

RESOLUCION (Expte. S/0470/13 RFEDA-3)

SALA DE COMPETENCIA

PRESIDENTE

D. José María Marín Quemada

CONSEJEROS

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D^a. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

SECRETARIO

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 13 de febrero de 2014

La Sala de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), con la composición expresada al margen, ha dictado la presente Resolución en el expediente S/0470/13 RFEDA-3, tramitado por la extinta Dirección de Investigación (DI) y la actual Dirección de Competencia (DC) ante la denuncia formulada por el Club deportivo Escudería Ordemots (en adelante C.C.E. Ordemots), por el que denuncia a la REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO (RFEDA); GRAN TURISMO SPORT ORGANIZACIÓN, S.L. (GT SPORT) y V LINE ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOPS, S.L. por lo que pudiera constituir una infracción de los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 18 de abril de 2013 se recibió en la Dirección de Investigación (actual Dirección de Competencia) escrito de D. [XXX], presidente del Club Deportivo Escudería Ordemots (en adelante C.D.E. Ordemots) por el que denuncia a la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), GRAN TURISMO SPORT ORGANIZACIÓN S.L. (GT Sport) y V LINE ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS S.L. (V Line) por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), consistentes en la obligación, impuesta por parte de los organizadores de los campeonatos oficiales, autorizados por la RFEDA, de utilizar una determinada marca de neumático específico para competiciones en circuito (slicks), lo que estaría limitando la capacidad de elección de los deportistas y restringiendo la competencia en el mercado de slicks.

2. Con fecha 26 de septiembre de 2013 tuvo entrada escrito de la C.D.E. Ordemots en la que se incluye una ampliación de la denuncia por conducta prohibida por el art. 1 de la LDC consistente en un acuerdo entre las denunciadas de imposición de una única marca de neumáticos de competición en pruebas oficiales (folios 85-133).
3. Según la denunciante, todo ello conlleva que los participantes no puedan elegir el neumático que mejor le convendría a su vehículo (folio 4); excluye del mercado al resto de empresas fabricantes de neumáticos (folio 4); implica el consiguiente beneficio, no sólo a la marca elegida, sino también al distribuidor de esos neumáticos y además, los neumáticos se suministran a los participantes a un precio superior al de mercado y al de otras marcas similares (folio 91).
4. Con objeto de conocer en lo posible la realidad de los hechos para determinar si pudiera haber indicios de infracción, la Dirección, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, llevó a cabo una información reservada en el marco de la cual requirió a la RFEDA, con fecha 24 de mayo de 2013, información sobre el tipo de competiciones automovilísticas que se celebran en España, quién las organiza y los tipos de neumáticos que se utilizan en ellas (folios 32-34).
5. Con fecha 18 de junio de 2013 (con sello de correos de fecha 14 de junio de 2013), tuvo entrada la respuesta al requerimiento de información anterior (folios 39-55). En este escrito la RFEDA exponía la ausencia de interés del C.D.E. Ordemots en los hechos denunciados, al no haber participado nunca en las competiciones a que se refiere la denuncia ni haber organizado o haber mostrado interés en organizar alguna de ellas.
6. Con fecha 11 de septiembre de 2013 se le requirió a la denunciante, C.D.E. Ordemots, para que aportase información sobre la conducta que denuncia y su interés legítimo como denunciante, en concreto, sobre el papel y funciones de una escudería y las especificaciones sobre neumáticos en los reglamentos de las competiciones (folios 66-67).
7. Con fecha 12 de septiembre de 2013 se solicitó información a GT Sport y a V Line sobre las competiciones automovilísticas en España y las especificaciones sobre los neumáticos (folios 68-71 y 74-77, respectivamente).
8. Con fecha 30 de septiembre de 2013 tuvo entrada la respuesta al requerimiento de GT Sport (folios 134-240) y con fecha 3 de octubre de 2013 la de V Line (folios 241-301).
9. El denunciante: CLUB DEPORTIVO ESCUDERÍA ORDEMOTS (C.D.E. Ordemots).

