

RESOLUCION (Expte. S/0427/12 PEUGEOT ESPAÑA)

CONSEJO

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

En Madrid, a 5 de diciembre de 2012

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, en adelante el Consejo, con la composición expresada y siendo Ponente la Consejera D^{ña}. Inmaculada Gutiérrez Carrizo ha dictado la siguiente Resolución en el expediente S/0427/12 PEUGEOT ESPAÑA iniciado por denuncia de HORTELANO AUTOMÓVILES, S.L. contra PEUGEOT ESPAÑA, S.A. por presunta infracción del artículo 1.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 4 de julio de 2012, el Servicio de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Castilla y León dio traslado a la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) de la denuncia que, con fecha 5 de julio de 2011, HORTELANO AUTOMÓVILES, S.L. (HORTELANO) había presentado contra PEUGEOT ESPAÑA, S.A. (PEUGEOT), así como de la información reservada llevada a cabo por la citada autoridad de competencia (folios 2 a 897).
2. Con fecha 10 de julio de 2012, la Dirección de Investigación de la CNC acordó, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, el inicio de una información reservada bajo la referencia S/427/10 (folio 1).
3. Los hechos denunciados por HORTELANO guardan relación con la entrada de HERMANOS MATEO LORENZO el 17 de diciembre de 2010, como concesionario y servicio oficial de PEUGEOT. Según la denunciante, PEUGEOT habría situado a la sociedad HERMANOS MATEO LORENZO, S.L.U. (HERMANOS MATEO LORENZO) en una ventaja competitiva frente a HORTELANO al no exigirle el cumplimiento de los criterios establecidos por la propia PEUGEOT para formar parte de su red oficial, lo que infringiría el

artículo 1.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (folios 172 y 173).

4. En concreto, PEUGEOT habría tratado de expulsar a HORTELANO, que opera en Soria, del mercado de distribución comercial minorista de turismos, al no haber firmado un nuevo contrato de concesión para la distribución de vehículos nuevos con FALAFA, S.L. (FALAFA), concesionario oficial de PEUGEOT situado en Aranda de Duero (Burgos), con el que HORTELANO trabaja como agente de ventas (folios 12 y 13). También denuncia que a instancias de PEUGEOT, FALAFA ha dejado de suministrarle turismos para venta (folio 14). Sin embargo, HORTELANO sólo aporta evidencias de la falta de suministro de turismos en un caso concreto en febrero de 2011.
5. Adicionalmente, HORTELANO manifiesta que el nuevo concesionario oficial PEUGEOT en Soria, HERMANOS MATEO LORENZO ha obtenido condiciones económicas especiales, al menos en la venta de un vehículo (folio 31) donde el precio final ofertado se situaba es 1.640 euros inferior al inicialmente indicado (folios 39 y 40), mientras que HORTELANO se ve obligado a poner un precio de venta al público de turismos superior a cualquier oferta que pueda hacer HERMANOS MATEO LORENZO (folio 14).
6. Además, HORTELANO denuncia que el nuevo concesionario no cumple con los requisitos externos (ropa, logotipos...etc.) exigidos por PEUGEOT a sus distribuidores (folio 40), ni tampoco está de acuerdo con el hecho de que el fabricante acepte que HERMANOS MATEO LORENZO es el único concesionario oficial de PEUGEOT en Soria (folio 9). La denunciante también considera que HERMANOS MATEO LORENZO ha incumplido los estándares solicitados por PEUGEOT para realizar los servicios postventa, entre otros, por la falta de maquinaria. HORTELANO considera que estos incumplimientos de HERMANOS MATEO LORENZO sitúan en una desventaja competitiva a HORTELANO, que sí ha tenido que cumplir con lo establecido por la marca para sus instalaciones (folios 10 y 37).
7. Con objeto de conocer en lo posible la realidad de los hechos para determinar si puede haber indicios de infracción, la Dirección de Investigación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, acordó llevar a cabo una información reservada como diligencia previa a la incoación del correspondiente expediente, si procediese en su caso.
8. La Dirección de Investigación realiza la siguiente descripción de las partes:

PEUGEOT ESPAÑA, S.A.

