

RESOLUCIÓN (Expte TC S/0338/11, SUBARU)

Consejo:

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 16 de Agosto de 2012

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo), con la composición arriba expresada y siendo Ponente la Consejera D^a María Jesús González López, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente Sancionador S/338/11 SUBARU incoado con fecha de 25 de marzo de 2011, contra SUBARU España S.A., y los concesionarios de la red oficial del grupo SUBARU en España, Mava Motor S.L., Korea Lesseps S.L. y Quick Motor Servicios Postventa S.L., en virtud de la denuncia presentada por Rekord Motor 3000 S.L. por supuestas prácticas restrictivas de la competencia, contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 25 de marzo de 2011 tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) un escrito presentado por Rekord Motor 3000, S.L. (en adelante REKORD MOTOR), en el que se formula denuncia contra Subaru España, S.A. (en adelante SUBARU ESPAÑA), y los concesionarios de la red oficial del grupo Subaru en España Mava Motor, S.L. (MAVA MOTOR), Korea Lesseps, S.L. (KOREA LESSEPS y posteriormente JAPAN LESSEPS), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia consistentes, en el no reconocimiento concertado de las garantías de los vehículos Subaru comprados por REKORD MOTOR en otros países de la UE y revendidos en España, cuando las garantías oficiales todavía estaban en vigor (folios 1 a 151).
2. Con fecha 26 de abril de 2011 REKORD MOTOR remitió información complementaria extendiendo la denuncia contra el concesionario de la red oficial del grupo Subaru en España Quick Motor Servicios Postventa, S.L., (QUICK MOTOR) (folios 152 a 162).

3. Recibida la denuncia, la Dirección de Investigación (en adelante DI) inició una información reservada, bajo el número de expediente S/0338/11, para determinar si concurrían las circunstancias que justificasen la incoación del correspondiente expediente sancionador. Con dicho objeto el 18 de mayo de 2011 remitió a SUBARU ESPAÑA un requerimiento de información, solicitando datos sobre los hechos denunciados y con fechas 24 de mayo y 17 de junio de 2011 remitió sendos escritos a REKORD MOTOR solicitando datos adicionales sobre los citados hechos. La respuesta de SUBARU al requerimiento de información se recibió el 10 de junio de 2011 (folios 200 a 370) y las de REKORD MOTOR los días 7 de junio (folios 188 a 195) y 4 de julio de 2011 (folios 376 a 385) respectivamente.
4. A la vista de la información recibida la DI consideró que existían indicios racionales de la comisión por parte de SUBARU ESPAÑA, QUICK MOTOR, MAVA MOTOR y KOREA LESSEPS de una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y con fecha 15 de julio de 2011 procedió a la incoación del expediente sancionador (folios 395 a 396). En el mismo acuerdo la DI reconoció la condición de interesado de REKORD MOTOR en dicho expediente.
5. Con fecha 6 de octubre de 2011 la DI solicitó información a JAPAN LESSEPS (antes KOREA LESSEPS), QUICK MOTOR y MAVA MOTOR sobre los criterios utilizados para aceptar o denegar garantías y las razones de que los vehículos afectados por este expediente no hubiesen sido reparados con cargo a sus correspondientes garantías. Las respuestas a dichos requerimientos de información se recibieron en la CNC los días 18 (JAPAN LESSEPS), 19 (QUICK MOTOR) y 20 (MAVA MOTOR) de octubre de 2011 (folios 481; 482 a 485, y 486 a 487 respectivamente).
6. Con fecha 13 de octubre de 2011 la DI envió una solicitud de información a SUBARU ESPAÑA sobre datos de su posición en los mercados de distribución y reparación de vehículos y sobre los vehículos adquiridos en otros países de la UE reparados gratuitamente por su red de talleres autorizados. SUBARU respondió a este requerimiento con fecha 26 de octubre de 2011 (folios 502 a 510).
7. Finalmente, con el fin de completar y aclarar algunos datos, la DI envió con fecha 10 de noviembre de 2011 un nuevo requerimiento de información a SUBARU ESPAÑA que fue respondido con fecha 22 de noviembre de 2011 (folios 518 a 524).
8. Con fecha 9 de diciembre de 2011, y sin que por la Dirección de Investigación se hubiera emitido el Pliego de Concreción de Hechos (PCH), se recibió en la CNC un escrito de SUBARU ESPAÑA en el que solicitaba el inicio de las actuaciones necesarias para la Terminación Convencional (folios 526 a 534). El 14 de diciembre de 2011 la Dirección de Investigación acordó el inicio de las actuaciones tendentes a la Terminación Convencional del expediente de referencia, dando a SUBARU ESPAÑA un plazo de 15 días para presentar su propuesta de compromisos (folio 548). Este acuerdo fue notificado a los interesados con fecha 15 de diciembre de 2011 (folios 549 a 571).

