

## Resolución Expediente SAN 02/2014 – HONDA/HERSA MOTOR

D. Francisco González Castilla, Presidente

Dña. María José Vañó Vañó, Vocal

Dña. María Estrella Solernou Sanz, Vocal

En Valencia, a diecisiete de junio dos mil quince

La Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana (CDC), con la composición arriba expresada y siendo Ponente Dña. María Estrella Solernou Sanz, ha dictado la presente Resolución relativa al Expediente SAN 2/2014 incoado tras escrito de denuncia contra HONDA MOTOR EUROPE, LIMITED, SUCURSAL EN ESPAÑA (en adelante, HONDA) y PRIM LEVANTE MOTOR SL (en adelante, PRIM), por presuntas conductas contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la competencia (en adelante, LDC), suscrita por D. XXXXX en nombre y representación de la mercantil HERSA MOTOR S.A. (en adelante, HERSA).

### I. ANTECEDENTES

1. El 21 de febrero de 2014 tiene entrada en el registro general de la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo, escrito presentado por D. XXXXX en representación de HERSA y dirigido a la CDC en el que se denuncia la actuación de las mercantiles HONDA y PRIM como supuestamente contraria al art. 1.1 Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

2. El asunto se sometió al trámite de designación de órgano competente previsto en la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia.



3. Mediante oficio dirigido a la Dirección de Competencia (DC) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de fecha 20 de mayo de 2014, la Subsecretaría de la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo (en adelante, la Subsecretaría) puso de manifiesto que el conocimiento del asunto correspondía a los órganos de defensa de la competencia de la Comunitat Valenciana, ya que sus efectos se ciñen a la provincia de Alicante y no afecta a un ámbito superior al de la Comunidad Valenciana ni al conjunto del territorio nacional.

4. Con fecha 5 de junio de 2014, la DC comunica que no puede darse por iniciado el mecanismo de asignación de expedientes establecido en la Ley 1/2002, y solicita que se lleve a cabo una información reservada conforme al artículo 49.2 de la LDC, dirigida a conocer la extensión y alcance de las conductas que han motivado la denuncia.

5. Se acuerda iniciar este trámite en fecha 6 de junio de 2014, con la finalidad de determinar los efectos de la conducta en el mercado, y se requiere a HONDA para que aporte determinada información, requerimiento que atendió en fecha 23 de junio de 2014.

6. Mediante sendos escritos de fecha 30 de junio de 2014 de la Subsecretaría y de 4 de julio de 2014 de la DC, se mantiene la conclusión de que los efectos de la conducta se limitan a la provincia de Alicante, resultando la competencia para conocer del asunto es de los órganos de defensa de la competencia de la Comunitat Valenciana.

7. La Subsecretaría, el 27 de febrero de 2015 dio traslado a la CDC de su propuesta de archivo y no incoación de la Subsecretaría, por considerar que no hay indicios de infracción de la LDC (art. 26.2.h) Decreto 193/2013, de 20 de diciembre, en relación con el art. 49.3 y Disposición Adicional Octava LDC, y 27 RDC).

8. En ejecución de las normas de reparto, el asunto SAN 02/2014 fue asignado a M<sup>a</sup> Estrella Solernou Sanz en la sesión de la CDC, celebrada el 4 de marzo de 2015.

9. Esta Comisión debe valorar en la presente resolución si concurren los presupuestos del art. 49.3 de la LDC, esto es, la inexistencia de indicios de infracción, y así acordar no incoar los procedimientos derivados de la presunta realización de una conducta prohibida por el art. 1.1 LDC y el archivo de las actuaciones, tal como propone la Subsecretaría.



## II. PARTES INTERESADAS EN EL EXPEDIENTE

10. Es denunciante la mercantil **HERSA MOTOR S.A.**, con CIF XXXXX, CNAE: 4511 Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros, y domicilio en Alicante, 03006, Plaza de la Luna nº 1. La denuncia fue presentada por D. XXXXX, mayor de edad, con DNI nº XXXXX, domiciliado en XXXXX, en tanto que persona física designada por el administrador único de HERSA, la mercantil SAMAR MÓVIL SL, con CIF XXXXX y domicilio en XXXXX

11. Son denunciados:

- **HONDA MOTOR EUROPE, LIMITED, SUCURSAL EN ESPAÑA (HONDA)**, con CIF XXXXX, entidad domiciliada en XXXXX. Tiene por objeto social el marketing y distribución de los productos de Honda (coches, motocicletas, vehículos todo terreno, potencia/energía/productos navales), piezas de recambio y accesorios, suministro de servicios relacionados, etc.

