



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio


ESCOPIA
ALAN CORTÉS GATTINELLI
Dirección de Despacho

271



BUENOS AIRES, 12 DIC 2014

VISTO el Expediente N° S01:0000803/2008 del Registro del ex -
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, y

CONSIDERANDO:

Que el expediente citado en el Visto se inició como consecuencia de la denuncia efectuada con fecha 2 de enero de 2008 por los señores Don Hugo Atilio RIELLO GASPERINI (M.I. N° 10.921.943) y Don José Luis CATALÁN MAGNI (M.I. N° 17.407.274), contra las firmas AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A.C., VIAÑA AUTOMOTORES S.A., PROVEEDORA ANTÁRTICA RÍO GRANDE S.R.L., CELENTANO MOTORS S.A., POLOSUR S.A., GRENOBLE S.A., LUCIANO PRETO Y CIA. S.C.C., RUEDAMOTOR S.A., MARIO BONETTO RODADOS Y SERVICIOS S.A., LIENDO AUTOMOTORES S.A.C., EXPOAUTO S.A., COMERCIAL DEL SUR S.R.L. y BRIDGE S.R.L.

Que la denuncia fue ratificada los días 7 y 8 de febrero de 2008.

Que el día 28 de febrero de 2008 la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la ex - SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del ex - MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, ordenó correr traslado de la denuncia efectuada en los términos del Artículo 29 de la Ley N° 25.156, a fin de que las denunciadas brinden las

PROY-S01

13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio



271



explicaciones que estimen corresponder.

Que las denunciadas presentaron las explicaciones pertinentes.

Que el día 11 de marzo de 2010 la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la ex - SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, ordenó la apertura de sumario.

Que la Resolución N° 46 de fecha 24 de agosto de 2012 de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, amplió la investigación a las firmas TOYOTA ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., RENAULT ARGENTINA S.A., FORD ARGENTINA S.C.A., FIAT AUTO ARGENTINA S.A., PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A., ALFACAR S.A., HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A., MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A., KIA ARGENTINA S.A., DITECAR S.A. y HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A.

Que las firmas investigadas plantearon diversos recursos de nulidad y excepciones, los cuales fueron oportunamente rechazados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, a través de las siguientes Resoluciones: N° 26 de de fecha 28 de febrero de 2013, N° 40 de fecha 21 de marzo de 2013, N° 41 de fecha 21 de marzo de 2013, N° 45 de

PROY - S01
13141

RC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio



ES COPIA
JUAN CARLOS SANTIBELLI
Dirección de Desarrollo



271

fecha 10 de abril de 2013, N° 47 de fecha 15 de abril de 2013, N° 49 de fecha 16 de abril de 2013, N° 50 de fecha 16 de abril de 2013, N° 89 de fecha 10 de octubre de 2013, N° 59 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 60 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 61 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 62 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 63 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 66 de fecha 25 de agosto de 2014, N° 69 de fecha 16 de septiembre de 2014, y N° 71 de fecha 16 de septiembre de 2014.

Que para determinar si una práctica configura una conducta sancionable a la luz de la Ley N° 25.156, resulta necesario analizar TRES (3) aspectos básicos: a) que se trate de actos o conductas relacionados con el intercambio de bienes y/o servicios; b) que se trate de actos o conductas que impliquen una limitación, restricción, falseamiento o distorsión de la competencia o un abuso de posición dominante; y c) que de tales circunstancias resulte un perjuicio al interés económico general.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, considera que se encuentra probado que se llevaron a cabo prácticas claramente perjudiciales para el interés económico general.

Que las prácticas imputadas en el expediente mencionado en el Visto refieren tanto a la concertación para fijar los precios a concesionarios de algunos modelos de vehículos 0 km en el Área Aduanera Especial al mismo nivel que en el Territorio Continental Nacional; junto con el traslado al precio de la exención de impuestos a la importación y otros impuestos, de algunos vehículos EXTRA-

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

ES COPIA
BLAN ESTIPELINO SARTORIELLI
Dirección en Despacho

271



MERCOSUR, o en algunos casos pagarlo, cuando en realidad no era obligatorio, con el objeto y efecto de que estos vehículos no compitieran en ventaja con los demás vehículos ofrecidos a precios iguales que en el Territorio Continental Nacional; y además, a la importación de cantidades reducidas de vehículos EXTRA-MERCOSUR libres de arancel de importación. El acuerdo mencionado ha producido en el período investigado un perjuicio al interés económico general.

Que la conducta se encuentra tipificada en los Artículos 1° y 2°, incisos a) y g) de la Ley N° 25.156.

Que en virtud del análisis realizado, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA encontró evidencias que las prácticas mencionadas tienen potencialidad suficiente para constituir una restricción a la competencia en el mercado, generando un perjuicio al interés económico general y violar, por tanto, el régimen de competencia conforme lo establecido en el Artículo 1° de la Ley N° 25.156.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al señor Secretario de Comercio: a) ordenar a las firmas TOYOTA ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., RENAULT ARGENTINA S.A., FORD ARGENTINA S.C.A., FIAT AUTO ARGENTINA S.A., PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A., y HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. que se abstengan de concertar el precio de venta de los vehículos en el Área Aduanera Especial, de impedir o dificultar de cualquier

PROY-S01

13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

RIAN CONDOMINI SANTAGELLI
Dirección de Despacho

271



manera, que terceras personas importen o adquieran vehículos en cualquier lugar del mundo, para su reventa o utilización en el Área Aduanera Especial y de toda otra práctica que tenga por objeto o efecto mantener los precios de los vehículos en el Área Aduanera Especial a niveles similares a los vigentes en el Territorio Continental Nacional o superiores a los que prevalecerían en un mercado abierto y competitivo; b) ordenar a las firmas mencionadas el cese de: i) toda conducta que derive en la no comercialización de los repuestos y/o cobertura de las garantías y/o servicios de post venta de los productos de sus respectivas marcas, independientemente de que las ventas se hayan realizado a través de sus concesionarios oficiales o por medio de cualquier otro canal y con prescindencia de la existencia de estipulación contractual alguna, ii) toda conducta tendiente a no ceder Licencia para Configuración de Modelo o cualquier otro documento o elemento que se requiera para el ingreso y/o la venta de vehículos de su marca en el Área Aduanera Especial; c) imponer las multas por las sumas de PESOS CIENTO CUATRO MILLONES CIENTO OCHENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO (\$ 104.188.985) a la firma TOYOTA ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma RENAULT ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ELABORADAS SANTINELLI
Oficina de Despacho

271



la firma FORD ARGENTINA S.C.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma FIAT AUTO ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A., y de PESOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES CINCUENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS DIECINUEVE (\$ 56.055.919) a la firma HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 46, inciso b) de la Ley N° 25.156; d) ordenar el archivo de las actuaciones respecto de las firmas AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A.C., VIAÑA AUTOMOTORES S.A., PROVEEDORA ANTÁRTICA RÍO GRANDE S.R.L., CELENTANO MOTORS S.A., POLOSUR S.A., GRENOBLE S.A., LUCIANO PRETO Y C.I.A. S.C.C., RUEDAMOTOR S.A., MARIO BONETTO RODADOS Y SERVICIOS S.A., LIENDO AUTOMOTORES S.A.C., EXPOAUTO S.A., COMERCIAL DEL SUR S.R.L., BRIDGE S.R.L., y MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A., de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156; e) de conformidad con el Artículo 3° de la Resolución N° 42 de fecha 16 de junio de 2014 de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado entonces en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, ordenar el archivo de las presentes actuaciones respecto de las firmas KIA ARGENTINA S.A., HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A., ALFACAR S.A. y DITECAR S.A.; f) que conforme lo expuesto por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, en

PROV. 001
13141

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio



ES COPIA
MARCELO VILLAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

271



el Capítulo XIV del Dictamen CNDC N° 865, de fecha 8 de Diciembre de 2014, párrafos 1061 a 1076 es que corresponde rechazar las excepciones de incompetencia, prescripción y defecto legal planteadas por PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A.; g) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 46/2012 y la excepción de prescripción e incompetencia de la empresa HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. ; h) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 46/2012, y la prescripción articulada por la firma KIA ARGENTINA S.A.; i) rechazar el planteo de nulidad de todo lo actuado a partir de la fecha 31 de agosto de 2012, formulado por la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L.; j) rechazar el pedido de nulidad de todo lo actuado a partir de la fecha 31 de agosto de 2012, formulado por la firma HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A.; k) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 46/2012, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; l) rechazar la excepción de prescripción formulada por la empresa TOYOTA ARGENTINA S.A.; m) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 57/2013, y la excepción de prescripción formulada por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; n) rechazar el planteo de nulidad y prescripción articulado por la firma HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A.; ñ) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN

PROY-301
13141

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CRISTÓFORS SANTIBELLI
Dirección de Despacho

271



NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; o) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.; p) rechazar el planteo de prescripción formulado por la firma MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.; q) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma TOYOTA ARGENTINA S.A.; r) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014 formulado por la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L.; s) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 49/2014 formulado por la firma FORD ARGENTINA S.C.A.; t) rechazar el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 49/2014, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; u) ordenar la publicación de las medidas precedentes en el Boletín Oficial por TRES (3) días, conforme lo dispuesto en el Artículo 44 de la Ley N° 25.156; y v) establecer el plazo de DIEZ (10) días hábiles para que se haga efectiva la sanción desde la notificación de la presente resolución, bajo apercibimiento para el caso de incumplimiento de aplicar por cada día de mora, los intereses a tasa activa del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y

PROY-S01
13141

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

ESCRIPSA
ALAN COSTIENAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



271

FINANZAS PÚBLICAS hasta su efectiva cancelación.

Que el suscripto comparte los términos del Dictamen N° 865 de fecha 4 de diciembre de 2014 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA y su Anexo I, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose copia autenticada de ambos, como Anexo a la presente medida.

Que la Dirección de Legales de Comercio dependiente de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, ha tomado la intervención que le compete.

Que el infrascripto es competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en el Artículo 58 de la Ley N° 25.156 y el Decreto N° 357 de fecha 21 de febrero de 2002 y sus modificaciones.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Rechácense las excepciones de incompetencia, prescripción y defecto legal planteadas por PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A; rechácense el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 46/2012 y la excepción de prescripción e incompetencia de la empresa HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A.; rechácense el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA

PROY - 501
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ALAN CASTRELLI
Director de Despacho

271



COMPETENCIA N° 46/2012, y la prescripción articulada por la firma KIA ARGENTINA S.A., recházase el planteo de nulidad de todo lo actuado a partir de la fecha 31 de agosto de 2012, formulado por la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L.; recházase el pedido de nulidad de todo lo actuado a partir de la fecha 31 de agosto de 2012, formulado por la firma HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 46/2012, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A., y; recházase la excepción de prescripción formulada por la empresa TOYOTA ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 57/2013, y la excepción de prescripción formulada por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad y prescripción articulado por la firma HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de prescripción formulado por la firma MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.; recházase el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014, formulado por la firma TOYOTA ARGENTINA S.A.;

PROY-S01
13141

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio



271



rechácese el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 42/2014 formulado por la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L.; s) rechácese el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 49/2014 formulado por la firma FORD ARGENTINA S.C.A.; rechácese el planteo de nulidad de la Resolución de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N° 49/2014, formulado por la firma RENAULT ARGENTINA S.A.

ARTÍCULO 2º.- Ordénase a las firmas TOYOTA ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., RENAULT ARGENTINA S.A., FORD ARGENTINA S.C.A., FIAT AUTO ARGENTINA S.A., PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A., y HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. que se abstengan de concertar el precio de venta de los vehículos en el Área Aduanera Especial, de impedir o dificultar de cualquier manera, que terceras personas importen o adquieran vehículos en cualquier lugar del mundo, para su reventa o utilización en el Área Aduanera Especial y de toda otra práctica que tenga por objeto o efecto mantener los precios de los vehículos en el Área Aduanera Especial a niveles similares a los vigentes en el Territorio Continental Nacional o superiores a los que prevalecerían en un mercado abierto y competitivo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 46, inciso a) de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 3º.- Ordénase a las firmas mencionadas el cese de: i) toda conducta que derive en la no comercialización de los repuestos y/o cobertura de las garantías

PREC: 001
13141

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALIANZA CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Desapteso



y/o servicios de post venta de los productos de sus respectivas marcas, independientemente de que las ventas se hayan realizado a través de sus concesionarios oficiales o por medio de cualquier otro canal y con prescindencia de la existencia de estipulación contractual alguna; y ii) toda conducta tendiente a no ceder Licencia para Configuración de Modelo o cualquier otro documento o elemento que se requiera para el ingreso y/o la venta de vehículos de su marca en el Área Aduanera Especial, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 46, inciso a) de la Ley Nº 25.156.

ARTÍCULO 4º.- Impónense las multas por las sumas de PESOS CIENTO CUATRO MILLONES CIENTO OCHENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO (\$ 104.188.985) a la firma TOYOTA ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma RENAULT ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma FORD ARGENTINA S.C.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma FIAT AUTO ARGENTINA S.A., de PESOS CIENTO CINCUENTA MILLONES (\$ 150.000.000) a la firma PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A., y de PESOS CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES CINCUENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS DIECINUEVE (\$ 56.055.919) a la firma HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. de

PROY - 001
13141

AL



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAS CONTRIBUCIONES GASTRELLI
Dirección de Despacho

271



conformidad con lo dispuesto en el Artículo 46, inciso b) de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 5º.- Ordénase el archivo de las actuaciones respecto de las firmas AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A.C., VIAÑA AUTOMOTORES S.A., PROVEEDORA ANTÁRTICA RÍO GRANDE S.R.L., CELENTANO MOTORS S.A., POLOSUR S.A., GRENOBLE S.A., LUCIANO PRETO Y C.I.A. S.C.C., RUEDAMOTOR S.A., MARIO BONETTO RODADOS Y SERVICIOS S.A., LIENDO AUTOMOTORES S.A.C., EXPOAUTO S.A., COMERCIAL DEL SUR S.R.L., BRIDGE S.R.L. y MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A., de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 6º.- Ordénase el archivo de las presentes actuaciones respecto de las firmas KIA ARGENTINA S.A., HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A., ALFACAR S.A. y DITECAR S.A., de conformidad con el Artículo 3º de la Resolución N° 42 de fecha 16 de junio de 2014 de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado entonces en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS.

ARTÍCULO 7º.- Ordénase la publicación de las multas impuestas por el Artículo 3º de la presente medida en el Boletín Oficial por TRES (3) días, conforme lo dispuesto en el Artículo 44 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 8º.- Establécese el plazo de DIEZ (10) días hábiles para que se haga efectiva la sanción desde la notificación de la presente resolución, bajo

PROY-301
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

ES 2014
ALAN CIVILIZO SANTARELLI
Dirección de Despacho



apercibimiento para el caso de incumplimiento de aplicar por cada día de mora, los intereses a tasa activa del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS hasta su efectiva cancelación.

ARTÍCULO 9º.- Considéranse parte integrante de la presente resolución al Dictamen Nº 885 de fecha 4 de diciembre de 2014 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y a su Anexo I, que en CUATROCIENTAS VEINTICINCO (425) hojas autenticadas se agregan como Anexo a la presente medida.

ARTÍCULO 10.- Instrúyase a la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, en virtud del marco temporal determinado en el presente expediente, para que investigue la eventual comisión de conductas anticompetitivas para los períodos posteriores a aquellos que fueron motivo de análisis a lo largo de las actuaciones citadas en el Visto.

ARTÍCULO 11.- Notifíquese a las empresas citadas precedentemente.

ARTÍCULO 12.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

RESOLUCIÓN Nº

271

Lic. Augusto Costa
Secretaría de Comercio
Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

PROY - S01
13141


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Consumencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Lejada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumencia

ES COPIA
ALANCOLO - SARINELLI
División de Despacho



Expte. N.º 501-0000803/2008 (C. 1.234) FP/MAO-NE-PR

DICTAMEN 865

BUENOS AIRES

04 DIC 2014

271

SEÑOR SECRETARIO

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones que tramitan en el Expediente 501-0000803/2008 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y actual MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS caratulado: "HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 - CNDC" (C. 1234).

I. SUJETOS INTERVINIENTES.

1. La denuncia fue realizada por los Sres. Hugo Atilio Riello Gasperini y José Luis Catalán Magni (en adelante, los "DENUNCIANTES"), ambos consumidores finales y residentes en la ciudad de Ushuaia, Tierra del Fuego.
2. La denuncia se realizó contra las siguientes concesionarias de la ciudad de Ushuaia, Tierra del Fuego: AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A. (en adelante, "AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO"), VIAÑA AUTOMOTORES S.A. (en adelante, "VIAÑA"), PROVEEDORA ANTÁRTICA RÍO GRANDE S.R.L. (en adelante, "PROVEEDORA ANTÁRTICA"), CELENTANO MOTORS S.A. (en adelante, "CELENTANO"), POLOSUR S.A. (en adelante, "POLOSUR"), GRENOBLE S.A. (en adelante, "GRENOBLE"), LUCIANO PRETO Y C.I.A. S.C.C. (en adelante, "LUCIANO PRETO"), RUEDAMOTOR S.A. (en adelante, "RUEDAMOTOR"), MARIO BONETTO RODADOS Y SERVICIOS S.A. (en adelante, "MARIO BONETTO"), LIENDO AUTOMOTORES S.A. (en adelante, "LIENDO"), EXPOAUTO SOCIEDAD

PROY-S01

13141



MARTIN R. ATACHE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

ESCOPIA
ALBA CORTÉS GENTILELLI
Dirección de Despacho



ANÓNIMA, (en adelante, "EXPOAUTO"), COMERCIAL DEL SUR S.R.L. (en adelante, "COMERCIAL DEL SUR"), y BRIDGE AUTOMOTORES S.A. (en adelante, "BRIDGE"), (todas ellas en adelante LAS CONCESIONARIAS)

3. A través de la Resolución CNDC N.º 46/2012 se amplió la investigación a las siguientes empresas: TOYOTA ARGENTINA S.A. (en adelante, "TOYOTA"), VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A. (en adelante, "VOLKSWAGEN"), GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L. (en adelante "GMA"), RENAULT ARGENTINA S.A. (en adelante, "RENAULT"), FORD ARGENTINA S.C.A. (en adelante, "FORD"), FIAT AUTO ARGENTINA S.A. (en adelante, "FIAT"), PEUGEOT-CITROËN ARGENTINA S.A. (en adelante, "PEUGEOT-CITROËN"), ALFACAR S.A. (en adelante, "ALFACAR"), HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. (en adelante, "HONDA"), MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A. (en adelante, "MBA"), KIA ARGENTINA S.A. (en adelante, "KIA"), DITECAR S.A. (en adelante, "DITECAR") y HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A. (en adelante, "HYUNDAI").

II. PROCEDIMIENTO.

4. Con fecha 2 de enero de 2008, se iniciaron las presentes actuaciones con la denuncia presentada por los DENUNCIANTES contra los concesionarios de la provincia de Tierra del Fuego.
5. Los DENUNCIANTES expresaron que, desde la derogación de la convertibilidad del peso/dólar, el mercado de venta de automotores sufrió gradualmente un desajuste que terminó por fijar el precio de venta de los automotores en valores similares y hasta superiores a sus homólogos en el resto del país y que nada justificaría tal aumento.

PROY-501
13141



Ministerio de Comercio y Relaciones Exteriores
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN L. AIACPE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11-201

ES COPIA

271

SECRETARÍA DE COMERCIO
Defensa de la Competencia



6. La audiencia de ratificación se celebró los días 7 y 8 de febrero de 2008 en la ciudad de Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, con los dos DENUNCIANTES y cincuenta y cinco adherentes.
7. Con fecha 28 de febrero de 2008, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante "CNDC") ordenó correr traslado a las firmas IMPUTADAS en los términos del art. 29 de la Ley de Defensa de la Competencia (en adelante, "LDC").
8. A fs. 281/309 se presentó el apoderado de la firma MARIO BONETTO, concesionario de MBA a los fines de brindar las explicaciones en el marco del art. 29 de la Ley N.º 25.156. En ese marco sostuvo que, en cuanto a la imposición de precios de los vehículos, los mismos son establecidos entre el principal y los agentes. Especificó, además, que su representada no tiene relevancia en el mercado de automóviles, sin embargo, sostuvo que su participación es algo relevante en comerciales livianos y muy fuerte en el mercado de pesados.
9. A fs. 311/323 se presentó el representante de LIENDO, concesionario de FIAT, para brindar las explicaciones en los términos del art. 29 de la LDC. En ese sentido, señaló que el fin de la Ley N.º 19.640 es disminuir las desigualdades económicas entre la isla y el A.A.E. ya que, por las distancias involucradas, los costos de cualquier actividad económica insular son mayores y, respecto a los mecanismos de formación de precios, señaló que los mismos son sugeridos por el fabricante.
10. A fs. 325/408 se presentó BRIDGE, concesionario de VOLKSWAGEN, y contestó el traslado conferido, en el marco del art. 29 de la Ley N.º 25.156, diciendo que los precios de los automóviles 0 km se determinan en base a precios mensuales sugeridos por la terminal, quien, además, sugiere el margen de ganancias a los concesionarios, entre un 7 y 10%.
11. A fs. 409 se presentó CELENTANO, concesionario de TOYOTA, a los fines de brindar explicaciones en los términos del art. 29 de la Ley N.º 25.156. En ese marco, sostuvo que los costos en la provincia de Tierra del Fuego son superiores a

PROY-S01
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN H. STALPE
Secretario Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
ALVARO GOTTSCHEWICZ GATTI
Director de la División

271



cualquier actividad y lo ejemplificó aludiendo a los Convenios Colectivos de Trabajo, los cuales reconocen adicionales significativos para los que trabajan en la provincia e indicó, además, que los precios de los automóviles se fijan en base a los valores establecidos por la terminal. En este sentido, manifestó que el precio de venta final se integra también por gastos de fletes y patentamiento, entre otros, y que el margen de ganancia de CELENTANO es, aproximadamente, de un 15%, siempre respetando el precio de venta sugerido por la terminal.

- 12. A fs. 445 se presentó AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO, concesionario de FORD, en los términos del art. 29 de la Ley N° 25.156 indicando que los rodados se comercializan según los precios sugeridos por la terminal, que los costos de cualquier actividad en la zona insular son más elevados que en el resto del país, básicamente por las distancias, y que el margen de ganancia por cada venta es, estimativamente, de un 15%.
- 13. A fs. 451/495 se presentó EXPOAUTO, concesionario de PEUGEOT, a los fines de contestar el traslado conferido en los términos del art. 29 de la Ley N° 25.156. En ese marco, explicó que el precio de los vehículos que comercializa viene facturado por la terminal, con el flete incluido, y que a dicho precio hay que le agrega el pago de Ingresos Brutos.
- 14. A fs. 496/593 se presentó COMERCIAL DEL SUR, concesionaria de GMA, para contestar el traslado conferido en los términos del art. 29 de la LDC y, en ese sentido, alegó que los precios se determinan en base a los precios sugeridos por la terminal, los cuales son actualizados mensualmente. Asimismo, puntualizó que las ventas en el área insular están impactadas por gastos y costos superiores a los del resto del país y que por ello la utilidad sugerida del 15% se termina reduciendo a valores que pueden rondar entre un 7 y 10%.
- 15. A fs. 594/618 se presentó PROVEEDORA ANTÁRTICA, concesionario de RENAULT, para brindar las explicaciones requeridas en los términos del artículo 29 de la LDC, oportunidad en la cual sostuvo que comercializa los automotores conforme al precio que sugiere la terminal, que no cobra o aplica el I.V.A. y que

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comando Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATARFE
Secretaría Letrada
Consejo Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
ALAN CORTEZ LAZARIBELLI
Director de Asesoramiento

271



tiene un margen de ganancias de, aproximadamente, un 15 %, que puede disminuir en casi todos los casos.