9. Con fecha 23 de diciembre de 2011, SUBARU ESPAÑA presentó una propuesta de compromisos que, con fecha 27 de diciembre de 2011, la DI trasladó al Consejo en aplicación del art. 39.2 RDC y remitió a las partes, para alegaciones. SUBARU remitió una propuesta modificada que tuvo entrada en la CNC el 19 de enero de 2012 (folios 615 a 620). En dicha propuesta modificada SUBARU ESPAÑA, tras expresar su consideración de que no existe infracción de la LDC ni del TFUE, pero a fin de evitar que se produzcan situaciones como las denunciadas se compromete a: 1) reconocer las garantías de cualquier vehículo de la marca SUBARU, y a obligar a los talleres de su red a admitir las garantías en vigor emitidas por concesionarios de la UE, que hayan sido dadas de alta en el sistema informático del fabricante (SAIS); 2) en el caso de que no pueda verificarse la existencia de la garantía en vigor por no haber sido dada de alta en el sistema SAIS, SUBARU ESPAÑA, asume la responsabilidad de efectuar las actuaciones necesarias con los operadores de otros países de la UE para comprobar la veracidad de las garantías y conseguir que las mismas sean registradas en la base de datos del fabricante en el menor tiempo posible; 3) para evitar demoras, establece un tiempo máximo para verificar que la garantía está en vigor y comunicarlo al colaborador (dos días si dicha garantía está dada de alta en el sistema SAIS y tres días para que dicha garantía sea dada de alta, si ésta no figurase en el sistema informático del fabricante), y 4) SUBARU ESPAÑA remitirá una circular a todos los talleres de la red en la que se detalla el procedimiento a seguir para admitir garantías de vehículos adquiridos en otros países de la UE, con el fin de evitar posibles demoras en la reparación del vehículo. El procedimiento es muy simple, pues únicamente se requiere a los talleres que en el plazo máximo de dos días remitan el número de bastidor del vehículo y copia de la primera página de la garantía
10. Con fecha 17 de enero de 2012, REKORD MOTOR presentó en la CNC las alegaciones a la primera versión de compromisos presentada por SUBARU ESPAÑA con fecha 23 de diciembre de 2011 (folios 607 a 613). Para REKORD MOTOR los compromisos presentados no resuelven los problemas de competencia derivados de la conducta objeto de análisis en este expediente y no garantizan el interés público porque: a) son vagos e imprecisos, y parecen más bien una carta de intenciones, b) no sirven para mitigar los efectos ya producidos a raíz de la conducta anticompetitiva. Además REKORD considera que debe ser resarcida económicamente por los daños. La DI refuta dichas alegaciones porque considera que en la versión modificada los compromisos son concretos y de fácil ejecución y sirven para poner fin a las posibles restricciones de la competencia. Niega asimismo la posibilidad de compensación económica puesto que el objeto de la CNC es salvaguardar el interés público y los conflictos entre particulares y la reclamación de daños y perjuicios debe hacerse ante la jurisdicción competente.
11. La DI valora positivamente los compromisos presentados por SUBARU ESPAÑA en su escrito de 19 de enero de 2012 y, de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la LDC, con fecha 25 de enero de 2012 eleva al Consejo un informe y la propuesta de finalizar convencionalmente el expediente aceptando los compromisos y poniendo fin al expediente sancionador.

12. En cumplimiento de lo previsto en el artículo 11.4 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia, se remitió a la Comisión Europea la propuesta de resolución con fecha 9 de marzo de 2012.
13. El Consejo deliberó y terminó de resolver este expediente en su reunión de 16 de agosto de 2012.
14. Son interesados en este expediente:
 - Subaru España, S.A.
 - Mava Motor, S.L., Korea Lesseps, S.L., Quick Motor Servicios postventa, S.L.
 - Rekord Motor 3000, S.L.

