II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de diciembre de 1987

relativa a un procedimiento entablado con arreglo al artículo 85 del Tratado CEE (IV/31.914 — ARG/Unipart)

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(88/84/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE [1], modificado en último lugar por el Acta de adhesión de España y de Portugal, y, en particular, sus artículos 6 y 8,

Vista la notificación presentada, el 7 de julio de 1986, por Austin Rover Group Limited de Conventry, Reino Unido y por Unipart Group Limited de Oxford, Reino Unido, referente a un acuerdo relativo a las ventas de accesorios para vehículos Austin Rover,

Visto el resumen de la notificación publicada con arreglo al apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17 [2],

Visto el dictamen del Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y de posiciones dominantes,

Considerando que :

I. HECHOS

(1) El presente procedimiento se refiere a un acuerdo entre un constructor de vehículos y un vendedor al por mayor independiente, por el cual este último se compromete a promocionar, en lugar del fabricante, las ventas de piezas y accesorios, así como a concentrar sus esfuerzos de venta, en lo que se refiere a las ventas a concesionarios autorizados del constructor de vehículos, en los productos sobre los que las partes han alcanzado un acuerdo. El acuerdo emana de la reciente separación de la propiedad de las dos partes afectadas.

[1] DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.
[2] DO nº C 319 de 12. 12. 1986, p. 3.

Las partes

(2) Austin Rover Group Limited (ARG), empresa dedicada a la fabricación de turismos y camionetas, es una filial, indirectamente propiedad íntegra de la sociedad anónima Rover Group (antiguamente BL), compañía en la que el Gobierno del Reino Unido poseee la práctica totalidad de las acciones.

(3) Unipart Group Limited (Unipart) también fue anteriormente una filial del Rover Goup, hasta que recientemente se vendió la mayor parte de sus acciones a inversores privados, manteniendo el Rover Group actualmente un 21,7 % de las mismas. Unipart ha venido suministrando, a lo largo de numerosos años, piezas y accesorios para los vehículos a motor fabricados por las compañías pertenencientes al grupo Rover, así como para los de otros fabricantes.

El acuerdo

(4) El acuerdo notificado, descrito como un acuerdo « para el reparto de la responsabilidad por las ventas de recambios para vehículos Austin Rover, así como para el suministro de servicios conexos », en adelante denominado « el acuerdo », se concluyó el 28 de febrero de 1986. Las partes acuerdan entre ellas la composición de la gama de las piezas y, en este contexto, la forma en que Unipart obtendrá las piezas de ARG y de terceros. Unipart continúa siendo responsable de la comercialización de las piezas de ARG en la medida en que ésta se refiere

al suministro de recambios para el servicio postventa de vehículos ARG (esto es, el mercado en el que las piezas se venden independientemente de los vehículos para su colocación en vehículos previamente fabricados por los vendedores, talleres de reparación o propietarios). Unipart realizará todas las actividades que dicho servicio conlleva, por ejemplo, control de calidad, compras, almacenamiento, comercialización, venta, informatización de pedidos, distribución y contabilidad. Unipart se obliga a alcanzar niveles de eficiencia competitivos, que se medirán mediante pruebas periódicas realizadas con arreglo a criterios objetivos que se establecen en el acuerdo. Su remuneración varía de acuerdo con los resultados obtenidos. Unipart pondrá a disposición de todos los revendedores autorizados por ARG en el mercado común, así como a aquellos que lo sean en terceros países, los artículos a los que se refiere el acuerdo.

(5) A los fines del acuerdo y especialmente a los del reparto de responsabilidades entre ARG y Unipart, las piezas se dividen en tres categorías:

a) Piezas de marca Unipart, que son piezas altamente competitivas y de fácil venta como, por ejemplo, bujías y amortiguadores, que equipan tanto vehículos ARG como otros.

b) Piezas de doble marca, que son aquellas piezas de la gama Unipart adecuadas a los vehículos ARG. Dichas piezas llevan las marcas de ambas compañías y cumplen exactamente las condiciones del equipamiento original de ARG. Para una aplicación (por ejemplo, las guarniciones de los frenos traseros de un modelo específico ARG) puede haber, primero, sólo una pieza de doble marca y, segundo, una o más piezas Unipart que, teniendo la misma función que una pieza de doble marca, deben cumplir alguna condición diferente.

c) Piezas Austin Rover, que son todas aquellas otras piezas fabricadas por ARG, o por suministradores de piezas que cumplan las condiciones ARG, que lleven únicamente la marca Austin Rover.