- 16. A fs. 620/664 se presentó el apoderado de la firma POLOSUR, concesionario de MITSUBISHI-ALFACAR, a los fines de brindar las explicaciones solicitadas en el marco del art. 29 de la Ley N.º 25.156. En ese marco, expresó que los autos importados de terceros países tienen descuento de los impuestos aduaneros y el I.V.A., mientras que los nacionales, o de origen MERCOSUR, sólo están gravados con I.V.A., el cual se reduce a la mitad, es decir, al 10,5%, en el caso de los utilitarios. Asimismo, indicó que existen inconvenientes para asentar y sostener una concesionaria en esa región, por los costos de inmovilización del capital, daños sufridos por los vehículos debido a traslados de más de 3.000 km, los altos sueldos que se abonan por zona desfavorable y lo difícil que resulta sostener un punto de venta de una marca determinada en una ciudad que cuenta con una demanda restringida.
- 17. A fs. 665/724 se presentó RUEDAMOTOR, concesionaria de HYUNDAI, a fs. 725/782 GRENOBLE, concesionario de CITROËN y a fs. 784/855, se presentó LUCIANO PRETO, concesionario de HONDA, dando las mismas explicaciones que POLOSUR, en los términos del art. 29 de la Ley N.º 25.156.
- 18. A fs. 856/861 se presentó VIANA AUTOMOTORES, concesionario de CHRYSLER, ante el requerimiento efectuado en los términos del artículo 29 de la Ley N.º 25.156, sostuvo que vende productos importados, a precios inferiores que en el Territorio Continental Nacional (en adelante, "T.C.N."), un 35% menos de lo sugerido por el importador, añadió que paga los vehículos de acuerdo a la lista de precios que éste le envía y agregó que los costos en la zona insular son más altos que en relación con el resto del país.
- 19. Con fecha 11 de marzo de 2010, la CNDC dictó la Resolución N.º 35/10, por medio de la cual ordenó la apertura de sumario respecto a las concesionarias investigadas.

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN H. ATAEPE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ESPIRA
ALFONSO S. SARRIELLI
Director de la División

271



20. Que en lo sucesivo se llevaron a cabo diversas medidas a los fines de prosecución de la instrucción.
21. Con fecha 24 de agosto de 2012, esta CNDC dictó la Resolución CNDC N.º 46/2012, por medio de la cual se ordenó correr traslado de la relación de los hechos obrantes en el Anexo I a las empresas TOYOTA, VOLKSWAGEN, GMA, RENAULT, FORD, FIAT, PEUGEOT-CITROËN, ALFACAR, HONDA, MBA, KIA, DITECAR y HYUNDAI, de conformidad con lo prescripto en el art. 29 de la Ley N.º 25.156, a fin de que brindaran, en el plazo de 10 días, las explicaciones que estimasen corresponder.
22. En el Anexo I de la Resolución mencionada ut supra, la CNDC sostuvo que las firmas mencionadas estarían llevando a cabo una conducta consistente en comercializar vehículos 0 km a los concesionarios situados en el territorio de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a precios similares a los que son vendidos en el resto del país, a pesar de que se encuentran exentos del pago de impuestos nacionales, en otras palabras, las terminales automotrices no estarían trasladando las exenciones impositivas al concesionario localizado en Área Aduanera Especial (en adelante "A.A.E.") y, por consiguiente, tampoco al consumidor final.
23. Además, estarían exportando vehículos 0 km fabricados en el país a precios diferentes a los que fijan para las operaciones de venta a los concesionarios localizados en el A.A.E.
24. Por otro lado, se habrían realizado actos tendientes a impedir que vehículos exportados a países limítrofes ingresen al Territorio de Tierra del Fuego, restringiendo así la reimportación de vehículos fabricados en el país.
25. También, las firmas investigadas podrían estar resultando beneficiadas por la existencia de diversos mecanismos que actúan como barreras, tales como las LCM (en adelante LCM) y la provisión de garantía y repuestos sólo para los vehículos fabricados y comercializados por ellas, impidiendo a terceros residentes en el A.A.E. la importación particular de vehículos 0 km de otros mercados, a precios

PROY-581
13141

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
División Nacional de Planes de Comercio

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Promoción de la Competitividad
ES COMAR
MARTÍN R. ATAEFE
Director de Comercio



271

inferiores a los ofrecidos por los concesionarios oficiales dentro de dicho territorio, para igual marca y modelo.

- 26. En fecha 18 de septiembre de 2012, la Dra. Estefanía del Carril, en su carácter de apoderada de FIAT, brindó las explicaciones previstas en el art. 29 de la LDC, negando que la empresa vendiera los automóviles en el A.A.E. sin las deducciones impositivas correspondientes. En tal sentido, manifestó que el flete y el seguro de traslado a la isla son abonados por el concesionario y aclaró que FIAT no impide la reimportación de automóviles.
- 27. Con fecha 19 de setiembre de 2012, el Dr. Tomás Miguel Famularo, en su carácter de apoderado de DITECAR, brindó las explicaciones previstas en el art. 29 de la LDC y precisó que DITECAR no realiza ninguna de las actividades económicas exentas, excepto vender autos a concesionarias ubicadas en la Provincia de Tierra del Fuego por medio de facturas "E". Asimismo, afirmó que su representada resulta ajena a los costos de flete, trámites de importación, patentamiento y demás hechos impositivos de la cadena de comercialización que ocurren en el territorio promocionado. Asimismo, señaló que las principales barreras son las L.C.M. y las LNA (licencias no automáticas), que las solicitan quienes importan, siendo ambas comunes a todo el T.C.N. y no una aplicación particular para los habitantes del A.A.E.
- 28. En esa misma fecha, se presentó el Dr. Javier F. Gelsa, en carácter de apoderado de TOYOTA y brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. Al efecto, indicó que, en virtud de lo dispuesto en el contrato de concesión, TOYOTA determina la condición de venta y entrega de sus vehículos bajo condición FOB Zárate, es decir, que TOYOTA vende sus vehículos a los concesionarios oficiales entregándolos en su planta industrial de Zárate, siendo el concesionario quien contrata a la empresa transportista, asumiendo todos los gastos de transporte del vehículo. Además, dijo que el precio de venta al público es determinado por cada concesionario considerando su propia estructura de costos y margen de ganancia pretendido, ya que TOYOTA vende sus vehículos al

PROY-501
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Consumidora

MARTÍN R. ATALFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora



271

mismo precio neto a todas las concesionarias y, a partir de allí, estos últimos, considerando los costos inherentes al traslado del vehículo (flete y seguro) y su comercialización, establecen los precios de venta al público de acuerdo a los márgenes de ganancias que puedan obtener según resulte de las reglas de mercado.

29. También el 19 de septiembre de 2012, el Dr. Alejandro C. Lareo, en su carácter de apoderado de ALFACAR, brindó las explicaciones previstas en el art. 29 de la LDC argumentando, en tal oportunidad, que ALFACAR se ocupa de toda la logística destinada a poner el vehículo en la Isla, en donde luego es adquirido por el concesionario, por lo que el precio incluye todos los fletes, costos, gastos, comisiones, tramitaciones aduaneras, honorarios del despachante, gastos operativos, seguros, impuestos, costos fijos y demás variables que corresponden a dicha operación.

30. Con fecha 20 de septiembre de 2012, el Dr. Agustín Siboldi, en su carácter de apoderado de FORD, brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En primer término, destacó que la cuestión denunciada es un tema ajeno a FORD ya que la firma no participa en el mercado minorista y que, por lo tanto, los precios de venta minorista son fijados por un tercero que vende directamente al público, limitándose FORD únicamente a la percepción del precio mayorista del vehículo. Asimismo, aclaró que las facturas de FORD incluyen, además del precio de los vehículos, los impuestos obligatorios en cada jurisdicción a las tasas que correspondan, y aseguró que, fuera del precio mayorista del vehículo y de los costos de traslado (flete y seguro), no factura ningún otro concepto.

31. En esa misma fecha, el Dr. Gustavo Miguel Balconi, en su carácter de apoderado de la firma VOLKSWAGEN, brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la Ley N.º 25.156. En tal oportunidad, entendió que el régimen instaurado que la Ley N.º 19.640 implica en su esencia, la exención de cargas impositivas sobre las actividades desarrolladas en el A.A.E. para moderar

ES COPIA
N.º 13141
Comisión de Despacho

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Provincia - Universidad de Defensa de la Cooperación

MARTÍN R. ATALPE
Secretaría Leída
Comisión Nacional de
Defensa de la Cooperación

ALVARO DOMÍNGUEZ SANTARELLI
Dirección de Despacho

271



el mayor costo que dichas actividades tienen en su desarrollo, pero aseguró que de ninguna manera ello implica que el menor costo sea igual al de la diferencia que resulte de aplicar los impuestos eximidos por la norma a los productos importados al A.A.E., cuyas actividades significan un mayor costo que las que se llevan a cabo en otras regiones del país. En relación a la exportación de unidades a precios diferentes a los que se fijan para las operaciones de venta del A.A.E., aclaró que los precios de exportación están determinados en función al destino donde se pretende vender la unidad que ha sido grabada en nuestro país, dependiendo además de una serie de factores como ser los acuerdos de comercialización recíproco entre VOLKSWAGEN y el país destinatario de las unidades, los costos de transporte, fletes, seguros, depósitos, y el tipo de cambio, entre otros.

32. El mismo 20 de septiembre de 2012, el Dr. Julián Peña, en su carácter de apoderado de MBA, brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC y expresó que esta CNDC no explicó cuáles serían los hechos similares o paralelos desarrollados por las empresas investigadas, ni que tampoco aportó prueba alguna en ese sentido, destacando que esta CNDC ha reconocido que la existencia de un paralelismo de conductas no necesariamente implica la existencia de una práctica colusoria.

33. También con fecha 20 de septiembre de 2012, los Dres. Pablo H. Medrano, Enrique A. Arco y Santiago A. López, en representación de RENAULT, brindaron las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En dicha oportunidad, dijeron que una posible explicación que podría resultar plausible para explicar la supuesta similitud de precios entre el A.A.E. y el T.C.N., respecto a los vehículos, podría encontrarse en los altos costos de los alquileres, salarios, cargas patronales, etc., que se deben afrontar en la provincia de Tierra del Fuego y el bajo volumen de ventas allí registrado.

34. En la misma fecha se presentó el Dr. Fernando Montea de Oca, en carácter de apoderado de PEUGEOT-CITROËN, y brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En tal sentido, explicó que la

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN A. ATACFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



27

ES COPIA
ELVA DOMÍNGUEZ SANTARELLI
Dirección de Despacho

comercialización de automóviles implica dos etapas diferentes: 1) la venta de automóviles por parte de la terminal a la concesionaria y 2) la venta de la concesionaria al consumidor final. Sostuvo que PEUGEOT-CITROËN solo participa en la primera etapa, mientras que la segunda está a cargo del concesionario, en forma exclusiva, a su propia cuenta y riesgo. Respecto a la primera etapa, indicó que la terminal automotriz vende a la concesionaria los automóviles en base a sus propios precios, como cualquier proveedor, debiéndose adicionar el flete y el seguro del vehículo hasta la concesionaria, consignándose dichos montos en un rubro por separado. En relación al flete y el seguro, aclaró que pueden diferir de acuerdo a la distancia existente entre la terminal automotriz y el concesionario, como ocurre en el A.A.E., pero aseguró que tales montos se encontrarían plenamente justificados en los costos involucrados. Asimismo, sostuvo que la concesionaria debe vender el producto a un precio más alto que el de adquisición a PEUGEOT-CITROËN, para así poder obtener una ganancia, requisito mínimo para continuar operando, no siendo ello una fijación sino una regla básica para la comercialización de cualquier tipo de producto.

- 35. El día 20 de septiembre de 2012, se presentó la Dra. María José Rodríguez Macías, en carácter de apoderada de GMA y brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En tal oportunidad, manifestó que GMA determina sus propios precios para la venta, para todos sus concesionarios, y que éstos una vez que adquieren la unidad, de manera libre e independiente, las comercializan fijando el precio de venta al consumidor final en base a distintos parámetros, entre los cuales puede considerar el precio sugerido por la terminal.
- 36. El día 21 de septiembre de 2012, se presentó el Dr. Eduardo Enrique Represas, en carácter de apoderado de HYUNDAI y brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En las mismas, aclaró que con la venta del vehículo al concesionario, HYUNDAI culmina su gestión de comercialización, siendo posteriormente el concesionario quien fija el precio al consumidor final. Remarcó que HYUNDAI no tiene ningún tipo de injerencia

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Tierra del Fuego

MARTIN B. ATALFE
Secretario de Economía
Comisión Nacional de
Defensa de la Tierra del Fuego



271

ES COPIA
ALAN COSTERAS ORTIZ
Oficina de Despacho

aguas abajo, es decir, en la negociación en la que participan los clientes y concesionarias de manera libre e independiente, por lo que tampoco conoce las diferencias de los valores de ventas entre los concesionarios del A.A.E. y el T.C.N.

- 37. El día 26 de septiembre de 2012, se presentó el Dr. Luis Diego Barry en representación de HONDA y brindó las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En tal sentido, aclaró que de acuerdo a los vehículos que se han registrado en el país, en el periodo de enero a julio de 2012, surgiría que HONDA detenta un 2,8% del market share en la Provincia de Tierra del Fuego y un 1,8% a nivel nacional, careciendo de suficiente poder de mercado como para permitirse el dispendio de mantener los precios por encima de su nivel competitivo, entre otras cosas.
- 38. El día 27 de septiembre de 2012, se presentaron los Dres. Luis Diego Barry y Cristian Krüger, en carácter de apoderados de KIA, y brindaron las explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la LDC. En tal oportunidad, adjuntaron como prueba documental el último listado de precios vigente del año 2012 y una certificación contable que detalla un promedio de precios anuales, por tipo de vehículo facturado por KIA en Tierra del Fuego, comparados con el precio final al consumidor en el resto de la Argentina, para el mismo vehículo en los periodos 2002 a 2011. Así también, sostuvieron que se puede vislumbrar que el que KIA cobra y sugiere al concesionario ubicado en Tierra del Fuego son, en promedio, un 33% más barato que aquellos que cobra y sugiere en el T.C.N.
- 39. Con fecha 5 de junio de 2013 esta CNDC ordenó la apertura de sumario mediante la Resolución CNDC N.º 57/2013, respecto de las terminales automotrices mencionadas con anterioridad.
- 40. El día 13 de septiembre de 2013, en el marco de la instrucción del expediente, y de conformidad con el art. 24 de la Ley N.º 25.156, se requirió información relativa al funcionamiento del mercado a las empresas FORD, FLAT, PEUGEOT-CITROËN, VOLKSWAGEN y GMA.

PROY-501
13141

[Large handwritten signature]

ES COPIA
PLAN CONTABLES SUAVES
Nación de Despejos



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTIN R. ATALFE
Secretario Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

- 41. El día 19 de septiembre de 2013, se solicitó información a las empresas DITECAR, HONDA, KIA, ALFACAR, HYUNDAL, TOYOTA, RENAULT.
- 42. El día 27 de septiembre de 2013 se presentó PEUGUBOT - CITROËN y brindó información parcial a lo solicitado por esta CNDC (fs. 6226).
- 43. Con fecha 4 de octubre de 2013 se presentó HONDA y contestó el punto 3) del pedido que oportunamente le hiciera esta CNDC (fs. 6154).
- 44. En esa misma fecha se presentó KIA y brindó la información que oportunamente se le requiriera (fs. 6242).
- 45. El día 7 de octubre de 2013 se presentó DITECAR a los fines de brindar la información solicitada.
- 46. En esa misma fecha, se presentó ALFACAR y dio cumplimiento parcial al pedido de informes de fs. 6117, además, aclaró que las unidades asignadas a Tierra del Fuego se venden con Factura "E" y que al concesionario se le transfieren los costos y toda la responsabilidad relativa a la carga.
- 47. El día 15 de octubre de 2013 ALFACAR cumplimentó el pedido que se le hiciera oportunamente, y manifestó que durante el periodo 2002-2007 el concesionario abonó el costo de nacionalización, flete, tasas, impuestos y honorarios y que, a partir del 2008, los comenzó a pagar ALFACAR.
- 48. El día 31 de octubre de 2013, se presentó VOLKSWAGEN y brindó parcialmente la información requerida.
- 49. El día 12 de noviembre de 2013, se presentó HONDA y contestó el pedido oportunamente formulado, señalando que el concesionario no efectúa pedidos de unidades, sino que HONDA le confirma la disponibilidad de vehículos para el A.A.E., además, aclaró que el flete y el seguro que se abona hasta el A.A.E. es pagado por HONDA, que no emiten factura "E" y que nacionalizan los vehículos en la Aduana de Tierra del Fuego (fs. 7093).
- 50. Con fecha 22 de noviembre de 2013, se presentó TOYOTA y señaló que los vehículos importados del MERCOSUR se nacionalizan en el T.C.N., mientras que

PROY-501
13141

[Handwritten signatures and initials]



MARTIN R. STACHE
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores



271

ES COPIA
MARCELO TORRES SANDRELLI
Dirección de Despacho

los de origen en otros países son retirados por el concesionario, asumiendo éste el costo del retiro y transporte desde el Puerto de Zárate hasta Tierra del Fuego, abonando además las cargas tributarias correspondientes (fs. 7427).

51. El día 26 de noviembre de 2013 se presentó FIAT y contestó el requerimiento que le hiciera esta CNDC (fs.7430).
52. Con fecha 22 de noviembre de 2013, se presentó HYUNDAI y manifestó que no sugiere precios de venta a su concesionario en Tierra del Fuego, que nacionaliza los vehículos en dicha provincia y que al flete es abonado por la concesionaria (fs.7436).
53. El día 22 de noviembre de 2013, se presentó FORD a los fines de brindar la información oportunamente solicitada, no obstante lo cual, lo hizo de manera parcial (fs. 7510).
54. Con fecha 26 de noviembre de 2013, se presentó PEUGEOT-CITROËN y brindó la información faltante que esta CNDC le requiriera oportunamente (fs. 7512).
55. Con fecha 28 de noviembre de 2013, se presentó GENERAL MOTORS, dando respuesta parcial a lo requerido a fs. 6100 (fs. 7507).
56. El día 4 de diciembre de 2013, se presentó RENAULT y contestó el requerimiento efectuado por esta CNDC, aclarando que el flete, el seguro y estadía están incluidos en la factura a la concesionaria.
57. Con fecha 9 de abril de 2014, esta CNDC ordenó la realización de pericias contables a los fines de recabar la información faltante de las firmas RENAULT, VOLKSWAGEN, FORD, PEUGEOT-CITROËN, FIAT y GMA.
58. Los días 12 y 13 de junio de 2014, se agregaron a las actuaciones los informes periciales.

PROY-602
13141



MARCELA R. ATARFE
Secretaria Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Consumidora

2014



271

ES COPIA
ALAS COMPROBAS DANIELLI
Colección en Dispatch 59.

III. LA IMPUTACIÓN.

De las pruebas colectadas por esta CNDC se desprende que TOYOTA, VOLKSWAGEN, GMA, RENAULT, FORD, FIAT, PEUGEOT-CITROËN, HONDA Y MBA habrían celebrado un acuerdo de tipo colusivo, llevado a cabo a partir del año 2002, con el objeto de mantener los precios de los vehículos en el A.A.E. a niveles similares a los vigentes en el continente.

- 60. Y que a los fines de sostener el acuerdo, las empresas investigadas habrían omitido trasladar a los precios del A.A.E., las exenciones impositivas previstas en la Ley N.º 19.640 que rigen para ciertos vehículos EXTRA-MERCOSUR.
- 61. Además, se sitúa un conjunto de barreras a la entrada, muchas de ellas desarrolladas por la propia industria, que impiden a terceros introducir vehículos libres de impuestos al A.A.E., permitiendo que los precios en el A.A.E. se mantengan muy por encima de los niveles que deberían prevalecer en un mercado de esa naturaleza.
- 62. La CNDC mediante el dictado de la Resolución CNDC N.º 42/2014, de fecha 16 de junio de 2014, dispuso: "ARTÍCULO 1º: Dar por concluida la instrucción sumarial en las presentes actuaciones que tramitan por el Expediente N.º S01.0000803/2008 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y actual MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS caratulado "HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 - CNDC" (C. 1234)". ARTÍCULO 2º: Correr el traslado previsto en el artículo 32 de la Ley N.º 25.156 a las firmas TOYOTA ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L., RENAULT ARGENTINA S.A., FORD ARGENTINA S.C.A., FIAT AUTO ARGENTINA S.A., PEUGEOT-CITROËN ARGENTINA S.A., HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A. y MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A., para que en el plazo de QUINCE (15) días tenga la oportunidad de presentar el descargo y ofrecer la prueba que estime corresponder, sobre las conductas

PROY-SD1
13141



MARTIN R. ATAEPE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Presidencia de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
MARCOS GENTILETTI VENTURELLI
Dirección de Decretos

imputadas, consistentes en la realización de prácticas concertadas con el objeto de mantener los precios de los vehículos en el Área Aduanera Especial a niveles similares a los vigentes en el continente desde el año 2002 hasta al menos el año 2010 inclusive, con el objeto de restringir la competencia con potencial perjuicio al interés económico general, conforme a lo dispuesto en el artículo 1° y los incisos a), y g) del artículo 2° de la Ley N° 25.156. ARTÍCULO 3°: Oportunamente aconsejar al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO el archivo de las presentes actuaciones respecto de las firmas KIA ARGENTINA S.A., HYUNDAI MOTOR ARGENTINA S.A., ALFACAR S.A. y DITECAR S.A. ARTÍCULO 4°: Continuar la instrucción respecto de la presunta conducta llevada a cabo por las firmas AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO S.A., VIAÑA AUTOMOTORES S.A., PROVEEDORA ANTÁRTICA RÍO GRANDE S.R.L., CELENTANO MOTORS S.A., POLOSUR S.A., GRENOBLE S.A., LUCIANO PRETO Y CIA SCC, RUEDAMOTOR S.A., MARIO BONETTO RODADOS Y SERVICIOS S.A., LIENDO AUTOMOTORES S.A., EXPOAUTO S.A. COMERCIAL DEL SUR S.R.L., y BRIDGE AUTOMOTORES S.A.”.

