



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Resolución

Número:

Referencia: EX-2018-58599895- -APN-DGD#MPYT - C.1727

VISTO el Expediente N° EX-2018-58599895- -APN-DGD#MPYT, y

CONSIDERANDO:

Que, en el expediente citado en el Visto, se inició como consecuencia de una denuncia interpuesta con fecha 16 de abril de 2019, por la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FÁBRICA DE COMPONENTES contra la firma RENAULT ARGENTINA S.A., por presunta infracción a la Ley N° 25.156, actualmente Ley N° 27.442.

Que la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FÁBRICA DE COMPONENTES, planteó que la firma RENAULT ARGENTINA S.A., es el único comprador de las autopartes diseñadas y desarrolladas por el denunciante, ya sea para la fabricación de automotores como para la venta de repuestos; así destacó la posición dominante que la denunciada detentaría en el mercado nacional de autopartes para la marca “Renault”.

Que con fecha 6 de junio de 2019, la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FÁBRICA DE COMPONENTES ratificó la denuncia de conformidad con lo establecido en el Artículo 35 de la Ley N° 27.442.

Que, mediante la Disposición N° 76 de fecha 30 de agosto de 2019 la ex COMISIÓN NACIONAL DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, se ordenó correr el traslado de la denuncia a la firma RENAULT ARGENTINA S.A. en los términos del Artículo 38 de la Ley N.º 27.442.

Que el día 23 de septiembre de 2019, la firma RENAULT ARGENTINA S.A., brindó las explicaciones correspondientes en legal tiempo y forma.

Que la firma RENAULT ARGENTINA S.A., planteó la nulidad de la mencionada Disposición, por falta de competencia y atribuciones legales de la mencionada ex Comisión Nacional para ordenar dicho traslado.

Que cabe afirmar que corresponde denegar el mismo atento a que conforme lo dispuesto en la Resolución N° 359 de fecha 19 de junio de 201 de la ex SECRETARIA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN en su Artículo 1° se encomienda, en virtud de lo dispuesto por los Artículos 6° y 81 del Decreto N° 480 de fecha 23 de

mayo de 2018, a la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, para que lleve adelante la investigación e instrucción de los expedientes que se inicien o que ya fueran iniciados en virtud de las Leyes Nros. 25.156 y 27.442, debiendo ejecutar las acciones detalladas en el Anexo de dicha resolución.

Que, en función del análisis de la información recabada, la citada ex Comisión Nacional entiende que no surge evidencia de las presentes actuaciones que la conducta denunciada constituya una infracción a la Ley N.º 27.442.

Que cabe señalar que los hechos denunciados responden más bien a un conflicto entre particulares, y el fondo del asunto relativo a las supuestas cláusulas contractuales restrictivas por parte de la firma RENAULT ARGENTINA S.A. para con las empresas autopartistas, dicha circunstancia podría encuadrar bajo lo establecido por la modificación introducida por el Decreto N° 274 de 17 de abril de 2019 a la Ley N° 22.802.

Que la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen de fecha 25 de noviembre de 2019 correspondiente a la “C. 1727” aconsejando al señor Secretario de Comercio Interior ordenar aceptar las explicaciones oportunamente brindadas, ordenar el archivo de las presentes actuaciones de conformidad con el Artículo 40 de la Ley N.º 27.442, denegar la nulidad presentada por la firma RENAULT ARGENTINA S.A. y remitir copia de las presentes actuaciones a la Dirección de Lealtad Comercial dependiente de la SUBSECRETARÍA DE POLÍTICAS DE MERCADO INTERNO de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO , a los efectos que estime corresponder.

Que, durante la tramitación de las presentes actuaciones, el día 24 de mayo de 2018, entró en vigencia la nueva Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442 y su Decreto Reglamentario N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 derogando la Ley N° 25.156 que hasta entonces había regulado el ámbito de aplicación en la materia.