- El Club Deportivo Escudería Ordemots es una asociación deportiva privada, sin ánimo de lucro, creada en 2004 en Salamanca (folios 1 y 88).
- Es un club deportivo registrado e inscrito en el Registro de Clubes de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, y con condición de Federación Deportiva de ámbito autonómico integrada en la Federación de Automovilismo de Castilla y León, que a su vez está integrada en la RFEDA (folio 87-88).
- Este club deportivo está integrado por personas físicas, jueces deportivos, deportistas federados y simpatizantes, con el objeto de promocionar el automovilismo como modalidad deportiva, así como su práctica por sus asociados, además de la organización de pruebas deportivas (folio 1). Actualmente, además de comisarios y técnicos, está integrada por doce pilotos que participan en pruebas de carácter tanto autonómico como estatal e internacional (folio 89).
- Organiza competiciones de carácter oficial dentro del territorio autonómico de Castilla y León (folio 89). Su financiación procede de las aportaciones de los socios y de ayudas y patrocinios de distintas instituciones públicas y privadas (folio 89).

10. Las denunciadas:

a) REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO (RFEDA)

- El artículo 1 de los estatutos de la RFEDA¹ define la federación como *“una entidad privada sin ánimo de lucro con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, con patrimonio propio e independiente del de sus asociados, cuyo ámbito de actuación se extiende al conjunto del territorio del Estado, en el desarrollo de las competencias que le son propias”*.
- Como federación deportiva está declarada entidad de utilidad pública, cuyo fin es la promoción, organización y desarrollo del automovilismo deportivo de ámbito estatal, cuyas especialidades son las competiciones en circuitos y por carreteras, karting, todo terreno, slalom, record, clásicos y trial (artículo 2 de los Estatutos de la RFEDA).
- Según el art. 3 de los estatutos, la RFEDA está integrada por federaciones deportivas de ámbito autonómico, clubes, deportistas, marcas de automóviles, concursantes, técnicos, oficiales y jueces.
- Su artículo 7 establece: “La Real Federación Española de Automovilismo es la única entidad competente dentro de todo el Estado español para la

¹ http://www.rfeda.es/docs/rfeda/estatutos_RFEDA.pdf

organización, tutela y control de las competiciones que, por su ámbito, se califiquen como internacionales o estatales.” Además, es la encargada de expedir las licencias federativas y los permisos para organizar pruebas de competición.

b) GRAN TURISMO SPORT ORGANIZACIÓN S.L. (GT Sport)

- Se trata de una empresa fundada en 1999 en Madrid, dedicada a la esponsorización, patrocinio y mecenazgo, representación, producción y organización de actividades artísticas, culturales, deportivas y profesionales.
- Además, es la entidad creadora en 1999 y organizadora desde entonces del Campeonato de España de GT, y también organiza la International GT Open y European F3 Open, con la preceptiva aprobación y supervisión de la RFEDA (folio 134).

c) V LINE ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS S.L. (V Line)

- V Line Organización de Eventos Deportivos S.L. es una empresa creada en 2007, dedicada a la organización de eventos deportivos en España, centrada en el automovilismo deportivo.
- Es la entidad creadora en 2007 y organizadora desde entonces de la Copa de España de Resistencia, CER, con la preceptiva aprobación y supervisión de la RFEDA. También se encarga de la organización de la Copa Renault Clio España, la Michelin Classic Series y los 500 km de Alcañiz (folio 241).

