

RESOLUCIÓN

(Expte. S/0239/10, Chrysler España S.L. y Red de Concesionarios)

Consejo:

D. Luis Berenguer Fuster, 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

En Madrid, a 17 de diciembre de 2010

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo), con la composición expresada y siendo Ponente la Consejera D^a María Jesús González López, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente S/0239/10, Chrysler España S.L. y Red de Concesionarios, que trae causa de la denuncia interpuesta por REKORD MOTOR 3000, S.L., contra CHRYSLER ESPAÑA, S.L., y una serie de concesionarios de la red oficial de Chrysler en España por supuestas conductas prohibidas por 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 (TFUE).

ANTECEDENTES

1. Con fecha 9 de marzo de 2010 tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), un escrito presentado por REKORD MOTOR 3000, S.L., en el que se formula denuncia contra CHRYSLER ESPAÑA, S.L., y los concesionarios de la red oficial de Chrysler en España, LLASAX MOTOR, S.A.; OLRAIT, S.A.; COMAUTO SPORT, S.A.; AUTO BAEZ HERMANOS, S.L.; IBÉRICA AUTOMÓVILES, S.L.; AGRO-TRACCIÓN VEHÍCULOS, S.A.; TALL-BALL, S.A.; CAYUELAS MOTOR, S.L. y CARS BARCELONA, S.A., por supuestas prácticas restrictivas de la competencia, consistentes en haberse concertado para no reconocer las garantías de los vehículos CHRYSLER comprados por REKORD MOTOR 3000, S.L. en otros países de la UE y revendidos en España, cuando las garantías oficiales todavía están en vigor, con la consiguiente infracción del Reglamento (CE) 1400/2002, de 31 de julio de 2002, y, por ello, del artículo 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 (TFUE).

2. Son partes en el expediente según describe la Dirección de Investigación (DI) en el Informe Propuesta,

a) *REKORD MOTOR 3000, S.L. (REKORD) (Denunciante)*

REKORD se dedica fundamentalmente a la adquisición de vehículos nuevos y seminuevos de distintas marcas en otros países de la Unión Europea, para su reventa a clientes en España. Según la denunciante, en torno al 90% de estos vehículos proceden de países de la UE distintos de España, mientras que un 60% del total de los vehículos que venden son nuevos.

La operativa de su actividad consiste, al parecer, en que una vez detectada en el mercado europeo una oferta de su interés, REKORD realiza una transferencia bancaria y procede a recoger el vehículo o vehículos, recibiendo posteriormente la documentación original del vehículo, necesaria para homologarlo en España, poder obtener fichas técnicas españolas y matricularlo en España. La garantía que se recibe con la documentación incluye el libro de garantía original, sellado por el concesionario del país de la UE, proveedor de REKORD (folio 342 y 343).

b) *CHRYSLER ESPAÑA, S.L. (CHRYSLER) (Denunciado)*

CHRYSLER es importador y representante para España del GRUPO CHRYSLER, multinacional estadounidense fabricante de automóviles, cuyas marcas son Jeep, Dodge y Chrysler. CHRYSLER distribuye en régimen de distribución selectiva cuantitativa estas marcas en España.

Desde el año 2009, CHRYSLER está bajo el control exclusivo de FIAT, S.p.A. (Grupo Fiat).

c) *LLASAX MOTOR, S.A. (LLASAX), OLRAIT, S.A. (OLRAIT), COMAUTO SPORT, S.A. (COMAUTO), AUTO BAEZ HERMANOS, S.L. (AUTO BAEZ), IBÉRICA AUTOMÓVILES, S.L. (IBÉRICA AUTOMÓVILES), AGRO-TRACCIÓN VEHÍCULOS, S.A. (AGRO-TRACCIÓN), TALL-BAL, S.A. (TALL-BAL), CAYUELAS MOTOR, S.L. (CAYUELAS) y CARS BARCELONA, S.A. (DREAM MOTORS) (Denunciados).*

Estas nueve empresas pertenecen a la red oficial de distribuidores de CHRYSLER en España, y según la denuncia, han negado la aplicación de la garantía oficial en vigor de vehículos de marcas de CHRYSLER importados por REKORD de otros países de la UE.

