

RESOLUCIÓN

Expte. S/DC/0564/15, VOLKSWAGEN SERVICIO OFICIAL

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D. Josep María Guinart Solà

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

Secretario

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 29 de septiembre de 2016

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), con la composición expresada al margen, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente S/DC/0564/15, VOLKSWAGEN SERVICIO OFICIAL, tramitado ante la denuncia formulada por parte de AUTOMÓVILES DIMARÁN, S.A. (DIMARÁN) contra VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A. (VAESA), en base a una supuesta infracción de los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 29 de julio de 2015 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) una denuncia (folios 1 a 45), presentada por AUTOMÓVILES DIMARÁN, S.A. (DIMARÁN) contra VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A. (VAESA), por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en la retirada unilateral por parte de VAESA de la concesión a

- DIMARÁN para la venta de vehículos nuevos, dificultando la continuidad de sus ventas de vehículos marca Volkswagen y Audi, y en el trato discriminatorio sufrido por DIMARÁN por parte de VAESA en la prestación de servicios postventa (venta de recambios y taller de mecánica) a partir de junio de 2014.
2. Con fecha 1 de octubre de 2015, la Dirección de Competencia (DC) solicitó a VAESA información acerca de la configuración, cambios e incidencias registradas en los últimos cinco años en su red de concesionarios y servicios oficiales postventa. La respuesta a esta solicitud de información tuvo entrada en la CNMC el 22 de octubre de 2015 y fue completada posteriormente el 30 de octubre y el 4 de noviembre de 2015.
 3. Durante el mes de octubre de 2015 DIMARÁN presentó a la CNMC información adicional relacionada con el bloqueo de una aplicación de gestión de vehículos nuevos, sus dificultades para entregar vehículos a clientes finales, y problemas con *VW Finance* (información presentada los días 13, 15 y 23 de octubre de 2015 respectivamente).
 4. El 3 de noviembre de 2015 DIMARÁN aportó a la CNMC escritos con quejas de otros dos servicios oficiales postventa de VAESA situados fuera de Cataluña, en particular en las provincias de León y Madrid.
 5. Con objeto de determinar si las conductas denunciadas por DIMARÁN se han podido producir en más de una Comunidad Autónoma, el 10 de diciembre de 2015 la DC realizó una solicitud de información a trece empresas pertenecientes a la red oficial de postventa de VAESA situadas en diferentes provincias, con respecto a su relación comercial con VAESA y a las posibles incidencias que hubieran podido existir en la misma. Las respuestas a este requerimiento de información tuvieron entrada en la CNMC entre el 21 de diciembre de 2015 y el 12 de enero de 2016.
 6. El 18 de enero de 2016 la DC solicitó a VAESA información relacionada con la fijación y cumplimiento de objetivos de sus servicios oficiales postventa. La respuesta de VAESA entró en la CNMC el 29 de enero de 2016.
 7. De cara a completar la información en relación con la fijación y cumplimiento de objetivos de sus servicios oficiales postventa, la DC envió un nuevo requerimiento de información a VAESA el 18 de febrero de 2016. La contestación de VAESA a dicha solicitud tuvo entrada en la CNMC el 7 de marzo de 2016.
 8. Con fecha 4 de abril de 2016, la DC elevó su Informe y Propuesta de Resolución al Consejo de la CNMC.
 9. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión de 29 de septiembre de 2016.
 10. Las partes interesadas en este expediente son:

- VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A. (VAESA)
- AUTOMÓVILES DIMARÁN, S.A. (DIMARÁN)

HECHOS ACREDITADOS

La denuncia objeto de este expediente ha sido valorada por esta Sala del Consejo de la CNMC partiendo de los hechos acreditados por la DC en su propuesta de archivo y la documentación recabada en el expediente.

1. LAS PARTES

1.1. VAESA (VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.):

VAESA es una sociedad constituida en diciembre de 1992 y filial al 100% de SEAT, S.A., cuyo objeto social es la importación y comercialización de vehículos automóviles, partes, piezas de recambio y accesorios de las marcas Volkswagen, Audi, Škoda y Volkswagen Vehículos Comerciales, en Península y Baleares, así como cualesquiera otras actividades y operaciones complementarias relacionadas con la actividad principal, entre las que se incluyen la prestación de asistencia técnica y servicios.

VAESA, con domicilio social en El Prat de Llobregat (Barcelona) es filial al 100%, de forma indirecta, de Volkswagen A.G., matriz del grupo Volkswagen, que fabrica, entre otras, las marcas de turismos Volkswagen, Audi, Škoda y Seat.