11. En relación al calificación y organización de las competiciones automovilísticas, la DC realiza las siguientes precisiones en su Propuesta de 5 de noviembre de 2013:

- (20) *Según el Art. 46 de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte (en adelante LD), las competiciones deportivas se clasifican en base a dos criterios: por su naturaleza, en competiciones oficiales o no oficiales, de carácter profesional o no profesional; y por su ámbito, en competiciones internacionales, estatales y de ámbito territorial inferior.*
- (21) *Son competiciones oficiales todas las actividades deportivas que se practican en España con arreglo a la normativa y sujetas al control deportivo de las federaciones. Las competiciones oficiales las puede organizar una federación o un club deportivo, personas físicas o jurídicas, con la aprobación de la federación respectiva, para que califique su competición y proporcione árbitros o jueces.*
- (22) *Por el contrario, una competición no oficial está al margen de cualquier regla oficial y del control de las federaciones.*

- (23) *Según la RFEDA, en el automovilismo, prácticamente todas las competiciones son oficiales por su sujeción a las medidas de seguridad de tráfico, ya que la práctica no oficial de este deporte en las vías públicas o sin sujeción a unas estrictas medidas de seguridad está prohibida por las normas de tráfico y por el Código Penal (folios 40 y 137).*
- (24) *La calificación de las competiciones de carácter profesional corresponde al Consejo Superior de Deportes, según C.D.E. Ordemots, y los criterios para su calificación son, entre otros, la existencia de vínculos laborales entre clubes y deportistas, y la importancia y dimensión económica de la competición (folio 85).*
- (25) *Las competiciones automovilísticas se clasifican a su vez en distintas categorías en función del tipo de vehículo, la marca, el tipo de terreno donde se disputa la prueba, las normas de la competición, etc. El presente expediente se refiere en particular a las competiciones de velocidad en circuito, esto es, aquéllas que no se disputan en la vía pública ni en campo abierto sino en circuitos cerrados de superficie pavimentada (en otras categorías de competición los circuitos pueden ser de tierra o mixtos), y donde el objetivo es girar un número determinado de vueltas en el menor tiempo posible, o bien girar la mayor cantidad de vueltas posible en un tiempo determinado. Los principales tipos de automóviles que se utilizan en las carreras de velocidad son monoplasas, turismos, gran turismos, sport prototipos y stock cars, si bien serán objeto de este expediente sólo las competiciones de turismo² y gran turismo³.*
- (26) *Prevía solicitud del organizador de la prueba, la RFEDA puede conceder al certamen la denominación de Campeonato, Copa o Trofeo de España, siempre que se destine a un tipo de vehículos homogéneo, si puede ser considerada de interés deportivo, si la propuesta tiene un nivel de solvencia y organización adecuados (número de participantes, número de carreras que lo componen, dispersión geográfica,...), etc. (folios 41 y 43). En otras ocasiones, el organizador prefiere denominar la competición con un título comercial (como la Copa Clio, folio 42). Sólo son oficiales las pruebas deportivas que determine la RFEDA, incluidas en su calendario oficial.*
- (27) *La decisión de los clubes y pilotos sobre en qué competiciones participar depende de si tienen carácter oficial o no, además de otros criterios como la cercanía, razones de oportunidad y costes, así como las decisiones de*

² Se denomina turismo al automóvil destinado al transporte de personas, con al menos cuatro ruedas y un máximo de nueve plazas incluido el conductor al que se le introducen modificaciones para ser utilizados en competiciones de automovilismo.

³ El término Gran Turismo se utiliza para referirse a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, con peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Se diferencia de un coche súper deportivo en que la forma de conducción es más similar a la de un coche utilitario. Gran parte de las categorías de competiciones de gran turismos usan el formato de carrera de resistencia, que tiene mayor duración de lo habitual (como mínimo seis horas o 800 km, aunque a nivel local o amateur se aceptan distancias menores), en la que se prueba la fiabilidad de los vehículos y la resistencia física de los pilotos.

los patrocinadores del club (folio 89). En la mayoría de las ocasiones, los pilotos participan en las competiciones automovilísticas a través de clubes deportivos o escuderías (folios 88-89 y 127-133), nombre con el que se hace referencia a aquellas organizaciones deportivas que albergan a los pilotos y vehículos de competición que forman un equipo dentro de una categoría de automovilismo. En el art. 32.4 de la LD y en el art. 4 del Real Decreto 1835/1991, de 20 de diciembre, sobre Federaciones Deportivas Españolas (en adelante, RD), se establece que para la participación en competiciones deportivas oficiales de ámbito estatal será preciso estar en posesión de una licencia deportiva expedida por la correspondiente Federación Española.