Que el suscripto comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente resolución.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO ha tomado la intervención que le compete.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 40 y 80 de la Ley N° 27.442, el Decreto N° 174 de fecha 2 de marzo de 2018 y sus modificatorios, los Artículos 5° del Decreto N° 480/18 y 22 del Decreto N° 48 de fecha 11 de enero de 2019.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Deniégate la nulidad presentada por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.

ARTÍCULO 2°.- Remítanse copia de las actuaciones de la referencia a la Dirección de Lealtad Comercial dependiente de la SUBSECRETARÍA DE POLÍTICAS DE MERCADO INTERNO de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, a los efectos que estime corresponder.

ARTÍCULO 3°.- Ordenase el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 40 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 4°.- Considérase al Dictamen de fecha 25 de noviembre de 2019, correspondiente a la “C. 1727”, emitido por la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO que como Anexo, IF-2019-104612808-APN-CNDC#MPYT, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 5°.- Notifíquese a las partes interesada.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese y archívese.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: COND. 1727 DICTAMEN DE ARCHIVO ART. 40 LDC

SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

Elevamos a su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones que tramitan bajo el Expediente N.º **EX-2019-36315600- -APN-DGD#MPYT** (C. 1727), del Registro del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, caratulado: **“C. 1727 - RENAULT ARGENTINA S.A S/ INFRACCIÓN LEY 27.442”**.

I. SUJETOS INTERVINIENTES

1. La denunciante es la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FÁBRICA DE COMPONENTES (en adelante e indistintamente la “AFAC” o “DENUNCIANTE”), una organización integrada por más de doscientas empresas autopartistas, las cuales son proveedoras de firmas de la industria automotriz y del mercado de reposición local y del exterior¹.
2. La denunciada es la empresa RENAULT ARGENTINA S.A. (en adelante e indistintamente “RENAULT” o la “DENUNCIADA”), una firma dedicada al diseño, producción, comercialización y distribución de automotores y autopartes en todo el territorio nacional.

II. LA DENUNCIA

3. Las presentes actuaciones se originaron el 16 de abril de 2019, a partir de la presentación ante esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante e indistintamente “CNDC o Comisión Nacional”), organismo desconcentrado en la órbita de la Secretaría de Comercio Interior del Ministerio de Producción y Trabajo, de la denuncia efectuada por los Sres. Raúl Javier Amil y Juan Esteban Cantarella, en su carácter de presidente y gerente general respectivamente de AFAC, por la presunta práctica de conductas anticompetitivas violatorias de la Ley N.º 27.442. (págs. 1/37 del IF-2019-36319842-APN-DR#CNDC).
4. En su escrito, la AFAC planteó que RENAULT es el único comprador de las autopartes diseñadas y desarrolladas por el DENUNCIANTE, ya sea para la fabricación de automotores como para la venta de repuestos. Así destacó la posición

dominante que la DENUNCIADA detentaría en el mercado nacional de autopartes para la marca “Renault”.

5. Indicó que dicha posición de dominio está agravada por los elevados costos de salida del mercado, entre los que se destacan las inversiones de capital en instalaciones y desarrollo de producto, las cuales suelen tener un plazo de amortización aproximado de cinco años.

6. Añadió que la coyuntura económica repercute aún más a la DENUNCIANTE, toda vez que “...*los regímenes arancelario y de derechos de exportación (‘retenciones’) incentivan a Renault a importar autopartes que, de por sí, tienen precios muy competitivos a causa de que son producidas en países con mayor economía de escala y con más favorable legislaciones laboral e impositiva*”² (sic).

7. Destacó que existen 11 (once) terminales automotrices y 385 (trescientas ochenta y cinco) fábricas autopartistas que abastecen a RENAULT en forma directa³.

