por el solicitante de exención del pago de la multa (folios 1217, 1218, 1254 a 1255, 1259 a 1265, 1268 a 1270, 1288 a 1292, 1312 a 1315).

⁹² Facturas emitidas por ANT a las mercantiles recabadas en la inspección de ANT (folios detallados en el párrafo (360) de la Propuesta de Resolución).

MÁLAGA WAGEN, pues SAFAMOTOR era su competidor más directo. Así, en junio de 2010 MÁLAGA WAGEN y SEVILLA WAGEN, ambos concesionarios propios de la marca, valoraron el cumplimiento de los acuerdos por parte de los otros dos concesionarios ubicados en la provincia de Málaga –IMSA y SAFAMOTOR–⁹³, dando lugar a que MÁLAGA WAGEN remitiera a ANT el 6 de junio de 2010 el siguiente correo electrónico, poniendo en copia a BAHÍA MÓVIL⁹⁴: *“Tras tener conocimientos de la salida del cliente indiscreto de Safa, ruego procedas a darnos de baja en el servicio en este mes de junio pasado.”* No obstante, en febrero de 2012 se hace referencia en un correo electrónico interno de MÁLAGA WAGEN a la guerra de precios desatada por SAFAMOTOR, señalando también el acuerdo alcanzado respecto al porcentaje de descuento (*“Márgenes nulos por la guerra de precios desatada por SAFA. Desde este lunes se ha llegado a un acuerdo con 8% descuento en barra SIM, que esperemos nos permita subir rentabilidad”*⁹⁵), confirmándose su vuelta al cártel por los correos electrónicos internos de MÁLAGA WAGEN de 15 y 16 de marzo de 2012, en los que se hace referencia a las condiciones acordadas respecto a los valores de tasación de los vehículos de ocasión según su antigüedad en la reunión celebrada el 15 de marzo entre MÁLAGA WAGEN y SAFAMOTOR, convocándose la siguiente para el 21 de marzo de 2012⁹⁶. En correo electrónico interno de MÁLAGA WAGEN de 21 de marzo de 2012, se especifica el acuerdo alcanzado entre SAFAMOTOR y MÁLAGA WAGEN⁹⁷. No obstante, en correos electrónicos internos de MALAGA WAGEN de septiembre de 2012 se pone en evidencia la inestabilidad de los acuerdos alcanzados con SAFAMOTOR⁹⁸. En febrero de 2013 SAFAMOTOR y MÁLAGA WAGEN se unieron una vez más al resto de concesionarios de la Zona de Andalucía y aplicaron los términos acordados en el marco de las reuniones territoriales de ACEVAS. Así, en la reunión convocada en febrero de 2013 por ACEVAS, en la que el Director General de ACEVAS, como también hizo respecto a los concesionarios de la Zona Cataluña, animó a los concesionarios de la Zona Andalucía de extender los acuerdos que se estaban ejecutando en la Zona Madrid y Cataluña a la Zona Andalucía, SAFAMOTOR mostró gran interés en la aplicación de los acuerdos⁹⁹ y en correos electrónicos

⁹³ Correo electrónico de 8 de junio de 2010 de MÁLAGA WAGEN a SEVILLA WAGEN, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 1217).

⁹⁴ Correo electrónico de 6 de julio de 2010 de MÁLAGA WAGEN a ANT, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1219 y 1220).

⁹⁵ Correo electrónico interno de MÁLAGA WAGEN de 23 de febrero de 2012, aportado por el solicitante de exención del pago de la multa (folio 8800).

⁹⁶ Correos electrónicos internos de MÁLAGA WAGEN de 15 y 16 de marzo de 2012, con asunto “SAFA”, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1221 a 1223).

⁹⁷ Correo electrónico interno de MÁLAGA WAGEN de 21 de marzo de 2012, con asunto “REUNION SAFA 21 MARZO”, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1224 y 1225).

⁹⁸ Correos electrónicos internos de MÁLAGA WAGEN de 27 y 28 de septiembre de 2012, aportados por el solicitante de exención del pago de la multa (folio 8807 a 8808).

⁹⁹ Información aportado por el solicitante de exención de pago de la multa (folios 146 a 201).

intercambiados con ocasión de la reunión de los Directores de Ventas de los concesionarios AUDI y VW en Andalucía y Extremadura -AVISA, BAHIA MOVIL, CENTROWAGEN, MÁLAGA WAGEN, RIOMOVIL, SAFAMOTOR, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEVILLA WAGEN, SOLERA MOTOR y UTREWAL- a celebrar el 21 de febrero de 2013 en las instalaciones de AVISA, se señaló la oportunidad de aprovechar dicha reunión para valorar el cumplimiento de los acuerdos adoptados en la Zona Andalucía¹⁰⁰. Como se constata por el correo electrónico remitido el 18 de marzo de 2013 por RIOMOVIL a SEVILLA WAGEN, reenviando un correo electrónico interno de SAFAMOTOR a sus gerentes, los acuerdos alcanzados en la reunión de ACEVAS por los concesionarios de la Zona Andalucía fueron trasladados a los gerentes de dichos concesionarios para su implantación a partir de dicha fecha, incluyendo la zona de Málaga, así como el seguimiento del cumplimiento de dichos acuerdos, haciendo alusión a los resultados “muy positivos” del año anterior¹⁰¹. Como seguimiento del cumplimiento de los acuerdos, constan el 1 de abril de 2013 correos electrónicos entre SAFAMOTOR, y MÁLAGA WAGEN y ésta y TALLERES PONCIANO, respecto a un incumplimiento de éste último¹⁰².

Como consecuencia de los hechos probados, la DC considera acreditado que 21 concesionarios ubicados en las provincias de Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Almería, Jaén, Granada, Cádiz, Córdoba, Sevilla y Málaga) -ATALAYA MOTOR, AVISA, BAHIA MOVIL, CENTROWAGEN, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, GILAUTO, IMSA, LINARES GARCIA AUTOS (RODITER), MÁLAGA WAGEN, NUCESA, RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, SAFAMOTOR, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEVILLA WAGEN, SOLERA MOTOR, TALLERES PONCIANO SERPAS, TIMSA, TRESA AUTOMOCIÓN, UTREWAL y VAT-SUR, con la colaboración de ACEVAS y ANT, desde diciembre de 2009 hasta, al menos, junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones realizadas, alcanzaron acuerdos para fijar los niveles máximos de descuentos aplicables al precio de venta al público recomendado establecido por la marca (se excluían ciertos modelos y vehículos usados), los valores máximos de tasación de vehículos usados y otras condiciones de venta, tales como términos de garantía extendida (2 años como regla general), y otras condiciones comerciales.

¹⁰⁰ Correos electrónicos de 13 a 18 de febrero de 2013 intercambiados entre AVISA, BAHIA MÓVIL, CENTROWAGEN, MÁLAGA WAGEN, RIOMÓVIL, SAFAMOTOR, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEVILLA WAGEN, SOLERA MOTOR y UTREWAL, aportados por el solicitante de exención del pago de la multa (folios 1226 a 1235).

¹⁰¹ Correo electrónico de 18 de marzo de 2013 de RIOMÓVIL a SEVILLA WAGEN, con asunto "NUEVA POLITICA COMERCIAL VW", reenviado correo electrónico interno de SAFAMOTOR de la misma fecha, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1206 y 1207).

¹⁰² Correos electrónicos de 1 de abril de 2013 de SAFAMOTOR y TALLERES PONCIANO a MÁLAGA WAGEN, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 1238 a 1244).

En el cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona de Asturias, ASTUR WAGEN –concesionario propio de la marca- y TARTIERE AUTO, no se tienen evidencias de que haya un sistema de seguimiento del cumplimiento de los acuerdos. No obstante, TARTIERE AUTO mantuvo contactos con otros concesionarios de la Zona Norte, como se expondrá más adelante, dado que este concesionario es el representante de ACEVAS en la zona que comprende Castilla-León, Asturias y Cantabria. Los hechos acreditados a través de correos electrónicos intercambiados entre ambos concesionarios ponen de manifiesto que ASTUR WAGEN y TARTIERE AUTO tenían un acuerdo en Asturias, comunicándose todas las operaciones de venta y llevando a cabo un reparto de clientes¹⁰³. Tras una reunión de 4 de abril de 2013 en las instalaciones de TARTIERE AUTO, siguiendo instrucciones internas de la marca, ASTUR WAGEN puso fin a su acuerdo con TARTIERE AUTO¹⁰⁴. Por todo lo anterior, queda acreditado que los concesionarios de las marcas AUDI y VW en Asturias, ASTUR WAGEN y TARTIERE AUTO mantuvieron acuerdos para la fijación de los precios y otras condiciones comerciales de las ventas de vehículos automóviles de dichas marcas en la región de Asturias desde septiembre de 2011 hasta abril de 2013.

El cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona Norte incluye 18 concesionarios ubicados en las Comunidades Autónomas del País Vasco, Navarra, La Rioja, Cantabria y en la provincia de Soria. Tales concesionarios (ALLUITZ MOTOR, ALZAGA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOWAG DE TOLOSA, AUTOWAG, CIARSA, GARAJE YAS, HERCOS PARAYAS, IRUÑA MOVIL (anteriormente denominada BABIL ONECA), LEIOA WAGEN, MENAI, PARTE AUTOMÓVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SORIA MOTOR, T.M. DE GUERNICA, UDALAITZ y VASA), con la colaboración de ANT, desde al menos febrero de 2011 hasta junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones realizadas, alcanzaron acuerdos para fijar los precios y condiciones comerciales mediante la fijación de los niveles máximos de descuentos aplicables al precio de venta al público recomendado establecido por la marca (se excluían ciertos modelos y vehículos usados), los valores máximos de tasación de vehículos usados y otras condiciones de venta, tales como términos de garantía extendida (2 años como regla general), y otras condiciones comerciales, de forma que cualquier oferta o venta se produciría en igualdad de condiciones, independientemente del concesionario origen de la misma.

Estos acuerdos han quedado acreditados conforme a la información obrante en el expediente, especialmente el documento recabado en la inspección de ANT en el

¹⁰³ Correos electrónicos de 21 de septiembre de 2011, 9, 24 y 28 de febrero, 8, 13 y 19 a 22 de marzo y 16 de mayo de 2012, intercambiados entre ASTUR WAGEN y TARTIERE AUTO, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 8840 a 8871).

¹⁰⁴ Información aportada por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 146 a 201).

que se especifica el acuerdo alcanzado en esta zona, que queda delimitada expresamente por los concesionarios participantes en este cártel, indicando que la zona territorial afectada incluye territorios limítrofes como Cantabria, Vizcaya, Guipúzcoa, Álava, Navarra, La Rioja y Soria, si bien se establecía un sistema de excepciones, que requerían la aprobación de los concesionarios participantes en este cártel y se creaba una Comisión de Gerentes que con carácter mensual se reuniría para valorar el cumplimiento de los acuerdos adoptados. En ese mismo documento se establece un sistema de control del cumplimiento de los acuerdos adoptados, que se realizaría a través de las actuaciones de un cliente misterioso, cuyos servicios serían prestados también en esta zona por ANT, y mediante la auditoría de expedientes de venta, teniendo ambas actuaciones presunción de veracidad en cuanto a los incumplimientos detectados, por lo que sus conclusiones no podrían ser vetadas por los concesionarios participantes en este cártel. En el citado documento se especificaron también las ventas de los vehículos sujetos al acuerdo, así como las condiciones comerciales que debían cumplir los concesionarios participantes, que serían supervisadas por ANT, y se insistía en que los evaluadores de ANT *“no saben ni deben saber el fin de las encuestas”*¹⁰⁵. Consta en el expediente cómo en respuesta a un previo correo de ANT, SAGAMOVIL -representante de los concesionarios de este cártel respecto de ANT- envió a ésta los descuentos máximos a ofrecer y las condiciones comerciales (gastos de matriculación y pre entrega) fijados por los concesionarios de este cártel tanto respecto de los turismos como de vehículos comerciales e industriales supervisar y controlar por ANT a partir del 1 de marzo de 2011¹⁰⁶.

El 1 de julio de 2011 SAGAMÓVIL informó a ANT de la reunión del cártel celebrada el 24 de junio, en la que se adoptaron una serie de cambios con respecto a la participación de algunos de los concesionarios de este cártel, como la salida de BABIL ONECA (actualmente IRUÑA MÓVIL) y HERCOS PARAYAS, aunque dichos concesionarios siguieron participando en este cártel, como se acredita no sólo por la anotación manuscrita del gerente de ANT en este mismo correo respecto de HERCOS PARAYAS, sino también por las restantes pruebas que constan en el expediente y que acreditan que dichos concesionarios siguieron participando en el cártel hasta, al menos, junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones realizadas¹⁰⁷.

Constan en el expediente los informes remitidos por ANT desde noviembre de 2012 a abril de 2013, tras las visitas realizadas a LEIOA WAGEN, ALLUITZ MOTOR, AUTOWAG, AUTO IRACHE, GARAJE YAS, CIARSA, RIOJA MOTOR,

¹⁰⁵ Pacto de los concesionarios AUDI de la Zona Norte, recabado en la inspección de ANT (folios 4138 a 4148, 18305 a 18315).

¹⁰⁶ Correo electrónico de 23 de febrero de 2011 de SAGAMÓVIL a ANT, recabado en la inspección en ANT (folio 18316).

¹⁰⁷ Correo electrónico de SAGAMÓVIL a ANT, con asunto “Situación Zona Norte”, de 1 de julio de 2011, recabado en formato papel en la inspección realizada en la sede de ANT (folios 4092 y 4093).

SAGAMÓVIL, T.M.GUERNICA, UDALAITZ y VASA¹⁰⁸. Asimismo, constan las facturas emitidas por ANT a los concesionarios AUDI y VW de la Zona Norte hasta abril de 2013: a ALZAGA MOTOR de marzo a noviembre de 2011; a AUTO IRACHE de marzo de 2011 a abril de 2013; a AUTOWAG de marzo a noviembre de 2011; a AUTOWAG TOLOSA de marzo a noviembre de 2011; a CIARSA de marzo de 2011 a marzo de 2012; a GARAGE YAS de abril de 2011 a marzo de 2013; a HERCOS PARAYAS de marzo a octubre de 2011; a IRUÑA MOVIL (anterior BABIL ONECA) de marzo a mayo de 2011; a LEIOA WAGEN de marzo de 2011 a febrero de 2012; a MENAI de marzo a noviembre de 2011; a PARTE AUTOMÓVILES de marzo a julio de 2011; a RIOJA MOTOR de marzo de 2011 a febrero de 2013; a SAGAMOVIL de marzo de 2011 a abril de 2013; a SORIA MOTOR de marzo a julio de 2011; a T.M.GUERNICA desde marzo de 2011 a marzo de 2013 y a VASA de marzo de 2011 a febrero de 2013¹⁰⁹.

Ha quedado acreditado que los gerentes de estos concesionarios si detectaban incumplimientos de las condiciones de los acuerdos adoptados se ponían en contacto para recriminarse dichos incumplimientos¹¹⁰. Igualmente constan comunicaciones entre LEIOA WAGEN, ALZAGA MOTYOR, CIARSA, SAGAMOVIL, ALLUITZ, AUTOWAG, HERCOS PARAYAS, RIOJA MOTOR, T.M. GUERMICA, GARAJE YAS, PARTE AUTOMOVILES y VASA valorando las excepciones a los acuerdos alcanzados o convocando las reuniones mensuales de la Comisión de Gerentes de control de los acuerdos adoptados, como las celebradas el 11 de marzo, el 22 de abril y el 2 de mayo de 2013¹¹¹.

En la llamada Comisión de Gerentes celebrada el 22 de abril de 2013 y a la que confirmaron su asistencia al menos los concesionarios ALZAGA, AUTOWAG, CIARSA, HERCOS PARAYAS, IRUÑA MOVIL, LEIOA WAGEN, MENAI, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR y SAGAMOVIL¹¹² se acordaron las nuevas condiciones comerciales, adelantadas por comunicación electrónica de ALZAGA a LEIOA WAGEN, SAGAMOVIL, AUTOWAG, HERCOS PARAYAS, RIOJA

¹⁰⁸ Informes de ANT de noviembre y diciembre de 2012 (folios 1341 y 1342) y marzo y abril de 2013 (folios 1343, 1352, 1354 y 1355), recabados en la inspección de ANT.

¹⁰⁹ Facturas de ANT a las mercantiles, recabadas en la inspección de ANT (folios detallados en el párrafo 389 de la Propuesta de Resolución).

¹¹⁰ Correo electrónico de 22 de mayo de 2013 de ALZAGA a LEIOA WAGEN, aportado por el solicitante de exención del pago de la multa (folio 8872)

¹¹¹ Correo electrónico de 7 de marzo de 2013 de ALZAGA MOTOR a LEIOA WAGEN (folio 1361) y conversaciones de WhatsApp de 10 a 29 de abril de 2013 entre LEIOA WAGEN, ALZAGA MOTYOR, CIARSA, SAGAMOVIL, ALLUITZ, AUTOWAG, HERCOS PARAYAS, RIOJA MOTOR, T.M. GUERMICA, GARAJE YAS, PARTE AUTOMOVILES y VASA (folios 1363 a 1371), aportados por el solicitante de exención.

¹¹² Conversación de WhatsApp de 15 a 18 de abril de 2013, aportada por el solicitante de exención (folio 1367).

MOTOR, PARTE AUTOMOVILES y CIARSA el 15 de abril de 2013¹¹³. Consta asimismo convocatoria por VASA, para el 2 de mayo de 2013, de una reunión de los jefes de venta de los concesionarios ALZAGA, AUTOWAG, CIARSA, GARAGE YAS, HERCOS PARAYAS, PARTE AUTOMÓVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, T.M.GUERNICA y VASA en la sede de ALZAGA, para debatir las condiciones del acuerdo y el grado de cumplimiento del mismo¹¹⁴.

En consecuencia, la DC considera acreditado que los siguientes concesionarios AUDI y VW de la Zona Norte -ALLUITZ, ALZAGA, AUTO IRACHE, AUTOWAG DE TOLOSA, AUTOWAG, CIARSA, GARAJE YAS, HERCOS PARAYAS, IRUÑA MOVIL, LEIOA WAGEN, MENAI, PARTE AUTOMÓVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SORIA MOTOR, T.M.GUERNICA, UDALAITZ y VASA-, con la colaboración de ANT, participaron en un cártel fijando los precios y otras condiciones comerciales de los vehículos turismos AUDI y VW y de los vehículos comerciales e industriales VW, así como realizando un intercambio de información comercialmente sensible, desde al menos febrero de 2011 hasta junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones.

El cártel de los concesionarios AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón agrupa a ocho concesionarios de las provincias de Valencia y Castellón de la Comunidad Autónoma valenciana -ALZIRA, AUTO REAL, CHUYVAL, GANDIA MOTORS, LEVANTE WAGEN, MARZÁ, VASAUTO y VOLCENTER VALENCIA- que, desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012, alcanzaron acuerdos para fijar los precios y otras condiciones comerciales mediante la fijación de los niveles máximos de descuentos aplicables al precio de venta al público recomendado establecido por la marca (se excluían ciertos modelos y vehículos usados) y otras condiciones de venta, tales como términos de garantía extendida (2 años como regla general). Como sucede en el caso de Asturias, en esta zona no se tienen evidencias de que se haya un sistema de seguimiento del cumplimiento de los acuerdos, ni de la participación de la Asociación ACEVAS.

Consta correo electrónico de 18 de octubre de 2011, con asunto "Acuerdo", en el que CHUYVAL solicita una explicación a LEVANTE WAGEN en relación con el descuento ofrecido por LEVANTE WAGEN a un cliente que también había visitado CHUYVAL, en contra del acuerdo que limitaba los descuentos máximos aplicables a la venta de vehículos nuevos¹¹⁵. También está acreditada la celebración de distintas reuniones de los concesionarios partícipes en las

¹¹³ Conversación de WhatsApp de 15 de abril de 2013 entre ALZAGA MOTOR, LEIOA WAGEN, SAGAMOVIL, AUTOWAG, HERCOS PARAYAS, RIOJA MOTOR, PARTE AUTOMOVILES y CIARSA, aportada por el solicitante de exención (folio 1366).

¹¹⁴ Conversación de WhatsApp de 22 de abril de 2013, aportada por el solicitante de exención (folios 1369 y 1370).

¹¹⁵ Correo electrónico de 18 de octubre de 2011, con asunto "Acuerdo", de CHUYVAL a LEVANTE WAGEN, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 1373).

instalaciones de VASAUTO y CHUYVAL¹¹⁶. En tales reuniones, celebradas en ocasiones de modo paralelo a las reuniones ordinarias de ACEVAS, se trataron cuestiones relativas a los costes de ciertos aspectos de la distribución de vehículos (costes matriculación y gastos de pre-entrega) y se valoró ampliar el acuerdo a elementos de postventa (piezas de recambio).

Las pruebas recabadas han permitido a la DC considerar acreditado que ocho concesionarios de las marcas AUDI y VW de la denominada Zona Valencia y Castellón -ALZIRA, AUTO REAL, CHUYVAL, GANDIA MOTORS, LEVANTE WAGEN, MARZÁ, VASAUTO y VOLCENTER VALENCIA-, participaron en un cártel de fijación de los precios y otras condiciones comerciales de los vehículos a motor de las marcas VW y AUDI, desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012.

El cártel de los concesionarios de la marca SEAT en la Zona de Madrid incluye concesionarios ubicados en las provincia de Madrid, Guadalajara y Toledo y contaba con la colaboración de la Asociación Nacional de Concesionarios SEAT (ANCOSAT) y el seguimiento de los acuerdos adoptados por ANT, si bien no se estableció un sistema de multas por incumplimiento de los acuerdos adoptados.

El cártel, de fijación de precios y otras condiciones comerciales, así como de intercambio de información comercialmente sensible, abarcaba tanto a concesionarios independientes de la marca SEAT (ANCRISA, AUTOTRECA, AUTOS JUANJO, CONDE MOTOR, EQUIPOS MECANICOS, GIL AUTOMOCIÓN, GRAN CENTRO GETAFE, HERGO MOTOR, MOTOR ALCOBENDAS, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, POZUELO MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR, SEALCO y SURMOCION) como a las unidades de negocios VALDERRIBAS MOTOR y CASTELLANA MOTOR del concesionario propio de la marca SEAT MOTOR ESPAÑA (SME)¹¹⁷, con la colaboración de ANCOSAT y ANT, desde noviembre de 2012 a junio de 2013.

La DC en los párrafos 409 a 454 del PCH, recogido en la PR, señala numerosas pruebas de la existencia de un cártel de la marca SEAT en la llamada Zona de Madrid desde marzo de 2006 a noviembre 2009. No obstante, al no estar acreditada la participación de los concesionarios implicados en tal cártel en los años posteriores, se considera por la DC prescrita la infracción para tales

¹¹⁶ Correo electrónico de 12 de diciembre de 2011 de ALZIRA a VASUATO, LEVANTE WAGEN, GANDIA MOTORS, CHUYVAL, MARZÁ, VOLCENTER VALENCIA y AUTO REAL, con asunto "REUNION ZONA VALENCIA Y CASTELLON – VW", aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 8876 y 8877). Correo electrónico de 3 de febrero de 2012 de ALZIRA a VASAUTO, LEVANTE WAGEN, GANDIA MOTORS, CHUYVAL, MARZÁ, VOLCENTER VALENCIA y AUTO REAL, con asunto "REUNION CONCESIONARIOS CASTELLON – VALENCIA", aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 1375).

¹¹⁷ Como se ha anticipado, SEAT, opera en España a través de un único concesionario propio, SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U. (SME), que cuenta con 9 unidades de negocio, entre ellas, VALDERRIBAS MOTOR y CASTELLANA MOTOR en la denominada Zona Madrid.

concesionarios no incoados en el presente expediente. Tales conductas habrían sido retomadas por ANCRISA, AUTOTRECA, AUTOS JUANJO, CONDE MOTOR, EQUIPOS MECANICOS, GIL AUTOMOCIÓN, GRAN CENTRO GETAFE, HERGO MOTOR, MOTOR ALCOBENDAS, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, POZUELO MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR, SEALCO y SURMOCION-, así como las unidades de negocios CASTELLANA MOTOR y VALDERRIBAS MOTOR de SME, con la colaboración de ANCOSAT y ANT, desde al menos noviembre de 2012 hasta junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones realizadas por la Dirección de Competencia.

El período temporal sobre el que queda acreditada y no prescrita la existencia de un cártel de concesionarios de la marca SEAT para la llamada Zona de Madrid, por tanto, se extiende desde noviembre de 2012 a junio de 2013.

De acuerdo con lo declarado por el solicitante de clemencia, a finales de 2012 se iniciaron conversaciones entre los concesionarios de la marca SEAT en la Zona Madrid para contratar, entre todos, a ANT¹¹⁸, lo que se corrobora por el correo electrónico recabado en la inspección de dicha empresa, remitido por ANCOSAT con fecha 16 de noviembre de 2012, en el que atendiendo a la solicitud realizada por la citada Asociación, ANT le enviaba adjuntos a dicho correo varios archivos, con la propuesta de servicios a los concesionarios de este cártel, facilitando el seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados por éstos¹¹⁹.

En el correo electrónico de 4 de diciembre de 2012 remitido por VALDERRIBAS MOTOR a CASTELLANA MOTOR se confirma la puesta en marcha de los servicios de seguimiento de los acuerdos de precio, indicándose que debe informarse a los vendedores de que va a haber “compradores misteriosos” para el control de los acuerdos de precios¹²⁰.

En la inspección de ANT fue recabada una CARPETA SEAT MADRID con fecha 10 de enero de 2013 en la que figuran anotaciones manuscritas sobre las condiciones acordadas por este cártel, con la previsión de multas, la indicación de incidencias, los precios de las visitas, remisión de las tarifas de financiación por MOTOR DYE, envío de los listados de concesionarios por ANCOSAT, direcciones, teléfonos y correos electrónicos, así como indicación de que SME “validara la lista” y mandará modelos y presupuestos. En dicha carpeta también consta la reunión en ANCOSAT el 29 de enero de 2013, presentando ANT la Tabla Resumen, enviando previamente las incidencias detectadas a los

¹¹⁸ Correo electrónico de ANT a ANCOSAT, adjuntado los archivos EJEMPLO TABLA RESUMEN PRECIOS.xls, EJEMPLO_INT1.xls, EJEMPLO_INT2.xls y PROPUESTA ANCOSAT.pdf, recabado en la inspección de ANT (folios 18812 a 18821).

¹¹⁹ Correo electrónico de MOTOR VALDERRIBAS a CASTELLA MOTOR de 4 de diciembre de 2012, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 8726).

¹²⁰ Correo electrónico de MOTOR VALDERRIBAS a CASTELLA MOTOR de 4 de diciembre de 2012, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 8726).

concesionarios de la marca SEAT participantes en este cártel de la Zona Madrid¹²¹.

En contestación a un correo electrónico remitido por ANT a SME, confirmando que había recibido de ANCOSAT el listado y direcciones de concesionarios, contestó el 11 de enero de 2013 SME adjuntando fichero rectificado, pues faltaba SURMOCIÓN, conteniendo los datos de contacto (dirección, gerente, teléfono, fax, correo electrónico y móvil del gerente) de los 17 concesionarios independientes de la marca SEAT participantes en este cártel a dicha fecha: ANCRISA, AUTOTRECA, AUTOS JUANJO, CONDE MOTOR, EQUIPOS MECÁNICOS, GIL AUTOMOCION, GRAN CENTRO GETAFE, HERGO MOTOR, MOTOR ALCOBENDAS, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, POZUELO MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR, SEALCO y SURMOCIÓN, más las unidades de negocio de SME, CASTELLANA MOTOR y VALDERRIBAS MOTOR¹²², constando los “estudios de mercado” realizados por ANT en enero de 2013 a dichos concesionarios¹²³.

El 6 de marzo de 2013 SME indicó a ANT los modelos de coches para la realización de las evaluaciones del grado de ejecución y cumplimiento de los acuerdos adoptados por los citados concesionarios de la marca SEAT en este cártel de la Zona Madrid¹²⁴. Igualmente constan los informes de enero a marzo de 2013 remitidos por ANT a CASTELLANA MOTOR, siendo el de marzo de 2013 el último remitido a CASTELLANA MOTOR, que dejaría de participar en este cártel a partir de abril¹²⁵. Así se había comunicado previamente respecto de CASTELLANA MOTOR como de VALDERRIBAS MOTOR, confirmando ANT en el correo electrónico remitido a CASTELLANA MOTOR el 12 de abril de 2013 los importes de las facturas pendientes correspondientes a los estudios de enero, febrero y marzo 2013¹²⁶. El estudio de ANT de febrero de 2013 fue actualizado, como consta en el correo electrónico interno de ANT de 14 de marzo de 2013 que, indicando que sigue instrucciones del responsable de ANCOSAT en Madrid, adjunta informe comparativo de las ofertas recibidas en las visitas realizadas a EQUIPOS MECANICOS, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SURMOCION, GIL AUTOMOCION, AUTOS JUANJO, GRAN CENTRO GETAFE, AUTOTRECA, CONDE MOTOR, HERGO MOTOR,

¹²¹ CARPETA SEAT MADRID recabada en la inspección de la sede de ANT (folios 4044 a 4064).

¹²² Correos electrónicos de 10 y 11 de enero de 2013 entre ANT y SEAT, adjuntando archivo, recabados en la inspección de ANT (folios 18833 a 18836).

¹²³ Informe de ANT de enero de 2013, aportado por el solicitante de exención del pago de la multa (folio 8715).

¹²⁴ Correo electrónico de 6 de marzo de 2013 de SME a ANT, con asunto “Modelos a evaluar marzo 2013”, recabado en la inspección de ANT (folios 4055 a 4057).

¹²⁵ Correos electrónicos de 6 de marzo y 15 y 22 abril de 2013, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 91 a 129 y 8711 a 8725).

¹²⁶ Correos de 18 de febrero, 11 y 12 de abril de 2013, aportados por el solicitante de clemencia (folios 142 y 143).

POZUELO MOTOR, SEALCO, VALDERRIBAS MOTOR, ANCRISA, CASTELLANA MOTOR, SAGREDO MOTOR y MOTOR ALCOBENDAS, que fue enviado con copia oculta a estos concesionarios, siendo aportado por el solicitante de clemencia¹²⁷. Con fecha 11 de abril de 2013 consta la nueva composición del llamado Comité Madrid, formado por directivos de los concesionarios ANCRISA, GIL AUTOMOCION, EQUIPOS MECÁNICOS, SAGREDO MOTOR, HERGO MOTOR, SEALCO, MOTOR DYE y GRAN CENTRO GETAFE¹²⁸.

Este cártel de concesionarios de la marca SEAT de la denominada Zona Madrid celebró una reunión el 8 de mayo de 2013, en la que se acordó, como se acredita por la documentación recabada en la inspección de ANT, en la citada CARPETA SEAT MADRID¹²⁹, “según hablado en la última reunión de SEAT”, el mantenimiento del acuerdo al menos un mes más, el margen de error que se establece (30 euros), la conveniencia de hacer visitas los sábados, salida de algún concesionario (GIL AUTOMOCIÓN) y entrada de otro (GRAN CENTRO GETAFE), y la identificación del contacto a través de ANCRISA para proporcionar a ANT la información que precisaran de cara al seguimiento del cártel.

Respecto del conjunto de conductas objeto de este expediente, a la vista de los anteriores hechos acreditados, la DC constata la existencia de unas prácticas anticompetitivas, que entrarían dentro de la definición legal de cártel, consistentes en acuerdos de fijación de precios y condiciones comerciales y de servicios, así como en el intercambio de información comercialmente sensible en el mercado español de la distribución de vehículos de motor de las marcas AUDI, SEAT y VW entre concesionarios oficiales independientes de las citadas marcas y concesionarios propios del fabricante de dichas marcas, así como el fabricante de éstas a través de VGRS, con la participación de las asociaciones de concesionarios de dichas marcas, ACEVAS y ANCOSAT, y la colaboración de ANT y HORWATH, dependiendo de las zonas, estructurados por áreas geográficas, implicando, en cada una de ellas, a los concesionarios de las marcas AUDI y VW, por un lado, y por otro, de SEAT, en las respectivas zonas delimitadas por los concesionarios participantes en estos cárteles.