3. La Dirección de Investigación, a la vista de la denuncia y tras llevar a cabo un información reservada conforme a lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, recoge en el informe que acompaña a la propuesta de resolución, la siguiente descripción de las conductas denunciadas y de los hechos constatados:

“II.- DENUNCIA

La operativa de la actividad de REKORD consiste, según ella misma (folios 342 y 343) en que una vez detectada en el mercado europeo una oferta de su interés, REKORD realiza una transferencia bancaria y procede a recoger el vehículo o vehículos, recibiendo posteriormente la documentación original del vehículo, necesaria para homologarlo y matricularlo en España. La garantía que se recibe con la documentación incluye el libro de garantía original, sellado por el concesionario del país de la UE, proveedor de REKORD.

Según afirma el denunciante, los vehículos que revende en España, cuando han tenido una avería, se han llevado a un taller oficial para ser reparados, por tener la garantía oficial aún vigente. También han sido llevados a un taller oficial para su puesta a punto antes de ponerse en circulación definitivamente en España, sin que en ninguno de los dos casos se soliese recibir negativas a la aplicación de la garantía.

No obstante, según REKORD, a partir de agosto de 2009, los concesionarios de CHRYSLER han exigido a los propietarios de los vehículos que abonasen el coste de las reparaciones, negando de esta manera la aplicación de la garantía oficial en vigor (folio 6). En particular, el denunciante señala que los concesionarios de CHRYSLER afirman tener instrucciones de CHRYSLER de no aceptar garantías de vehículos revendidos por REKORD o, simplemente, se niegan a dar ningún tipo de explicación por escrito (folio 345).

El denunciante aporta evidencia documental relativa a vehículos de las marcas CHRYSLER adquiridos por REKORD en Portugal, Alemania, Francia, Italia, fundamentalmente, (folios 78, 105, 114, 121, 125, 129, 134, 137, 142, entre otros). De esta evidencia, el denunciante ha presentado una lista resumen en folio 613, donde se aprecia que han sido treinta y seis las facturas pagadas por REKORD por negativa a aplicar la garantía en vigor, cuya cuantía total alcanza 19.617,46 euros. No obstante, esta cifra debe ser reducida en 2.046,49, euros tras haber sido devueltos a REKORD por uno de los concesionarios denunciados (DREAM MOTORS), hasta los 16.670,97 euros.

En la denuncia se aportan actas notariales donde LLASAX declara que “actúan siguiendo instrucciones de CHRYSLER ESPAÑA, y por eso no aplicaron la garantía al vehículo vendido por REKORD MOTOR, procedente de Portugal, aunque para ellos sería mejor que CHRYSLER ESPAÑA aceptara la garantía” (folio 55); DREAM MOTORS señala “que el procedimiento habitual es consultar con CHRYSLER ESPAÑA la aplicación de cualquier garantía y es esta empresa quien decide si la garantía cubre o no la reparación, y que en los casos requeridos, correspondientes a vehículos vendidos por REKORD MOTOR, si se cobraron las facturas fue porque CHRYSLER ESPAÑA denegó la garantía” (folio 56); y OLRAIT indica “que para que pueda reparar los vehículos en garantía precisa instrucciones de CHRYSLER ESPAÑA y que esta ha informado que en el caso de los vehículos vendidos por REKORD

MOTOR, los clientes deben dirigirse a REKORD MOTOR porque es el vendedor quien tiene que responder de la garantía” (folio 69).”

III. MERCADO RELEVANTE

Según los distintos precedentes comunitarios, el mercado de producto relevante en el que opera CHRYSLER es el de fabricación y suministro de turismos. Dentro de este mercado, se ha dejado abierta la posibilidad de segmentar por categoría de turismo (teniendo en cuenta criterios objetivos como las cilindradas): micra, pequeño, mediano, grande, ejecutivo, lujo, sport coupé, multipropósito y todoterrenos.