8. Planteó que RENAULT abusa de su posición dominante al realizar las siguientes conductas: a) impedir que las firmas autopartistas busquen justicia en los tribunales, b) prohibir el abastecimiento del mercado de reposición, c) adueñarse de la propiedad intelectual que las firmas autopartistas realizan, d) reservarse la facultad discrecional de terminar contratos sin causa o indemnización, e) imponer riesgos a las firmas autopartistas, f) controlar los cambios accionarios de los proveedores, g) controlar unilateralmente los productos, h) impedir la subsanación de los defectos de fabricación, i) reservarse la posibilidad de establecer multas unilaterales, j) imponer la contratación de seguros onerosos, k) retrasar injustificadamente los pagos de sus facturas.

9. Por otra parte, denunció la imposición de precios abusivos debido a que “...*frente a una variación del tipo de cambio, Renault ve incrementados sus ingresos en muy superior proporción a la de sus egresos, multiplicando, así, sus ganancias a expensas de las autopartistas argentinas*”⁴.

Finalmente, solicitó orden de cese de las prácticas denunciadas y ofreció prueba documental e informativa.

II.1. Ratificación

10. El 6 de junio de 2019, los Sres. Raúl Javier AMIL y Juan Esteban CANTARELLA, en su carácter de presidente y gerente general respectivamente de AFAC, ratificaron la denuncia interpuesta el 16 de abril de 2019, de conformidad con lo establecido en el Art. 35 de la Ley N° 27.442. (págs. 1/6 del IF-2019-53624031-APN-DR#CNDC)

11. Entre las manifestaciones efectuadas en la audiencia de ratificación, afirmaron que “... *[l]a imposibilidad de vender partes hacia los concesionarios o al mercado de reposición en general, incrementa el precio de las partes que llegan como repuestos, afectando directamente a los consumidores. Ello es así principalmente durante el período de garantía porque RENAULT tiene un mercado cautivo, al exigir para el mantenimiento de la garantía que se utilicen exclusivamente repuestos provistos por RENAULT. Es habitual, que el precio de la autoparte en el concesionario, sea varias veces superior al precio que el autopartista le vende a RENAULT...*”⁵.

12. Plantearon que la conducta presuntamente anticompetitiva habría tenido lugar en todo el territorio nacional y habría comenzado desde “... *lo sucedido desde la volatilidad macroeconómica del año 2018 y que en la actualidad persiste*”⁶.

III. EXPLICACIONES

13. Atento a que las presentes actuaciones podrían implicar prácticas anticompetitivas, esta CNDC dictó el 30 de agosto de 2019 la Disposición DISFC-2019-76-APN-CNDC#MPYT (en adelante “Disposición N.º 76/2019”), ordenando correr el traslado de la denuncia en autos a RENAULT en los términos del artículo 38 de la Ley N.º 27.442. (DI-2019-

14. El 23 de septiembre de 2019, el Dr. Marcelo DEM TOOM, en su carácter de apoderado de la firma RENAULT, brindó las explicaciones correspondientes en legal tiempo y forma. (págs. 1/48 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC)

15. Para comenzar, el Dr. DEM TOOM planteó la nulidad de la Disposición N.º 76/2019, “...por falta de competencia y atribuciones legales de esa CNDC para ordenar dicho traslado (art. 14, Ley de Procedimiento Administrativo y arts. 166 y ss. del CPPN)”.

16. No obstante, brindó las explicaciones correspondientes en subsidio, negando todas y cada uno de los hechos expuestos por la AFAC.

17. Explicó que la industria automotriz actualmente se encuentra en una situación desafiante debido a las constantes transformaciones técnicas, tecnológicas y reglamentarias a nivel global, lo cual lleva a un incremento en las exigencias de producción.

18. Señaló que la producción de un vehículo nuevo le cuesta en promedio al sector automotriz argentino un 25% (veinticinco por ciento) y 65% (sesenta y cinco por ciento) más caro que en Brasil y México, respectivamente.

19. Indicó que RENAULT cuenta con 46 (cuarenta y seis) concesionarios y agencias oficiales en la República Argentina con la finalidad de garantizar el mantenimiento y reparación del automotor. Al mismo tiempo, planteó que RENAULT posee una red denominada “Renault Minuto”, la cual consiste en talleres de posventa –vinculados o no a un concesionario de la marca– dedicados a la atención mecánica, reparaciones menores y servicios de mantenimiento de vehículos.