Esta sucursal fue instalada por la compañía mercantil de nacionalidad inglesa HONDA MOTOR EUROPE LIMITED (constituida bajo las leyes de Inglaterra, con domicilio social en XXXXX, Inglaterra e inscrita en el Registro de Sociedades de Inglaterra y Gales con el número XXXXX) y constituida mediante escritura autorizada por el Notario XXXXX el 21 de septiembre de 2012, número XXXXX de protocolo. Se encuentra inscrita en el Registro Mercantil XXXXX

La sucursal es la sucesora a título universal de todos los derechos y obligaciones de que era titular la compañía mercantil de nacionalidad española HONDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A., y cuyo socio único era HONDA MOTOR EUROPE LIMITED. Todo ello como consecuencia de la fusión transfronteriza intracomunitaria (escritura autorizada por el Notario XXXXX, el XXXXX, por la que HONDA MOTOR EUROPE LIMITED absorbió a HONDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A. e hizo dotación de todos los activos y pasivos a HONDA MOTOR EUROPE LIMITED SUCURSAL EN ESPAÑA.

- **PRIM LEVANTE MOTOR S.L. (PRIM)**, con CIF XXXXX, domiciliada en XXXXX. Tiene por objeto social el alquiler de vehículos sin conductor, la distribución, venta y fabricación de toda clase de motocicletas, vehículos, maquinaria, herramientas, repuestos y accesorios de tipo industrial, comercial,



agrícola y turismo, así como talleres de reparación, montaje y servicios relacionados.

### III. HECHOS DENUNCIADOS

12. La denuncia pretende concluir que la resolución de sendos contratos entre HONDA Y HERSA, uno inicial de concesión mercantil y otro posterior de taller oficial, responde a un plan urdido entre HONDA y PRIM para que éste último se convierta en el nuevo concesionario exclusivo de HONDA en Alicante, y así hacerse con la clientela que había conseguido HERSA a lo largo de los años. El denunciante considera que dicha actuación responde a un acuerdo vertical entre HONDA y PRIM para limitar la competencia en el sector de la automoción en Alicante, en vulneración del art. 1.1 LDC.

13. La relación de HERSA con HONDA se remonta al año 1997 cuando se suscribió un primer contrato de concesión comercial (folios 34 a 58). En fecha 1 de octubre de 2003 se formalizó el último contrato de concesión comercial (folios 59 a 103) por el que HERSA fue designada concesionario de HONDA, tanto para la venta de vehículos como para prestar los servicios de reparación y mantenimiento.

14. En fecha 30 de mayo de 2011 HONDA notificó a HERSA, hoy denunciante, mediante burofax, la resolución del contrato de concesión comercial, con efectos a partir de los dos años siguientes (el 31 de mayo de 2013), justificándolo en la reestructuración de la red de concesionarios oficiales que HONDA estaba realizando en la Península y Baleares como consecuencia de la situación del mercado de la automoción en España (folio 104).

15. A partir de entonces, las partes se cruzaron una serie de burofaxes donde se dejó constancia de sus discrepancias (folios 106 a 118). El denunciante, en un primer burofax de fecha 3 de octubre de 2011 (folios 106 y 107), declara que no acepta la resolución del contrato de concesión comercial y manifiesta su opción de celebrar un contrato de taller oficial, amparado en la prerrogativa contractual en virtud de la cual se le permite solicitar continuar siendo una empresa incluida en el sistema de reparación (cláusula 30.4 - folio 76).

16. El 31 de mayo de 2013, día siguiente a la extinción del contrato de concesión comercial, se firma el nuevo contrato de taller oficial HONDA, adaptado a la normativa europea, en particular al Reglamento UE 461/2010 de la Comisión de 27 de mayo (folios



120 a 156). En virtud de esta nueva relación contractual, el taller asume únicamente las obligaciones de llevar a cabo los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos HONDA y adquirir, usar o revender piezas de recambio en el ámbito minorista (folio 120).