Respecto a su dimensión geográfica, los precedentes citados no se pronuncian sobre si ésta abarca al Espacio Económico Europeo (EEE) o es nacional. En el presente expediente, podría haber motivos para hablar de un mercado europeo, dado que REKORD compra vehículos en todo el EEE, para su posterior reventa en España.

En todo caso, a los efectos del presente expediente no es necesario pronunciarse sobre la delimitación exacta de este mercado relevante, en la medida que esta cuestión no afecta a las conclusiones del análisis.

Asimismo, como reconoce REKORD, las prácticas denunciadas tienen lugar en el mercado de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, vía el no reconocimiento de las garantías en las reparaciones. No obstante, la presencia de los concesionarios denunciados en este mercado es mínima, y en todo caso inferior al 10% de cuota en España.

IV. ESTRUCTURA DEL MERCADO DE TURISMOS

Las marcas de CHRYSLER (Jeep, Chrysler y Dodge) se caracterizan por tener fundamentalmente vehículos de una alta cilindrada, que tienen una presencia minoritaria en España. En cambio, su matriz, Fiat, está presente principalmente en los vehículos de gama baja.

En el EEE, la cuota de FIAT+ CHRYSLER es inferior al 10%, tanto para el conjunto de turismos como para los segmentos en los que está presente CHRYSLER, conforme a los datos que se recogen en el expediente M.5518 Fiat/Chrysler.

En cuadro adjunto se muestran las cifras de matriculación de turismos en España de dichas marcas.

MATRICULACIONES DE TURISMOS EN ESPAÑA					
	2008	2009	enero-oct. 2009	enero-oct. 2010	Δ %
DODGE	2.460	2.206	1.760	1.217	-30,8
JEEP	2.964	1.950	1.492	1.164	-22,0

CHRYSLER	2.446	1.222	1.015	909	-10,4
SUBTOTAL CHRYSLER	7.870	5.378	4.267	3.290	-22,9
CUOTA CHRYSLER (%)	0,68	0,56	0,58	0,41	---
FIAT	31.336	17.554	14.035	21.288	51,7
ALFA ROMEO	5.900	4.128	3.391	3.009	-11,3
LANCIA	4.299	2.118	1.770	1.615	-8,8
SUBTOTAL FIAT	41.535	23.800	19.196	25.912	35,0
CUOTA FIAT (%)	3,58	2,50	2,48	3,05	--
TOTAL MATRICULACIÓN	1.161.176	952.772	775.580	848.555	9,41

Fuente: Asociación Nacional de Fabricantes, (ANFAC).

De dichas cifras se desprende que la cuota conjunta de matriculación de las marcas de Chrysler se encuentra situada en torno al 0,60% del total de las matriculaciones del mercado español, y ha descendido ligeramente en los últimos años. Si se tiene en cuenta la suma de FIAT y CHRYSLER, esta cifra sigue siendo inferior al 5%

Asimismo, la cuota de FIAT+CHRYSLER en los distintos segmentos en los que está presente CHRYSLER es reducida, y en todo caso inferior al 10%.

V. INFORMACION RECABADA.

La Dirección de Investigación se dirigió a REKORD, requiriendo un mayor detalle sobre las líneas de su actividad y a CHRYSLER, solicitando información sobre el funcionamiento de la garantía oficial. Asimismo requirió a los concesionarios implicados en la denuncia pidiendo explicación sobre las causas de su actuación en la no aplicación de la garantía oficial a los vehículos importados por REKORD y vendidos en España.

De las respuestas obtenidas en cada requerimiento se desprende la siguiente información:

V.1. Contenido del 'Manual de Garantía' de CHRYSLER

El "Manual de tramitación de garantías de CHRYSLER", que establece las relaciones entre el fabricante y los concesionarios en lo relativo a la aplicación de la garantía, describe el sistema de tramitación de la garantía oficial en el sistema de CHRYSLER.

En este manual el concesionario encuentra una descripción de la operativa de una herramienta informática, denominada dealer Connet, vigente desde abril de 2008, establecida a este efecto. A través de esta herramienta los concesionarios pueden obtener información muy detallada y actualizada del histórico de los vehículos que les llegan a los talleres. Para ello se utiliza la función VIP (Vehicle Information Plus) que suministra información sobre el vehículo consultado (cobertura de garantía, campañas pendientes, historial en garantía, equipamiento, etc.) que es obligatorio

obtener del sistema dealer Connet y unir a toda orden de reparación (folio 505).