PEUGEOT es titular del derecho de comercializar en España los vehículos nuevos PEUGEOT, así como los recambios, equipamientos accesorios y servicios correspondientes a los citados vehículos.

Dice la DI sobre PEUGEOT:

“(20) La posición de PEUGEOT (incluyendo la marca Citroën, que pertenece a su mismo grupo empresarial) en España en el ámbito de la fabricación y comercialización de turismos es significativa, aunque se sitúa por debajo del 30%.

(21) Así, según los datos más recientes a los que esta Dirección de Investigación ha tenido acceso, PEUGEOT es el segundo fabricante de vehículos en España según número de matriculaciones, con una cuota de mercado cercana del 15,5%” (...).

(22) A nivel del Espacio Económico Europeo (EEE), en el periodo enero-junio de 2012 la posición de PEUGEOT es un poco más reducida, y se sitúa en el 11,9% (Fuente: ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles).

FALAFÁ S.L.

Con la entrada en vigor del Reglamento 1400/2002, PEUGEOT decidió modificar la estructura de su red comercial en España estableciéndose dos niveles (folios 623 y 624). En un primer nivel se situaban aquellos concesionarios y talleres que firmaban directamente con PEUGEOT los contratos de concesionario de vehículos nuevos, contratos de servicio oficial y contratos de distribución de piezas de recambio. En un segundo nivel los agentes de ventas, nombrados por los concesionarios oficiales, o agentes de servicio, nombrados por los servicios oficiales para la prestación de servicios postventa. En este segundo nivel de red comercial, PEUGEOT no interviene de manera directa, aunque sí requiere que los miembros de la red secundaria reúnan determinados requisitos.

Bajo este esquema de red comercial, FALAFÁ firmó un contrato como concesionario oficial de PEUGEOT (folios 721 a 750). Situado en Aranda de Duero (Burgos) distribuía los turismos Peugeot en esa área de influencia. El contrato establecía los criterios que debía cumplir FALAFÁ para tener la categoría de concesionario oficial (folios 729 a 735), así como los criterios de selección que debían tener los agentes de ventas con los que, en su caso, FALAFÁ pudiera establecer relación comercial (folios 739 a 741).

El artículo XVII del contrato firmado entre FALAFÁ y PEUGEOT (folio 727) establecía que, salvo en caso de Resolución extraordinaria, el contrato finalizaría el 31 de mayo de 2010, fecha que coincidía con la expiración del Reglamento (CE) 1400/2002.

Junto con esta expiración general del contrato, se establecía la posibilidad de firmar nuevos contratos una vez expirada la vigencia original, salvo si alguna de las partes firmantes no estaba interesada, en cuyo caso, debía existir un preaviso anterior al 31 de mayo de 2009.

HORTELANO AUTOMÓVILES, S.L.

El 1 de abril de 2004, FALAFÁ decidió firmar un contrato de agente de ventas con HORTELANO (folios 468 a 476), cuya vigencia máxima se establece en los mismos términos en los que se había establecido la vigencia del contrato firmado entre PEUGEOT y FALAFÁ (artículo VI del contrato firmado entre FALAFÁ y HORTELANO, folio 470), así como la posibilidad de firma de un

nuevo contrato expirada la vigencia del original o, en su defecto, el plazo de preaviso.

Por otro lado, HORTELANO AUTOMÓVILES, S.L. tenía firmado con PEUGEOT un contrato como servicio post-venta (folio 266 a 286) con una duración prevista hasta 31 de mayo de 2010, renovable salvo notificación por alguna de las partes de lo contrario antes del 31 de mayo de 2009.

HERMANOS MATEO LORENZO, S.L.U.

Con la entrada en vigor del Reglamento (UE) 461/2010, PEUGEOT firmó nuevos contratos con nuevos entrantes en la red de concesionarios oficiales PEUGEOT, entre ellos HERMANOS MATEO LORENZO, situado en la ciudad de Soria (folios 651 a 681). En concreto, HERMANOS MATEO LORENZO entra en la red el 17 de diciembre de 2010 como concesionario y servicio oficial de PEUGEOT (folios 650 a 719).