63. Con fecha 24 de junio de 2014, el representante de TOYOTA interpuso Recurso de Apelación contra la Resolución N.º 42/2014 y solicitó que el mismo se conceda con efecto suspensivo. En el mismo acto fundó el recurso interpuesto. Dicho recurso fue resuelto mediante Resolución CNDC N.º 52/14, en el incidente caratulado: "TOYOTA ARGENTINA S.A. S/APELACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES; HUGO Atilio RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)". Así también, en el mismo incidente, se agregó el planteo de nulidad de TOYOTA, del día 11 de julio de 2014, contra la Resolución N.º 42/14, el cual fue resuelto mediante Resolución CNDC N.º 63/14.

64. El día 10 de julio de 2014, las firmas FIAT y RENAULT formularon el descargo correspondiente, de conformidad con lo previsto en el art. 32 de la Ley 25.156. En el mismo acto, la firma RENAULT planteo el recurso de nulidad contra la Resolución N.º 42/2014, el cual fue resuelto mediante Resolución CNDC N.º

PROY-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATACHE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
MARCO ANTONIO SARTARELLI
Dirección de Despacho

60/14, en el incidente caratulado: "RENAULT ARGENTINA S.A. S/NULIDAD EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C.1234)".

65. Con fecha 11 de julio de 2014, las firmas FORD, MBA, HONDA, TOYOTA, GMA y VOLKSWAGEN formularon el descargo correspondiente, de conformidad con lo previsto en el art. 32 de la Ley 25.156.

66. En fecha 11 de julio de 2014, la firma MBA opuso excepción de prescripción y manifestó su disconformidad en cuanto a la exclusión de la prueba referida al mes de abril de 2011. Dicho planteo se resolvió mediante Resolución CNDC N.º 62/14, en el incidente caratulado: "MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A. S/PRESCRIPCIÓN Y OTRO EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C.1234)".

67. Con fecha 11 de julio de 2014, la firma HONDA realizó un planteo de nulidad contra la Resolución N.º 42/2014 y mantuvo la excepción de prescripción que oportunamente opuso al momento de brindar explicaciones. Dichos planteos fueron resueltos por la Resolución CNDC N.º 59/14, en el incidente caratulado: "HONDA MOTOR ARGENTINA S.A. S/NULIDAD Y PRESCRIPCIÓN EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C.1234)".

68. Con fecha 11 de julio, la firma VOLKSWAGEN planteó la nulidad contra la Resolución N.º 42/2014, la cual se resolvió mediante Resolución CNDC N.º 61/14, en el incidente caratulado: "VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A. S/NULIDAD EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C.1234)".

69. El día 11 de julio de 2014, la empresa GMA planteó la nulidad de la Resolución N.º 42/14, sobre la cual se decidió mediante Resolución CNDC N.º 66/14, en el

PROY-S01
13141



MARTIN A. ATARFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora
República Argentina
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Secretaría de Comercio
Instituto Argentino de Defensa de la Consumidora



ES COPIA
DE LAS COTIZACIONES SANTARELLI
Dirección de Despacho

incidente caratulado: "GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.A. S/ NULIDAD Y APELACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC".

- 70. Con fecha 14 de julio de 2014, la firma PEUGEOT-CITROËN formuló el descargo correspondiente, de conformidad con lo previsto en el art. 32 de la Ley 25.156.
- 71. La CNDC mediante el dictado de la Resolución CNDC N.º 49/2014 con fecha 18 de julio de 2014, dispuso: "ARTÍCULO 1º: Admitir las pruebas ofrecidas por las empresas: TOYOTA ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L, RENAULT ARGENTINA S.A., FORD ARGENTINA S.C.A., FIAT AUTO ARGENTINA S.A., PEUGEOT-CITROËN ARGENTINA S.A., HONDA MOTORS DE ARGENTINA S.A., MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A. (...)". En tal sentido, la CNDC dispuso un plazo de 45 días hábiles para la producción de pruebas ofrecidas.
- 72. El día 21 de julio de 2014, los representantes de los denunciados efectuaron una serie de aportes y consideraciones acerca de los rubros y alícuotas que componen las exenciones fiscales nacionales sobre la exportación y comercialización de vehículos en el mercado especial de Tierra del Fuego (A.A.E.) vigentes para cada período investigado según las normas legales aplicables.
- 73. De acuerdo a lo dispuesto en la Resolución N.º 49/2014 y para dar cumplimiento a la misma, esta CNDC libró los oficios correspondientes el día 31 de julio de 2014, a la ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE AUTOMOTORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (en adelante, "ACARA"), a la ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES (en adelante, "ADEFA"), al REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR, a la CÁMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR, a ABECEB.COM y a la REVISTA PARABRISAS, para que en el plazo de 10 días hábiles presenten la información requerida como medio de prueba informativa ofrecida por las partes imputadas.

PROY-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN MATAEPE
Secretaría de Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



ES COPIA
VARI CONTORNOS SANTIARELLI
Sección de Despacho

- 74. Con fecha 22 de julio de 2014, el Sr. Eduardo Javier López aceptó el cargo de Consultor Técnico por el que fuera propuesto por la firma VOLKSWAGEN.
- 75. El día 23 de julio de 2014, el Contador Matías Magni en su carácter de Consultor Técnico, aceptó el cargo de Perito Contador para que el fue designado por la firma MBA.
- 76. En cumplimiento con la Resolución N.º 49/2014, el día 24 de julio de 2014, la firma RENAULT acompañó el pliego de preguntas correspondiente al testigo ofrecido por ellos. En la misma fecha, dicha firma promovió un recurso de nulidad contra la Resolución CNDC N.º 49/2014, el cual fue resuelto mediante la Resolución CNDC N.º 71/14, en el incidente caratulado: "RENAULT ARGENTINA S.A. S/ NULIDAD CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014 EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)". Asimismo, planteó recurso de apelación contra la Resolución CNDC N.º 49/2014, el cual se resolvió mediante la Resolución CNDC N.º 101/14, en el incidente caratulado: "RENAULT ARGENTINA S.A S/ RECURSO DE APELACIÓN POR RECHAZO TÁCITO CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 (C.1234)"; y, además, interpuso recusación contra los peritos Andrea Leonor Pozzi y Fernando Dragonetti, lo cual se resolvió mediante la Resolución CNDC N.º 64/14, en el incidente caratulado: "RENAULT ARGENTINA S.A. S/ RECUSACIÓN DE PERITOS EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)".
- 77. A los fines de dar cumplimiento a la Resolución N.º 49/2014, el día 24 de julio de 2014, se presentaron los representantes de la firma PEUGEOT-CITROËN designando los peritos de parte. En la misma fecha los Sres. Luis Brachi y Omar

PROY-C01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTIN R. ADRIPE
Secretaría Leída
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

ES COPIA
ALBA CONTIENES SANTIBELLI
Dirección de Desacato

Pérez aceptaron los cargos como peritos designados por la firma antes mencionada.

78. Con fecha 24 de julio de 2014, la representante de GMA planteó recurso de reconsideración respecto de la Resolución N.º 49/2014, el cual fue resuelto por Resolución CNDC N.º 72/14, en el incidente caratulado: "GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L. S/ RECURSO DE REPOSICIÓN CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)". Además, en la misma fecha, planteó recurso de apelación por rechazo tácito, al considerar que esta CNDC no se expidió previamente respecto a sus distintos planteos de nulidad, prosiguiendo con el procedimiento. Dicho planteo se resolvió por Resolución CNDC N.º 70/14, en el incidente caratulado: "GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L. S/ RECURSO DE APELACIÓN POR RECHAZO TÁCITO CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)".

79. El día 24 de julio de 2014, el representante de la firma HONDA acompañó el pliego de interrogatorio para los testigos propuestos y designó como consultores técnicos de parte a los contadores Rubén Jorge Piccinali y Adela Micci, quienes aceptaron su cargo en dicha fecha.

80. Con fecha 24 de julio de 2014, la firma HONDA interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución CNDC N.º 49/2014. Dicho recurso fue resuelto por la Resolución CNDC N.º 67/14, en el incidente caratulado: "HONDA MOTORS ARGENTINA S.A. S/ RECURSO DE REPOSICIÓN CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)".

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



MARTIN R. SACPE
Secretaría Ejecuta
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

271



ES COPIA
MAYOR CONSERVADOR SANTARELLI
Dirección de Gestión

81. Con fecha 24 de julio de 2014, se presentó el representante de la firma TOYOTA, acompañando el pliego de interrogatorio correspondiente a los testigos propuestos por la misma. En el mismo acto, solicitó aclaratoria de la Resolución N.º 49/2014 respecto a un punto de la prueba informativa admitida por esta CNDC, lo cual fue resuelto mediante el proveído de fecha 05 de agosto de 2014; además, interpuso recurso de reconsideración de la Resolución N.º 49/2014 en relación a la prueba desestimada, cuya resolución tuvo lugar en el incidente caratulado: "TOYOTA ARGENTINA S.A. S/ RECURSO DE REPOSICIÓN CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)". En el mismo día, la Sra. Sonia Bavestrello aceptó el cargo conferido de experto contable designado por TOYOTA.

82. El día 25 de julio de 2014, se presentó el representante de la firma FORD acompañando el pliego de interrogatorio respecto a los testigos propuestos por la firma; designó como perito contador a la Sra. Carolina Calello y en cuanto a la prueba pericial técnica designó al Sr. Ing. Ind. Norberto José Rebollo. Además, en la misma fecha planteó recurso de nulidad contra la Resolución N.º 49/2014, el cual se resolvió mediante la Resolución N.º 69/14, en el incidente caratulado: "FORD ARGENTINA SCA S/ NULIDAD CONTRA RESOLUCIÓN CNDC N.º 49/2014 EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC (C.1234)".

PROY-S01
13141

83. Con fecha 28 de julio de 2014, el representante de la firma FIAT ante la negativa de esta CNDC a proveer medidas probatorias, formuló expresa reserva de replantear la prueba ante la Excma. Cámara del Fuero.

84. Con fecha 29 de julio de 2014, se presentó el representante de la firma GMA, acreditando el diligenciamiento de los oficios dirigidos a ABCEBB.com y a ACARA de acuerdo a lo ordenado en la Resolución CNDC N.º 49/2014.



MARTIN R. FAZPE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

República de Uruguay y Asociación Pública
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa del Consumidor



271

ES COPIA
BLAN COPIADAS SANTIAGO, U85.
Dirección del Despacho

Dando cumplimiento a lo resuelto en la Resolución CNDC N.º 49/2014, en el día 04 de agosto de 2014, el representante de FIAT designó como perito de parte al contador Luis Bracchi.

86. Se presentó el día 08 de agosto de 2014, el Sr. Norberto Jose Rebollo en calidad de Ingeniero Industrial, a los fines de aceptar el cargo de perito técnico por la parte de FORD.

87. Con fecha 11 de agosto de 2014, esta CNDC en cumplimiento con lo resuelto por la Resolución CNDC N.º 49/2014, fijó fecha para llevar a cabo las pericias contables respecto a VOLKSWAGEN, RENAULT, MBA, TOYOTA, PEUGEOT CITROËN y HONDA. Para ello también designó a los peritos en representación de la CNDC, para que asistan a las mismas.

88. A los fines de aceptar su cargo como perito de parte de la firma FORD, el día 11 de agosto de 2014, se presentó la Sra. Carolina Calello ante esta CNDC aceptando dicho cargo.

89. El día 12 de agosto de 2014, esta CNDC en cumplimiento con lo resuelto por la Resolución CNDC N.º 49/2014 citó a los efectos de prestar declaración testimonial a los testigos ofrecidos por la firma PEUGEOT CITROËN: Sr. Gabriel Cordo Miranda, Sr. Miguel Angel Ugidos, Sr. Roberto Pesich y Sr. Carlos Ernesto Movio.

90. Con fecha 12 de agosto de 2014, el representante de HONDA interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución dictada por esta CNDC de fecha 7 de agosto de 2014. El mismo fue resuelto mediante el incidente caratulado: "HONDA MOTOR S.A. S/ RECURSO DE REPOSICIÓN (PROVEÍDO DE FECHA 7.8.2014) EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C.1234)".

91. Con fecha 13 de agosto de 2014, a los fines de dar cumplimiento a lo resuelto por Resolución CNDC N.º 49/2014 esta CNDC fijó fecha para llevar a cabo la pericia

PROY-501
13141



MARTIN R. ATAZFE
Secretaría Legal
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA
PLAN CONTABLES AUTOMOTORES
Dirección de Despacho

271



contable respecto a la firma FORD y además designó a los peritos expertos en representación de esta CNDC para que asistan a dicha pericia. Asimismo, esta CNDC citó a los efectos de prestar declaración testimonial a los testigos ofrecidos por la firma TOYOTA: Los Sres. Juan Pablo Grano y Alejandro de la Sovera.

92. El día 14 de agosto de 2014, esta CNDC fijó fecha para llevar a cabo la pericia contable respecto de la firma FIAT, para ello también designó a los peritos expertos en representación de la CNDC a los fines de que asistan a la misma.

93. Atento a lo dispuesto en la Resolución CNDC N.º 49/2014, el día 14 de agosto de 2014, esta CNDC ordenó llevar a cabo la prueba pericial técnica respecto de la firma FORD.

94. Con fecha 15 de agosto de 2014, los denunciados efectuaron una serie de consideraciones y evacuaron la vista conferida respecto a los descargos presentados por las imputadas.

95. El día 19 de agosto de 2014, EDITORIAL PRIMAVERA S.A. (EDITORIAL PERFIL) presentó la información oportunamente requerida.

96. En el día 19 de agosto de 2014, se presentó el Sr. Eduardo Javier López en su carácter de perito contador de la firma VOLKSWAGEN, a los fines de presentar un informe que sustituyó el pedido de informes a la AFIP.

97. A los fines de dar cumplimiento a lo dispuesto por la Resolución CNDC N.º 49/2014, el día 19 de agosto de 2014, la representante de GMA acompañó los informes de la Contadora Pública Mabel Elena Chiappe y del despachante de aduana Santiago Marotta, en calidad de informe suscripto por profesional contable debidamente certificado, y como informe pericial realizado por un especialista en comercio exterior, respectivamente.

98. El día 20 de agosto de 2014, la ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES ("ADEFA") dio cumplimiento al requerimiento oportunamente efectuado por la CNDC.

PROY-031
13141

[Handwritten signatures and initials]



MARTIN MATAEPE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

República de Uruguay y Fuerzas Armadas
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

271



ES COPIA
BLANCO CONTINENTE SANTIAGO
DIRECCIÓN DE DEFENSA

99. Con fecha 20 de agosto de 2014, esta CNDC celebró la audiencia testimonial respecto del Sr. Gabriel Cordero Miranda, quien fuera propuesto como testigo por la firma PEUGEOT CITROËN. La constancia de la misma luce a fs 9778-9780.

100. A los fines de dar cumplimiento a lo resuelto mediante Resolución CNDC N.º 49/2014, el día 21 de agosto de 2014, esta CNDC citó a prestar declaración testimonial a las personas propuestas por la firma FORD: Carlos del Pino, Flavio Picassa, Carolina Calcillo, al Representante Titular de A. Russoniello S.A., al Representante Titular de ABACK S.A. - OESTE AUTOS, al Representante Titular de VIEL AUTOMOTORES S.A.C.I.F.E.I y al Representante Titular de AUTO SPECIAL S.A. Asimismo, resolvió que se tenga por desistida la prueba testimonial respecto del Representante Titular de Automotores de Tierra del Fuego como testigo propuesto por la firma FORD, ante la ausencia de adjunción de pliego de interrogatorio.

101. El día 22 de agosto de 2014, la CNDC a los fines de dar cumplimiento a lo resuelto mediante Resolución CNDC N.º 49/2014, citó a efectos de prestar declaración testimonial a las personas propuestas por la firma HONDA: Gabriel Measina, Gustavo Barbeito, Octavio Moscarini y Magdalena Rodríguez Priore.

102. Se celebró con fecha 22 de agosto de 2014 la audiencia testimonial del Sr. Miguel Angel Ugidos quien fuera testigo propuesto por la firma PEUGEOT CITROËN. El acta de dicha audiencia luce a fs 9813 a 9815.

103. El día 23 de agosto de 2014, se presentaron los representantes de PEUGEOT CITROËN a los efectos de desistir de la declaración del testigo Sr. Roberto Pesich.

104. Con fecha 25 de agosto de 2014, la CNDC citó a prestar declaración testimonial a las personas propuestas por la firma GMA: Gabriel Pereyra, José Pedro Miriani, Angelina Tuella, Alfredo Vazquez y Mónica Hernández.

PROY-691
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Consumo
Comisión Nacional de Defensa de la Consumidora

MARTIN E. ATALPE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora



271

ES COPIA
MAN CONSUMO SUINPEL105
Dirección de Gaspechi

- 105. El día 25 de agosto de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Carlos Ernesto Movio en calidad de testigo propuesto por la firma PEUGEOT CITROËN. El acta de dicha audiencia luce a fs 9855 a 9857.
- 106. Con fecha 27 de agosto de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Alejandro Pablo de la Sovera quien fue propuesto como testigo por la firma TOYOTA. El acta de dicha audiencia luce a fs 9870 a 9877.
- 107. Con fecha 28 de agosto de 2014, se presentó el representante de la firma RENAULT a los fines de promover la nulidad del inicio de la peritación que tuvo lugar el día 22 de agosto de 2014 con la intervención de los peritos designados por esta CNDC. Dicha nulidad fue resuelta por esta CNDC mediante el incidente caratulado: "RENAULT ARGENTINA S.A. S/ NULIDAD CONTRA PERICIAL DEL 22-08-2014, EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156 CNDC (C.1234)".
- 108. Con fecha 01 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Jorge Emilio Fiorito en calidad de apoderado de ABACK S.A, quien fue propuesto como testigo por la firma FORD. El acta de dicha audiencia luce a fs 9878 a 9879.
- 109. El día 02 de septiembre de 2014, esta CNDC ordenó librar un oficio ampliatorio a la ADEFA para que incluya en respuesta al pedido oportunamente efectuado, la información correspondiente a la empresa FORD. Asimismo, en la misma fecha libró un oficio a la REVISTA PARABRISAS (EDITORIAL PERFIL) en los términos propuestos por la firma TOYOTA.
- 110. Con fecha 02 de septiembre de 2014, se presentó la representante de la firma GMA a los fines de desistir del testimonio del Sr. Alfredo Vázquez.
- 111. El día 02 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Rubén Eduardo Noto en calidad de representante de VIEL AUTOMOTORES, quien fue

PROY-S01
13141

ES COPIA
ALBA CORTESINAS SANDRELLI
Directora de Gestión



Ministerio de Comercio y Relaciones Públicas Defensa de la Competencia
Autoridad de Defensa
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. JACZE
Secretaría General
Comisión Nacional de



271

propuesto como testigo por la firma FORD. El acta de dicha audiencia luce a fs 9882 a 9883.

112. Con fecha 03 de septiembre de 2014, se presentó el representante de la firma FORD a los fines de desistír del testigo Carlos del Pino.

113. Con fecha 04 de septiembre de 2014, esta CNDC fijó la fecha de audiencia testimonial respecto al testigo propuesto por la firma RENAULT, siendo éste el Sr. Rodolfo Di Leo.

114. El día 04 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Gabriel Messina quien fue propuesto como testigo por la firma HONDA. El acta de dicha audiencia luce a fs 9893 a 9895.

115. El día 04 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Gustavo Eduardo Barbeito quien fue propuesto como testigo de la firma HONDA. El acta de dicha audiencia luce a fs 9906 a 9908.

116. Con fecha 04 de septiembre de 2014, se presentó el Dr. Eduardo Martín Goñi en su carácter de apoderado de las firmas AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO, PROVEEDORA ANTÁRTICA, CELENTANO y VIAÑA, a los fines de solicitar que se proceda al archivo de las presentes actuaciones respecto de las firmas antes mencionadas y acompañó un informe titulado "Análisis Económico del funcionamiento competitivo del mercado de venta de automotores en Tierra de Fuego".

117. Con fecha 04 de septiembre la ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE AUTOMOTORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA ("ACARA") presentó el pedido de informes oportunamente requerido por esta CNDC.

118. El 04 de septiembre de 2014, el Cdor. Matías Magni en nombre de MBA presentó el informe pericial en contestación a los puntos de pericia ordenados por la Resolución N.º 49/2014.

119. El 08 de septiembre de 2014, se celebró audiencia testimonial con el Sr. Octavio Moscarini, quien fue propuesto como testigo por la firma HONDA.

PROY-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa del Consumidor

MARTÍN R. ATALFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor



271

ES COPIA
ALAN CONTI VERAS GARDIOLLI
Director de Despacho

- 120. Con fecha 08 de septiembre de 2014, el representante de HONDA desistió de la testigo propuesta, Magdalena Rodríguez Priore.
- 121. El día 08 de septiembre de 2014, se presentó el representante de RENAULT quien interpuso recurso de reposición contra la providencia de la CNDC para que la audiencia del testigo propuesto, Rodolfo Di Leo, se celebrase en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Al denegarse la reposición planteada, desistió subsidiariamente de la prueba testimonial en cuestión.
- 122. El 09 de septiembre de 2014, la CNDC fijó el día 23 de septiembre del corriente año, como fecha de pericia de la firma FLAT.
- 123. Con fecha 09 de septiembre de 2014, la CONSULTORA DE ESTUDIOS BONAERENSES S.A. (ABCEB.COM) presentó la información oportunamente requerida.
- 124. Con fecha 10 de septiembre de 2014, se presentó la CÁMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR quien dijo no poseer la información requerida.
- 125. El día 11 de septiembre de 2014, la CNDC decidió no hacer lugar a la reposición planteada por RENAULT, y dejó sin efecto la audiencia fijada para el Sr. Rodolfo Di Leo, para el día 26 de septiembre de 2014.
- 126. El día 11 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial de la Sra. Angelina María Tuella quien fue propuesta como testigo por la firma GMA.
- 127. El día 12 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial de José Pedro Miriani, quien fue propuesto como testigo por la firma GMA.
- 128. El día 15 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial de la Sra. Mónica Susana Hernández, quien fue propuesta como testigo por la firma GMA.
- 129. El día 15 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Juan Pablo Grana, quien fue propuesto como testigo por la firma TOYOTA.

PROY-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión de Peritos
Dirección de Peritajes

MARTIN R. ...
Secretaría ...
Comisión ...
Dirección de ...