1.2. DIMARÁN (AUTOMÓVILES DIMARÁN, S.A.):

DIMARÁN es una empresa ubicada en Barcelona y constituida el 28 de abril de 1995. Desde esa fecha hasta mediados de 2014, DIMARÁN ha sido concesionaria de VAESA, en áreas de la ciudad de Barcelona, de turismos de las marcas Volkswagen y Audi, tanto para actividades de venta de vehículos nuevos y de ocasión, como para los servicios postventa. Desde el 30 de junio de 2014, DIMARÁN únicamente mantiene la condición de servicio oficial de postventa (venta de recambios y taller de mecánica, chapa y pintura).

2. MERCADOS AFECTADOS

Teniendo en cuenta los precedentes existentes en el sector (entre ellos las resoluciones de 21 de noviembre de 2012, expte. S/0300/10 MAZDA; y de 12 de junio de 2014, expediente S/0457/13 GENERAL MOTORS), la DC en su propuesta de archivo delimita con carácter preliminar los siguientes mercados afectados, relacionados con la fabricación y comercialización de turismos nuevos, la distribución minorista de turismos y los servicios postventa de turismos.

2.1. Mercado de fabricación y comercialización de turismos nuevos

Respecto al mercado de fabricación y comercialización de turismos nuevos, los precedentes citados han considerado que en este mercado quedan incluidos todos los fabricantes de automóviles de turismo, dejando abierta la posibilidad de delimitar mercados diferenciados según la gama del turismo.

A estos efectos, desde el punto de vista de la sustituibilidad por el lado de la demanda, los potenciales interesados en la compra de un turismo no suelen tener preferencias significativamente diferentes según la marca del mismo.

Dichos precedentes también establecen que este mercado abarca el Espacio Económico Europeo (EEE), teniendo en cuenta que los principales fabricantes cubren todo el EEE desde sus fábricas situadas en un número reducido de países del EEE.

Según datos publicados por Instituto de Estudios de Automoción, las marcas Volkswagen, Audi, Škoda y Seat representaron el 8,5%, 4,3%, 2,2% y 7,5% respectivamente del total de las matriculaciones de turismos en España en el año 2015, lo que supone una cuota conjunta del 22,5%. Si bien no se dispone actualmente de estos datos para el EEE, previsiblemente los mismos no serán muy superiores y el grupo Volkswagen no supera una cuota del 30%.

2.2. Mercado de distribución minorista de turismos nuevos

El mercado de distribución minorista de turismos nuevos estaría verticalmente relacionado con el anterior y tampoco se segmentaría por marca, por los mismos motivos que se han tenido en cuenta para el ámbito de la fabricación. De hecho, la existencia de concesionarios multimarca refuerza el criterio de la no segmentación por marca.

De acuerdo con los precedentes anteriormente citados, el ámbito geográfico relevante del mercado de distribución minorista de turismos nuevos, donde DIMARÁN actuaba como oferente, es regional, y previsiblemente las cuotas de mercado de los concesionarios del Grupo Volkswagen están por debajo del 30% en los distintos ámbitos geográficos relevantes dentro de España, teniendo en cuenta su peso en las matriculaciones en España.

2.3. Mercados de servicios postventa

En cuanto a los mercados de servicios de reparación y mantenimiento y suministros de piezas de recambio (servicios postventa), conforme a los precedentes, deben ser delimitados según la marca, pues desde el punto de vista de la demanda, el consumidor necesita ir a un taller preparado para reparar y mantener la concreta marca del turismo del que es propietario.

Asimismo, por cuestiones de acceso a la información técnica y a las piezas de recambio, hay escasa sustituibilidad por el lado de la oferta entre las diferentes marcas en el corto plazo.

A efectos de este expediente se podría considerar que el ámbito geográfico relevante de los servicios postventa es el mercado nacional. Si bien desde el punto de vista de la demanda el mercado geográfico de estos servicios sería regional (si no inferior), desde el punto de vista de la oferta, los principales proveedores organizan su red fundamentalmente a nivel nacional (distribución geográfica de estos servicios, organización de campañas informativas y publicitarias, etc.), por lo que podrían existir unas condiciones de competencia suficientemente homogéneas a nivel nacional. En todo caso, a los efectos del presente expediente, la DC entiende que no es necesario pronunciarse de forma definitiva sobre esta cuestión, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.

En estos mercados, los servicios oficiales de cada marca suelen tener cuotas superiores al 30% para servicios postventa de los vehículos de sus marcas. Los datos aportados por el grupo Volkswagen en España en su respuesta de 22 de octubre de 2015 a la solicitud de información de la DC así lo confirman en el presente caso.

3. HECHOS

En su denuncia de 29 de julio de 2015 DIMARÁN describe varias conductas de VAESA que considera susceptibles de sancionarse como posibles infracciones de los artículos 1 y 2 de la LDC y que ha sufrido tanto en su condición de distribuidor oficial (concesionario) de automóviles de turismo de VAESA como en su condición de taller o servicio oficial del mismo fabricante.