(La referencia a las piezas con marca incluye aquellas piezas que, para su venta, van en paquetes u otro tipo de recipientes sobre los que figura dicha marca).

Las partes establecieron listas detalladas de los productos incluidos en cada categoría. En general, sólo se puede cambiar un producto de una categoría a otra mediante acuerdo entre las partes.

(6) El acuerdo establece *inter alia* que:

a) Durante el período al que se refiere el acuerdo, ARG no recibirá los servicios que proporciona Unipart de ninguna otra parte, y que suministrará o autorizará el suministro de piezas para el servicio postventa únicamente a través de Unipart.

b) En la medida en que dichas piezas existan, ARG recomendará las piezas que ostenten su marca, así como las piezas tanto de la marca Unipart como Austin Rover, para el equipamiento de los vehículos .

c) Siempre que se cumplan los niveles medios de calidad de Unipart, se dará la oportunidad, con carácter prioritario, a los concesionarios autorizados de ARG de convertirse en vendedores autorizados de productos Unipart.

d) Toda la gama de piezas necesarias para los vehículos ARG podrá obtenerse de y a través de Unipart.

(7) Responsabilidades, riesgos e ingresos se dividen de acuerdo a las tres categorías.

a) Las piezas Unipart se aprueban, obtienen, almacenan y venden íntegramente por Unipart por su propia cuenta.

b) Las piezas de doble marca reciben el visto bueno técnico de ARG o de Unipart por delegación de ARG. Unipart paga a ARG una comisión por las ventas, pero éstas revierten, por lo demás, en favor de Unipart. ARG tiene el derecho de determinar, sobre un número limitado de piezas de doble marca, los precios al por menor no vinculantes que Unipart recomendará a los concesionarios autorizados de ARG y Unipart.

c) Por lo que respecta a las piezas Austin Rover, Unipart no asume ningún riesgo empresarial o comercial, sino que actúa, de alguna manera, como si fuera un agente de ARG, recibiendo una comisión sobre las ventas. ARG otorga el visto bueno técnico, decide los precios de reventa de Unipart y los precios al por menor no vinculantes que deben recomendarse a los concesionarios autorizados de ARG, haciendo suyos los beneficios o, en su caso, soportando las pérdidas de las ventas efectuadas por Unipart.

(8) Las piezas Austin Rover sólo pueden suministrarse a los revendedores de la red ARG. Las piezas con doble marca pueden suministrarse a los establecimientos que hayan obtenido una licencia de Unipart siempre que, en dichos establecimientos, no haya vendedores autorizados de un fabricante de vehículos competidor, o a otros compradores con el consentimiento de ARG. Las piezas Unipart pueden suministrarse a cualquier otro tipo de cliente.

(9) Unipart no ampliará ninguna de las gamas de productos a las que pertenezcan las partes Austin Rover o de doble marca, añadiendo nuevas categorías de productos, o introduciendo nuevas gamas de productos que incluyan piezas homologadas por ARG (tanto con respecto a las características del equipamiento original como con respecto a otras) sin el consentimiento previo y por escrito de ARG, no pudiendo negarse dicho consentimiento sin causa justificada.

(10) Ninguna de las cláusulas del acuerdo impide a ARG o a Unipart introducir piezas de terceras marcas en sus respectivas áreas de responsabilidad primaria (es decir piezas « Austin Rover » en el caso de ARG y piezas « de doble marca » o « Unipart » en el caso de Unipart), así como tampoco la comercialización de dichas piezas de la misma manera en que puedan hacerlo con las piezas Austin Rover o Unipart, según el caso.

(11) Se establece que el plazo incial de validez del acuerdo será el más breve de cualquiera de los dos siguientes : cinco años a partir de la fecha en que se realice cualquier oferta de venta al público de acciones en Unipart, o siete años a partir de la fecha de la firma del acuerdo.