Este manual define la garantía básica de legal de dos años como la cobertura que “cubre el coste de todas las piezas y mano de obra necesaria para reparar cualquier falta de conformidad del vehículo, en particular, defectos de material, montaje o acabado de fábrica”. Especificando, a su vez que “sólo cubre al vehículo que es conducido y mantenido en la forma descrita en el Manual del propietario y programa de mantenimiento” y que en el caso de que los servicios de mantenimiento se hubieran llevado a cabo en talleres distintos de los autorizados por la red de CHRYSLER, “el Titular deberá acreditar que en cada uno de ellos se han efectuado de forma adecuada todas las operaciones previstas en el Programa de mantenimiento del fabricante”.

En su cláusula 5.1, en relación a los clientes en tránsito, el manual estipula que “los vehículos extranjeros procedentes de cualquiera de los siguientes países pueden ser reparados en garantía siempre que la tengan en vigor: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, Eslovaquia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Reino Unido, República Checa, Rumania, Rusia, Suecia, Ucrania” (folio 500).

Asimismo, el manual señala que si la avería se produjera en cualquier país de la UE o Suiza, el titular del vehículo utilizará el concesionario oficial más próximo a su disposición, pagará directamente el importe de la reparación, y a su regreso a España, entregará al concesionario oficial y este a CHRYSLER, la documentación correspondiente a la reparación (facturas originales), quién procederá al reembolso de la misma, aplicando el contravalor de la divisa del día de la reparación o fecha de factura, conforme a los criterios establecidos en la extensión de garantía.

El manual explicita (folios 497 a 499) diversas averías o hechos que se excluyen de la misma. Entre ellas y de relevancia para el presente expediente se encuentran:

- *“los elementos del vehículo que hayan sido objeto de transformación y las averías consecuencia de la misma”;*
- *“los gastos de mantenimiento normal de la carrocería y habitáculo, incluida la limpieza y reparación de guarnecidos de los asientos y toda avería anterior a la fecha de venta del vehículo”.*
- *“los daños producidos por un almacenaje superior a seis meses”.*
- *“los elementos electrónicos, de carrocería y de mobiliario interior”*
- *“toda avería anterior a la fecha de venta del vehículo”*

V.2. Aplicación de la garantía CHRYSLER

Como se ha indicado anteriormente, los hechos denunciados se basan fundamentalmente en el no reconocimiento de las garantías de los vehículos adquiridos por REKORD.

Por ello, un punto clave es la determinación del momento en el que se inicia la garantía de un vehículo adquirido por REKORD.

El denunciante afirma que salvo que se especifique en contrario, la fecha de inicio de la garantía es la fecha de entrega del vehículo al cliente de REKORD. Para que dicha fecha coincida con la de matriculación real en España, REKORD comunica al concesionario proveedor la fecha de venta al cliente final y el nombre de este, al objeto de que el concesionario proceda, en ese momento, a dar de alta el vehículo en la base de datos a nivel europeo de CHRYSLER (folio 343).

Según la denunciante, esta forma de actuación sólo se realiza en el 70% de los casos, dado que en otras ocasiones se producen retrasos de días y en otros el proveedor activa la garantía del vehículo en la fecha en que REKORD lo adquiere o en cualquier momento entre esta adquisición y la venta al consumidor final.

En todos los casos la fecha de la primera matriculación la que inicia la validez de la garantía. Lógicamente, cuando REKORD adquiere vehículos nuevos ya matriculados, también la garantía se inicia en el momento en que se produjo su primera matriculación, fuera de España.