Entre las primeras DIMARÁN denuncia, en primer lugar, la resolución unilateral por parte de VAESA de su concesión para la venta de vehículos nuevos, anunciada en junio de 2012 y efectiva desde el 30 de junio de 2014. Desde entonces DIMARÁN denuncia prácticas de obstaculización por parte de VAESA para dificultar la continuidad de las ventas de los vehículos marca Volkswagen y Audi comprados por DIMARÁN a otros concesionarios, que incluyen también la retirada de rótulos y vehículos Volkswagen-Audi de sus establecimientos al resolverse la concesión.

En relación a la prestación por DIMARÁN de servicios postventa oficial para VAESA (venta de recambios y taller de mecánica chapa y pintura), DIMARÁN denuncia específicamente haber sufrido un trato discriminatorio por parte de VAESA desde junio de 2014, especialmente en la fijación de objetivos anuales de reparaciones, mantenimientos y recambios para cada servicio oficial, que realiza unilateralmente VAESA. También determinadas conductas relacionadas con la rescisión del contrato de concesión, como la retirada de rótulos o la desconexión a la red informática de VAESA habrían dificultado su actividad como servicio técnico de la marca.

3.1. Conductas relativas a la resolución del contrato de concesión:

(i) Resolución del contrato de concesión

DIMARÁN denuncia, en primer lugar, la resolución unilateral por parte de VAESA del contrato de concesión de DIMARÁN para la venta de vehículos nuevos de las marcas Audi y Volkswagen, que le fue comunicada en junio de 2012 y fue efectiva desde el 30 de junio de 2014. Según DIMARÁN, “VAESA excluyó de su concesión a DIMARÁN al configurarse un cártel de hecho con otros concesionarios.” DIMARÁN vincula el deterioro en sus relaciones comerciales con VAESA fundamentalmente al hecho de que esta mercantil se negó a formar parte del cártel constituido por muchos distribuidores de Volkswagen-Audi en España, y recientemente castigado por la CNMC, que establecía precios y condiciones de compraventa uniformes para los participantes (resolución de 28 de mayo de 2015, expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW). Asimismo, DIMARÁN considera que su resistencia a contratar la auditoría de cuentas con un determinado auditor propuesto por VAESA, pudo tensar más la situación. DIMARÁN señala además que en ningún momento VAESA ha planteado seriamente una indemnización a DIMARÁN por los perjuicios derivados de la cancelación de los contratos de concesión.

VAESA, por su parte, aduce que la resolución del contrato de DIMARÁN responde a una decisión interna derivada del impacto de la crisis económica y financiera en el sector del automóvil. Según la información recabada en el expediente en los últimos años VAESA ha reorganizado de forma sustancial su red de concesionarios para la venta de turismos nuevos en España, reduciendo significativamente el número de concesionarios en distintos ámbitos de toda España, lo que ha afectado a DIMARÁN y a otros operadores.

VAESA notificó a DIMARÁN por conducto notarial su intención de resolver el contrato de concesión de las marcas Audi y Volkswagen el 18 de junio de 2012, con efectos el 30 de junio de 2014.

(ii) Retirada de rótulos y vehículos Volkswagen-Audi de sus establecimientos

DIMARÁN también denuncia que al resolver de forma unilateral la concesión, con fecha 30 de junio de 2014, VAESA le reclamó la retirada de rótulos y distintivos de sus establecimientos. En palabras del denunciante: “DIMARÁN fue objeto de nuevos abusos de posición de dominio. Destacando el hecho de que recibió un correo electrónico en el que se le amenazaba de que se procedería a la retirada de los rótulos y vehículos Volkswagen-Audi de sus establecimientos, a pesar de seguir vigentes los contratos de servicios post-venta.”

Por otra parte, el 15 de octubre de 2015, DIMARÁN presentó a la CNMC actas notariales en las que figuran varias cartas de clientes de DIMARÁN, con fecha 18 de julio de 2014, exigiendo a VAESA que les entreguen los vehículos adquiridos al citado

concesionario con anterioridad. En ese momento, DIMARÁN ya no era concesionario de VAESA para las marcas Audi y Volkswagen, sino únicamente servicio oficial postventa de las referidas marcas.

En los modelos de contrato de concesión que ha aportado VAESA en el expediente de referencia se establece que cuando finaliza la relación contractual entre el fabricante y el concesionario, este deberá realizar sin dilación, y como máximo en un plazo de 14 días naturales desde la terminación de la relación contractual, una serie de trámites entre los que se encuentra retirar las señalizaciones y marcas específicas del proveedor.

VAESA señala en su respuesta al requerimiento de información de 1 de octubre de 2015 que tuvo que reclamar a DIMARÁN la devolución de los elementos de señalización correspondientes a la venta de vehículos nuevos en las diversas fechas hasta en ocho ocasiones entre marzo y diciembre de 2014 (20 de marzo, 3 de abril, 2 y 26 de junio, 1, 7 y 15 de julio y 22 de diciembre).