Estos cárteles, que se diferencian por marcas (Audi y VW, por una parte, SEAT, por otra), comparten características comunes: mismo contenido del acuerdo (fijación de condiciones comerciales en la venta de vehículos nuevos para todos los concesionarios de una misma zona), seguimiento de los acuerdos adoptados por los concesionarios de cada zona, facilitando el intercambio de información

¹²⁷ Correo interno de ANT de 14 de marzo de 2013, aportado por el solicitante de exención del pago de la multa (folios 130 a 137 y 8711 a 8713).

¹²⁸ Documento fechado el 11 de abril de 2013 con anotaciones manuscritas, procedente de la CARPETA SEAT MADRID recabado en la inspección de la sede de ANT (folio 4049).

¹²⁹ Correo electrónico de ANT de 8 de mayo de 2013, con asunto “REUNION DE SEAT.08/05/13”, en la CARPETA SEAT MADRID, recabada en la inspección de ANT (folio 4047).

entre éstos, a través de ANT (y en la Zona de Madrid para el cártel de concesionarios Audi y VW a través también de HORWATH) y colaboración de las Asociaciones de los concesionarios de dichas marcas (ACEVAS y ANCOSAT). Existen ciertas diferencias en el funcionamiento de los cárteles según zonas, como el margen de error permitido en el precio de venta respecto a las condiciones acordadas (entre 30 y 50 €), o la previsión o no de multas por los incumplimientos detectados (establecido en el cártel de concesionarios AUDI/VW en la Zona de Madrid desde 2010 y en la Zona de Cataluña desde 2011, recaudando ANT las multas y contribuyendo el importe recaudado a abonar sus propios servicios).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, mediante Orden ECC/1796/2013, de 4 de octubre, se determinó el 7 de octubre de 2013 como fecha de puesta en funcionamiento de la CNMC. Según la disposición adicional segunda de la misma Ley *“las referencias que la legislación vigente contiene a la Comisión Nacional de la Competencia [...] se entenderán realizadas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia [...]”* y *“Las referencias que la Ley 15/2007, de 3 de julio, contiene a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de Competencia se entenderán realizadas a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”*.

Por otro lado, de acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, a la CNMC compete *“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 Estatuto orgánico de la CNMC aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, *“la Sala de la Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio”*.

En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

SEGUNDO.- OBJETO DE LA RESOLUCIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

En el presente expediente sancionador esta Sala debe resolver, sobre la base de la instrucción realizada por la DC, que se recoge en el Informe y Propuesta de Resolución, si las conductas investigadas constituyen prácticas anticompetitivas consistentes en acuerdos para fijar precios y condiciones comerciales que afectan al sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas SEAT, VW y AUDI, a través tanto de concesionarios independientes como concesionarios propiedad del fabricante de dichas marcas, en distintas zonas geográficas.

La DC considera que la conducta analizada es una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC. Entiende la DC que dicha conducta se corresponde con la definición legal de cártel, en cuanto que consistió en la adopción e implementación de acuerdos encaminados a la fijación de precios y condiciones comerciales y de servicio, así como intercambio de información estratégica y sensible a tal efecto. Se trataría por tanto de una infracción muy grave, con una extensión en el tiempo que varía de unas zonas a otras y, en algunos casos, para distintos concesionarios de una misma zona.

Señala la DC en su propuesta de resolución (párrafo 440) que *“[...] las conductas analizadas se enmarcan en el artículo 1 de la Ley 16/1989 y el artículo 1 de la LDC, en cuanto que los acuerdos adoptados por los cárteles analizados de fijación de precios y otras condiciones comerciales y de intercambio de información sensible entre empresas concesionarias de vehículos de las marcas AUDI, SEAT y VW, con la colaboración de ANT, HORWATH, ACEVAS y ANCOSAT se realizaron desde, al menos, marzo de 2006 -en concreto, el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW en la Zona Cataluña- hasta junio de 2013, coincidiendo con las inspecciones realizadas en junio de 2013 en las sedes de ANT, ACEVAS, ANCOSAT, SAFAMOTOR y M.CONDE.”*

La DC observa que la conducta se extiende, para el caso del cártel de concesionarios de las marcas Audi y VW en la Zona de Cataluña, tanto durante la vigencia de la Ley 16/1989 como de la Ley 15/2007 (desde marzo de 2006 hasta, al menos, junio de 2013), siendo la infracción contemplada en el artículo 1 de las citadas leyes idéntica. No obstante, citando precedentes de la Autoridad de competencia, concluye que el régimen sancionador diseñado por la Ley 15/2007 es, desde un punto de vista global, más favorable a los infractores que el contemplado por la Ley 16/1989, siendo por tanto la Ley 15/2007 la legislación de aplicación al caso desde un punto de vista sustantivo. No obstante, respecto de las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT, a efectos del cálculo de una eventual sanción, la DC señala que *“se le aplicará la Ley 16/1989, pues dicha norma establece un límite respecto de la cuantía de las multas que se puedan imponer a Asociaciones.”*

Como ha señalado reiteradamente el Consejo de la CNC en sus resoluciones¹³⁰, criterio que esta Sala de Competencia comparte plenamente (recientemente, en la Resoluciones de 22 de septiembre de 2014, Expte. S/0428/12 Palés, y de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/2 Rodamientos Ferroviarios), resultaría indiferente aplicar uno u otro precepto legal debiendo optarse por una de las dos leyes si bien, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 128 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, deberá ser aquella que sea más beneficiosa para el infractor en el caso concreto, conforme a los principios de irretroactividad de la norma sancionadora más desfavorable y de retroactividad de la más favorable.

Esta aplicación más favorable de la Ley 15/2007 ha sido reconocida en anteriores ocasiones no sólo por el Consejo de la CNC y de la CNMC sino también por la Audiencia Nacional, que en su reciente Sentencia de 2 de abril de 2014 (recurso 194/2011, de L'OREAL ESPAÑA S.A. y L'OREAL S.A.), ha señalado lo siguiente:

“En el siguiente motivo afirma la actora que la CNC ha realizado una indebida aplicación retroactiva de la Ley 15/2007. Frente a ello conviene destacar que la conducta imputada se habría iniciado el 8 de febrero de 1989, se habría prolongado durante la vigencia de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, y habría continuado bajo la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que entró en vigor el 1 de septiembre de 2007, hasta el 28 de febrero de 2008.

Puesto que la incoación del expediente se produjo el 16 de junio de 2008, su tramitación se ha realizado conforme a las normas procesales de la Ley 15/2007, pues así resulta, sensu contrario, de lo establecido en la Disposición Transitoria Primera del citado texto legal, en el que se señala que “Los procedimientos sancionadores en materia de conductas prohibidas incoados antes de la entrada en vigor de esta Ley se tramitarán y resolverán con arreglo a las disposiciones vigentes en el momento de su inicio.”

Pero en cuanto al derecho material, debe señalarse que sin perjuicio de que la conducta regulada por el artículo 1 de ambas leyes sea idéntica, lo cierto es que el régimen sancionador diseñado por la Ley 15/2007, es, desde un punto de vista global, más favorable a los infractores que el contemplado por la anterior Ley 16/1989. Así resulta, entre otros elementos de juicio, del sistema de graduación de las infracciones inexistente en la legislación anterior, del establecimiento de topes máximos al importe de algunas sanciones de cuantía inferior al general

¹³⁰ Entre las más recientes, resoluciones del Consejo de la CNC de 23 de febrero de 2012, Expte. S/0244/10 Navieras Baleares, y de 15 de octubre de 2012, Expte. S/0318/10 Exportación de sobres.

previsto por el artículo 10 de la Ley 16/1989, de la reducción de los plazos de prescripción para algunas de las conductas tipificadas o de la especialmente destacable en este supuesto la posibilidad, común a todos los que hayan participado en un cártel, de solicitar la exención o reducción de la sanción.

Por tanto, como quiera que ambas leyes sancionaban exactamente las mismas conductas, el tratamiento de éstas es idéntico así como la cuantificación de la multa, pues en ambas se señala que la cuantía podrá ser incrementada hasta el 10% del volumen de ventas correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior a la resolución del Tribunal, no se puede afirmar que la nueva Ley sea más perjudicial para la actora que la antigua”.

Esta apreciación de la Ley 15/2007 como ley más favorable resulta, entre otros elementos de juicio, del sistema de graduación de las infracciones inexistente en la legislación anterior, del establecimiento de topes máximos al importe de algunas sanciones de cuantía inferior al general previsto por el artículo 10 de la Ley 16/1989, de la reducción de los plazos de prescripción para algunas de las conductas tipificadas o de la posibilidad, común a todos los que hayan participado en un cártel, de solicitar la exención del pago de la multa o la reducción del importe de la multa en aplicación del programa de clemencia, introducido precisamente por la Ley 15/2007.

Considera esta Sala que la aplicación de los artículos 65 y 66 no puede entenderse como un mero aspecto procesal, sino sustantivo y que precisamente la posibilidad de beneficiarse de su aplicación en casos de cártel es uno de los aspectos que determina que la norma de aplicación en el presente procedimiento sancionador sea la Ley 15/2007 por entender que resulta más favorable a las partes. Así también se ha señalado por la extinta CNC en diversas resoluciones¹³¹.

En atención al carácter más beneficioso de Ley 15/2007, ésta es la norma aplicable al presente procedimiento sancionador. No obstante, la condición de asociación de una de las incoadas cuya conducta se desarrolla también durante la vigencia de la Ley 16/1989, obligará a analizar en el fundamento correspondiente a la determinación de la multa la aplicación a la misma del régimen más favorable a esos efectos.

TERCERO.- VALORACIÓN JURÍDICA DEL ÓRGANO INSTRUCTOR

¹³¹ RCNC de 31 de julio de 2010, Expte. S/0120/08 Transitorios; RCNC de 2 de marzo de 2011, Expte. S/0086/08 Peluquería Profesional; RCNC de 24 de junio de 2011, Expte. S/0185/09 Bombas de Fluidos; RCNC de 21 de noviembre de 2012, Expte S/0317/10 Material de archivo; RCNC de 15 de febrero 2013, Expte. S/0343/11 Manipulado papel.

Finalizada la instrucción del expediente, la DC entiende acreditada la existencia de acuerdos adoptados e implementados por las empresas incoadas para fijar precios y condiciones comerciales, existiendo un seguimiento de tales acuerdos a través del intercambio de información estratégica y comercialmente sensible, dando lugar a una homogeneización en las condiciones de comercialización de vehículos de las marcas SEAT, VW y Audi en hasta siete diferentes zonas geográficas de influencia, y restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de esas marcas.

En base al artículo 50.4 de la LDC, la DC ha propuesto al Consejo lo siguiente:

- **“Primero.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona de Madrid por A.BAIGORRI, S.A., ALDAUTO CAR, S.A., ALDAUTO MOTOR, S.A., ARDASA 2000, S.A., AUDI RETAIL MADRID, S.A., CARLOS Y FERNANDO, S.A., FERPER, S.L.U., F.TOMÉ, S.A., HERBAN MOTOR, S.A., JARMAUTO, S.A., M.CONDE, S.A., M.CONDE PREMIUM, S.L., MAVILSA AUTOMÓVILES, S.A., MOTOR GÓMEZ PREMIUM, S.L., MOTOR GOMEZ VILLALBA, S.A., MOTOR MIRASIERRA, S.A., MOTOR SAN, S.L., NOVOMOTOR, S.A. RODEALER, S.L., SEALCO MOTOR, S.A., TOLEAUTO, S.A. y VOLKSWAGEN MADRID, S.A., con la colaboración de ACEVAS, HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L. y A.N.T. SERVICALIDAD, S.L., desde febrero de 2008 hasta, al menos, junio de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.*
- **Segundo.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la Ley 16/1989 y el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Cataluña por AUCO VALLES, S.L., AUDI RETAIL BCN, S.A.U., AUTOMOVILES BERMAR, S.A., AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U. CARHAUS, S.L., CENTRAL IMPORT, S.L., COMERCIAL PEBEX, S.A., MERKAMOTOR TORTOSA, S.A., MOGAUTO, S.A., MOTOR VIC, S.A., MOTORSOL, S.A., MOTORSOL IMPORT, S.L., RIO IMPORT, S.A., SARSA VALLES, S.A., SERVISIMO, S.L., SUPERWAGEN, S.A., VOLKSWAGEN BCN, S.A.U. y W.TECHNIK VALLES, S.L., con la colaboración de ACEVAS y A.N.T. SERVICALIDAD, S.L., desde marzo de 2006 hasta, al menos, junio de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.*
- **Tercero.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los*

acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Andalucía por ATALAYA MOTOR, S.A., AVISA-AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.A., BAHIA MOVIL, S.L., CENTROWAGEN, S.L., DELGADO LIZCANO, S.L., ESPAWAGEN, S.A.U., GILAUTO, S.A.U., IMSA- INNOVACIONES DEL MEDITERRANEO, S.A., LINARES GARCIA AUTOS, S.L. (RODITER), MALAGA WAGEN, S.A., NUCESA, S.A., RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L., SAFAMOTOR, S.A., SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., SOLERA MOTOR, S.A., TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L., TIMSA-TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A., TRESA AUTOMOCIÓN, S.A., UTREWAL, S.A. y VAT-SUR, S.A., con la colaboración de ACEVAS y A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L., desde diciembre de 2009 hasta, al menos, junio de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.

- **Cuarto.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Norte por ALLUITZ MOTOR, S.L., ALZAGA MOTOR, S.A., AUTO IRACHE, S.A., AUTOWAG DE TOLOSA, S.A., AUTOWAG, S.L., CIARSA-COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMÓVILES Y RECAMBIOS, S.A., GARAJE YAS, S.A., HERCOS PARAYAS, S.A., IRUÑA MOVIL, S.A.U., LEIOA WAGEN, S.A., MENAI, S.L., PARTE AUTOMÓVILES, S.L., RIOJA MOTOR, S.A., SAGAMOVIL, S.A.U., SORIA MOTOR, S.A., TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A., UDALAITZ, S.L. y VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L., con la colaboración de A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L., desde febrero de 2011 hasta, al menos, junio de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.*
- **Quinto.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Asturias por ASTUR WAGEN, S.A. y TARTIERE AUTO, S.A., desde septiembre de 2011 hasta abril de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.*
- **Sexto.** *Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Valencia y Castellón por ALZIRA IMPORT, S.L., AUTO REAL, S.A., CHUYVAL, S.L., GANDIA MOTORS,*

S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MARZÁ, S.L., VALENCIANA DE SERVICIOS Y AUTOMOVILES, S.A., VOLCENTER VALENCIA, S.L. y TALLERES XATIVA S.A., desde octubre de 2011 a febrero de 2012, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de las marcas AUDI y VW.

- **Séptimo.** Que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, que entra dentro de la definición de cártel, por los acuerdos de fijación de precios y otras condiciones comerciales adoptados y aplicados en la Zona Madrid por ANCRI, S.A., AUTOTRECA, S.A., AUTOS JUANJO, S.L., CONDE MOTOR, S.A., EQUIPOS MECANICOS AUTOMOCION, S.L., GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES, S.L., GRAN CENTRO GETAFE, S.L., HERGO MOTOR, S.L., MOTOR ALCOBENDAS, S.L., MOTOR DYE, S.A., NOBLEJAS MOTOR, S.A., POZUELO MOTOR, S.A., NOVOMOTOR ROMACAR, S.A., SAGREDO MOTOR, S.L., SEALCO, S.A., SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A., a través de CASTELLANA MOTOR y VALDERRIBAS MOTOR, y SURMOCION, S.A., con la colaboración de ANCOSAT y A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L., desde noviembre de 2012 hasta, al menos, junio de 2013, restringiendo la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de la marca SEAT.
- **Octavo.** Que estas conductas colusorias se tipifiquen, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracciones muy graves del artículo 62.4.a) de la LDC.
- **Noveno.** Que se declaren responsables de dichas infracciones, de acuerdo con el artículo 61 de la LDC, a [...]
- **Décimo.** Que se imponga la sanción prevista en el artículo 63.1.c) de la LDC para las infracciones muy graves, con multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de las entidades infractoras en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa, teniendo en cuenta los criterios para la determinación de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC, así como en el artículo 10 de la Ley 16/1989, para las infracciones muy graves, respecto de la infracción imputada a ACEVAS respecto de su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña.
- **Undécimo.** Que se proceda al archivo de las actuaciones seguidas contra VALLADOLID WAGEN, S.A., por no haber quedado acreditada la comisión de infracción por dicha empresa, en virtud de lo dispuesto en el artículo 33.3 del RDC.
- **Duodécimo.** Que en aplicación de lo dispuesto en la LDC y el RDC respecto del programa de clemencia, y a la vista de lo actuado, se exima del pago de la multa a SEAT, S.A. y a sus filiales VOLKSWAGEN

GROUP RETAIL SPAIN, S.L., ASTUR WAGEN, S.A., AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U., AUDI RETAIL MADRID, S.A., LEIOA WAGEN, S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MÁLAGA WAGEN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U., VOLKSWAGEN MADRID, S.A. y SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A., de acuerdo con la exención condicional concedida a esta empresa así como a sus filiales directas e indirectas y entidades que conforman el grupo al que pertenece SEAT, S.A. y que han participado en los cárteles analizados en este expediente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.1.a) de la LDC y el artículo 47.1 del RDC, al aportar elementos de prueba que permitieron ordenar el desarrollo de una inspección en relación con los cárteles descritos en la citada solicitud de exención del pago de la multa. Por tanto, si al término del procedimiento sancionador, SEAT, S.A. y sus filiales VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L., ASTUR WAGEN, S.A., AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U., AUDI RETAIL MADRID, S.A., LEIOA WAGEN, S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MÁLAGA WAGEN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U., VOLKSWAGEN MADRID, S.A. y SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A., hubiesen cumplido los requisitos del artículo 65.2 de la LDC, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, de acuerdo con la propuesta de la Dirección de Competencia, concederá la exención del pago de la multa que, de otro modo, le correspondiese.”

Teniendo en cuenta la información obrante en el expediente, la DC considera acreditada la existencia de acuerdos adoptados e implementados por las incoadas a través de los contactos y reuniones entre representantes de dichas empresas, concesionarias de vehículos de las marcas SEAT, AUDI y VW, con la colaboración de las empresas consultoras ANT y HORWATH, dependiendo de las zonas, así como de las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT. La DC expone en su propuesta de resolución que ha quedado acreditado cómo las concesionarias adoptaron acuerdos para fijar precios y condiciones comerciales, haciendo un seguimiento de los acuerdos adoptados a través del intercambio de información estratégica y comercialmente sensible realizado por ANT, y HORWATH para el cártel de la Zona de Madrid de las marcas AUDI y VW, que fueron contratadas por dichos concesionarios, con la intervención de ANCOSAT y ACEVAS, para realizar este seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados, dando lugar a una homogenización de las condiciones de comercialización de vehículos de las citadas marcas en las repetidas Madrid, Cataluña, Andalucía, Norte, Asturias, Valencia (en todos los casos respecto de Audi-VW) y Madrid (respecto de SEAT), restringiendo por tanto la competencia en el sector de la distribución minorista de vehículos de esas marcas. ANT no habría realizado tal labor de seguimiento en las zonas de Asturias y Valencia-Castellón, zonas estas últimas en las que tampoco consta la participación de ACEVAS.

CUARTO. ALEGACIONES PRESENTADAS A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Con fecha 29 de enero de 2015, la DC elevó su Informe con propuesta de resolución al Consejo de la CNMC, en la que propone, como se ha anticipado, que se declare la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC, y que la conducta colusoria que entiende acreditada se tipifique, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracción muy grave del artículo 62.4.a) de la LDC.

Las entidades incoadas han presentado alegaciones, muchas de ellas coincidentes, a la propuesta de resolución¹³² que a continuación son contestadas por esta Sala de Competencia, en la medida en la que corresponda, de forma agrupada.

4.1. Sobre la incorrecta delimitación del mercado afectado y la falta de competencia de la CNMC

Distintas empresas incoadas (A. BAIGORRI y 49 mercantiles más en sus alegaciones comunes a la PR, folios 41295-41311; SAFAMOTOR, folios 42612-

¹³² HERBAN MOTOR y MOTOR MIRASIERRA (folios 40737 a 40758), SEAT (folios 40771 a 40773); HORWATH (folios 40789 a 40824), VOLCENTER (folios 40846 a 40859) HERGO MOTOR (folios 40862 a 41286), escrito de alegaciones conjuntas a la PR de ACEVAS y A.BAIGORRI, AVISA., ALLUITZ, ALZAGA MOTOR, ALZIRA IMPORT, ARDASA 2000, ATALAYA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, AUTO REAL, AUTOWAG, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOME, FERPER, GARAJE YAS, GANDIA MOTORS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MOVIL, MENAI, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, NUCESA, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SANTANO AUTOMOCION, SEALCO MOTOR, SERVISIMO, SOLERA MOTOR, SORIA MOTOR, TALLERES XATIVA, T.M. GUERNICA, TARTIERE AUTO, TIMSA, TRESA AUTOMOCION, UDALAITZ, UTREWAL, VASA y VASAUTO (folios 41287 a 42182), escrito común de alegaciones a la PR de ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCION (folios 42183 a 42245), aportando la correspondiente versión censurada (folios 42246 a 42309), JARMAUTO (folios 42310 a 42322); conjunta de MOTOR ALCOBENDAS y RODEALER (folios 42323 a 42352), MARZA (folios 42353 a 42370), SUPERWAGEN (folios 42371 a 42401), escrito común de alegaciones de ANCOSAT y los concesionarios AUTOS JUANJO, EQUIPOS MECANICOS, GIL AUTOMOCION, GRAN CENTRO GETAFE, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR y SEALCO (folios 42416 a 42606), SAFAMOTOR (folios 42607 a 42680), M.CONDE y M.CONDE PREMIUM, en versión confidencial y censurada (folios 47925 a 47989), ANT (folios 47990 a 48010), BAHIAMOVIL fuera de plazo (folios 48011 a 48030), RIOMOVIL (folios 48039 a 48058), CARHAUS, CARFESA, en versión confidencial y censurada (folios 48137 a 48152), RIO IMPORT (folios 48153 a 48182), MOTORSOL (folios 48483 a 48505); SARSA VALLES (folios 48506 a 48527); MOTORSOL IMPORT (folios 48528 a 48550), W.TECHNIK VALLES en versión confidencial, y la correspondiente versión censurada (folios 48584 a 48592).

42620; MCONDE, S.A. y MCONDE PREMIUM, S.L., folios 47853-47856; ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN, folios 42275-76; MOTORSOL, folios 48496-48499; SARSA VALLÉS, folios 48518-21; MOTORSOL IMPORT, folios 48541-44; HERGO MOTOR, folios 40869 y siguientes; JARMAUTO, folios 42319-20; MARZÁ, folios 42366-69; SUPERWAGEN, folios 42394-95), así como ACEVAS, coinciden en argumentar en sus escritos de alegaciones a la PR, como en su momento respecto del PCH, que la delimitación del mercado relevante realizada por la DC no es correcta.

Así, mientras que la DC define el mercado afectado como el de la distribución de vehículos de motor de las marcas del grupo SEAT -AUDI, SEAT y VW-, a través tanto de concesionarios independientes como concesionarios propiedad del fabricante de dichas marcas, en las zonas señaladas, diversas incoadas señalan que el mercado afectado al que debería atenderse para valorar el impacto de la supuesta conducta es el más amplio de vehículos de todas las marcas que tienen modelos en los segmentos análogos, no limitado, por tanto, a los vehículos de las marcas señaladas. Es común entre las incoadas, además, la alegación relativa a que la DC no atiende de forma debida a la “realidad existente en el negocio”. Consideran los concesionarios que la DC no ha realizado el debido estudio de los contratos de distribución que ligan a las concesionarias con la marca. Diversas incoadas (así, SUPERWAGEN, folio 42392; ANCOSAT y nueve concesionarias de SEAT independientes en sus alegaciones conjuntas, folios 42441 y siguientes) insisten en la naturaleza del precio máximo recomendado por la marca como un precio fijo obligatorio y vinculante de facto para el concesionario a través de campañas comerciales, rápeles de venta por objetivos, y la presión ejercida por concesionarios propios.

A su vez, respecto del mercado geográfico, mientras que la DC lo circunscribe como *“en relación con las marcas AUDI y VW a las CCAA de Andalucía, Asturias, Cantabria, Cataluña, Castilla-La Mancha, Castilla- León, Extremadura, La Rioja, Madrid, Navarra, País Vasco y Valencia, siendo el mercado geográfico afectado el de dichas CCAA, tanto por la propia delimitación geográfica realizada por los concesionarios participantes en dichas zonas, como por los efectos sobre los competidores efectivos o potenciales y sobre los consumidores y usuarios de las conductas realizadas [...] En relación con la marca SEAT, el mercado geográfico se circunscribe a las CCAA de Castilla-La Mancha y Madrid”*, diversos incoados señalan que el mercado geográfico relevante para este expediente ha sido incorrectamente trazado por la DC.

Así, las mercantiles incoadas señalan que el mercado geográfico relevante sería el de Madrid (MCONDE y MCONDE PREMIUM, folios 47857-57; ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN, folios 42276-79) o el de Andalucía (SAFAMOTOR, folios 42620-42621) o diversos ámbitos autonómicos (MOTORSOL, folios 48487-90; SARSA VALLÉS, folios 48508-11; MOTORSOL IMPORT, folios 48532-36; MARZÁ, folios 42354-57; SUPERWAGEN, folios

42378-85), y por tanto la autoridad competente para su instrucción también sería la autonómica. Estos incoados señalan que tres de los siete cárteles identificados por la DC incluyen exclusivamente concesionarios ubicados en una única comunidad autónoma y, por tanto, debían ser analizados por la correspondiente autoridad de competencia autonómica, en su caso.

Respuesta de la Sala de Competencia del Consejo:

Aun cuando en el presente expediente sancionador, al referirse a una práctica colusoria prohibida por el artículo 1 LDC, no hubiese sido necesario realizar una delimitación del mercado relevante, dado que no resulta un elemento imprescindible del tipo infractor¹³³, cabe señalar que la definición del mercado contenida en la propuesta de resolución resulta, a juicio de esta Sala, acertada.

Las nociones de mercado relevante y mercado afectado están claramente diferenciadas en la PR elaborada por la DC, quedando este último delimitado por los hechos y el contenido de los acuerdos que han resultado acreditados. El mercado afectado coincide con el mercado en el que se materializa la conducta infractora, esto es, para el que se adoptan los acuerdos analizados y se produce el intercambio de información sensible, que en este expediente se corresponde con la distribución de vehículos de motor de las marcas AUDI, SEAT y VW, a través tanto de concesionarios independientes como de concesionarios propiedad del fabricante de las marcas.

Dado que son las propias empresas y entidades las que con sus conductas anticompetitivas determinan el ámbito afectado por la infracción (Resolución del Consejo de la CNC de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de Alquiler y Resolución de la CNMC de 22 de septiembre de 2014, Expte. S/0428/12 Palés, entre otras), esta Sala considera que en el presente expediente ha quedado suficientemente evidenciado que el mercado afectado es el de la distribución de vehículos de motor de las marcas precitadas a través de concesionarios, tanto independientes como propiedad del fabricante de dichas marcas. La instrucción realizada ha permitido acreditar que las conductas se han desarrollado por concesionarios oficiales de las marcas indicadas y los acuerdos relevantes se adoptaban respecto de las ventas minoristas (a particulares, renting y flotas), sin que los pactos sobre niveles máximos de descuentos aplicables a los precios recomendados por las marcas, y demás condiciones comerciales se limitaran a

¹³³ Véanse, entre otras, las Resolución del TDC de 22 de julio de 2004, Expte. 565/03, Manipulados radiactivos; Resoluciones del Consejo de la CNC de 31 de julio de 2010, Expte. S/0120/10 Transitarios; de 2 de agosto de 2012, Expte. S/0287/10 Postensado y Geotecnia; de 8 de marzo de 2013, Expte. S/0329/11 Asfaltos de Cantabria y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de Alquiler.

unos segmentos o modelos de vehículo concretos dentro de las marcas, lo que corrobora la validez de la definición de mercado afectado realizada por la DC.

Asimismo, en lo que se refiere al mercado geográfico afectado, los hechos acreditados ponen de manifiesto el desenvolvimiento de las conductas aquí analizadas atendiendo al ámbito geográfico de influencia de los miembros de cada uno de los cárteles. La documentación recabada revela actuaciones que comprenden siete “Zonas”, que delimitan otros tantos cárteles diferenciados en el sentido de que constituyen otras tantas tomas de contacto directas entre competidores para desvelar las conductas a adoptar y modificarlas en beneficio de los miembros del cártel. Ello con independencia de que se trata de conductas semejantes en áreas geográficas situadas en CCAA diferentes. Las zonas correspondientes a cada cártel son Madrid, Cataluña, Andalucía, Norte, Asturias, Valencia (respecto de Audi-VW) y Madrid (respecto de SEAT), produciéndose en el caso de las conductas objeto de este expediente afectación a las CCAA de Madrid y Castilla-La Mancha, Cataluña, Andalucía, Castilla-La Mancha y Extremadura, Asturias, Cantabria, La Rioja, Navarra, Castilla-León y País Vasco y Valencia, respecto de vehículos Audi y VW, y en relación con la marca SEAT a las CCAA de Castilla-La Mancha y Madrid, teniendo los concesionarios un ámbito de proyección mayor que el de la provincia en la que se ubican físicamente, con una influencia significativa en las provincias limítrofes, más allá de la comunidad autónoma sede de cada concreto concesionario.

Esta Sala, por tanto, coincide plenamente con el análisis realizado con la DC en el sentido de concluir que las conductas objeto del presente expediente han tenido efectos sobre la competencia en parte del mercado español, alcanzando un ámbito supra-autonómico. La determinación de la CNMC como autoridad competente para instruir y resolver el presente expediente sancionador, por tanto, no puede plantear duda alguna. La Autoridad de la competencia ha tenido la oportunidad de reiterar en previos expedientes (vid. a título de ejemplo, RCNC de 26 de octubre de 2011, Expte. S/0192/09, Asfaltos) que *“el criterio para la asignación entre el Estado y las Comunidades Autónomas de la competencia para perseguir y sancionar las conductas restrictivas no es la naturaleza nacional, autonómica o local del mercado de producto relevante en cada caso, sino el ámbito geográfico infra autonómico o supra autonómico de los efectos restrictivos de la competencia que produce o puede producir una determinada conducta.”* Este extremo, además, ha sido avalado por la Audiencia Nacional (entre otras, SAN de 7 de mayo de 2014): *“La Sala comparte estos planteamientos, porque resulta del expediente que la conducta afectó o pudo afectar a diversas CCAA”*.

4.2. Sobre la falta de acreditación de los hechos

Todas las empresas incoadas coinciden en alegar que la DC no ha acreditado suficientemente las prácticas descritas en la PR, y que la imputación se basa bien en meros indicios o bien en hechos ya prescritos. Es asimismo una alegación

común el considerar vulnerado el derecho a la presunción de inocencia por insuficiencia de prueba.

Las incoadas, como explicación alternativa a la imputación formulada por la DC y a las evidencias obrantes en el expediente, señalan que la relación con ANT y los servicios contratados con ésta, y en su caso con HORWATH, cumplían objetivos distintos del seguimiento de cumplimiento de los acuerdos de precios y condiciones de venta alcanzados. Así, señalan las incoadas que esos servicios estaban destinados a la valoración de la actuación de los comerciales de los concesionarios en los procesos de venta, o bien que se trataba de informes contratados por los concesionarios para evaluar a su competencia y comprobar que se cumplía correctamente con el sistema de campañas de las marcas y no se estaba incurriendo en venta a pérdida, o bien de informes contratados a través de ACEVAS (para AUDI y VW) o ANCOSAT (para SEAT) para controlar la calidad de los servicios prestados por los concesionarios y tratar de cumplir los objetivos que fijan las marcas, o bien, finalmente, para comprobar si algún distribuidor cuenta con condiciones especiales y detectar posibles deslealtades contractuales por parte de las marcas.

Varias empresas alegan asimismo que la DC confunde en el PCH hechos, pruebas y zonas geográficas en los que se produce la presunta infracción, en alguno de los casos utilizando documentación correspondiente a infracciones que, en su caso, habrían prescrito, o relativas a operadores que no se encuentran incoados.

Respuesta de la Sala de Competencia:

Dadas las características de las conductas que se analizan, la DC ha expuesto exhaustivamente y valorado las evidencias obtenidas e incorporadas al expediente, particularmente la documentación aportada en el marco de la solicitud de exención del pago de la multa por SEAT, S.A., así como la documentación recabada en las inspecciones de las sedes de ANT, ACEVAS, ANCOSAT, FACONAUTO, CARHAUS, M CONDE y SAFAMOTOR, y las respuestas formuladas por las incoadas a los correspondientes requerimientos de información, lo que le ha permitido determinar tanto los hechos que se consideran acreditados como la participación de las incoadas en los mismos.