9. La Dirección de Investigación realiza la siguiente descripción del marco normativo relevante para entender los hechos que se analizan:

Las prácticas habrían tenido lugar tras la entrada en vigor, el 1 de junio de 2010, del Reglamento (UE) nº 461/2010 de la Comisión de 27 de mayo de 2010 relativo a la aplicación del artículo 101 apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos a motor (Reglamento (UE) 461/2010

Hasta ese momento, la distribución de vehículos había estado sometida a una regulación específica en el marco 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 a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos a motor (Reglamento (CE) 1400/2002), cuyo plazo de vigencia se previó inicialmente hasta el 31 de mayo de 2010 (Artículo 12 del Reglamento (CE) 1400/2002).

En todo caso, para permitir que los operadores en el mercado de distribución de vehículos a motor pudieran adaptarse al nuevo marco normativo generado tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 461/2010, la propia norma estableció un periodo transitorio de aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) 1400/2002 hasta el 31 de mayo de 2013 (Artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 461/2010).

La posibilidad de que los fabricantes de vehículos pudieran diseñar su red oficial mediante un sistema de distribución selectiva se recoge de manera expresa en las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos a motor y recambios que acompañaron la publicación del Reglamento (UE) 461/2010. En particular, las Directrices reconocen en su párrafo 42 que este tipo de sistema es la forma predominante tanto de distribución de vehículos, como en servicios postventa y distribución de recambios y el párrafo 46 de las

mismas delimita su uso por parte de los fabricantes de vehículos en los siguientes términos:

“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”.

En relación con la distribución de recambios y la prestación de servicios de reparación y mantenimiento, el Reglamento (UE) 461/2010 en el párrafo 15 de sus Considerandos establece que estos acuerdos *“solo deben beneficiarse de la exención por categorías si, además de las condiciones para la exención establecidas en el Reglamento (UE) nº 330/2010, cumplen requisitos más estrictos referentes a determinados tipos de restricciones graves de la competencia que pueden limitar el suministro y el uso de recambios en el mercado posventa de los vehículos de motor”.*

10. De sus actuaciones la Dirección de Investigación concluye los siguientes hechos:

Con fecha 29 de abril de 2009, PEUGEOT dirigió a FALAFa carta en la que se le informa, entre otras cuestiones, de la propuesta de ampliar la relación como concesionario oficial hasta el 31 de mayo de 2011 para lo que se requiere consentimiento expreso de la parte. PEUGEOT también le informó de que la carta debía entenderse como notificación de la no renovación del contrato firmado entre las dos entidades en 2003, aunque se les informaba de que en caso de aceptar la prórroga de un año, se les propondría la formalización de un nuevo contrato de distribución de vehículos nuevos PEUGEOT siempre que se cumpliesen una serie de requisitos recogidos en esa misma misiva (folios 580 a 581).

FALAFa aceptó la ampliación del contrato como concesionario oficial de PEUGEOT hasta el 31 de mayo de 2011 (folio 587) y como consecuencia de ello, remitió a HORTELANO una carta en la que le informa de la posibilidad de ampliar por un año la relación que mantenía como agente comercial de esta entidad y HORTELANO acepta (folios 121 y 124).

Como se ha dicho en el AH 7, con la entrada en vigor del Reglamento (UE) 461/2010, PEUGEOT firma contrato con HERMANOS MATEO LORENZO, situado en la ciudad de Soria (folios 651 a 681). Para acceder a la condición de concesionario oficial de PEUGEOT, HERMANOS MATEO LORENZO tuvo que

pasar una auditoria inicial dentro del análisis de candidatura efectuado por PEUGEOT para determinar si cumplía determinados criterios cualitativos exigidos por el fabricante (folio 629).