Las partes confían en renovar el contrato al finalizar el período inicial siempre que estén satisfechas de su funcionamiento durante dicho período. A efectos del presente procedimiento, se considera que la relación contenida en el acuerdo es una relación fundamentalmente a largo plazo, aunque esté sujeta a una revisión pormenorizada a la finalización del plazo inicial de vigencia.

(12) Mediante un posterior acuerdo celebrado entre las partes, el 21 de noviembre de 1986, ARG concedió a Unipart una autorización no exclusiva y libre de impuestos para utilizar determinadas marcas ARG en artículos, que no sean motores de vehículos, que cumplan las características y niveles medios de calidad ARG. Este acuerdo de autorización está indisolublemente vinculado al acuerdo, del que es necesariamente su corolario.

Mercados tomados en consideración

(13) En la medida en que ARG no fabrica los componentes que necesita para el montaje de nuevos coches, ARG tiene que comprárselos a suministradores o pedir a éstos que fabriquen las piezas a su cuenta. Del mismo modo, ARG obtiene por sí misma determinados accesorios y recambios. Los acuerdos de suministro son normalmente acuerdos a largo plazo.

(14) ARG y sus importadores — algunos de los cuales son compañías filiales — son cada uno de ellos responsables de la promoción en un territorio de ventas dado, de los productos ARG, así como de los servicios conexos. Cada cual organiza su sistema de distribución exclusiva y selectiva.

Las tareas de venta de coches ARG, de recambios y accesorios, y la prestación de servicios especializados de todo tipo que puedan necesitar los compradores, se llevan a cabo en el Reino Unido, donde ARG goza de una considerable cuota de mercado, a través de distribuidores y vendedores al por menor. Los distribuidores son mayoristas que también operan como minoristas. En los restantes Estados miembros el importador es el que suministra directamente a los comerciantes. Los acuerdos de distribución y de prestación de servicios obligan a todos estos revendedores autorizados a no regatear esfuerzos para vender las piezas de recambio y accesorios que ARG o sus importadores ofrecen. Mientras que antiguamente Unipart se ocupaba de la función de suministrar piezas y accesorios a los revendedores ARG como resultado del reparto de responsabilidades dentro del grupo integrado Rover, ahora lo hace bajo contrato sobre bases comerciales equitativas.

(15) Unipart compra piezas y accesorios a ARG o, sobre todo, a otros suministradores. Su actividad general de venta al por mayor puede clasificarse en tres tipos :

a) En relación con los revendedores autorizados de ARG, Unipart ejerce las funciones normalmente llevadas a cabo por un constructor de vehículos en relación al suministro de piezas : almacenamiento, listado y suministro regular, de todas las piezas que se necesitan para la venta, mantenimiento y reparación de modelos actuales y recientes de las marcas interesadas.

b) Por lo que se refiere a los revendedores autorizados de Jaguar, Unipart realiza una gama más limitada de servicios similares, bajo contrato con Jaguar Cars Holdings Limited y con Jaguar Cars Limited de Conventry, Reino Unido ; también se notificó dicho acuerdo a la Comisión (asunto IV/31.272), pero no está sometido al presente procedimiento. El acuerdo entre Unipart y Jaguar no incluye disposiciones análogas a aquellas que se refieren a las piezas de doble marca ; muy pocas de las piezas que teóricamente se adaptan a cualquier marca pueden, de hecho, servir para equipar los coches Jaguar y, por consiguiente, sólo existe la posibilidad de una pequeña competencia entre la gama de productos propia de Unipart y las piezas que distribuye bajo contrato con Jaguar.

c) En relación a los otros compradores — mayoristas o minoristas independientes, comerciantes de otras marcas o el público en general a través de sus propias tiendas — Unipart es un suministrador de una amplia gama de las denominadas piezas aptas para todo tipo de vehículos y accesorios, que consisten generalmente en piezas de venta rápida y, a menudo, aunque no siempre, en piezas capaces de adaptarse a varios modelos diferentes de una o más marcas.