Según VAESA, DIMARÁN nunca se avino a colaborar con VAESA para retirar la señalización correspondiente a la actividad de venta de vehículos y no ha devuelto ninguno de esos elementos de señalización.

En relación a la retirada de vehículos Audi y Volkswagen de los establecimientos de DIMARÁN, en los modelos de contrato de concesión que ha aportado VAESA en el expediente de referencia se establece que al finalizar el mismo el concesionario se obliga a revender a VAESA el stock de vehículos nuevos del que disponga.

(iii) Obstaculización de la venta y distribución de vehículos adquiridos antes del 30 de junio de 2014 a sus clientes

Según DIMARÁN, VAESA ha obstaculizado sistemáticamente a DIMARÁN, dificultándole al máximo la continuidad en sus ventas de los vehículos Audi y Volkswagen, formalizadas a través de compras hechas a otros concesionarios.

3.2. Conductas relativas a la prestación de servicios de postventa.

Junto a conductas ya examinadas relacionadas con la rescisión del contrato de concesión, como la retirada de rótulos y de vehículos de sus establecimientos, el antiguo concesionario también denuncia otras conductas de VAESA que, según DIMARÁN habrían dificultado su actividad como servicio técnico de la marca, como la fijación de objetivos de reparaciones, mantenimientos y recambios o la desconexión a la red informática de VAESA tras la rescisión del contrato de concesión.

(i) Fijación de objetivos de reparaciones, mantenimientos y recambios

En su denuncia DIMARÁN manifiesta que, en la práctica, los objetivos de reparaciones, mantenimientos y recambios para cada servicio oficial en cada año natural son fijados unilateralmente por parte de VAESA. Según DIMARÁN esta variable es clave para conseguir cobrar el rúpel o incentivo establecido por VAESA a sus servicios oficiales, que en gran medida incide sobre la rentabilidad del negocio. DIMARÁN considera que en la práctica, con la fijación de estos objetivos, VAESA favorece a los servicios oficiales que son también concesionarios para la venta de vehículos nuevos, frente a los operadores que sólo tienen la condición de servicio oficial postventa.

En palabras de DIMARÁN: *“el distribuidor no tiene otra opción que firmar el objetivo impuesto por VAESA, quedando toda su suerte a merced de que las ventas al final del año sean iguales o superiores al objetivo fijado. Lo que en la práctica también constituye un claro comportamiento de competencia desleal, tipificado tanto en las normas comunitarias como en las españolas; dándose de ese modo origen a una todavía más fuerte dependencia económica del concesionario respecto al proveedor.”*

DIMARÁN aportó el 3 de noviembre de 2015 la queja de otro concesionario en la provincia de León, [.....], en relación a la fijación de sus objetivos como servicio oficial postventa por parte de VAESA. El 10 de diciembre de 2015, la DC remitió un requerimiento de información a [.....] que fue respondido el 21 de diciembre de 2015.

[.....], que actualmente es servicio oficial postventa Audi, Volkswagen turismos y vehículos comerciales y Škoda, considera que VAESA ha mantenido una posición discriminatoria en la fijación de los objetivos de recambio de 2015, favoreciendo al otro servicio oficial de VAESA en la provincia de León, que es además concesionario para la venta de vehículos nuevos.

(ii) Desconexión de la red informática

DIMARÁN también denuncia la desconexión de la red informática de VAESA tras la cancelación del contrato de concesión para la venta de vehículos nuevos Audi y Volkswagen. Según expresa en la denuncia: *“el mismo 30 de junio de 2014, cuando sin anuncio previo se procedió a la desconexión de la red informática que funcionaba con DIMARÁN; impidiéndose la comunicación para el suministro de vehículos, piezas de recambio para el taller y atención a los clientes de los servicios de postventa y reparación que, como ya se ha dicho, siguen funcionando por parte de DIMARÁN.”*

El 13 de octubre de 2015, DIMARÁN aportó a la CNMC un acta notarial de fecha 9 de julio de 2014 que refleja el bloqueo de la *aplicación SIM*, cuyo uso permitía gestionar los pedidos de vehículos nuevos.

En respuesta al requerimiento de información de la DC, que tuvo entrada en la CNMC el 22 de octubre de 2015, VAESA explica:

“Tras la resolución de los contratos de concesión para la venta de vehículos nuevos de las marcas Volkswagen y Audi que VAESA tenía suscritos con DIMARÁN se procedió, como es habitual en estos casos, a la cancelación del acceso de DIMARÁN y sus empleados a las herramientas informáticas de VAESA asociadas al negocio de venta de vehículos nuevos.