ES COPIA

JEAN CRISTÓBAL GASTRIBELLI
Dirección de Desgastes

- 130. Con fecha 15 de septiembre de 2014, el Ing. Norberto Rebollo en su carácter de perito en ingeniería propuesto por la firma FORD presentó el informe referente a la prueba pericial técnica practicada por la firma antes mencionada.
- 131. El día 18 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Flavio Pieressa, quien fue propuesto como testigo por la firma FORD. El acta de dicha audiencia luce a fs 10.250 a 10.253.
- 132. El día 18 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial de la Sra. Carolina Calello, quien fue propuesta como testigo por la firma FORD. El acta de dicha audiencia luce a fs 10.254 a 10.257.
- 133. Con fecha 18 de septiembre de 2014, la ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES (ADEFA) presentó la información oportunamente requerida.
- 134. El día 18 de septiembre de 2014, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, presentó la información oportunamente requerida.
- 135. Con fecha 18 de septiembre de 2014, la Contadora Carolina Calello en su carácter de perito designado por la firma FORD, presentó el informe pericial contable.
- 136. El día 19 de septiembre de 2014, se celebró la audiencia testimonial del Sr. Carlos García Soane en calidad de apoderado de AUTO SPECIAL S.A., quien fue propuesto como testigo por la firma FORD. El acta de dicha audiencia luce a fs 10.258 a 10.259.
- 137. El día 19 de septiembre de 2014, la firma FORD acompañó las facturas relevadas y detalladas en el Anexo al informe pericial entregado el 18 de septiembre de 2014.
- 138. Con fecha 25 de septiembre de 2014, el Lic. Marcelo Celani en su carácter de perito de parte designado por la firma RENAULT, presentó el informe pericial.
- 139. El día 25 de septiembre de 2014, la firma TOYOTA presentó el informe pericial laborado por la Sra. Cdra. Sonia A. Bavestrello en su carácter de consultora

PROY-S01
13141

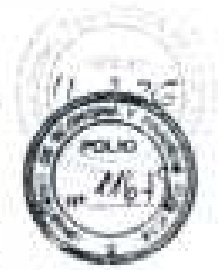
[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de Inversores



MARTIN R. ATACPE
Secretaría Leñada
Comisión Nacional de
Defensa de Inversores



271

ES COPIA
ALBA CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

técnica, con la intervención de los peritos de oficio, Andrea Leonor Pozzi y Fernando Dragonetti.

- 140. Ante la incomparecencia del testigo "Titular de A. Ruasoniello S.A." a las audiencias fijadas para el 1 y 9 de septiembre de 2014 respectivamente, esta CNDC intimó, con fecha 26 de septiembre de 2014, a la firma FORD para que en el plazo de dos días hábiles peticione conforme a derecho, bajo apercibimiento de tener por desistida la prueba testimonial ofrecida.
- 141. Con fecha 26 de septiembre de 2014, esta CNDC tuvo por decaída la prueba testimonial del Sr. Gabriel Pereyra, ofrecida por la firma GMA.
- 142. Con fecha 26 de septiembre de 2014, el Cdor. Luis María Brachi en su carácter de perito de parte propuesto por la firma FIAT presentó el informe pericial contable de parte suscripto por el perito designado por esta CNDC.
- 143. El día 26 de septiembre de 2014, el Lic. Omar Aníbal Pérez en su carácter de perito de parte propuesto por la firma PEUGEOT-CITROËN, presentó el informe pericial contable de parte suscripto por los peritos designados por esta CNDC.
- 144. Con fecha 26 de septiembre de 2014, la firma VOLKSWAGEN presentó el informe pericial contable de parte.
- 145. Con fecha 26 de septiembre de 2014, los peritos designados por esta CNDC, presentaron el informe pericial contable practicado en la firma VOLKSWAGEN.
- 146. Con fecha 29 de septiembre de 2014, el Cdor. Rubén Piccinalli en su carácter de perito de parte propuesto por la firma HONDA presentó el informe pericial contable de parte suscripto por los peritos designados por esta CNDC.
- 147. El día 29 de septiembre de 2014, los peritos designados por esta CNDC, se presentaron a los fines de comunicar que el informe pericial contable de la empresa MBA presentado a fs 9967/10018, fue firmado conjuntamente con el perito contable de la firma.

PROY-001
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTÍN H. ATARFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

ES-CPCA
NAB CONSUMIDORES
División de Despacho

148. Con fecha 29 de septiembre de 2014, los contadores Fernando Dragonetti y Andrea Pozzi en su carácter de peritos designados por esta CNDC, presentaron el informe pericial contable practicado en la firma RENAULT.
149. El día 30 de septiembre de 2014, los peritos designados por esta CNDC, acompañaron las actas correspondientes a los informes periciales presentados oportunamente de las firmas MBA, PEUGEOT CITROËN, RENAULT, FIAT, TOYOTA, FORD y HONDA.
150. Con fecha 30 de septiembre de 2014, los peritos designados por esta CNDC, se presentaron a los fines de comunicar que el informe pericial contable de la empresa TOYOTA presentado oportunamente, fue firmado conjuntamente con el perito contable de la firma.
151. El día 01 de octubre de 2014, la firma FORD desistió del testigo propuesto "Titular de A. Russoniello S.A."
152. Con fecha 10 de octubre de 2014, conforme al plazo establecido en la Resolución CNDC N.º 49/2014, esta CNDC clausuró el periodo probatorio y puso los presentes autos a alegar de conformidad con lo dispuesto en el art.34 de la Ley N.º 25.156.
153. Con fecha 15 de octubre de 2014, la firma TOYOTA planteó un recurso de reposición con apelación en subsidio contra el proveído a fs 11.022. Dicho recurso fue denegado, de conformidad a lo dispuesto por el art. 33 de la Ley N.º 25.156.
154. El día 17 de octubre de 2014, EDITORIAL PERFIL presentó la información oportunamente requerida.
155. Con fecha 21 de octubre de 2014, las firmas MBA, RENAULT, HONDA, GMA, FIAT y TOYOTA presentaron sus alegatos en legal tiempo y forma.
156. Con fecha 22 de octubre de 2014, las firmas FORD y PEUGEOT CITROËN presentaron sus alegatos en legal tiempo y forma.
157. Con fecha 31 de octubre de 2014, la firma VOLKSWAGEN presentó su alegato en tiempo y forma.

PROY-501

13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTIN R. STRAUBE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

W.M. GONZALEZ GARCIA
Ejecución de Descargos

158. Con fecha 7 de noviembre de 2014, esta CNDC tuvo por concluido el periodo para alegar y dispuso pasar los presentes autos a resolver.

IV. DESCARGOS.

FIAT.

159. El día 10 de julio de 2014, se presentó la representante de FIAT, y formuló el descargo correspondiente, de conformidad con lo previsto por el art. 32 de la Ley N.º 25.156.

160. En ese sentido, sostuvo que FIAT demostró con la documentación contable presentada que vende al concesionario de la provincia de Tierra del Fuego al precio de lista de venta a los concesionarios sin cargar los impuestos, en tanto que a los que se encuentran fuera de esa provincia les incluye impuestos.

161. Recordó que el precio de los vehículos no incluye flete y seguro, pese a que estos rubros se facturan al concesionario. Más concretamente, dijo que el importe del flete no lo determina FIAT, sino las terceras empresas ajenas a ésta que realizan el transporte de las unidades y cobran y facturan por ese servicio.

162. Asimismo, manifestó que es el concesionario quien fija, en definitiva, el precio que termina pagando el consumidor, contemplando el precio que paga de fábrica (sin impuestos internos, en el caso del Tierra del Fuego), su margen de reventa y sus costos en concepto de flete y seguros. Como se trata de una persona jurídica distinta, agregó, el margen de reventa es totalmente ajeno a FIAT.

163. En cuanto al concesionario LIENDO, sostuvo que tuvo precios netos de venta exactamente iguales a los del concesionario de la provincia de Salta, y que ello fue demostrado al perito contador actuante. En esta línea, expresó que de la documentación obrante en la instrucción se deduce que el precio facturado por FIAT a su concesionario del A.A.E. es sin I.V.A. para los vehículos nacionales y

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATACHE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



SE
ALAN DOMÍNGUEZ SHERIDAN
Director de Despacho

que la modalidad de envío al A.A.E. fue Guía de removido, régimen simplificado de exportación al A.A.E. y que no se devenga reembolso ni reintegro fiscal del 6%, el cual, según agregó, no rige para unidades fabricadas en terceros países.

164. Por otro lado, negó que FIAT haya acordado o acompañado política alguna de precios con empresas de la competencia. En este sentido, dijo que FIAT desconoce la política interna de formación de precios aplicada por las empresas competidoras y aplica sus propias políticas de fijación de precios.

165. Sostuvo que la conformación de precios varía según se trate de vehículos de producción nacional o importados y que en las listas de precios, FIAT determina además del precio de venta al concesionario, un precio sugerido al público agregando entre un 12% a un 15% de incremento del valor de precio concesionario, aclarando que dicha sugerencia no es vinculante.

166. Precisamente, respecto de las listas de precios sugeridos al público, manifestó que son las mismas en toda la República Argentina con I.V.A. incluido, y aclaró que corresponde a los concesionarios ubicados en el A.A.E. cumplir con la Ley N.º 19.640, aplicando la lista de precios sugerida sin I.V.A.

167. Además, estimó que es altamente improbable que la totalidad de las empresas que compiten por el mercado automotor en el territorio nacional puedan acordar tema alguno, cuanto menos, la política de precios a aplicar en un mercado de demanda reducida como el de la provincia de Tierra del Fuego.

168. Seguidamente, analizó las exportaciones a Brasil respecto de las de Tierra del Fuego. En tal sentido, dijo que durante el año 2002 no hubo modelos de vehículos comercializados en ambos mercados sobre los cuales realizar la comparación y que durante el período 2003 a 2007 no se registraron operaciones de exportación dado que la planta permaneció cerrada.

169. En esta línea, adujo que las diferencias de precio se deben a diferencias de configuración y opcionales de las unidades, y a las bonificaciones por el importante volumen de compra de Brasil.

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ABADE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
MARI CECILIA SINTARELLI
Dirección de Despacho

- 170. Posteriormente, remarco que FIAT establece sus precios en forma independiente que jamás concertó precios y/o aumentos con la competencia. Así, estimó que la Resolución CNDC N.º 42/2014 no acreditó, ni siquiera con presunciones, el supuesto acuerdo.
- 171. En este sentido, dijo que los presupuestos sobre los que se basó la imputación no son indubitados, sino erróneos, y agregó que, atento al fuerte matiz contravencional que tiene la LDC rige la presunción de licitud de la conducta mientras no se acredite que se han reunido los requisitos de punibilidad.
- 172. Además, sostuvo que para que una presunción opere debe existir una norma que así lo disponga, es decir, emanar de un plexo normativo. Razonó, entonces, que dicha presunción no ha sido establecida expresamente en la LDC ni en ordenamientos análogos, por lo que no podría presumirse que exista una presunción, valga la redundancia.
- 173. Finalmente, dijo que FIAT entiende que aun en el supuesto de paralelismo consciente, tal circunstancia no es suficiente para probar la existencia de un cartel cuando no hay documentación que lo acredite. Al efecto, hizo alusión al caso "CNDC e/ LOMA NEGRA".

RENAULT.

- 174. Con fecha 10 de julio de 2014, la firma RENAULT presentó su descargo en los términos del artículo 32 de la Ley N.º 25.156.
- 175. Señaló que de acuerdo a lo prescripto por el artículo 56 de la Ley de Defensa de la Competencia se aplica el Código Procesal Penal- reglamentario del debido proceso (art. 18 de la Constitución Nacional), con lo cual resulta incuestionable la vigencia de los principios que informan el sistema punitivo estatal en el ámbito de este proceso.

PROY-891
1314

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN N. ATAEPE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
BLANCO ESTANCIAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

176. Planteó la nulidad de las presentes actuaciones y por ello la CNDC ordenó la formación del incidente catalogado: "RENAULT ARGENTINA S.A. S/ NULIDAD EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC" en el cual se resolvió mediante el dictado de la Resolución CNDC N.º 60/2014 el rechazo de la nulidad planteada.

177. Señaló que la escueta acusación que se dirige en contra de RENAULT es imprecisa.

178. Negó la existencia de vehículos marca RENAULT o NISSAN de origen EXTRA-MERCOSUR y comercializados en el A.A.E. sin que la exención de impuestos a la importación se refleje en sus precios. Asimismo, agregó que la CNDC sólo se refirió al modelo RENAULT LAGUNA y, únicamente, habría tenido lugar durante los años 2002-2004.

179. Afirmó que con cotejar la lista de precios obrante entre fs. 452 y 517 y fs. 518 y 573 se advierte que existe la diferencia de precios que la CNDC establece como correctos.

180. Añadió que para los meses de agosto y setiembre de 2004, no obran volcados los precios en pesos, pero que fs. 563 y 567 para A.A.E. y fs. 508 y 511 para T.C.N. permiten verificar una diferencia dentro del orden expuesto.

181. Agregó que con relación a los vehículos NISSAN se verifica idéntica situación. Indicó que la acusación a RENAULT se integra con el ANEXO III, que en su segunda parte contiene un desglose de diferentes meses del período 2002-2010, en el que se vuelcan los modelos, que supuestamente no respetaron la diferencia que imponía el no tener que pagar impuestos por la importación, aludiendo a vehículos extra-zona.

182. Preciso que en esa tabla se consignó para cada mes en el A.A.E. y el precio en diferentes puntos del T.C.N., pero llamativamente, no se calculó el porcentual que esa diferencia implica, y aclaró que cuando se hace esa operación la diferencia se

PROY-551
13141

[Handwritten signature and scribbles]



MARTIN R. ATREFE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

11.03.20

271



ES COPIA
NANCY CORREA SANTARELLI
Dirección de Despacho

ubica entre los parámetros esbozados por esta CNDC que oscilan entre el 35% y el 22.77%.

- 183. Negó que RENAULT haya comercializado en el A.A.E. al mismo precio que en el resto del país vehículos marca RENAULT y NISSAN y que para comprobarlo hasta una correcta lectura de la enorme cantidad de facturas que fueron, según sostuvo, ilegítimamente requeridas a RENAULT.
- 184. Enfatizó en que en ninguna de esas facturas se encuentra incluido impuesto alguno y que así lo manifestó RENAULT oportunamente, ya que los únicos conceptos que se encuentran incluidos son: el precio básico o neto del vehículo, el flete, y en los vehículos nacionales o intra zona la retención de la ASOCIACIÓN CONCESIONARIOS RENAULT ARGENTINA y el de la COMISIÓN COORDINADORA DE CONCESIONARIOS RENAULT.
- 185. Agregó que dicha información también surge de las facturas aportadas por el concesionario oficial PROVEEDORA ANTÁRTICA RIO GRANDE SRL. y que de ellas también surge que las facturas emitidas por RENAULT no incluyen I.V.A. y que ello también se evidencia de la Certificación Contable.
- 186. Indicó que, respecto a la exportación al A.A.E. vende sus productos teniendo en cuenta los costos de producción, los beneficios y gastos generales, los impuestos aplicables en cada caso, los gastos de transporte y otros gastos relacionados.
- 187. Aclaró que el cálculo del precio en el A.A.E. y el mercado externo es distinta; en el primero el precio se encuentra incidido por tributos que no alcanzan a los precios de exportación a Chile y Brasil, concretamente el impuesto de sellos y sobre los Ingresos Brutos.
- 188. Además, señaló, que otras variables que inciden en el precio resulta de lo establecido en los Decretos N.º 688/02 y N.º 2722/02 y una serie de Resoluciones Administrativas de diferentes reparticiones (a saber: Resolución Conjunta 14/2003 y General 1424/2003 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería y AFIP, Notas Externas 37/06 y 83/07 DGA y Resolución Conjunta 210 y General

PROY-691
13141

[Handwritten signatures and initials]



MARTIN R. ATALPE
Secretaría de Estrada
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
REPUBLICA ARGENTINA
Dirección de Despacho

2338/2007 de la Secretaría de Industria Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa y la AFIP) denominado Régimen de Aduana y Factoría.

- 189. Profundizó sus argumentos al decir que el régimen mencionado prevé un importante beneficio impositivo para quienes utilicen determinados componentes importados en la fabricación de un vehículo de producción nacional que luego es exportado y que los vehículos que produce RENAULT y que se venden a Brasil y Chile poseen componentes importados al que luego son reexportados en un producto fabricado en nuestro país, lo cual le permite gozar del mentado beneficio y que ese Régimen no es aplicable cuando los vehículos son destinados al A.A.E.
- 190. Negó que RENAULT haya infringido la Ley N.º 25.156 y tampoco produjo un daño al interés económico general.
- 191. Entendió que el A.A.E. es un mercado de comercialización de automóviles 0km con estructura altamente competitiva.
- 192. Agregó que se le imputó a RENAULT la infracción a los incisos a) y g) del art. 2 de la Ley N.º 25.156 y que de acuerdo a la regla del concurso de leyes, por aplicación del principio de especialidad, el inciso g) debería desplazar la operatividad del inc. a) ya que aquel prevé el contexto más completo posible, evitándose de ese modo una doble desvalorización de una misma conducta (bis in idem).
- 193. Afirmó que el precio final que paga un consumidor final por un vehículo 0km lo fijan los concesionarios radicados en el A.A.E., trasladando al comprador sus costos y que una explicación que podría resultar plausible acerca de la supuesta similitud de precios entre el A.A.E. y el T.C.N. para los vehículos nacionales, podría encontrarse en los altos costos en alquileres, salarios, cargas patronales, etc. que deben afrontar en esa provincia y al bajo volumen de ventas que tienen.
- 194. Explicó que RENAULT no manipuló los precios de los vehículos que le vendió a su concesionario de la A.A.E. y que la prueba irrefutable para ello es que todos los

PROY-924
13141



MARTÍN R. ATARPE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Comercio
Exterior y Normalización de Exportaciones



271

ES COPIA
BLAN COPIA JUAN CARLOS
Dirección de Despacho

concesionarios pagan el mismo precio (neto de impuesto) según se desprende de la enorme cantidad de facturas agregadas al expediente.

- 195. Argumentó que RENAULT compete con TOYOTA, VOLKSWAGEN, GMA, FORD, FIAT, PEUGEOT -CITROËN, HONDA, MBA, KIA y HYUNDAI, tanto en la calidad del producto, como en el precio, y lo hace no sólo en el mercado geográfico delimitado en estas actuaciones, sino a nivel mundial.
- 196. Enfáticamente rechazó que RENAULT pudiera efectuar un acuerdo colusivo para perjudicarse ya que desde el año 2002 hasta el año 2010, fue perdiendo participación en el mercado de la A.A.E.: del 2,2% fue decreciendo sus ventas hasta llegar al 1% llegando a caer al 0,8% (2009).
- 197. Señaló que no existe un sólo elemento que permita sostener que hubo un acuerdo expreso ni tácito entre las empresas imputadas. Advirtió sobre los precios dispersos y se remitió a fs. 645/655 de las presentes actuaciones, aclarando que el paralelismo de precios no es suficiente para probar por sí una práctica horizontal sancionable.
- 198. Indicó que RENAULT no cumple con las exigencias que permitan catalogarla como una empresa que posea una posición dominante en el mercado nacional como en el A.A.E. y que allí los autos importados tienen una participación sustancialmente mayor que en el T.C.N. debido a que estos vehículos, además, de no pagar I.V.A. tampoco pagan aranceles de importación.
- 199. Sostuvo que la rentabilidad de RENAULT es la misma si vende vehículos al A.A.E. o al T.C.N. porque el precio- neto de impuestos- es el mismo para todos sus concesionarios.
- 200. Por último, afirmó que el mercado de comercialización de vehículos 0Km en el A.A.E. tiene una estructura altamente competitiva, y la prueba está en que posee casi la misma cantidad de habitantes que de vehículos.

PROY-601
13143

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAGHE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
LUAN CORREA GARCERAN
Dirección de Despacho

FORD.

271



- 201. El día 11 de julio de 2014, la firma FORD formuló el descargo en los términos del art.32 de la Ley N.º 25.156.
- 202. En primer lugar procedió a refutar la argumentación de la Resolución CNDC N.º 42/2014, más precisamente los considerandos 56 a 75 referidos a los beneficios fiscales previstos por la Ley N.º 19.640.
- 203. Negó que FORD haya celebrado acuerdo alguno con el resto de los denunciados, en el sentido expuesto por esta Comisión.
- 204. Sostuvo que esta Comisión pudo verificar que FORD facturó el precio mayorista de los vehículos que comercializa en TDF, netos de I.V.A. y aranceles a la importación, trasladando en consecuencia a dicho mercado los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640, con el alcance que para los mismos ha definido esta CNDC en los considerandos 73 a 75 de la Resolución CNDC N.º 42/2014.
- 205. Expresó que la conclusión de esta CNDC partió de una premisa parcialmente cierta, toda vez que la Ley N.º 19.640 tiene efectivamente por finalidad fomentar el desarrollo de la actividad comercial en TDF por medio del establecimiento de una amplia exención de impuestos nacionales y que este organismo se resiste a considerar que una parte de los beneficios fiscales se ven compensados por los mayores costos de operar comercialmente en TDF.
- 206. Añadió que tanto FORD y su concesionario como otras co-IMPUTADAS, han sostenido y demostrado que tal situación se verifica concretamente en TDF.
- 207. Expresó que la Ley N.º 19.640 no sólo se limita al traslado directo de los beneficios fiscales al excedente del consumidor, sino que busca también apuntalar la oferta por exención de los impuestos nacionales, compensando de esta manera los mayores costos que involucra la oferta de productos en el A.A.E. y, además, fomentar la demanda en toda aquella región en que tales beneficios fiscales, no se ven compensados por los referidos mayores costos de comerciar en TDF.

PROY-501

13141



MARTÍN R. ATAGUE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



Asimismo, procura generar un incentivo para la comercialización de productos que serán baratos si se los compara con los precios que por ellos se pagan en el T.C.N.

208. Asimismo, señaló que esta CNDC realizó una descripción de la investigación realizada respecto de cada una de las terminales e importadores imputados, pero que FORD se ha visto privada de su derecho de controlar toda la prueba pericial producida y que la misma constituye la probanza excluyente de la imputación, a excepción de las visitas a los fines de recolectar documentación que se registraran en su planta, por los funcionarios designados por esta CNDC.

209. En tal sentido, resaltó que FORD no ha participado en acuerdo alguno con sus competidores en TDF tendiente a mantener allí un precio supra-competitivo. Y que se encuentra en condiciones de demostrar que no fija precios supra-competitivos como los aducidos por la CNDC.

210. Además, reiteró que trasladó íntegramente los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640, netos de los costos de transporte y seguro que son superiores a aquellos que se registran en el T.C.N. Preciso que según el relevamiento de facturas obrantes en estos actuados, FORD no facturó -en el periodo investigado- I.V.A. sobre las ventas a TDF. Asimismo, agregaron que esta CNDC lo reconoció en el considerando n.º 122 de la Resolución CNDC N.º 42/2014, y que, además, la misma CNDC habría reconocido en el considerando 73 de la resolución mencionada, que los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640 equivalen al I.V.A.

211. Señaló que esta CNDC no se ocupó de verificar qué porción de los beneficios fiscales de la norma citada se vieron neutralizados por los mayores costos del seguro y flete resultante de colocar el producto en TDF, en comparación con los menores costos que se siguen de hacerlo en el T.C.N.

212. Argumentó la improcedencia de hacer responsable a FORD por lo que pudiese ocurrir en el mercado minorista de Tierra del Fuego, basándose en el concepto de "prohibición de regreso", ya que no le es imputable un resultado a la primera acción cuando este se produce luego de una segunda acción que explica en su

PROY-G01
13141



MARTIN R. ALACFE
Secretaría Ejecuta
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

República de Argentina y Asociados Públicos
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA
MAR GUERRERO GARCIBELLI
Directora de Operación

271



totalidad la producción del daño, más allá de que exista una conexión causal entre la primera acción y lesión del bien jurídico.