17. En la misma fecha en la que se resuelve el contrato de concesión comercial con HERSA por reestructuración de la red y comienza la vigencia del nuevo contrato de taller oficial, se otorga a PRIM LEVANTE MOTOR, S.L. la distribución exclusiva de vehículos HONDA en Alicante, convirtiéndose en el nuevo concesionario exclusivo oficial de la firma. Prueba de ello es el correo electrónico (folio 160) remitido por el responsable de zona de ventas de HONDA, XXXXX, el 31 de mayo de 2013, y dirigido a la red de concesionarios HONDA, bajo el asunto «Cambios en la Red de Concesionarios» y con el siguiente texto:

«Buenas tardes,

Con fecha 1 de Junio cesan sus actividades dentro de la Red de Concesionarios Oficiales Ankara Motor y Hersa Motor, concesionarios de Elche y Alicante, el mismo día 1 de Junio inicial su actividad Prim Levante Motor quien con instalaciones en Elche y Alicante desarrollará las actividades de venta y posventa en toda la provincia de Alicante con el código 03004.

Así mismo os confirmo que Hersa Motor mantendrá la actividad de posventa como Servicio Oficial,

(...).»

18. Esta circunstancia, según el denunciante, «pone de manifiesto la existencia de un acuerdo previo entre ambas empresas en orden a que no existiera discontinuidad en la presencia de HONDA en Alicante puesto que, previamente el único concesionario era HERSA MOTOR S.A. y, tras la resolución de su contrato de concesión, lo es también con carácter de único PRIM LEVANTE MOTOR S.L.» (folio 11). También se indica en la denuncia que «todo estaba previsto antes de la fecha de extinción del primer contrato» y que «no nos encontramos ante una reestructuración de la red de concesionarios HONDA» (folio 12).

19. Según la exposición de los hechos por parte de HERSA, la situación creada en el mes de junio de 2013 supone que en una distancia de 400 metros, se encuentra un concesionario oficial de vehículos HONDA y un taller oficial HONDA (folio 13), donde el primero presta los servicios de venta, reparación y mantenimiento de vehículos, y el segundo simplemente presta los servicios de reparación y mantenimiento.



20. En este contexto, HERSA recibe en fecha 13 de septiembre de 2013 un burofax de HONDA (folios 164 a 166) dando por resuelto el contrato de taller oficial alegando gravísimos incumplimientos y pérdida absoluta de confianza. Se justifica la resolución en que «HERSA MOTOR S.A. oferta, comercializa y vende vehículos nuevos HONDA, directamente o por medio de terceros, sin estar autorizado para ello, ni contar con el preceptivo Contrato de Concesión Comercial de Automóviles Honda (...).»

21. Según HONDA esta actuación viola la prohibición contractual, supone un abuso de la reputación de la marca, induce a error a los potenciales clientes y perjudica gravemente a los demás concesionarios oficiales HONDA de la red de distribución, que tienen suscrito un contrato de concesión comercial y que sí están autorizados para la venta de vehículos nuevos HONDA.

22. HERSA, denunciante en este expediente, se opone a tales acusaciones manifestando lo siguiente: «Desde la extinción del contrato de concesión con HONDA en fecha 31 de mayo de 2013, no ha ofertado, comercializado o vendido vehículos nuevos Honda, ni directamente ni por medio de terceros. Pero independientemente de ello, ¿existe alguna norma que se lo impida?, ¿existe algún pacto entre las partes que se lo prohíba? La respuesta a ello, evidentemente es negativa. HERSA MOTOR S.A., desde su constitución, tiene y ha tenido por objeto social, entre otros, la venta de vehículos, nuevos y de ocasión, y por el hecho de que HONDA haya resuelto el contrato de concesión, no le está vedado en modo alguno vender vehículos, HONDA o de la marca que desee.» (folios 15 y 16)

#### **IV. EL MERCADO DE REFERENCIA**

23. Con carácter previo a la valoración de los hechos denunciados desde la óptica de la LDC procede situarlos en un mercado relevante o de referencia.

24. En primer lugar compartimos con la propuesta elevada por la Subsecretaría que deben distinguirse dos diferentes mercados del producto: por un lado la venta de vehículos de motor nuevos y, por otro, la prestación de los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos a motor y de distribución de recambios para vehículos de motor (mercado posventa).