Desde la fecha de baja de DIMARÁN como concesionario de venta de vehículos nuevos el 30 de junio de 2014, únicamente nos consta que se haya producido una incidencia que haya afectado al servicio de comunicaciones de DIMARÁN con la red informática de VAESA. Esta incidencia tuvo lugar el 14 de abril de 2015 y quedó resuelta el pasado 17 de abril. Según la información de que dispone el departamento IT/Sistemas de VAESA, esta incidencia se pudo haber producido por problemas en la red de Telefónica. Este tipo de incidencias se encuentran dentro de la operativa normal de cualquier concesionario oficial o cualquier servicio oficial de postventa.

Adicionalmente, en ocasión de la respuesta al presente requerimiento, VAESA ha constatado que desde la fecha de finalización de sus contratos de concesión para la venta de vehículos nuevos Volkswagen y Audi, DIMARÁN no tiene acceso al sistema de reporting de VAESA conocido como Goldfinger. El programa Goldfinger es un sistema de reporting de datos acerca de la actividad de venta y postventa de los concesionarios y de los servicios oficiales de postventa. A VAESA no le consta ninguna reclamación por parte de DIMARÁN en relación con el acceso al programa Goldfinger.

Ello no obstante, VAESA está realizando internamente las gestiones oportunas para la reconexión de DIMARÁN en el aplicativo Goldfinger por lo que respecta a la información de postventa”.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Competencia para resolver.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 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 Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio”*.

Conforme a la información recabada por la DC las conductas de VAESA denunciadas por DIMARÁN han podido desplegar efectos no sólo en Cataluña (ámbito geográfico donde opera DIMARÁN), sino también en otras partes de España, dado que los posibles discriminaciones en la fijación de objetivos de reparaciones, mantenimientos y

recambios en cada año natural a los servicios oficiales que no son simultáneamente concesionarios, frente a los que sí lo son, podrían haberse sufrido por operadores y talleres domiciliados en otras Comunidades Autónomas. Asimismo la reorganización de la red de concesionarios para la venta de turismos nuevos de VAESA ha reducido el número de concesionarios en distintas partes de España.

Por tanto, al afectar los hechos denunciados a un ámbito supraautonómico, la CNMC resulta competente para examinar la, conforme a lo previsto en el artículo 1 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia.

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 propuesta del órgano instructor.

Corresponde a esta Sala en el presente expediente determinar si procede, conforme a la propuesta de la DC, el archivo de las actuaciones realizadas en relación con la posible existencia de infracciones de los artículos 1 y 2 de la LDC. Según el denunciante, VAESA habría realizado conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la LDC.

El artículo 49.1 de la LDC dispone que la DC incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la misma Ley. Sin embargo en el número 3 del citado artículo 49 se añade que el Consejo, a propuesta de la DC, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas, cuando considere que no hay indicios de infracción.

Por otro lado, el artículo 27.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, estipula que: *“1. Con el fin de que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actual CNMC] pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecidos en los artículos 44 y 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, la Dirección de Investigación [actual Dirección de Competencia] le dará traslado de la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo”*.

En su informe de 4 de abril de 2016 la DC propone a esta Sala la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones por cuanto considera que, en relación con las conductas investigadas, no existen indicios de que VAESA haya infringido los artículos 1 y 2 de la LDC.

La DC considera que, tras las investigaciones realizadas, no se dispone de indicios de que las conductas de VAESA respecto a sus servicios oficiales hayan dado lugar a una infracción de los artículos 1 o 2 de la LDC. Asimismo considera que en sus relaciones verticales con los concesionarios para la distribución de vehículos nuevos en España, VAESA estaría en principio cubierta por la exención prevista en el

Reglamento (UE) n° 330/2010, de la Comisión Europea, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.

Sin perjuicio de todo lo anterior, en su propuesta la DC examina cada una de las conductas específicas de VAESA denunciadas por DIMARÁN, descartando la existencia de indicios de una infracción de los artículos 1 o 2 de la LDC.

TERCERO.- Valoración de la Sala de Competencia

A la hora de valorar la denuncia, esta Sala, en línea con la DC, considera necesario diferenciar entre las conductas denunciadas relativas a la distribución vehículos de turismo de VAESA derivadas de la condición de DIMARÁN como distribuidor oficial de la marca de 2012 a 2014, de las relativas a su condición de taller oficial (servicio oficial) de VAESA.

Como afirma la DC el contrato de distribución de vehículos nuevos de una marca (contrato de concesión) es diferente del contrato para la prestación de servicios de mantenimiento, reparación y suministro de piezas de recambios originales (contrato de servicios postventa). Asimismo, como se ha analizado anteriormente, los mercados afectados por cada una de estas conductas serían también diferentes y la cuota de mercado en cada uno de ellos de VAESA implica la necesidad de una evaluación jurídica específica dada la diferente aplicación del Reglamento (UE) n° 330/2010, de la Comisión Europea, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.