- 213. En cuanto a la alegada exportación de vehículos a Brasil y Chile a precios sustancialmente inferiores a los verificados en Tierra del Fuego, señaló que los productos exportados por FORD a dichos países reconocen significativas diferencias de equipamientos comparados con los producidos y comercializados en el país. Además, señaló que existen otros aspectos, variables y condiciones del mercado de destino de las exportaciones que inciden en los precios de exportación.
- 214. Explicó que parte de la estrategia comercial de FORD se integra de manera irremediable con la industrial, de modo que, una parte de sus modelos son producidos en Argentina, otros en Brasil y otros en MÉXICO, etc. en tanto la oferta en los diversos segmentos en los que la Compañía participa se integra con todos y cada uno de los vehículos así fabricados.
- 215. En relación a la supuesta existencia de un acuerdo colusivo entre terminales e importadoras, entre los años 2002 y 2010, argumentó que FORD fijó sus precios mayoristas para sus ventas en el A.A.E. en forma independiente y demostró que trasladó los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640.
- 216. Reiteró que FORD no participó de ningún acuerdo colusivo y que la CNDC no satisface ni remotamente el estándar probatorio exigido. Asimismo, a los fines de demostrar la inexistencia de una concertación de precios, remarcó que FORD mantiene una política comercial independiente.
- 217. Por otro lado, explicó que la doctrina del paralelismo no resulta en sí misma evidencia concluyente de colusión, sino que para ésta se configure deben acreditarse otros elementos que, en conjunto lleven inequívocamente a demostrar esa situación.
- 218. Expresó que esta CNDC no tuvo en cuenta la estabilidad de participaciones de mercado de las empresas involucradas para respaldar o desechar la presencia de

PROY-501
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. STAEPE
Secretaría Ejecuta
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
JEAN EDUARDO SANTIAGO
Dirección de Despacho

una conducta concertada a partir de un paralelismo de precios, siendo que en TDF las participaciones de mercado, reconocen un significativo dinamismo en el periodo investigado.

219. Asimismo, indicó que la ausencia de una entidad que controle y eventualmente sancione los desvíos de quienes conforman el alegado "cartel", desvirtuaría por completo la imputación y agregaron que al no verificarse en el caso un agente encargado de detectar y sancionar los desvíos respecto de un supuesto acuerdo de precios; el pretense acuerdo perdería toda virtualidad, llevando a la multiplicación de free riders quienes tomarían provecho del enorme margen que se registra a partir de considerar los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640.

220. En resumen, manifestó que no habiéndose probado el hecho imputado y existiendo duda al respecto, resulta aplicable el principio "in dubio pro administrado", ya que el art. 3 del CPPN aplicable de conformidad con el art. 56 de la LDC, establece que: "En caso de duda deberá estarse a lo que sea mas favorable al imputado".

221. Además, sostuvo que de las escasas "pruebas indiciarias" incorporadas a las actuaciones, no surge que se haya acreditado la realización de la conducta imputada a FORD.

222. Por otra parte, negó haber desplegado barrera alguna al ingreso de vehículos importados a TDF, y expresaron que esta CNDC tampoco ha logrado demostrar la existencia de alguna barrera creada por las investigadas, entre otros supuestos.

223. En cuanto al supuesto perjuicio al interés económico general, bien jurídico protegido por la LDC, señaló que esta CNDC en los considerandos 191 y siguientes, hizo un inusitado esfuerzo por eximirse de toda carga probatoria respecto del perjuicio potencial al bien jurídico, y, además, pretende hacer aplicable un principio sancionatorio "per se" manifiestamente extraño a nuestra legislación en materia

PROY-001
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Hacienda Pública
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAYE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11239



271

ES COPIA 224
AL SECCIONALES UNIDEBEL
Dirección de Desploma

224. En tal sentido, agregó que esta CNDC no puede recurrir al precedente AGIP de nuestro Máximo Tribunal debido a que no ha dado satisfacción a los presupuestos que allí están presentes. Además, expresó que nuestro legislador no eximió a las autoridades de demostrar la afectación al interés económico general, sino que sólo redujo el estándar probatorio al aceptar que bastaba con que se demostrara que la afectación surgiera de la conducta imputada y acreditada.

225. Por otro lado, manifestó que en la Resolución CNDC N.º 46/14 esta CNDC imputó a FORD y al resto de las imputadas la figura del "paralelismo de precios", sin embargo particularmente en el considerando 203 de dicha Resolución, se explaya sobre un "paralelismo consciente" lo cual resulta totalmente distinto a la primera figura mencionada. En tal sentido, expresó que FORD ejerció su defensa respecto de la primera figura, y que no ha ejercido su derecho de defensa en juicio respecto a la segunda figura, con lo cual concluyó que toda sanción a partir del segundo supuesto será nula de nulidad absoluta y manifiesta.

226. En otro apartado, se explayó sobre la vulneración de las garantías del "debido proceso", "defensa en juicio" y "presunción de inocencia". Asimismo, en dicho apartado, se refirió a los principios rectores en materia sancionatoria: la identidad entre delito y falta; el régimen jurídico circundante a las sanciones administrativas; el principio de legalidad y sus subprincipios; la cobertura legal y la remisión reglamentaria, a los cuales nos remitimos breviter causa.

227. Reiteró la ausencia de toda precisión del hecho imputado, dado que se ha formulado una imputación de supuesta afectación a la competencia sin que se describa cuál es la acción que ha generado el resultado de cierta fijación anticompetitiva de precios. Asimismo, indicó que bajo una errónea aplicación de conceptos, esta CNDC pretende sostener una imputación cuando sólo se busca pretender ocultar la falta de definición del comportamiento por el cual se puede explicar cierta actuación comercial concertada. Seguidamente para fundamentar lo antedicho, citó variada doctrina y jurisprudencia referida al tema.

PROY-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATACFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11.24.14

271



ESLOPIA
MAY DOMINGHES SANTARELLI
Dirección de Despacho

228. Por otro lado, agregó que al no resguardar este principio de exigencia de definición del hecho, tampoco se permite el posterior resguardo del principio de congruencia; por ende, no se estaría respetando la necesaria congruencia entre la imputación y la sanción. A su vez, resaltó que la ausencia de una definición precisa del hecho reduce las posibilidades de producir y sugerir medidas de prueba.

229. Por último, aclaró que todo lo descripto previamente, no sólo importaría una lesión al principio de las garantías del derecho de defensa por ausencia de una descripción precisa del hecho imputado y al principio de congruencia, sino que también implica una lesión al principio del acto. Al respecto manifestó que en el presente caso, se le atribuye una responsabilidad supuesta a FORD a un conjunto de sucesos que no implican un acto u omisión que pueda relacionarse directamente con el resultado que describió esta CNDC, por ello podría considerarse lesionado el principio del acto receptado en el Art. 19 de nuestra Constitución Nacional.

MBA.

230. El día 11 de julio de 2014, el apoderado de MBA presentó el descargo de conformidad con lo dispuesto en el art. 32 de la LDC.

231. En dicha oportunidad, opuso la prescripción de la acción respecto del periodo anterior al 31 de agosto de 2007, por lo que esta CNDC ordenó la formación de las actuaciones caratuladas: "MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A. S/ PRESCRIPCIÓN Y OTRO EN AUTOS PRINCIAPES HUGO Atilio RIELLO GASPERINI Y JOSÉ CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN LEY 25.156" mediante la cual se resolvió con el dictado de la Resolución CNDC N.º62/2014.

232. Afirmó que MBA trasladó la totalidad de las exenciones impositivas vigentes en el A.A.E. Al respecto mencionó que de la comparación de facturas

PROY-501
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa del Consumidor

MARTIN R. ATANDE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

COPIA
AL ANEXO VIII SARTANELLI
División de Desarrollo

271



correspondientes a las ventas realizadas a concesionarios del T.C.N. y al concesionario en el A.A.E, surge que: 1) los automóviles comercializados por MBA en el A.A.E. reflejan las exenciones impositivas previstas en la Ley N.º 19.640; 2) De las facturas correspondientes a las ventas realizadas a concesionarios localizados en el T.C.N. se desprende que incluye el arancel del 35% sobre el valor CIF, el margen de ganancia de MBA, el I.V.A. y/o los impuestos internos a los vehículos Automotores y Motores y Vehículos Gasoleros. En cuanto a los automóviles comercializados en el T.C.N, aclaró que la base imponible del derecho de importación aplicable (alícuota del 35%) es el valor aduanero (valor CIF) del vehículo nacionalizado y que no se calcula sobre el precio de venta al concesionario como erróneamente considero la CNDC en el Anexo VIII de la Resolución.

233. Asimismo, expresó que las facturas emitidas por MBA correspondientes a los concesionarios ubicados en el T.C.N., pueden tener percepciones de I.V.A. y/o Ingresos Brutos, las cuales no fueron consideradas en las listas de precios oficiales de MBA para concesionarios ubicados en el T.C.N.

234. Consideró que esta CNDC omitió ciertas cuestiones, específicamente la columna N.º 1 del Anexo VIII de la Resolución, denominada "Precio Neto Concesionario T.C.N. (en US\$)", y que concluyó equivocadamente acerca de la real diferencia de precios entre los vehículos comercializados en el A.A.E y en T.C.N, al decir que MBA no estaba trasladando a los vehículos comercializados en el A.A.E la totalidad de las exenciones impositivas vigentes en la Ley N.º 19.640. Además, resaltó que en dicho anexo existe una diferencia de precio promedio entre los vehículos comercializados en el A.A.E y en el T.C.N del orden promedio del 58%, mientras que según el cuadro acompañado como Anexo VIII de la Resolución, el porcentaje promedio sería del orden del 26%.

235. Por otra parte, sostuvo la inexistencia de un acuerdo colusorio y señaló que esta CNDC omitió realizar una pericia contable sobre sus libros, cuestión que no sucedió respecto a las otras firmas imputadas, y que, además, de haber practicado

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATACPE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
SUS COMERCIOS S.A. S.R.L.
Dirección de Despacho

idénticas diligencias en MBA, podría haber arribado a la conclusión de que está también trasladó la totalidad de las exenciones impositivas vigentes a los vehículos comercializados en el A.A.E.

236. Expresó que la CNDC no aportó una sola prueba que demostrase la existencia de un acuerdo colusorio, y que no puede imputar infundadamente la comisión de un hecho porque la carga de prueba recae sobre la CNDC.

237. Asimismo, señaló que las propias características del mercado de automóviles, reconocidas por esta CNDC en recientes dictámenes en materia de operaciones de concentración económica, impiden sostener la teoría de una colusión. Así como también la existencia de determinadas condiciones necesarias, para que se configure dicho acuerdo. Agregó que no tendría ningún sentido para MBA realizar un acuerdo colusorio sin sus únicos competidores en materia de autos de alta gama (BMW y AUDI), además, sostuvo que un supuesto acuerdo colusorio debería necesariamente incluir a la totalidad de los concesionarios de las imputadas localizados en el A.A.E y que resulta inverosímil coludir con empresas no competidoras al mismo tiempo de no hacerlo con los competidores (AUDI y BMW).

238. Resaltó que en la Resolución la propia CNDC reconoció que los vehículos de alta gama no compiten con los productos de gama media y baja.

239. Manifestó que la CNDC no fundamentó en qué consistiría el supuesto "paralelismo consciente", y que la teoría de dicho paralelismo consciente, no puede ser utilizada por el citado organismo como vía para omitir presentar pruebas que desvirtúen la garantía de presunción de inocencia consagrada en el art. 18 de la CN y en el art. 1 del CPPN. En la misma línea, mencionó que la CNDC no explicó cuáles sería los hechos similares o paralelos desarrollados por las empresas imputadas ni aportó una sola prueba en tal sentido.

240. Posteriormente, manifestó que esta CNDC definió de manera incorrecta el mercado relevante en la Resolución, limitándose sólo a observar que los productos afectados serían los "vehículos 0km". Contrariando de esta manera su reiterada

PROY-B01
13141

[Handwritten signatures and initials]



MARTIN RATAOFFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Presidencia de la Comisión
Nacional de Defensa de la Competencia

11/2/14

271



ES COPIA
ALAN EDUARDO CANTARELLI
División de Despacho

jurisprudencia en la materia a lo largo de los años. Expresó que se debería recurrir al criterio establecido por el informe elaborado por ACARA en el cual se segmenta el mercado en cuestión de la siguiente manera: "Segmento base de gama", "Medianos", "Alta y lujo", "Utilitarios deportivos", "Comerciales livianos", "Comerciales: camiones" y "Camiones y buses".

241. Negó que MBA exportara vehículos 0km fabricados en Argentina a países limítrofes (Brasil y Chile) a un precio sustancialmente inferior al que aplican en el A.A.E y en el T.C.N., e indicó que la Resolución 42/14 no le atribuyó dicha conducta.

242. Sin embargo, aclaró que los precios a los cuales MBA exportó sus productos a países limítrofes y al A.A.E son relativamente similares y que exportar productos a un precio inferior al cual se comercializan en el mercado doméstico, no es "per se" una conducta anticompetitiva, debido a que el precio y las condiciones de venta se determinan en función de las características propias de un mercado determinado en un momento particular.

243. Expresó que tal conducta se configuraría si la misma fuese acompañada por una prohibición para el comprador de reimportar el producto al mercado doméstico y que además la empresa que efectúe dicha conducta posea suficiente poder de mercado para causar un perjuicio potencial al interés económico general. En tal sentido, manifestó que MBA no realizó exportaciones a países limítrofes con la prohibición para el comprador extranjero de reimportar el vehículo al mercado local.

244. Además indicó que no es cierto que los habitantes del A.A.E estén imposibilitados de adquirir vehículos de MBA dado que efectivamente vendió vehículos de manera directa a habitantes y empresas residentes en el A.A.E.

245. Por último, sostuvo que las barreras de entrada que permitirían una presunta práctica anticompetitiva entre los fabricantes de automotores a los fines de evitar que los productos comercializados en otros países se puedan vender en el A.A.E, fueron creadas por la legislación emanada por el Estado Nacional. En relación a

PROY-801
13141

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATACHE
Secretaría Letada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11-26-14
271
POLICIA
MBA

ES COPIA
MERCENARIAS SARTAGELLI
Dirección de Despacho

ello, mencionó que el comercio del sector de automotriz en el MERCOSUR es regido por un acuerdo de intercambio administrado con cupos de importación que se renegocian periódicamente los respectivos gobiernos.

246. Asimismo, sostuvo que por medio de la Ley N.º 24.449 se estableció la obligatoriedad de que todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados, nuevos que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva L.C.M., a los fines de poder ser librados al tránsito público.

Agregó que por medio de la Resolución de la Secretaría de Industria N.º 64, de fecha 25 de julio de 2001, y sus normas modificatorias, se permite la extensión de las L.C.M. para avalar la importación directa de particulares en todo el país de unidades 0km.

247. Reseñó que las L.C.M. son tramitadas exclusivamente por la Dirección Nacional de Industria, demostrando así que las terminales automotrices no tienen poder de decisión alguna sobre su otorgamiento.

248. Remarcó que las barreras de entrada son establecidas soberanamente por el gobierno argentino en pos de una política industrial que tiene como fin fomentar la producción de vehículos en el país y que es éste el verdadero motivo por el cual a los residentes de la A.A.E. se les complica acceder a los precios más baratos que existen en otros países limítrofes.

249. A su vez manifestó que la propia CNDC reconoció en su Resolución que las barreras de entrada son "desarrolladas por la propia industria", pero omite aclarar que las mismas son producidas en las regulaciones estatales, sin tener responsabilidad alguna las terminales automotrices.

250. Por último, aclaró que MBA para estas unidades no impone limitaciones respecto a la cobertura de garantía, ni tampoco en la provisión del servicio postventa, tanto en repuestos como en servicios.

PROY-501
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATACHE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
ALCA CASTRILLAS SANTARELLI
Gerente de Despacho

HONDA.

El día 11 de julio de 2014, se presentó el representante de HONDA y formuló el descargo correspondiente, de conformidad con lo dispuesto por el art. 32 de la LDC.

- 251. En tal oportunidad, sostuvo que HONDA ofrece los vehículos a precios más bajos en el A.A.E. que en el T.C.N., tanto a sus concesionarios como a sus consumidores. En este sentido, precisó que en la información de las tablas del ANEXO VI de la Resolución CNDC N.º 42/2014 se compararon cifras de forma errónea, y que con ello se arribó equivocadamente a números que no se condicen con la realidad, pues los vehículos del T.C.N. no incluyen flete ni patentamiento, en tanto que los del A.A.E. incluyen gastos de aduana.
- 252. Asimismo, manifestó que los cuadros del ANEXO VII son contradictorios de los considerandos de la Resolución CNDC N.º 42/2014, ya que en ellos se sostuvo que la única incidencia de la Ley N.º 19.640, en el caso de los vehículos MERCOSUR y MÉXICO, está dada por el I.V.A., mientras que los cálculos se realizaron sin considerar dicho impuesto.
- 253. Acompañó, también, un conjunto de cuadros correspondiente a precios de venta a concesionarios de vehículos MERCOSUR y MÉXICO, para los meses de: diciembre de 2004, junio de 2005, septiembre de 2005, marzo de 2006, agosto de 2006, mayo de 2007, agosto de 2007, febrero de 2008, diciembre de 2008, septiembre de 2009 y octubre de 2010. En promedio, sostuvo que los vehículos incluidos en dichos listados son un 21% más baratos y hasta un 43% inclusive, en el caso de la camioneta HONDA CVR EX L AT 4WD.

254. En cuanto a los vehículos de origen EXTRA-MERCOSUR, sostuvo que en el caso del modelo ACCORD EXL V6, para los meses de: agosto de 2006, mayo de 2007, julio de 2007 y diciembre de 2008, la diferencia entre los precios vigentes para el T.C.N. y para el A.A.E. era en promedio del 33%, según un cuadro que

ROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Instituto de Defensa de la Competencia

MARÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de



271

ES COPIA
MARIANA GARCIA SUAREZ
Directora de Despacho

adjunó, cumpliendo por lo tanto con la premisa de la CNDC de que debería existir una diferencia de entre el 25% y el 35%.

255. En este sentido, acompañó una serie de cuadros correspondientes a precios de venta a concesionarios de los modelos CRV, para los meses de: diciembre de 2004, julio de 2005, septiembre de 2005, marzo de 2006, agosto de 2006, mayo de 2007, agosto de 2007 y febrero de 2008. De los cuadros, manifestó que surgen diferencias mayores a las mencionadas por la CNDC, esto es, superiores al 40%, en virtud de que la comparación se efectúa entre el precio de venta al concesionario del T.C.N., que incluye I.V.A. y no solo derechos de importación, y el precio al concesionario del A.A.E. que no incluye ni I.V.A. ni los derechos de importación.

256. Por otro lado, justificó que los precios ofertados por HONDA tienen justificaciones técnicas y económicas. En esta línea, dijo que las supuestas diferencias de precios que destaca la Resolución N.º 42/2014 se deben fundamentalmente a necesidades comerciales de absorber mayores costos operativos en determinados modelos. En efecto, a modo de ejemplo, mencionó el modelo FIT que tiene poca venta en el A.A.E. y el modelo CRV con el que justamente pasa todo lo contrario y consiste en un segmento altamente competitivo en dicha zona. Por las propias características del terreno de Tierra del Fuego los vehículos más competitivos son las camionetas 4x4, por ello, dijo que HONDA busca ser más agresivo con los precios que se establecen y así poder competir en el mercado.

PROY-801
13141

257. Seguidamente, expresó que HONDA recién comenzó a exportar vehículos en junio de 2012, período que no se encuentra bajo análisis. Por consiguiente, sostuvo que cualquier hipótesis que quiera imputarse a HONDA por exportar vehículos a precios inferiores a los que se vendieron en el A.A.E., deberá realizarse mediante el inicio de otro expediente administrativo que consista en el período 2012, en adelante.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARCELO H. ATALPE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores

ES COPIA
SEAL CONFECCIONADA DIGITALMENTE
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LOS CONSUMIDORES

271



258. Así también, consideró que la Ley N.º 19.640 no obliga a HONDA a trasladar las exenciones impositivas a los precios del A.A.E. En este sentido, adujo que si el legislador hubiese querido imponer que los productores, comercializadores o intermediarios transmitan los beneficios de la Ley N.º 19.640 a los consumidores en forma total, prohibiendo beneficiarse de ellos, así lo hubiese hecho.

259. Remarcó que en ningún lugar de la Ley N.º 19.640 se desprende que exista obligación de trasladar los beneficios impositivos a los consumidores, por lo que la imputación atenta contra el principio que establece que donde la ley no distingue no debe hacerlo el intérprete, y menos aun en perjuicio del particular que obrando de buena fe entendió lo que se desprende del texto.

260. A continuación, destacó que no existen pruebas, directas ni indirectas, que incriminen a HONDA, más concretamente, que no se ha acreditado la intervención en un acuerdo de precios. Siguiendo este razonamiento, agregó que la CNDC no ha logrado incorporar a la causa ninguna comunicación concreta que sustente la hipótesis de un supuesto cártel entre HONDA y sus competidores, y que tampoco ha demostrado la existencia de comunicaciones fluidas entre las distintas terminales automotrices, así como tampoco contactos, llamados telefónicos, encuentros empresariales en un mismo lugar, etc.

261. Asimismo, atacó los indicios sobre los que, a su entender, esta CNDC habría apelado como fundamento de la imputación. Así, expresó que el primer indicio falso sería el que existen ventas simultáneas o continuadas en el tiempo de vehículos EXTRA-MERCOSUR y MERCOSUR, al mismo precio, tanto en el T.C.N. como en el A.A.E. Para arribar a esta conclusión comparó la situación de cada una de sus competidoras con la de ella, aclarando en cada oportunidad que HONDA tiene listas de precios diferentes para sus concesionarios del T.C.N. y el del A.A.E.

262. El segundo indicio falso señaló que fue el de la ausencia de traslado de las exenciones impositivas ya que, según su análisis, HONDA a diferencia de PEUGEOT-CITROËN y GMA nacionalizó los vehículos EXTRA-MERCOSUR

PROY-201
13141

[Handwritten signature and scribbles]



MARTIN R. ATADPE
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional de
Precios de la Consumidora

271



en el A.A.E. y, por otro lado, diferenciándose con el resto de las imputadas, sostuvo que vendió a precios hasta un 40% más bajos en el A.A.E., respecto a sus ventas en el T.C.N.

263. El tercer indicio falso indicó que fue el de la ausencia de comportamiento similar de todos los participantes del mercado. En esta línea, trajo a colación los casos de las firmas HYUNDAI, ALFACAR y KIA, quienes no fueron imputadas por verificarse un traslado de las exenciones impositivas durante el periodo investigado y, además, remarco que HONDA, producto de haber trasladado las exenciones, incrementó su participación de mercado.

264. Como cuarto indicio falso indicó la ausencia de exportación de vehículos a precios inferiores a los que se venden en el A.A.E. Como sustento, remarco que HONDA en ningún momento del periodo de investigación exportó vehículos. Contrastó esta situación con las de las demás imputadas y señaló en todos los casos que no se discuten ni se analizaron las operaciones de exportación de HONDA realizadas a partir del mes de junio de 2012.

