

## **RESOLUCIÓN (Expt. r 616/04, Citroën)**

### **Pleno**

Excmos. Sres.:

- D. Gonzalo Solana González, Presidente
- D. Antonio del Cacho Frago, Vicepresidente
- D. Antonio Castañeda Boniche, Vocal
- D. Julio Pascual y Vicente, Vocal
- D. Miguel Comenge Puig, Vocal
- D. Javier Huerta Trolèz, Vocal
- D. Fernando Torremocha García-Saenz, Vocal
- D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Vocal
- D. Miguel Cuervo Mir, Vocal

En Madrid, a 23 de junio de 2005

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal, TDC), con la composición expresada al margen y siendo Ponente el Vocal Sr. Comenge Puig, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente de recurso r 616/04, 2487 del Servicio de Defensa de la Competencia (en adelante, el Servicio, SDC), AGRUPACIÓN DE AGENTES Y SERVICIOS OFICIALES CITROËN DE CATALUÑA (en lo sucesivo, la Agrupación), contra el Acuerdo de la Directora General de Defensa de la Competencia de 10 de junio de 2004 que archivaba las actuaciones seguidas por su denuncia contra AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA, S. A. (en lo sucesivo, Citroën) por supuesta conducta prohibida por el artículo 1 de la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia (LDC) consistente en que determinados criterios de selección establecidos en el contrato-tipo de servicio oficial de la red en España no se ajustan a las prescripciones del Reglamento de la Comisión Europea 1400/2002.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

1. Mediante escrito de 1 de octubre de 2003 la Agrupación formuló denuncia ante el Servicio contra Citroën por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por la LDC. El 10 de junio de 2004, tras efectuar la información reservada prevista en el artículo 36.3 LDC, el Servicio acordó el archivo de las actuaciones.
2. El 25 de junio de 2004 se recibió en el Tribunal recurso de la Agrupación contra el Acuerdo de archivo del Servicio. El Tribunal solicitó y obtuvo, en

cumplimiento del artículo 48.1 LDC, el informe del Servicio sobre el recurso y el expediente correspondiente.

3. El Tribunal, mediante Providencia de 9 de julio de 2004, puso de manifiesto el expediente a los interesados, concediéndoles plazo para la formulación de alegaciones.
4. El 30 de julio y el 2 de agosto de 2004, respectivamente, se recibieron los escritos de alegaciones de Citroën y de la Agrupación.
5. El Tribunal deliberó y falló sobre este expediente en su sesión plenaria de 15 de junio de 2005, encargando al Vocal Ponente la redacción de la presente Resolución.
6. Son interesados:
  - AGRUPACIÓN DE AGENTES Y SERVICIOS OFICIALES CITROËN DE CATALUÑA
  - AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA, S. A.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

1. Dispone el artículo 36.1 LDC que el Servicio incoará expediente cuando observe indicios racionales de la existencia de conductas prohibidas por la LDC. Por tanto, en los recursos contra un archivo de las actuaciones realizado al amparo del artículo 36.2 LDC, el Tribunal ha de limitarse a decidir si los datos disponibles en la denuncia y, en su caso, en la información reservada que puede realizar el Servicio, bastan para poder afirmar que no existen indicios racionales de tales conductas prohibidas.
2. En el Acuerdo de archivo, el Servicio valoraba así los hechos denunciados:

*El nuevo Reglamento de la Comisión Europea 1400/2002, de 31 de Julio, de exención por categorías en el sector de vehículos de motor, establece unas nuevas normas de competencia tendentes a eliminar barreras de entrada en los sectores de distribución y de servicios postventa. Centrándonos en este último, y más concretamente en los servicios postventa*

autorizados de la marca (talleres de reparación autorizados<sup>1</sup> o Servicios Oficiales), que es el ámbito en el que se mueve el caso objeto de la denuncia, las modificaciones introducidas por el citado Reglamento pretenden instaurar un régimen postventa más flexible que el anterior a través de tres reglas de conducta principales:

- desvinculación entre la venta y la reparación, según declara el Considerando 21 y art. 4.1 h) del Reglamento (antes el concesionario o distribuidor de vehículos nuevos debía prestar servicios postventa; ahora los fabricantes no pueden imponer a los concesionarios esta obligación, ni tampoco obligar a los talleres de reparación autorizados a que distribuyan vehículos nuevos).
- los proveedores o fabricantes no pueden limitar el número de talleres autorizados si éstos cumplen los criterios de selección cualitativos establecidos por dichos fabricantes (sistema de distribución selectiva cualitativa: el fabricante debe permitir que todos los talleres que cumplan esos criterios actúen como talleres de reparación autorizados); para poder rechazar a talleres que quieran incorporarse a su red, aunque cumplan los requisitos, limitando ésta a un determinado número (sistema de distribución selectiva cuantitativa o de distribución exclusiva) el fabricante no debe superar el umbral del 30% en el mercado de referencia (art. 3.1 del Reglamento).
- los fabricantes no pueden imponer restricciones a los talleres autorizados en cuanto a la ubicación de éstos (art. 5.3 del Reglamento).

El caso que se examina se refiere a la segunda de las reglas expuestas. Según se acaba de indicar, el Reglamento contempla la posibilidad de que el proveedor o fabricante pueda optar por configurar su red de talleres mediante un sistema de distribución selectiva cualitativa, como es el elegido por Citroën. Esto supone que el fabricante puede establecer una serie de requisitos o criterios de selección para los aspirantes a formar parte de la red, cuidando que dichos criterios no puedan considerarse como una limitación directa al número de talleres de reparación.

Como puede deducirse del Cuadro nº 3 (fol. 329 a 334), Citroën ha establecido doce criterios<sup>2</sup>, entre los que se halla aquel que da origen a la denuncia, el de que el Agente o Servicio Oficial Citroën ha de constituirse como sociedad por acciones o participaciones, lo que el denunciante considera una exigencia insuperable por el hecho de que la adopción de la

---

<sup>1</sup> Taller de reparación autorizado: un prestador de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor que opere en un sistema de distribución establecido por un proveedor de vehículos de motor [art. 1. l) Rgto. CE 1400/2002].

<sup>2</sup> Referidos a superficie de local, imagen de marca, recepción, diagnosis, personal, utillaje, almacén P.R., medios informáticos y sistemas de comunicación, además del de forma societaria.

*forma societaria traería consigo, según dice, aparte de una serie de gastos, la posible resolución de los contratos de arrendamiento de local cuyos titulares son personas físicas que han venido desarrollando en el correspondiente local arrendado la actividad de Servicio Oficial Citroën.*

*En el nuevo Reglamento no hay ninguna referencia al criterio de selección denunciado, pero ello no significa que no sea aceptable. Este, o cualquier otro, será compatible con la exención prevista en dicha normativa en tanto en cuanto no represente una barrera. De entrada, la justificación ofrecida por Citroën relativa a la necesidad de transparencia y a evitar la confusión de patrimonios (del negocio y de la persona física) no parece ilógica, pues tiende a homogeneizar las características básicas de los Servicios Oficiales independientemente de la dimensión de éstos, ni supone discriminación, puesto que se aplica a todos los talleres que quieran formar parte de la red oficial. Por otro lado, el criterio en cuestión no es tenido por el fabricante como diferente de los demás, ni puede considerarse que tenga un efecto especial en el mercado. De hecho, tal como refleja la tabla incluida más arriba, sólo cuatro agentes, en todo el territorio nacional, han dejado de serlo por no cumplir, únicamente, este criterio (dos de ellos en el ámbito territorial, Cataluña, en el que actúa la Agrupación denunciante). Otro centenar de agentes (la cuarta parte de ellos en Cataluña), como también recoge la misma tabla, han causado baja debido a uno o más incumplimientos, además del criterio denunciado, por lo que su baja no puede achacarse a este último.*