Con fecha 27 de diciembre de 2010, PEUGEOT remitió a FALAFa una nueva comunicación, en la que se le informaba que el fabricante había optado por implantar un sistema de distribución selectiva cuantitativo, por lo que se les comunicaba que a la terminación del contrato no les será ofrecido un nuevo contrato de concesionario de vehículo nuevo (folios 593 y 594).

Como consecuencia de esta finalización de las relaciones contractuales FALAFa rescindió con sus agentes comerciales, excepto HORTELANO, la relación contractual que les calificaba como agentes de venta (folios 597 y 598).

El 4 de marzo de 2011 fue aprobada la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible que, incluye en su disposición adicional decimosexta, una modificación de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia, haciendo extensiva la regulación del contrato de agencia a la distribución de automóviles específicamente. Por ello, PEUGEOT decidió *“proponer a su red la prórroga de los contratos vigentes, acogidos al modelo anterior, hasta la adopción de la Ley de distribución o hasta el 31 de diciembre de 2012, si esta no se promulgaba. Con ello se pretendía poder adaptar los contratos en proyecto al marco legal español que surgiese en esa nueva ley”* (folio 625).

Esta prórroga de las relaciones contractuales se materializó mediante carta de PEUGEOT a FALAFa el 9 de mayo de 2011 (folios 603 y 604).

La confirmación definitiva del cese de las relaciones entre PEUGEOT y FALAFa en lo referente a distribución de vehículos nuevos se produjo el 20 de diciembre de 2011, cuando PEUGEOT remitió a FALAFa una carta en la que confirmaba la prórroga del contrato de 2003 hasta el 31 de diciembre de 2012 y la cesación de las relaciones comerciales a partir de esa fecha como consecuencia de la reorganización de la red comercial *“que actualmente se encontraba en suspenso, merced a nuestra comunicación anterior del mes de mayo de 2011”* (folios 609 y 610).

La nueva situación de FALAFa fue puesta en conocimiento de HORTELANO el 1 de febrero de 2011 (folios 129 y 130).

En relación con los servicios postventa oficiales

Los requisitos exigibles a los talleres que quieren entrar como servicios oficiales de la red PEUGEOT en España se recogen en el Anexo I de los contratos de Servicio Oficial que PEUGEOT firma con los distintos talleres bajo la rúbrica *“Criterios de selección Servicio Oficial”*.

Así, el Anexo I del contrato firmado entre PEUGEOT y HORTELANO el 1 de octubre de 2003 (folios 792 a 802) presenta ciertas diferencias con respecto al

Anexo I del contrato firmado entre PEUGEOT y HERMANOS MATEO LORENZO el 17 de diciembre de 2010 (folios 687 a 704) debido al cambio en los contratos que se produjo como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 461/2010.

En el caso de HORTELANO no se ha firmado un nuevo instrumento contractual, sino que PEUGEOT ha ofrecido la posibilidad de prorrogar las relaciones contractuales del contrato inicial de servicio oficial hasta el 31 de diciembre de 2012 y el taller así lo ha aceptado (folio 137)

Sin embargo, HERMANOS MATEO LORENZO sí firmó, al igual que se ha visto para el caso del contrato de concesionario oficial, el nuevo modelo de contrato con el que PEUGEOT iba a estructurar su nueva red postventa, para la que ha utilizado un criterio de distribución selectiva cualitativa. No existen en el contrato analizado cláusulas que afecten al diseño interior del establecimiento más allá de lo establecido en los apartados AM 2, AM3, AM5, AM6 y AM7 y en ellos no se encuentra ninguna referencia al color de las instalaciones o al uniforme que debe llevar el personal que trabaja en el taller y que conforman parte de los elementos denunciados por HORTELANO (folios 39 y 40)

También conviene tener en cuenta que la información aportada en el escrito de denuncia fue recabada en enero de 2011, es decir, apenas dos meses después de que HERMANOS MATEO LORENZO firmara el contrato que le habilitaba como servicio oficial de PEUGEOT. Hasta ese momento, PEUGEOT sólo tenía conocimiento de la auditoria presentada por HERMANOS MATEO LORENZO junto con su propuesta de candidatura para ser servicio oficial (folio 629) en diciembre de 2010. Una vez aceptada la candidatura y firmado el contrato, PEUGEOT recibió una solicitud de utillaje efectuada el 24 de enero de 2011 por parte de HERMANOS MATEO LORENZO, entre la que se encuentran numerosas piezas que en ese momento no necesariamente tenían que estar en stock del taller (folios 828 a 831).