- (28) La RFEDA está habilitada a través de diversas normas (entre ellas, la LD, el RD y los propios Estatutos de la RFEDA) como entidad para calificar y organizar competiciones deportivas federadas a nivel estatal (folios 46-49).*
- (29) La actividad de organización incluye la reglamentación de las competiciones y tramitación y emisión de licencias federativas y permisos de organización de pruebas deportivas, aprobando los calendarios de pruebas, y aportando comisarios y jueces para las competiciones (folios 46, 137 y 243). La RFEDA afirma que la función de organización de competiciones deportivas oficiales que se recoge en el art. 3 del RD y en el 33.1.a de la LD se refiere a la regulación del marco general de las mismas (folio 48), siendo por tanto habitual que la organización material de las competiciones se lleve a cabo de forma privada, por parte de personas físicas, clubes, asociaciones o empresas privadas, que si bien deben contar con la aprobación de las federaciones correspondientes, de ámbito regional, estatal o internacional, que las incluyen en los calendarios oficiales de la FIA o de la RFEDA, no implica la firma de ningún acuerdo o contrato con la respectiva federación, sino someter a autorización los reglamentos de las mismas (folios 40, 136-137 y 242).*
- (30) Para poder organizar y llevar a cabo una competición deportiva se requiere un permiso de organización expedido por la RFEDA o las federaciones autonómicas, según se recoge en el art. 2.3.a del Anexo II del Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.*
- (31) El permiso de organización es un documento expedido a solicitud del interesado, en el que se acredita que la carrera es legal, respetando la legislación deportiva y estatal aplicable. La solicitud del organizador debe contener todos los requisitos que afecten a la prueba, presentando a la RFEDA un proyecto del evento que desea organizar, acompañado de los reglamentos técnicos y deportivos. En este sentido, el permiso acreditará que el organizador ha presentado los reglamentos de la prueba en tiempo y forma, los cuales han sido revisados por la Comisión Delegada de la*

RFEDA concluyendo que son correctos y acordes a las normas técnicas y deportivas, y que las normas de seguridad previstas para la carrera son las adecuadas según lo dispuesto en el art. 16.1 del RD (folios 46, 50 y folio 136).

- (32) *La RFEDA no decide qué empresas serán las organizadoras de una competición (folio 42). Un organizador de eventos deportivos, movido por intereses deportivos, económicos o publicitarios, entre otros, idea un certamen con unas determinadas características y requisitos. Para ello, redacta unos reglamentos técnicos (para garantizar unas prestaciones homogéneas de los coches participantes) y deportivos (reglas de la competición) que debe presentar para su aprobación a la RFEDA, contrata o alquila los circuitos para su celebración, elabora un calendario, busca patrocinadores y contrata proveedores, sobre todo de neumáticos y gasolina, ya que son los elementos más homogeneizadores, y además corre con los gastos propios de la organización del certamen (folios 41-42 y 243).*
- (33) *Entre estos requisitos que fija el organizador se encuentran los neumáticos. Los neumáticos constituyen, según la RFEDA, una parte fundamental del vehículo, cuyo rendimiento depende en gran medida de su calidad y prestaciones. Los neumáticos son, según las denunciadas, los elementos más utilizados, junto con el tipo de combustible para introducir cierto grado de equidad en las competiciones automovilísticas y permitir que prime el talento del piloto (folios 52, 138 y 244).*
- (34) *Para que los neumáticos puedan ser utilizados en las competiciones automovilísticas en España deben ser legalmente utilizables y comercializables en España, fabricados o importados legalmente. Son los fabricantes los que definen las características de sus neumáticos.*
- (35) *Los organizadores de las competiciones automovilísticas estipulan qué tipo o marca de neumático debe o puede utilizarse en cada competición y la RFEDA se limita a comprobar su legalidad (folios 51, 52 y 138). Según GT Sport, no hay ninguna norma que exija que una prueba automovilística emplee neumáticos de características técnicas determinadas, más allá de que éstos sean legales y respondan a las exigencias generales de la seguridad vial (folio 137).*
- (36) *La elección de los neumáticos responde, según las denunciadas, a razones básicamente deportivas (folio 53), para homogeneizar las prestaciones de los coches durante la competición y garantizar la seguridad. Además, supone un ahorro en costes para participantes y organizadoras, ya que es una forma de sponsorización, donde la proveedora se compromete también a proporcionar el servicio técnico, suministro y montaje de neumáticos en los circuitos (folios 52 y 138 y 244).*