(16) ARG y Unipart compiten, en general, directa o indirectamente con un gran número de fabricantes de piezas y componentes comerciantes e incluso otros fabricantes de vehículos que ofrecen diferentes gamas de piezas adecuadas para todo tipo de vehículos. En los sectores anteriormente mencionados de piezas Unipart, de doble marca y Austin Rover (véanse las letras a), b) y c) de los apartados 5 y 7) las condiciones de competencia pueden caracterizarse de la siguiente manera :

— comerciantes, talleres de reparación y usuarios finales pueden obtener piezas idénticas o sustituibles a las piezas Unipart de numerosos suministradores en toda la Comunidad,

— la mayoría de las piezas de doble marca están igualmente sometidas a una competencia real por parte de varios suministradores. Algunas de las piezas Austin Rover pueden obtenerse solamente de ARG o de suministradores y subcontratantes autorizados por ARG. Solamente, en la medida en que Unipart ofrezca, con el consentimiento de ARG, piezas exclusivas, la determinación de sus condiciones de venta no estará influida por una competencia real. Las piezas exclusivas son aquellas que tienen que ser idénticas a las utilizadas cuando se monta el nuevo vehículo y para las que no se han creado productos sustitutivos, siendo por lo general la demanda para las piezas ofrecidas insuficiente para inducir a fabricantes de piezas independientes a realizarlas; estas piezas exclusivas están, de vez en cuando, protegidas por patentes u otros derechos.

(17) Unipart mantiene acuerdos con minoristas y mayoristas, y también con un número de comercios propios. Los acuerdos entre Unipart y sus comerciantes autorizados incluyen la exclusividad de suministro de artículos Unipart dentro de un territorio asignado, pero no la protección de dicho territorio, ni la exclusividad de compras. Los comerciantes autorizados por Unipart, y realmente, los comercios propiedad de la propia Unipart, son libres de comprar productos de otras marcas.

(18) Una parte esencial del marco legal y económico en el que se inscribe el acuerdo es el hecho de que ARG ha establecido, con sus importadores y revendedores autorizados, un sistema de distribución selectiva y exclusiva a nivel comunitario del tipo que se contempla en el Reglamento (CEE) nº 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de postventa de vehículos automóviles [1].

Ninguna de las partes interesadas en dicho sistema de distribución ha solicitado, con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, la adopción de una decisión individual de exención respecto a las cláusulas restrictivas que trasciendan el ámbito de aquellas ya exentas, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 123/85. A la luz del apartado 4 del artículo 3 de este Reglamento, cabe suponer que las piezas que compiten con las que constituyen el objeto del acuerdo entre ARG y Unipart, e igualarr su calidad, tienen acceso al sistema de distribución ARG.

(19) En 1986, poseía las siguientes cuotas en el mercado de turismos: RU: 15,6 %; EUR-12: 3,8 %.

En el Reino Unido, ARG cuenta con unos 440 distribuidores y unos 600 minoristas. En 1986, el volumen de ventas de ARG fue de 1 313 000 libras esterlinas y el del grupo Rover de unos 3 412 000 libras esterlinas.

(20) Por lo que respecta a las piezas destinadas al servicio postventa, mercado en el que Unipart opera, no se han publicado estadísticas determinantes. Por consiguiente, la cuota de mercado de Unipart sólo puede calcularse de forma aproximada. Parece considerablemente importante en el Reino Unido, pero mucho menos en los otros Estados miembros. El volumen total de negocios de Unipart fue en 1986 de, aproximadamente, 184 millones de libras esterlinas.

(21) En respuesta a su comunicación, realizada con arreglo al apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17, la Comisión recibió las observaciones de una asociación de empresas del sector del suministro de piezas, así como las de una empresa de talleres y tiendas minoristas, que, primordialmente, suministra y coloca piezas válidas para todas las marcas. Esas observaciones pueden resumirse como sigue.

(22) La asociación de empresas expresó su temor a que las disposiciones para el reparto de marcas (véanse los apartados 5 y 7 anteriores) puedan fomentar la explotación de dichas marcas en una manera perjudicial para la competencia, de forma que los reales y posibles competidores en el suministro de las piezas de que se trata podrían encontrarse en una situación de desventaja al ofrecérselas a los comerciantes ARG o a otros comerciantes, talleres de reparación o usuarios.