*Además, el criterio de selección denunciado no puede reputarse de “insubsanable” o “de contenido imposible”, como hace el denunciante. Ninguno de los contratos aportados como ejemplo de la imposibilidad de constituir una sociedad so pena de rescisión hace referencia a tal circunstancia. Cosa distinta es que el arrendador decida aprovechar la ocasión para plantear al arrendatario un nuevo contrato con condiciones económicamente más gravosas, o incluso su rescisión, pero la discusión y la resolución de tal eventualidad corresponderían a la jurisdicción civil. Como también es distinto que, para constituirse como sociedad por acciones o participaciones, se haya de incurrir en unos gastos, pero en modo alguno pueden considerarse inaceptables.*

*Finalmente, cabe señalar que, pese a lo afirmado por el denunciante, en el contrato de Servicio Oficial propuesto por Citroën en Francia (fol. 183 a 192, Doc. nº 13 de los aportados con la denuncia) se da por sentado que el Servicio Oficial está constituido bajo forma societaria, pues así se desprende del texto de los párrafos incluidos bajo el epígrafe “Sociétés et dirigeants” del anexo 1 de dicho contrato (fol. 192).*

*Por todo lo anterior, no cabe considerar que el criterio de selección establecido por Citroën relativo a que los Servicios Oficiales han de estar constituidos como sociedades por acciones o participaciones, constituya una exigencia insuperable ni, por tanto, un límite o barrera para los aspirantes a formar parte de la red de Citroën, aparte de que se aplica a todos y de forma no discriminatoria. En consecuencia, no cabe apreciar indicios de infracción del artículo 1 de la LDC.*

3. En el recurso interpuesto ante el Tribunal, la Agrupación alega que la nueva exigencia de Citroën de que sus *servicios oficiales* operen a través de sociedades mercantiles constituidas por acciones o participaciones constituye una barrera a la continuidad para los empresarios que no tienen tal estructura societaria y que, sin embargo, venían operando como *servicios oficiales* de Citroën desde hacía muchos años.

Para la Agrupación, la justificación aportada por Citroën según la cual *la confusión patrimonial que se produce en las personas físicas puede llevar a sorpresas indeseables* carece de fundamento ya que la responsabilidad civil de una persona física es universal mientras que las sociedades por acciones sólo responden por su capital social.

Alega la Agrupación que el Servicio, en el Acuerdo de archivo, minimiza la situación al reducir a cuatro empresas el efecto de la nueva exigencia societaria ya que, en su opinión, son más de cien las empresas afectadas y es la totalidad de los miembros de la Agrupación la que ha votado a favor de la interposición de la denuncia.

Por último, la Agrupación alega que Citroën discrimina al exigir en España requisitos que no aplica en otros países europeos, lo que, en su opinión, es inaceptable jurídicamente ya que el Reglamento es de aplicación uniforme en todo el territorio de la Unión Europea. También señala que ni Ford ni Peugeot incluyen la cláusula impugnada en sus contratos-tipo en el mercado español.

4. Desde la Sentencia del Tribunal de Justicia CE en el caso *Metro / Cartier* (1977) se ha venido considerando que un sistema de distribución selectiva no infringe las normas de competencia si se refiere a productos o servicios que realmente necesitan este tipo de distribución y si los criterios de selección exigidos por el fabricante a los distribuidores, además de ser puramente **cualitativos**, uniformes y no discriminatorios, no van más allá de lo objetivamente necesario para proteger la calidad del producto.

No es extraño, por ello, que el Reglamento Comunitario 1400/2002, de exención a determinadas categorías de acuerdos en el sector de vehículos

de motor, disponga en su artículo 3.1 que los *sistemas de distribución selectiva cualitativa* pueden ser utilizados por los proveedores con independencia de su cuota en el mercado de referencia, tal como se explica en el octavo considerando de dicho Reglamento. Por el contrario, el Reglamento sólo exige los *acuerdos de distribución selectiva cuantitativa* de aquéllos fabricantes que estén por debajo de los umbrales de cuota de mercado que el mismo artículo 3.1 establece (30% en el caso de servicios de reparación y mantenimiento).