Esta Sala no puede compartir la alegación común de las incoadas relativa a que la conclusión de la DC sobre la existencia de acuerdos contrarios al derecho de la competencia adoptados por los concesionarios de cada zona, con la colaboración en su caso de ANT y HORWATH y la participación de ANCOSAT y ACEVAS, esté insuficientemente acreditada. Muy al contrario, la documentación que obra en el expediente permite concluir que las facturas emitidas por los servicios de seguimiento del cumplimiento de los acuerdos o para penalizar incumplimientos

(“estudios extraordinarios”), las notas referentes a reuniones, los documentos con directrices sobre cuestiones de gestión y ejecución del control del seguimiento de los acuerdos, los correos electrónicos entre las asociaciones y ANT adjuntando condiciones acordadas para ciertos vehículos, remitidos a su vez previamente por concesionarios ahora incoados, o bien indicando la metodología a utilizar por los falsos compradores en sus visitas a los concesionarios para detectar posibles incumplimientos de los acuerdos, y los informes de seguimiento constituyen elementos fácticos y documentales plenamente probados que permiten llegar a la conclusión de la existencia de los distintos cárteles en las Zonas precitadas, constituidos por las mercantiles incoadas, con la colaboración de las asociaciones de cada marca y, respecto de los cárteles correspondientes, las empresas de consultoría incoadas.

Es bien sabido que la utilización de la prueba de indicios en el ámbito del derecho de la competencia ha sido admitida reiteradamente por el Tribunal Supremo (entre otras, SSTs de 6 de octubre y 5 de noviembre de 1997, 26 de octubre de 1998 y 28 de enero de 1999). Para que la prueba de presunciones pueda lícitamente desvirtuar la presunción de inocencia, *“resulta necesario que los indicios se basen no en meras sospechas, rumores o conjeturas, sino en hechos plenamente acreditados, y que entre los hechos base y aquel que se trata de acreditar exista un enlace preciso y directo, según las reglas del criterio humano”* (SAN de 7 de mayo de 2014). Esta Sala entiende que las conclusiones a las que alcanza la DC se sustentan en los hechos acreditados conforme a un razonamiento lógico y fundamentado, que se expone con gran detalle.

Tal como señala la DC, al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades propias de tales prácticas y acuerdos se desarrollen con el mayor secreto posible y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. En este caso, de hecho, consta acreditada la mención a la conveniencia de revisar las incidencias y los informes de seguimiento en las propias reuniones del cártel, evitando su remisión vía correo electrónico¹³⁴. En ese mismo sentido se ha manifestado la jurisprudencia comunitaria en relación a la aplicación del artículo 101 del TFUE y la Autoridad comunitaria de Competencia¹³⁵.

Resulta oportuno asimismo citar aquí la doctrina comunitaria sobre prueba para acreditación de los cárteles, que tiene reciente reflejo en la sentencia del TGUE

¹³⁴ Documento de 23 de mayo de 2013, recabado en la inspección de ANT en la CARPETA AUDI-VW-CATALUÑA (folios 4280 y 4282).

¹³⁵ Entre otras, sentencias del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 1991, Atochem/Comisión, T-3/89 ; de 11 de diciembre de 2003, Ventouris/Comisión, T-59/99 ; de 8 de julio de 2004, JFE Engineering y otros/Comisión, T-67/00, T-68/00, T-71/00 y T-78/00 ; de 8 de julio de 2008, Lafarge/Comisión, T-54/03 y de 29 de junio de 2012, E.ON Ruhrgas y E.ON/Comisión, T-360/09.

de fecha 12 de diciembre de 2014 asunto T-562/08): *“Al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades que comportan tales prácticas y acuerdos se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. Por consiguiente, no puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubra tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción. En consecuencia, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia (sentencia Aalborg Portland y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 55 a 57; véase la sentencia Dresdner Bank y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 64 y 65, y la jurisprudencia citada).”*

Esta Sala tampoco comparte el reproche realizado por algunas incoadas en relación a la existencia de cierta mezcla o confusión por la DC entre hechos y documentos y pruebas correspondientes Zonas distintas o bien infracciones en su caso prescritas. Como la DC manifiesta en su respuesta a la misma alegación formulada al PCH, se realiza un relato de los hechos contextualizado, lo que obliga a mencionar conductas e indicios que la DC considera prescritos, pero que tienen el común denominador con las conductas objeto de imputación de la participación de ANT, HORWATH y las asociaciones, por un lado, y de afectar a concesionarios de las marcas AUDI, VW y SEAT, por otro. Esos documentos e indicios no son los que acreditan la participación de las concesionarias incoadas en este expediente en los cárteles de las correspondientes Zonas, participación que se acredita por relación a datos y circunstancias vinculados exclusivamente a los períodos en los que se concreta la infracción que se reprocha a cada una de ellas.

Esta Sala de Competencia, por tanto, considera que la instrucción desarrollada por la DC acredita abundantemente la participación de las entidades imputadas, a la vista de la documentación aportada por el solicitante de clemencia, las pruebas recabadas en las inspecciones realizadas y el análisis razonado de las evidencias contrastadas.

4.3. Sobre la duración de la infracción y su continuidad

Existen distintas alegaciones relativas a la determinación por parte de la DC de la duración de la infracción. En algunos supuestos se discute la duración de alguno de los distintos cárteles diferenciados por zona. En otros se discrepa con la DC en

la concreta determinación de la duración de la conducta de la incoada que formula las alegaciones.

Diversas incoadas alegan que la existencia de una presunta infracción no podría extenderse en el tiempo más allá de los límites marcados por las facturas emitidas para cada concesionaria por la empresa consultora encargada del seguimiento del cumplimiento de los acuerdos.

Las incoadas argumentan además que no existe información en el expediente que acredite, como la DC sostiene, que la infracción se ha mantenido hasta la realización de la inspección en la sede de ANT, en junio de 2013.

CARFESA (folios 48146-7), respecto del **cártel AUDI y VW de la zona de Madrid** señala, en función de las facturas que obran en el expediente, *que “su participación en las conductas enjuiciadas únicamente se extendió desde el 21 de mayo de 2009 hasta el 23 de mayo de 2013”*. ALDAUTO MOTOR y ALDAUTO CAR discuten la duración de la conducta imputada, señalando que a lo sumo se extendería unos meses del año 2013. HORWATH alega (folio 40794) que la duración de sus servicios a los concesionarios de las marcas AUDI y VW en la Zona de Madrid abarca solo desde febrero de 2008 a enero de 2012, en lugar de a julio, como considera la DC, aportando como prueba las facturas emitidas por dichas servicios, y que por ello no se le puede imputar una responsabilidad hasta julio de 2012 como hace el PCH, con base en ciertos correos electrónicos intercambiados con ANT los días 19 y 20 de julio de 2012.

Respecto del **cártel de la Zona de Cataluña**, SUPERWAGEN alega la prescripción de la conducta previa a junio 2009 y que su conducta en todo caso finaliza en abril 2013, dando a entender que se había iniciado en junio de 2012 (folios 42395-42399). ANT (48006 y siguientes) señala que no existen pruebas de su participación en el mismo desde junio de 2009 (momento en que había terminado su conducta) a enero de 2012 (momento en que se habría retomado), puesto que no se dan los elementos que permiten considerar que se trate de una infracción continuada, debiendo reputarse prescrito su comportamiento en el período previo. RIO IMPORT señala (folios 48162 y siguientes) que, de haber existido, el cártel de la Zona Cataluña se inició en 2008 y no en 2006, dado que no existen elementos de prueba adicionales a las facturas de ANT en relación con este cártel antes de tal fecha. Asimismo, entiende que tal supuesto cártel estuvo interrumpido entre junio de 2009 y febrero de 2011, por lo que cualquier infracción anterior a tal fecha de junio 2009 habría prescrito. MOTORSOL IMPORT, MOTORSOL (folio 48502 y siguientes) y SARSA VALLÉS (folio 48524 y siguientes) coinciden en discutir que se haya acreditado su participación en una conducta continuada que se prolonga siete años, señalando además que existe un período de casi tres años en los que no existe factura alguna vinculada a tales conductas.

En relación al **cártel de la Zona de Andalucía**, SAFAMOTOR señala que el acuerdo alcanzado entre esa mercantil y MÁLAGA WAGEN respecto a vehículos VW “terminó, en todo caso, en septiembre de 2012” y su inicio debe datarse en febrero de 2012. Esta incoada señala que *“fingió tomar parte en “acuerdos” restrictivos mediante los que se determinaron los descuentos máximos intramarca de ciertos automóviles Volkswagen, en tres períodos concretos, participando en todos ellos de manera meramente formal y durante intervalos muy cortos de tiempo, empujado por las presiones ejercidas por VAESA a través de Málaga Wagen, por temor a una posible resolución del contrato”* (folio 42629). RIOMOVIL señala que el PCH no acredita conducta alguna durante el período 2011 a 2012 para la Zona de Andalucía (folios 48054-5). AVISA, ESPAWAGEN, SOLERA MOTOR, TIMSA y UTREWAL alegan que su imputación en el PCH es incorrecta a efectos de la duración atribuida a su participación, basándose en las facturas de ANT incorporadas al expediente, que no cubren todo el periodo que les ha sido imputado.

Respecto del **cártel de SEAT de la Zona Madrid**, AUTOTRECA señala que no hay prueba que permita imputarla más allá de abril 2013 (folio 49162 y concordantes de sus alegaciones). POZUELO MOTOR señala que en las fechas en las que se le imputa la conducta infractora, entre febrero de 2013 y junio de 2013, estaba ya incurso en la fase de liquidación de un concurso de acreedores voluntario (folios 49178-9).

Respuesta de la Sala de Competencia:

Resulta oportuno diferenciar, en la respuesta a las alegaciones relativas a la duración de la infracción, las consideraciones vinculadas a la determinación de la duración de los distintos cárteles, por un lado, y las concretas alegaciones de algunas de las incoadas respecto de la duración de la infracción que se les imputa individualizadamente.

Como se ha señalado en los apartados correspondientes a hechos acreditados, las duraciones, además de variar entre los acuerdos correspondientes a concesionarios de las marcas AUDI y VW, y los concesionarios de la marca SEAT, varían según las zonas.

La DC establece, en materia de duración de la infracción, la conclusión más beneficiosa posible para las concesionarias incoadas, a la luz de la información disponible en el expediente. Efectivamente, la fecha de inicio de la infracción, se establece en el límite más favorable a las concesionarias e incoadas, cual es la fecha en la que constan comunicaciones entre las mismas que acreditan los acuerdos sobre precios y condiciones comerciales, intercambios de información y comunicaciones realizadas a los efectos de articular el seguimiento de lo acordado por el cártel a través de los servicios prestados por ANT o HORWATH, en los casos en los que corresponde, con la colaboración de ACEVAS y

ANCOSAT, en cada supuesto. Aunque la racionalidad apunte a que el cártel de cada una de las zonas puede ser preexistente a esas actuaciones, la DC limita el inicio de la infracción, esta Sala considera que con adecuado criterio, a tal constatación por las evidencias probatorias del expediente.

En cuanto a la imputación a los colaboradores y facilitadores, la DC estima acreditada la participación de ANT, HORWATH, ACEVAS y ANCOSAT en una conducta consistente en el facilitación, control y seguimiento de acuerdos de precios, condiciones comerciales e intercambio de información sensible entre concesionarios de las marcas Audi, VW y SEAT en las zonas respectivas y para los períodos reseñados más arriba.

Respecto de la finalización de los cárteles, también considera esta Sala apropiada la conclusión de que las inspecciones realizadas en junio de 2013, marcan razonablemente el fin de los mismos salvo en los casos indicados (zona Asturias, hasta abril 2013 y zona Valencia y Castellón, hasta febrero de 2012) y en los casos individuales en los que se ha acreditado el fin en la participación de ciertas incoadas en el cártel con carácter previo.

En tal sentido, resulta oportuna citar la jurisprudencia comunitaria sobre que la falta de prueba de la ejecución de un acuerdo por una empresa durante un determinado período no permite deducir la inexistencia de infracción por parte de dicha empresa durante el período de que se trate. Así: “[...] el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia (sentencias Aalborg Portland y otros/Comisión, antes citada, apartado 57, así como de 21 de septiembre de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, C-105/04 P, Rec. p. I-8725, apartado 94). (71) Tales indicios y coincidencias, evaluados globalmente, no sólo pueden revelar la existencia de acuerdos o prácticas contrarios a la competencia, sino también la duración de prácticas colusorias continuadas y el período de aplicación de acuerdos celebrados en contra de las reglas en materia de competencia (véase, en este sentido, la sentencia Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, antes citada, apartados 95 y 96). (72) Por lo que respecta a la falta de prueba sobre la existencia de un acuerdo durante algunos períodos determinados o, al menos, en cuanto a su ejecución por una empresa durante un período concreto, procede recordar que el hecho de que no se haya aportado tal prueba para algunos períodos determinados no impide considerar que la infracción existió durante un período global más largo que dichos períodos, a condición de que tal comprobación se base en indicios objetivos y concordantes. En el marco de una infracción que dura varios años, el

hecho de que las manifestaciones del acuerdo se produzcan en períodos diferentes, pudiendo separarse por intervalos de tiempo más o menos largos, no influye en la existencia de dicho acuerdo, siempre que las diferentes acciones que formen parte de esta infracción persigan una única finalidad y se inscriban en el marco de una infracción única y continuada (véase, en este sentido, la sentencia Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, antes citada, apartados 97 y 98).” (Sentencia del TJ de 6 de diciembre de 2012, asunto C-441/11 P).

Respecto de las específicas alegaciones formuladas por distintas incoadas en cuanto a la duración de la infracción que individualizadamente se les imputa, esta Sala de competencia ha analizado las mismas a la luz de la documentación obrante en el expediente y coincide en todos los casos con la determinación realizada por la DC, que a su vez, a la luz de las alegaciones y de la documentación disponible en el expediente, efectuó ciertas modificaciones en la determinación de la duración de la conducta para casos concretos entre el PCH y la PR.

Así, en relación a las incoadas por su participación en el **cártel AUDI y VW de la zona de Madrid**, a CARFESA se le imputa desde febrero de 2008 a junio de 2013. La discrepancia se produce respecto de la fecha inicial de la conducta, puesto que la propia CARFESA acepta mediados de mayo como fecha final y la DC la sitúa en la fecha de las inspecciones, los primeros días de junio. En cuanto a la fecha de inicio de su participación en el cártel y a la duración de la conducta que discuten ALDAUTO MOTOR y ALDAUTO CAR, hay que insistir en que para todos los incoados en el cártel de esa zona obran en el expediente pruebas documentales consistentes en estudios de ANT para los concesionarios VW y AUDI desde marzo 2008 hasta mayo de 2013, incluyendo “históricos de incidencias”, aportados por el solicitante de clemencia, recabados en las inspección de ANT y en la de M. CONDE.¹³⁶ Respecto de las alegaciones de HORWATH relativas a la duración inferior de su conducta, esta Sala comparte plenamente el criterio de la DC de que las comunicaciones entre ANT y

¹³⁶ Estudios de ANT para los concesionarios VW y AUDI desde marzo de 2008 hasta mayo de 2013, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 29 a 32, 432 a 518, 541 a 618, 785 a 1169, 7631 a 8679 y 8745) y recabados en la inspección de ANT (folios 17458 a 17474, 17584, 17607 a 17612, 17614, 17795 a 17825, 17833, 17843, 17851, 17868, 17875, 17881, 17904, 17906, 17913, 17921, 17939, 17948, 17967, 17972, 17975, 17982, 17999, 18024 a 18036, 18052, 18058, 18060, 18066, 18070, 18074, 18101, 18107, 18113, 18141, 18147, 18154, 18166, 18168, 18184, 18189, 18209, 18219, 18226, 18233, 18250, 18255, 18362 a 18366, 18400 a 18411, 18414, 18438 a 18453, 18532, 18534, 18540, 18550, 18555, 18569, 18574, 18580, 18593, 18596, 18606, 18613, 18623, 18629, 18645, 18687, 18712, 18753 a 18765, 18783, 18784, 18842, 18863, 18880, 18899, 18906, 18915, 18934, 18942, 18955, 18963, 18978, 19000, 19017, 19043 a 19060, 19066, 19071, 19077, 19085, 19101 a 19110, 19136, 18313, 19296, 19306, 19307, 19316 y 19317) y de M.CONDE (folios 16351 a 16375, 16388 y 16389)

HORWATH acreditadas por correo intercambiados a mediados de julio de 2012¹³⁷ son suficientemente ilustrativas, con referencias a reuniones en ACEVAS y a las peculiaridades del servicio de seguimiento prestado como para confirmar la participación de HORWATH en el cártel al menos hasta la fecha de tales correos.

Respecto del **cártel de la Zona de Cataluña de las marcas VW y AUDI**, las alegaciones relativas a la duración del cártel son reiterativas respecto de las formuladas al PCH y recibieron minuciosa respuesta por la DC en los párrafos (276) a (325) de la PR, en los que se detallan las pruebas de intercambio de facturas desde mayo de 2006 y hasta mayo de 2013, así como convocatoria de reuniones hasta junio de 2013. La interrupción alegada por ANT de su participación en el seguimiento del cártel en los años 2010 y 2011, no obsta para que éste se mantuviera por los concesionarios incoados, y tampoco permite aceptar la prescripción alegada por ANT, al tratarse de una interrupción en el marco de una conducta continuada. Esta Sala de Competencia coincide con la valoración realizada por la DC de que constan acreditados multitud de actos continuados, complementarios y coordinados entre sí que permiten concluir la existencia de una infracción única y continuada e impiden aceptar las alegaciones de prescripción formuladas por algunas de las incoadas respecto de este cártel.

En relación al **cártel de la Zona de Andalucía**, esta Sala de Competencia considera acreditado por la documentación obrante en el expediente que la interrupción de la participación de SAFAMOTOR entre julio de 2010 y febrero de 2012 no permite apreciar prescripción alguna de su participación en una infracción continuada. Las alegaciones de AVISA, ESPAWAGEN, SOLERA MOTOR, TIMSA y UTREWAL relativas que las facturas de ANT incorporadas al expediente, que no cubren todo el periodo que les ha sido imputado, han recibido respuesta precisa por la DC (párrafo 344 de la PR), donde se reitera la vinculación entre el período imputado y las facturas de ANT obrantes en el expediente, así como los correos electrónicos de febrero de 2013 que acreditan la continuidad de la participación en el cártel para las concesionarias que se mencionan en los mismos¹³⁸.

Respecto del **cártel de SEAT de la Zona Madrid**, pese a que AUTOTRECA señala que no hay prueba que permita imputarla más allá de abril 2013 (folio 49162 y concordantes de sus alegaciones), lo cierto es que consta acreditado en el expediente comunicaciones de correo electrónico que ponen de manifiesto que el cártel seguía en funcionamiento en mayo de 2013, se convocaba a reuniones del mismo y no constan indicios sobre su posible finalización, lo que justifica la

¹³⁷ Correos electrónicos de 19 y 20 de julio de 2012, con asunto “Ventajas Auditorias y Cliente Indiscreto, recabados en la inspección de ANT (folios 18735 a 18752).

¹³⁸ Correos electrónicos de 13 a 18 de febrero de 2013 intercambiados entre AVISA, BAHIA MOVIL, CENTROWAGEN, MALAGA WAGEN, RIOMOVIL, SAFAMOTOR, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEVILLA WAGEN, SOLERA MOTOR y UTREWAL, aportados por SEAT en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 1226 a 1235).

consideración de que el mismo se mantuvo al menos hasta las inspecciones realizadas por la DC los primeros días de junio¹³⁹. En relación a la alegación de POZUELO MOTOR, relativa a que en las fechas en las que se le imputa la conducta infractora, entre febrero de 2013 y junio de 2013, estaba ya incurso en la fase de liquidación de un concurso de acreedores voluntario (folios 49178-9), esta no puede ser admitida como relevante a efectos de modificar la duración de su conducta, puesto que consta en la documentación del expediente que POZUELO MOTOR se encuentra en concurso voluntario de acreedores desde el 22 de enero de 2014¹⁴⁰, y en mayo de 2015 pendiente de resolver por el Juzgado mercantil la solicitud de apertura de fase de liquidación (folio 49177).

En el caso de AUTO IRACHE, esta Sala de Competencia considera acreditado, por la documentación obrante en el expediente (folios 30743 y siguientes) que la mercantil cesó en su condición de concesionario de VW el 21 de enero de 2013, para actuar como agente comercial para la venta de vehículos nuevos de otra de las mercantiles incoadas, RIOJA MOTOR. En consecuencia, procede ceñir la duración de la conducta infractora de AUTO IRACHE hasta febrero de 2013, en lugar de junio de 2013 como era establecido en la PR.

4.4. Sobre la inexistencia de un cártel o la falta de participación de las incoadas en el mismo

La mayoría de empresas incoadas coinciden en alegar que la DC no ha acreditado en este expediente una infracción de cártel, al no existir una fijación de precios concretos. Es una alegación común de las incoadas el destacar las peculiaridades del mercado de distribución de automóviles, que lo alejan de los parámetros más habituales del sector de la distribución en general y que impedirían, siempre según las incoadas, que cada concesionario fije realmente los precios de venta final de vehículos nuevos a los particulares (en tal sentido, a título de ejemplo, las alegaciones de HERGO MOTOR, 40888 y sigs. y las alegaciones comunes de ACEVAS y 50 concesionarios más, folios 41313 y sigs.).

Asimismo, algunas de las incoadas señalan las diferencias de precios finales aplicados y descuentos que obran en el expediente, que pondrían de manifiesto importantes divergencias a la baja o al alza respecto de los supuestos descuentos máximos pactados, que contradicen el reproche de la DC sobre una la existencia de colusión.

Las incoadas, como explicación alternativa a la imputación formulada por la DC y a las evidencias obrantes en el expediente, ya hemos señalado que argumentan

¹³⁹ Correo electrónico de ANT de 8 de mayo de 2014, con asunto "REUNIÓN DE SEAT. 8/05/13", en la carpeta SEAT MADRID, recabado en la inspección de ANT (folio 4047).

¹⁴⁰ BOE núm. 28, de 1 de febrero de 2014 (folio 22585).

que la relación con ANT y los servicios contratados con ésta, y en su caso con HORWATH, se referían a la valoración de la actuación de los comerciales de los concesionarios en los procesos de venta, o bien de informes contratados por los concesionarios para evaluar a su competencia o bien informes contratados a través de ANCOSAT o ACEVAS para controlar la calidad de los servicios prestados por los concesionarios y tratar de cumplir los objetivos que fijan las marcas y a la evaluación sobre la aplicación de las campañas de las mismas.

Asimismo, algunas incoadas (así, ANCOSAT y las nueve sociedades mercantiles concesionarias de la marca SEAT que formulan alegaciones comunes, folios 42416-42451; también CARFESA, folios 48141 y sigs., y SUPERWAGEN, folios 42391 y sigs., entre otras) señalan que las prácticas objeto del expediente han sido erróneamente calificadas como cártel, puesto que no constituyen en realidad un acuerdo entre empresas competidoras relacionadas entre sí en sentido horizontal, sino de la imposición de un precio de reventa, precios mínimos y descuentos máximos por parte de la propia SEAT, S.A., vinculada a los concesionarios imputados en el cártel a través de relaciones verticales.

Respuesta de la Sala de Competencia:

El artículo 1 de la LDC 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 en parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.

Esta Sala coincide con la DC en la consideración de que ha quedado acreditada la existencia de la concordancia de voluntades constitutiva de acuerdo ilícito que se imputa a las incoadas, esto es, siete cárteles diferenciados por zonas geográficas, de fijación de precios y otras condiciones comerciales y de servicios y un intercambio de información comercialmente sensible, como mecanismo utilizado por tales cárteles para comprobar el cumplimiento de los acuerdos adoptados, así como la participación en el mismo de las empresas y las asociaciones imputadas en el presente expediente.

No cabe sino concluir que el intercambio de información sensible y una fijación de descuentos máximos entre concesionarios competidores miembros de una red de distribución selectiva de vehículos de una determinada marca, cuando el descuento es aplicado en relación al mismo precio de venta recomendado por la marca, constituye un acuerdo de fijación de precios, a través del cual se pretende preservar o garantizar ciertos márgenes comerciales y debilitar la debida tensión competitiva.

Pese a las peculiaridades, subrayadas por las incoadas, del mercado de distribución de automóviles, esta Sala de Competencia del Consejo coincide con la DC en concluir que existe margen de actuación por parte de los concesionarios para fijar libremente el precio final al cliente. Por otro lado, la competencia existente en el mercado se pone de manifiesto por ANCOSAT y concesionarios de la marca SEAT en sus alegaciones, indicando el elevado grado de competencia intermarca e intramarca existente, basándose en el informe pericial aportado sobre el funcionamiento del mercado español de automóviles¹⁴¹.

En similar sentido deben contestarse las alegaciones de algunas de las incoadas relativas a que existen diferencias en los precios aplicados a los modelos de vehículos relevantes a los efectos de este expediente. La experiencia de esta Autoridad de competencia, así como la derivada del ámbito comunitario, permite afirmar la existencia de una diversidad de conductas sobre la aplicación coordinada de precios que difieren del tradicional acuerdo de fijación de precios idénticos o simétricos. Tal como ha tenido oportunidad de señalar el Consejo de la CNC con anterioridad, “[...] la práctica que se considera prohibida en este caso no consiste en que las empresas hayan fijado precios uniformes, sino que han fijado el orden de magnitud de los incrementos a aplicar a las tarifas que sirven de base, según declaran las propias empresas, para la negociación con sus clientes” (RCNC de 31 de julio de 2010, Expte. S/0120/08 Transitarios). Ese análisis ha sido refrendado por la Audiencia Nacional en su sentencia de 16 de abril de 2014: “El hecho de que hayan existido precios, que no tarifas, distintos al ser aplicados a los clientes, admitiendo en este sentido las periciales aportadas por la actora no empece, como entiende la resolución impugnada (f. 97, cuando indica que hay diferencias en los precios finales), que el cártel haya consistido en la fijación de una horquilla en cuanto al precio, que resultaba ser claramente anticompetitiva, al margen de que los clientes, dispusiesen de cierto [margen] negociador, pero ya bastante más limitado.”

Asimismo, hay que señalar que los cárteles son un tipo de infracción de por sí inestable, así que es habitual que haya incumplimientos. No obstante, un acuerdo de estas características constituye una infracción sancionable con independencia, evidentemente, de la mayor o menor capacidad de los cartelistas para implementarlo eficazmente. La aptitud para afectar a la competencia existe también en los cárteles frágiles. De hecho el papel de ANT, y para la zona de Madrid respecto de los concesionarios de Audi y VW HORWATH, en el cártel era precisamente la detección y el control de tales incumplimientos (“incidencias” en la terminología intencionadamente neutra o vaga utilizada por los partícipes en los acuerdos).

¹⁴¹ Escrito de alegaciones presentado por ANCOSAT y concesionarios de SEAT (folio 31479).

Frente a la explicación lógica y cohesionada formulada por la DC en base a las pruebas que constan en el expediente y que permite concluir que la única interpretación razonable a los hechos acreditados es la existencia de la conducta que se imputa a las incoadas, éstas no han proporcionado, pese sostener lo contrario en las distintas fases de alegaciones, explicaciones plausibles que contrarresten la convicción a la que ha llegado la DC en su PR. Así, diversas incoadas (ANT, HORWATH) argumentan que el intercambio de información analizado tenía como finalidad la obtención de datos que permitiesen controlar si la marca cumplía de forma equitativa la evaluación del cumplimiento por parte de los concesionarios de los objetivos, campañas y obligaciones de servicio impuestas a éstos, tratándose de información que no tiene carácter de secreto. No obstante, tal explicación resulta insostenible a la vista de la información disponible en el expediente, puesto que no permite entender, por ejemplo, la metodología en la actuación de ANT en relación a los concesionarios, y tampoco explica por qué esa finalidad lícita de los estudios que se alega no queda reflejada en ninguna de la documentación disponible.

Se evidencia del entramado organizativo diseñado por las incoadas la concurrencia de las características propias de los cárteles: así, la ocultación deliberada de los acuerdos ilícitos, la regularidad de los contactos y encuentros, el empleo de terceras empresas para llevar a cabo un control y seguimiento de los acuerdos y para facilitar el intercambio de información y la previsión en la metodología de la empresa contratada para el seguimiento de los acuerdos colectivos de posibles represalias contra las empresas incumplidoras de los mismos.

Frente a las alegaciones de las incoadas, que realizan un artificial análisis individualizado de las conductas, eludiendo la conexión entre los comportamientos, los hechos probados y los indicios aportados por la DC, esta Sala considera que el análisis de las conductas acreditadas ha de realizarse en su conjunto, puesto que conductas que podrían tener justificación o no presentar perfiles de infracción anticompetitiva si se presentan de forma aislada, al ser analizadas de modo relacionado y contextualizadamente, evidencian un acuerdo global de marcado carácter anticompetitivo.

4.5. Sobre los efectos en el mercado de las conductas y su repercusión en la sanción. Sobre la aplicación de la regla *de minimis*.

Como consecuencia de discutir la consideración de la DC de que nos encontramos ante conductas que encajan en la definición de cártel, muchas de las incoadas argumentan la necesidad de que el órgano de instrucción detalle los efectos de la conducta imputada, al interpretar que no existe infracción por objeto.

Alegan algunas de las incoadas (así, ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCION, folios 42291-96; MCONDE y MCONDE PREMIUM, folios 47870-75; SAFAMOTOR, folios 42649-54; ALDAUTO MOTOR, ALDAUTO CAR y AUTOTRECA, folio 49151) que la DC no habría probado que se haya producido un incremento en los precios ni una coordinación real de precios o condiciones comerciales en el mercado afectado.

Diversas incoadas (así, ANCOSAT y nueve concesionarios bajo la misma representación, folios 4247 y concordantes) alegan adicionalmente que la duración del supuesto acuerdo imputado es sumamente breve, lo que significa un tiempo apenas susceptible de producir “efectos nocivos” en el mercado.

Asimismo, numerosas incoadas (ACEVAS, A. BAIGORRI y 49 mercantiles más en escrito común de alegaciones a la PR, folios 41296 y siguientes; MAVILSA, folios 48985 y 48994 y siguientes; BAHIAMOVIL, folios 48029-30) citan la Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de septiembre de 2014 (asunto C-67/13 Groupement des Cartes Bancaires) para argumentar que el criterio que permite considerar que una coordinación entre empresas conlleva una restricción de la competencia por objeto, es que esa coordinación tenga por sí misma un grado suficiente de nocividad para la competencia, llegando a afirmar que las aquí analizadas constituirían conductas de menor importancia (ACEVAS, A. BAIGORRI y 49 mercantiles, folios 41311-41312).

Finalmente, RIO IMPORT argumenta la falta de efectos del cártel de la zona de Cataluña, por comparación además con el cártel de Madrid.

Respuesta de la Sala de Competencia:

Como ha señalado el Consejo de la CNC en anteriores ocasiones (por todas véase, la Resolución de la CNC de 31 de julio de 2010, Expte. S/0120/10, Transitarios) y ha reiterado esta Sala de Competencia del Consejo (RCNMC de 22 de septiembre de 2014, Expte. S/0428/12 Palés), en la valoración de conductas colusorias, dado su especial potencial de distorsión de la competencia, no se exige la prueba de efectos reales contrarios a la competencia cuando se ha determinado que éstas son restrictivas por su objeto. A los efectos de valorar las conductas previstas en el artículo 1 de la LDC, lo relevante es la aptitud para lograr el fin de falseamiento de la libre competencia, dado que el tipo infractor no requiere que se alcance la finalidad de vulneración de la libre competencia, basta que se tienda a ese fin en la realización de la conducta, tenga o no éxito la misma (así, Resolución del Consejo de la CNC de 27 de marzo de 2012, Expte, S/0237/10 Motocicletas, refrendada específicamente en este aspecto por la reciente SAN de 29 de abril de 2015).

La cita que realizan algunas de las empresas incoadas a la STJUE de 11 de septiembre de 2014, por tanto, no resulta pertinente, dado que el supuesto de hecho que enjuicia no es análogo a los hechos aquí analizados, sino que se trataba en aquel caso de un mercado denominado de dos caras, y lo que reprocha el TJUE en su sentencia es que en el concreto caso objeto de revisión sólo se había analizado una dimensión del mismo y no los posibles efectos de la restricción imputada en la otra cara. La doctrina derivada de esa sentencia no modifica la consolidada jurisprudencia europea relativa a acuerdos sobre precios o repartos de mercado que, evidentemente, se siguen configurando como infracciones por objeto por su consustancial elevado grado de nocividad para la competencia.