12. La DC en su Propuesta de Archivo al Consejo, recoge los siguientes hechos que se transcriben a continuación:

(37) *La RFEDA califica como competiciones oficiales, autorizando su celebración, al CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GT 2013 y a la CER 2013, como campeonatos de la modalidad de circuitos (velocidad en pista) por considerarlas interesantes desde el punto de vista deportivo, cubriendo una modalidad que no existía en España. La RFEDA les concedió, previa solicitud de los organizadores, las denominaciones de Campeonato y Copa de España, siendo las únicas empresas que las han solicitado (folio 43). Pero son competiciones, según las denunciadas, libre y espontáneamente organizadas por las empresas GT Sport y V Line, respectivamente (folio 43). Estos campeonatos están abiertos a cualquier deportista o club federado, poseedor de la correspondiente licencia como requisito imprescindible para poder participar.*

Copa de España de Resistencia (CER)

(38) *La CER es una competición multimarca en circuito organizada por V Line donde puede participar cualquier turismo, clasificándose en distintas categorías en función de sus prestaciones.*

(39) *Se compone de 6 meetings o encuentros al año en toda España, que pueden ser de varios tipos en función de las carreras que se disputen en ellos (una o dos carreras en cada meeting con distinta duración). En estas carreras un concursante podrá designar de uno hasta un máximo de 3 pilotos por vehículo.*

(40) *Los vehículos participantes se dividen en 6 divisiones distintas en función de sus prestaciones. Los tipos de vehículos se recogen en el Reglamento Técnico, en cuyo Art. 1. se establece que “En la Copa de España de Resistencia 2013 se admite cualquier vehículo berlina o Coupé, esté o no homologado, que disponga de 4 plazas o 2+2 en la versión de serie” (folio 249).*

(41) *De esta Copa se derivan: la Copa de España de Conductores de Turismos Clase 1 y 2, el Trofeo de España D1, D2, D3, D4, D5 y D6, Trofeo de España de Damas, Trofeo Juan Fernández, Trofeo Amateurs y Trofeo Junior.*

(42) *Según V Line, los campeonatos autonómicos de velocidad, como el Campeonato de Turismos de Cataluña, son muy similares a la CER. Para todos ellos se utilizan los mismos tipos de vehículos, por lo que las escuderías o equipos pueden escoger entre participar en uno u otro en función de su presupuesto (folio 242). En España se celebran otros campeonatos autonómicos de velocidad como el de Madrid, Andalucía, Aragón, Islas Baleares y Canarias.*