(23) Por su parte, la empresa señaló que, a pesar de que en la actualidad pueda existir efectivamente una amplia competencia en el suministro de las piezas de que se trata (véase el apartado 16), en la medida en que dicha aseveración se refiera al Reino Unido, dicha competencia puede desaparecer a causa de la legislación propuesta en el libro blanco del Ministerio de Comercio e Industria, de abril de 1986, que conferiría un monopolio a los diseñadores de piezas para vehículos a motor.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

(24) El acuerdo celebrado entre ARG y Unipart cae dentro de la prohibición general establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE. No obstante, se cumplen las condiciones en virtud de las cuales se puede declarar inaplicable dicha disposición con arreglo al apartado 3 del artículo 85.

[1] DO nº L 15 de 18. 1. 1985, p. 16.

A. Apartado 1 del artículo 85

(25) La aplicabilidad del apartado 1 del artículo 85 no se excluye simplemente porque Unipart fuera antiguamente una filial, junto con ARG, del grupo Rover plc y el acuerdo esté relacionado con la privatización de Unipart. Es verdad que la transferencia de la propiedad efectiva de Unipart a inversores privados no constituye un acuerdo de los incluidos en el campo de la aplicación del apartado 1 del artículo 85. Sin embargo, las obligaciones impuestas a ARG y Unipart para coordinar sus compras, niveles y controles de calidad, almacenamiento, encargos y facturación, comercialización y distribución a través de una amplia gama de actividades relacionadas con las piezas (véanse las apartados 4 a 9) determinan, a largo plazo, el comportamiento competitivo de empresas que ahora son mutuamente independientes (véase el apartado 11) y no constituyen una parte necesaria e inherente o una condición de dicha transferencia de propiedad.

(26) Sin embargo, el apartado 1 del artículo 85 resulta inaplicable en la medida en que el acuerdo prevé que Unipart promoverá las ventas de piezas Austin Rover por cuenta de ARG y en consideración a una comisión de ARG (véase la letra c) del apartado 7). A este respecto, Unipart actúa como un agente que no asume riesgo empresarial [comunicación de la Comisión sobre contratos de ventas en exclusiva con agentes comerciales (1)].

(27) Sin embargo, por lo demás, las partes han coordinado sus políticas de compra y venta de piezas aptas para vehículos ARG de manera tal que, en lo que se refiere a las actividades atribuidas a cada parte, cada una de ellas soporta su propio riesgo empresarial (véase la letra b) del apartado 7). A este respecto, carece de importancia el que Unipart tenga que realizar pagos a ARG en consideración de las inversiones realizadas por esta última, que facilitan la distribución por parte de Unipart de las piezas, y, en particular, el establecimiento de una red de vendedores y de asistencia técnica para los vehículos ARG.

(28) Una buena parte de las disposiciones del acuerdo tiene por objeto y efecto una restricción de competencia en diversos aspectos, dentro del mercado común y puede afectar al comercio entre los Estados miembros (apartado 1 del artículo 85).

(29) Al permitírsele a Unipart penetrar en el mercado de piezas de doble marca solamente en colaboración con ARG, se restringen las actividades comerciales de Unipart de una manera en que no lo están las de otros vendedores al por mayor de piezas que no pertenezcan a la red de distribución de una marca única de un fabricante de vehículos (« mayoristas independientes »). Por consiguiente, Unipart no puede actuar libremente como mayorista de fabricantes de piezas en la medida en que a éstos les gustaría vender a través de la red de revendedores escogidos de ARG (véanse la letra b) del apartado 7 y el apartado 9).

(30) La obligación impuesta a Unipart de suministrar a la red de distribución de ARG, con carácter preferencial, toda la gama de piezas necesarias para los vehículos ARG representa una restricción de la libertad de Unipart para determinar la gama de sus productos aptos para equipar los vehículos ARG de forma diferente a la que se establece en el acuerdo (véase la letra d) del apartado 6).