20. Explicó que “[l]a provisión de repuestos y accesorios para la atención mecánica de los productos es llevada a cabo por RASA, quien además capacita profesionalmente al personal de los concesionarios Renault y de Renault Minuto dedicados a dicha tarea”⁷.

21. Relató que la industria automotriz evolucionó para desarrollar su cadena de producción en base al sistema de organización japonés conocido como “just in time”. Al respecto, destacó que “[l]a esencia del método [just in time] es que las autopartes requeridas para fabricar un vehículo automotor llegan a la fábrica ‘justo a tiempo’ y sólo en las cantidades necesarias para que la terminal automotriz la utilice en el proceso productivo, reduciendo o eliminando la necesidad de almacenar y trasladar la materia prima del almacén a la línea de producción”⁸.

22. Indicó que es esencial bajo este tipo de organización que el proveedor pueda cumplir con los plazos, calidad y cantidad de autopartes requeridas por la terminal automotriz a modo de evitar deficiencias o faltantes en la cadena productiva.

23. Explicó que un vehículo lleva piezas que son tanto diseñadas por las terminales automotrices como piezas comunes a todo tipo de automotor.

24. Relató que cada una de las autopartes se producen con un molde que originariamente desarrolla RENAULT, siendo de su propiedad intelectual; luego, se crea el herramental y los instrumentos de medición necesarios –los cuales son entregados, junto al diseño de las piezas, a las firmas autopartistas en comodato– para que ellas produzcan las autopartes.

25. Al respecto, recalcó por un lado que “[l]a autopartista está fabricando y suministrando autopartes respecto de un contrato comercial que firmó con RASA y del cual no es una proveedora independiente en el mercado”⁹, mientras que por el otro lado recordó que “... las piezas genéricas son aquellas que comúnmente son fabricadas por los autopartistas sin requerir de las terminales especificaciones técnicas ni otros tipos de requerimientos. La terminal elige la autoparte de acuerdo a sus especificaciones pre-establecidas por el proveedor, por lo que muchas veces son compatibles entre las distintas marcas, que eligen el mismo tipo de producto”¹⁰.

26. Explicó que las terminales automotrices seleccionan a cada fabricante de autopartes mediante un proceso licitatorio de diferente alcance (mundial, regional o local) y aclaró que, por lo general, los autopartistas se especializan en uno o pocos tipos de autopartes.

27. Enfatizó que RENAULT no busca operar con proveedores exclusivos, aunque aclaró que en la mayoría de los casos tiene un único proveedor local por autoparte debido a las características de la oferta de producción local de autopartes (a saber: la escasez de la oferta local de piezas específicas, la competitividad a nivel regional por autoparte específica, la falta de oferta en el proceso de selección, la insuficiencia de estándares de calidad, entre otros).

28. Señaló que *“[t]anto en Argentina como a nivel regional sólo se desarrollan modelos de vehículos que suelen ya existir en otros países. El esquema de fabricación es idéntico para las terminales a nivel global. De este modo, en casi todos los casos un modelo fabricado en el país contará con uno o más fabricantes de la autoparte original en el extranjero”*¹¹.

29. Indicó que los vehículos comercializados por RENAULT cuentan con aproximadamente un 70% (setenta por ciento) de piezas de origen extranjero.

30. Respecto a las autopartes genéricas, señaló que las mismas son vendidas por los fabricantes a diferentes consumidores (terminales, concesionarios, distribuidores y comercios independientes de distinto tipo).

31. Concluyó que *“...ni las empresas afiliadas a AFAC son los únicos proveedores de autopartes (para vehículos Renault o de otra marca) ni Renault es el único comprador de las autopartes para reposición”*¹².

32. Aclaró que no es RENAULT quien vende directamente al consumidor final a través de canal alguno, sino que son los concesionarios oficiales, distribuidores, locales de repuestos, talleres u otros negocios independientes quienes lo hacen. Indicó que, por el lado de la oferta de repuestos originales de marca “Renault”, existe libre competencia.