En diciembre de 2011, HERMANOS MATEO LORENZO pasó una segunda auditoría encargada por PEUGEOT en la que se detectaron dos deficiencias: la falta de marcado de las plazas de aparcamiento y la falta de 10 herramientas. Estas deficiencias no se produjeron exclusivamente en HERMANOS MATEO LORENZO, sino que, tal y como obra en el expediente, PEUGEOT también detectó incumplimientos de utillaje por parte del resto de servicios oficiales a los que se ha hecho mención en el presente expediente (folio 630). Sin embargo, en ningún caso estas deficiencias han dado lugar a una revocación de la categoría de servicio oficial PEUGEOT, puesto que PEUGEOT considera que ningún fabricante puede cancelar un contrato por deficiencias menores, aunque se exija su subsanación (folio 631).

En lo que respecta a la falta de logotipos de identificación externa de HERMANOS MATEO LORENZO que HORTELANO denuncia, PEUGEOT

indica que esta deficiencia deriva de sí misma, dado que es ella la que suministra a sus servicios oficiales los logos y rótulos de la marca (folio 631).

11. Con fecha 19 de noviembre de 2012 la Dirección de Investigación remite a este Consejo Propuesta de Archivo de las actuaciones seguidas en el expediente de referencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.3 de la LDC. La DI basa su propuesta en las siguientes consideraciones:

(62) *“(...) su decisión [DE PEUGEOT] de utilizar criterios de distribución selectiva para configurar su red oficial de concesionarios y servicios oficiales estaría amparada por la exención prevista en el Reglamento (CE) 1400/2002 y en el Reglamento (UE) 461/2010.*

(63) *En lo que se refiere al diseño de su red comercial de concesionarios, el criterio utilizado por PEUGEOT es el de distribución cuantitativa, es decir, la limitación de aquellas entidades que pueden distribuir los turismos marca Peugeot en una determinada zona.*

(64) *Como se ha visto, hasta la firma del contrato de concesionario de vehículos nuevos por parte de HERMANOS MATEO LORENZO, la zona de influencia en la que se encuadra Soria venía siendo suministrada por el concesionario FALAFÁ, situado en la Arganda de Duero (Burgos), quien a través de un agente independiente (HORTELANO), distribuía los turismos Peugeot en esa área de influencia.*

(65) *Con la entrada en vigor del nuevo Reglamento de exención comunitario, PEUGEOT decide modificar su red de distribución de turismos y así lo pone de manifiesto a los que hasta ese momento eran sus concesionarios, entre los que se encontraba FALAFÁ.*

(66) *La pérdida por FALAFÁ de la condición de concesionario oficial es lo que lleva a la pérdida de la condición de agente de ventas de HORTELANO, por lo que esta Dirección de Investigación considera, a la luz de los hechos expuestos, que no ha existido por parte de PEUGEOT criterio alguno que vulnere lo habitual en los casos en los que se opta por una distribución selectiva cuantitativa.*

(67) *Asimismo, a la hora de terminar su contrato con FALAFÁ ha ido más allá de lo exigido por el Reglamento (CE) 1400/2002, en la medida que de facto ha dado un periodo transitorio de más de dos años a FALAFÁ (e indirectamente a HORTELANO) desde que tomó su decisión de establecer como único concesionario oficial en Soria a HERMANOS MATEO LORENZO.*

(68) *Adicionalmente, una vez que PEUGEOT opta por aplicar criterios de distribución selectiva cuantitativa de vehículos nuevos amparados por los Reglamentos de exención comunitarios, resulta irrelevante a efectos de la normativa de competencia determinar si posteriormente HERMANOS MATEO LORENZO cumple o no con las obligaciones que le ha establecido*

PEUGEOT en su contrato de concesionario oficial, en la medida que eso sólo tiene transcendencia bilateral entre las partes.