HECHOS PROBADOS

De acuerdo con el Informe y Propuesta de Terminación Convencional elevado por la DI al Consejo y con la información que consta en el expediente, para su resolución el Consejo ha tomado en consideración los siguientes hechos:

LAS PARTES

1. SUBARU ESPAÑA (denunciada), es la sociedad encargada de desarrollar el negocio automovilístico de la compañía japonesa Fuji Heavy Industries Ltd. en España (en adelante FHI) En concreto se dedica a la distribución mayorista y reparación de la gama de vehículos de la marca Subaru en territorio español. Los principales modelos de vehículos que comercializa SUBARU ESPAÑA son los siguientes: Outback, Legacy, Forester, Impreza, Tribeca, Justy y WRX STY.
2. MAVA MOTOR y KOREA LESSEPS son dos concesionarios de la red de SUBARU ESPAÑA situados en la provincia de Barcelona, que también tienen servicio de reparaciones. QUICK MOTOR es un taller autorizado de la red de SUBARU ESPAÑA situado en Madrid.
3. REKORD MOTOR (el denunciante), se dedica fundamentalmente a la adquisición de flotas de vehículos nuevos y seminuevos de distintas marcas a diferentes concesionarios oficiales e importadores de la UE, para su reventa a clientes en España con las correspondientes garantías oficiales de dichos concesionarios. Igualmente, Rekord Motor presta otros servicios complementarios (servicio post-venta, gestión de seguros, financiación, tasación de vehículos, etc.).

EL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE VEHICULOS SUBARU ESPAÑA

4. La mayoría de los grandes productores de automóviles están presentes en los distintos subsectores (fabricación y suministro, distribución mayorista y minorista, servicios postventa, entre otros).
5. La cuota de mercado de SUBARU en el mercado de distribución y venta de turismos en la UE es de [0-5%] y en España de [0-5%] (folio 504). En el segmento

de coches familiares las cuotas respectivas son de [0-5%] (UE) y [0-5%] (España) (folios 519 a 150). Asimismo, se observa una tendencia decreciente en el número de matriculaciones de vehículos fruto de la crisis económica.

6. Tanto en España como en el resto de países de la UE, la distribución de los vehículos de la marca Subaru está organizada mediante un sistema de distribución selectiva cuantitativa en el cual el proveedor se compromete a vender los bienes o servicios contractuales, directa o indirectamente, sólo a distribuidores o talleres de reparación seleccionados a partir de criterios que limitan directamente el número, y en el cual estos distribuidores (con algunas excepciones) se comprometen a no vender vehículos a distribuidores independientes.
7. Mediante contrato de fecha 1 de octubre de 2003 FHI designa a SUBARU ESPAÑA como distribuidor autorizado responsable de la red de distribución minorista de los vehículos de la marca SUBARU en territorio español, (excepto en Islas Canarias) durante un periodo mínimo de cinco años.
8. Los talleres de la marca SUBARU tienen la exclusividad de la actividad de reparación con cargo a la garantía de los vehículos de su marca. A nivel nacional, la cuota de los talleres SUBARU en el mercado de reparación y vehículos de la marca SUBARU es del [70-80%] según estimación de SUBARU ESPAÑA (folio 520).

HECHOS

9. REKORD MOTOR denuncia que desde el año 2010, los concesionarios de la red oficial de SUBARU en España vienen exigiendo a los clientes que han adquirido el vehículo Subaru a través de REKORD MOTOR, el abono de las reparaciones de sus vehículos con la garantía oficial en vigor (folio 5). En dos de estos casos REKORD MOTOR ha asumido la factura (folio 7).
10. REKORD MOTOR en su denuncia ha suministrado datos de cuatro casos. Se trata de cuatro vehículos adquiridos a un concesionario francés, "Location. Automobile. Negoce. Import. Export". (LANIE) con la garantía de SUBARU FRANCE (folio 7).
 - (1) Vehículo Subaru Legacy; matrícula 8126 GVW; nº de bastidor JF1BLDLYG8G048077; factura del concesionario Mava Motor S.L. (Granollers) a nombre de REKORD MOTOR por 10.140 euros y pago de la misma (folios 101 a 104)
 - (2) Vehículo Subaru Legacy; matrícula 0710 GWG; nº de bastidor JF1BLDLYG8G054982. Según indica el denunciante, el vehículo se llevó al concesionario Korea Lesseps S.L. pero la reparación no llegó a realizarse, por lo que no pueden aportar factura de la misma. Sin embargo, SUBARU ESPAÑA reconoce que a este vehículo se le ha negado la reparación con cargo a la garantía (folios 75 y 201).
 - (3) Vehículo Subaru Legacy; matrícula 3727 GXF; nº de bastidor JF1BLDYG8G048112. Según indica el denunciante, el vehículo se llevó para su reparación al concesionario Mava Motor S.L. (Mataró) pero esta reparación no llegó a realizarse, por lo que no se aporta factura de la misma. En este