3.1 Conductas relativas a la resolución del contrato de concesión:

Respecto al primer bloque de conductas de VAESA denunciadas, relativas a las relaciones entre VAESA y DIMARÁN en su condición de concesionario, esta Sala no aprecia la existencia de indicios de infracción de los artículos 1 y 2 LDC.

Como afirma la DC en relación a una supuesta infracción del artículo 1 de la LDC, debe evaluarse la relación existente entre VAESA y DIMARÁN como un acuerdo vertical que regulaba la actividad de DIMARÁN como concesionario de VAESA.

De cara a la aplicación del artículo 1 de la LDC a este acuerdo vertical y a los acuerdos similares de VAESA con otros concesionarios, la DC señala que la cuota de mercado del grupo VOLKSWAGEN en la fabricación y comercialización de turismos nuevos en el EEE y España es inferior al 30%. Por ello, en sus relaciones verticales con los concesionarios para la distribución de vehículos nuevos en España, VAESA estaría en principio cubierta por la exención prevista en el Reglamento (UE) n° 330/2010, , que sería aplicable en este caso conforme a lo previsto en el artículo 1.4 de la LDC.

En lo que respecta al artículo 2 de la LDC, la cuota del grupo VOLKSWAGEN en la fabricación y comercialización de turismos nuevos en el EEE y España permite

descartar la existencia de una posición de dominio en este mercado por lo que, no existiendo dicha posición de dominio, la prohibición de abuso contenida en este artículo no sería de aplicación a la conducta de VAESA en relación a DIMARÁN.

Sin perjuicio de todo lo anterior, la DC examina en su propuesta de archivo cada una de las conductas específicas de VAESA denunciadas por DIMARÁN en relación a la rescisión del contrato de concesión, descartando la existencia de indicios de una infracción de los artículos 1 o 2 de la LDC aún en el caso de que la posición en el mercado de VAESA no fuera inferior a 30%. Como se examina a continuación esta Sala coincide con el planteamiento de la DC.

(a) Resolución del contrato de concesión

En relación con la decisión de VAESA de resolver los contratos de concesión a DIMARÁN y otros concesionarios para la venta de vehículos Audi y Volkswagen, cabe señalar que desde el punto de vista de la normativa de competencia, VAESA está en su derecho de reorganizar su red de concesionarios en España.

A estos efectos, desde el 1 de junio de 2013 resulta de aplicación en este ámbito la exención prevista en el Reglamento (UE) n° 330/2010, a la vista de las cuotas de mercado del grupo VOLKSWAGEN en la fabricación y comercialización de turismos nuevos en España y el EEE. Al amparo de esta exención, VAESA está habilitada para establecer sistemas de distribución selectiva cuantitativa¹, lo que le permite decidir unilateralmente una reducción del número de concesionarios preexistente en los distintos ámbitos geográficos de España.

Igualmente debe destacarse que hasta el 31 de mayo de 2013 la normativa de aplicación –en este caso el Reglamento (CE) n° 1400/2002²- permitía expresamente a los fabricantes de vehículos de motor prever la resolución ordinaria de sus contratos indefinidos con concesionarios con un plazo de preaviso de dos años (artículo 3.5.b). En el caso de DIMARÁN, VAESA cumplió con este plazo de preaviso de dos años.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que en los modelos de contrato de concesión que ha aportado VAESA en el expediente de referencia, se establece para los casos de resolución ordinaria que: *“Cualquiera de las partes podrá resolver el presente contrato mediante declaración por escrito remitida a la otra parte con un preaviso de 24 meses y con efecto el último día del mes correspondiente.”*

Así sucedió en el caso de DIMARÁN. VAESA notificó a DIMARÁN por conducto notarial su intención de resolver el contrato de concesión de las marcas Audi y Volkswagen el 18 de junio de 2012, con efectos el 30 de junio de 2014.

¹ Ver párrafo 176 de las directrices de la Comisión Europea relativas a las restricciones verticales (2010/C 130/01).

² Reglamento (CE) n° 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

La compensación que reclama DIMARÁN por la resolución de este contrato se enmarcaría en un conflicto bilateral con VAESA que, a juicio de esta Sala, no afectaría al interés público que busca preservar la CNMC con la aplicación de la LDC. Por tanto, esta cuestión debería ser valorada por la jurisdicción ordinaria competente.

(b) Retirada de rótulos y vehículos Volkswagen-Audi

Como se ha señalado anteriormente el contrato de distribución de vehículos nuevos o contrato de concesión de una marca es diferente del contrato para la prestación de servicios de mantenimiento, reparación y suministro de piezas de recambios originales o contrato de servicios postventa.

De igual forma, en la red oficial de VAESA, los rótulos empleados por los concesionarios y por aquellos operadores que sólo son servicios oficiales postventa son diferentes, algo que, de igual forma que la DC, esta Sala considera lógico, dado el distinto ámbito de actividad de ambos tipos de operadores.