(69) En segundo lugar, tampoco puede atribuirse a PEUGEOT el hecho de que un momento determinado un concesionario decida vender un vehículo a un precio más bajo que el que tiene el agente comercial de un tercer concesionario, dado que cada concesionario tiene y debe tener autonomía para determinar sus precios minoristas.

(70) Por lo que respecta a la supuesta negativa de suministro de turismos a HORTELANO, en el expediente el denunciante sólo ha puesto de manifiesto una incidencia, que no cabe atribuir a PEUGEOT, sino a una decisión económicamente razonable de FALAFÁ.

(71) En relación con la existencia de discriminación en el ámbito de los servicios postventa, esta Dirección de Investigación considera que no existen indicios de la existencia de una discriminación abusiva que haya generado una desventaja competitiva significativa a HORTELANO.

(72) En particular, la propia PEUGEOT reconoce que determinados problemas apuntados por la denunciante y relativos a la imagen externa únicamente se le pueden atribuir a ella misma, como consecuencia del cambio de imagen de la marca y de los distintivos contratados por el nuevo concesionario. En todo caso, esta falta de imagen externa no da a HERMANOS MATEO LORENZO una ventaja competitiva significativa.

(73) Por otra parte, la inexistencia de plaza de aparcamiento o utillaje en HERMANOS MATEO LORENZO tampoco dan a esta entidad una ventaja competitiva significativa.

(74) La plaza de aparcamiento, si bien es subsanable, no afecta a la prestación del servicio postventa, mientras que la no existencia de herramientas en un momento determinado no ha sido considerado por PEUGEOT como causa determinante para resolver los contratos de servicio autorizado, si éstas no son esenciales para la prestación del servicio postventa.

(75) De hecho, estos incumplimientos en relación con el utillaje también se han dado en FALAFÁ y HORTELANO, sin que esto haya supuesto una resolución de sus contratos de servicio oficial.

(76) En lo que respecta al resto de discriminaciones apuntadas por la denuncia, una parte de las mismas derivarían de reducción en las exigencias a los servicios técnicos oficiales de PEUGEOT (color instalaciones, uniformes, etc.), que en todo caso no son relevantes para determinar la capacidad competitiva en la prestación de servicios postventa.

(77) Otras incidencias denunciadas por HORTELANO (falta de maquinaria) habrían tenido lugar al inicio de la condición de servicio oficial de

HERMANOS MATEO LORENZO, y se habrían subsanado cuando PEUGEOT auditó a HERMANOS MATEO LORENZO en diciembre de 2011.

(78) Por ello, estas cuestiones tampoco han sido aptas para otorgar a HERMANOS MATEO LORENZO una ventaja competitiva significativa en la prestación de servicios postventa.

(79) En definitiva, esta Dirección de Investigación no considera que de los hechos denunciados pueda derivarse indicios de un ilícito de la normativa de competencia”.

12. El Consejo deliberó y falló esta Resolución en su reunión de 28 de noviembre de 2012.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

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

Segundo.- A la vista de la denuncia presentada y del análisis de los hechos realizado por la Dirección de Investigación, el Consejo no aprecia indicios racionales de infracción de la Ley 15/2007. El Consejo comparte los argumentos que se detallan en el Antecedente de Hecho Undécimo por los que la Dirección de Investigación descarta la existencia de infracción del artículo 1 de la LDC.

No existiendo, pues, indicios de prácticas restrictivas prohibidas por el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia, el Consejo considera ajustada a Derecho la Propuesta de Archivo de las actuaciones realizadas en el marco del expediente S/0427/12 PEUGEOT ESPAÑA.

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los de general aplicación, el Consejo

HA RESUELTO

ÚNICO.- Con amparo en el Artículo 49.3 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, no incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones reservadas seguidas con el número S/0427/12 PEUGEOT ESPAÑA, por considerar que no hay indicios de infracción del artículo 1 de la mencionada Ley.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a denunciante y denunciado, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde su notificación.