caso, tanto SUBARU ESPAÑA como MAVA MOTOR reconocen la no admisión de la garantía (folios 97, 98, 201, 486 y 487).

(4) Vehículo Subaru Legacy; matrícula 6659 GUY; nº de bastidor JF1BLDLYG8G046766; facturas del concesionario Quick Motor Servicios Postventa S.L. a nombre de REKORD MOTOR por 4.530 euros y 60 euros y pago de las mismas (folios 161, 162, 194 y 195).

11. De acuerdo con el denunciante en todos los casos la garantía estaba en vigor (folios 43 a 45; 62 a 64; 90 a 91; 383) y el periodo transcurrido entre la compra de los vehículos por parte de REKORD MOTOR al concesionario francés y la de reventa al consumidor final es de aproximadamente un mes en los cuatro casos analizados (folios 107, 122, 124, 130, 132, 139, 380, 381).
12. En las dos facturas pagadas por REKORD MOTOR a QUICK MOTOR (folio 161 y 194) se indica en observaciones *“reparación no aceptada en garantía por indicación de SUBARU ESPAÑA”*.
13. En las respuestas dadas a las reclamaciones efectuadas por los propietarios de los tres primeros vehículos citados mediante correos electrónicos dirigidos a SUBARU ESPAÑA (atención al cliente), esta empresa justifica su negativa a reconocer las garantías en el hecho de que los vehículos han sido vendidos por otra empresa ajena a la red de concesionarios oficiales SUBARU con la que no mantienen relación alguna, debiendo ser SUBARU FRANCE que figura como prestador de la misma quien debe autorizar su cobertura (folios 51, 75, 97).
14. REKORD MOTOR aporta también dos burofaxes enviados con fechas 30 de noviembre y 14 de diciembre de 2010 a los representantes legales de SUBARU ESPAÑA (folios 142 a 148), requiriendo a SUBARU ESPAÑA la reparación gratuita con cargo a la garantía del vehículo matrícula 8126-GVW.
15. Estos burofaxes fueron respondidos con fecha 21 de diciembre de 2010 (folios 149 a 151), y en la respuesta SUBARU ESPAÑA señala, *“que no ha dicho al taller que repare, ni con garantía ni sin ella. Lo que le ha dicho es, que ni puede autorizar la cobertura contractual de una garantía comercial que no es suya, ni asumiría el coste de la reparación por un contrato de garantía comercial en el que no es parte, y respecto del que no tiene obligación alguna. Otra cosa sería que SUBARU FRANCE SAS como prestador de la garantía comercial del coche, y obligado por ella, se ponga en contacto [...] y nos pida que supervisemos el cumplimiento de sus prestaciones contractuales de garantía”*.
16. SUBARU ESPAÑA, en respuesta a un requerimiento de información de la Dirección de Investigación (folio 200 y ss.), dice lo siguiente, *“como se desprende del apartado segundo de la Cláusula 15 de los contratos entre Subaru España y los talleres, Subaru España reconoce las garantías oficiales emitidas por distribuidores autorizados en otros países de la Unión Europea y obliga a sus talleres a prestar garantía respecto de cualquier vehículo de la marca Subaru, sin limitación geográfica alguna y “con independencia de la persona física o jurídica” que haya vendido el vehículo al cliente”* y añade *“No obstante, antes de poder hacer efectiva la garantía, los talleres de la red oficial de Subaru España tienen que comprobar primero que la reparación solicitada por el cliente es,*

efectivamente, una reparación cubierta por la garantía del fabricante. No obstante, la base de datos a la que tiene acceso Subaru España y los talleres de su red solo incluyen los datos relativos a vehículos vendidos a través de dicha red, y para comprobar los mismos datos para coches vendidos fuera de España es necesario coordinarse con el distribuidor extranjero”.