Como se ha examinado, en los modelos de contrato de concesión que ha aportado VAESA en el expediente de referencia se establece que cuando finaliza la relación contractual entre el fabricante y el concesionario, este debe –entre otros trámites– retirar las señalizaciones y marcas específicas del proveedor en un plazo de 14 días naturales.

Según los hechos investigados en torno a la devolución y retirada de estos rótulos se ha producido un conflicto entre VAESA y DIMARÁN. Según VAESA, DIMARÁN nunca se avino a colaborar con VAESA para retirar la señalización correspondiente a la actividad de venta de vehículos y no ha devuelto ninguno de esos elementos de señalización. VAESA reclamó a DIMARÁN la devolución de los elementos de señalización correspondientes a la venta de vehículos nuevos hasta en ocho ocasiones entre marzo y diciembre de 2014 y, posteriormente, iniciando a continuación actuaciones judiciales para la devolución de los citados elementos de señalización.

En todo caso, como señala la DC, DIMARÁN no ha acreditado que VAESA haya querido impedirle disponer de los rótulos asociados a su actividad de servicio oficial.

En relación a la retirada de vehículos Audi y Volkswagen de los establecimientos de DIMARÁN, en los modelos de contrato de concesión que ha aportado VAESA en el expediente de referencia se establece que al finalizar el mismo el concesionario se obliga a revender a VAESA el stock de vehículos nuevos del que disponga.

Esta Sala, en la misma línea que la DC, entiende que es razonable que una vez finalizado el contrato de concesión, se acuerden medidas entre VAESA y el concesionario para hacer frente a la entrega de los pedidos realizados con anterioridad a esta finalización.

En cualquier caso, como ya se ha señalado, los contratos de VAESA con sus concesionarios quedarían acogidos a la exención del Reglamento (UE) n° 330/2010.

Asimismo, las controversias existentes entre DIMARÁN y VAESA, de cara a hacer efectiva la finalización del contrato, se enmarcarían en un conflicto bilateral entre las partes que, a juicio de esta Sala, no afectaría al interés público que debe preservar la CNMC con la aplicación de la LDC. Por tanto, estas cuestiones deberían ser valoradas por la jurisdicción ordinaria competente.

(c) Obstaculización de la venta y distribución de vehículos

En cuanto a la queja de DIMARÁN respecto a las dificultades que encuentra, tras la resolución de su concesión, para realizar compras de vehículos nuevos a otros concesionarios, con el fin de venderlos posteriormente, conviene señalar que los modelos de contratos de concesión aportados por VAESA prohíben expresamente este tipo de ventas.

Asimismo, estas cláusulas contractuales están amparadas por la exención prevista en el Reglamento (UE) n° 330/2010, ya que su artículo 4.b.iii) permite expresamente la restricción de ventas por los miembros de un sistema de distribución selectiva (como es el caso de la red de concesionarios de VAESA) a distribuidores no autorizados (como DIMARÁN una vez finalizada su concesión) en el territorio en el que el proveedor ha decidido aplicar ese sistema de distribución selectiva.

3.2 Conductas relativas a la prestación de servicios de postventa

En cuanto al segundo bloque de conductas denunciadas, relativo a la condición de DIMARÁN de taller oficial de VAESA, a priori no es posible descartar la aplicación de los artículos 1 y 2 de la LDC a estas relaciones y la existencia de una posible infracción en la conducta de VAESA, en la medida que la cuota de mercado de VAESA y su red oficial en el ámbito de los servicios de postventa de vehículos Volkswagen y Audi es significativamente más elevada. De acuerdo con las propias estimaciones aportadas por VAESA en su escrito de 22 de octubre de 2015, esta cuota es superior al 30%. Por ello, la exención recogida en el Reglamento (UE) n° 330/2010 no sería de aplicación a los acuerdos verticales de VAESA con sus servicios oficiales.

En todo caso, como se detallará más adelante, sin necesidad de pronunciarse a los efectos del presente expediente sobre si VAESA tiene una posición de dominio en el mercado de servicios de postventa de vehículos Volkswagen y Audi, esta Sala, coincidiendo con el criterio de la DC, considera que no se dispone de indicios de que las conductas de VAESA respecto a sus servicios oficiales hayan dado lugar a una infracción de los artículos 1 o 2 de la LDC.

(a) Fijación de objetivos

Respecto a la fijación de objetivos, la investigación de la DC se ha centrado en el ámbito de los servicios postventa, que es donde opera actualmente DIMARÁN como servicio oficial de VAESA.

Como ya se ha señalado anteriormente, las conductas de VAESA en el mercado de servicios de postventa de turismos de las marcas Volkswagen y Audi no se pueden

amparar a la exención prevista en el Reglamento (UE) n° 330/2010, ya que la cuota de mercado de VAESA y sus servicios oficiales en el mismo es superior al 30%.