En algunos casos, como se deriva de la información suministrada por el concesionario DREAM MOTORS, la diferencia de fechas entre la venta por el concesionario extranjero a REKORD y la venta por este a un cliente español es bastante dilatada, alcanzando, como en el caso del vehículo con nº de bastidor N596903, un plazo superior a los dos años de vigencia de la garantía, y en el del vehículo con nº de bastidor D598849 un plazo que alcanza 23 meses y 15 kilómetros recorridos, (folios 477 y 478). Esto mismo afirma COMAUTO para el caso del vehículo con bastidor N592697, en que habían transcurrido 21 meses y 22 días desde la fecha de fabricación y la de la entrada en vigor de la garantía, (folio 691).

Por otra parte, CHRYSLER afirma que, “en los contratos de concesión entre CHRYSLER ESPAÑA y sus concesionarios no hay ninguna restricción para la venta de vehículos nuevos a intermediarios que actúen en virtud de un mandato o autorización de un cliente final” (folio 383). Además, no existe ninguna indicación en los sistemas de distribución e informáticos de las marcas de Chrysler que discrimine la cobertura o tratamiento de los vehículos en garantía en función del Estado Miembro de la UE del que proceda el vehículo (folio 384). Así, en la cláusula 5.1.4 del contrato de concesión de servicio o taller autorizado, que:

“El taller autorizado está obligado a prestar sus servicios a todos los vehículos CHRYSLER, JEEP y DODGE, independientemente de si están temporal o permanentemente dentro del territorio del Contrato o de dónde

hayan sido adquiridos y por quién, debiendo tratar de igual manera a todos los vehículos de la Marca, así como a todos sus respectivos clientes”.

Además, CHRYSLER manifiesta que si bien están prohibidas las ventas a revendedores que no sean distribuidores autorizados, estas ventas se realizan y la red oficial de talleres no discrimina a dichos vehículos en cuanto al tratamiento de las garantías, dado que desde el 1 de enero de 2008 se han vendido en España 2.495 vehículos procedentes de otros Estados miembros de la Unión Europea, a los que CHRYSLER ha atendido en sus reparaciones en garantía y en sus campañas de revisión.

Asimismo, según LLASSAX, DREAM MOTORS y OLRAIT (folios 467, 471 y 476, respectivamente), tres de los concesionarios implicados en la denuncia, no existe ningún acuerdo entre CHRYSLER y sus concesionarios para impedir la aplicación de la garantía en los vehículos de las marcas CHRYSLER vendidos por REKORD. Según estos concesionarios, su proceder consiste en consultar con CHRYSLER antes de reparar cada vehículo, en el caso de que tenga la garantía en vigor y sólo cuando CHRYSLER deniega la aplicación de la garantía, ellos cobran la reparación.

V.3. Negativas a la aceptación de garantía CHRYSLER denunciadas por REKORD

Para justificar su denuncia, REKORD ha aportado una serie de facturas que se vio obligada a pagar como consecuencia de la falta de reconocimiento de la garantía de los vehículos que había adquirido.

No obstante, REKORD no ha aportado evidencia alguna respecto a que CAYUELAS u OLRAIT le hayan cobrado la reparación de algún vehículo en garantía, denegando injustificadamente la aplicación de la misma.

Para el resto de concesionarios denunciados, REKORD sí ha aportado facturas de las reparaciones que se ha visto obligada a abonar, cuando a su juicio, éstas estaban cubiertas por la garantía oficial.

Frente a estas evidencias de REKORD, los concesionarios objeto de denuncia han aportado la información que se recoge a continuación:

- El concesionario AGROTRACCIÓN informa que de los tres casos de reparaciones en garantía de vehículos vendidos por REKORD de las marcas CHRYSLER que se le han presentado, ha reparado en aplicación de la garantía en vigor los dos primeros casos, mientras que, en el tercer caso no ha aplicado la garantía por tratarse de reparar el cromado de las llantas, una reparación estética no cubierta por la garantía (folio 496).*
- El concesionario AUTO BAEZ afirma que el vehículo con bastidor N155438 que REKORD les ha presentado para su reparación había estado largo tiempo inmovilizado y se presentó para su reparación cuando tan sólo faltaban 17 días para que concluyese la garantía oficial.*

La reparación se trataba de un biselado decorativo y de la reparación de los discos de freno traseros, reparaciones estas que no se cubren por la garantía (folio 497).