El contenido de la cláusula 15 de los CONTRATOS DE SERVICIOS POSVENTA SUBARU, firmados entre SUBARU ESPAÑA y los talleres autorizados es el siguiente:

15.1 El Taller deberá ejecutar bajo su responsabilidad y de forma gratuita las revisiones, reparaciones y servicios al cliente previstos en la garantía de acuerdo con lo establecido en el Manual de Normas y Procedimientos de Garantía vigente en cada momento y, en su caso, con los Estándares de Taller Autorizado, independientemente de que con posterioridad formule reclamaciones de garantía para que sean auditadas por el Proveedor.

15.2 El Taller se obliga a prestar dicha garantía respecto de cualquier Vehículo Subaru, con independencia de la persona física o jurídica que haya vendido el Vehículos Subaru al usuario.

[..]

15.7 El Taller no cobrará cantidad alguna al titular del Vehículo Subaru que reclame la ejecución de la garantía, ni por la mano de obra, ni por los Recambios Originales utilizados en el trabajo cubierto por la garantía. El Proveedor reembolsará al Taller el importe del servicio objeto de la garantía de conformidad con los términos y condiciones establecidos en los Estándares de Taller Autorizado o en cualesquiera otras instrucciones dadas al Taller siempre y cuando el Taller siga correctamente los procedimientos establecidos [...].

SUBARU ESPAÑA señala asimismo que los cuatro casos que representan el motivo de la denuncia indicada por la CNC son casos excepcionales, en los cuales los talleres de su red oficial no pudieron reparar los vehículos al no poder comprobar que la reparación entraba en garantía por falta de información, ya que los vehículos en cuestión no se vendieron a través de la red de SUBARU ESPAÑA.

- 17.** En cuanto al procedimiento y los criterios utilizados para aceptar las reparaciones de los vehículos en garantía, los talleres consultados (JAPAN LESSEPS, QUICK MOTOR y MAVA MOTOR) han puesto de manifiesto que para vehículos adquiridos en el exterior es necesario consultar a SUBARU ESPAÑA con el fin de verificar si la garantía se encuentra dada de alta en el sistema (folios 481, 482 y 486). Asimismo indican que SUBARU ESPAÑA no autorizó la reparación en garantía de los vehículos afectados por este expediente, debido a que SUBARU FRANCE no facilitó los datos necesarios para darlos de alta en el sistema (folio 486).
- 18.** Por otra parte, SUBARU ESPAÑA ha remitido un listado de vehículos (34) que han sido reparados gratuitamente con cargo a garantías emitidas por distribuidores oficiales de la marca Subaru domiciliados en otros países de la UE (folio 506). En esta lista figura una reparación en el año 2010 de un vehículo

procedente de Alemania por importe de 2.733 euros y tres reparaciones efectuadas en 2011 con anterioridad a la fecha de incoación de este expediente por importes inferiores a 30 euros cada una. También figura el vehículo (nº de bastidor JF1 BLDYG8G048077) cuya reparación gratuita en el taller MAVA MOTOR fue denegada el 20 de octubre de 2010, y que ha sido reparado gratuitamente en el mismo taller con fecha 5 de septiembre de 2011, se entiende que por otra avería ya que los importes de las reparaciones son diferentes.

19. Finalmente, QUICK MOTOR ha acreditado la devolución realizada a REKORD MOTOR con fecha 5 de octubre de 2011, del importe cobrado con fecha 14 de abril de 2011 por la reparación del vehículo (nº de bastidor JF1BLDLYG8G046766) (folio 485).
20. Igualmente, se ha acreditado la devolución realizada por MAVA MOTOR a REKORD MOTOR con fecha 8 de noviembre de 2011 del importe cobrado con fecha 21 de enero de 2011, por la reparación del vehículo (nº de bastidor JF1BLDLYG048077) (folios 536 a 537).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto y Base Jurídica. El Consejo en este expediente debe decidir, sobre la base de la propuesta elevada por la Dirección de Investigación, si se cumplen los requisitos previstos en los artículos 52.1 de la LDC y 39 del RDC, para proceder a la Terminación Convencional del expediente sancionador incoado.