(31) Además, Unipart no puede seleccionar independientemente los canales de distribución de las piezas de doble marca. Solamente puede distribuir dichas piezas a través de sus propios vendedores autorizados (y para algunas otras categorías definidas de compradores), e incluso tampoco a través de ellas en la medida en que los vendedores autorizados de Unipart son también vendedores autorizados de otros fabricantes de automóviles distintos de ARG (véase el apartado 8). Unipart está obligado a ofrecer acuerdos de distribución a los vendedores al por mayor de vehículos seleccionados por ARG siempre que aquellos cumplan los niveles de calidad de Unipart (véase la letra c) del apartado 6). Unipart no puede, sin consulta con ARG, introducir modificaciones en su sistema de distribución que puedan afectar a los intereses de ARG en lo relacionado con la distribución de piezas Austin Rover y de doble marca (véase la letra c) del apartado 6). Estas restricciones se aplican a todas las piezas aptas para equipar vehículos ARG que pertenezcan a la categoría de las piezas de doble marca y que, generalmente, ostenten ambas marcas. Los mayoristas independientes que no pertenezcan ni a la red de distribución de ARG, ni a la de Unipart no pueden obtener dichas piezas directamente de Unipart.

(32) La obligación impuesta a Unipart de transmitir a los concesionarios autorizados la recomendación no vinculante de ARG, en cuanto a los precios de venta al por menor de determinadas piezas de doble marca (véase la letra b) del apartado 7), tiene influencia en las políticas de compra y venta de ARG y en los consumidores y, por consiguiente, restringe la libertad de Unipart para establecer sus propias estructuras comerciales y de precios.

(33) La obligación impuesta a ARG de no ofrecer piezas para el mercado de postventa directamente o a través de otros, además de Unipart, (véase la letra a) del apartado 6) y de recomendar, como recambios y accesorios para los vehículos ARG, únicamente las piezas Austin Rover y de doble marca (véase la letra b) del apartado 6), limita el campo en que ARG puede ejercer su competencia. Los vendedores ARG que pueden desear, comprando directamente a ARG, participar de las ventajas motivadas por las compras masivas por parte de ARG de piezas originales y de piezas idénticas destinadas al mercado de postventa, pueden resultar desfavorecidos. La exclusión del comercio directo con ARG de los vendedores al por mayor que hagan la competencia a Unipart puede afectar a la situación competitiva de estos « independientes », especialmente en el sector de la piezas que no pueden reemplazarse por otras (« piezas exclusivas »).

(1) DO nº 139 de 24. 12. 1962, p. 2921/62.

(34) El acuerdo puede afectar al comercio entre los Estados miembros porque sus cláusulas limitan de manera considerable las posibles ventas de numerosos fabricantes de piezas en todos los Estados miembros, así como las de sus vendedores. Asimismo determina la estructura y condiciones de suministro de piezas a los concesionarios autorizados de ARG, repartidos por toda la Comunidad.

B. Apartado 3 del artículo 85

(35) El acuerdo ya no está exento de la prohibición prevista en el apartado 1 del artículo 85 en virtud de un reglamento de exención general de la Comisión. No son aplicables ni el Reglamento (CEE) nº 1983/83 [1], sobre acuerdos de distribución exclusiva, ni el Reglamento (CEE) nº 1984/83 [2], sobre acuerdos de compra exclusiva ni el Reglamento (CEE) nº 123/85, sobre acuerdos de distribución de vehículos a motor. Las partes han acordado restricciones no sólo sobre la distribución sino también sobre la composición de la gama de piezas por parte de terceros. El Reglamento (CEE) nº 123/85 no es aplicable en ningún caso, porque sólo afecta a los acuerdos sobre distribución combinada de vehículos de motor nuevo y sus piezas.

(36) Sin embargo, en el presente caso, se cumplen las condiciones para la aplicación del apartado 3 del artículo 85. La distribución vertical de responsabilidades, acordada entre las partes respecto a la compra, almacenamiento y distribución de las piezas, mejora la distribución de los artículos al tiempo que permite al consumidor participar en el beneficio resultante, sin : a) imponer a las partes restricciones que no sean imprescindibles para la realización de dicho objetivo, o b) proporcionar la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los artículos de que se trata.