Tal como señala la propia sentencia *Cartes Bancaires* invocada por algunas de las incoadas: “(48) Es oportuno recordar que para entrar en el ámbito de la prohibición enunciada en el artículo 81 CE, apartado 1, un acuerdo, una decisión de asociación de empresas o una práctica concertada debe tener «por objeto o efecto» impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior. (49) En ese sentido, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se sigue que algunos tipos de coordinación entre empresas revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para que pueda considerarse **innecesario el examen de sus efectos** (véanse, en ese sentido, en especial, las sentencias *Société Technique Minière*, 56/65, EU:C:1966:38, 359 y 360; *BIDS*, EU:C:2008:643, apartado 15, y *Allianz Hungária Biztosító* y otros, C-32/11, EU:C:2013:160, apartado 34 y jurisprudencia citada). (50) Esa jurisprudencia atiende a la circunstancia de que determinadas formas de coordinación entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia (véase, en ese sentido, en especial, la sentencia *Allianz Hungária Biztosító* y otros, EU:C:2013:160, apartado 35 y jurisprudencia citada). (51) De esa manera, se ha determinado que **algunos comportamientos colusorios, como los que llevan a la fijación horizontal de los precios por los cárteles**, pueden considerarse hasta tal punto aptos para generar efectos negativos, en especial en los precios, la cantidad o la calidad de los productos o los servicios, **que cabe estimar innecesaria la demostración de que tienen efectos concretos en el mercado a efectos de aplicar el artículo 81 CE**, apartado 1 (véase en ese sentido en especial, la sentencia *Clair*, 123/83, EU:C:1985:33, apartado 22). En efecto, la experiencia muestra que esos comportamientos dan lugar a reducciones de la producción y alzas de precios que conducen a una deficiente asignación de los recursos en perjuicio especialmente de los consumidores.” [énfasis añadido]

Es pacífico que todo cártel de fijación de precios, por su propia naturaleza, produce un falseamiento significativo de la competencia en el mercado

considerado, que beneficia exclusivamente a las empresas participantes en los acuerdos conformadores de la infracción, en perjuicio directo de los clientes.¹⁴²

Los acuerdos de precios, como sucede con los repartos de mercado, son infracciones por objeto, dada la relación directa entre la conducta y su aptitud para producir efectos anticompetitivos. Las incoadas trasladan aquí una argumentación que sería más propia de una reclamación de daños en vía civil. Que el cártel no hubiera tenido efectos reales, en su caso, es un argumento para denegar una eventual indemnización por daños, y un elemento a ser tenido en cuenta a la hora de graduar el importe de la sanción, como algunas de las incoadas sí señalan, pero no afecta al carácter potencialmente dañino para la competencia de la conducta, que es lo relevante en sede de procedimiento administrativo sancionador. Esta Sala coincide con la DC en la consideración de que la conducta que se imputa a las incoadas es concretamente apta, teniendo en cuenta el contexto jurídico y económico en el que se inscribe, para restringir o falsear el juego de la competencia en la distribución de vehículos de motor turismos de las marcas AUDI, VW, SEAT a través de concesionarios independientes del fabricante y concesionarios propios de la marca.

En relación a las alegaciones relativas al intercambio de información y a la necesidad de probar sus efectos contrarios a la competencia, esta Sala entiende que lo relevante para concluir el carácter anticompetitivo del intercambio de información es la concurrencia de tres elementos cumulativos: la constatación de que tal conducta crea una transparencia del mercado artificial, información ésta que queda limitada a las partes y, finalmente, que es idónea de afectar a su conducta competitiva. En el presente caso esta Sala coincide plenamente con la DC en la valoración de que el intercambio de información sensible ha tenido lugar y estaba ordenado a facilitar, hacer viable y permitir el control de una conducta de acuerdo sobre descuentos máximos, anticompetitiva por objeto.

Esta valoración es coherente asimismo con la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia. Recientemente el TJUE incidía de nuevo sobre este aspecto (STJUE de 19 de marzo de 2015, asunto C-286/13 P): *“(119) Por lo que respecta, más concretamente, al intercambio de información entre competidores, ha de recordarse que los criterios de coordinación y cooperación constitutivos de una práctica concertada deben interpretarse a luz de la lógica inherente a las disposiciones sobre competencia del Tratado, según la cual todo operador económico debe determinar autónomamente la política que pretende seguir en el mercado común (sentencia T-Mobile Netherlands y otros, C-8/08, EU:C:2009:343, apartado 32 y jurisprudencia citada). (120) Si bien es cierto que esta exigencia de*

¹⁴² Como señala la jurisprudencia comunitaria, sus “efectos anticompetitivos son tan evidentes que no requieren análisis económico alguno.” Vid., entre otras, STJUE de 20 de noviembre de 2008, Asunto C-209/07, *Carne de Vacuno* y STJ de 13 de diciembre de 2012, asunto C-226/11, *Expedia*.

autonomía no excluye el derecho de los operadores económicos a adaptarse con habilidad al comportamiento que han comprobado o que prevén que seguirán sus competidores, sí se opone sin embargo de modo riguroso a toda toma de contacto directo o indirecto entre dichos operadores por la que se pretenda influir en el comportamiento en el mercado de un competidor actual o potencial, o desvelar a tal competidor el comportamiento que uno mismo va a adoptar en el mercado o que se pretende adoptar en él, si dichos contactos tienen por objeto o efecto abocar a condiciones de competencia que no correspondan a las condiciones normales del mercado de que se trate, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o de los servicios prestados, el tamaño y número de las empresas y el volumen de dicho mercado (sentencia T-Mobile Netherlands y otros, EU:C:2009:343, apartado 33 y jurisprudencia citada). (121) Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que el intercambio de información entre competidores puede ser contrario a las normas sobre competencia en la medida en que debilita o suprime el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado de que se trata, con la consecuencia de que restringe la competencia entre las empresas (sentencias Thyssen Stahl/Comisión, C-194/99 P, EU:C:2003:527, apartado 86, y T-Mobile Netherlands y otros, EU:C:2009:343, apartado 35 y jurisprudencia citada). (122) En concreto, ha de considerarse que tiene un objetivo contrario a la competencia un intercambio de información que puede eliminar la incertidumbre que sigue existiendo entre las partes en lo relativo a la fecha, el alcance y las modalidades de la adaptación del comportamiento en el mercado que van a adoptar las empresas en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia T-Mobile Netherlands y otros, EU:C:2009:343, apartado 41). (123) Por otra parte, una práctica concertada puede tener un objeto contrario a la competencia aunque ésta no presente relación directa con los precios al consumo. En efecto, el tenor del artículo 81 CE, apartado 1, no permite considerar que únicamente se prohíban las prácticas concertadas que tengan un efecto directo sobre el precio que han de pagar los consumidores finales (véase, en este sentido, la sentencia T-Mobile Netherlands y otros, EU:C:2009:343, apartado 36).[...] (134) De ello resulta igualmente que el Tribunal General consideró en los apartados 553 y 585 de la sentencia recurrida, sin cometer un error de Derecho, que la Comisión podía afirmar que las comunicaciones previas a la fijación de precios, al permitir reducir, a cada uno de los participantes, la incertidumbre en lo que atañe al comportamiento previsible de sus competidores, tenían por objeto abocar a condiciones de competencia que no se correspondían con las condiciones normales del mercado, y dieron lugar por tanto a una práctica concertada que tenía por objeto restringir la competencia en el sentido del artículo 81 CE.”

Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala considera que la DC ha acreditado debidamente durante la instrucción del procedimiento que las conductas llevadas a cabo por las partes, además de constituir una restricción sensible del juego de la competencia, y tener un objeto contrario a la competencia, han causado una afectación restrictiva de la misma.

Ha quedado acreditado por las múltiples evidencias documentadas en el expediente que el precio final de los vehículos de las marcas AUDI, VW y SEAT a los que afecta el presente expediente se ha determinado por los concesionarios incoados a través de los distintos elementos sobre los que coordinaban su política comercial (descuentos máximos, campañas comerciales a aplicar, tasaciones...). Ello no significa igualdad de precios, sino determinación de que el precio final de los vehículos acordados no fuera inferior a aquél que garantizaba a los concesionarios incoados ciertos márgenes, con aptitud para uniformar los precios de éstos, elemento esencial cuya afectación repercute directamente en la libre competencia. La acreditación de que las empresas incoadas ofertan precios distintos para los mismos modelos, o que se producen “incidencias” (incumplimientos) respecto de los descuentos máximos pactados no pone en duda, en contra de lo alegado por varias de las mismas, la existencia de cártel.

Esta Sala considera acreditados, conforme a la información disponible en el expediente, los efectos de la conducta infractora, que se concretaron en una homogeneidad de los descuentos ofertados por los concesionarios de las marcas AUDI, VW y SEAT en las siete Zonas repetidas durante la vigencia de los correspondientes cárteles, y en la consiguiente compartimentación del mercado. Los acuerdos lograron disminuir la incertidumbre de las empresas incoadas en relación a las ofertas que podían formular sus competidoras respecto de determinados modelos de vehículos de la marca.

Esta Sala coincide por lo demás con la DC en que la alegación relativa a las conductas de menor importancia no puede ser acogida en ningún caso, dado que se imputa a las empresas incoadas la adopción de acuerdos que tenían por objeto la fijación de precios y condiciones comerciales, lo cual conforma una infracción muy grave constitutiva de cártel, con aptitud directa para distorsionar la competencia, que queda exceptuada de la exención *de minimis* (art. 2.1 RDC). En idéntico sentido, sobre la imposibilidad de considerar de menor importancia las conductas constitutivas de cártel, como restricción de la competencia por objeto, puede verse, a título de ejemplo, RCNC de 1 de diciembre de 2011 (Expte. S/0269/10, Transitarios 2) o la RCNC de 23 de mayo de 2013 (Expte. S/0303/10 Distribuidores de Saneamiento). Igualmente, la STJ de 13 de diciembre de 2012 (asunto C-226/11, Expedia) refrendó la aplicación del artículo 101 TFUE a un acuerdo entre empresas, incluso cuando no alcance los umbrales fijados por la Comisión Europea en su Comunicación *de minimis*, siempre que dicho acuerdo constituya una restricción sensible de la competencia.

4.6. Sobre el papel de ANT, HORWATH, ACEVAS y ANCOSAT como colaboradores y facilitadores en la conducta que se analiza

ANT niega su condición de colaborador en el cártel y alega que su actividad era plenamente lícita y estaba encaminada a evitar que se llevara a cabo la venta a pérdida. Señala asimismo que no se ha logrado acreditar por la DC que ANT pudiera conocer el carácter anticompetitivo de la conducta de los concesionarios a los que prestaba servicios y que se limitaba al seguimiento de una serie de variables, sin conocer el modo en que éstas eran acordadas.

Por su parte, ANT señala que al operar en un mercado distinto que las incoadas, prestando servicios de auditoría, no le era dado conocer que en la linealidad eventual de precios y descuentos pudiera existir ilícito alguno (folios 48002 y concordantes). Asimismo HORWATH señala que se limitaba a prestar un servicio de autoría externa propio de su objeto social, desconociendo esta mercantil y siendo ajena a la finalidad que los concesionarios iban a dar a los resultados obtenidos de tales servicios (folios 40793).

ACEVAS insiste en sus alegaciones en la participación en las reuniones relevantes en el seno de tal asociación de concesionarios propios de la marca, no miembros de la asociación. Asimismo, discute la coincidencia de sus representantes de zona territorial con los designados por los correspondientes cárteles para relacionarse con ANT y, en su caso, con HORWATH (folios 41347 y sigs.).

ANCOSAT por su parte señala que la DC le imputa erróneamente actuaciones en realidad realizadas por SEAT, S.A., que fue conforme a la argumentación de ANCOSAT, quien instruyó a ANT *“en todos los extremos sobre los que esta empresa debería girar su actuación”* (folio 42434 y concordantes).

Respuesta de la Sala de Competencia:

La Sala de Competencia considera acreditado que ANT y HORWATH, pese a ser entidades ajenas al mercado afectado, han participado activamente en la infracción, con la colaboración de ANCOSAT y ACEVAS, actuando como controladores del cumplimiento de los acuerdos de los correspondientes cárteles de concesionarios de las marcas Audi, VW y SEAT en siete zonas diferenciadas geográficamente.

Es una jurisprudencia consolidada que una empresa participante en un cártel no tiene que estar activa en el mismo mercado en que la infracción tiene lugar para considerar que ha incumplido la prohibición del artículo 1 de la LDC cuando la finalidad de la conducta es restringir la competencia.

Los servicios de ANT fueron contratados para facilitar la vigilancia del efectivo cumplimiento de los acuerdos adoptados por las incoadas, y por tanto para facilitar la ejecución y el mantenimiento de los mismos en el tiempo. Frente a lo

alegado por ANT, los concesionarios eran receptores de los “estudios de mercado” conteniendo información de todos los concesionarios pertenecientes al cártel de la misma zona. Tampoco cabe duda alguna respecto del conocimiento de ANT sobre el carácter ilícito de la conducta, puesto que en su propia metodología de actuación se explicita el carácter confidencial (“*este tipo de trabajo se lleva con el mayor nivel de confidencialidad*”), dada la “peligrosidad” de los mismos, así como la mención a que ninguno de los evaluadores “sabría realmente el propósito final del estudio”¹⁴³.

Queda acreditada por la información obrante en el expediente el intento de ANT de dotar a sus servicios de una apariencia de legalidad a través del empleo de expresiones poco sospechosas e incluso vagas (“estudios de mercado”), con el objetivo de pasar desapercibidas a terceros ajenos a los acuerdos. Ello manifiesta la concurrencia de los elementos cognoscitivo y volitivo de la conducta por parte de sus autores. Asimismo, se prevé en dos de los cárteles analizados (zona de Madrid desde 2010 y zona de Cataluña desde 2011) que ANT recaudaba las multas por desviaciones respecto de lo acordado y su importe contribuía a pagar sus propios servicios¹⁴⁴.

La jurisprudencia comunitaria ha venido estableciendo de modo pacífico, que *“toda empresa que hubiera adoptado un comportamiento colusorio, incluidas las empresas asesoras que no operan en el mercado de referencia afectado por la restricción de la competencia, podía razonablemente prever que la prohibición establecida por el artículo 81 CE, apartado 1, le era aplicable en principio. En efecto, tal empresa no podía ignorar, o bien le era posible comprender, que en la práctica decisoria de la Comisión y en la jurisprudencia comunitaria anteriores ya estaba ínsito de manera suficientemente clara y precisa el fundamento del reconocimiento expreso de la responsabilidad de una empresa asesora por una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, cuando dicha empresa contribuye activa y deliberadamente a un cartel entre productores que operan en un mercado distinto de aquél en el que opera la citada empresa”* (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de julio de 2008, asunto T-99/04, AC-Treuhand AG c. Comisión).

El estratégico papel jugado por las empresas ANT y HORWATH, así como por las asociaciones ANCOSAT y ACEVAS, constituye un claro valor añadido para la efectividad de los acuerdos, además de un elemento característico, como ya se ha dicho, de este tipo de conductas, que en absoluto resulta novedoso para la

¹⁴³ A título de ejemplo, fichero electrónico denominado “ESTUDIOS DE POLITICAS COMERCIALES 2012”, fechado el 9 de febrero de 2012 (folios 19272 a 19275), recabado en la inspección de ANT.

¹⁴⁴ Correo electrónico de 29 de agosto de 2012 remitido por ANT a VW MADRID, aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 83 a 85).

Autoridad de competencia¹⁴⁵. Este tipo de mecanismos de control habituales en los cárteles se articulan típicamente a través de intercambios de información mediante sistemas de auditoría, o bien mediante el empleo de un fiscalizador o coordinador.

No resulta plausible la explicación alternativa de ANT relativa a que sus servicios eran de “control de la venta a pérdida”, y que éste era un servicio perfectamente lícito, puesto que ello no encaja con la ausencia de mención alguna a ese teórico objetivo en ninguno de los documentos de carácter comercial elaborados por ANT para la oferta y prestación de sus servicios. Asimismo, como se ha adelantado, los concesionarios en sus alegaciones no se refieren de modo unánime como explicación de la contratación conjunta de ANT a ese servicio de control de la venta a pérdida, sino a los servicios de *mystery shopper*, para poder conocer si los concesionarios cumplían o no con los estándares cualitativos y cuantitativos requeridos por la marca (evaluar el cumplimiento de las campañas del fabricante), mejorar sus estándares de calidad en el proceso de venta para poder beneficiarse del programa de *orgullo de marca*, y para comprobar la correcta aplicación del descuento de calidad del fabricante de unos concesionarios a otros.

Ha quedado acreditado en el expediente la remisión por ANT a los concesionarios de las marcas Audi, VW de las zonas de Madrid, Cataluña, Andalucía y Norte y de SEAT de las zona de Madrid incoados los denominados “estudios de mercado”, que contenían información referida a los precios ofertados por cada concesionario, sobre un modelo concreto, los descuentos ofrecidos, así como las “irregularidades” o “incidencias” detectadas incumpliendo los acuerdos adoptados por el cártel. Igualmente, consta en la documentación recabada en las inspecciones, instrucciones concretas de las asociaciones y concesionarios a ANT sobre el modo de proceder para el control del debido cumplimiento de los acuerdos. Asimismo, queda acreditada la contratación y facturación de los servicios durante los períodos correspondientes a las infracciones imputadas.

También respecto de HORWATH ha quedado acreditada su elaboración con ANT para ACEVAS de una lista de las ventajas de realizar sus trabajos de seguimiento y auditorías de forma conjunta, señalando expresamente en dicha lista de ventajas que “*en el caso de una implantación a nivel nacional se suprimirían las “hostilidades” en descuentos entre distintas zonas (límitrofes en su mayoría)*”¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Vid., entre otras, Resoluciones de la CNC de 13 de mayo de 2011 (S/0159/09 UNESA y asociados) y de 26 de septiembre de 2013 (S/314/10 Puerto de Valencia).

¹⁴⁶ Vid. intercambio de correos electrónicos entre ANT y HORWATH (recabados en la inspección de ANT) el 19 de julio de 2012, que culminó con el envío por HORWATH mediante correo electrónico de 20 de julio de 2012 al Secretario General de ACEVAS, con copia a ANT, del documento denominada “VENTAJAS DE IMPLANTACIÓN DE AUDITORÍAS Y VISITAS DE CLIENTE INDISCRETO PARA REVISIÓN DE CUMPLIMIENTO DE POLÍTICA COMERCIAL”, en el que se detalla el funcionamiento del seguimiento de ANT y las auditorías de HORWATH y sus

Constan igualmente en el expediente las convocatorias de reuniones del cártel enviadas por M.CONDE a los concesionarios AUDI y VW participantes en el cártel de la Zona Madrid entre mayo de 2009 a junio de 2012, copiando en muchas de ellas a ANT y en algún caso, también a HORWATH¹⁴⁷, así como intercambios de correos entre HORWATH y los concesionarios afectados relativos a distintos aspectos del servicio de seguimiento de los acuerdos adoptados¹⁴⁸.

Asimismo, ha quedado suficientemente acreditada la participación de ANCOSAT y ACEVAS en los correspondientes cárteles diferenciados por zona geográfica y marcas, convocando y organizando las reuniones y remitiendo las condiciones acordadas¹⁴⁹.

Al contrario de lo alegado por ACEVAS, la participación en las reuniones de concesionarios no miembros de la asociación, aprovechando en ocasiones reuniones de ACEVAS, tal como aclara la DC, no obsta para que su conducta, acreditada a través de diversas comunicaciones con VGRS, sea calificada como de facilitadora de los cárteles en los que se ha acreditado su participación, esto es, zonas de Madrid, Cataluña y Andalucía.

Ha quedado acreditado en el expediente la colaboración de ACEVAS con ANT y HORWATH, con el fin de extender los acuerdos de las marcas de AUDI y VW a nivel nacional, para lo cual se proyectó un sistema de seguimiento y control elaborado por ANT y HORWATH a petición de ACEVAS en julio de 2012¹⁵⁰.

Respecto de ANCOSAT, consta correo electrónico recabado en la inspección de ANT, con fecha 16 de noviembre de 2012, en el que atendiendo a la solicitud

ventajas para detectar maniobras contrarias al cumplimiento de los acuerdos adoptados por los concesionarios (folios 18735 a 18752).

¹⁴⁷ Correos electrónicos remitidos por M.CONDE con las convocatorias de reuniones del cártel de 4 de febrero de 2011 a 1 de junio de 2012, aportados por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 90, 185, 371 a 383 y 7585 a 7599) y en la inspección de ANT (folio 18437).

¹⁴⁸ Así, correo electrónico de 12 de diciembre de 2008 de NOVOMOTOR, con asunto "STOCK DISPONIBLE", aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folio 7373). También, correo electrónico de 26 de enero de 2010 de M.CONDE a VW MADRID, F.TOME, RODEALER, NOVOMOTOR, MOTORSAN, MOTOR MIRASIERRA, M.CONDE, JARMAUTO, AUDI RETAIL MADRID (denominada anteriormente CASTELLANA WAGEN), CARFESA, A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ALDAUTO MOTOR, SEALCO MOTOR, FERPER, TOLEAUTO, ARDASA, MOTOR GOMEZ VILLALBA y HERBAN MOTOR, con asunto "propuesta económica", aportado por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención (folios 7376 a 7378).

¹⁴⁹ Convocatorias de reuniones del cártel en ACEVAS aportadas por el solicitante de clemencia en su solicitud de exención y enviadas a responsables de la zona de Madrid para AUDI y VW, M.CONDE, en correos electrónicos de 4 de febrero de 2012 al 1 de junio del 2013 (folios 371 a 383) y a MOTORSAN del 3 de julio de 2012 al 26 de marzo de 2013 (folios 384 a 702).

¹⁵⁰ Correo electrónico de 20 de julio de 2012 remitido por HORWATH a ACEVAS, con asunto "Ventajas auditorías y cliente indiscreto", recabado en la inspección de ANT (folios 18750 a 18752).

realizada por la citada Asociación, ANT le enviaba adjuntos a dicho correo varios archivos, con la propuesta de servicios a los concesionarios de este cártel, facilitando el seguimiento del cumplimiento de los acuerdos adoptados por éstos¹⁵¹. Constan acreditados en el expediente, asimismo, remisiones de listados concesionarios y direcciones por ANCOSAT a ANT así como referencias a una reunión en ANCOSAT en enero de 2013 en la que se presenta por ANT un resumen de resultados y de incidencias detectadas¹⁵².

4.7. Sobre el carácter vertical de la conducta y la aplicación del Programa de Clemencia.

Diversas mercantiles (así, SUPERWAGEN, folios 42386-94; BAHIAMOVIL, folios 48022-23; ANCOSAT y nueve mercantiles bajo la misma representación, folios 42437-42441) señalan que la participación directa de SEAT, S.A. en las conductas cuestionadas supondría una caracterización de las mismas como acuerdo vertical. Consideran que no se trataría de una conducta constitutiva de un cártel, que por definición legal implica acuerdo *entre competidores*, sino de una conducta vertical en la que están presentes tanto los concesionarios como las marcas (“indiscutible presencia de la marca”, se señala). SUPERWAGEN admite el “componente horizontal del acuerdo”, pero subraya que el aspecto principal del mismo es de carácter vertical (folio 42386). Al no tratarse de un cártel, señalan estas incoadas, no resulta de aplicación el Programa de Clemencia, argumentando que las pruebas obtenidas por parte de la DC como consecuencia de la declaración de clemencia de SEAT son como consecuencia nulas.

Respuesta de la Sala de Competencia:

Esta Sala de Competencia comparte la argumentación expuesta con detalle por la DC en la PR en relación a que el alegado sometimiento de las concesionarias incoadas a la disciplina contractual y económica impuesta por SEAT a través de determinados instrumentos (campañas comerciales, rápeles de venta por objetivos y presión ejercida por los concesionarios propios y financiera del Grupo SEAT), no determina con carácter absoluto la actuación comercial de los concesionarios ni, en definitiva, elimina su independencia y su margen suficientemente significativo de negociación o actuación.

¹⁵¹ Correo electrónico de ANT a ANCOSAT, adjuntado los archivos EJEMPLO TABLA RESUMEN PRECIOS.xls, EJEMPLO_INT1.xls, EJEMPLO_INT2.xls y PROPUESTA ANCOSAT.pdf, recabado en la inspección de ANT (folios 18812 a 18821).

¹⁵² CARPETA SEAT MADRID recabada en la inspección de la sede de ANT (folios 4044 a 4064).

De acuerdo con lo dispuesto en sus contratos de concesión¹⁵³, los concesionarios independientes pueden determinar o, cuando menos, influir en las condiciones en que se realizan las ventas, puesto que son los que asumen el riesgo principal del precio del vehículo, el riesgo comercial de los vehículos en stock y fijan los precios finales al consumidor.

Efectivamente, SEAT, además de solicitante de clemencia, es matriz de los concesionarios propios de la marca SEAT y distribuidor mayorista de vehículos de las marcas VW, Audi y SEAT, junto con su filial VAESA. No obstante, la participación de SEAT y VGRS en las conductas analizadas no permite eliminar la naturaleza horizontal de la infracción constituida por la adopción en implementación acuerdos entre concesionarios competidores sobre descuentos y otras condiciones comerciales en la distribución minorista de vehículos, así como el intercambio de información sensible, y su condición de infracción muy grave constitutiva de cártel.

Tanto los precedentes de carácter jurisprudencial¹⁵⁴ como la concepción consolidada sobre los programas de clemencia¹⁵⁵, como los precedentes resueltos por la Autoridad de la competencia española¹⁵⁶ confirman tal extremo.

Por otra parte, en aplicación del artículo 65 de la LDC, puede presentar una solicitud de exención del pago de la multa cualquier empresa participante en un cártel que afecte a todo o a parte del territorio nacional, quedando comprendidos en este concepto y, por tanto, pueden tener la consideración de solicitante de clemencia, las empresas a las que pueda ser atribuida responsabilidad por un cártel, estando expuestas a la sanción correspondiente, independientemente de si dicha responsabilidad deriva de la intervención directa en el mismo o de la influencia decisiva desplegada como matriz, como en un principio fue el caso de SEAT, que presentó su solicitud de clemencia por la participación de sus concesionarios propios en los cárteles objeto de investigación.

Ello no obsta a que se haya acreditado también la participación en los hechos acreditados y se haya señalado la responsabilidad de la propia SEAT u otras empresa filiales del Grupo SEAT, como VGRS. Precisamente por la solicitud de

¹⁵³ Contratos de concesión de la Red de concesionarios de VW aportados por ALDAUTO MOTOR (folios 30961, 30962 y 30970) y MAVILSA (Folios 31265 a 31318) y de AUDI aportado por ALDAUTO CAR (folios 30999 a 31001 y 31008), junto con sus escritos de alegaciones al PCH.

¹⁵⁴ Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de 8 de septiembre de 2010, Asunto T-29/05 Deltafina v Comisión y Sentencia de Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 7 de junio de 1983, Asuntos acumulados 100/80, 101/80, 102/80 y 103/80, SA Musique Diffusion française.

¹⁵⁵ Vid. Modelo de Programa de Clemencia de la Red de Autoridades de Competencia (disponible en http://ec.europa.eu/competition/ecn/mlp_revised_2012_en.pdf), apartado II. A. párrafo 14), a la que se remite la Comunicación del Programa de Clemencia de la CNC.

¹⁵⁶ Resolución del Consejo de la CNC de 28 de diciembre de 2011, Expte S/0154/09 Montesa-Honda.

exención presentada por SEAT, S.A. en beneficio de la citada empresa, de todas sus filiales directas e indirectas y del grupo al que pertenece SEAT, que permitió ordenar las inspecciones realizadas en relación con las prácticas descritas en dicha solicitud, la DC les concedió la exención condicional y ha propuesto mantener dicha exención en la Resolución que se dicte.

4.8. Sobre el archivo de las actuaciones seguidas contra VALLADOLID WAGEN, S.A.

La DC en su propuesta de resolución señala la existencia de indicios de un cártel de concesionarios de Audi y VW en la zona de Burgos, León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zamora. No obstante, en la medida que la DC no ha recabado pruebas que evidencien la efectiva aplicación de los acuerdos adoptados en la citada Zona de Castilla-León y los concesionarios que alcanzaron dichos acuerdos, considera que no queda acreditado el posible cártel entre concesionarios de las marcas AUDI y VW en dicha Zona de Castilla-León.

La DC ha propuesto a esta Sala de Competencia el archivo de las actuaciones contra VALLADOLID WAGEN por no haber quedado acreditada la comisión de infracción por dicha empresa, en virtud de lo dispuesto en el artículo 33 del RDC.

A la vista de la propuesta de la DC, esta Sala considera que procede al archivo de las actuaciones seguidas contra VALLADOLID WAGEN, por no haber quedado acreditada la comisión de infracción por dicha empresa.

4.9. Sobre las alegaciones relativas a la condición de agentes de ciertas mercantiles.

Tres mercantiles incoadas, W.TECHIK VALLES, T.PONCIANO y LINARES GARRIDO AUTOS, alegan específicamente su condición de agentes de otras dos concesionarias también incoadas, SARSA VALLÉS y MÁLAGA WAGEN.

W.TECHIK VALLES alega que no tiene conocimiento de los hechos que se le imputan ya que ninguno de los correos electrónicos citados en el PCH ha sido enviado o recibido por dicha empresa y sin que se le cite en ningún listado ni en ninguna reunión y no haber solicitado a ANT que le hiciera visitas. Alega que es “agente avisador” de SARSA VALLES, de forma que no factura los coches que vende, al hacerlo en nombre de SARSA VALLES, sino que cobra las comisiones y bonificaciones fijadas si se cumplen ciertos objetivos de venta fijados por SARSA VALLES cada año. En sus alegaciones a la PR, TECHNIK VALLÉS aporta como anexo “contrato de agente para la venta” (folios 48560 y siguientes) suscrito con SARSA VALLÉS en diciembre de 2006 y que señala se ha ido renovando hasta la actualidad. Del contrato se desprende que actúa en nombre y por cuenta ajenos y que no asume riesgo alguno derivado de las operaciones cuya contratación

promueva. Se señala asimismo que no ostenta facultades para acordar operaciones ni concluir las con el cliente y que tales facultades corresponden exclusivamente al concesionario.

T.PONCIANO, por un lado, alega su condición de agente comercial y LINARES GARRIDO AUTOS, de comisionista, de MALAGA WAGEN. Argumentan que su actuación se realiza según las indicaciones de MALAGA WAGEN, de forma que las ofertas las debe revisar y autorizar esta última. Por ello, T.PONCIANO y LINARES GARRIDO AUTOS no asumen ni riesgos, ni gastos, ni responsabilidad, que son asumidos por MALAGA WAGEN, que es quien finalmente emite la correspondiente factura al cliente (folios 49257 y sigs. respecto de T. PONCIANO y LINARES GARRIDO, folios 49422 y sigs.).

Respuesta de la Sala de Competencia:

Esta Sala de Competencia entiende que, respecto de las tres mercantiles citadas que alegan su condición de agentes comerciales, agentes para ventas o comisionistas de otra empresa concesionaria, con independencia de que conocieran o no el acuerdo ilícito suscrito entre la concesionaria para la que hacían labores de agente avisador (conocimiento que consta en el caso de T. PONCIANO¹⁵⁷), no ha quedado acreditado que hayan determinado de forma autónoma su comportamiento en el mercado. Efectivamente, la instrucción realizada no consigue acreditar, con seguridad suficiente para desvirtuar el principio de presunción de inocencia, que las mercantiles citadas no se limitaban a aplicar las instrucciones que al efecto les impartía en este caso SARSA VALLÉS y MALAGA WAGEN.

Consta en el expediente los contratos autodenominados de agencia entre las mercantiles citadas, idénticos en su clausulado¹⁵⁸, en los que se establece que *"[...] el Agente no asumirá riesgo alguno derivado de las operaciones cuya contratación haya promovido en nombre y por cuenta del Concesionario, no soportando en particular riesgo de carácter comercial o financiero. [...] los*

¹⁵⁷ De la cadena de correos electrónicos de marzo y abril de 2013 entre SAFAMOTOR, MALAGA WAGEN y T.PONCIANO, se deduce claramente que T.PONCIANO era conocedor del acuerdo ilícito existente entre los concesionarios de esta zona sin que se detecte en el correo remitido por T.PONCIANO a MALAGA WAGEN oposición a la existencia del acuerdo pactado, sino todo lo contrario, manifestando que el incumplimiento venía dado por parte de la competencia: *"Adjunto pedido según conversación telefónica sobre descuento excesivo según acuerdo pactado. Como verás la concurrencia ha roto dicho acuerdo. Cliente en igual de condiciones lo adquiere en Talleres Ponciano, cliente de la zona de la Axarquía, concretamente Benamocarra. Necesito contestación urgente."* Vid. Correos electrónicos de marzo y abril de 2013 entre SAFAMOTOR, MALAGA WAGEN y TALLERES PONCIANO, aportados por SEAT en su solicitud de exención (folios 1238 a 1244).