El artículo 52.1 de la LDC dispone que el Consejo, a propuesta de la Dirección de Investigación, *“podrá resolver la Terminación Convencional del procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas restrictivas cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público”*.

El procedimiento o régimen de Terminación Convencional en la normativa española está previsto como una forma especial de finalización del procedimiento sancionador, sin pronunciamiento alguno por parte de las autoridades de competencia sobre la existencia o no de infracción en las conductas objeto de la incoación, distinto por tanto de la finalización habitual de los expedientes sancionadores, que según el artículo 53 de la LDC deben terminar o bien declarando la existencia de conductas prohibidas, o bien la existencia de conductas que por su escasa importancia no son capaces de afectar a la competencia, o bien que no ha resultado acreditada la existencia de prácticas prohibidas. Pues bien, como se deduce de la redacción del citado artículo 52.1 de la LDC, que habla de los presuntos infractores, para utilizar la Terminación Convencional en la normativa española no tiene como presupuesto una previa declaración de infracción por parte de la autoridad de competencia, todavía más, ni tan siquiera es preciso que el órgano de instrucción haya formulado Pliego de Concreción de Hechos del art. 33.1 del RDC, ya que es un instrumento previsto para que de forma temprana, y ante la incoación por parte de las autoridades de competencia de un expediente

sancionador, por considerar que existen indicios de infracción, el incoado, (denominado en la LDC presunto infractor), pueda poner fin al expediente de forma rápida, sin esperar la declaración formal del Consejo sobre el mismo, mediante un acuerdo con la autoridad de competencia, siempre que proponga compromisos que a juicio de dicha autoridad resuelvan los posibles efectos que las conductas, indiciariamente infractoras, pudieran tener sobre la competencia.

SEGUNDO.- Propuesta de la DI al Consejo. En el Informe y Propuesta de Terminación Convencional que la DI eleva al Consejo, realiza consideraciones preliminares sobre la compatibilidad de las prácticas denunciadas de SUBARU ESPAÑA, en relación con los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE. En concreto analiza si la negación por parte de los talleres de la red de SUBARU ESPAÑA a efectuar las reparaciones gratuitas con cargo a la garantía en vigor que han sido denunciadas y que SUBARU no niega, obedece a errores materiales puntuales en el procedimiento de verificación de las garantías, a decisiones unilaterales de determinados talleres, o a indicaciones de aquélla, consentidas y aplicadas por los talleres incoados.

Considera la Dirección de Investigación en relación con los supuestos errores materiales en el procedimiento de verificación de garantías que, *“aun admitiendo que las garantías de los vehículos afectados no estuviesen dadas de alta en la base de datos del fabricante (hecho que no ha sido verificado por esta Dirección de Investigación), SUBARU ESPAÑA no realizó las gestiones necesarias para solucionar el problema como demuestran las respuestas a las reclamaciones efectuadas de los usuarios afectados, en las que SUBARU ESPAÑA asume expresamente su desentendimiento en cuanto a sus obligaciones de reconocimiento de las garantías oficiales en vigor emitidas por concesionarios oficiales de países de la UE, basándose en que el vehículo no ha sido vendido por su red de concesionarios y en que es el distribuidor francés quien figura como garante. En ningún momento SUBARU ESPAÑA alude a que el tipo de reparaciones efectuadas no se hallen cubiertas o a cualquier otro incumplimiento de los requisitos que figuran en el manual de garantía para poder disfrutar de la misma”*.

La DI, de acuerdo con los datos sobre negativa de la garantía aportados por el denunciante y no negados por SUBARU en el caso de cuatro coches descritos en el Hecho Acreditado (HA) numero 10, considera que dichos comportamientos, de repetirse, pueden tener efectos en la adquisición de vehículos de motor en otros Estados miembros. No obstante, teniendo en cuenta que los contratos de SUBARU con los talleres oficiales (HA16) contemplan las obligaciones de SUBARU ESPAÑA y sus concesionarios en relación con el reconocimiento de la garantías de vehículos vendidos en otro Estado miembro, y que SUBARU ESPAÑA se compromete en su Propuesta de Compromisos a realizar con la máxima agilidad y diligencia, la comprobación de que dichas garantías están en vigor, poniéndose en contacto, si es necesario, con el operador de la red SUBARU responsable de la emisión de la garantía, la DI valora positivamente dichos compromisos considerándolos suficientes para evitar en el futuro conductas similares a las denunciadas, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la LDC, elevó al Consejo la propuesta de aceptación de los compromisos y la Terminación Convencional del procedimiento incoado.