(37) El acuerdo permite darse cuenta de los beneficios de la racionalización. La división de responsabilidades entre las partes nace de la decisión de ARG de no realizar por sí misma determinadas actividades, así como de la decisión de Unipart de suministrar, de la mejor manera posible dentro de la red de vendedores ARG, aquellas piezas que se necesitan para el mantenimiento, reparación y equipamiento de los vehículos ARG, lo que requiere que ARG y Unipart estén de acuerdo en lo que afecta al importante área de las piezas de doble marca.

En particular, la especialización en las áreas de actividad de las partes permite a cada una concentrarse en las responsabilidades que se les han atribuido, sin peligro para sus intereses. Ello garantiza que toda una gama de piezas, que los talleres de reparación y los consumidores necesitan para los vehículos ARG, pueden solicitarse y obtenerse dentro de una red de distribución (véanse los apartados 29 y 30). A causa de la fusión parcial de las redes de distribución de ARG y Unipart, las compras de las piezas que las dos partes han seleccionado pueden acumularse, para transferirse tanto a los vendedores seleccionados de ARG como a otros distribuidores de Unipart. Esta fusión parcial de la redes también facilita el almacenamiento con vistas a lograr una alta disponibilidad y una rápida entrega de las piezas. Como consecuencia de la separación de Unipart del grupo Rover, si ARG no cooperase con un mayorista adecuado, se vería totalmente desprovisto de capacidad de compra, almacenamiento y distribución de recambios.

(38) Al verse Unipart libre del temor a una competencia por parte de ARG (véase el apartado 33) y al haber coordinado las dos partes las compras de piezas de doble marca, Unipart puede concentrar sus actividades totalmente en responder a las ofertas de sus competidores : los restantes vendedores independientes de piezas al por mayor, los suministradores de piezas válidas para todo tipo de vehículos y los diferentes canales de distribución de los fabricantes de piezas.

(39) Las restricciones acordadas son indispensables para mejorar, como se pretende, la distibución de los artículos. Para seguir siendo competitivo frente a otros fabricantes de vehículos, ARG tiene que prever el suministro de toda una amplia gama de piezas a través de su red de distribución y asistencia técnica. De no haberse producido la concentración de las actividades de Unipart en las piezas Austin Rover seleccionadas por ARG y en las piezas de doble marca que ambas partes seleccionaron conjuntamente, que constituyen los medios a través de los cuales ARG cumple sus obligaciones respecto de sus vendedores autorizados, estos últimos se habrían encontrado en la imposibilidad de atender sus obligaciones con arreglo a los acuerdos de distribución y asistencia técnica celebrados con ARG. Sin embargo, los vendedores ARG asumieron dichas obligaciones de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 123/85 de la Comisión (véanse los artículos 3, 4 y 5 de dicho Reglamento).

Además la renuncia a su libertad de compra y venta y al uso ilimitado de sus propias marcas por parte de Unipart se refiere únicamente a las piezas que equipan los vehículos ARG ; sin embargo, otras podrán venderse como piezas Unipart. Fuera del sistema de distribución ARG, Unipart puede distribuir piezas que compitan con las de Austin Rover o las de doble marca sin utilizar estas marcas es decir, vendiendo bajo sus propias marcas o las de sus proveedores.

[1] DO nº L 173 de 30. 6. 1983, p. 1.
[2] DO nº L 173 de 30. 6. 1983, p. 5.

(40) El acuerdo no excluirá el que, para una parte sustancial de los artículos considerados, exista competencia. En este campo, existe una fuerte competencia por parte de numerosos suministradores (véanse los apartados 16 a 20). En vista del gran número de vendedores al por mayor, representantes de los fabricantes y otros canales de distribución existentes, puede aceptarse la ausencia de Unipart como canal de distribución de los vendedores de piezas que desean realizar ventas a la red comercial de ARG.

(41) Se puede prever que los consumidores sacarán partido de los beneficios realizados, ya que la intensa presión competitiva que existe garantizará la transferencia de alguno de esos beneficios. Los consumidores (talleres de reparación, usuarios y propietarios de vehículos ARG) disfrutan directamente de las ventajas resultantes de la creciente disponibilidad de una gama completa de piezas para dichos vehículos. La intensa colaboración entre ARG y Unipart garantiza la disponibilidad en el mercado postventa de piezas que satisfacen las condiciones y las normas de seguridad que ARG, como fabricante de vehículos, ha establecido para los componentes originales de sus productos.