33. Comentó que *“... sólo el 66% de los usuarios de automóviles Renault atienden las necesidades de sus automóviles en concesionarios oficiales dentro del primer año de su venta como nuevos, bajando ese porcentaje al 23% en el segundo y tercer año, es decir, durante el período de garantía”*¹³.

34. Negó que RENAULT cuente con posición dominante alguna. Al respecto, acompañó información en la que se observan las siguientes participaciones en el mercado nacional de automóviles para el año 2018, discriminando por segmento: 20,3% (veinte por ciento con treinta centésimos) en “Base de gama”; 10,1% (diez por ciento con diez centésimos) en “Medianos”; 37,4% (treinta y siete por ciento con cuarenta centésimos) en “Utilitarios deportivos”, detrás de Peugeot-Citroën con 44,0% (cuarenta y cuatro por ciento); y 12,5% (doce por ciento con cincuenta centésimos) en “Comerciales livianos”.

35. En relación a las características de los contratos entre las firmas autopartistas y las terminales automotrices, afirmó que sus cláusulas son estándares para la industria y se fundamentan en el tipo de vínculo señalado precedentemente (*“just in time”*).

36. Explicó en qué consiste la economía del acuerdo y cómo se distribuyen los riesgos y costos en la industria automotriz. Al respecto, *“[l]as partes establecen que el precio es fijo y que –salvo estipulación en contrario– no habrá cambios ni modificaciones en la remuneración del proveedor. El acuerdo establece la metodología para las modificaciones en los precios y el reconocimiento de ellos por parte de RASA”*¹⁴. Asimismo, afirmó que RENAULT *“... reconoce el impacto del tipo de cambio al proveedor, pero no tomando el último valor sino el promedio de la cotización del último mes y medio. RASA no reconoce la devaluación del último mes ya que el proveedor tiene stock generado con un tipo de cambio menor y ambas partes del acuerdo deben resignar algo de rentabilidad para mantener la economía del acuerdo”*¹⁵.

37. Recordó que la Ley de Defensa de la Competencia no protege el interés de un determinado agente económico.
38. Indicó que la orden de cese solicitada por la AFAC debe ser rechazada debido a que no cumple con los requisitos de verosimilitud en el derecho y peligro en la demora.
39. Finalmente, ofreció prueba documental, testimonial e informativa, así como formuló la reserva de caso federal.

IV. ANÁLISIS JURÍDICO ECONÓMICO DE LA CONDUCTA

40. Previo al análisis de la conducta denunciada corresponde expedirse sobre el planteo de nulidad efectuado por RENAULT.

41. RENAULT planteó la nulidad de la Disposición N.º 76/2019, “...por falta de competencia y atribuciones legales de esa CNDC para ordenar dicho traslado (art. 14, Ley de Procedimiento Administrativo y arts. 166 y ss. del CPPN)”.

42. Al respecto cabe afirmar que corresponde denegar el mismo atento a que conforme lo dispuesto en la Resolución 359/2018, dictada por la Secretaria de Comercio, autoridad de aplicación de la ley N.º 27.442, en su artículo 1º se encomienda, en virtud de lo dispuesto por los Artículos 6º y 81 del Decreto N.º 480 de fecha 23 de mayo de 2018, a la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, para que lleve adelante la investigación e instrucción de los expedientes que se inicien o que ya fueran iniciados en virtud de las Leyes Nros. 25.156 y 27.442, debiendo ejecutar las acciones detalladas en el Anexo que, como IF-2018-28401183-APN-DGEEYL#CNDC, forma parte integrante de dicha Resolución.

43. En el Anexo mencionado, el apartado 18) establece que la ex CNDC es quien está facultada para conferir el traslado previsto en el Artículo 38 de la Ley N.º 27.442.

44. En virtud de lo expresado en los párrafos precedentes corresponde rechazar sin más trámite el planteo de nulidad efectuado por RENAULT.