¹⁵⁸ Contrato correspondiente a TECHNIK, folios 48560-48572; contrato de TALLERES PONCIANO, folios 49274-49285; contrato de LINARES GARRIDO, folios 49447-49458.

vehículos nuevos cuya posesión sea entregada por el Concesionario al Agente para su exposición en las instalaciones autorizadas permanecerán en dichas instalaciones a título de mero depósito para su exhibición al público hasta que el Concesionario disponga su retirada u ordene su entrega al comprador, quedando, entretanto, a disposición del Concesionario, que podrá sustituirlos o retirarlos si lo considera oportuno.[...] El Agente promocionará la venta de los vehículos en nombre y por cuenta ajenos y estrictamente de acuerdo con las condiciones que el Concesionario le haya indicado. El Agente únicamente está facultado para promover operaciones de venta de vehículos nuevos de la marca Volkswagen Turismos sin que ostente facultad para acordarlas y concluiras con el cliente sin la previa, escrita y expresa autorización del Concesionario, ya que esta facultad corresponde exclusivamente al Concesionario. Todas aquellas actuaciones que excedan de la mera promoción de los vehículos requerirán, para su realización, de la autorización previa y escrita del Concesionario". [...] En especial, por lo que respecta a actuaciones concretas de promoción de venta de los vehículos: El Agente informará a cualquier interesado del precio de los vehículos, así como de las promociones, en su caso, que pudiesen existir de acuerdo con la tarifa en vigor en el momento de entrega del vehículo. La conclusión y realización de las ventas promovidas por el Agente corresponderá, tal y como indicado anteriormente, única y exclusivamente al Concesionario, sin que el Agente esté facultado para efectuarlas en nombre de aquél. [...] El Concesionario proporcionará al Agente toda la información necesaria para la promoción de las ventas de los vehículos nuevos de la marca Volkswagen Turismos, tales como lista de precios, catálogos, etc., al objeto de que el Agente pueda cumplir con sus obligaciones".

En ausencia de otros elementos probatorios en sentido contrario, que desvirtuasen en la realidad práctica lo establecido en los contratos, esta Sala de Competencia considera que W.TECHIK VALLES, T.PONCIANO y LINARES GARRIDO AUTOS, a la vista de lo que se desprende de sus contratos de agentes para la venta en relación a la inexistencia de riesgo soportado y la falta de facultades para facturar, carecen de la necesaria condición de operadores económicos independientes que se exige para su calificación como infractores autónomos a los efectos de derivarles responsabilidad individualizada por las conductas aquí analizadas. Conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo, en el ámbito de la responsabilidad administrativa no basta con que la conducta sea típica y antijurídica, sino que también es necesario que sea culpable, esto es, consecuencia de una acción u omisión imputable a su autor. De lo anterior se deriva el principio de la personalidad de la pena, que lleva a que la responsabilidad de la infracción y, en su caso, la sanción que de ella se derive sólo podrá imponerse al verdadero responsable. En este caso tal responsabilidad corresponde a los concesionarios SARSA VALLÉS y MALAGA WAGEN en cuyo nombre y a cuenta de los cuales, siguiendo estrictas instrucciones, conforme a la información disponible en el expediente, actuaban

W.TECHIK VALLES, T.PONCIANO y LINARES GARRIDO AUTOS, en sus actividades de promoción de venta de vehículos.

Esa conclusión sobre la falta de determinación autónoma de los agentes sobre la aplicación de las condiciones del cártel se ratifica además por otros elementos del expediente recabados en el contexto del cártel de otra zona diversa de la de Andalucía y Madrid en la que operan las citadas mercantiles, pero que cabe traer a colación aquí a la vista de la participación común de ANT y la coincidencia básica detectada en este expediente en las condiciones de operativa de los distintos cárteles diferenciados geográficamente. Así, en el documento que especifica el acuerdo alcanzado en la llamada zona Norte, se precisaba expresamente respecto de esta cuestión: *“AGENTES Y COLABORADORES; Deben de ofrecer el mismo precio que las Concesiones. Cada concesión deberá coordinar que esto sea así.”*¹⁵⁹.

Corresponde en este caso, por tanto, el archivo de las actuaciones seguidas contra W.TECHIK VALLES, T.PONCIANO y LINARES GARRIDO AUTOS.

4.10. Sobre la propuesta y la determinación de la sanción

Algunas de las incoadas (M CONDE y MCONDE PREMIUM, CARFESA, HERGO MOTOR, ANT, ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN)¹⁶⁰, con cita de diversas sentencias de la Audiencia Nacional alegan que la sanción máxima que cabe imponer sería el 10% del volumen de negocios obtenido por la empresa en cuestión en el ámbito de actividad económica en el que se ha producido la infracción, en el ejercicio anterior al de la imposición de la multa.

Por otro lado, a través de sus alegaciones, alguna de las mercantiles incoadas reclama la aplicación, en lo que se refiere al contenido de la Propuesta de Resolución, del artículo 18 del Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado mediante Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto (en adelante, RD 1398/1993), que recoge que en la propuesta de resolución de los procedimientos sancionadores debe especificarse, entre otras cuestiones, la propuesta de sanción a imponer (así, JARMAUTO, folios 42313-4).

Respuesta de la Sala de Competencia:

Por razones de coherencia y orden expositivos, esta Sala considera más apropiado tratar la cuestión relativa al modo de cómputo de la multa en el Fundamento de Derecho Octavo, relativo a la determinación de la sanción y a los

¹⁵⁹ Pacto de los concesionarios AUDI de la Zona Norte, recabado en la inspección de ANT (folios 4138 a 4148, 18305 a 18315)

¹⁶⁰ Folios 47883-86, folios 48149-48152, folios 40917-20, folios 48009-10, folios 42306-07.

criterios para la determinación de la multa, donde se dará réplica extensa y detallada a la alegación relativa al modo de cómputo de la multa.

Respecto de la precisión de la sanción a imponer en la propia PR, la alegación debe ser desestimada. El artículo 1 del RD 1398/1993, establece su aplicación supletoria en defecto de procedimientos específicos previstos en las correspondientes normas sancionadoras. Ello, significa que todas aquellas previsiones relativas al procedimiento sancionador que vengan previstas en una norma específica prevalecen sobre el citado Reglamento y hacen inaplicable el mismo. En este sentido, el artículo 45 de la LDC, prevé el carácter prevalente de ésta con respecto a la Ley 30/92 y su normativa de desarrollo, al disponer lo siguiente:

“Los procedimientos administrativos en materia de defensa de la competencia se regirán por lo dispuesto en esta ley y su normativa de desarrollo y, supletoriamente, por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 70 de esta Ley”.

Por tanto, cuando la LDC y su normativa de desarrollo prevén las singularidades del procedimiento sancionador en materia de competencia, no es posible acudir a las normas generales sancionadoras, tal como ha puesto de relieve el propio Tribunal Supremo en reiteradas ocasiones¹⁶¹.

Señalado lo anterior, cabe advertir que la LDC establece su propio procedimiento sancionador específico en materia de defensa de la competencia, tal como indica el artículo 45 de la LDC antes citado, e igualmente el artículo 29.3 de la LCNMC en los siguientes términos: *“En concreto, el procedimiento sancionador en materia de defensa de la competencia se regirá por las disposiciones específicas previstas en la Ley 15/2007, de 3 de julio”.*

Por su parte, el procedimiento sancionador previsto en la LDC viene desarrollado en el RDC, en cuyo artículo 34 se prevé el contenido mínimo que debe tener la Propuesta Resolución, en los siguientes términos:

“La propuesta de resolución deberá contener los antecedentes del expediente, los hechos acreditados, sus autores, la calificación jurídica que le merezcan los hechos, la propuesta de declaración de existencia de infracción y, en su caso, los efectos producidos en el mercado, la responsabilidad que corresponda a sus autores, las circunstancias agravantes y atenuantes concurrentes y la propuesta de la Dirección de Investigación relativa a la exención o reducción del importe de la multa a la que se refieren los artículos 65 y 66 de la Ley 15/2007, de 3 de julio. Cuando la Dirección de Investigación considere que no ha quedado acreditada la

¹⁶¹ Véase el fundamento de derecho cuarto, de la Sentencia del TS de 2 de diciembre de 2014 (recurso 4619/2011).

existencia de prácticas prohibidas pondrá de manifiesto dicha circunstancia en su propuesta de resolución”.

Como puede observarse, la norma cuando establece el contenido de la Propuesta de Resolución no exige que deba recogerse una propuesta sobre el importe de la sanción a imponer en la resolución definitiva del procedimiento, cuya cuantía queda reservada a la potestad de la Sala de Competencia del Consejo, tal como dispone el artículo 53.2 de la LDC y 38.3 del RDC.

En virtud de lo anterior, debe desestimarse esta alegación, por cuanto la normativa especial que regula los procedimientos sancionadores en materia de defensa de la competencia, contiene una regulación expresa sobre el contenido que debe tener la propuesta de resolución elaborada por la DC, sin que exija una propuesta del importe de la sanción a imponer por la Sala de Competencia del Consejo.

Cabe precisar adicionalmente que esta Sala no aprecia la existencia de indefensión alguna para las mercantiles incoadas, por cuanto no han sido privadas en ningún momento de sus facultades de participación en el procedimiento sancionador, pueden alegar lo que consideren apropiado sobre la aplicación a su caso individual de los criterios para la determinación del importe de la sanción del artículo 64 de la LDC, y de hecho muchas lo hacen, y además disponen de la posibilidad de defender sus intereses y derechos en sede judicial a través de los recursos previstos en las normas de aplicación.

QUINTO.- OTRAS CUESTIONES SUSCITADAS EN LA FASE DE RESOLUCIÓN

5.1. Sobre los plazos de tramitación del expediente y los acuerdos de denegación de ampliación de plazo de contestación del Pliego de Concreción de Hechos

Algunas incoadas (así, HERGO MOTOR, folios 40862 y siguientes) señalan que se ha sobrepasado, sin justificación alguna, el plazo previsto para la instrucción del expediente y que, a consecuencia de ello, el Consejo no dispone de un tiempo razonable para dictar resolución fundada antes de que se supere el plazo de 18 meses que determina la caducidad del expediente. A la vez, se reprocha a la DC ha denegado sistemáticamente las solicitudes de ampliación de plazo para alegaciones a la PCH.

Esta alegación relativa al plazo disponible por esta Sala para el enjuiciamiento de la instrucción y la adopción de la resolución que corresponda, más allá de otras consideraciones, ha perdido su objeto por la evolución posterior de los hechos. Como se ha señalado en los Antecedentes de Hecho, con fecha 5 de febrero de

2015 se acordó por la Sala de Competencia de la CNMC, de conformidad con el artículo 37.4 de la LDC, la ampliación del plazo máximo de duración del procedimiento en tres meses. Ello se realizó atendiendo al volumen del expediente tramitado, el número y condición de las posibles infracciones que la DC considera acreditadas, el número de entidades incoadas y la complejidad de la determinación individualizada de responsabilidades, y de las multas a imponer, en su caso. Se consideró que los citados elementos requerían de la Sala de Competencia un estudio y análisis minucioso cuya duración en el tiempo razonablemente sobrepasaba la de otros expedientes sancionadores de menor complejidad y, en todo caso, excedía del tiempo restante para la caducidad en el presente caso.

Esta Sala considera que la DC da cumplida respuesta en su PR a las alegaciones relativas a la falta de ampliación del plazo legal de 15 días para formular alegaciones al PCH. La posición del extinto Consejo de la CNC, reiterada por esta Sala de Competencia de la CNMC¹⁶², sobre la condición discrecional y excepcional de la ampliación de plazo se fundamenta en la doctrina del Tribunal Constitucional, relativa a cuándo se produce un real y efectivo menoscabo del derecho de defensa, y deriva del principio de eficacia y la obligación de resolver en plazo, en interés de los administrados.

5.2. Sobre la práctica de las pruebas propuestas.

En sus escritos de alegaciones a la PR de la DC, las incoadas han presentado como pruebas, fundamentalmente, copias de contratos de concesión, facturas de operaciones de ventas, listados de operaciones de ventas, comunicados de campañas comerciales e informes periciales e informes y Memorias de organizaciones sectoriales (Faconauto, Anfac). Así, (a) reiteran aportación de dictamen pericial [“Análisis de la Competitividad del Mercado Automovilístico Español (Informe Pericial sobre el funcionamiento del mercado español de automóviles)”, realizado por MSI, SISTEMAS DE INTELIGENCIA DE MERCADO, Octubre de 2014, solicitando que se practique el análisis y valoración del mismo. (b), aportan informe pericial común (“Informe Pericial sobre el mercado de distribución de automóviles”. Realizado para ACEVAS por PWC). Algunas concesionarias, asimismo, solicitan (c) que se requiera a las empresas concesionarias incoadas datos sobre el volumen de facturación de ventas de vehículos nuevos de la marca correspondiente a particulares, coste de los productos vendidos y cálculo del margen real obtenido (HERGO MOTOR,

¹⁶² Entre otras, Resoluciones de la CNC de 28 de septiembre de 2009 (Expte S/0055/08 INPROVO); 12 de noviembre de 2009, Compañías de Seguro Decenal y de 31 de julio de 2010, Expte. S/0120/08, Transitarios y Resoluciones de la CNMC de 31 de julio de 2014, Expte R/AJ/0245/14 Nestlé; de 4 de septiembre de 2014, Expte R/AJ/0306/14 Rocal Automoción y de 22 de septiembre de 2014, Expte. 5/0428/12 Palés

ACEVAS, A. BAIGORRI y otros 49 mercantiles bajo la misma representación); (d) incorporación de las actuaciones, diligencias e investigaciones que obran en el expediente S/0482/13 Fabricantes de Automóviles, que tengan que ver con las actuaciones del presente expediente (HERGO MOTOR, ALDAUTOR MOTRO, ALDAUTO CAR y AUTOTRECA, CARHAYS, ACEVAS, A. BAIGORRI y otros 49 mercantiles bajo la misma representación); (e) que se requiera al solicitante de clemencia toda las comunicaciones realizadas con sus concesionarios en los plazos relevantes del expediente (HERGO MOTOR); (f) certificaciones de ACEVAS y FACONAUTO sobre la pertenencia a dichas asociaciones (VOLVENTER); (g) documentación acreditativa de la condición de agente de otro concesionario (TALLERES PONCIANO SERPAS, TECHNIK VALLÉS); (h) se solicita dictamen emitido por la Junta Consultiva en materia de conflictos de asignación de competencias (SUPERWAGEN); (i) prueba pericial consistente en que técnicos de la DC valoren si el concesionario ha aplicado los descuentos o bonificaciones que se dicen pactados y los efectos producidos por las prácticas que se analizan (MAVILSA); (j) se interroga a SEAT y VWF (Volkswagen Finance, S.A.) sobre pólizas de crédito y financiación de stock de los concesionario (ANCRISA, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN, MCONDE y MCONDE PREMIUM); (k) requerimientos de información para acreditar si TARTIERE AUTO estuvo inmerso en un proceso de compra de acciones de ASTUR WAGEN, con establecimiento de posibles sinergias y planes de venta conjunta en la zona; (l) diversas testificales; así, por ejemplo, HORWATH solicita como prueba testifical declaración del director general de ACEVAS, relativa a la falta de relación profesional alguna entre ambas entidades.

En algunos supuestos se trata de reiteración de pruebas ya propuestas o aportadas en la fase de instrucción.

Por otra parte, ANCOSAT y nueve concesionarias bajo la misma representación, así como HERGO MOTOR, VOLCENTER, RIO IMPORT, MAVILSA, ANCRISA, CONDE MOTOR, SURMOCIÓN, CARHAUS y ACEVAS, A. BAIGORRI y otros 49 mercantiles bajo la misma representación, solicitan la celebración de vista oral ante el Consejo.

El artículo 51.1 de la LDC regula la práctica por el Consejo de pruebas solicitadas por las partes, siempre que sean distintas de las practicadas en la fase de instrucción por la DC, o de actuaciones complementarias, bien sean de oficio o a instancia de los interesados, cuando dichas pruebas o actuaciones sean consideradas por el Consejo necesarias para la formación del juicio en la toma de decisión. Ese mismo precepto legal, en su apartado 3, dispone que a propuesta de los interesados el Consejo de la CNC pueda acordar la celebración de vista.

La LDC regula la práctica de pruebas ante el Consejo como un trámite de carácter excepcional. La Ley establece un único procedimiento sancionador, en el que se

separa claramente la fase de instrucción que lleva a cabo la DC, (*“en la que se realizarán todos los actos precisos para el esclarecimiento de los hechos y se garantizará la contradicción y el derecho de defensa de los denunciados”*), y la fase de resolución que compete al Consejo, que adopta las decisiones sobre la base de las propuestas formuladas por la DC, eliminando la duplicación de actuaciones de la anterior LDC, sin merma del principio de seguridad jurídica.

Por tanto, en el esquema de la Ley 15/2007, tanto la práctica de pruebas, a propuesta de las partes o de oficio del Consejo, como la celebración de vista, son actuaciones potestativas del Consejo, que las acordará en la medida en que las considere necesarias para aclarar cuestiones que no constan en la instrucción, y que son precisas para la formación de su juicio antes de resolver (artículo 51 LDC). Además, en materia probatoria, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Supremo, este Consejo ha tenido la oportunidad de señalar (RCNMC de 26 de diciembre de 2013, Expte. S/0423/12 MUNTERS) que entiende que son admisibles sólo aquéllas que tienen por objeto refutar los hechos imputados, la participación en los mismos de las empresas imputadas, o los efectos dañinos sobre el mercado, así como, en su caso, las relativas a la dimensión del mercado afectado o la cifra de negocios del imputado (por todas, STS de 26 de septiembre de 1997).

Esta Sala considera que, salvo lo que ya se ha señalado *supra* en relación a la documentación acreditativa de la condición de agente de las tres mercantiles afectadas, ni las documentales incorporadas al expediente ni las pruebas propuestas en las alegaciones a la PR resultan decisivas en términos de defensa. A la vista de la instrucción realizada por la DC y de la documentación acreditativa de las conductas que se imputan disponible en el expediente, esta Sala entiende que todos los elementos fácticos en los que se fundamenta la declaración de infracción están disponibles en el presente expediente y las pruebas adicionales solicitadas no aportan valor añadido en términos de defensa de las incoadas, ni tienen capacidad para alterar la valoración realizada por la DC en su PR.

En particular, respecto de las periciales propuestas, esta Sala no considera que el análisis de los hechos realizado por los informes periciales aportados, para la mejor defensa de la posición de los concesionarios que encargan tales informes informe, tengan entidad suficiente para contrarrestar la exposición realizada por la DC ni para refutar los hechos acreditados en relación a las conductas colusorias objeto de este expediente. Asimismo, tampoco se consideran oportunas las nuevas periciales y testificales propuestas, dada la entidad de la acreditación de hechos, con apoyo en fuentes diversas (declaración de clemencia, documentación recabada en inspecciones y aportada a resultas de los correspondientes requerimientos de información) y del análisis formulado por la DC.

Las distintas testificales propuestas pretenden desvelar relaciones entre las empresas incoadas y formular nuevas calificaciones de las conductas. Sin embargo, son estos aspectos que competen a la Autoridad de Competencia, sobre la base de los datos fácticos acreditados en el expediente. En este sentido, la declaración de ciertos responsables de alguna de las mercantiles o de las asociaciones incoadas no aporta valor añadido a los argumentos ya expuestos en sus alegaciones y se revela inhábil para desvirtuar los hechos acreditados por el órgano instructor y la calificación que de los mismos formula esta Sala de Competencia.

Tampoco considera esta Sala que (c) los datos sobre márgenes derivados del contraste entre costes y precios finales sean aptos para desvirtuar la realidad de los acuerdos e intercambios de información acreditados en el expediente, por lo que la práctica de tal prueba no se considera necesaria ni pertinente.

Finalmente, diversas las incoadas han solicitado el acceso o la incorporación a este expediente de documentación e información correspondiente a otros expedientes distintos. Así diversas incoadas han solicitado la incorporación a este expediente de las actuaciones, diligencias e investigaciones que consten en el expediente abierto a los fabricantes de automóviles (Expte. S/0482/13 Fabricantes de automóviles), que tengan que ver con las presentes actuaciones, en el entendimiento de que los hechos objeto de investigación en ese expediente habrían condicionado las conductas de los concesionarios.

Respecto de esta pretensión, la DC indica en su PR, en respuesta a solicitud análoga planteada en las alegaciones de las mismas incoadas al PCH que, de acuerdo con la información publicada en la página web de la CNMC, en el Expte. S/0482/13 Fabricantes de automóviles, los hechos objeto de investigación están relacionados con acuerdos para el intercambio de información comercialmente sensible y estratégica entre empresas fabricantes y distribuidoras de vehículos de motor en el mercado español, no existiendo relación de causalidad entre dichos expedientes, no existiendo identidad entre las partes interesadas en los mismos, ni tampoco en los hechos analizados. Esta Sala coincide con la DC en considerar improcedente e innecesaria tal solicitud de incorporación de información perteneciente a otro expediente, al no existir una relación relevante con los hechos objeto de análisis en el presente expediente, y que por tanto no pueden alterar la resolución final a favor de los incoados.

No es necesario recalcar que esta Sala resuelve exclusivamente a la vista de la información y documentación disponible en el presente expediente y, en ausencia de elementos que permitan apreciar que en otros expedientes de distinto objeto, sin identidad en las partes ni en los hechos analizados, puedan constar indicios o pruebas de descargo, no corresponde la incorporación ni el acceso solicitados.

Respecto a la solicitud de vista realizada por diversas incoadas en sus escritos de alegaciones a la PR, cabe recordar que la vista viene prevista en la LDC como una actuación que el Consejo puede acordar discrecionalmente, “cuando la considere adecuada para el análisis y enjuiciamiento del objeto del expediente” (art. 19.1 RDC). El Consejo, teniendo en cuenta que es potestad suya acordar la celebración de vista cuando lo considere conveniente para el examen y análisis del objeto del expediente, no considera necesario para la valoración del presente asunto acceder a la solicitud de celebración de vista, sin que de esta negativa pueda derivarse ningún tipo de indefensión a las partes, según ha señalado de forma reiterada la Audiencia Nacional, y dadas las amplias oportunidades existentes, utilizadas por las incoadas a lo largo del procedimiento, para presentar alegaciones y confrontar los argumentos de la DC.

5.3. Solicitudes de confidencialidad de información aportada en fase de resolución.

De conformidad con lo requerido al notificar la propuesta de resolución por la DC, o posteriormente en fase de Consejo (acuerdo de 16 de abril de 2015, folios 49501-09), las empresas incoadas han aportado información sobre la que, diversas de ellas, solicitan la declaración de confidencialidad de conformidad con lo previsto en el artículo 42 de la LDC. En la medida en que tales peticiones refieren a información relativa a volúmenes de negocio en el mercado afectado, se accede a declarar confidencial dicha información. Asimismo, para guardar la debida coherencia en el procedimiento y procurar el equilibrio entre transparencia y confidencialidad de forma homogénea para todas las empresas, dicha declaración tiene también lugar de oficio, en los supuestos en que la petición no ha sido formulada por la empresa.

Por todo ello, esta Sala ha acordado declarar confidencial la siguiente información:

- Los folios relativos al volumen de negocios en España, antes de la aplicación del IVA o impuestos relacionados, correspondiente al mercado de la distribución de vehículos de motor de las marcas AUDI, VW y SEAT, por cuanto los mismos vienen expuestos con un alto grado de desagregación y con información sensible, de las siguientes empresas: CENTRAL IMPORT (folio 49587); SAGREDO MOTOR (folio 49589); NOBLEJAS MOTOR (folio 49590); HERBAN MOTOR (folio 49593); MOTOR MIRASIERRA (folio 49594); MOTOR ALCOBENDAS (folio 49595); RODEALER (folios 49596-49597); GANDIA MOTORS (folio 49598); MAVILSA (folios 49600-49601); SEALCO, S.A. (folios 49602-49604); TOLEAUTO (folios 49606-49713); RÍO IMPORT (folios 49714-49715); MARZÁ (folios 49719-49722); CARHAUS (folio 49731); MOTORSOL IMPORT (folios 49732-49735); MOTORSOL (folios 49740-49743), GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES (folios 49748-49749); EQUIPOS MECÁNICOS DE AUTOMOCIÓN (folio 49750); AUTOS JUANJO (folio 49751); HERGO MOTOR (folios 49752-49753); ALDAUTO CAR

(folios 49764- 49765); ALDAUTO MOTOR (folios 49766-49767) y AUTOTRECA (folios 49768-49769); CARFESA (folios 49775-49776); LINARES GARRIDO (folios 49779-49784); para las mercantiles ALLUITZ, ALZAGA, ALZIRA, ARDASA 2000, ATALAYA, AUTO IRACHE, AUTO REAL, A.BERMAR, AUTOWAG, AUTOWAG DE TOLOSA, AVISA, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOMÉ, FERPER, GARAJE YAS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IRUÑA MÓVIL, MENAI, MERKAMOTOR, MOTOR GÓMEZ PREMIUM, MOTOR GÓMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NUCESA, PARTE AUTÓVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMÓVIL, SANTANO AUTOMOCIÓN, SEALCO, SOLERA MOTOR, T.M GERNIKA, TALLERES MANCHEGOS, TALLERES XÁTIVA, TARTIERE AUTO, TRESA AUTOMOCIÓN, UDALAITZ, UTREWAL, VASA y VASAUTO (folios 49787-49802; folios 49805-49809; folios 49811-49851; folios 49857-49861; folios 49863-49950; folios 49952-49959); W. TECHNIK VALLES (folios 49964-49967); NOVOMOTOR (folios 49979-49980); SAFAMOTOR (folios 49982-49997); TALLERES PONCIANO SERPAS (folios 49998-50006); MOTOR DYE (folio 50016), VAT-SUR (folios 50017-50018); MOGAUTO (folio 50034); SERVISIMO (folios 50036-50048); NOVOMOTOR ROMACAR (folios 50049-50051); RÍOMOVIL (folios 50061-50062); BAHIAMOVIL (folios 50065-50066); POZUELO MOTOR (folios 50067-50068); AUCO VALLES (folios 50069-50071); SARSA VALLÉS (folios 50077-50081); JARMAUTO (folios 50136-50137); SUPERWAGEN (folios 50148 y 50152); y VOLCENTER VALENCIA (folio 50163).

- Información de carácter comercial contenida principalmente en las alegaciones a la PR de las siguientes empresas: HERBAN MOTOR S.A. (folios 40753 a 40758 y 40760) y MOTOR MIRASIERRA S.A. (folios 40748 a 40752 y 40762); HERGO MOTOR (folios 40925 a 41286); ACEVAS, A. BAIGORRI y 49 mercantiles más, esto es AVISA, ALLUITZ, ALZAGA MOTOR, ALZIRA IMPORT, ARDASA 2000, ATALAYA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCIÓN MARVI, AUTO REAL, AUTOWAG, CENTROWAGEN, CIARSA, COMERCIAL PEBEX, DELGADO LIZCANO, ESPAWAGEN, F.TOME, FERPER, GARAJE YAS, GANDIA MOTORS, GILAUTO, HERCOS PARAYAS, IMSA, IRUÑA MOVIL, MENAI, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTOR GOMEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, NUCESA, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SANTANO AUTOMOCION, SEALCO MOTOR, SERVISIMO, SOLERA MOTOR, SORIA MOTOR, TALLERES XATIVA, T.M. GUERNICA, TARTIERE AUTO, TIMSA, TRESA AUTOMOCION, UDALAITZ, UTREWAL, VASA y VASAUTO (folios 41429 a 42181); ANCRI, S.A, CONDE MOTOR y SURMOCIÓN (folios 42183 a 42245); MOTOR ALCOBENDAS y RODEALER (folios 42332 y 42333); SAFAMOTOR (folios 42773 a 47489); M.CONDE Y M.CONDE PREMIUM (folios 47825 a 47888); CARFESA (folios 48095 a 48136); W.TECHNIK VALLÉS (folios 48551 a 48583); HORWATH (folios 49576-49585); TALLERES PONCIANO (folios 49286-49357) y SEAT, S.A. (folios 50153-50160).

SEXTO.- VALORACIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA DEL CONSEJO

De acuerdo con lo expuesto en los Fundamentos anteriores, esta Sala de Competencia considera que ha quedado acreditado que las empresas a las que hace referencia la presente resolución, con las precisiones establecidas en el Fundamento Cuarto, llevaron a cabo una infracción consistente en una práctica prohibida por el artículo 1 de la LDC.

La infracción está constituida por la adopción e implementación de acuerdos de fijación de descuentos máximos y condiciones comerciales, así como el intercambio de información sensible en el mercado de distribución de vehículos de motor turismos de las marcas AUDI, VW y SEAT a través de concesionarios independientes del fabricante y concesionarios propiedad de la marca, con la colaboración, dependiendo de las marcas de vehículos y de las zonas geográficas de dos asociaciones, ACEVAS y ANCOSAT, y de dos empresas de consultoría y servicios, ANT y HORWATH.

La valoración de la instrucción realizada por la DC nos lleva a la constatación de la existencia de un cártel para cada una de las zonas geográficas diferenciadas *supra*, por cuanto concurren los presupuestos necesarios contenidos en la Disposición Adicional Cuarta de la LDC¹⁶³. En cuanto al elemento subjetivo requerido, resulta evidente que las partes del presente procedimiento son empresas que compiten en el mismo mercado de distribución de vehículos de motor turismos de las marcas AUDI, VW, SEAT y que han llevado a cabo acuerdos durante periodos diversos en función de las zonas geográficas afectadas que comprenden, según los supuestos, al menos desde el año 2006 hasta el desarrollo de las inspecciones por la DC los días 4 a 6 de junio de 2013. Estos acuerdos, consistentes principalmente en la fijación de precios, mediante determinación de descuentos máximos, precios de tasación o regalos ofrecidos, y el intercambio de información estratégica y sensible, constituyen conductas que tanto el artículo 1 de la LDC como la Disposición Adicional Cuarta de la misma Ley prevén como acuerdos prohibidos y merecedores de sanción. Igualmente, ha quedado acreditado que las empresas han adoptado sus acuerdos con manifiesta ocultación y secretismo, valiéndose de específicos mecanismos de seguimiento del cumplimiento de los acuerdos e incluso en algunos supuestos de instrumentos de sanción para los incumplimientos.

¹⁶³ A efectos de lo dispuesto en esta Ley se entiende por cártel todo acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones.

En relación con el intercambio de información sensible, esta Sala considera que nos encontramos ante una información que encaja plenamente en las características de acuerdo colusorio restrictivo de la competencia descritas en las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal.

Las citadas Directrices establecen que el intercambio entre competidores de datos estratégicos, es decir, datos que reducen la incertidumbre estratégica del mercado, tiene más probabilidades de entrar en el ámbito de aplicación del artículo 101 que los intercambios de otro tipo de información. El intercambio de datos estratégicos puede dar lugar a efectos restrictivos de la competencia ya que reduce la independencia de las partes para tomar decisiones disminuyendo sus incentivos para competir. La información estratégica puede referirse a precios (es decir, precios reales, descuentos, aumentos, reducciones o rebajas), listas de clientes, costes de producción, cantidades, volúmenes de negocios, ventas, capacidades, calidades, planes de comercialización, riesgos, inversiones, tecnologías y programas de I+D y los resultados de estos.

El intercambio de información aquí analizado (política comercial, precios, descuentos, condiciones comerciales) encaja, por tanto, en la categoría de información estratégica susceptible de producir una evidente afectación en el mercado relevante objeto de este expediente. Es indudable, en conclusión, que el tipo de información aquí intercambiada debe ser considerada información sensible y estratégica de las concesionarias, por lo que su puesta en conocimiento al resto de competidores rompe con la lógica actuación empresarial y quebranta las normas básicas del correcto funcionamiento competitivo del mercado.