En relación con la solución de los posibles efectos sobre la competencia la DI afirma que: *“(110) Por otro lado, se considera que hasta el momento, el acuerdo no ha tenido efectos restrictivos sobre la competencia significativos en el mercado de venta de turismos de la marca SUBARU, debido fundamentalmente al corto periodo en el que la conducta analizada se ha aplicado (menos de un año), y al escaso peso de los casos acreditados (cuatro casos). Además, los talleres incoados han resarcido a REKORD MOTOR del coste económico que supuso el pago de las reparaciones.”*

TERCERO.- Valoración del Consejo. Sobre la base de la propuesta recibida y teniendo en cuenta los hechos que constan en el informe y en el expediente instruido por la Dirección de Investigación, conforme a la LDC (art. 52), al RDC (art. 39) y a la Comunicación sobre Terminación Convencional de expedientes sancionadores de octubre de 2011 (apartados 46-47), el Consejo puede emitir fundamentalmente dos clases de pronunciamientos: (i) que los compromisos son adecuados, o (ii) instar a la Dirección de Investigación la continuación del expediente sancionador de forma que se finalice con un pronunciamiento de los previstos en el artículo 53 de la LDC descritos en el Fundamento de Derecho PRIMERO.

Antes de pronunciarse sobre lo anterior el Consejo quiere subrayar algunos aspectos de este procedimiento. Este expediente se inició el 15 de julio de 2011 y el 9 de diciembre de mismo año, SUBARU ESPAÑA solicitó a la DI el inicio de las actuaciones para finalizarlo convencionalmente, proponiendo como compromisos introducir una serie de mejoras en la gestión de las reparaciones gratuitas con cargo a la garantía de la marca, en particular cuando se trate de coches cuya garantía haya sido emitida en un país de la Unión Europea.

La propuesta de SUBARU de iniciar la Terminación Convencional, fue aceptada por la DI con fecha 14 de diciembre de 2011, interrumpiendo la instrucción del expediente sin que se llegara en el mismo a la presentación del Pliego de Concreción de Hechos, no existiendo por tanto imputación de infracción ni siquiera en fase preliminar (art. 33.1 del RDC).

De acuerdo con la información que obra en el expediente, en la gestión de la aplicación de la garantía de fabricante, pueden producirse situaciones no deseadas cuando se trata de coches procedentes de otros Estados de la Unión Europea, como de hecho ha sucedido con los casos denunciados que se recogen en el AH 10, lo que puede desincentivar la adquisición de coches entre Estados miembros.

Según las declaraciones del propio SUBARU ESPAÑA, en los cuatro casos investigados en este expediente, al tratarse de coches vendidos en Francia, los talleres concesionarios contactaron con SUBARU España para que éste verificase si la garantía estaba dada de alta en la base de datos de FHI denominada SUBARU Aftersales Information System (SAIS), donde se recoge toda la información relativa a cualquier vehículo marca SUBARU a nivel mundial incluyendo la identificación de las garantías en vigor, no apareciendo en un primer momento en la citada base de datos. Posteriormente los vehículos sí fueron incluidos en la base de datos y SUBARU ESPAÑA dio orden de reparar lo vehículos y devolver las cantidades cobradas.

Para evitar supuestos como los denunciados, SUBARU ESPAÑA, sin admitir que su comportamiento de retrasar la aceptación de la garantía de fábrica pueda suponer una infracción de las normas de competencia, presentó la propuesta de compromisos que se transcribe a continuación:

“PROPUESTA DE COMPROMISOS

cuyo objetivo, sin perjuicio de que SUBARU España respetuosamente considera que no ha habido ninguna infracción de la LDC o del TFUE, es evitar que en el futuro puedan volver a producirse los problemas detectados en el expediente S/0338/11 SUBARU.

En concreto, SUBARU España propone los siguientes compromisos, ya adelantados en el escrito de solicitud de inicio de la terminación convencional de 9 de diciembre de 2011.