25. Ésta es precisamente la línea marcada por Reglamento UE nº 462/2010, 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 de motor. Si bien cabe que un mismo empresario opere en ambos mercados simultáneamente (es el caso de los concesionarios oficiales), hay otros empresarios que pudiendo prestar un servicio posventa de los vehículos no pueden acceder a la red de distribución comercial de los mismos (es el caso de los talleres, oficiales o no). En definitiva, desde el punto de vista de la oferta no son sustituibles entre sí. Por otro lado, se trata de productos y servicios claramente diferenciados cuya demanda por parte del consumidor responde a diferentes necesidades.

26. Por lo que se refiere al mercado de los servicios de reparación y mantenimiento, la CNMC (Res. de 14 de mayo de 2014, S/0495/13, *GRUPO FIAT*) ya ha destacado que:

«se caracterizan por ser específicos de cada marca, ya que las prescripciones técnicas de las piezas de recambio a utilizar en las reparaciones que deben instalarse en los vehículos de motor durante la vigencia de las garantías ordinaria y ampliada son determinadas por cada fabricante de cada marca y son específicos de esa marca.

Pero esto no implica, tal y como se ha explicado en el apartado dedicado al marco normativo, que los mantenimientos que deben realizarse en los vehículos de motor durante la vigencia de las garantías otorgadas por la marca deban realizarse en los talleres de reparación autorizados pertenecientes a la red oficial de la misma.

Por lo tanto, en cada mercado de prestación de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos a motor, la oferta de los servicios viene a ser suministrada por ambos tipos de talleres (autorizados e independientes), que compiten libremente por precio y servicio, mientras que la demanda de estos servicios se origina en los propietarios de los vehículos de motor de la marca bajo la que éstos se comercializan.»

27. En consecuencia, mientras el acceso al mercado de venta de vehículos de motor nuevos queda restringido a las empresas que formen parte de la red oficial de distribución, el mercado de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos se encuentra abierto también para los prestadores de estos servicios no integrados en la red oficial de la marca.



28. Por su parte, el mercado geográfico viene delimitado por la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas e interactúan entre sí (STJCE de 14 de febrero de 1978, as. 27/76, *Chiquita Bananas*; Comunicación de la Comisión de 1997 relativa a la *definición del mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de la competencia – 97/C 372/03, DOUE de 9 de diciembre de 1997–*). Conforme a ello, el ámbito de las conductas objeto de esta Resolución es el de la provincia de Alicante, como ya se ha indicado *–supra, 4-6–* y se determinó tras el trámite de información reservada abierto a instancias de la DC para conocer precisamente su extensión a efectos del expediente de asignación de órgano competente.

29. Sin embargo, a efectos de la delimitación del mercado geográfico, debemos apuntar que tanto las autoridades nacionales de control de la competencia (la extinta CNC y la actual CNMC) como la AN han destacado en casos similares que el concepto de mercado afectado por la conducta infractora no siempre coincide con la definición de mercado relevante, ya que viene determinado por el espacio geográfico en el que la infracción analizada haya producido o sea susceptible de producir efectos sobre las condiciones de competencia efectiva. En este sentido son relevantes las Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09, *Hormigón y productos relacionados*; de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10, *Distribuidores Saneamiento*, y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11, *Coches de alquiler*, así como sentencias de la Audiencia Nacional de 30 de noviembre y 12 y 27 de diciembre de 2013 y 26 de marzo de 2014, desestimando los recursos interpuestos contra la Resolución CNC en el Expte. S/0179/09.

30. La CNMC aplicó esta distinción concretamente en el mercado de venta de vehículos de motor nuevos en su Res. de 5 de marzo de 2015, Expte. S/0486/13 *CONCESIONARIOS TOYOTA*):

«Para casos como este hay que tener en cuenta que el proveedor, según el contrato que suscribe con los concesionarios y que determina la operativa de los mismos, no establece ninguna cláusula que discrimine y que condicione a los concesionarios a la hora de sus ventas por razón del lugar de residencia del cliente final, ni de la instalación desde la que el concesionario realice la venta, a los efectos de aceptar o rechazar los pedidos del concesionario.