De la documentación obrante en el expediente del que trae causa la presente resolución, se concluye que las partes llevaron a cabo las conductas descritas, siendo prueba inequívoca de ello el contenido de los correos electrónicos obtenidos en las inspecciones, las anotaciones manuscritas de las empresas, las reuniones entre competidores en algunos casos en el marco de la asociación que agrupa a parte de los mismos, así como la información proporcionada en las contestaciones a los requerimientos de información y la acreditación de otro tipo de conductas llevadas a cabo por las empresas que suelen ser características de las conductas habituales constitutivas de un cártel, como son la ocultación deliberada de los acuerdos ilícitos.

Pese a que tanto los acuerdos de fijación de descuentos máximos y condiciones comerciales como el intercambio de información sensible constituyen restricciones de la competencia por su objeto y ello es por sí suficiente para apreciar el ilícito administrativo y determinar las responsabilidades correspondientes, también ha quedado probado que ambas conductas han ocasionado efectos perniciosos sobre la competencia efectiva en el mercado de distribución de vehículos de motor turismo de las marcas AUDI, VW y SEAT a través de concesionarios independientes del fabricante y concesionarios propiedad de la marca, al

disminuir la incertidumbre de las empresas incoadas en relación a las ofertas que podían formular sus competidoras respecto de los vehículos de la marca.

No cabe por tanto, asumir los argumentos de alguna de las incoadas (JARMAUTO, folios 42320) relativos a la existencia de un error de prohibición, motivado por las indicaciones de la marca en materia de precios y por haber generado la marca una apariencia de legalidad que habría impedido a las incoadas conocer que las conductas objeto del expediente pudieran estar prohibidas.

Nos encontramos, por tanto, ante la existencia de siete infracciones independientes entre sí imputables a cada grupo de concesionarios en función de la zona geográfica en la que se ha llevado a cabo la infracción, esto es, zonas de Madrid, Cataluña, Andalucía, Norte, Asturias y Valencia para concesionarios de AUDI y VW y zona Madrid para SEAT. Además, ambas infracciones cumplen los requisitos previstos en el apartado segundo de la Disposición Adicional Cuarta de la LDC para ser calificadas de cártel.

Finalmente, cabe señalar que las conductas acreditadas constituyen una infracción única y continuada contraria al derecho de la competencia, de naturaleza muy grave, de conformidad con el artículo 62.4.a) de la LDC, que considera infracciones muy graves el desarrollo de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la LDC que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas entre empresas competidoras entre sí y que cumplen los requisitos previstos en el apartado segundo de la Disposición Adicional Cuarta de la LDC para ser calificadas de cártel.

En la **zona geográfica de Madrid**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles A.BAIGORRI, ALDAUTO CAR, ALDAUTO MOTOR, ARDASA, AUDI RETAIL MADRID, CARFESA, FERPER, F.TOMÉ, HERBAN MOTOR, JARMAUTO, M.CONDE, M.CONDE PREMIUM, MAVILSA, MOTOR GÓMUEZ PREMIUM, MOTOR GOMEZ VILLALBA, MOTOR MIRASIERRA, MOTORSAN, NOVOMOTOR, RODEALER, SEALCO MOTOR, TOLEAUTO y VOLKSWAGEN MADRID, con la colaboración de ACEVAS, HORWATH y ANT para el desarrollo y organización del cártel.

En la **llamada zona de Cataluña**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles AUOCO VALLÉS, AUDI RETAIL BCN, AUTOMOVILES BERMAR, AUTOMOCION MARVI, CARHAUS, CENTRAL IMPORT, COMERCIAL PEBEX, MERKAMOTOR TORTOSA, MOGAUTO, MOTORSOL, MOTORSOL IMPORT, MOTOR VIC, RIO IMPORT, SARSA VALLES, SERVISIMO, SUPERWAGEN y VW BCN, con la colaboración de ACEVAS y ANT para el desarrollo y organización del cártel.

En la **zona de Andalucía**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles ATALAYA MOTOR, S.A., AVISA-AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.A., BAHIA MOVIL, S.L., CENTROWAGEN, S.L., DELGADO LIZCANO, S.L., ESPAWAGEN, S.A.U., GILAUTO, S.A.U., IMSA- INNOVACIONES DEL MEDITERRANEO, S.A., MALAGA WAGEN, S.A., NUCESA, S.A., RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L., SAFAMOTOR, S.A., SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., SOLERA MOTOR, S.A., TIMSA-TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A., TRESA AUTOMOCIÓN, S.A., UTREWAL, S.A. y VAT-SUR, S.A., con la colaboración de ACEVAS y ANT.

En la **llamada zona Norte**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles ALLUITZ MOTOR, ALZAGA MOTOR, AUTO IRACHE, AUTOWAG DE TOLOSA, AUJTOWAG, CIARSA, GARAJE YAS, HERCOS PARAYAS, IRUÑA MOVIL, LEIOA WAGEN, MENAI, PARTE AUTOMOVILES, RIOJA MOTOR, SAGAMOVIL, SORIA MOTOR, T. M. DE GUERNICA, UDALAITZ y VASA, con la colaboración de ANT para el desarrollo y organización del cártel.

En la **zona de Asturias**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles ASTUR WAGEN y TARTIERE AUTOS.

En la **zona de Valencia y Castellón**, queda acreditada la participación en el cártel de los concesionarios de AUDI y VW de las mercantiles ALZIRA, AUTO REAL, CHUYVAL, GANDIA MOTORS, LEVANTE WAGEN, MARZÁ, VASAUTO, VOLCENTER VALENCIA y TALLERES XÁTIVA.

En la llamada **zona de Madrid**, queda acreditada la participación en el cártel de los **concesionarios de SEAT** de las mercantiles ANCRISA, AUTOTRECA, AUTOS JUANJO, CONDE MOTOR, EQUIPOS MECANICOS, GIL AUTOMOCION, GRAN CENTRO GETAFE, HERGO MOTOR, MOTOR ALCOBENDAS, MOTOR DYE, NOBLEJAS MOTOR, POZUELO MOTOR, NOVOMOTOR ROMACAR, SAGREDO MOTOR, SEALCO y SURMOCION, así como las unidades de negocio VALDERRIBAS MOTOR y CASTELLANA MOTOR de SME, con la colaboración de ANCOSAT y ANT.

Respecto de la conducta de W.TECHNIK VALLES, LINARES GARRIDO AUTOS y TALLERES PONCIANO, esta Sala de Competencia no comparte la imputación de responsabilidad realizada por la DC en su PR. Los hechos acreditados relativos a la participación de estas mercantiles en las conductas, en combinación con la naturaleza de su actividad como intermediarios en las operaciones de SARSA VALLÉS, por un lado, y MALAGA WAGEN, por otro, no permiten concluir, con el grado de constatación suficiente requerido, el grado de autonomía de decisión exigible como partícipes en la infracción de cártel de las llamada zona de

Cataluña y zona de Andalucía, respectivamente, que se analiza. Las alegaciones de descargo realizadas por W.TECHNIK VALLES, LINARES GARRIDO AUTOS y TALLERES PONCIANO no resultan suficiente para por desvirtuar los indicios apreciados por la DC en fase de instrucción que, efectivamente, apuntan a su conocimiento y participación en los hechos imputados, tal y como proponía el órgano instructor. Sin embargo, el grado de convicción sobre la autonomía de decisión de las citadas mercantiles en los hechos imputados, con base en los indicios señalados, se revela insuficiente para imputarles tales conductas en la condición de responsables directos de las mismas. Por lo tanto, esta Sala de Competencia del Consejo considera que su actuación queda subsumida en la actividad que realizaban por cuenta de SARSA VALLÉS y MALAGA WAGEN y no permite la atribución de responsabilidad directa a aquellos.

Con la salvedad recién indicada, los concesionarios, en el ejercicio de su libertad de empresa, fijan los precios finales de venta al consumidor en un contexto de precio de venta recomendado por el fabricante, por lo que cualquier acuerdo entre concesionarios sobre la fijación de uno de los elementos del precio final de venta al público del vehículo, como son los descuentos máximos, tasación o regalos ofrecidos u otras condiciones comerciales, supone una infracción del artículo 1 de la LDC, ya que se persigue coordinar una estrategia competitiva en materia de precios con el fin último de preservar su margen comercial y reducir la tensión competitiva.

En este caso, el precio final se ha determinado por los concesionarios de las marcas AUDI, VW y SEAT participantes en los cárteles de las zonas geográficas repetidas a través de los distintos elementos sobre los que coordinaban su política comercial (campañas a aplicar, descuentos máximos, regalos, tasaciones), lo que no implica necesariamente una simetría exacta en los precios finales de venta al público aplicados por los concesionarios, pero sí una coordinación que persigue en última instancia garantizarles un determinado margen comercial evitando un funcionamiento competitivo del mercado.

Los acuerdos para fijar los descuentos máximos a aplicar y otras condiciones comerciales, resultan evidentes de la información recabada por las empresas que se encargaban del control del cumplimiento de los mismos. Así, el servicio contratado y prestado por las empresas ANT (para todas las zonas geográficas salvo la llamada Zona Asturias y la Zona Valencia/Castellón) y HORWATH (para la zona de Madrid respecto del cártel de concesionarios AUDI y VW) consistía en evaluar el nivel de cumplimiento de los acuerdos. Consta en la documentación obtenida en las inspecciones como ese control se realizaba conforme a una metodología elaborada y compartida con los concesionarios y las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT y se perseguía obtener información sobre los descuentos y resto de condiciones comerciales relevantes ofertados por los concesionarios participantes. Esta información era posteriormente puesta a disposición de todos los concesionarios para evaluar el cumplimiento de lo acordado y, en el caso de

los cárteles de concesionarios AUDI y VW de las zonas de Madrid y Cataluña, imponer las sanciones previamente pactadas.

De la información disponible en el expediente se evidencia que el entramado organizativo diseñado por las mercantiles con la colaboración de las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT presenta muchas de las características propias de los cárteles¹⁶⁴, tales como la ocultación deliberada de los acuerdos ilícitos, la regularidad con la que se celebraban los encuentros entre los concesionarios, las represalias adoptadas contra las empresas incumplidoras de los acuerdos colectivos, en algunos de los casos, y la utilización de terceras empresas para llevar a cabo un control y seguimiento de los acuerdos.

En cuanto a la participación de las empresas ANT y HORWATH, supone un valor añadido para la efectividad de los acuerdos, y además, un elemento característico de este tipo de conductas que no resulta novedoso para esta Comisión. Ese tipo de mecanismos de control típicos de los cárteles son habituales, siendo los más comunes los consistentes en intercambios de información a través de los sistemas de auditoria o bien utilizando un censor, fiscalizador o coordinador.

Resulta ilustrativo que, a diferencia del resto, en los cárteles correspondientes a las zonas de Asturias y Valencia/Castellón, con menor número de concesionarios miembros del cártel y menor dimensión geográfica relativa, no conste que los concesionarios partícipes contrataran los servicios de ANT, presumiblemente porque la capacidad de monitorización del cumplimiento por los propios interesados sin el auxilio de un fiscalizador externo ad hoc era superior en esos cárteles.

Es indudable, a raíz de cuanto se ha señalado, que el tipo de información aquí intercambiada, particularmente sobre los precios de venta y los descuentos aplicados debe ser considerada información estratégica de las empresas, por lo que su puesta en conocimiento al resto de competidores rompe con la lógica empresarial y quebranta las normas básicas del correcto funcionamiento competitivo del mercado.

Los acuerdos de fijación de precios y los intercambios de información podrían perfectamente constituir infracciones independientes si se hubieran ejecutado de forma aislada por las empresas imputadas. En este sentido, el artículo 1 de la LDC incluye ambas conductas entre las prácticas prohibidas. No obstante, esta posible tipificación como infracción independiente no impide la integración de ambas conductas en una infracción única y continuada de naturaleza compleja ya que una complementa a la otra.

Ha quedado probado que el intercambio de información forma parte integrante del cártel de fijación de precios al configurarse como un mecanismo de control del

¹⁶⁴ Véase, la resolución de la CNC S/0185/09 Bombas de fluidos y la SAN de 5 de febrero de 2013 (recurso 420/2011).

cumplimiento del mismo por parte de las empresas y el apartado 59 de las Directrices considera que *“el intercambio de información también puede facilitar la implementación de un cartel cuando permite a las empresas controlar si los participantes cumplen las condiciones acordadas. Esos tipos de intercambios de información se evaluarán como parte del cartel”*.

En lo que se refiere a la afectación de la conducta, cabe señalar que el cartel tuvo efectos en el mercado, disminuyendo la incertidumbre de las empresas imputadas en relación a las ofertas que iban a presentar sus competidores respecto de determinados modelos de vehículos, lo que dio lugar a una homogeneidad de los descuentos ofertados por los concesionarios de las marcas AUDI, VW y SEAT en las zonas reseñadas, además de producirse una compartimentación del mercado, pues las empresas participantes en estos cárteles conocían por adelantado el comportamiento en el mercado de sus competidoras y realizaron un seguimiento de los acuerdos adoptados, determinando por tanto sus pautas de acción o abstención en el mercado en función de lo acordado por cada cartel, con efectos especialmente perjudiciales para la competencia efectiva, ya que la reduce hasta el límite de anularla por completo.

Dentro del conjunto de posibles conductas colusorias, los acuerdos de fijación de precios son considerados especialmente graves porque suprimen la competencia entre empresas en un elemento esencial para diferenciar las ofertas, como es el precio, impidiendo a los usuarios beneficiarse de los menores precios y condiciones que resultarían de la competencia efectiva entre oferentes. Estos acuerdos tuvieron incidencia económica en los compradores de dichos vehículos, que no pudieron beneficiarse de los mayores descuentos o mejores condiciones comerciales que hubieran existido si no se hubieran aplicado dichos acuerdos, lo que, en última instancia, supuso que los consumidores adquirieran los vehículos en condiciones menos ventajosas a las propias de un contexto de libre competencia.

Por otra parte, consta en el expediente que diversas mercantiles incoadas se encuentran, a la fecha de adopción de esta resolución, en estado de insolvencia, en algunos casos en fase común de concurso, en otros en fase de liquidación. Ello justifica una contemplación específica de las mismas, como se analiza en el Fundamento de Derecho siguiente.

SÉPTIMO.- RESPONSABILIDADES

7.1.- Responsabilidad de las empresas

La responsabilidad de las empresas a las que hace referencia el Fundamento de Derecho sexto de la presente Resolución resulta, a juicio de esta Sala de Competencia, incuestionable a tenor de los hechos acreditados y las pruebas y resto de elementos de juicio contenidos en el expediente, por lo que esta Sala se

muestra conforme con la imputación de responsabilidad realizada por la DC en su propuesta de resolución, sin perjuicio de lo referido en el apartado 4.9 y lo que se apuntará en posterior apartado 7.2.

Habiendo quedado acreditadas y calificadas las conductas contrarias a la LDC, el artículo 63.1 de la LDC condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de multas por parte de la Autoridad de Competencia a la concurrencia en el sujeto infractor de dolo o negligencia en la realización de la conducta imputada.

En el presente caso, la Sala considera que ha quedado ampliamente acreditado que las concesionarias incoadas, con la participación de ANCOSAT y ACEVAS, así como de ANT y HORWATH, en las zonas geográficas correspondientes, como colaboradoras y facilitadoras, conocían y eran conscientes de la ilicitud de las conductas desarrolladas durante el período analizado. Así, el carácter secreto de los acuerdos, la utilización de específicas medidas de seguimiento para garantizar el cumplimiento de los acuerdos adoptados, la capacidad de medios personales y económicos de las empresas, son elementos suficientes para considerar la existencia de una actuación consciente y buscada por las partes sin que pueda apreciarse el desconocimiento del comportamiento ilícito por ninguna de las empresas. Especialmente reveladoras resultan las referencias al carácter confidencial de la metodología de actuación de la ANT, dada la “peligrosidad” de este tipo de estudios, así como la previsión de las mencionadas multas tanto para los supuestos de incumplimiento de lo acordado como para los casos en los que los comerciales de los concesionarios hicieran mención expresa a los clientes de la existencia de un “acuerdo” sobre descuentos máximos.

De la documentación obrante en el expediente se desprende que tanto las concesionarias incoadas como ANT, HORWATH, ANCOSAT y ACEVAS contribuyeron activamente a la puesta en práctica de la conducta; que existe un nexo de causalidad suficientemente concreto y determinante entre su actividad y la misma; y que existe asimismo una voluntad de participar en la práctica restrictiva, así como un conocimiento de los comportamientos ilícitos de los demás participantes.

7.2.- Supuestos de transformación, sucesión, situación concursal o disolución empresarial.

Consta en el expediente que diversas mercantiles incoadas se encuentran, a la fecha de adopción de esta resolución, en estado de insolvencia, en algunos casos en fase común de concurso, en otros en fase de liquidación. Asimismo, con motivo de las respuestas al requerimiento de información sobre volúmenes de negocio de 2014, realizado por esta Sala de Competencia con fecha 16 de abril de 2015, se han puesto de manifiesto situaciones de cese de actividad y de traspaso de actividad y/o transmisión de activos de distintas empresas incoadas,

algunas de las cuales se han producido durante la instrucción realizada por la DC y otras tras el cierre de dicha instrucción.

La dilatada duración de ciertas conductas anticompetitivas y el prolongado lapso de tiempo que puede transcurrir entre el inicio de la infracción y la resolución de la autoridad de la competencia generan asincronías entre la realidad de los hechos y su calificación jurídica al tiempo de dictarse la resolución que pone fin al procedimiento. Así, se constatan supuestos en los que, en la fase de instrucción y resolución del procedimiento, la entidad originariamente infractora cambia su titularidad, se disuelve o liquida.

A este respecto es preciso traer a colación la doctrina sobre sucesión empresarial o continuidad económica como criterio de modulación del principio de responsabilidad personal. Así, en los supuestos en los que no existe ninguna persona jurídica a la que atribuir responsabilidad por la infracción, bien porque ha dejado de existir jurídica o económicamente, bien porque los activos involucrados en la conducta han sido transferidos, se aplica el principio de continuidad económica, y se traslada la responsabilidad por la infracción a la empresa subsistente, sucesora o adquirente¹⁶⁵.

En tal contexto, esta Sala de Competencia valora que corresponde instar a la DC para que proceda a practicar nuevas actuaciones de instrucción que permitan delimitar la existencia de supuestos de hecho que deriven en responsabilidad por sucesión empresarial, si se dan las circunstancias de continuidad económica que lo justifiquen. Los datos del expediente revelan la existencia de circunstancias que justifican que tales actividades de instrucción adicional se realicen respecto de siguientes empresas:

- AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U.: Esta empresa alega estar sin actividad desde diciembre de 2014, habiendo cedido su actividad a la sociedad Vilamóbil Motors, S.L. En las mismas instalaciones consta ahora como concesionaria de Audi la empresa REUSMOBIL.
- AUTOMÓVILES BERMAR, S.A.: Esta empresa ha alegado que ha cerrado su negocio en junio de 2014. En la página web de Audi sigue constando como concesionario con la misma dirección y número de fax una empresa denominada TARRACO MOBIL.

¹⁶⁵ Asuntos TJUE C-40/73, Suiker Unie; C-49/92P ANIC, C 29/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines, SA, C-204/00 y otros P Alborg Portland; Asuntos TGUE T-6/89 Enichem, T-134/1994 NMH Stahlwerke, T-348/08, Aragonesas Industrias y Energíy, SAU v Commission, and T-349/08, Uralita SA v Commission. En similares términos la Sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de febrero de 2013 en el ámbito del Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas. Asimismo, entre otras, Resolución CNMC de 22 de septiembre de 2014 (Expte. S/0428/12 PALÉS).

- CARLOS Y FERNANDO, S.A. (CARFESA): Esta empresa ha sido adquirida por ALDAUTO MOTOR el 1 de junio de 2014, siendo en la actualidad CARFESA propietaria de las instalaciones, limitando su actividad al alquiler de las mismas.
- CENTRAL IMPORT, S.L.: Ha sido declarada en concurso de acreedores en febrero de 2013 y el 15 de mayo de 2014 entró en fase de liquidación¹⁶⁶.
- CHUYVAL, S.L.: Esta empresa se encuentra en concurso de acreedores, y en fase de liquidación abierta por auto de fecha 11 de diciembre de 2012¹⁶⁷.
- COMERCIAL PEBEX, S.A.: Esta empresa alega cierre del negocio en julio de 2014. En la página de VW sigue constando como concesionario en la misma dirección la entidad TARRACO MOBIL.
- MOTOR VIC, S.A.: Esta empresa no ha contestado al requerimiento de información de diciembre de 2014. En respuesta a posterior requerimiento, su ex administrador concursal señala que el concurso de acreedores finalizó mediante auto de 17 de junio de 2014 y que se transmitió la unidad productiva de la empresa a la mercantil SARSA GRANOLLERS, que es la actual explotadora del concesionario del que era titular Motor Vic (folios 50.052 y ss)¹⁶⁸.
- POZUELO MOTOR, S.A. se encuentra en concurso voluntario de acreedores desde el 22 de enero de 2014, actualmente pendiente de resolver por el Juzgado mercantil la solicitud de apertura de fase de liquidación (folio 49.177)¹⁶⁹.
- TOLEAUTO, S.A.: Esta empresa está en fase de liquidación concursal (auto de 21 de abril de 2014) y disuelta desde el 23 de abril de 2014¹⁷⁰.
- VAT-SUR, S.A.: Esta empresa se encuentra en concurso voluntario de acreedores desde el 20 de julio de 2012 y en fase de liquidación y cese de

¹⁶⁶ Según Registro Público Concursal: nº de concurso 46/2013, auto de declaración 05-02-2013, auto de apertura de fase de liquidación 01-03-2013 y auto de aprobación del plan de liquidación 15-05-2013.

¹⁶⁷ Según Registro Público Concursal: nº de concurso 142/2009, auto de declaración 18-02-2009, auto de apertura de fase de liquidación 01-03-2013 y auto de aprobación del plan de liquidación de 15-05-2013. No obstante, la última comunicación de la empresa, de 18 de diciembre de 2014 (folio 36.625), su Administrador concursal dice estar en concurso y en fase de liquidación desde diciembre de 2012. De hecho, en el Registro Público Concursal constan varias empresas de nombre similar "en liquidación" (CHYUVAL AUTO SL EN LIQUIDACIÓN, CHUYVAL OCASIÓN SL EN LIQUIDACIÓN y CHUYVAL SERVICIOS SL EN LIQUIDACIÓN).

¹⁶⁸ Según Registro Público Concursal solo hay constancia de un auto de nombramiento de administrador concursal de 26-11-2012 y el nº de concurso 793/2012.

¹⁶⁹ BOE de 1 de febrero de 2014 (folio 22585). Según Registro Público Concursal: nº de concurso 244/2013.

¹⁷⁰ Según Registro Público Concursal: nº de concurso 383/2013, auto de declaración 23-07-2013, auto de apertura de la fase de liquidación de 21-04-2014 y auto de aprobación del plan de liquidación de 12-09-2014.

actividad según escrito de su antiguo administrador único de 18 de febrero de 2015 (folio 49.494)¹⁷¹.

En consecuencia, sin perjuicio de la responsabilidad de tales empresas, el ejercicio completo de la potestad sancionadora debe necesariamente diferirse a lo que resulte de una instrucción complementaria, motivo por el cual se propondrá a la Dirección de Competencia el análisis de tales situaciones a los efectos de identificar y, en su caso, declarar las responsabilidades que procedan por sucesión empresarial o continuidad económica y funcional.

En el caso de las mercantiles SAFAMOTOR, IMSA y TIMSA, la primera adquirió los activos de las dos segundas el 17 de septiembre y el 15 de noviembre de 2013, respectivamente. Como consecuencia de tal operación, SAFAMOTOR adquirió los vehículos nuevos y usados, las piezas de recambio, herramientas, maquinaria y resto de inmovilizado relacionado con la actividad de concesión realizada por IMSA y por TIMSA, las cuales cesaron en su actividad como concesionarios.¹⁷² Esta Sala de Competencia, como se desarrolla en el siguiente Fundamento, procede al cálculo de las correspondientes multas atendiendo al volumen de negocio total de cada empresa sancionada en el ejercicio anterior (2014). Para el caso de las empresas SAFAMOTOR, IMSA y TIMSA se procede al cálculo de sus multas tomando en consideración el hecho de que la primera ha adquirido los activos de las segundas en septiembre y noviembre de 2013. De esta forma, se atiende al volumen total de negocio de SAFAMOTOR en el año 2014, restando la parte procedente del volumen de negocios generado como consecuencia de la integración de IMSA y TIMSA¹⁷³. A su vez, las multas a IMSA y TIMSA se calculan atendiendo al volumen de negocios generado en el año 2014 correspondiente a las provincias en las que desarrollaban su actividad y en las que SAFAMOTOR no operaba antes de la operación de adquisición de activos. No obstante, respecto de las multas de IMSA y TIMSA, SAFAMOTOR responde solidariamente en su condición de adquirente de las mismas.

OCTAVO.- DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN.

8.1. Criterios para la determinación de la multa y ley aplicable

El artículo 62.4.a) de la LDC establece que serán infracciones calificadas como muy graves las conductas que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales.

¹⁷¹ Según Registro Público Concursal: nº de concurso 307/2012, auto de declaración 06-07-2012.

¹⁷² Respuesta a requerimiento de información de SAFAMOTOR, folios 49982 y siguientes.

¹⁷³ Respuesta a requerimiento de información de SAFAMOTOR, folios 49982 y siguientes.

El artículo 63.1 de la LDC atribuye a la CNMC la potestad de sancionar a las empresas y asociaciones de éstas que, deliberadamente o por negligencia, infrinjan la prohibición de acuerdos colusorios. Conforme a reiterada jurisprudencia el principio de culpabilidad es consustancial a las infracciones de cártel, pero además de los hechos probados de esta Resolución resulta acreditado que las empresas eran conscientes del carácter ilícito de su conducta anticompetitiva.

El apartado c) del mismo artículo señala que las infracciones muy graves podrán ser castigadas con multa de hasta el 10 por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa, y en caso de que no sea posible delimitar el volumen de negocios, el apartado 3.c) señala que el importe de la multa será de más de 10 millones de euros.

El artículo 64 de la LDC señala que el importe de las sanciones se fijará atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios: a) La dimensión y características del mercado afectado por la infracción; b) La cuota de mercado de la empresa o empresas responsables; c) El alcance de la infracción; d) La duración de la infracción; e) El efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; f) Los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción; g) Las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables

En sus alegaciones algunas de las incoadas, con cita de diversas sentencias de la Audiencia Nacional, alegan que la sanción máxima que cabe imponer sería el 10% del volumen de negocios obtenido por la empresa en el ámbito de actividad económica en el que se ha producido la infracción (mercado afectado por la infracción), en el ejercicio anterior al de la imposición de la multa.

Sobre esta cuestión y sobre la naturaleza del 10% (si se trata del máximo de un arco sancionador, o si hay que considerarlo como un límite o umbral de nivelación) se ha pronunciado recientemente el Tribunal Supremo en su sentencia de 29 de enero de 2015 (Recurso 2872/2013)¹⁷⁴.

En primer lugar, el Tribunal Supremo señala en el FD 8º de la citada Sentencia que la expresión “volumen de negocios total” del artículo 63.1 de la LDC, como base sobre la que calcular el porcentaje de multa establecido para cada tipo de infracción (hasta un 10% para las muy graves, hasta un 5% para las graves y hasta un 1% para las leves), toma como referencia el volumen de negocios de todas las actividades de la empresa y no exclusivamente el correspondiente al mercado afectado por la conducta. Cabe a este respecto destacar lo siguiente:

¹⁷⁴ También, en idéntico sentido, dos sentencias del Alto Tribunal de 30 de enero de 2015 (recursos 1476/2014 y 1580/2013) y otras posteriores.

“La utilización de una magnitud como el “volumen de negocios” para fijar porcentualmente, en función de ella, el máximo de las sanciones pecuniarias no es, a nuestro juicio, susceptible de reproche de inconstitucionalidad tanto si aquella expresión se interpreta en un sentido (el de la mayoría de la Sala) como en otro (el del voto minoritario). Se trata de un factor expresivo de la capacidad económica del sujeto infractor y, en esa misma medida, apto para deducir de él la intensidad de la respuesta sancionadora en que consiste la sanción pecuniaria. El legislador tiene una amplia capacidad de configuración normativa para elegir aquel factor como módulo de referencia en el cálculo de las multas, al igual que podría haber optado por otros (por ejemplo, el beneficio obtenido a consecuencia de la infracción).

El volumen o cifra de negocios (o de facturación, o de ventas) es un dato o indicador contable que revela, repetimos, la capacidad y situación económica del sujeto infractor y, en esa misma medida, permite calcular a priori la máxima incidencia concreta que una sanción pecuniaria puede suponer para él. [...]

Partiendo de la premisa que acabamos de enunciar, compete al legislador decidir si el “volumen de negocios” sobre el que debe aplicarse el porcentaje máximo de la escala sancionadora es, en el caso de las empresas con actividad en varios mercados, bien el global o “total”, bien el parcial correspondiente a uno o varios de sus ámbitos de actividad económica. [...]

La expresión “volumen de negocios” no es en sí misma conceptualmente diferente de la expresión “volumen de negocios total”, como se ha destacado con acierto. Sin embargo, cuando el legislador de 2007 ha añadido de modo expreso el adjetivo “total” al sustantivo “volumen” que ya figuraba, sin adjetivos, en el precepto análogo de la Ley anterior (así ha sucedido con el artículo 63.1 de la Ley 15/2007 frente a la redacción del artículo 10.1 de la Ley 16/1989), lo que ha querido subrayar es que la cifra de negocios que emplea como base del porcentaje no queda limitada a una parte sino al “todo” de aquel volumen. En otras palabras, con la noción de “volumen total” se ha optado por unificar el concepto de modo que no quepa distinguir entre ingresos brutos agregados o desagregados por ramas de actividad de la empresa autora de la infracción. Voluntad legislativa acorde con esta interpretación que, como bien recuerda el voto particular, rechazó las propuestas de modificación del texto, expuestas en los trabajos preparatorios de su elaboración, que específicamente intentaban reducir el volumen de ventas a tan sólo las realizadas en el mercado afectado por la infracción.”

En segundo lugar, el Alto Tribunal rechaza la concepción de los límites porcentuales previstos en el artículo 63.1 de la LDC como “umbrales de nivelación” (o “límites extrínsecos”, como los denomina el Tribunal Supremo en la sentencia) postulada hasta ahora por la Autoridad de Competencia en línea con la

Comisión Europea. Según la sentencia, tales porcentajes deben concebirse como el nivel máximo de un arco sancionador en el que las sanciones, en función de la gravedad de las conductas, deben concretarse. Así, puede leerse en el FD 5º:

“La interpretación del artículo 63.1 de la Ley 15/2007 según los criterios hermenéuticos usuales en Derecho conduce a esta Sala a concluir que los porcentajes fijados como límites superiores de las posibles multas (esto es, el uno, cinco o diez por ciento del “volumen de negocios total de la empresa infractora”, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves respectivamente) constituyen, en cada caso, el techo de la sanción pecuniaria dentro de una escala que, comenzando en el valor mínimo, culmina en el correlativo porcentaje. La preposición “hasta” -que se repite por tres veces, una para cada porcentaje, en el artículo 63.1 de la Ley 15/2007- denota el término o límite máximo del volumen de ventas utilizable a efectos del cálculo de la sanción [...].

[...]

El artículo 63 de la Ley 15/2007 marca los límites para la imposición de las sanciones en cada una de las tres categorías de infracciones no en cuanto “umbral de nivelación” sino en cuanto cifras máximas de una escala de sanciones pecuniarias en el seno de la cual ha de individualizarse la multa. Se trata de cifras porcentuales que marcan el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga la mayor densidad antijurídica. Cada uno de esos tres porcentajes, precisamente por su cualidad de tope o techo de la respuesta sancionadora aplicable a la infracción más reprochable de las posibles dentro de su categoría, han de servir de referencia para, a partir de ellos y hacia abajo, calcular la multa que ha de imponerse al resto de infracciones.”

Dicha concepción del artículo 63.1 conduce al Tribunal a sostener que, en la medida en que los límites sancionadores presentes en ese artículo deben entenderse como el límite superior de una escala de sanciones, la metodología de cálculo que subyacía en la *Comunicación sobre la cuantificación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y de los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea* (actuales artículos 101 y 102 del TFUE), publicada en el BOE el 11 de febrero de 2009, y que utilizaba la interpretación del artículo 63.1 de la LDC como un umbral o límite extrínseco, no resulta aceptable.