265. En lo que al acuerdo respecta, concluyó que no existen elementos suficientes para tener por acreditada la conducta denunciada, específicamente, que la prueba producida no resulta idónea ni suficiente para imputar a HONDA y a otras firmas la concertación de precios.

266. Seguidamente, sostuvo que la estructura del mercado automotor en el A.A.E. excluye toda posibilidad de un acuerdo de precios. En este sentido, afirmó que el mercado automotriz se encuentra fuertemente atomizado en nuestro país. Así, dijo que tanto a nivel nacional como provincial existe una fuerte competencia inter-marca e intra-marca y que, particularmente, en el caso de HONDA, la reducida participación de mercado del 1,8% a nivel país y de 2,8% en la provincia de Tierra del Fuego descarta la posibilidad de colusión, obligando a la empresa a conducirse en forma independiente y ofreciendo vehículos de calidad al menor precio posible, lo cual resulta incompatible con comercializar los vehículos en el A.A.E. a los mismos precios que en el T.C.N.

PROY-S01
13141

ES COPIA
ALBA CONTINERAS CHITARELLI
Directora de Compliance



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. TATALE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

- 267. Sostuvo que el efectivo traslado de las exenciones impositivas por parte HONDA le permite tener un promedio mayor de ventas en el A.A.E. que el promedio a nivel país y que los agentes del mercado que se investiga son tan independientes que la misma Resolución CNDC N.º 42/2014 da cuenta de ello al haber excluido a las firmas KIA, HYUNDAI, ALFACAR y DITECAR de la supuesta concertación.
- 268. Además, estimó que no existen barreras a la entrada en el mercado en cuestión pues DITECAR ingresó al mercado en el año 2010, y porque existen cambios en la forma de venta de los vehículos entre los participantes existentes, dando el caso de ALFACAR y POLOSUR respecto de la marca MITSUBISHI.
- 269. Asimismo, consideró que el que los precios sean inclusive más bajos que lo que la CNDC considera demuestra que HONDA se desenvuelve en un mercado sumamente competitivo, y que no existe perjuicio alguno al consumidor sino todo lo contrario.
- 270. A continuación sostuvo que el evidente beneficio que obtienen los usuarios de los precios más bajos que ofrece HONDA para el A.A.E. tiene un evidente impacto positivo sobre la colectividad fueguina y excluye toda posible violación al interés económico general.
- 271. Finalmente, concluyó su descargo manifestando que la Resolución CNDC N.º 42/2014 atenta contra el principio in dubio pro reo, pues sostuvo que la misma no desvirtúa el principio de inocencia ni acredita la configuración de los requisitos establecidos en la LDC.

TOYOTA.

- 272. Con fecha 11 de julio de 2014, se presentó la firma TOYOTA, a través de su apoderado, a los fines de contestar el traslado conferido en los términos del artículo 32 de la Ley de Defensa de la Competencia, conforme surge de fs. 9345 de las presentes actuaciones.

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



MARTIN R. AYALDE
Secretario General
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia
Estrategia Nacional de Defensa de la Competencia

11.250

271



ES COPIA
ALAN COSTEROS SANTIBÁÑEZ
Chacabuco de Despeñadero

- 273. En ese marco, el representante de la firma planteó la nulidad de la Resolución CNDC N.º 42/2014 por incompetencia y por la existencia de vicios formales, lo que motivó que esta Comisión Nacional ordenara la formación del incidente caratulado: "TOYOTA ARGENTINA S.A. S/ APELACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN NAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC" en el cual se resolvieron los planteos formulados mediante el dictado de la Resolución CNDC N.º 63/2014.
- 274. Explicó que la investigación iniciada por la CNDC está referida principalmente a la comercialización de vehículos EXTRA-MERCOSUR sin -supuestamente- efectuar el traslado de las exenciones impositivas correspondientes a la inaplicabilidad de derechos de importación.
- 275. Efectuó un distingo respecto de la comercialización de vehículos con destino al T.C.N. y al A.A.E. ya que en cada supuesto la intervención de TOYOTA es diferente.
- 276. Señaló que la venta de vehículos de origen MERCOSUR con destino al A.A.E. se hace a través de una compra venta entre TOYOTA y el concesionario.
- 277. Indicó que para el período investigado, esto es 2002-2010, TOYOTA aplicó a todos los concesionarios un mismo precio de venta neto para todos sus vehículos (precio antes de impuestos) y una misma condición de venta: "FOB ZARATE", correspondiendo que el concesionario abone el vehículo de acuerdo a la lista de precios y que TOYOTA adicione los impuestos, excepto cuando, como en el caso del A.A.E., no correspondía la adición tributaria.
- 278. Explicó que TOYOTA tiene dos listas de precios para una mejor gestión administrativa: una es la lista aplicable al universo de concesionarios y la otra corresponde a ventas especiales, como ser: ventas al personal diplomático, ventas directas, y al personal de TOYOTA, ventas a personas con discapacidad física y ventas a Tierra del Fuego, y, aclaró que para los dos últimos casos el precio de

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa del Consumidor

MARTIN R. ATAGÉ
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

ES ZÓPIA
ALAN CORTEZAS LAYDARELLI
Dirección de Gestión

271



venta no contempla la adición de impuestos conforme lo establece la normativa vigente.

279. Señaló que la lista de precios para los periodos 2002/2008 han sido acompañadas a autos en los Anexos I y II de la presentación efectuada con fecha 16 de diciembre de 2009 y que de allí se advierte una única lista de precios para concesionarios del T.C.N. y otra que contempla el caso especial de Tierra del Fuego.

280. Remarcó que TOYOTA vende sus productos al mismo valor neto a todas sus concesionarias, es decir sin discriminar precios según los distintos mercados geográficos del país, pero sin aplicar los impuestos nacionales a Tierra del Fuego. Insistió en que los vehículos de origen MERCOSUR que son vendidos al A.A.E. resulten por lo menos un 21% más económicos cuando se trata de vehículos con destino particular y un 10,5% cuando tienen destino utilitario y que ello está reflejado en la lista de precios.

281. Explicó que los vehículos EXTRA-MERCOSUR no son vendidos por TOYOTA al concesionario, sino que le cede los derechos para que sea este quien realice la importación en forma originaria y directa al A.A.E., siendo el concesionario quien directamente nacionaliza el vehículo en el territorio. Destacó que ello es así, porque TOYOTA no tiene establecimiento ni radicación permanente en el A.A.E. y por ello no puede acceder al beneficio de la Ley N.º 19.640, de acuerdo a los pautas establecidas por el Decreto Reglamentario N.º 9208/72 y Resolución ANA N.º 4712/80.

282. Reiteró que para reducir estructuras de costos, dado el escaso volumen que representan las ventas de vehículos EXTRA-MERCOSUR al A.A.E., torna antieconómico la implementación de un establecimiento permanente de TOYOTA en el A.A.E., por ello decidió ceder los derechos al concesionario quien accede en forma total a los beneficios establecidos por la Ley N.º 19.640 ya que la única operación de importación queda exenta del pago de derechos de importación y tasa de estadística.

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. AZALPE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES GOBIERNO
ALBERTO MALDONADO
(DIRECCIÓN DE DESPACHO)

271



- 283. Señaló que es el concesionario quien nacionaliza los vehículos con destino al A.A.E. beneficiándose con la exención de tributos y derechos.
- 284. Argumentó, respecto de los vehículos de origen MERCOSUR, que TOYOTA traslada los beneficios impositivos y que ello surge de la presentación efectuada con fecha 19 de diciembre de 2009.
- 285. Agregó que la CNDC omite considerar que el precio está compuesto por la erogación total que tiene que afrontar el concesionario para la adquisición del vehículo y que en el caso de los vehículos MERCOSUR al concesionario del A.A.E. TASA le aplicó correctamente la Ley N.º 19640 y no cargó la venta con los impuestos exentos por dicha normativa.
- 286. Enfatizó que le parece inconsistente, por contradictorio, que la CNDC no considere a los impuestos como un costo que incrementa el valor de los vehículos cuando son vendidos del T.C.N. al A.A.E., y que sí lo haga respecto de los vehículos EXTRA-MERCOSUR, donde la falta de adición de los derechos de importación, el vehículo debiera ser más económico que en el T.C.N.
- 287. Señaló que la premisa de la CNDC es que a igualdad de precios del vehículo EXTRA-MERCOSUR (precio neto) con el de T.C.N., el precio final al concesionario debe ser menor en el A.A.E. porque no se deben adicionar los impuestos y derechos de importación.
- 288. Advirtió que la igualdad de precios, es una premisa inaplicable respecto de TOYOTA porque los precios finales aplicables al concesionario de Tierra del Fuego son inferiores a los vigentes para los restantes concesionarios ya que para las ventas al concesionario del A.A.E. no se adicionan el I.V.A. ni los impuestos internos, conforme se desprende de la documentación presentada el 18 de diciembre de 2009 (fs. 1178).

PROY-S01
13141

- 289. Sostuvo que al concesionario de Tierra del Fuego y al de Santa Cruz se les aplica el mismo valor "Neto" del vehículo siendo que la diferencia en los precios facturados difiere por la adición del I.V.A. en la venta al concesionario de Santa



MARTIN R. ATACFE
Secretaría Letrada
Consejo Nacional de
Admisión de la Tierra Firme



Cruz. Especificó que en la concesionaria radicada en el A.A.E. las ventas se hacen con factura "E" en cumplimiento a la normativa, vigente que dice que no debe adicionarse el I.V.A.

290. Aclaró que de la documentación ya aportada, el precio neto (antes de impuestos) al cual TOYOTA vende sus productos a los concesionarios del resto del país coincide con el precio final al cual TOYOTA vende sus productos al concesionario en Tierra del Fuego.

291. Negó que se carguen al vehículo otros impuestos nacionales como los derechos de importación ya que la venta se hace con condición "FOB ZARATE" y que toda la gestión de importación del vehículo al A.A.E. queda a cargo del concesionario.

292. Añadió que la eventual paridad de precios al público que sean establecidos por los concesionarios del T.C.N. y del A.A.E. pueda responder a los mayores costos operativos, no obstante, la CNDC no indagó al respecto y concluyó que la supuesta paridad obedece a la colusión entre terminales.

293. Precisó que en los vehículos EXTRA-MERCOSUR, el precio que TOYOTA cede su derecho a importar el vehículo lo hace en base al costo que debe abonar por el envío desde el país de origen (precio CIF Zárate) al que se le agregan los costos que responden a la garantía oficial que otorga a todos los vehículos comercializados en el país, y otros gastos accesorios como publicidad y marketing y un margen de ganancia que TOYOTA carga sobre ese vehículo.

294. Puntualizó que en el Anexo V de la Resolución CNDC N.º 42/2014 (hasta el año 2005, inclusive) las diferencias de precios aplicadas a todos los vehículos EXTRA-MERCOSUR fueron en promedio del 20,63% y que a partir del año 2006 las diferencias fueron mayores, y afirmó que no es cierto que TOYOTA no haya aplicado precios inferiores para los vehículos EXTRA-MERCOSUR en el A.A.E., sino por el contrario las diferencias fueron significativas especialmente para el vehículo LAND CRUISER PRADO donde se acercaron al 29%, según el Anexo V de la Resolución citada.

PROY-801
13141



MARTÍN R. ATALFE
Secretario General
Comisión Nacional de
Fomento de las Exportaciones

271



- 295. Negó que sea cierta la afirmación de la CNDC respecto a la obtención de "ganancias extraordinarias" por parte de TOYOTA y sostuvo que los márgenes obtenidos son, en términos de porcentajes y nominalmente, ínfimos en comparación con los mismos vehículos del T.C.N.
- 296. Insistió en el equívoco de la CNDC en cuanto a que los precios del concesionario de Tierra del Fuego deban reflejar las exenciones impositivas correspondientes a los derechos de importación aplicables a los vehículos EXTRA-MERCOSUR ya que no es TOYOTA quien nacionaliza los vehículos, sino el concesionario.
- 297. Reseñó que del Anexo V de la Resolución citada resulta que la erogación total que debe efectuar el concesionario del T.C.N. para adquirir el mismo vehículo que su par en el A.A.E. es por lo menos un 50% sustancialmente superior, y que la CNDC arriba a porcentajes menores porque no considera el I.V.A. que debe abonar el concesionario ubicado en el A.A.E. Sostuvo que lo que se debe investigar son los costos que inciden sobre los precios de venta al público en el A.A.E. para saber si los precios son razonables o si se está afectando al interés económico general.
- 298. Consideró incorrecta la hipótesis de la CNDC que compara entre valores netos de I.V.A. y se remitió a los argumentos arriba expresados.
- 299. Remarcó que TOYOTA debió recibir el mismo trato que KIA y VOLKSWAGEN (AUDI) porque su concesionario recibe los vehículos a precios sustancialmente menores que cualquier concesionario del T.C.N. Añadió que cada vehículo comercializado por su mandante tiene su propia estructura de costos y precios.
- 300. Agregó que en los vehículos del MERCOSUR y MÉXICO, para el período investigado: 2002-2010, eran comercializados en condición "FOB ZARATE" y que TOYOTA aplicaba una única lista de precios para todo el país.
- 301. Negó que exporte vehículos al mercado chileno y brasileño a un precio menor que a Tierra del Fuego, e insistió en que la CNDC no efectúa la comparación sobre

PROY-501
13141

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATANFE
Secretaría Legal
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



Asesoría Jurídica
Dirección de Despacho

bases homogéneas ya que no se trata de los mismos vehículos, conforme se desprende del Anexo V.

- 302. Agregó que TOYOTA no tiene precios uniformes para todos los destinos de exportación, realizando análisis caso por caso para determinar, en función de las variables de cada geografía, cuál debe ser el precio a cobrar, y que la determinación del precio es una función empresarial propia de cada agente económico.
- 303. Especificó que en la documental acompañada el 24 de abril de 2012 surge que los precios a Chile son inferiores y a Brasil son superiores a los aplicados al mercado argentino.
- 304. Señaló que los precios resultan del fuerte proceso competitivo, sin agravio para la Ley de Defensa de la Competencia y que la estructura de costos para los vehículos para el mercado interno y al de exportación es sustancialmente diferente y pueden variar en razón de las especificaciones de configuración y equipamiento, como por ejemplo la garantía y service oficial que se extiende por 100.000 kilómetros o 3 años desde la compra para el mercado interno y que ello no se aplica para el mercado externo, otros costos son la capacitación de concesionarios oficiales, control de los talleres, inversiones en publicidad, acciones de marketing, etc.
- 305. Negó que TOYOTA tenga poder de mercado en el A.A.E. y que ello aventa toda posible caracterización de la figura de abuso de posición dominante.
- 306. Entendió que su representada no incurrió en ninguna de las conductas tipificadas en el artículo 2 incisos a) y g) de la Ley N.º 25.156.
- 307. Señaló que es importante considerar las características propias del mercado antes de analizar la posible comisión de conductas anticompetitivas y, en ese sentido, precisó que TOYOTA, de acuerdo a la información obtenida para el período 2006 a 2011, del REGISTRO DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR para patentamientos en Tierra del Fuego, no alcanzó al 6% de la participación total, por ende, la inexistencia de poder de mercado, como requisito necesario para la

PROY-801
13141

[Large handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Asociación de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN L. ATAFÉ
Secretario de Leyes
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

27



determinación de conductas anticompetitivas fue reconocida por la CNDC en los antecedentes: "CAMARA ARGENTINA DE PAPELERIAS, LIBRERIAS Y AFINES DEMANDADO SUPERMERCADOS MAKRO" Expte N.º 064-000962/97 (C. 405)".

- 308. Indicó que la CNDC refiere que la conducta imputada consiste en la "fijación de precios". Explicó que la fijación de precios no importa ilícito alguno y constituye una práctica empresarial y que TOYOTA al fijarlos no lo hace abusivamente ni tiene como objetivo debilitar la competencia.
- 309. Recordó que once empresas del rubro ofrecen sus productos en el A.A.E. y que está sometida a una competencia sustancial y que la única concesionaria que tiene en la zona se encuentra expuesta a una competencia intermarca.
- 310. Agregó que existen muchos oferentes en el mercado en cuestión y que esa característica es contraria a la posibilidad de un acuerdo colusivo.
- 311. Sostuvo que los precios a los que venden otras imputadas, en algunos casos son superiores y en otros menores, lo cual descarta el supuesto de colusión.
- 312. Indicó que Tierra del Fuego es el mercado más competitivo del país, donde para una población de casi 127.000 habitantes compiten doce terminales de automotrices, en cuanto a la homogeneidad del producto, afirmó que la cantidad de marcas, modelos y configuraciones hace que el producto involucrado no sea homogéneo.
- 313. Manifestó la inexistencia de un acuerdo colusivo dado que no existen conductas paralelas, en particular, se refirió a los distintos mecanismos de comercialización de vehículos EXTRA-MERCOSUR en el A.A.E. Puntualizó que no es razonable sostener que TOYOTA haya participado de un acuerdo colusivo, dejando afuera a importantes competidores: AUDI, ALFACAR (MITSUBISHI) KIA y HYUNDAI para que estos le ganen mercado a través de un menor precio.
- 314. Señaló que la imputación sólo está basada en la figura del "paralelismo consciente" y que ello no es suficiente para acreditar la existencia de una colusión,

PROY-301
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN A. ATAPPE
Secretaría de Estado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



sin embargo, es un elemento más a tener en cuenta cuando aparece en conjunción con otros factores adicionales como, por ejemplo, restricciones auxiliares.

315. En relación con las LCM, manifestó que no existe como barrera de entrada al mercado, porque la normativa no impone una cantidad limitada o cupo de oferentes de vehículos en Argentina, por lo que cualquier empresa que esté interesada en comercializar sus vehículos en nuestro país podría hacerlo satisfaciendo los requerimientos legales aplicables.

316. Aclaró que la importación de vehículos no está reservada sólo a una empresa importadora, sino que cualquier persona puede ejercer la opción de importar en forma particular un vehículo, tenga o no la Licencia, e invocó el art. 14 de la Resolución N.º 838/99 de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA para fundar sus argumentos.

317. Insistió en que para que una conducta sea sancionable, la misma tiene que resultar lesiva al interés económico general, esto es afectación al funcionamiento del mercado, es decir, una menor capacidad de opción para los consumidores o una mala asignación de los recursos disponibles.

318. Indicó que el hecho de que en el período 2002-2010 las marcas AUDI, KIA, MITSUBISHI y HYUNDAI, a pesar de vender a menores precios, no incrementaran su participación en el mercado demuestra que los consumidores no se vieron forzados a pagar precios supra competitivos.

319. Como colofón, añadió que interpuso la excepción de prescripción, pero que fue rechazada mediante la Resolución CNDC N.º 59/2013, de fecha 16 de abril de 2013, e insistió en que toda conducta supuestamente realizada por TOYOTA en un período anterior a 5 años contados a partir de la Resolución CNDC N.º 46/2012 estaría prescripta.

320. Por último, destacó que no fija los precios de venta al público, los cuales resultan de la libre negociación entre sus concesionarios y sus respectivos clientes.

PROY-SC1
13141



MARTIN R. BATAEFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor



GMA.

271

MARTIN R. BATAEFE
SECCIÓN DE DESPACHO

- 321. El día 11 de julio de 2014, se presentó la apoderada de la firma GMA a los fines de presentar el descargo en los términos del art. 32 de la Ley N.º 25.156.
- 322. Luego de la descripción cronológica del expediente desde el momento en el que le fue notificada la Resolución N.º 46/2012 hasta el dictado de la sentencia de la CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES DE COMODORO RIVADAVIA, con fecha 23 de setiembre de 2013.
- 323. Planteó la nulidad de la Resolución CNDC N.º 42/2014 por incompetencia de la CNDC, del informe pericial, por imprecisión de las imputaciones formuladas, violación de la garantía de defensa, exceso en los límites a la actividad sumarial e interpuso el recurso de apelación en subsidio, razón por la cual la CNDC ordenó la formación del incidente caratulado: "GENERAL MOTORS DE ARGENTINA SRL S/ NULIDAD Y APELACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES: HUGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN" y resolvió el planteo formulado mediante el dictado de la Resolución CNDC N.º 66/2014.
- 324. Explicó que GMA es una empresa argentina, titular de la marca Chevrolet que cuenta con reconocimiento y aprecio desde hace más de 100 años en el mercado argentino, que cumple y hace respetar de manera absoluta todas las leyes vigentes en aquellos países en los cuales opera.
- 325. Formuló precisiones respecto al mercado automotriz en el sentido de que afirmó que cuenta con amplia y suficiente competencia en el mercado, porque existen en Argentina cantidad de competidores de distintas marcas.
- 326. Agregó que incluso la propia CNDC reconoce que existen 14 empresas activas en el A.A.E., de las cuales imputó a 9 de ellas y, excluyó a 5, lo que contradice cualquier indicio de concertación oligopólica.

PROY-001
13141

ES COPIA
ALBA ESTERINAS SANTIBELLI
Dirección de Delincho



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Resolución de Exoneración
Comisión de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ALARÉ
Secretario Legado
Comisión Sectorial de
Defensa de la Competencia

271



- 327. Sostuvo que GMA no tiene una participación relevante en la provincia de Tierra del Fuego y no cuenta con poder de mercado.
- 328. Señaló que su representada tiene un amplio portafolio de vehículos de distintas gamas y compite con otras marcas en los distintos segmentos (bajo, medio y alto) y que las automotrices intentan ofrecer modelos similares en cada segmento.
- 329. Indicó que GMA como cualquier empresa del rubro establece los precios de sus vehículos de manera independiente sobre la base de sus costos, inversiones y trata de obtener una rentabilidad razonable de acuerdo a la estructura de costos y que, en general, se puede afirmar que la determinación del precio puntual es una decisión compleja en la que intervienen numerosos factores comerciales y financieros, que varían de marca a marca y de mes a mes.
- 330. Aclaró que el mercado de GMA en el A.A.E. representa menos del 1% del total de sus ventas, motivos por los cuales no ha desarrollado una política de producción, comercialización y precios diferenciales para dicho territorio.
- 331. Enfatizó que la política de precios de GMA es uniforme y misma para todo el territorio, aunque el precio final en el A.A.E. es más bajo, porque no se le adiciona el I.V.A. ni los impuestos internos.
- 332. Explicó que la CNDC erróneamente sostiene que las terminales automotrices, de manera concertada no estarían trasladando las exenciones impositivas al concesionario ubicado en el A.A.E.
- 333. Negó que su representada haya incurrido en prácticas anticompetitivas en un mercado que no resulta significativo desde el punto de vista comercial.
- 334. En cuanto al paralelismo consciente explicó que no es suficiente para posibilitar la existencia de un acuerdo y que para ello se requiere prueba concreta y precisa de que el paralelismo sea consciente, es decir prueba de que GMA sabía que las otras 8 terminales no "trasladaban" a sus precios los beneficios de la Ley N.º 19.640.