- El concesionario TALL-BAL asegura que no es realmente un concesionario de CHRYSLER, ni siquiera un taller oficial, por lo que no tiene que hacerse cargo de ninguna reparación en garantía.*
- El concesionario LLASAX afirma que en ningún caso ha facturado reparaciones que se hallan efectuado con la garantía oficial en vigor, pero que en el caso del vehículo reparado a REKORD se trataba de reparar una avería derivada de una manipulación, operación excluida de la garantía.*
- El concesionario COMAUTO sostiene que el vehículo averiado que entró en sus instalaciones, fabricado el 24 de febrero de 2007 y del que la garantía base entró en vigor el 16 de diciembre de 2009, tras permanecer durante casi dos años en almacenaje, ha entrado tres veces en sus instalaciones. En el primera ocasión, aquella que REKORD denuncia que tuvo que abonar una factura de 62,06 euros (folio 613), la reparación que se efectuó se refería a la falta de engrase de la palanca de cambios, que, además, había sido algo forzada por el cliente, y a los daños causados en el barniz de las llantas, molduras exteriores en la carrocería y neumáticos por el almacenaje prolongado a la intemperie.*

Con posterioridad y todavía con la garantía vigente, el vehículo mencionado entró en dos ocasiones en las instalaciones de COMAUTO, tanto por una avería como por llamada a revisión en campañas generalizadas, siendo cubiertas en ambas ocasiones las reparaciones por la garantía. A estas dos reparaciones REKORD no ha hecho mención a lo largo de la instrucción del presente expediente.

- El concesionario IBÉRICA AUTOMÓVILES informa que el vehículo averiado de REKORD entró en sus instalaciones y comprobó que desde su fabricación el día 15 de noviembre de 2007 hasta la activación de la garantía por matriculación, el 2 de noviembre de 2009, había estado inmovilizado. No obstante, cuando entró en su taller tenía la garantía en vigor, aunque “la herramienta de diagnosis certificó que la batería estaba sin posibilidad de recarga por no habersele realizado al vehículo la puesta a punto”, operación esta que es a cuenta del concesionario vendedor.*
- Por su parte, el concesionario DREAM MOTORS afirma que de veintiuna facturas de reparaciones a coches en garantía cobradas a REKORD, seis se deben a desajustes provocados por largos almacenamientos, cuatro a la falta de puesta a punto, dos corresponden a un vehículo en el que se había manipulado el cuentakilómetros, cuatro a intervenciones no cubiertas por la garantía, una a conservación*

descuidada, una a revisión innecesaria de nivel de potencia, una a un uso excesivamente intensivo de un vehículo propiedad de una empresa de alquiler, al que se le había realizado otra intervención en garantía y dos a errores de calificación de DREAM MOTORS, posteriormente rectificadas por el fabricante y abonadas a REKORD.

REPARACIONES EFECTUADAS POR DREAM MOTORS DE VEHÍCULOS ADQUIRIDOS POR REKORD				
Bastidor	Largo almacenaje	Falta de puesta a punto o mantenimiento inadecuado	Reparaciones no cubiertas	Otras reparaciones en garantía
T534867		X		
T655234			Discos de freno	una
N671790			Sistema frenos	dos
D598698			Fallo en motor	
N130338	X	X	Desajuste fusibles	
N137080			Manipulación cuentakilómetros	
N137080			Manipulación cuentakilómetros	
N592770	X	Tenía la garantía caducada		
D138833		Conservación descuidada		dos
W652520			juntas	
T553434			Uso intensivo	una
N130318	X	X	Pastillas de freno	
N150366	X	X	Pastillas de freno	
D599025	X	X	Pastillas de freno	
T523231		X	Apretar brida	tres
T534883*	Reparación parcial en garantía, sustitución de radio.			
T534867		X	Estado batería	
D233814	Revisión innecesaria de potencia			
D599025	X	X	Pastillas de freno	
N150362*	Intervención no necesaria y se cobra mano de obra.			una
T534838		X		

* Intervenciones facturadas por error por el concesionario, luego aceptó el fabricante.