Tal y como recuerda el Alto Tribunal, en el ejercicio de graduación de las sanciones la Autoridad de Competencia deberá seguir tomando en consideración los factores enumerados en el artículo 64.1 de la LDC, antes citado, entre ellos la dimensión y características del mercado afectado por la infracción, su duración, o los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la misma. Sin embargo, aunque la concreción de tales criterios de graduación en una Comunicación no

resulta *per se* rechazable (su propósito, incluso, es “elogiable” al “dotar de mayor nivel de predictibilidad a la imposición de las sanciones pecuniarias” [FD 9º]), el método en su conjunto conduce a una mecánica contraria a la interpretación que del artículo 63.1 hace el Alto Tribunal.

Al hilo de lo anterior, el FD 9º de la sentencia insiste en la necesaria disuasión y proporcionalidad que deben guiar el ejercicio de la potestad sancionadora, junto con la precisa atención a los criterios de graduación antes apuntados:

“[En el artículo 64.1 de la Ley 15/2007] se ofrece a la autoridad administrativa -y al juez en su función revisora de plena jurisdicción- la suficiente cobertura para atender, como factor relevante entre otros, a la cifra o volumen de negocios de la empresa infractora en el sector o mercado específico donde se haya producido la conducta.

En efecto, el artículo 64.1 de la Ley 15/2007 exige que, dentro de la escala sancionadora -interpretada en el sentido que ya hemos declarado- se adecúe el importe de la multa en función de criterios tales como la dimensión y características del mercado afectado por la infracción, la cuota que dentro de él tenga la empresa infractora y los beneficios ilícitos por ella obtenidos como consecuencia de la infracción. Son criterios, pues, que inequívocamente remiten a la concreta distorsión de la competencia que se haya producido en cada caso, esto es, a la consumada en el seno de un determinado sector o mercado donde opera la entidad sancionada, que puede, o puede no, simultáneamente operar en otros mercados.

Si es válido utilizar el “volumen de negocios total” de la entidad para el cálculo del porcentaje máximo aplicable a la más grave de las conductas posibles, en el caso de las empresas “multiproducto” la evaluación pormenorizada de la concreta conducta infractora, dentro del sector específico de actividad y con arreglo a aquellos criterios, permitirá igualmente atender las exigencias del principio de proporcionalidad en el sentido al que tienden las reflexiones de la Sala de instancia en su parecer mayoritario, esto es, tomando en cuenta aquel elemento junto con el resto de los que incluye el artículo 64.1 de la Ley 15/2007.

Esta Sala es consciente de la dificultad que encierra compatibilizar, en un único acto y con las solas reglas contenidas en los artículos 63 y 64 de la Ley 15/2007, las exigencias de efectividad y capacidad disuasoria de las sanciones en materia de defensa de la competencia, por un lado, con las derivadas -y también insoslayables- del principio de proporcionalidad, por otro. [...]

A lo largo de la controversia procesal se ha hecho referencia a la finalidad disuasoria de las multas en materia de defensa de la competencia, finalidad que ciertamente les corresponde y que, tratándose de infracciones de los artículos 101 y 102 del TFUE, es inexcusable para la efectividad de ambos,

también cuando son aplicados por las autoridades nacionales de los Estados miembros. Pero tal carácter ni es exclusivo de este sector del ordenamiento ni puede constituirse en el punto de referencia prevalente para el cálculo en un supuesto concreto, desplazando al principio de proporcionalidad.

Las sanciones administrativas previstas para el ejercicio de actividades económicas -en el ámbito del derecho de la competencia que, pese a algunas posturas reduccionistas, no difiere en este punto de otros sectores del ordenamiento sancionador- han de fijarse en un nivel suficientemente disuasorio para que, al tomar sus propias decisiones, las empresas no aspiren a obtener unos beneficios económicos derivados de las infracciones que resulten ser superiores a los costes (las sanciones) inherentes a la represión de aquéllas. Si, además de esta ecuación, el legislador considera oportuno incrementar el "efecto disuasorio" a cotas superiores, tiene capacidad normativa para hacerlo dentro del respeto a las exigencias constitucionales."

Todo ello, en definitiva, ha obligado a esta Sala a reconsiderar el método hasta ahora seguido para la determinación de las sanciones y su adecuación a los postulados de la tan citada sentencia¹⁷⁵ aunque, como ha indicado el Alto Tribunal, los criterios utilizados deben ser en cualquier caso los recogidos en el artículo 64 de la LDC.

8.2. Elementos de graduación conducentes a concretar la escala de la sanción

Tal y como ya se ha señalado, la infracción que aquí se analiza se califica por la LDC como muy grave, a la que se asocia una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de los infractores en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de las sanciones, esto es, 2014.

Por otro lado, como también se ha mencionado anteriormente, el Tribunal Supremo ha indicado que dicho 10% debe concebirse como el límite máximo de una escala o arco sancionador. Ese porcentaje *"marca el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga la mayor densidad antijurídica"*. Siendo ello así, el 10% debe reservarse como *"respuesta sancionadora aplicable a la infracción más reprochable de las posibles dentro de su categoría"*. En consecuencia,

¹⁷⁵ Este nuevo enfoque para la determinación de las sanciones ha sido explicado con cierto detalle en la Resolución de la CNMC de 26 de febrero de 2015, Expte. S/425/12 Industrias lácteas 2, así como en las Resoluciones de la CNMC de 5 de marzo de 2015 (Exptes. S/0486/13 Concesionarios Toyota, S/487/13 Concesionarios Land Rover, S/0488/13 Concesionarios Hyundai y S/0489/13 Concesionarios Opel).

partiendo de los criterios de graduación del art. 64.1 de la LDC y su plasmación en este concreto expediente, será preciso determinar el porcentaje del que, dentro del mínimo y máximo (10%) de la escala sancionadora prevista en la Ley, quepa partir para, posteriormente, individualizar la sanción correspondiente a cada sujeto responsable.

Conviene a este respecto tomar en consideración los factores generales o globales de la conducta, dejando para un posterior análisis y concreción (individualización) los factores específicos referentes a la conducta de cada uno de los infractores, incluidas, en su caso, circunstancias agravantes y atenuantes de carácter individual.

Algunos elementos permiten considerar la conducta como especialmente lesiva y dañina dentro de las prohibidas por el artículo 1 de la LDC. En este sentido, la conducta afecta directamente a la formación de los precios por parte de las empresas implicadas, al margen de incorporar también el intercambio de otra información sensible. La conducta, además, se ha desplegado de forma institucionalizada, a través de la colaboración de ANT, HORWATH (en la zona de Madrid para el cártel de las marcas AUDI y WV) y las asociaciones ACEVAS y ANCOSAT, que han realizado un seguimiento y control continuos del grado de cumplimiento de los acuerdos en todas las zonas (menos en Zonas Asturias y Valencia), lo cual constituye un elemento reproachable adicional en una conducta como la descrita. No obstante, cabe subrayar que solo se acordó un sistema de sanciones por incumplimiento de los acuerdos en las zonas de Audi-VW Madrid y Cataluña.

Otro elemento importante de la conducta se refiere a lo que el artículo 64.1.c) de la LDC alude al mencionar el “alcance de la infracción”. Teniendo en cuenta las conductas colusorias analizadas en este expediente, el mercado geográfico se extiende, respecto a las prácticas realizadas en relación con las marcas AUDI y VW, a las CCAA de Andalucía, Asturias, Cantabria, Cataluña, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Extremadura, La Rioja, Madrid, Navarra, País Vasco y Valencia, siendo el mercado geográfico afectado el de dichas CCAA, tanto por la propia delimitación geográfica realizada por los concesionarios participantes en dichas zonas, como por los efectos sobre los competidores efectivos o potenciales, y sobre los consumidores y usuarios perjudicados por las conductas realizadas.

En relación con la marca SEAT, el mercado geográfico afectado se circunscribe a las CCAA de Castilla-La Mancha y Madrid, también en este caso tanto por la propia delimitación geográfica realizada por los concesionarios participantes en dichas zonas, como por los efectos sobre los competidores efectivos o potenciales, y sobre los consumidores y usuarios perjudicados por las conductas realizadas.

En las zonas geográficas relevantes en las que se han agrupado las infracciones (Madrid, Cataluña, Andalucía, Norte, Asturias, Valencia) los concesionarios de la red oficial AUDI-VW que participaron en las prácticas investigadas representan el

100% del mercado de la distribución de vehículos a motor turismos e industriales de dichas marcas en las mencionadas zonas geográficas¹⁷⁶. Igualmente, en la zona geográfica afectada los concesionarios de la red oficial SEAT que participaron en las prácticas representan el 100% del mercado de la distribución de vehículos a motor turismos e industriales de dicha marca en esa zona geográfica¹⁷⁷.

Interesa subrayar que el mercado relevante para los vehículos afectados por la infracción no se limita a las empresas de la misma marca, sino que incluye también los distribuidores de otras marcas en esas regiones geográficas que ofrecen modelos alternativos, si bien es cierto que los concesionarios de otras marcas también han participado en parecidas conductas anticompetitivas que han sido investigadas y sancionadas en otros expedientes¹⁷⁸.

Cabe también señalar que el 36% de la red de concesionarios de las marcas VW, Audi y SEAT conjuntamente considerados está afectado por el expediente, atendiendo a los concesionarios incoados.

Por otro lado, el artículo 64.1.d) de la LDC refiere la duración de la conducta. Aunque la duración servirá como parámetro de individualización (ya que no es igual en cada uno de los sujetos declarados responsables), conviene que este factor guíe también la graduación general del reproche sancionador para todas las empresas, pues la duración general de la conducta revela asimismo en cierta medida su alcance (art. 64.1.c) y efectos (art. 64.1.e). A este respecto se ha acreditado que la conducta ha tenido lugar, con carácter general (sin perjuicio, se insiste, de la concreta modulación que este factor debe recibir en la duración imputada a cada empresa y a las asociaciones) durante un periodo de cerca de 90 meses en algunos casos (así, algunas de las empresas de la Zona Catalunya), entorno a los 60 en otros (Audi-VW Zona Madrid) o cerca de 40 en algunas de las empresas de la Zona Andalucía. Es cierto, sin embargo, que en otros supuestos la duración ha sido particularmente reducida (entre 3-5 meses en Audi-VW Zona Valencia/Castellón y en SEAT Zona Madrid). La duración media de la conducta teniendo en cuenta sus distintas Zonas ha superado los 30 meses.

Siguiendo la precitada sentencia del Tribunal Supremo, el conjunto de factores aquí expuestos permite concretar, dentro de la escala legal que discurre desde el importe mínimo hasta el 10% del volumen total de negocios de cada sujeto

¹⁷⁶ Relación de concesionarios independientes de las marcas AUDI y VOLKSWAGEN asociados a ACEVAS (folios 22427 a 22430 y 22439 a 22449) y escrito de contestación de ACEVAS al requerimiento de información (folios 9247 a 9248).

¹⁷⁷ Relación de concesionarios independientes de SEAT asociados a ANCOSAT (folios 22431 a 22438) y escrito de contestación de ANCOSAT al requerimiento de información realizado (folios 10168 a 10169).

¹⁷⁸ Vid. por ejemplo las Resoluciones de la CNMC de 5 de marzo de 2015 sobre los Exptes. S/0486/13 Concesionarios Toyota, S/487/13 Concesionarios Land Rover, S/0488/13 Concesionarios Hyundai y S/0489/13 Concesionarios Opel.

responsable en 2014, la valoración de la *densidad antijurídica* de la conducta, y conduce a este Consejo a considerar que el reproche sancionador en este expediente debe ser efectivamente disuasorio, si bien el principio de proporcionalidad exige que la sanción no se sitúe en el tramo superior de la escala, especialmente en el caso de las empresas con infracciones de menor duración. Todo ello sin perjuicio de los ajustes al alza o a la baja que corresponda hacer en la fase de individualización de las sanciones atendiendo a la conducta de cada empresa.

8.3. Individualización de las sanciones

A falta de circunstancias atenuantes y agravantes (art. 64.2 y 64.3), la individualización de la sanción a cada uno de los sujetos responsables debe hacerse tomando en consideración los concretos factores de graduación susceptibles de ser valorados específicamente para cada empresa.

El factor determinante, de acuerdo con el artículo 64.1.a) y 64.1.d) de la LDC, viene constituido por la dimensión de la actuación de la empresa en el mercado afectado por la infracción, que está relacionada directamente tanto con el volumen del mercado afectado por la infracción como con la duración de la conducta de cada empresa. Las empresas responsables han sido requeridas¹⁷⁹ para que aporten el valor del mercado afectado por la conducta, esto es, el valor correspondiente a la distribución de los vehículos correspondientes de cada marca, durante el periodo infractor imputable a cada empresa. A tales efectos, se considera que el periodo discurre desde el inicio (en función de cada una de las zonas) hasta junio de 2013 (junio excluido, por cuanto el término final de la conducta coincide con las inspecciones de 4, 5 y 6 de junio), salvo casos específicos en los que la conducta termina con anterioridad, como se ha precisado en el Fundamento de Derecho Cuarto.

A continuación se reproduce el valor total del mercado afectado durante la conducta imputada a cada una de las empresas implicadas en las distintas zonas geográficas. Se añade en la última columna el porcentaje o cuota de participación de cada una de las empresas en la infracción en función de sus ventas durante los meses de la conducta imputada en el mercado afectado.

➤ Audi-VW Zona Andalucía

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
AVISA -AUTOMOV. Y VEHICULOS INDUSTRIALES	66.530.917	10,6%
ATALAYA MOTOR S.A.	9.163.000	1,5%

¹⁷⁹ Las respuestas al requerimiento vienen referidas *supra* en AH número 49.

BAHIAMOVIL S.L.	49.427.262	7,9%
CENTROWAGEN SL	3.556.800	0,6%
DELGADO LIZCANO S.L.	6.914.500	1,1%
ESPAWAGEN S.A.	23.070.440	3,7%
GILAUTO S.A.U.	8.075.000	1,3%
IMSA -INNOVACIONES DEL MEDITERRANEO, S.A.	7.677.013	1,2%
MÁLAGA WAGEN S.A.	64.594.458	10,3%
NUCESA S.A.	9.384.612	1,5%
RIOMOVIL AUTOMOCION, S.L.	35.277.958	5,6%
SAFAMOTOR, S.A.	55.083.705	8,7%
SANTANO AUTOMOCION S.A.	1.638.062	0,3%
SEVILLA WAGEN S.A.	168.414.093	26,7%
SOLERA MOTOR S.A.	48.374.000	7,7%
TIMSA S.A.	32.992.723	5,2%
TRESA AUTOMOCION, S.A.U.	22.438.603	3,6%
UTREWAL S.A.	17.015.583	2,7%

➤ **Audi-VW Zona Asturias**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
ASTUR WAGEN, S.A.	30.577.001	52,2%
TARTIERE AUTO S.A.	27.957.000	47,8%

➤ **Audi-VW Zona Cataluña**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
AUCO VALLES S.L.	45.008.731	2,8%
AUDI RETAIL BCN, S.A.U	259.839.528	16,4%
CARHAUS, S.L.	53.499.250	3,4%
MERKAMOTOR TORTOSA S.A.	20.535.750	1,3%
MOGAUTO, S.A.	164.524.667	10,4%
MOTORSOL IMPORT S.L.	112.265.602	7,1%
MOTORSOL S.A	179.597.666	11,3%
RIO IMPORT S.A.	45.025.500	2,8%
SARSA VALLES S.A.	148.695.340	9,4%
SERVISIMO S.L.	24.365.250	1,5%
SUPERWAGEN S.A.	122.416.546	7,7%
VOLKSWAGEN BCN, S.A.U.	411.867.924	25,9%

➤ **Audi-VW Zona Madrid**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
A. BAIGORRI S.A.	79.712.510	3,5%
ALDAUTO CAR S.A.	29.960.504	1,3%
ALDAUTO MOTOR S.A.	30.985.188	1,4%
ARDASA 2000 S.A.	93.874.000	4,2%
AUDI RETAIL MADRID S.A.	300.780.657	13,4%
F. TOME S.A.	345.155.167	15,4%
FERPER, S.L.U.	56.118.623	2,5%
HERBAN MOTOR S.A.	52.232.000	2,3%
JARMAUTO S.A.	236.668.150	10,5%
M. CONDE PREMIUM, S.L.	116.901.467	5,2%
M. CONDE, S.A.	69.405.517	3,1%
MAVILSA AUTOMOVILES, S.A.	59.864.186	2,7%
MOTOR GOMEZ PREMIUM SL.	1.877.428	0,1%
MOTOR GOMEZ VILLALBA S.A.	61.334.518	2,7%
MOTOR MIRASIERRA S.A.	57.008.500	2,5%
MOTORSAN S.L.	52.698.359	2,3%
NOVOMOTOR, S.A.	79.712.083	3,5%
RODEALER, S.L.	37.361.667	1,7%
SEALCO MOTOR S.A.	113.005.667	5,0%
VOLKSWAGEN MADRID S.A.	371.097.450	16,5%

➤ **Audi-VW Zona Norte**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
ALLUITZ MOTOR S.A.	0	0,0%
ALZAGA MOTOR S.A.	26.528.500	8,2%
AUTO IRACHE S.A.	1.118.088	0,3%
AUTOWAG S.L.	8.421.000	2,6%
AUTOWAG TOLOSA, S.A.	3.799.167	1,2%
C. INDUSTRIAL DE AUTOM. Y RECAMBIOS, S.A.	27.768.083	8,5%
GARAJE YAS S.A.	4.502.917	1,4%
HERCOS PARAYAS S.A.	31.838.000	9,8%
IRUÑAMOVIL, S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL	17.754.672	5,5%
LEIOA WAGEN S.A.	84.434.087	26,0%
MENAI S.L.	36.518.750	11,2%
PARTE AUTOMOVILES S.L.	9.249.917	2,8%
RIOJA MOTOR S.A.	9.863.167	3,0%
SAGAMOVIL S.A.U.	28.149.233	8,7%
SORIA MOTOR S.A.	1.118.479	0,3%
TALLERES MECANICOS DE GUERNICA S.A.	4.317.833	1,3%

UDALAITZ S.L.	0	0,0%
VASCONGADA DE AUTOMOVILES S.L.(VASA)	29.901.083	9,2%

➤ **Audi-VW Valencia/Castellón**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
ALZIRA IMPORT, S.L.	1.507.859	5,5%
GANDIA MOTORS, S.A.	1.522.083	5,5%
MARZA, S.L.	2.820.698	10,3%
TALLERES XATIVA S.A.	2.184.583	7,9%
AUTO-REAL S.A.	651.518	2,4%
LEVANTE WAGEN S.A.	14.502.067	52,7%
VASAUTO	1.529.250	5,6%
VOLCENTER VALENCIA, S.L.	2.793.924	10,2%

➤ **SEAT Zona Madrid**

<i>Empresa</i>	<i>Valor del mercado afectado</i>	<i>Cuota de participación en la conducta (%)</i>
ANCRI, S.A.	3.170.333	9,2%
AUTOS JUANJO, S.L.	930.730	2,7%
AUTOTRECA, S.A.	1.235.417	3,6%
CONDE MOTOR, S.A.	1.385.083	4,0%
EQUIPOS MECANICOS DE AUTOMOCION, S.L.	1.341.000	3,9%
GIL AUTOMOCION DEL HENARES, S.L.	2.223.270	6,4%
GRAN CENTRO GETAFE, S.L.	1.192.000	3,4%
HERGO MOTOR, S.L.	1.396.219	4,0%
MOTOR ALCOBENDAS, S.L.	710.000	2,1%
MOTOR DYE S.A.	943.240	2,7%
NOBLEJAS MOTOR S.A.	2.026.990	5,9%
NOVOMOTOR ROMACAR S.A.	2.870.430	8,3%
SAGREDO MOTOR S.L.	1.692.000	4,9%
SEALCO S.A.	3.578.542	10,3%
SEAT MOTOR ESPAÑA S.A.U. [SME]	6.704.664	19,4%
SURMOCION S.A.	3.129.083	9,0%

La mayor facturación en el mercado afectado por la conducta denota una mayor intensidad o participación en la conducta y, en particular, un mayor daño y una mayor ganancia ilícita potenciales. Siendo ello así, se considera ajustado al principio de proporcionalidad y a la necesaria individualización de las multas ajustar el porcentaje de la sanción al alza o a la baja en función de la mayor

participación de cada empresa en la facturación global en el mercado afectado por la conducta durante el tiempo en que esta resulta acreditada.

8.4. El beneficio ilícito y el daño potencial como criterio de proporcionalidad

Tomar en consideración el criterio del beneficio ilícito obtenido por las empresas infractoras (artículo 64.1.f de la LDC) tiene particular importancia con el objeto de evitar *“que la comisión de las infracciones tipificadas no resulte más beneficioso para el infractor que el cumplimiento de las normas infringidas”* (art. 131.2 de la Ley 30/1992), criterio al que la referida sentencia del Tribunal Supremo presta especial atención al señalar que *“las sanciones administrativas previstas para el ejercicio de actividades económicas [...] han de fijarse en un nivel suficientemente disuasorio para que, al tomar sus propias decisiones, las empresas no aspiren a obtener unos beneficios económicos derivados de las infracciones que resulten ser superiores a los costes (las sanciones) inherentes a la represión de aquéllas”*.

La doctrina económica más autorizada ha señalado de forma constante y fundada el enorme daño que la colusión entre empresas competidoras causa tanto en el sector económico en el que tiene lugar como en el bienestar de los consumidores. Esos daños se derivan de la actuación anticompetitiva y están relacionados con los beneficios ilícitos que obtienen las empresas que restringen la competencia, aunque no es raro que los daños producidos sean superiores a los beneficios ilícitos obtenidos por los miembros del cártel. Por eso, conviene tener en cuenta conjuntamente en el beneficio ilícito y en el daño potenciales de una conducta.

Los trabajos científicos que tratan de valorar los beneficios ilícitos obtenidos y los daños producidos por los participantes en una conducta anticompetitiva suelen partir de alguna estimación de la variación de los precios producida por la conducta colusoria, que es la que da lugar a los beneficios ilícitos de las empresas y de la que se deriva el daño a los consumidores o a otras empresas. Las estimaciones son variadas, en función de los sectores económicos específicos y de las circunstancias particulares de cada caso. Varios estudios recientes ofrecen una visión general del estado de la cuestión¹⁸⁰ y concluyen que la variación media de precios producida por los cárteles que han actuado en Europa puede estimarse entre un 15% y un 20%. A su vez, para obtener una estimación aproximada del beneficio ilícito y del daño producido, se aplica ese porcentaje estimado de variación de precios, causado por la conducta anticompetitiva, sobre el volumen de negocio en el mercado afectado durante la

¹⁸⁰ Smuda, F. (2013): Cartel overcharges and the deterrent effect of EU Competition Law. *Journal of Competition Law & Economics*, 10(1), 63–86 doi:10.1093/joclec/nht012.

Heimler, A. y Mehta, K (2012): Violations of Antitrust Provisions. The Optimal Level of Fines. *World Competition: Law and Economics Review*, 35(1), 103-119. Disponible en SSRN: <http://ssrn.com/abstract=2095248>.

infracción. De esta forma, tal y como se ha mencionado anteriormente, la dimensión del mercado afectado durante la conducta anticompetitiva constituye un punto de referencia válido y necesario para la estimación del beneficio ilícito y del daño potenciales que pueden derivarse de la infracción.

Partiendo de estos y otros estudios semejantes, las Autoridades de Competencia de diversos países utilizan como referencia distintos porcentajes para estimar el beneficio ilícito y el daño potenciales asociados a una conducta colusoria. Para las infracciones muy graves, en la mayoría de los países esos porcentajes están por encima del 10% del volumen del mercado afectado durante la conducta, como presunción general para la estimación aproximada de la ganancia ilícita y del daño potenciales¹⁸¹. Así lo refleja, de forma especialmente clara, la Comunicación de Multas de la Autoridad de Competencia de Alemania (*Bundeskartellamt*)¹⁸².

Por lo que se refiere al caso que ocupa a esta Resolución, la conducta anticompetitiva se traduciría en una disminución de la incertidumbre a la que se habrían enfrentado las empresas concesionarias en ausencia del cártel. Incertidumbre sobre cuándo, cómo y en qué medida iban a realizar cada una de ellas descuentos sobre los precios de los vehículos. Ésta se traduce en una minoración de la importancia de los descuentos aplicados como herramienta comercial, y en unos mayores niveles de precios de venta al público de los que se hubieran producido en ausencia de los acuerdos colusorios.

De acuerdo con lo expuesto hasta el momento, parece claro que el 10% del volumen del mercado afectado puede considerarse un punto de partida válido y prudente para ser utilizado en general como estimación aproximada del beneficio y daño potenciales de una conducta anticompetitiva. Es cierto que, como se ha señalado anteriormente, la estructura del sector de los concesionarios de coches, analizada por la Dirección de Competencia, permite presumir que la conducta desarrollada se traduciría en una ganancia ilícita y en un daño potenciales que en conjunto serán inferiores a los 10 puntos porcentuales sobre las ventas, resultando más prudente fijar dicha estimación de referencia en el intervalo 5-10%. A pesar de ello, conviene subrayar que, además del mayor beneficio que la falta de incertidumbre y los menores descuentos hayan podido generar en los autores de la conducta, el aumento del beneficio potencial en ventas se reflejará

¹⁸¹ Alemania, 10%; Reino Unido, 10%; Holanda, 30%; Portugal, 30%; USA, 20%; Canadá, 20%; Corea del Sur, 7-10%; Colombia, 30% (ICN, OCDE y fuentes nacionales).

¹⁸² En los párrafos (9) y (10) de su versión en inglés puede leerse: "(9) The scope for setting a fine in a specific case is determined with due consideration to the gain and harm potential on the one hand and the total turnover of the company on the other. (10) The Bundeskartellamt assumes a gain and harm potential of 10% of the company's turnover achieved from the infringement during the infringement period." (Guidelines for the setting of fines in cartel administrative offence proceedings, 25 June 2013; documento disponible en:

[http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Leitlinien/Guidelines for the setting of fines.pdf?__blob=publicationFile&v=3](http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Leitlinien/Guidelines%20for%20the%20setting%20of%20fines.pdf?__blob=publicationFile&v=3)).

después en las actividades de posventa derivadas de la venta del vehículo, mercado en el que las propias incoadas admiten tener la mayor parte de su actividad y ganancia (aunque este mercado de posventa queda en todo caso excluido del mercado afectado considerado y reflejado en las tablas).

Sobre tales premisas, la tabla siguiente muestra, a efectos ilustrativos, la estimación mínima del beneficio ilícito y el daño potenciales derivados de la infracción de cada empresa, que se obtiene aplicando un 5% sobre el valor del mercado afectado por la conducta de cada una, aunque la estimación general sería el doble de esa cantidad (equivalente al 10% del valor del mercado afectado):

➤ **Audi-VW Zona Andalucía**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
AVISA -AUTOMOV. Y VEHICULOS INDUSTRIALES	3.326.546
ATALAYA MOTOR S.A.	458.150
BAHIAMOVIL S.L.	2.471.363
CENTROWAGEN SL	177.840
DELGADO LIZCANO S.L.	345.725
ESPAWAGEN S.A.	1.153.522
GILAUTO S.A.U.	403.750
IMSA -INNOVACIONES DEL MEDITERRANEO, S.A.	383.851
MÁLAGA WAGEN S.A.	3.229.723
NUCESA S.A.	469.231
RIOMOVIL AUTOMOCION, S.L.	1.763.898
SAFAMOTOR, S.A.	5.231.783
SANTANO AUTOMOCION S.A.	81.903
SEVILLA WAGEN S.A.	8.420.705
SOLERA MOTOR S.A.	2.418.700
TIMSA S.A.	1.649.636
TRESA AUTOMOCION, S.A.U.	1.121.930
UTREWAL S.A.	850.779

➤ **Audi-VW Zona Asturias**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
ASTUR WAGEN, S.A.	1.528.850

TARTIERE AUTO S.A.	1.397.850
--------------------	-----------

➤ **Audi-VW Zona Cataluña**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
AUCO VALLES S.L.	2.250.437
AUDI RETAIL BCN, S.A.U	12.991.976
CARHAUS, S.L.	2.674.963
MERKAMOTOR TORTOSA S.A.	1.026.788
MOGAUTO, S.A.	8.226.233
MOTORSOL IMPORT S.L.	5.613.280
MOTORSOL S.A	8.979.883
RIO IMPORT S.A.	2.251.275
SARSA VALLES S.A.	7.434.767
SERVISIMO S.L.	1.218.263
SUPERWAGEN S.A.	6.120.827
VOLKSWAGEN BCN, S.A.U.	20.593.396

➤ **Audi-VW Zona Madrid**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
A. BAIGORRI S.A.	3.985.625
ALDAUTO CAR S.A.	1.498.025
ALDAUTO MOTOR S.A.	1.549.259
ARDASA 2000 S.A.	4.693.700
AUDI RETAIL MADRID S.A.	15.039.033
F. TOME S.A.	17.257.758
FERPER, S.L.U.	2.805.931
HERBAN MOTOR S.A.	2.611.600
JARMAUTO S.A.	11.833.408
M. CONDE PREMIUM, S.L.	5.845.073
M. CONDE, S.A.	3.470.276
MAVILSA AUTOMOVILES, S.A.	2.993.209
MOTOR GOMEZ PREMIUM SL.	93.871
MOTOR GOMEZ VILLALBA S.A.	3.066.726
MOTOR MIRASIERRA S.A.	2.850.425
MOTORSAN S.L.	2.634.918

NOVOMOTOR, S.A.	3.985.604
RODEALER, S.L.	1.868.083
SEALCO MOTOR S.A.	5.650.283
VOLKSWAGEN MADRID S.A.	18.554.873

➤ **Audi-VW Zona Norte**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
ALLUITZ MOTOR S.A. ¹⁸³	0
ALZAGA MOTOR S.A.	1.326.425
AUTO IRACHE S.A.	56.942
AUTOWAG S.L.	421.050
AUTOWAG TOLOSA, S.A.	189.958
C. INDUSTRIAL DE AUTOM. Y RECAMBIO, S.A.	1.388.404
GARAJE YAS S.A.	225.146
HERCOS PARAYAS S.A.	1.591.900
IRUÑAMOVIL, S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL	887.734
LEIOA WAGEN S.A.	4.221.704
MENAI S.L.	1.825.938
PARTE AUTOMOVILES S.L.	462.496
RIOJA MOTOR S.A.	493.158
SAGAMOVIL S.A.U.	1.407.462
SORIA MOTOR S.A.	55.924
TALLERES MECANICOS DE GUERNICA S.A.	215.892
UDALAITZ S.L. ¹⁸⁴	0
VASCONGADA DE AUTOMOVILES S.L.(VASA)	1.495.054

➤ **Audi-VW Valencia/Castellón**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
----------------	--

¹⁸³ ALLUITZ MOTOR no tiene actividad directa en el mercado afectado, por lo que su volumen de negocio en el mercado afectado y la estimación del beneficio ilícito y el daño potenciales en dicho mercado son nulos, no siendo posible determinar el correspondiente al de otros mercados conexos o relacionados.

¹⁸⁴ UDALAITZ no tiene actividad directa en el mercado afectado, por lo que su volumen de negocio en el mercado afectado y la estimación del beneficio ilícito y el daño potenciales en dicho mercado son nulos, no siendo posible determinar el correspondiente al de otros mercados conexos o relacionados

	<i>en €)</i>
ALZIRA IMPORT, S.L.	75.393
GANDIA MOTORS, S.A.	76.104
MARZA, S.L.	141.035
TALLERES XATIVA S.A.	109.229
AUTO-REAL S.A.	32.576
LEVANTE WAGEN S.A.	725.103
VASAUTO	76.463
VOLCENTER VALENCIA, S.L.	139.696

➤ **SEAT Zona Madrid**

<i>Empresa</i>	<i>Estimación del beneficio ilícito y daño potenciales (5% sobre valor del mercado afectado, en €)</i>
ANCRI, S.A.	158.517
AUTOS JUANJO, S.L.	46.537
AUTOTRECA, S.A.	61.771
CONDE MOTOR, S.A.	69.254
EQUIPOS MECANICOS DE AUTOMOCION, S.L.	67.050
GIL AUTOMOCION DEL HENARES, S.L.	111.164
GRAN CENTRO GETAFE, S.L.	59.600
HERGO MOTOR, S.L.	69.811
MOTOR ALCOBENDAS, S.L.	35.500
MOTOR DYE S.A.	47.162
NOBLEJAS MOTOR S.A.	101.350
NOVOMOTOR ROMACAR S.A.	143.522
SAGREDO MOTOR S.L.	84.600
SEALCO S.A.	178.927
SEAT MOTOR ESPAÑA S.A.U. [SME]	335.233
SURMOCION S.A.	156.454

Sin embargo, es importante subrayar que las cifras recogidas en las tablas anteriores –estimaciones mínimas del beneficio ilícito y del daño potenciales derivados de la infracción de cada empresa– no son utilizadas para la fijación de las sanciones, sino como referencia para asegurar que las multas se mantienen dentro de un límite que asegure su proporcionalidad. Si la sanción que resulta de aplicar los criterios generales e individuales de valoración de la infracción –de acuerdo con lo indicado en los apartados 8.2 y 8.3 de este FD– es desproporcionada en comparación con el beneficio ilícito y el daño potenciales que se ha estimado de forma aproximada para la infracción (por ejemplo, según los casos, que sea más del doble, del triple o del cuádruplo), procederá realizar un

ajuste de la sanción para asegurar la proporcionalidad reclamada por la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015.