PROY-S01
13141

[Handwritten signatures and initials]

ES COPIA



Ministerio de Economía y Asuntos Públicos
Ministerio de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATARBE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11.250

271



ALIAN GONZALEZ SANTARELLI
Dirección de Derecho

- 335. Manifestó que no ha participado en un acuerdo con sus competidores ni con ningún otro competidor y, que además, no existe en autos prueba alguna que demuestre su existencia.
- 336. Especificó que GMA no impone precios a sus concesionarios, sino que comunica un precio orientativo, y que incluso, el concesionario podría reducir el precio de los automóviles y reducir sus ganancias frente a los competidores para ganar más ventas.
- 337. Añadió que el concesionario tiene autonomía en la dirección de sus negocios y actúa por su nombre, cuenta y riesgo, y que no tiene mandato ni representación del concedente. Especificó que el concesionario compra unidades a la concedente para revenderlas, lucrando con su enajenación por la diferencia entre el precio de compra y el precio de reventa. Enfatizó que GMA no impone precios a sus concesionarios, sino que comunica un precio orientativo, que no necesariamente debe ser respetado por el concesionario.
- 338. Sostuvo que la CNDC no probó ni por acuerdos entre competidores ni evidencias económicas que GMA haya llevado una supuesta práctica colusiva, y que tampoco se probó en el expediente que haya habido prácticas facilitadoras tales como intercambio de información confidencial, señalamiento de precios, igualación de fletes, estándares de productos excesivamente restrictivos.
- 339. Explicó que otro elemento considerado como un indicio significativo de colusión encubierta es la estabilidad en las participaciones en el mercado y que de las constancias de autos surge que no hubo acuerdo de precios explícito ni tácito, que tampoco hubo concordancia ni simultaneidad ni se trata de los mismos segmentos de vehículos que comercializan las empresas imputadas.
- 340. Señaló que la CNDC omitió considerar que cada terminal automotriz tiene autos para segmentos o públicos distintos y compiten arduamente en cada segmento.

PROY-S01
13141

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

[Handwritten mark]

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Ministerio de Defensa de la Competencia
ES COPIA
ALAN MISTURAS SANTIBELLI
Dirección de Comercio

MARTIN R. STALFE
Secretaría de Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11x61

271



- 341. Negó que GMA tenga posición dominante en el A.A.E. y que el hecho de que existan participaciones estables en el mercado no puede ser considerado como un indicio significativo de colusión.
- 342. Afirmó que del Anexo I surge que tres importadores, efectuaron importaciones al A.A.E. durante los años investigados que abarcan el periodo comprendido entre el año 2002- 2010 y que a modo de ejemplo en el año 2002 vendieron 209 vehículos lo que representaba el 21,5% del mercado en cuestión.
- 343. Argumentó que las participaciones de mercado han variado a lo largo de los años investigados y que en caso de haber habido un acuerdo para no competir, los supuestos responsables habrían mantenido sus participaciones.
- 344. Indicó que GMA no desplegó conductas colusivas y, por ende, tampoco ha podido derivar un perjuicio al interés económico general.
- 345. Señaló que la CNDC no tiene competencias para preocuparse por la correcta aplicación de la Ley N.º 19.640 y que el análisis que realice debe circunscribirse a determinar si existió un acuerdo que afectó la competencia de manera tal de afectar al interés económico general.
- 346. Puntualizó en que la CNDC se refiere indistintamente a exenciones impositivas y/o derechos aduaneros como si se tratara de lo mismo cuando no lo es.
- 347. Manifestó que las ventas de GMA a dicha provincia se facturan como exportaciones y que no se gravan con el I.V.A. ni con impuestos internos y que si bien el precio de los vehículos, sin impuestos, es igual en todo el país, el precio final facturado a los concesionarios de Tierra del Fuego es diferente, porque en este último caso no se incluyen impuestos.
- 348. Añadió que la Ley N.º 19640 exime a las exportaciones efectuadas al A.A.E. del pago de impuestos nacionales, no así del pago de los ingresos brutos por las ventas realizadas en esa provincia y que GMA debe abonar ingresos brutos por todas las ventas que haga en el país, incluso al A.A.E.

PROY-S01
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN A. ATARPE
Secretario Legado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
ALAN CINTRAS CASASSA
Dirección de Despacho

- 349. En cuanto a los derechos aduaneros, explicó que la Ley N.º 19.640 prevé en su artículo 11 que las mercaderías procedentes del extranjero gozan del beneficio de la reducción de aranceles y la no aplicación de restricciones de carácter económico, y por lo tanto todas las exportaciones al A.A.E., ya sean provenientes del T.C.N. como del exterior, se encuentran exentas del pago de derechos aduaneros. Relató que GMA opta por nacionalizar los vehículos en el T.C.N. por lo cual resulta necesario que previamente cumpla con el correspondiente pago de los tributos y derechos aduaneros como corresponde, aclarando que los vehículos MERCOSUR no abonan derechos de importación al ser nacionalizados, mientras que los EXTRA-MERCOSUR deben abonar los tributos y derechos de importación que ascienden al 35% cuando se los nacionaliza en el T.C.N.
- 350. Remarcó que no existe ninguna disposición legal que obligue a GMA a absorber los costos derivados de la operatoria elegida, como estaría señalando la CNDC.
- 351. Explicó que GMA eligió nacionalizar los vehículos en el T.C.N. porque no cuenta con una filial en dicha jurisdicción, ya que ello requeriría la programación con excesiva anticipación del volumen de vehículos que se asignarían a la provincia de Tierra del Fuego, y además, elevaría los costos en una zona donde representa el 1% de las ventas de la empresa.
- 352. Agregó que de la documental acompañada a las actuaciones en la pericia contable, en los 8 años que abarca la imputación, GMA ha vendido 5.000 vehículos al A.A.E.
- 353. Manifestó que GMA fabrica dos modelos de vehículos en el T.C.N. (el CLASIS - ex CORSA- y el AGILE) y que dichos vehículos para su fabricación requieren de componentes importados, los que son traídos al país bajo el Régimen de Aduana Fábrica (asimilable a una importación temporaria con transformación), y que cuando se venden al mercado interno deben nacionalizarse los componentes importados que contienen abonándose el 35% de dichos elementos en concepto de derechos de importación. En cambio, aclaró que cuando se exportan no es necesaria la nacionalización, y que esa diferencia de tratamiento en los vehículos

PROY-S01
13141

COPIA
MARI CRISTINA SINTARELLI
Dirección de Despacho



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN E. ATARDE
Secretario Laírete
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

nacionales con destino al mercado doméstico y con destino al mercado externo justifican un mayor precio en los vehículos que se comercializan dentro del país comparado con el precio que se venden al exterior.

- 354. Admitió que recibe un reintegro del 6% por la exportación de los vehículos nacionales y no existe disposición alguna que obligue a los exportadores deducir el reintegro percibido rebajando sus precios de venta.
- 355. Negó que GMA se haya quedado con excedente alguno y afirmó que pagó al Estado Nacional los impuestos y derechos aduaneros.
- 356. Explicó que existen diferencias significativas que hacen que el costo y el precio de los vehículos en el mercado interno sea mayor a los del mercado externo se concentran en los siguientes rubros: pago de los ingresos brutos, que no deben pagarse cuando se exporta, pago de los derechos de importación, gastos de promoción y marketing para promocionar sus productos en el país, mayores costos, gastos por la tramitación de pruebas, ensayos y certificaciones para el otorgamiento de la L.C.M., gastos por el otorgamiento de garantías, gastos para mejorar financiación para los concesionarios.
- 357. Respecto a las LCM señaló que cualquier particular podría importar un vehículo siempre que el modelo en cuestión tenga L.C.M. aprobada y que GMA no recibió solicitudes de particulares para la extensión de la L.C.M. y que si así hubiese sido, no la negaría.
- 358. Añadió que en cuando a los repuestos son de absoluta accesibilidad de quien haya adquirido en vehículo de GMA y la posibilidad de obtenerlo dependerá de la disponibilidad para cualquier persona y que la garantía tiene vigencia para todos los vehículos que se adquieran en la red de concesionarios en el A.A.E.
- 359. Negó que existan obstáculos para reimportar vehículos y, señaló que los vehículos que se venden a Chile y a Brasil pueden responder a características especiales de acuerdo a la legislación del país.

PROY-801
13141

[Handwritten signature]



MARTIN L. ATAFÉ
Secretaría Letada
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

271



ES-2014
ALBA CORTÉS SARTORI
Dirección de Despacho

VOLKSWAGEN.

- 360. El día 11 de julio de 2014, se presentaron los representantes de VOLKSWAGEN, y formularon el descargo correspondiente, de conformidad con lo previsto por el art. 32 de la Ley N.º 25.156.
- 361. En dicha oportunidad, sostuvieron que el planteo de la CNDC fue erróneo, inexacto y carente de toda fundamentación, ya que las imputadas, además de emplear políticas comerciales diferentes, no son competidoras en ningún producto en su conjunto.
- 362. Respecto a la Ley N.º 19.640 manifestaron que asegurar que los bienes adquiridos en el A.A.E. deben resultar tanto menos costosos que la incidencia exacta de los impuestos que el régimen aduanero especial ha eximido a los habitantes e industrias de la región implica un desconocimiento de los fines de la norma y del mercado objeto de investigación. En esta línea, dijeron que la ley antes mencionada estableció un régimen de exenciones impositivas y aduaneras especiales, no un régimen de precios máximos.
- 363. Seguidamente, describieron lo que entendieron como la operatoria de algunas de las restantes firmas involucradas según el análisis seguido por la CNDC, para luego explicar en concreto la operatoria de VOLKSWAGEN.
- 364. En este sentido, diferenciaron las actividades en: i) venta de unidades extra zona en el A.A.E.; ii) venta de unidades MERCOSUR al A.A.E.; iii) venta de unidades de fabricación nacional al A.A.E.; iv) exportación de unidades al exterior vs. exportación al A.A.E.
- 365. Respecto al punto i) sostuvieron que las importaciones que se realizan no tienen un destino final conocido, sino que una vez solicitada la unidad, en el caso del concesionario del A.A.E., VOLKSWAGEN factura sin incluir el I.V.A. u otros impuestos internos, pero trasladando los aranceles de importaciones, los cuales tributa al fisco sin que exista ningún mecanismo para recuperarlos, por ello, VOLKSWAGEN no puede apropiarse de ese monto.

PROY-501
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN A. ATARFE
Secretaría Legal
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ALVARO VICENTE SANTIAGU
Dirección de Origen

366. En cuanto al punto iv), agregaron que los precios de exportación están determinados en función del destino al que se pretende vender la unidad, dependiendo de un conjunto de factores entre los cuales se incluyen los acuerdos de comercialización recíprocos entre VOLKSWAGEN y el país destinatario de las unidades, los costos de transporte, fletes, seguros, depósitos y el tipo de cambio, entre otros factores. Además, precisaron que la venta al A.A.E. no tiene el mismo incoterm que cuando se exporta, ya que el precio de exportación a terceros países es de acuerdo al valor FOB y al A.A.E. debería incluir el flete hasta el Área, además de que en la exportación a consumo hay reintegros y devolución del I.V.A. de lo pagado en los insumos locales.

367. Así también, indicaron que en la exportación el precio puede ser inferior visto que no incluye en la composición del mismo, elementos tales como acciones de marketing, desarrollo de marca y publicidad, ni la L.C.M. Tampoco los conceptos tales como costo de garantía y servicio de postventa, los cuales, aclaró, suelen ser prestados por el importador.

368. Posteriormente, hicieron alusión a una serie de facturas que fueron seleccionadas por la CNDC para desarrollar las pericias, a fin de demostrar que las equivalencias de precios entre el T.C.N. y el A.A.E. no existen. En este sentido, argumentó que si la diferencia de valores entre una y otra factura, esto es, las emitidas a concesionarios ubicados en el continente contra las emitidas a concesionarios ubicados en el A.A.E. no resultan exactamente la diferencia neta derivada de aplicar el descuento de dichos impuestos, puede deberse a varios motivos que surgen de las mismas facturas, a saber: i) que la base imponible haya sido mal calculada por la CNDC (quien, según entendió VOLKSWAGEN, consideró como base imponible el valor neto de la unidad, y no los demás conceptos incluidos en las facturas - flete, seguros, etc-) o ii) que existían diferencias entre los catálogos de las unidades comparadas, lo cual incide en el precio de uno y otro producto, o iii) que exista una diferencia en la fecha de la facturación de ambas unidades, por efecto de la inflación.

PROY-501
13141



República de Uruguay y Acciones Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATALFÉ
Secretaría Legal
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
BLAS DOMÍNGUEZ BARRIELLO
Dirección de Desarrollo

369. Además, dijeron que la CNDC reconoce las limitaciones de las comparaciones efectuadas en las manifestaciones hechas en el informe pericial.

370. En cuanto a la aplicación de la Ley N.º 25.156, manifestaron que ninguna de las adhesiones a la denuncia corresponde a clientes de VOLKSWAGEN, que sorprende que la investigación se trate de vehículos de un alto valor económico, es decir, de bienes suntuarios, y no de una máxima o primera necesidad como los alimentos, vestimenta, etc., y que también sorprende que no se haya dado intervención a los organismos del estado nacional encargados de percibir e implementar los derechos de importación, los derechos de importación, los impuestos internos, la configuración de las L.C.M., etc.

371. En esta línea, entendieron que de la literalidad de la normativa de nuestro país surge que la LDC sanciona un delito de resultado, es decir, que es preciso que la acción objeto de la sanción se constituya en un acto y no sea meramente potencial.

372. En lo que respecta al interés económico general, sostuvieron que la CNDC no ha logrado unificar criterios en la materia, teniendo en consideración que de la exposición de motivos de la Ley N.º 22.262, según remarca VOLKSWAGEN, la afectación al interés económico general queda a salvo cuando las conductas que pueden aparecer como anticompetitivas, en realidad, resultan beneficiosas para la comunidad. En este sentido, dijeron que tal afectación debe ser probada por quien la alega.

373. Atento a ello, consideraron que el interés económico general debe ser analizado en su conjunto, siendo fundamental el estudio de todos los factores económicos involucrados y no incluir dentro de los supuestos afectados a los consumidores de unidades EXTRA-MERCOSUR, los cuales casi en su totalidad son bienes de lujo. Mientras que estimaron que si deben analizarse el impacto beneficioso en los consumidores, desde el punto de vista de las opciones que se le brindan, a saber, la mayor gama, variedad y oferta de unidades 0 km.

374. En cuanto al mercado relevante, adujeron que la CNDC no ha identificado el mismo, lo que, a su entender, resultaría sustancial para llegar a la conclusión de

Handwritten signature and scribbles at the bottom of the page.

PROY-001
13141



MARTIN R. STALFE
Secretaría General
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia

271



que jamás podría haber acuerdo entre las firmas que no son competidoras en muchos casos.

375. Seguidamente, remarcaron que se encuentran involucrados varios mercados relevantes, estimando que debió haber sido la CNDC quien los clasifique, porque son distintos y no tienen interrelación. Al efecto, los clasificó en: a) Según el formato: sedán, coupes, hatchback, cabrios, todoterreno; b) Según la gama: económicos, gama media, gama alta, deportivos; c) Según el uso que se pretenda darle: uso comercial (taxi), familiar (destino final).

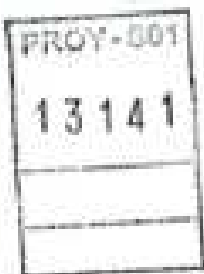
376. De acuerdo a ello, indicaron que no puede analizarse de manera genérica toda la industria automotriz y que cabe destacar que, en cada uno de los mercados antes mencionados, existen en el A.A.E. entre cinco y trece competidores en cada uno, lo cual denota un mercado atomizado y una efectiva competencia.

377. Más adelante, continuaron diciendo que de acuerdo a su modelo de negocios VOLKSWAGEN no puede conocer de antemano, salvo el caso de las unidades AUDI que tienen producciones programadas con anterioridad, qué y cuántas unidades se venderán en Tierra del Fuego. Por ello, dijeron que VOLKSWAGEN efectúa todos los trámites y pagos para importar abonando los derechos de importación conforme lo exige la normativa vigente.

378. Por otro lado, dijeron que aun suponiendo que VOLKSWAGEN importara directamente en Tierra del Fuego, sin abonar los derechos de importación, y luego se pretendiese reasignar la unidad al T.C.N., ello no podría hacerse porque no existe un mecanismo fiscal que permita abonar los derechos de importación por una unidad exenta de los mismos.

379. Por lo antes dicho, remarcaron que VOLKSWAGEN no se apropió de los derechos de importación, pues los aranceles para las unidades EXTRA-MERCOSUR, fueron debidamente abonados.

380. Sin embargo, más adelante, sostuvieron que son facturados a los concesionarios en impuestos, conforme surge de la documental adjunta en el expediente y de la



Handwritten signature and initials at the bottom of the page.



MARTIN R. ATAFÉ
Secretaría Lejada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Consumencia



271

ES COPIA
ALBA CARRERAS GASTRELL
Dirección de Denuncias

documentación contable que puso a disposición de la CNDC, por lo que negaron que haya habido facturación errónea por parte de VOLKSWAGEN y, también, que se haya generado una ganancia extraordinaria o apropiación de los beneficios económicos que debieron trasladarse a los consumidores por las ventas efectuadas en el A.A.E.

381. Luego retomó la fundamentación entorno al tema de exportación a precios diferentes. En ese sentido, dijeron que para comprender esta cuestión es necesario recurrir a la "ley del precio único" (en adelante, "LPU"), a la cual definieron como una proposición que establece que en los mercados competitivos, en los que no se consideran los costos de transporte, ni existen barreras oficiales al comercio, tales como los aranceles o regímenes especiales, los productos idénticos vendidos en diferentes países deben tener el mismo precio cuando éste venga expresado en términos de una misma moneda.

382. Además, sostuvieron que la LPU implica que el precio en moneda local de un bien i en un momento t debe ser igual al precio en moneda extranjera de dicho bien i en el momento t , multiplicado por el tipo de cambio, definido éste como el precio doméstico de la moneda extranjera al momento t . Al efecto, ejemplificaron la cuestión diciendo que si el tipo de cambio del peso en relación al real es de 2,5 reales por peso, un automóvil cuyo precio de venta es de 250.000 pesos en Argentina, debería tener un precio de venta de 100.000 reales en Brasil.

383. En relación a esto, manifestaron que si el comercio es libre, y no tiene costos, los bienes idénticos, independientemente del lugar, deberían ser vendidos a un mismo precio, pero en contra de los supuestos en los que se basa la LPU, dijeron que los costos de transporte y las restricciones al comercio existen en realidad y que son barreras comerciales suficientemente importantes como para evitar que algunos bienes y servicios sean intercambiados entre diferentes países. Para así graficarlo arrojó a colación el análisis de la valoración empírica de la LPU respecto al precio Big Mac.

PROY-S01
13141



República de Argentina y Aduanas Pobladas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTIN R. TALIFE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

COPIA
ALAS COMISIONES DEPARTAMENTALES
División de Defensa

384. Refiriéndose a la reimportación, dijeron desconocer a qué tipo de conductas y empresas se refiere la CNDC. Aclararon que jamás un cliente planteó a VOLKSWAGEN la posibilidad de exportar a un país limítrofe para volver a importar al A.A.E., lo cual resultaría una ingeniería costosa y compleja.

385. Con respecto a las barreras a la importación directa, reconoce la existencia de diversos requisitos que deben cumplirse para la importación, remarcando que los mismos nada tienen que ver con VOLKSWAGEN, lo cual extendió al caso de las L.C.M.

386. Por otro lado, mencionaron que la obligación de brindar garantía legal y la de provisión de repuestos se cumple y que, en aquellos casos en que se trate de unidades vendidas con destino final en Argentina, VOLKSWAGEN brinda una garantía de entre tres y dos años, según el caso.

387. Asimismo, sostuvieron que para la provisión de recursos, los mismos deben ser coordinados con VOLKSWAGEN y, en el caso que se requiera repuesto de unidades no comercializadas en el país, se solicitan al país de fabricación o comercialización de la unidad u otro que los posea.

388. En cuanto al poder de mercado, señalaron que si no existe influencia sobre los precios de los competidores y sólo existe incidencia sobre sus propios precios, no puede hablarse de posición dominante en el mercado en cuestión. Al respecto, agregaron que de la cantidad total de vehículos y utilitarios livianos patentados en el A.A.E. en los últimos años, VOLKSWAGEN ha tenido un porcentaje de penetración del 17% promedio, de lo cual se desprende que la incidencia de las ventas de la empresa es minoritaria en el mercado relevante analizado, y que ello se explica, entre otras cosas, por la altísima competencia imperante en dicho mercado.

389. Seguidamente enumeraron los requisitos a cumplir para comercializar la marca VOLKSWAGEN, diciendo que los mismos son uniformes para todos los postulantes, afirmando que no existe ningún tipo de barrera en los mercados

PROY-S01
13141



MARTIN R. JACPE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

República de Uruguay y Naciones Unidas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

271



ELABORACIÓN CONTABLE
Dirección de Comercio

relevantes investigados en Tierra del Fuego, ni en ninguna parte del país, respecto a VOLKSWAGEN.

- 390. Continuaron avocándose a la práctica concertada y, en tal sentido, sostuvieron que resulta poco racional que VOLKSWAGEN y sus competidores se hayan puesto de acuerdo para mantener operatorias comerciales y fiscales distintas para llegar a un resultado similar, como el vender a un mismo precio en el T.C.N. y en el A.A.E.
- 391. Consideraron equivocado sostener que los niveles de precios se pudiesen sostener sin la aquiescencia de un número de competidores que colectivamente tengan poder de mercado suficiente para garantizar la política ya que no se trata de bienes homogéneos, pues cada empresa comercializa un producto y un servicio postventa diferente. También estimaron que existen otras explicaciones alternativas al hecho de que ninguna de las empresas hubiese deseado aprovechar los beneficios impositivos de la Ley N.º 19.640 para ganar mercado mediante una reducción de precios.
- 392. Dijeron que la explicación, respecto las unidades EXTRA-MERCOSUR, está dada en el favorecimiento del stock disponible para todos los habitantes de Tierra del Fuego, para lo cual, aun siendo un mercado tan pequeño, se les permite acceder, sin discriminación alguna, al stock general del país.
- 393. Luego se refirieron al traslado de las exenciones, en algunos vehículos de alta gama, los cuales con un mejor precio de venta no disciplinan ni compiten con los productos de gama baja y media. Dijeron que la argumentación de la CNDC es contradictoria pues si realmente una unidad de alta gama disciplinara el mercado, el haber aplicado las exenciones correspondientes, por tratarse de unidades EXTRA-MERCOSUR, se debió haber inclinado todo el mercado hacia tales unidades.
- 394. En relación a que las empresas que nacionalizan sus vehículos EXTRA-MERCOSUR en el T.C.N. no declinaran su participación en el mercado o desapareceran de éste, volvieron a decir que se trata de una política de ventas

PROY-501
13141



MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

cuyo único beneficio está dado por la posibilidad de brindar un centro logístico y de operaciones único para todo el país.