Según el artículo 1. h) de dicho Reglamento los criterios puramente cualitativos son *necesarios por la naturaleza de los bienes o servicios contractuales*.

Con arreglo a esta definición, parece difícil calificar como criterio puramente cualitativo la cláusula del anexo 1 del contrato-tipo de Citroën para los talleres de reparación, denunciada por la Agrupación como anticompetitiva y causa fundamental de este recurso. En ella, Citroën exige a los talleres de reparación “*constituir una sociedad por acciones o participaciones que se encuentre en la obligación legal de publicar anualmente cuentas certificadas, que deberá transmitir anualmente al Concedente*”, requisito que no exigía con anterioridad a los talleres españoles, que no exige a los talleres franceses y que no es exigido en el mercado español por otros fabricantes de automóviles. En principio y con estos antecedentes, sería aventurado calificar de *necesario por la naturaleza de los bienes o servicios contractuales* un requisito que sólo Citroën exige y lo hace únicamente en el mercado español.

No obstante, el Tribunal considera innecesario pronunciarse sobre el carácter de esta cláusula a la vista de que la cuota del 11% de Citroën en el mercado español le permite establecer, junto a criterios puramente cualitativos, criterios cuantitativos que limiten directamente el número de talleres de reparación de su red de “*Servicios Oficiales*”. Por debajo de la cuota del 30%, los fabricantes pueden elegir libremente a los miembros de su red, quedando amparados por el Reglamento tanto la distribución selectiva cuantitativa como la distribución exclusiva.

En cuanto a los desacuerdos con las rescisiones de contrato que hayan podido producirse con antiguos concesionarios que han resultado descartados por los nuevos criterios, deberían resolverse en el marco del arbitraje previsto en el artículo 5.3 del anterior *Reglamento de distribución de vehículos automóviles* ( Rt. CE 1475/95) o, en su caso, ante la jurisdicción que corresponda.

Con respecto a la última alegación de la Agrupación según la cual Citroën, al exigir en España requisitos que no aplica en otros países europeos, está discriminando de forma jurídicamente inaceptable la aplicación del Reglamento que debe ser uniforme en todo el territorio de la Unión Europea, el Tribunal constata que el Reglamento es aplicable en los diferentes mercados de referencia a que se refiere su artículo 3. La acotación de los respectivos mercados geográficos debe realizarse de acuerdo con los criterios generales establecidos por la Comunicación de 9 de diciembre de 1997 y con los que se contienen en la Guía Explicativa del Reglamento 1400/2002. Si según estos criterios, para los servicios postventa de los vehículos de motor, los mercados geográficos de referencia son los mercados nacionales, los acuerdos de distribución selectiva en cada mercado nacional deberán cumplir lo que el Reglamento 1400/222 establece, sin que, por ello, su contenido tenga forzosamente que coincidir en todos los mercados, aunque sólo sea porque las cuotas de cada fabricante pueden variar sustancialmente en cada mercado y, con ellas, las posibilidades de aplicar cláusulas restrictivas de selección.

En definitiva, el Tribunal estima procedente desestimar el recurso de la Agrupación al no existir indicios de que la condición exigida por Citroën sobre la forma societaria que deben adoptar los talleres de reparaciones para integrarse en su red de *servicios oficiales* vulnere lo dispuesto en el Reglamento 1400/22 ni el artículo 1 LDC.

VISTOS los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Tribunal

### **HA RESUELTO**

**Único.-**Desestimar el recurso interpuesto por la AGRUPACIÓN DE AGENTES Y SERVICIOS OFICIALES CITROËN DE CATALUÑA contra el Acuerdo de la Directora General de Defensa de la Competencia de 10 de junio de 2004 que archivaba las actuaciones seguidas por su denuncia contra AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA, S. A.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que agota la vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.