En este sentido, interesa subrayar igualmente que la proporcionalidad no exige que la sanción sea inferior al intervalo estimado del beneficio ilícito y daño potenciales que se usa como referencia, que se limita a actuar de criterio modulador. Cuando una conducta anticompetitiva tenga una duración reducida acreditada, la proporción que supone la sanción respecto del beneficio ilícito será necesariamente más alta que cuando las conductas ilícitas tengan una larga duración, y este trato desigual es precisamente lo que garantizará la proporcionalidad de las sanciones de las infracciones más graves y prolongadas, especialmente las cometidas por empresas multiproducto.

8.5. Importe final de las multas

En la tabla siguiente se muestran el volumen de negocios total de las empresas incoadas en 2014; el tipo sancionador adecuado a la conducta ilícita de cada empresa, dentro del arco sancionador indicado en el artículo 63.1 de la LDC, que se ha fijado teniendo en cuenta las consideraciones contenidas en este Fundamento de Derecho; y la sanción monetaria que resulta de aplicar el tipo sancionador al volumen de negocios total en el año anterior a la sanción.

➤ Audi-VW Zona Andalucía

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
AVISA -AUTOMOV. Y VEHICULOS INDUSTRIALES	34.814.000	1,90%	661.466
ATALAYA MOTOR S.A.	16.392.000	0,85%	139.332
BAHIAMOVIL S.L.	17.717.280	1,80%	318.911
CENTROWAGEN SL	26.560.000	0,70%	185.920
DELGADO LIZCANO S.L.	7.271.270	0,80%	58.170
ESPAWAGEN S.A.	21.636.410	1,20%	259.637
GILAUTO S.A.U.	15.238.229	0,85%	129.525
IMSA -INNOVACIONES MEDITERRANEO, SA ¹⁸⁵	11.943.000	0,85%	101.516
MÁLAGA WAGEN S.A.	28.230.164	1,85%	522.258
NUCESA S.A.	21.600.439	0,85%	183.604
RIOMOVIL AUTOMOCION, S.L.	10.929.040	1,60%	174.865
SAFAMOTOR, S.A. ¹⁸⁶	46.737.275	1,80%	841.271
SANTANO AUTOMOCION S.A.	15.685.797	0,65%	101.958

¹⁸⁵ El cálculo de la multa para SAFAMOTOR, IMSA y TIMSA se ha realizado conforme a lo anticipado supra en Fundamento de Derecho 7.2.

¹⁸⁶ Vid comentario anterior.

SEVILLA WAGEN S.A.	59.401.596	2,60%	1.544.441
SOLERA MOTOR S.A.	24.432.000	1,75%	427.560
TIMSA S.A. ¹⁸⁷	20.392.000	1,60%	326.272
TRESA AUTOMOCION, S.A.U.	13.992.989	1,20%	167.916
UTREWAL S.A.	8.346.000	1,10%	91.806

➤ **Audi-VW Zona Asturias**

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
ASTUR WAGEN, S.A.	27.013.951	1,35%	364.688
TARTIERE AUTO S.A.	32.728.000	1,35%	441.828

➤ **Audi-VW Zona Cataluña**

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
AUCO VALLES S.L.	14.247.278	1,50%	219.651
AUDI RETAIL BCN, S.A.U	56.264.102	2,40%	1.350.338
CARHAUS, S.L.	23.223.000	1,50%	348.345
MERKAMOTOR TORTOSA S.A.	11.350.000	1,30%	147.550
MOGAUTO, S.A.	57.680.681	2,20%	1.268.975
MOTORSOL IMPORT S.L.	44.770.480	2,00%	895.410
MOTORSOL S.A	33.461.932	2,20%	736.163
RIO IMPORT S.A.	31.080.929	1,50%	466.214
SARSA VALLES S.A.	60.287.343	2,10%	1.266.034
SERVISIMO S.L.	18.634.000	1,30%	242.242
SUPERWAGEN S.A.	45.165.677	2,10%	948.479
VOLKSWAGEN BCN, S.A.U.	56.249.876	2,80%	1.574.997

➤ **Audi-VW Zona Madrid**

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
A. BAIGORRI S.A.	5.562.366	1,85%	102.904
ALDAUTO CAR S.A.	13.252.729	1,35%	178.912
ALDAUTO MOTOR S.A.	21.559.126	1,35%	291.048
ARDASA 2000 S.A.	27.894.386	2,00%	557.888
AUDI RETAIL MADRID S.A.	91.465.922	2,70%	2.469.580

¹⁸⁷ Ver comentario anterior.

F. TOME S.A.	102.635.825	2,80%	2.873.803
FERPER, S.L.U.	21.872.906	1,60%	349.966
HERBAN MOTOR S.A.	451.000	1,60%	7.216
JARMAUTO S.A.	76.495.300	2,40%	1.835.887
M. CONDE PREMIUM, S.L.	30.940.045	2,10%	649.741
M. CONDE, S.A.	18.772.437	1,90%	356.676
MAVILSA AUTOMOVILES, S.A.	14.823.150	1,60%	237.170
MOTOR GOMEZ PREMIUM SL.	13.235.776	1,10%	145.594
MOTOR GOMEZ VILLALBA S.A.	29.706.600	1,60%	475.306
MOTOR MIRASIERRA S.A.	1.978.000	1,60%	31.648
MOTORSAN S.L.	16.681.050	1,80%	300.259
NOVOMOTOR, S.A.	17.087.004	1,80%	307.566
RODEALER, S.L.	16.107.818	1,50%	241.617
SEALCO MOTOR S.A.	47.767.309	2,10%	1.003.113
VOLKSWAGEN MADRID S.A.	87.594.871	2,85%	2.496.454

➤ **Audi-VW Zona Norte**

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
ALLUITZ MOTOR S.A.	944.800	0,60%	5.669
ALZAGA MOTOR S.A.	14.216.000	1,80%	255.888
AUTO IRACHE S.A.	2.328.000	0,65%	15.132
AUTOWAG S.L.	7.556.000	1,10%	83.116
AUTOWAG TOLOSA, S.A.	6.178.000	0,80%	49.424
C. INDUSTRIAL DE AUTOM. Y RECAMBIO, S.A.	24.798.000	1,80%	446.364
GARAJE YAS S.A.	2.224.000	0,85%	18.904
HERCOS PARAYAS S.A.	25.587.087	1,85%	473.361
IRUÑAMOVIL, S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL	11.678.657	1,60%	186.859
LEIOA WAGEN S.A.	54.260.427	2,60%	1.410.771
MENAI S.L.	18.964.000	1,90%	360.316
PARTE AUTOMOVILES S.L.	14.676.970	1,10%	161.447
RIOJA MOTOR S.A.	23.977.891	1,10%	263.757
SAGAMOVIL S.A.U.	21.270.720	1,80%	382.873
SORIA MOTOR S.A.	3.163.900	0,65%	20.565
TALLERES MECANICOS DE GUERNICA S.A.	1.687.000	0,85%	14.340
UDALAITZ S.L.	1.398.000	0,60%	8.388
VASCONGADA DE AUTOMOVILES S.L.(VASA)	26.119.000	1,80%	470.142

➤ **Audi-VW Valencia/Castellón**

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total</i>	<i>Tipo sancionador</i>	<i>Multa (en €)</i>
----------------	--------------------------------------	-----------------------------	---------------------

	(VT, en €) en 2014	(%)	
ALZIRA IMPORT, S.L.	10.497.188	0,60%	62.983
GANDIA MOTORS, S.A.	13.597.000	0,60%	81.582
MARZA, S.L.	25.139.251	1,00%	251.393
TALLERES XATIVA S.A.	14.639.790	0,80%	117.118
AUTO-REAL S.A.	6.067.120	0,30%	18.201
LEVANTE WAGEN S.A.	66.107.426	2,10%	1.388.256
VASAUTO	10.842.791	0,60%	65.057
VOLCENTER VALENCIA, S.L.	24.209.676	1,00%	242.097

➤ **SEAT Zona Madrid**

Empresa	Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014	Tipo sancionador (%)	Multa (en €)
ANCRI, S.A.	16.929.159	1,55%	262.402
AUTOS JUANJO, S.L.	7.396.388	0,85%	62.869
AUTOTRECA, S.A.	9.411.247	0,95%	89.407
CONDE MOTOR, S.A.	10.691.964	1,05%	112.266
EQUIPOS MECANICOS DE AUTOMOCION, S.L.	6.881.929	1,05%	72.260
GIL AUTOMOCION DEL HENARES, S.L.	13.585.037	1,35%	183.398
GRAN CENTRO GETAFE, S.L.	10.413.666	0,95%	98.930
HERGO MOTOR, S.L.	11.417.489	1,05%	119.884
MOTOR ALCOBENDAS, S.L.	3.000.324	0,75%	22.502
MOTOR DYE S.A.	9.472.305	0,85%	80.515
NOBLEJAS MOTOR S.A.	11.847.786	1,35%	159.945
NOVOMOTOR ROMACAR S.A.	5.312.441	1,55%	82.343
SAGREDO MOTOR S.L.	10.336.112	1,15%	118.865
SEALCO S.A.	27.125.342	1,32%	357.854
SEAT MOTOR ESPAÑA S.A.U. [SME]	122.880.096	0,55%	670.466
SURMOCION S.A.	18.379.730	1,55%	284.886

8.6. Multa de las empresas (ANT y HORWATH) y asociaciones (ANCOSAT y ACEVAS) facilitadoras

Por lo que se refiere a ANT, HORWATH, ANCOSAT y ACEVAS, la consideración de su papel determinante, no como meros asistentes o colaboradores pasivos del cártel, sino como auténticos facilitadores activos e instrumento clave del intercambio de información, induciendo y proponiendo medidas de estabilización (es decir, de seguimiento) a sabiendas de su ilicitud, conduce a agravar su multa respecto de la determinada para los concesionarios.

Respecto de ANT y HORWATH tratándose de empresas con forma societaria y facturación, su multa debe imponerse sobre la base de un % sobre su facturación total en 2014. Dadas las particularidades de su intervención activa y papel fundamental para la consecución y estabilidad del cártel, se considera adecuada (disuasoria a la par que proporcionada) un sanción del 2% de su volumen de negocios total en 2014.

<i>Empresa</i>	<i>Volumen de negocios total (VT, en €) en 2014</i>	<i>Tipo sancionador (%)</i>	<i>Multa (en €)</i>
A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L.	580.586	2 %	11.612
HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P.	1.823.756	2 %	36.475

En el caso de ANCOSAT y ACEVAS, su condición de asociaciones justifica en opinión de esta Sala de Competencia del Consejo, un tratamiento diferenciado de las mismas respecto del resto de incoadas.

Esta Sala de Competencia ha considerado que, en un expediente de las características del presente, la multa a ANCOSAT y ACEVAS no puede calcularse sobre su volumen de facturación de sus miembros, pues ello conduciría a tomar en consideración, al menos parcialmente, dos veces unas mismas facturaciones para la imposición de la multa a la asociación.

Siguiendo precedentes recientes de esta Sala¹⁸⁸, cabe fijar el importe de tal multa para ANCOSAT en 15.000 € y para ACEVAS en 15.000 €.

Finalmente, teniendo en cuenta el importe de la sanción impuesta a ACEVAS, se hace innecesario un pronunciamiento expreso sobre la aplicación más beneficiosa a la asociación de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

NOVENO.- APLICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 65 Y 66 DE LA LDC

El 4 de junio de 2013, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 65.1 a) de la LDC y el art. 47.1 RDC, la DI concedió a SEAT, S.A., en beneficio de la citada empresa, así como en nombre de todas sus filiales directas o indirectas y de las entidades que conforman el grupo al que SEAT pertenece, una exención condicional, por ser la primera empresa en aportar elementos de prueba que permitían al órgano instructor ordenar el desarrollo de una inspección en relación con determinadas prácticas colusorias entre los concesionarios de las marcas

¹⁸⁸ RCNMC de 22 de septiembre de 2014 (S/0428/12 Palés), 6 de noviembre de 2014 (S/0430/12 Recogida de papel), 8 de enero de 2015 (S/0429/12 Residuos) y 26 de febrero de 2015 (S/0425/12 Industrias Lácteas 2) y 5 de marzo de 2015 (S/0489/13 CONCESIONARIOS OPEL).

VW, Audi y SEAT en el territorio español descritas en la solicitud de exención formulada por la misma.

A juicio de esta Sala de Competencia, SEAT, S.A. cumple los requisitos del artículo 65.1.a) LDC. Ha sido la primera en aportar elementos de prueba que han permitido ordenar inspecciones en relación con los cárteles descritos. La profusa información ofrecida por dicha empresa en su solicitud de exención se ha visto además corroborada por las pruebas documentales recabadas en dichas inspecciones y la información proporcionada a requerimiento de la DC. Con carácter adicional, esta Sala considera que SEAT, S.A. ha dado debido cumplimiento a los requisitos previstos en el artículo 65.2 de la LDC.

Frente a lo señalado por algunas de las incoadas, que cuestionan la aplicación del programa de Clemencia, al sostener que el elemento vertical presente en las conductas analizadas impide calificarlas como cártel, ya se ha señalado *supra* en el Fundamento Cuarto que esta Sala de Competencia coincide con la valoración realizada por la DC en la PR en cuanto a que la participación de SEAT y VGRS en las conductas analizadas no permite eliminar la naturaleza horizontal de la infracción, que cumple con todos los elementos que permiten calificarla como cártel conforme a lo establecido en la disposición adicional cuarta 2 de la LDC.

Por todo ello, esta Sala, de acuerdo con la propuesta de la DC, considera que debe eximirse a SEAT, S.A., así como a todas sus filiales directas o indirectas y las entidades que conforman el grupo al que SEAT pertenece, del pago de la sanción que les correspondería de acuerdo con lo expuesto en los Fundamentos de Derecho Sexto y Séptimo.

En su virtud, visto los artículos citados y los demás de general aplicación, la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

HA RESUELTO

PRIMERO.- Declarar que en el presente expediente se ha acreditado una infracción del 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, en los términos expuestos en el Fundamento de Derecho Sexto de esta Resolución.

SEGUNDO.- De acuerdo con la responsabilidad atribuida en el Fundamento de Derecho Séptimo, declarar responsables de las citadas infracciones a las siguientes empresas:

1. ACEVAS, por su participación en los cárteles de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013; de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013 y de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
2. ANCOSAT, por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde noviembre de 2012 hasta junio de 2013.
3. A.N.T. SERVICIALIDAD, S.L., por su participación en los cárteles de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013; de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013; de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta septiembre de 2011; de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013 y en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde noviembre de 2012 hasta junio de 2013.
4. HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P. por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde marzo de 2008 hasta julio de 2012.
5. SEAT, S.A. solidariamente, por la participación de los concesionarios propios de las marcas AUDI y VW, 100% filiales de VGRS, en los cárteles de la Zona Madrid –en concreto, AUDI RETAIL MADRID, S.A. y VOLKSWAGEN MADRID, S.A.- desde febrero de 2008 hasta marzo de 2013; de la Zona Cataluña –en concreto, AUDI RETAIL BARCELONA, S.A. y VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.- desde marzo de 2006 hasta marzo de 2013; de la Zona Andalucía – en concreto, MALAGA WAGEN, S.A. y SEVILLAWAEN, S.A.- desde diciembre de 2009 hasta abril de 2013; de la Zona Asturias –en concreto, ASTUR WAGEN, S.A.- desde septiembre de 2011 hasta abril de 2013; de la Zona Norte –en concreto, LEIOA WAGEN, S.A.- desde febrero de 2011 hasta abril de 2013; de la Zona Valencia y Castellón –en concreto, LEVANTE WAGEN, S.A.- desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012 y por la participación de SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A. en el cártel de los concesionarios de la marca SEAT en la Zona Madrid desde diciembre de 2012 hasta abril de 2013.
6. ASTUR WAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Asturias desde septiembre de 2011 hasta abril de 2013.

7. AUDI RETAIL BCN, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta julio de 2012.
8. AUDI RETAIL MADRID, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta marzo de 2013.
9. LEIOA WAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta abril de 2013.
10. LEVANTE WAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012.
11. MÁLAGA WAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta abril de 2013.
12. SEVILLA WAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta abril de 2013.
13. VOLKSWAGEN BCN, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta marzo de 2013.
14. VOLKSWAGEN MADRID, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta marzo de 2013.
15. SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U., por la participación de VALDERRIBAS MOTOR y CASTELLANA MOTOR en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde diciembre de 2012 hasta abril de 2013.
16. A.BAIGORRI, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Madrid desde abril de 2008 hasta diciembre de 2012.
17. ALDAUTO CAR, S.A. por su participación en el cártel de concesionarios AUDI de la Zona Madrid desde abril de 2008 hasta junio de 2013.
18. ALDAUTO MOTOR S.A. por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.

19. ALLUITZ MOTOR, S.L. por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Norte desde marzo de 2011 hasta junio de 2013.
20. ALZAGA MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
21. ALZIRA IMPORT, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.
22. ANCRI, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
23. ARDASA 2000, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
24. ATALAYA MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde septiembre de 2010 hasta julio de 2011.
25. AUCO VALLÉS, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
26. AUTO IRACHE, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta febrero de 2013.
27. AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta julio de 2012.
28. AUTOMOVILES BERMAR, S.A. por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Cataluña desde marzo de 2008 hasta julio de 2012.
29. AUTOS JUANJO, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
30. AUTO REAL, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.
31. AUTOTRECA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.

32. AUTOWAG DE TOLOSA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero a noviembre de 2011.
33. AUTOWAG, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
34. AUTOMOVILES Y VEHICULOS INDUSTRIALES, S.A. (AVISA), por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
35. BAHIA MOVIL, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
36. CARHAUS, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
37. CARLOS Y FERNANDO, S.A. (CARFESA), por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
38. CENTRAL IMPORT, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta diciembre de 2012.
39. CENTROWAGEN, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VWN de la Zona Andalucía desde febrero hasta junio de 2013.
40. CHUYVAL, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012.
41. COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMÓVILES Y RECAMBIOS, S.A. (CIARSA), por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio 2013.
42. COMERCIAL PEBEX, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta septiembre de 2012.
43. CONDE MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.

44. DELGADO LIZCANO, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero de 2010 hasta enero 2011.
45. EQUIPOS MECÁNICOS AUTOMOCIÓN, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
46. ESPAWAGEN, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero de 2010 hasta septiembre de 2011.
47. FERPER, S.L.U., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
48. F. TOMÉ, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
49. GANDIA MOTORS, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.
50. GARAJE YAS, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
51. GIL AUTOMOCIÓN DEL HENARES, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
52. GILAUTO, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Andalucía desde mayo a diciembre de 2010.
53. GRAN CENTRO GETAFE, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
54. HERBAN MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta octubre de 2012.
55. HERCOS PARAYAS, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
56. HERGO MOTOR, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.

57. IMSA, INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero a julio de 2010.
58. IRUÑA MOVIL, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW en la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
59. JARMAUTO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
60. M.CONDE PREMIUM, S.L. por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Madrid desde abril de 2008 hasta junio de 2013.
61. M.CONDE, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
62. MARZÁ, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.
63. MAVILSA AUTOMÓVILES, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Madrid desde abril de 2008 hasta junio de 2013.
64. MENAI, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
65. MERKAMOTOR TORTOSA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta septiembre de 2012.
66. MOGAUTO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
67. MOTOR ALCOBENDAS, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
68. MOTOR DYE, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
69. MOTOR GOMEZ PREMIUM, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.

70. MOTOR GOMEZ VILLALBA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
71. MOTOR MIRASIERRA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Madrid desde abril de 2008 hasta diciembre de 2012.
72. MOTOR VIC, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta octubre de 2012.
73. MOTORSAN, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
74. MOTORSOL, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
75. MOTORSOL IMPORT, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta julio de 2012.
76. NOBLEJAS MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
77. NOVOMOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas VW y AUDI de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
78. NOVOMOTOR ROMACAR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
79. NUCESA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde mayo a octubre de 2010.
80. PARTE AUTOMOVILES, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
81. POZUELO MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde febrero hasta junio de 2013.
82. RIO IMPORT, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.

83. RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
84. RIOJA MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
85. RODEALER, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
86. SAFAMOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero de 2010 hasta junio de 2013.
87. SAGAMOVIL, S.A.U., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
88. SAGREDO MOTOR, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta a junio de 2013.
89. SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero hasta junio de 2013.
90. SARSA VALLES, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
91. SEALCO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
92. SEALCO MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
93. SERVISIMO, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
94. SOLERA MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
95. SORIA MOTOR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero a septiembre de 2011.

96. SUPERWAGEN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Cataluña desde marzo de 2006 hasta junio de 2013.
97. SURMOCIÓN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca SEAT de la Zona Madrid desde enero hasta junio de 2013.
98. TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.
99. TALLERES XÁTIVA, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde octubre de 2011 hasta febrero de 2012.
100. TARTIERE AUTO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Asturias desde septiembre de 2011 a abril de 2013.
101. TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A. (TIMSA), por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2011.
102. TOLEAUTO, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Madrid desde febrero de 2008 hasta junio de 2013.
103. TRESA AUTOMOCIÓN, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero de 2010 hasta septiembre de 2011.
104. UDALAITZ, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca AUDI de la Zona Norte desde marzo de 2011 hasta junio de 2013.
105. UTREWAL, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013.
106. VALENCIANA DE SERVICIOS DE AUTOMÓVILES, S.A. (VASAUTO), por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.
107. VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L. (VASA), por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Norte desde febrero de 2011 hasta junio de 2013.

108. VAT-SUR, S.A., por su participación en el cártel de concesionarios de las marcas AUDI y VW de la Zona Andalucía desde febrero a julio de 2010.
109. VOLCENTER VALENCIA, S.L., por su participación en el cártel de concesionarios de la marca VW de la Zona Valencia y Castellón desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012.

TERCERO.- Imponer a las autoras responsables de las conductas infractoras las siguientes multas:

1. ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS ESPAÑOLES DE VOLKSWAGEN, AUDI Y SKODA (ACEVAS): **15.000 euros**
2. ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT): **15.000 euros**
3. A.N.T. SERVICALIDAD, S.L.: **11.612 euros**
4. HORWATH AUDITORES ESPAÑA, S.L.P.: **36.475 euros**
5. ASTUR WAGEN, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **364.688 euros**
6. AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U. y solidariamente SEAT, S.A.: **1.350.338 euros**
7. AUDI RETAIL MADRID, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **2.469.580 euros**
8. LEIOA WAGEN, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **1.410.771 euros**
9. LEVANTE WAGEN, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **1.388.256 euros**
10. MÁLAGA WAGEN, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **522.258 euros**
11. SEVILLA WAGEN, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **1.544.441 euros**
12. VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U. y solidariamente SEAT, S.A.: **1.574.997 euros**
13. VOLKSWAGEN MADRID, S.A. y solidariamente SEAT, S.A.: **2.496.454 euros**
14. SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A.U. y solidariamente SEAT, S.A.: **670.466 euros**
15. A.BAIGORRI, S.A.: **102.904 euros**
16. ALDAUTO CAR, S.A.: **178.912 euros**
17. ALDAUTO MOTOR S.A.: **291.048 euros**
18. ALLUITZ MOTOR, S.L.: **5.669 euros**
19. ALZAGA MOTOR, S.A.: **255.888 euros**
20. ALZIRA IMPORT, S.L.: **62.983 euros**
21. ANCRI, S.A.: **262.402 euros**
22. ARDASA 2000, S.A.: **557.888 euros**
23. ATALAYA MOTOR, S.A.: **139.332 euros**
24. AUCO VALLÉS, S.L.: **219.651 euros**
25. AUTOTRECA, S.A.: **89.407 euros**
26. AUTO IRACHE, S.A.: **15.132 euros**
27. AUTOS JUANJO, S.L.: **62.869 euros**

- 28. AUTO REAL, S.A.: **18.201 euros**
- 29. AUTOWAG, S.L.: **83.116 euros**
- 30. AUTOWAG DE TOLOSA, S.A.: **49.424 euros**
- 31. AUTOMOVILES Y VEHICULOS INDUSTRIALES, S.A.: **661.466 euros**
- 32. BAHIA MOVIL, S.L.: **318.911 euros**
- 33. CARHAUS, S.L.: **348.345 euros**
- 34. CENTROWAGEN, S.L.: **185.920 euros**
- 35. COMERCIAL INDUSTRIAL DE AUTOMÓVILES Y RECAMBIOS, S.A.:
446.364 euros
- 36. COMERCIAL PEBEX, S.A.
- 37. CONDE MOTOR, S.A.: **112.266 euros**
- 38. DELGADO LIZCANO, S.L.: **58.170 euros**
- 39. EQUIPOS MECÁNICOS AUTOMOCIÓN, S.L.: **72.260 euros**
- 40. ESPAWAGEN, S.A.U.: **259.637 euros**
- 41. F.TOMÉ, S.A.: **2.873.803 euros**
- 42. FERPER, S.L.U.: **349.966 euros**
- 43. GANDIA MOTORS, S.A.: **81.582 euros**
- 44. GARAJE YAS, S.A.: **18.904 euros**
- 45. GILAUTO, S.A.U.: **129.525 euros**
- 46. GIL AUTOMOCIÓN DE HENARES, S.L.: **183.398 euros**
- 47. GRAN CENTRO GETAFE, S.L.: **98.930 euros**
- 48. HERBAN MOTOR, S.A.: **7.216 euros**
- 49. HERCOS PARAYAS, S.A.: **473.361 euros**
- 50. HERGO MOTOR, S.L.: **119.884 euros**
- 51. IMSA, INNOVACIONES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.: **101.516 euros**
- 52. IRUÑA MOVIL, S.A.U.: **186.859 euros**
- 53. JARMAUTO, S.A.: **1.835.887 euros**
- 54. MARZÁ, S.L.: **251.393 euros**
- 55. MAVILSA AUTOMÓVILES, S.A.: **237.170 euros**
- 56. M.CONDE, S.A.: **356.676 euros**
- 57. M.CONDE PREMIUM, S.L.: **649.741 euros**
- 58. MENAI, S.L.: **360.316 euros**
- 59. MERKAMOTOR TORTOSA, S.A.: **147.550 euros**
- 60. MOGAUTO, S.A.: **1.268.975 euros**
- 61. MOTOR ALCOBENDAS, S.L.: **22.502 euros**
- 62. MOTOR DYE, S.A.: **80.515 euros**
- 63. MOTOR GOMEZ VILLALBA, S.A.: **475.306 euros**
- 64. MOTOR GOMEZ PREMIUM, S.L.: **145.594 euros**
- 65. MOTOR MIRASIERRA, S.A.: **31.648 euros**
- 66. MOTORSAN, S.L.: **300.259 euros**
- 67. MOTORSOL IMPORT, S.L.: **895.410 euros**
- 68. MOTORSOL, S.A.: **736.163 euros**
- 69. NOBLEJAS MOTOR, S.A.: **159.945 euros**
- 70. NOVOMOTOR, S.A.: **307.566 euros**

- 71. NOVOMOTOR ROMACAR, S.A.: **82.343 euros**
- 72. NUCESA, S.A.: **183.604 euros**
- 73. PARTE AUTOMOVILES, S.L.: **161.447 euros**
- 74. RIO IMPORT, S.A.: **466.214 euros**
- 75. RIOMOVIL AUTOMOCIÓN, S.L.: **174.865 euros**
- 76. RIOJA MOTOR, S.A.: **263.757 euros**
- 77. RODEALER, S.L.: **241.617 euros**
- 78. SAFAMOTOR, S.A.: **841.271 euros**
- 79. SAGAMOVIL, S.A.U.: **382.873 euros**
- 80. SAGREDO MOTOR, S.L.: **118.865 euros**
- 81. SANTANO AUTOMOCIÓN, S.A.: **101.958 euros**
- 82. SARSA VALLES, S.A.: **1.266.034 euros**
- 83. SEALCO, S.A.: **357.854 euros**
- 84. SEALCO MOTOR, S.A.: **1.003.113 euros**
- 85. SERVISIMO, S.L.: **242.242 euros**
- 86. SOLERA MOTOR, S.A.: **427.560 euros**
- 87. SORIA MOTOR, S.A.: **20.565 euros**
- 88. SUPERWAGEN, S.A.: **948.479 euros**
- 89. SURMOCIÓN, S.A.: **284.886 euros**
- 90. TALLERES MECÁNICOS DE GUERNICA, S.A.: **14.340 euros**
- 91. TALLERES XÁTIVA, S.A.: **117.118 euros**
- 92. TARTIERE AUTO, S.A.: **441.828 euros**
- 93. TÉCNICAS INDUSTRIALES DEL MOTOR, S.A. (TIMSA): **326.272 euros**
- 94. TRESA AUTOMOCIÓN, S.A.: **167.916 euros**
- 95. UDALAITZ, S.L.: **8.388 euros**
- 96. UTREWAL, S.A.: **91.806 euros**
- 97. VALENCIANA DE SERVICIOS Y AUTOMÓVILES, S.A. (VASAUTO): **65.057 euros**
- 98. VASCONGADA DE AUTOMOVILES, S.L.: **470.142 euros**
- 99. VOLCENTER VALENCIA, S.L.: **242.097 euros**

CUARTO.- Declarar que, SEAT, S.A. incluyendo a sus filiales VOLKSWAGEN GROUP RETAIL SPAIN, S.L., ASTUR WAGEN, S.A., AUDI RETAIL BARCELONA, S.A.U., AUDI RETAIL MADRID, S.A., LEIOA WAGEN, S.A., LEVANTE WAGEN, S.A., MÁLAGA WAGEN, S.A., SEVILLA WAGEN, S.A., VOLKSWAGEN BARCELONA, S.A.U., VOLKSWAGEN MADRID, S.A. y SEAT MOTOR ESPAÑA, S.A., reúne los requisitos previstos en el artículo 65 de la LDC y, en consecuencia, eximirles del pago de la multa que le corresponde por su participación en la conducta infractora.

QUINTO.- Que se proceda al archivo de las actuaciones seguidas contra VALLADOLID WAGEN, S.A., W.TECHNIK VALLES, S.L., LINARES GARRIDO

AUTOS, S.L. y TALLERES PONCIANO SERPAS, S.L., por no haber quedado acreditada la comisión de infracción por dichas empresas, en los términos expuestos en los Fundamentos Cuarto y Sexto.

SEXTO.- Instar a la Dirección de Competencia de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para que proceda a la averiguación y, en su caso, a la incoación y practica de actuaciones de instrucción que permitan determinar la posible responsabilidad por sucesión empresarial, respecto de la conducta de las mercantiles AUTOMOCIÓN MARVI, S.A.U., AUTOMÓVILES BERMAR, S.A., CARLOS Y FERNANDO, S.A., CENTRAL IMPORT, S.L., CHUYVAL, S.L., COMERCIAL PEBEX, S.A., POZUELO MOTOR, S.A., MOTOR VIC, S.A., TOLEAUTO, S.A. y VAT-SUR, S.A.

SÉPTIMO.- Instar asimismo a la Dirección de Competencia para que vigile y cuide del cumplimiento íntegro de esta Resolución.

OCTAVO.- Resolver sobre la confidencialidad relativa a la documentación aportada por las empresas de conformidad con lo señalado en el Fundamento de Derecho Quinto.

NOVENO.- Ordenar a la ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS ESPAÑOLES DE VOLKSWAGEN, AUDI Y SKODA (ACEVAS) y a la ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONCESIONARIOS SEAT (ANCOSAT) que procedan a dar la máxima difusión a la presente Resolución entre sus concesionarios asociados, para su conocimiento.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo en la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.