4. Con fecha 12 de noviembre de 2010 la DI eleva al Consejo Propuesta de archivo de las actuaciones realizadas al no encontrar ni en la información aportada por el denunciante ni en la obtenida en el trámite de información reservada indicios de la existencia de acuerdo vertical entre CHRYSLER España y sus concesionarios para impedir el reconocimiento de las garantías oficiales en vigor de los vehículos adquiridos por REKORD.
5. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia deliberó y falló esta Resolución en su reunión de 15 de diciembre de 2010.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El artículo 49.3 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC), dispone que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, a propuesta de la DI, podrá no incoar los procedimientos derivados de la presunta realización de las conductas prohibidas por los artículos 1, 2 y 3 de esta Ley y archivar las actuaciones que se hayan llevado a cabo cuando no aprecie indicios de infracción de la LDC en los hechos investigados.

Además el artículo 25.5 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (BOE 27.02.2008), dispone que el acuerdo de no iniciación del procedimiento del Consejo de la CNC, a propuesta de la DI, deberá comunicarse al denunciante, indicando los motivos por los que no procede la iniciación del procedimiento de acuerdo con lo previsto en el artículo 49 de la LDC.

En este expediente la DI propone al Consejo la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones llevadas a cabo, al no encontrar en la información recabada indicios de la existencia de acuerdo entre CHRYSLER España y sus concesionarios para impedir el reconocimiento de las garantías oficiales en vigor de los vehículos adquiridos por REKORD.

SEGUNDO.- En este expediente por tanto el Consejo debe resolver si, de acuerdo con la información de que dispone, aprecia indicios de infracción del artículo 1 de la LDC y del 101 del TFUE por parte de CHRYSLER ESPAÑA y nueve de sus concesionarios, mediante acuerdos verticales que tengan como objeto o efecto la negativa del reconocimiento de la garantía oficial de que disfrutaban todos los vehículos de la firma CHRYSLER, a los vehículos de esta marca adquiridos por REKORD en otros países de la UE y posteriormente revendidos a clientes finales en España.

El artículo 1 de la LDC establece en su apartado primero que *“Se prohíbe todo acuerdo (...), que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional (...).”* No obstante, el artículo 1.3 de la LDC permite los acuerdos que

contribuyan, entre otros aspectos, a mejorar la distribución de bienes y servicios, siempre que:

- “a) Permitan a los consumidores o usuarios participar de forma equitativa de sus ventajas.*
- b) No impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquellos objetivos, y*
- c) No consientan a las empresas participes la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios contemplados.”*

Por su parte, el artículo 101 del TFUE prohíbe *“todos los acuerdos entre empresas, (...) que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (...)”*. No obstante, el apartado 3 del artículo 101 TFUE permite los acuerdos entre empresas que contribuyan, entre otros aspectos, a mejorar la distribución de los productos, siempre que *“reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que:*

- a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos;*
- b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate.*

Asimismo hay que tener en cuenta que los acuerdos de distribución y servicios postventa de vehículos de motor en la Unión Europea, quedan regulados, en lo que se refiere a la aplicación del artículo 101.3 del TFUE al Reglamento (CE) nº 1400/2002 de julio de 2002.

Y como dice la DI en su informe,

“Por lo que respecta a la distribución de vehículos este Reglamento se orienta a fortalecer la competencia entre concesionarios en diferentes Estados miembros (competencia intermarca).

Desde este punto de vista, la actividad que desarrolla REKORD contribuye al fortalecimiento de la competencia entre los concesionarios tanto dentro de España como del EEE, en la medida que la labor de intermediación de REKORD facilita que los consumidores españoles puedan adquirir vehículos en cualquier país del EEE.”

Pero por lo que se refiere a este procedimiento, analizada la información que consta en el expediente, tanto la aportada por el denunciante como la obtenida por la DI en la información reservada, el Consejo no aprecia en la misma indicios de la existencia de un acuerdo vertical entre CHRYSLER y sus concesionarios para impedir el reconocimiento de las garantías oficiales en vigor de los vehículos adquiridos por REKORD.