- (43) *En el Reglamento Deportivo de la CER se recoge en su art. 23.1 la referencia a los neumáticos a utilizar en la competición: “Todos los participantes de la Copa de España de Resistencia deben utilizar en cada meeting los neumáticos de la marca DUNLOP, tanto Slick como de lluvia” (folio 272).*
- (44) *La empresa V Line tiene suscrito desde 2011 y durante (CONFIDENCIAL) años, un contrato con Dunlop Tyres UK Ltd. en el que se designa a esta última como proveedora exclusiva de neumáticos a través del distribuidor Kernel Técnicas Auxiliares S.L. (folio 272) para los participantes en las carreras y pruebas asociadas a la CER organizada por V Line. En compensación por esta exclusiva, el distribuidor de Dunlop en España le pagará a V Line una cantidad de (CONFIDENCIAL) por cada rueda vendida a los participantes, además de una cantidad de (CONFIDENCIAL) en concepto de costes de producción por la retransmisión de las carreras por televisión, a cambio de garantizarle durante la retransmisión (CONFIDENCIAL) espacios publicitarios de (CONFIDENCIAL) (folios 247-248).*
- (45) *Para la elección de los neumáticos, V Line afirma que se puso en contacto con los principales fabricantes de neumáticos y les pidió que remitiesen su oferta. La organizadora dice haber basado su elección en el precio, calidad, variedad y disponibilidad del producto, servicio al cliente y aportación económica al promotor (folio 244).*
- (46) *Los equipos podrán utilizar seis neumáticos en cada prueba (ocho en el primer meeting que disputen) y deberán ser usados en los entrenamientos cronometrados y carreras. Esto supone un coste en neumáticos de entre 996€ y 1770€ por carrera (166€ el neumático más barato y 295€ el más caro) (folio 245).*

Campeonato de España de GT

- (47) *El Campeonato de España de GT, organizado por la empresa GT Sport, es una competición automovilística en circuito que consta de 5 pruebas al año, celebradas entre España y Portugal, en las que se pueden inscribir hasta tres pilotos en función del tipo de prueba.*
- (48) *Según GT Sport, ni en el Campeonato de España de GT, ni en ninguna otra competición organizada por ellos, existen premios en metálico o un sistema de clasificación o promoción para participar en otras competiciones (folio 135).*
- (49) *Según la organizadora GT Sport, en España existen otras competiciones similares al Campeonato de España de GT, como es la CER. También hay otros campeonatos internacionales de Gran Turismo que celebran pruebas en España como el Campeonato de Portugal de GT, el Campeonato FIA GT, Blancpain Series International, VDV o International GT Sprint. La*

mayoría de pilotos que participan son amateurs, es decir, se financian ellos mismos o buscan su financiación a través de sponsors (folio 135).

(50)El Art. 23. 4 del Reglamento Deportivo recoge las especificaciones sobre los neumáticos a utilizar en el certamen: “Los neumáticos a utilizar en cada meeting serán de la marca y tipo designados por el Comité Organizador del Campeonato de España de GT” y en la página web de la empresa se especifica “El servicio de competición de Dunlop, a través de Kernel, estará presente en todos los meeting del campeonato”.

(51)La empresa GT Sport ha optado siempre por DUNLOP como suministrador del Campeonato de España de GT, con la que tiene un contrato en vigor firmado en 2011 (CONFIDENCIAL) en el que se designa a Dunlop como suministrador exclusivo de neumáticos de todas las competiciones y pruebas asociadas a las GT Series organizadas por GT Sport. Por este acuerdo, Dunlop pagaría a GT Sport la cantidad total de (CONFIDENCIAL) en concepto de sponsorización, cantidad que se pagaría íntegramente sólo si GT Sport vendía una cantidad mínima de (CONFIDENCIAL) neumáticos al año, aumentando o reduciéndose la cifra de sponsorización si las ventas estaban por encima o por debajo de esta cantidad mínima. Además, GT Sport recibirá otra cantidad adicional de (CONFIDENCIAL) por gastos de marketing, y Dunlop proveerá el servicio técnico de los eventos a través de la empresa Kernel S.A. (folios 238-240).

(52)En el Art. 23.1 del mismo Reglamento se establece un número máximo de neumáticos de 12, es decir, tres juegos de neumáticos por carrera (16 en el primer meeting), lo que supone entre 3.000 y 4.800€ por carrera (folios 139 y 160). Los neumáticos a utilizar en cada meeting serán de la marca y tipo designados por el Comité Organizador del Campeonato de España de GT (folio 160).