Es por ello que en el buscador de concesionarios oficiales de la página web de TOYOTA, se incluyen al buscar concesionarios por provincias los ubicados en ésta, así como también los ubicados en provincias limítrofes, ya que los clientes pueden desplazarse a dichas localizaciones en caso de resultarles más satisfactorias las ofertas de concesionarios de otras provincias (por ejemplo, en el buscador de concesionarios en la provincia de Ávila aparecen los concesionarios ubicados en dicha provincia, así como los de otras provincias limítrofes, como Madrid).»

Estas mismas circunstancias se dan en el caso del buscador de concesionarios oficiales de la página web de HONDA. En efecto, al introducir la ubicación «Alicante», la aplicación parece considerar zona de influencia, no sólo la provincia de Alicante, sino también la Comunidad Autónoma de Murcia. Y este mismo criterio sería aplicable al mercado de los servicios posventa y a los recambios, coincidiendo el área de influencia de su prestación con el de venta de vehículos de motor nuevos de la marca HONDA que alcanzaría a las provincias de Alicante y Murcia.

31. Sin embargo, a pesar de estas consideraciones potenciales, como hemos dicho el mercado relevante queda delimitado por la provincia de Alicante. *Obiter dicta* cabría apuntar que la posible influencia supra-autonómica (provincia de Murcia) de la conducta sería muy limitada, por lo que estamos plenamente de acuerdo con la interpretación del punto de conexión de la Ley 1/2002 que subyace a la asignación del expediente a esta Comisión. En este sentido, y en la línea del voto particular de la STCO 71/2012, de 16 de abril de 2012, para que proceda la competencia del Estado se requeriría una mínima intensidad e idoneidad de los efectos supra-autonómicos suscitados por la práctica restrictiva o vulneradora de la competencia. Considerar que cualesquiera efectos supra-autonómicos del acuerdo colusorio determinan la competencia del Estado sería, en nuestra opinión, una interpretación de la Ley no acomodada al orden constitucional de competencias, pues conduciría al vaciamiento de las competencias ejecutivas reconocidas a las Comunidades Autónomas.

#### **IV. FUNDAMENTOS DE DERECHO**



32. Esta Comisión debe valorar si, como pretende el denunciante, la resolución de sendos contratos entre HONDA Y HERSA, uno inicial de concesión mercantil y otro posterior de taller oficial, responde a un plan urdido entre HONDA y PRIM para restringir la competencia en el sector de la automoción en el mercado referenciado, infringiendo el art. 1.1 LDC.

33. Si bien la conducta denunciada se enmarca en un típico sistema de distribución selectiva de automóviles (sujeto al contenido libremente pactado por las partes con los límites propios del Derecho Antitrust), no son propiamente los clausulados contractuales los que generan dudas desde una perspectiva concurrencial. Ciertamente el denunciante no pone en tela de juicio el contenido de los contratos de los que fue parte. Ambos respetan los postulados de los Reglamentos comunitarios de exención por categorías que les resultaban aplicables:

- el contrato de concesión mercantil, vigente hasta el 30 de mayo de 2013, estaba sujeto al Reglamento (CE) nº 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002;
- el contrato de taller oficial, vigente a partir del 31 de mayo de 2013, quedaba sujeto al Reglamento (UE) nº 330/2010, de 20 de abril de 2010, de la Comisión, relativo a la aplicación del artículo 101.3 TFUE, a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas, así como del Reglamento (UE) nº 461/2010, de 27 de mayo de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101.3 TFUE, a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor.

34. El hecho discutido se centra en una concreta conducta: la extinción unilateral por parte de HONDA de los dos contratos (primero el de concesión mercantil y posteriormente el de taller oficial), con el efecto de expulsar de su red comercial a HERSA e introducir simultáneamente a PRIM. A pesar de la apreciación del denunciante, esta Comisión considera, en la línea de la Subsecretaría, que dicha conducta no infringe el art. 1 LDC.

35. La facultad de resolver unilateralmente el contrato de concesión con un plazo de preaviso de dos años estaba prevista en el Reglamento (CE) nº 1400/2002 de exención por categorías, vigente en aquel momento, cuyo artículo 3 establecía:



«4. La exención se aplicará a condición de que el acuerdo vertical celebrado con un distribuidor o un taller de reparación establezca que el proveedor que desee resolver un acuerdo deberá cursar un preaviso de resolución por escrito, exponiendo con detalle las razones objetivas y transparentes de la resolución con el fin de evitar que un proveedor dé por concluido un acuerdo vertical con un distribuidor o taller de reparación en razón de prácticas que no pueden restringirse con arreglo al presente Reglamento.»