El Consejo constata que el denunciante afirma que ha estado realizando la importación paralela de vehículos del resto de la UE y utilizando los servicios oficiales CHRYSLER sin problemas hasta el mes de agosto de 2009, a partir de cuyo momento relata determinadas incidencias puntuales con los nueve concesionarios denunciados. Además en dicho periodo posterior a agosto de 2009, los casos de negativa a las reparaciones gratuitas por no reconocer la garantía coexisten con reparaciones bajo garantía de vehículos y en concesionarios oficiales de CHRYSLER.

Por tanto el Consejo coincide con las apreciaciones realizadas por la DI respecto a la conducta de CHRYSLER y de sus concesionarios y a las incidencias puntuales denunciadas por REKORD, a saber:

Que la evidencia presentada por REKORD únicamente apunta a que los concesionarios de CHRYSLER están obligados a contactar con el fabricante de cara a la aceptación de la garantía. De acuerdo con los hechos contrastados, los concesionarios de CHRYSLER en España, cumpliendo las prescripciones que constan en el Manual de Tratamiento de las Garantías que les proporciona CHRYSLER, antes de empezar a verificar o reparar la posible incidencia de un vehículo que entra en su taller, consultan su sistema informático DEALER CONNECT para conocer el historial de revisiones, mantenimientos, llamadas colectivas y si tiene en vigor la garantía. Esta misma rutina parece ser la aplicada en el caso de los vehículos importados por REKORD y vendidos en España.

Esta obligación de los concesionarios de utilizar DEALER CONNECT para gestionar las reparaciones en garantía no parece ser una restricción de la competencia a los efectos del artículo 1.1 LDC y 101.1 TFUE y tiene una justificación objetiva en facilitar la gestión de las garantías.

Por lo que se refiere a unas primeras afirmaciones de OLRAIT, indicando *“que para que pueda reparar los vehículos en garantía precisa instrucciones de CHRYSLER ESPAÑA y que ésta ha informado que en el caso de los vehículos vendidos por REKORD MOTOR, los clientes deben dirigirse a REKORD MOTOR porque es el vendedor quien tiene que responder de la garantía”*, no han sido contrastadas, puesto que en la documentación recabada se ha verificado que CHRYSLER ha aceptado las reparaciones en garantía de los vehículos vendidos por REKORD.

Además no hay evidencia, REKORD no la ha aportado, de que OLRAIT haya denegado en algún caso la aceptación de una reparación en garantía de vehículos CHRYSLER vendidos por REKORD. Lo mismo ocurre en el caso del concesionario CAYUELAS, mientras que TALL-BAL afirma no pertenecer a la red oficial de CHRYSLER, por lo que no está obligada a aceptar las reparaciones en garantía.

De los casos para los que REKORD ha aportado pruebas de que se ha denegado a sus clientes la aceptación de la garantía en la reparación del vehículo, en todos ellos parece existir justificación objetiva para no aplicar la

garantía, bien por haber superado el periodo de la misma, o por tratarse de averías o desperfectos excluidos de la aplicación de la garantía.

Por tanto el Consejo considera adecuada y conforme a derecho la propuesta de la DI de no incoar expediente sancionador y proceder al archivo de las actuaciones llevadas a efecto en este procedimiento en cumplimiento del artículo 49.3 de la LDC, al no apreciar indicios racionales de comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 TFUE, ni por parte de CHRYSLER ESPAÑA, S.L., ni de LLASAX MOTOR, S.A., OLRAIT, S.A., COMAUTO SPORT, S.A., AUTO BAEZ HERMANOS, S.L., IBÉRICA AUTOMÓVILES, S.L., AGRO-TRACCIÓN VEHÍCULOS, S.A., TALL-BALL, S.A., CAYUELAS MOTOR, S.L. y CARS BARCELONA, S.A., en lo relativo a la aplicación de la garantía oficial a los vehículos de CHRYSLER adquiridos por REKORD.

En consecuencia, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia.

RESUELVE

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Investigación en el expediente S/0239/10, Chrysler España S.L. y Red de Concesionarios por no apreciar en la conducta denunciada indicios de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia ni del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese a la denunciante y a las denunciadas, 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.