- 13.** Con fecha de 5 de noviembre de 2013, la DC remite al Consejo de la CNMC propuesta de no incoación de expediente sancionador y de archivo de las actuaciones seguidas en el expediente de referencia, por considerar que no existen indicios de infracción de la Ley de Defensa de la Competencia en la conducta denunciada.
- 14.** Por Orden ECC/1796/2013, de 4 de octubre, se determinó el 7 de octubre de 2013 como fecha de puesta en funcionamiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en la cual se integran las actividades y funciones de la CNC, en virtud de lo previsto en la Ley 3/12013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC). Asimismo, tal y como se establece en el artículo 19 del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la CNMC, la Dirección de Competencia (en adelante DC) es el órgano encargado de las funciones de instrucción de expedientes, investigación, estudio y preparación de informes de la CNMC

en materia de procedimientos de defensa de la competencia, de conductas restrictivas de la competencia y de control de concentraciones regulados en la LDC.

15. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión 13 de Febrero de 2014.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Competencia para resolver. Mediante Orden ECC/1796/2013, de 4 de octubre, se determinó el 7 de octubre de 2013 como fecha de puesta en funcionamiento de la CNMC. Según la disposición adicional segunda de la Ley 3/2013, de 4 de junio de creación de la CNMC, *“las referencias que la legislación vigente contiene a la Comisión Nacional de la Competencia [...] se entenderán realizadas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia [...]”*.

El artículo 49.1 de la LDC dispone que la actualmente DC 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 DC, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas, cuando considere que no hay indicios de infracción.

Por otro lado, el artículo 27.1 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC) estipula que, con el fin de que el Consejo de la CNMC, pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecidos en los artículos 44 y 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, la DC le dará traslado de la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo.

Asimismo, el artículo 14 letra b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la CNMC establece que *“La Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y con la actividad de la promoción de la competencia de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 3/2013, de 4 de junio.”*

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

SEGUNDO. Valoración del Consejo. El objeto del presente expediente, como indica la DC en su informe, es determinar si las especificaciones que exigen las empresas Gran Turismo Sport Organización S.L. y V Line Organización de Eventos Deportivos S.L. sobre la marca de neumático a utilizar en las competiciones automovilísticas del Campeonato de España de GT y la CER, que

respectivamente organizan, pueden resultar una restricción de la competencia prohibida por los artículos 1 y 2 LDC.

Como se describe en los párrafos (43) y (50), en la reglamentación sobre ambas competiciones se especifica que los pilotos interesados en participar estarán sujetos a la utilización de una marca determinada de neumáticos, Dunlop en concreto, que deberán adquirir además a la distribuidora oficial designada por ella, Kernel Técnicas Auxiliares S.L.

El artículo 2 de la LDC prohíbe *"la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional"*.

El apartado segundo del artículo contiene una lista no exhaustiva de conductas constitutivas de abuso, siendo la primera de ellas:

a) La imposición, de forma directa o indirecta, de precios u otras condiciones comerciales o de servicios no equitativos. [...]

El análisis de los hechos en base al artículo 2 implica, por tanto, identificar, en primer lugar, si la empresa en cuestión detenta una posición de dominio en el mercado y, en segundo lugar, estudiar si la empresa está abusando de esa posición.

En cuanto al primero de los requisitos, a la luz de los datos analizados, en efecto la RFEDA ostenta por Ley una posición de dominio en la expedición de licencias y permisos de organización de tales pruebas. Sin embargo, la organización material de los eventos deportivos corresponde a empresas privadas, ya que la RFEDA no organiza ninguna competición deportiva, limitándose su actividad a la aprobación de los reglamentos y a la supervisión de los certámenes. De ahí que, como indica la DC, la imposición de una determinada marca de neumáticos para competir en estas carreras no podría suponer un abuso de posición de dominio de la RFEDA.

Por su parte las empresas organizadoras, como entidades privadas que son, tienen potestad para fijar los requisitos y normas que estimen conveniente en relación a la participación en la competición y su desarrollo, quedando bajo el criterio de los pilotos la decisión de participar o no.