45. Planteados los principales puntos de la denuncia en autos, y atento al estado de las presentes actuaciones, esta CNDC debe expedirse respecto a si los hechos denunciados encuadrarían como una práctica anticompetitiva en infracción a la Ley N.º 27.442.

46. Según los hechos relatados, la DENUNCIANTE habría identificado un conjunto de cláusulas, obligaciones y limitaciones en la relación entre RENAULT y las empresas autopartistas que generarían un supuesto abuso de posición dominante, redundando en un perjuicio al interés económico general. El mismo habría acontecido en el mercado de autopartes desde el año 2018 hasta la actualidad.

47. A fin de determinar si se ha configurado un supuesto de abuso de posición dominante violatorio del artículo 1º de la Ley N.º 27.442, corresponde analizar si se reúnen los siguientes extremos: **a)** la existencia de posición dominante (conf. artículos 5º y 6º de la Ley N.º 27.442), **b)** la existencia de una conducta que constituya un abuso de dicha posición (conf. artículo 1º de la Ley N.º 27.442), y **c)** que dicha conducta abusiva resulte o pueda resultar en perjuicio para el interés económico general (conf. artículo 1º de la Ley N.º 27.442).

48. Las relaciones verticales en una industria, como las que unen a RENAULT con las empresas autopartistas, implican la participación de varios agentes económicos ubicados en distintos eslabones de una cadena de producción y comercialización, relacionados generalmente por contratos, explícitos o tácitos, y reglamentos que restringen su comportamiento. En este sentido, el contrato que vincula al proveedor con el cliente de un bien o servicio debe incluir

algún tipo de compromiso para que una de las partes limite su accionar en determinados aspectos.

49. Por lo general, la integración vertical, total o parcial, de las empresas y las restricciones que se implementan, responden a motivos de eficiencia, relacionados con el ahorro de los costos de transacción y con fenómenos vinculados a la existencia de externalidades verticales (por ejemplo, para evitar la doble marginalización o el riesgo moral) y horizontales (por ejemplo, para evitar el problema del aprovechamiento gratuito *–free riding–*).

50. En ciertas circunstancias, los contratos verticales pueden ser un instrumento utilizado por las empresas para incrementar su poder de mercado o para ejercerlo abusivamente en perjuicio de los consumidores, ya sea influenciando sobre los precios, de modo de obtener márgenes mayores entre el precio y el costo marginal, o bien intentando excluir a competidores reales o potenciales.

51. Circunscribiéndonos al caso bajo análisis, el DENUNCIANTE ha puesto énfasis en remarcar un conjunto de cláusulas en las “Condiciones generales de compras de Renault Argentina S.A.” que, sostiene, generarían un perjuicio a todas firmas autopartistas que mantienen vínculos con RENAULT.

52. Teniendo en cuenta esas consideraciones, esta CNDC entiende que las prácticas cuestionadas no se corresponden con una afectación al proceso competitivo en el mercado automotriz ni en el mercado de autopartes.

53. En este sentido, siguiendo la doctrina económica vinculada con esta dinámica del mercado¹⁶, destacamos que la relación de RENAULT con las empresas autopartistas se caracteriza por restricciones dentro de la misma marca “Renault”, por medio de acuerdos bilaterales o imposiciones unilaterales que buscan controlar las condiciones de producción de las autopartes de los automotores de dicha marca.

54. En ese contexto, puede entenderse que algunas de las restricciones verticales que disminuyen la competencia dentro de la marca “Renault” pueden aumentar la competencia con las demás marcas de la industria. Tal como lo indican las “Guías para el análisis de casos de abuso de posición dominante de tipo exclusorio”¹⁷ publicadas por esta Comisión Nacional, en general las restricciones verticales dan lugar a mejoras significativas de eficiencia.