«5. [...] b) La exención se aplicará a condición de que el acuerdo vertical celebrado por el proveedor de vehículos de motor nuevos con un distribuidor o taller de reparación autorizado establezca que el acuerdo se concluye para un periodo indefinido; en este caso, el plazo de preaviso para la resolución ordinaria del acuerdo deberá ser al menos de dos años para ambas partes; este período se reducirá a un año como mínimo cuando [...] ii) el proveedor resuelva el acuerdo cuando sea necesario reorganizar el conjunto o una parte sustancial de la red.»

Por lo que no parece que su inclusión en el contrato, ni su ejercicio por parte de HONDA se halle prohibida por las normas de defensa de la competencia.

36. Pero aun en el caso de que HONDA y PRIM hubieran acordado previamente una estrategia en el sentido expresado por HERSA, no se trataría de una concertación colusoria. Por lo que se refiere al mercado de venta de vehículos de motor nuevos, desde el momento en que el sistema de concesión y distribución selectiva resulta compatible con el Derecho de la competencia, la elección por parte de HONDA de sus concretos distribuidores (de la otra parte de sus contratos) forma parte del contenido de la libertad de empresa y, más concretamente, de la libertad contractual. No hay una limitación de la competencia, pues el número de distribuidores sigue siendo el mismo. HONDA simplemente sustituye a uno por otro.

36. Por otro lado, el hecho de que HERSA quede fuera de la red de talleres oficiales de reparación de vehículos HONDA tampoco tiene un efecto restrictivo de la competencia en este segundo mercado, ya que aquélla puede perfectamente seguir desarrollando la actividad de reparación y mantenimiento de dichos vehículos, si bien como taller independiente.

37. Es cierto que HERSA sí se vería obstaculizada si HONDA y los miembros de la red autorizada explícita o implícitamente reservaran las reparaciones de determinadas categorías de vehículos de motor a los miembros de la red autorizada (por ejemplo, si se condicionara la garantía de HONDA frente al comprador a que el usuario final encargue los



trabajos de reparación y mantenimiento que no están cubiertos por la garantía a redes autorizadas de reparación) (vid. art. 5.a) del Reglamento (UE) nº 461/2010, y párrf. 69 de las Directrices suplementarias de la Comunicación de la Comisión 2010/C138/05). No obstante, este extremo no se ha denunciado.

38. En consecuencia, la conducta objeto de este expediente no tiene relevancia concurrencial y no implica una vulneración de la Ley de defensa de la competencia.

39. No obstante, dicha conclusión no prejuzga la licitud o ilicitud de la conducta desde una perspectiva estrictamente jurídico-privada. Los problemas que pudieran derivarse de un incumplimiento contractual, o de un ejercicio abusivo de la facultad de resolver el contrato, corresponden al ámbito del Derecho patrimonial privado, regulador de las relaciones intersubjetivas. Por tanto, no es competencia de esta Comisión sino de la jurisdicción ordinaria, ante la que el denunciante puede requerir que, en caso de darse los presupuestos objetivos, se declare el incumplimiento del contrato o la vigencia de los contratos y, en su caso, y se depure la responsabilidad contractual.

A la vista de la información recabada y del examen del marco normativo en el que se encuadran los hechos denunciados, esta Comisión considera que no se han acreditado los hechos, por lo que se deduce la inexistencia indicios racionales de infracción de la LDC.

En atención a lo expuesto, considerando que según el artículo 1.2.a) del Reglamento sobre composición y funcionamiento de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 50/2012, de 23 de marzo, del Consell, corresponde a esta Comisión resolver los procedimientos sancionadores que tengan por objeto las infracciones tipificadas en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana



## HA RESUELTO

Declarar la no incoación de procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, por considerar que no hay indicios de infracción en las conductas analizadas.

Comuníquese esta Resolución a la Subsecretaría y notifíquese a las partes interesadas, haciéndoles saber que contra la presente Resolución no cabe ningún recurso en vía administrativa y que únicamente cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de su notificación, de acuerdo con los artículos 10.1.j) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, artículo 48 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y artículo 9.2 del Reglamento de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 50/2012, de 23 de marzo, del Consell.

Valencia, 17 de junio de 2015

El Presidente



La Vocal

La Vocal