(42) La materialización del acuerdo entre Unipart y Jaguar no afecta a la valoración precedente (véase la letra b) del apartado 15). La gama de productos Unipart apenas coincide con la de Jaguar, y los acuerdos entre ambas no suponen la coordinación del visto bueno y compra de piezas como sucede en el acuerdo con ARG. La relación de Unipart con Jaguar se parece más a la de un especialista en el suministro de servicios de almacenimiento, distribución, contabilidad, etc. Por consiguiente, no existe el temor de un conflicto que pudiera obstaculizar el que Unipart haga realidad los objetivos del acuerdo con ARG.

(43) Las observaciones presentadas a la Comisión, en respuesta a la publicación del contenido esencial del acuerdo, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17 por los terceros interesados no altera la valoración anterior del acuerdo notificado.

(44) Por lo que se refiere a la asignación de marcas (véase el apartado 22), las partes en el acuerdo no se han obligado a usar solamente las de sus propios productos. La cooperación entre ARG y Unipart, en las categorías de piezas Austin Rover y de doble marca, no impide a las empresas, que fabrican y suministran dichas piezas a una de las partes del acuerdo, llegar a un compromiso para que sus propias marcas figuren en dichas piezas solas o junto a las marcas Austin Rover o de doble marca. Si lo logran, depende del resultado de las negociaciones con la parte compradora. No hay razón para suponer que, a causa de la cooperación entre las partes, la resistencia a utilizar la marca de un suministrador será más fuerte que si el suministrador mantuviera relaciones comerciales únicamente con el fabricante de vehículos. El acuerdo notificado no mejora la actitud negociadora de las partes hacia ello.

(45) La Comisión es totalmente consciente de que algunos fabricantes de vehículos mantienen una política que prohíbe el que las marcas de cualquier suministrador de piezas aparezcan junto a las suyas. Este es un fenómeno que la Comisión no puede afirmar que exista en relación al derecho de la competencia en el presente procedimiento, pero la Comisión se reserva el derecho a examinarlo por separado.

(46) Según la Comisión, no exite una conexión especial entre los efectos restrictivos del acuerdo notificado y una nueva normativa en el Reino Unido en virtud de la cual se garantizarán los derechos de propiedad industrial respecto a la forma de las piezas (véase el apartado 23) : la cuestión de si el ejercicio de dichos derechos de propiedad necesita limitarse por la aplicación de las normas de competencia del Tratado CEE, especialmente su artículo 86, tiene que considerarse, no en el marco del presente procedimiento, sino en cualquier caso en el que los fabricantes hagan uso de dichos derechos.

C. Condiciones de exención

(47) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento nº 17, la exención puede surtir efectos a partir del 7 de julio de 1986. De conformidad con lo establecido en el apartado 1 del artículo 8, podrá extenderse al período inicial de cooperación convenido por las partes, a saber, hasta el 28 de febrero de 1993.

(48) A la vista de la brevedad de dicho período no es necesario en el presente caso imponer a las partes la obligación, a través de las condiciones vinculadas a la exención, de presentar antes del 28 de febrero de 1993 informes sobre la ejecución del acuerdo. Si se considerara una prórroga de la cooperación y una notificación posterior, las partes estarán obligadas, en cualquier caso, a demostrar que las condiciones de aplicabilidad del apartado 3 del artículo 85 siguen cumpliéndose,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

1. Con arreglo a lo dipuesto en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 se delcaran, por la presente, inaplicables al acuerdo de fecha 28 de febrero de 1986 celebrado entre Austin Rover Group Limited y Unipart Group Limited.

2. Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, la exención surtirá efectos desde el 7 de julio de 1986 hasta el 28 de febrero de 1993.

Artículo 2

Las siguientes empresas son las destinatarias de la presente Decisión :

1. Austin Rover Group Limited,
Fletchamstead Highway,
Canley,
UK-Coventry CV4 9BD ;

2. Unipart Group Limited,
Garsington Road,
Cowley,
UK-Oxford OX4 2 PG.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1987.

Por la Comisión

Peter SUTHERLAND

Miembro de la Comisión