A la vista de la información aportada por VAESA en relación con el proceso de fijación de los distintos tipos de objetivos de reparaciones, mantenimientos y recambios para cada año natural y las consecuencias que para los servicios oficiales postventa tienen el cumplimiento o incumplimiento de los mismos, esta Sala, coincidiendo con el análisis de la DC, considera que no se dispone de indicios de la existencia de una política sistemática de trato discriminatorio por parte de VAESA, entre concesionarios con servicio postventa y operadores que sólo son servicios oficiales, en la fijación de objetivos y rápeles en el ámbito de los servicios postventa. Por tanto, no se aprecian indicios de conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la LDC en este ámbito.

En particular, tras examinar en detalle los criterios generales de fijación de objetivos y rápeles en su red oficial de servicios postventa que ha aportado VAESA, así como de los datos reales de fijación de estos objetivos y rápeles en las provincias de Barcelona y León en los últimos años por parte de VAESA, la DC no ha apreciado la existencia de indicios de discriminación.

Asimismo, las controversias puntuales que se han puesto de manifiesto entre VAESA, por un lado, y DIMARÁN y [...], por otro, no parecen ir más allá de lo razonable en el marco de un proceso de negociación bilateral entre proveedor y distribuidor para la fijación de rápeles, especialmente teniendo en cuenta que finalmente estos operadores alcanzaron acuerdos.

Adicionalmente, en la medida que no se dispone de indicios de que estas discrepancias bilaterales se enmarquen dentro de una política general de discriminación por parte de VAESA entre concesionarios y operadores que sólo son servicios oficiales, estas controversias formarían parte de un conflicto bilateral con VAESA que, a juicio de esta Sala, no afectaría al interés público que busca preservar la CNMC con la aplicación de la LDC. Por tanto, a lo sumo, estas cuestiones deberían ser valoradas por la jurisdicción ordinaria competente.

(b) Desconexión de la red informática

Conforme a la información recabada, la DC únicamente ha podido verificar que VAESA desconectó a DIMARÁN de las aplicaciones relacionadas con la venta de vehículos nuevos a partir de la rescisión del contrato de concesión el 30 de junio de 2014.

No obstante, en respuesta al requerimiento de información de la DC, que tuvo entrada en la CNMC el 22 de octubre de 2015, VAESA ha reconocido que *“desde la fecha de finalización de sus contratos de concesión para la venta de vehículos nuevos Volkswagen y Audi, DIMARÁN no tiene acceso al sistema de reporting de VAESA conocido como Goldfinger. El programa Goldfinger es un sistema de reporting de datos acerca de la actividad de venta y postventa de los concesionarios y de los servicios oficiales de postventa. A VAESA no le consta ninguna reclamación por parte de DIMARÁN en relación con el acceso al programa Goldfinger”*.

En la misma respuesta VAESA afirma estar “*realizando internamente las gestiones oportunas para la reconexión de DIMARÁN en el aplicativo Goldfinger por lo que respecta a la información de postventa*”.

Por lo tanto, esta Sala considera que VAESA ha reconocido que desde la fecha de finalización de sus contratos de concesión para la venta de vehículos nuevos, DIMARÁN no tuvo acceso al sistema de reporting *Goldfinger* en lo que respecta a la información de postventa. Sin embargo, como afirma la DC, DIMARÁN no ha aportado indicios que ilustren cómo se está entorpeciendo mediante bloqueo de los sistemas informáticos el suministro necesario para llevar a cabo las actividades postventa en las cuales sigue activo. Por otro lado, en sus indagaciones a trece servicios oficiales postventa de VAESA, el órgano instructor tampoco ha encontrado indicios de esta conducta se haya reproducido con otros servicios oficiales.

Sin perjuicio de que VAESA se ha comprometido a reconectar a DIMARÁN en el aplicativo *Goldfinger* por lo que respecta a la información de postventa, esta Sala no aprecia indicios de que la desconexión de la red informática asociada al negocio de servicios de postventa se haya generalizado en el ámbito de los servicios postventa de VAESA, lo que impide disponer de indicios suficientes de que las conductas de VAESA respecto al uso de sus sistemas informáticos hayan dado lugar a una infracción de los artículos 1 o 2 de la LDC.

Así pues, esta Sala de Competencia estima adecuada la propuesta de la DC y considera que deben archivers las actuaciones seguidas en relación con las conductas investigadas.

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo en Sala de Competencia,

HA RESUELTO

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Competencia de la CNMC en el expediente S/DC/0564/15, VOLKSWAGEN SERVICIO OFICIAL, como consecuencia de la denuncia presentada por AUTOMÓVILES DIMARÁN, S.A., por considerar que en este expediente no hay indicios de infracción de los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.