Según la información disponible, de acuerdo con la DC, no existen indicios de que las empresas organizadoras denunciadas detenten una posición de dominio en el mercado de las competiciones automovilísticas en circuito, dado que existen múltiples empresas que organizan en España competiciones automovilísticas, nacionales o internacionales, de similares características en las que participan el mismo tipo de vehículos y se exigen requerimientos técnicos análogos a los de las competiciones analizadas. Por último, no parece tratarse de un mercado con importantes barreras de entrada, puesto que una empresa que decida embarcarse en este tipo de proyectos sólo debe redactar los reglamentos de la prueba y ponerse en contacto con proveedores y esponsors, además de encargarse de la gestiones de la organización del evento, contratación de

circuitos, etc., como se describe en el párrafo. GT Sport, afirma, además, que los certámenes que organiza no son imprescindibles para acceder a categorías superiores ni existen premios en metálico, como se ha mencionado anteriormente.

Por estos motivos, en la medida en que las empresas organizadoras denunciadas no tienen posición de dominio, no cabe infracción de artículo 2 de la LDC.

El art. 1 de la LDC prohíbe en su apartado 1 *“todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional”*.

En este sentido y a la luz de la información disponible, no existe acuerdo ni contrato alguno entre la RFEDA y las empresas organizadoras, y la RFEDA no interviene en la organización de los eventos, más que en lo referente a su autorización y supervisión.

Por otro lado, no existen indicios de acuerdo entre las propias organizadoras denunciadas, observándose además que las condiciones de los contratos de cada una de ellas con la empresa fabricante de neumáticos difieren sustancialmente, de forma que coinciden únicamente en la elección de la marca Dunlop para los neumáticos en sus competiciones.

Sí existe, no obstante, un acuerdo formalizado a través de un contrato entre cada una de las empresas organizadoras y Dunlop, en los que éste se perfila como suministrador exclusivo de neumáticos para las citadas competiciones a cambio de una contraprestación económica, a través de una fórmula, distinta para cada empresa, para ligar el monto de la esponsorización a la venta de neumáticos por parte de las organizadoras (folios 238 y 247).

Las organizadoras justifican la elección de la marca Dunlop por razones deportivas y económicas -esponsorización-, sin que de acuerdo con la DC se aprecie que estos acuerdos entre organizadoras y Dunlop presenten indicios de ser anticompetitivos, ni por objeto ni por efecto.

En el caso de los acuerdos objeto de análisis, hay que subrayar como señala la DC, que las organizadoras denunciadas son entidades privadas que disponen de libertad para fijar las normas por las que se rigen las competiciones que cada una de ellas organiza y eligen firmar contratos con una entidad que les ofrece condiciones de esponsorización que les permiten obtener la financiación necesaria para organizar sus eventos deportivos. Por lo tanto, existe una razón objetiva para la suscripción de contratos con una marca determinada y no se aprecian indicios de cláusulas restrictivas como las recogidas en el artículo 1.1 LDC ni tampoco que los contratos muestren una tendencia natural a restringir la competencia.

Asimismo en cuanto al carácter restrictivo de los acuerdos por su efecto en un mercado como el descrito, de acuerdo con la información disponible, no se

aprecian, en línea con la DC, efectos negativos ni sobre los participantes, que tienen competiciones alternativas suficientes ni tampoco sobre los organizadores competidores que pueden determinar libremente las características de sus competiciones y suscribir contratos con quien lo deseen.

No existiendo, pues, indicios de prácticas restrictivas prohibidas por los artículos 1 y 2 y de la LDC, el Consejo considera ajustada a Derecho la Propuesta de Archivo de las actuaciones realizadas en el marco del expediente S/0470/13.

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

HA RESUELTO

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones reservadas seguidas con el número S/0470/13 RFEDA-3, por considerar que no hay indicios de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia.

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