1. SUBARU España reconocerá la garantía de cualquier vehículo de la marca SUBARU y obligará a sus talleres a reparar gratuitamente los vehículos con cargo a dicha garantía siempre que dicha garantía esté en vigor, se haya emitido en un país de la Unión Europea, y haya sido dada de alta en el sistema SAIS, y con independencia de la persona física o jurídica que haya vendido el vehículo.

2. En concreto, en el caso de detectar garantías de vehículos de la marca SUBARU respecto de las cuales SUBARU España no pueda comprobar la vigencia de la garantía a través del sistema SAIS, SUBARU España llevará a cabo todas las actuaciones necesarias para conseguir que dicha garantía sea dada de alta en el menor tiempo posible a efectos de permitir la reparación del vehículo en cuestión sin retraso. En concreto, SUBARU España contactará inmediatamente con el operador de la red SUBARU responsable para la emisión de la garantía en cuestión a efectos de confirmar la vigencia de la garantía y solicitar su alta en el sistema SAIS en el menor tiempo posible.

3. Además, y a efectos de evitar retrasos por la falta de coordinación o interpretación, SUBARU España enviará a todos sus concesionarios y talleres una circular, consensuada con la CNC, describiendo el procedimiento a seguir en caso de presentarse para reparación un vehículo con garantía emitida en otro Estado Miembro. Se adjunta la circular como Anexo 1.

4. SUBARU España se compromete a verificar si el vehículo está dado de alta en el sistema SAIS sin demora y en todo caso respetará los siguientes plazos:

a. En caso de que la comprobación sea positiva, SUBARU España se compromete a comunicarlo al colaborador pertinente en el plazo máximo de dos días laborables desde el momento en el que le han sido facilitados los datos pertinentes del vehículo para su comprobación.

b. En caso excepcional de que la comprobación sea negativa, SUBARU España se compromete a solicitar al operador de la red SUBARU responsable para la emisión de la garantía que dé de alta a la misma en el plazo de tres días laborables desde el momento en el que le han sido facilitados los datos pertinentes del vehículo para su comprobación.

5. Por su parte, los colaboradores remitirán en un plazo máximo de dos días laborables a SUBARU España la información del vehículo indicada en la circular para que SUBARU España verifique si la garantía del vehículo está en vigor.

y, en virtud de todo lo anterior,

SOLICITA

Que se tenga por presentado este escrito, y, en base a ello, se acuerde la terminación convencional del expediente S/0338/11 SUBARU sobre la base de la propuesta de compromisos expuesta en el presente escrito.”

Estos compromisos han sido presentados por SUBARU de forma autónoma, antes incluso de la emisión del PCH y, por tanto, de cualquier pronunciamiento formal del órgano de instrucción sobre la imputación inicial de una infracción de la normativa de competencia, y no suponen ninguna modificación de las relaciones contractuales entre SUBARU y los talleres autorizados, pero sí implica un comportamiento de SUBARU ESPAÑA, como distribuidor autorizado responsable de la red minorista de vehículos de la marca SUBARU en territorio peninsular español, de aplicar la máxima diligencia en el reconocimiento de las garantías en vigor de los coches de marca SUBARU, emitidas por concesionarios de otros países de la UE, así como de limitar los plazos de respuesta necesarios para llevar a cabo las comprobaciones necesarias para confirmar la vigencia de la garantía.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto, sin necesidad de pronunciarse sobre el carácter restrictivo de la conducta denunciada, y considerando que las obligaciones de comportamiento a que se compromete SUBARU ESPAÑA en su propuesta pueden mejorar las condiciones de competencia en el mercado minorista de adquisición de coches entre Estados miembros de la UE, el Consejo acepta los compromisos propuestos por SUBARU y resuelve procedente la Terminación Convencional del expediente de referencia.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia,

RESUELVE

PRIMERO: Acordar, al amparo del artículo 52 de la LDC y del artículo 39 del RDC, la Terminación Convencional del procedimiento sancionador S/0338/11, SUBARU y declarar vinculantes los compromisos presentados que se recogen en el Fundamento de Derecho TERCERO.

SEGUNDO.- El incumplimiento de los compromisos tendrá la consideración de infracción muy grave de acuerdo con lo previsto en el artículo 62.4 c) de la LDC y en el artículo 39.7 del RDC.

TERCERO.- Encomendar a la Dirección de Investigación la vigilancia de esta Resolución del Consejo de Terminación Convencional.



Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponerse recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde su notificación.