55. En efecto, existe una relación contractual entre RENAULT y ciertas empresas autopartistas con la que se busca especializar a los distribuidores en la venta de determinados productos de RENAULT para que cumplan con condiciones de calidad y eficiencia, lo cual resulta coherente con una estrategia de mayor competencia entre terminales automotrices (entre marcas). Desde esta perspectiva, si bien el DENUNCIANTE evidencia disconformidad con las “Condiciones generales de compras de Renault Argentina S.A.”, ello cual constituye un conflicto propio del derecho privado, cuyo contenido y alcance excede a la competencia de esta repartición.

56. Dado todo esto, del análisis de las circunstancias de tiempo, lugar y modo no se puede concluir que en el caso de autos la aplicación de las cláusulas de las “Condiciones generales de compras de Renault Argentina S.A.” limiten, restrinjan, falseen o distorsionen la competencia o constituyan un abuso de posición dominante, por lo que deviene innecesario un mayor análisis de los efectos sobre el interés económico general.

57. De lo expuesto hasta aquí, y en función del análisis de la información recabada, esta CNDC entiende que no surge evidencia de las presentes actuaciones que la conducta denunciada constituya una infracción a la Ley N.º 27.442.

58. Cabe señalar que los hechos denunciados responden más bien a un conflicto entre particulares, y el fondo del asunto relativo a las supuestas cláusulas contractuales restrictivas por parte de RENAULT para con las empresas autopartistas, dicha circunstancia podría encuadrar bajo lo establecido por la modificación introducida por el Decreto Nacional N.º 274/2019 (DNU-2019-274-APN-PTE) a la Ley de Lealtad Comercial N.º 22.802.

59. En consecuencia, esta CNDC considera que no hay mérito suficiente para proseguir con el procedimiento y debe disponer el archivo de las presentes actuaciones, con lo cual no es menester expedirse respecto de la orden de cese

solicitada en autos por AFAC, en el expediente de referencia, deviniendo abstracto su tratamiento.

V. CONCLUSIÓN

60. En virtud de lo expuesto, esta COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO: **a)** aceptar las explicaciones oportunamente brindadas, ordenar el archivo de las presentes actuaciones de conformidad con el artículo 40 de la Ley N.º 27.442, **b)** denegar la nulidad presentada por RENAULT ARGENTINA S.A. y **c)** remitir copia de las presentes actuaciones a la Dirección Nacional de Lealtad Comercial, a los efectos que estime corresponder.

61. Elévese el presente Dictamen al Señor Secretario de Comercio Interior a sus efectos.

(1) Vide en <http://www.afac.org.ar/>.

(2) Vide p.6 del IF-2019-36319842-APN-DR#CNDC.

(3) Vide p.7 del IF-2019-36319842-APN-DR#CNDC.

(4) Vide p.33 del IF-2019-36319842-APN-DR#CNDC.

(5) Vide p.5 del IF-2019-53624031-APN-DR#CNDC.

(6) Vide p. 3/4 del IF-2019-53624031-APN-DR#CNDC.

(7) Vide p.12 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC. Vale aclarar que la abreviatura RASA es utilizada por la empresa RENAULT, para autorreferenciarse.

(8) Vide p.14 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(9) Vide p.16/17 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(10) Vide p.17 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(11) Vide p.18 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(12) Vide p.27 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(13) Vide p.32 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(14) Vide p.39 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(15) Vide p.39/40 del IF-2019-87575763-APN-DR#CNDC.

(16) Al respecto, ver: i) OCDE (2017). *Competition issues in aftermarket*s. Disponible en <https://www.ftc.gov/system/files/attachments/us-submissions-oecd-2010-present-other-international-competition-fora/aftermarkets.pdf>; ii) Comisión Europea (2010). *Directrices relativas a las restricciones verticales*. Disponible en [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010XC0519\(04\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010XC0519(04)&from=EN); iii) Fiscalía Nacional Económica de la República de Chile (2014). *Guía para el análisis de restricciones verticales*. Disponible en <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2017/10/Gu%C3%ADa-Restricciones-Verticales.pdf>.

(17) Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/guias_abuso_posicion_dominante.pdf. Véase sección IV.4.