395. Posteriormente realizaron algunas consideraciones respecto al paralelismo consciente y sostuvieron que la CNDC debió haber buscado indicios adicionales que permitieran arribar inequívocamente a tal conclusión como: i) la existencia de un motivo racional que incentive un comportamiento colectivo; ii) fenómenos de mercado que sólo pueden ser explicados como producto de una concertación; iii) Evidencia de reuniones entre empresas y otras formas de comunicación directa; iv) uso de prácticas que facilitan acuerdos colusorios (ej. compartir cierta información con una cámara o gremio); v) la estructura de costos y los márgenes de ganancia de las empresas investigadas.

396. Sostuvieron la inexistencia de un comportamiento acordado señalando que la existencia de precios de venta uniformes a sus concesionarios impide sostener lo contrario. Al respecto, dijeron que las políticas de atención de garantía y provisión de repuestos para la post venta de vehículos comercializados por las redes de concesionarios, los requisitos para el nombramiento de un concesionario y las demás circunstancias esenciales para el funcionamiento del mercado automotor no pueden considerarse barreras de entrada, pues son cuestiones comerciales y regulatorias que hacen a la subsistencia de una red de comercialización de unidades y atención de post venta eficiente y sustentable.

397. En este sentido, manifestaron que no puede obligarse a VOLKSWAGEN a poseer repuestos para todos los productos que la empresa vende en el mundo, ya que las gamas de productos disponibles en la Argentina es apenas una mínima porción de la variedad de productos que se vende en otros mercados.

398. Finalmente, entendieron que la LCM tampoco puede considerarse como una barrera a la entrada, ya que forma parte de regulaciones que buscan preservar la seguridad del parque automotor que ingresa al país.

PROY-S01
13141



MARTIN L. ATALFE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



PEUGEOT-CITROËN.

- 399. Con fecha 14 de julio de 2014, el apoderado de la firma PEUGEOT-CITROËN presentó el descargo en los términos del artículo 32 de la Ley N.º 25.156.
- 400. Alegó que la CNDC comete un grave error de interpretación al considerar que la Ley N.º 19.640 obliga a vender los automóviles provenientes del MERCOSUR y MÉXICO a un precio más bajo en el A.A.E. que en el resto del país, más del diferencial del I.V.A.
- 401. Manifestó que surge de los listados periciales presentados en el expediente que los precios de los vehículos se consignan sin I.V.A. y que en el caso de PEUGEOT-CITROËN todos los precios son los mismos para el A.A.E. y el T.C.N. y que la única diferencia es el I.V.A.
- 402. En relación a los vehículos importados desde el MERCOSUR al T.C.N., señaló que en ese caso sólo se pagará I.V.A. (el cual es descontado del débito fiscal adeudado al Fisco por ventas en el mercado local que no es costo) y percepciones de I.V.A. y Ganancias recaudadas por la Aduana (los cuales no constituyen costos, sino crédito fiscal), que no corresponde el pago de ningún derecho de importación y que si ese vehículo se exportara al A.A.E. deberían pagarse los Ingresos Brutos.
- 403. Indicó que en el caso de vehículos del MERCOSUR con destino al A.A.E. no corresponderá el pago de derechos de importación, ni I.V.A. ni percepciones aduaneras. Afirmó que PEUGEOT-CITROËN siempre mantuvo la diferencia del 21% en concepto de I.V.A. entre los vehículos nacionalizados en el T.C.N. y luego enviados al A.A.E. como si fueran nacionalizados en el A.A.E.
- 404. Remarcó que la CNDC no tiene pruebas concretas ni ningún tipo de informe económico que acredite que PEUGEOT-CITROËN haya cometido alguna infracción a la Ley N.º 25.156.
- 405. Aclaró que la CNDC no cumplió con los "Lineamientos para el control de las concentraciones económicas" establecidos en el Anexo I de la Resolución N.º

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa Económica

MARTÍN R. ATACHE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa Económica

11273
271
POLICIA
1122

ESLOPIA
ALAN SANTIBÁÑEZ SANTIBÁÑEZ
Especialista en Despacho

164/2001 ya que si bien fueron establecidos para las concentraciones económicas se trata de una guía para el correcto funcionamiento de los mercados, por lo que no debería desconocerlos, y que la Resolución de imputación nada dice respecto del mercado relevante a pesar de haberlo segmentado de la manera más estricta posible en el Dictamen CNDC N.º 700/2009.

- 406. Añadió que en el caso de los vehículos EXTRA-MERCOSUR, que son de alta gama, estarían en mercados relevantes de productos distintos.
- 407. Enfatizó que el precio del vehículo incide más en los vehículos de gama inferior que en los vehículos de gama superior ya que en estos últimos los consumidores valoran otros atributos.
- 408. Señaló que las ventas de PEUGEOT-CITROËN de vehículos EXTRA-MERCOSUR tienen una exígua participación en el A.A.E. y que no podrían haber impactado con respecto al precio de los vehículos del MERCOSUR, a pesar de que hubiesen sido más baratos y que, por lo tanto no podría haber habido disciplina alguna, a contraposición de lo detallado en la Resolución de imputación.
- 409. Respecto a los vehículos EXTRA-MERCOSUR de la marca PEUGEOT, sostuvo que dicha firma nacionalizaba, hasta el año 2007, todas sus unidades en el T.C.N. para luego exportarlas al A.A.E. mediante factura "E", y que ello es legal ya que ninguna norma lo prohíbe y que durante todo ese período realizó un estricto cumplimiento de sus obligaciones fiscales.
- 410. Señaló que el hecho de nacionalizar los vehículos en el T.C.N. no ocasionó perjuicios a los habitantes ya que siempre se vieron beneficiados con precios más bajos, porque se le hacían importantes descuentos que reflejaban las exenciones establecidas en la Ley N.º 19.640. Indicó que a partir del año 2007 PEUGEOT generó en el A.A.E. un punto fiscal ante la AFIP y comenzó a nacionalizar allí a sus vehículos.

PROY-G01
13141

[Handwritten signature]
a



MARTÍN H. ATTALIFE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

[Handwritten signature]
COPIA
DIRECCIÓN DE LEGISLACIÓN
DIRECCIÓN DE LEGISLACIÓN



271

- 411. Agregó que la CNDC está utilizando como parámetro precios de venta a concesionario en el A.A.E. cuando en realidad debería estar comparando el precio de venta CIF de la terminal de venta en la terminal extranjera a PEUGEOT que es sobre el cual se aplica la exención correspondiente a los derechos de importación.
- 412. Afirmó que el cálculo correcto para determinar si se han aplicado las exenciones es tomando el precio CIF de la terminal extranjera de PEUGEOT y que nunca se puede partir del precio de venta a concesionarios, tal como lo hizo la CNDC.
- 413. Señaló costos adicionales con respecto a la operatoria en el A.A.E. propiamente dicho, como ser: costo de organización allí instalada, el transporte, mayor control, viajes con mayor asiduidad, costos financieros derivados de unidades inmovilizadas a ser enviadas al A.A.E., mayor costo de depósito de las unidades en espera que se complete la batea de unidades para ser enviadas al A.A.E. y la contratación de despachantes de aduana.
- 414. Respecto a la marca CITROËN refirió que por logísticas la situación es diferente a PEUGEOT. En ese sentido, indicó que hasta el mes de diciembre de 2012, nacionalizaba en el T.C.N. todos los vehículos EXTRA-MERCOSUR abonando todos los tributos correspondientes y que la firma tomó esa decisión porque al momento de hacer el pedido, lo que se hacía con mucha anticipación a la terminal, no sabía cuántas unidades se tenían que enviar al A.A.E. y que el sistema implementado es el más eficiente para poder mantener el suministro a todos los ciudadanos en la Argentina.
- 415. Enfatizó que al cumplir con todas las obligaciones fiscales, al pagarle al Estado todos los tributos correspondientes, la firma no tuvo ningún tipo de ganancia ilegítima o apropiación del excedente del consumidor. Añadió que el Estado Nacional jamás objetó dichos pagos y que resulta contradictorio que a través de la Comisión Nacional considere que son anticompetitivas.
- 416. Negó que CITROËN tenga posición dominante en el A.A.E., conforme lo demuestran las ventas entre el período 2002-2010.

PROY-S01
13141

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATANFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
ALABORATORIOS SANTIAGO
Deposición de Despacho

Explicó que la diferencia en los precios entre los automotores vendidos en el A.A.E. y los países limítrofes obedece al universo de ventas con respecto a cada territorio, dado que los volúmenes de venta a Brasil y Chile difieren sustancialmente de las unidades comercializadas en el A.A.E. y que, asimismo, la CNDC ha comparado los precios de vehículos de distintos modelos, con equipamientos diferentes que no pueden ser objeto de comparación.

418. Manifestó que el régimen de las LCM fue creado por el Estado Nacional que lo ha establecido para todo el país, que se trata de un mecanismo legal y que en definitiva no se trata de una barrera de entrada, porque su otorgamiento es sencillo y que, tampoco la CNDC ha demostrado que PEUGEOT-CITROËN haya negado la autorización correspondiente al titular original.

419. Citó el antecedente del Dictamen CNDC N.º 700/2009 en el cual se analizó el mercado geográfico relevante vinculado a la comercialización de automóviles en Argentina e indicó que allí se concluyó en que era de carácter nacional y que en ese análisis nada dijo sobre la distinción que habría entre el mercado referido al T.C.N. y al A.A.E., sino que lo consideró como un único mercado.

420. Argumentó que las ventas en el A.A.E. han representado en promedio el 0,9% del total de PEUGEOT-CITROËN con respecto al total de Argentina.

421. Sostuvo que en ningún momento la CNDC delimita claramente cuáles deberían ser las diferencias entre el T.C.N. y el A.A.E.

422. Señaló que la CNDC no aportó ningún elemento que le permita determinar la existencia de un factor adicional al paralelismo consciente para considerar que las empresas imputadas se hayan cartelizado. Aclaró que el único elemento probatorio enarbolado por la CNDC es una pericia que no fue objeto de revisión o análisis por parte de las imputadas y, según afirmó, tiene serias deficiencias en términos de las comparaciones realizadas.

423. Especificó que PEUGEOT-CITROËN no cuenta con información confidencial de los precios de venta del resto de las terminales automotrices a sus concesionarios

PROY-001
13141



MARTÍN R. ATAPPE
Secretaría Lejada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

11276
271
FOLIO 11425

ES COPIA
AL SEÑORITAS SHTARELLI
Dirección de Despacho

y negó que haya tenido un supuesto beneficio de la conducta que la CNDC le ordilga.

424. Además, argumentó que no tiene posición dominante en el mercado, sea en forma individual o conjunta, y que las ventas al A.A.E. han implicado un promedio del 0,9 % con respecto a las realizadas en todo el país.

425. Finalmente, concluyó en que los clientes del A.A.E. se han visto beneficiados en forma continúa de las exenciones fiscales correspondientes y que resulta clara que no ha existido ningún tipo de perjuicio al interés económico general.

V. ALEGATOS.

426. Con fecha 10 de octubre de 2014 esta CNDC dio por concluido el periodo de instrucción y puso los autos para alegar, en los términos del art. 34 de la Ley N.º 25.156, lo cual fue notificado debidamente a las imputadas. A continuación se reseñan los alegatos.

GMA.

427. Con fecha 21 de octubre de 2014, se presentó la apoderada de GMA a los fines de alegar respecto del mérito de la prueba producida en el marco de las presentes actuaciones, de conformidad con lo dispuesto por el art. 34 de la Ley N.º 25.156.

428. En primer lugar efectuó una síntesis de las conductas imputadas a GMA por esta CNDC por medio de la Resolución N.º 42/14, contra la cual planteó recurso de nulidad.

429. Agregó que subsidiariamente contestó el descargo conforme al art. 32 de la ley 25.156 y ofreció la correspondiente prueba.

430. En tal sentido señaló que pese a la limitada prueba que esta CNDC le permitió producir a GMA, de la misma se desprende que GMA no infringe en absoluto las

PROY-891
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN H. ATAEFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

COPIA
ALAN COCHINOLO CASTRILLEJO
Dirección de Despacho

disposiciones de la Ley N.º 25.156, como así también ha demostrado el actuar autónomo de GMA y la inexistencia de paralelismo tácito alguno con otros actores del mercado.

- 431. Seguidamente expuso de manera sintética el contenido del informe practicado por el especialista en comercio exterior como también del informe pericial contable practicado por la contadora Maria Elena Chiappe.
- 432. Prosiguió de igual manera respecto a las pruebas informativas producidas: Informe de ACEBEB.COM, ACARA. Como también respecto de los dichos de los testigos propuestos por GMA y la prueba pericial contable practicada por la CNDC.
- 433. Luego continuó su presentación efectuando un análisis dinámico a los fines de evaluar en conjunto la prueba producida y los hechos alegados por GMA.
- 434. A los efectos de probar la inexistencia de acuerdo expreso o tácito con competidores y del perjuicio al interés económico general, expresó que cada uno de los testigos propuestos por GMA explicó la forma de operar de GMA y la política de precios que aplica de manera independiente para la comercialización de sus vehículos, según sus necesidades operativas y de rentabilidad.
- 435. Puntualmente citó los dichos del Sr. José Pedro Miriani en relación a la forma de operar de GMA y respecto a la política de precios, citó lo expresado por la testigo Angelina María Tuella, quien dijo que dicha política es la misma para todo el territorio nacional.
- 436. Señaló que, de acuerdo a los informes provistos por ABECEB y ACARA, GMA no tiene posición dominante ni en el mercado de Tierra del Fuego ni en el T.C.N.
- 437. Indicó que de ambos informes surge que Tierra del Fuego resulta ser un mercado muy atomizado y competitivo en el cual otras terminales han evidenciado un crecimiento gradual y constante en dicho mercado.
- 438. En cuanto a la teoría de cartelización o paralelismo consciente expresó que la CNDC no ha podido probar que GMA tenga acuerdo expreso o tácito con sus

PROY-801
13141



MARTIN MATAEPE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

11278

271



competidores, ni tampoco ha podido demostrar poder de mercado alguno por parte de GMA en el mercado relevante de Tierra del Fuego.

- 439. Señaló que, según surge del informe especial pericial, en Tierra del Fuego GMA no obtuvo beneficio alguno como consecuencia de un acto anticompetitivo, ya que sólo pagó los impuestos correspondientes a los vehículos importados y, posteriormente, hizo las ventas que su concesionario le requirió.
- 440. Seguidamente, remarcó que de los informes de ACEBEB y ACARA surge que GMA tiene una participación promedio del 1,1% en Tierra del Fuego, para el período de los 8 años investigados. Además resultó que de dichos informes surge que Tierra del Fuego resulta ser un mercado reducido y altamente competitivo.
- 441. A continuación manifestó que mediante la prueba pericial contable llevada a cabo por esta CNDC, ratificada por la testimonial de la Sra. Mónica Hernández y por la prueba pericial contable aportada por GMA, se desprende que las ventas realizadas a Tierra del Fuego no conllevan el cobro de impuestos nacionales, siendo esto último contrastable mediante las facturas emitidas al concesionario de GMA en Tierra del Fuego y las facturas emitidas a los concesionarios del resto del país.
- 442. Por otra parte, distinguió la pericia practicada por el Lic. Marcelo Celani para la firma RENAULT, en cuanto a la inexistencia de un daño al interés económico general. Asimismo indicó que de las pruebas informativas aportadas por GMA, se desprende que la venta de automóviles creció gradualmente durante el período investigado, lo que confirma que los consumidores no han dejado de consumir unidades, lo que implica que no disminuyó el bienestar social.
- 443. Asimismo indicó que del informe elaborado por el especialista en comercio exterior, lo explicado por la perito contadora en su informe pericial y de los dichos de los testigos José Pedro Miriani y Mónica Hernández, surge que no existe mecanismo de reembolso de los importes abonados por GMA en concepto de derechos de importación.

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN A. ATAFÉ
Secretaría Lelada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



27

ALAS EMPRESAS LIMITADAS
División de Gestión

444. En tal sentido, resultó lo explicado por el testigo Sr. José Pedro Miriani, cuyos dichos explicitaron lo complejo que es segmentar en la aduana los autos que deberían ser destinados a Tierra del Fuego de manera directa. Así también GMA resaltó el testimonio de la Sra. Angelina Tuells, quién informó que GMA nacionaliza todos los vehículos importados y luego "en función de la demanda" destina autos a Tierra del Fuego.
445. Con respecto a la supuesta práctica anticompetitiva en materia de discriminación de precios de autos exportados a terceros países, manifestó que de los dichos de la testigo Angelina Tuells se desprende que los automóviles que se exportan a terceros países tienen costos diferentes ya que se trata de vehículos diferentes. Así expresó que lo aclaró en su descargo con una explicación comparativa respecto a las características distintivas de cada modelo.
446. Destacó lo mencionado por el Lic. Marcelo Celani, quien concluye que una diferencia de precios para el mercado externo representa una estrategia pro-competitiva de una empresa que no tiene posición dominante y que la misma ha sido aceptada por esta CNDC en numerosas oportunidades.
447. Por otro lado, señaló que de la prueba informativa, documental y de las pericias contables surge que GMA no ha ejercido manipulación alguna de los precios de sus vehículos ni ha efectuado restricciones a la oferta de sus productos durante todo el periodo investigado, y que ha comercializado sus productos pagando los impuestos correspondientes exigidos por la ley.
448. A los efectos de justificar la diferenciación de precios citó jurisprudencia de esta CNDC y además citó parte del informe elaborado por el técnico consultor en autos.
449. Por último, concluyó su presentación efectuando una serie de conclusiones, a partir de la prueba producida, a las cuales arribó GMA : a) el valor de venta final de los vehículos que GMA factura a su concesionario en Tierra del Fuego (A.A.F.) es inferior al monto final que factura GMA por igual modelo de vehículo en sus ventas al resto del T.C.N., dado que en el primer caso no se incluye IVA ni

PROY-S01
13141



Secretaría de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN E. ATARFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11-280

271



MON DOMINGOS SANTIAGUELLI
Director de Delimitación

otros impuestos aplicables; b) Que por lo dicho anteriormente, se desprende que no existe una apropiación de beneficios fiscales por parte de GMA que pueda incidir en el precio final que GMA cobra a concesionario en el A.A.E.; c) GMA no ha llevado a cabo una discriminación de precios contraria a la Ley N.º 25.156, ya que los vehículos exportados a Chile y a Brasil no son iguales a los que se comercializan en el T.C.N. y el A.A.E.; d) GMA no posee posición dominante en el mercado relevante; e) la CNDC no ha probado la existencia de acuerdo alguno, ni daño potencial al interés económico general; y f) GMA ha probado de manera contundente todas las manifestaciones de su descargo, sin perjuicio de que la CNDC le ha privado producir prueba que fuera ofrecida por GMA, circunstancia que se encuentra discutiendo mediante las vías recursivas.

HONDA.

- 450. El día 21 de octubre de 2014, el representante de HONDA presentó los alegatos de su parte, de conformidad con lo previsto en el art. 34 de la Ley N.º 25.156.
- 451. HONDA manifestó que, de acuerdo a la documentación obrante en estas actuaciones, quedó demostrado que no participó en ningún acuerdo de precios, porque ofreció sus vehículos a precios notoriamente más bajos en el A.A.E., en comparación con los que se ofrecieron en el T.C.N.
- 452. En primer término, se avocó al informe pericial contable, puntos 1), 4), 6) y 7), remarcando que los precios de venta a los concesionarios del A.A.E. son considerablemente menores a los precios de venta de los concesionarios ubicados en el resto del país.
- 453. Al efecto, también transcribió las tablas incluidas en el informe respecto al período analizado, desde octubre de 2004 hasta diciembre de 2010, respecto a su parte, aclarando que las diferencias de precios de las unidades seleccionadas por HONDA arrojaban una diferencia de precios que oscilaba entre un 21% hasta un 78% más bajos para los concesionarios del A.A.E.

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN H. ATARPE
Secretaría Leída
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11251

271



ALICIA GARCÍA GATTI
Dirección de Despechos

- 454. En este sentido, dijo que efectivamente se verificaron los traslados de las exenciones previstas en la Ley N.º 19.640, a pesar de no existir una obligación legal de hacerlo.
- 455. En cuanto a las audiencias testimoniales, dijo que los testimonios del Sr. Gabriel Messina, gerente general del área de división administrativa de negocios de HONDA y del Sr. Gustavo Eduardo Barbeito, gerente del área logística de HONDA, descartan un acuerdo de precios porque HONDA ofrece un precio más bajo al concesionario y consumidores del A.A.E. en relación al precio que se ofrece en el T.C.N.
- 456. En lo que respecta a la estructura del mercado automotor en el A.A.E., dijo que el mismo excluye toda posibilidad de llegar a un acuerdo de precios, por lo atomizado que se encuentra, porque no se investigó a todos los participantes del mismo y porque se excluyó a cuatro empresas del acuerdo de precios que se investiga.
- 457. Así, trajo a colación el punto 2) de su informe pericial, sobre el cual remarcó la participación de mercado de HONDA en el A.A.E., en contraste con la detentada en el T.C.N.
- 458. Seguidamente, sostuvo que el contexto en el que se desenvuelve HONDA, esto es, un mercado relevante donde cuatro empresas participantes fueron absueltas, junto con el ingreso de nuevos participantes, acreditado en el propio auto de imputación, y que HONDA ofrezca precios a su concesionario del A.A.E. incluso más bajos que lo que la CNDC considera que configura el traslado de los beneficios impositivos de la Ley N.º 19.640, acreditado mediante la prueba pericial contable, demuestra que la firma se desenvuelve en un mercado altamente competitivo. Descarta, así también, una posición dominante de HONDA, por el detalle de las ventas realizadas tanto en el A.A.E. como en el T.C.N.
- 459. Finalmente, manifestó que de ninguna manera HONDA afecta al interés económico general, toda vez que los precios a los que ofrece sus vehículos en el A.A.E., según el informe pericial contable, redundan en un beneficio para los

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Comisión de Valores
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN H. ATACHE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ALFONSO SANTARELLI
Oficial de Despacho

consumidores y la comunidad en general de esa zona, que se ve favorecida en el acceso más económico y conveniente a esos productos.

MBA.

- 460. Con fecha 21 de Octubre de 2014, se presentó el apoderado de MBA a los fines de alegar respecto del mérito de la prueba producida en el marco de las presentes actuaciones.
- 461. En primer lugar realizó una breve reseña de las conductas que le fueron imputadas a MBA, y de las empresas que fueron excluidas de la presente investigación.
- 462. Además realizó una remisión a lo contestado oportunamente por MBA en el traslado del art. 32 de la ley N.º 25.156 y resaltó la prueba ofrecida por MBA, la cual fue concedida por la CNDC mediante Resolución N.º49/14.
- 463. Respecto de la prueba pericial contable, ofrecida por MBA, señaló que el informe pericial contable, presentado en fecha 04 de septiembre de 2014, refleja que MBA trasladó en todos los casos de manera íntegra las exenciones impositivas previstas en la Ley N.º 19.640 a los vehículos comercializados en el A.A.E.
- 464. En tal sentido indicó que el precio de los vehículos que surge de cada una de las facturas al concesionario Bonetto no incluye el costo de los derechos de importación, ni el I.V.A.; ni los impuestos internos a los vehículos Automotores y Motores y Vehículos Gasoleros.
- 465. Seguidamente aclaró que el informe pericial también demostró que las ventas realizadas por MBA a concesionarios localizados en el T.C.N., incluyen el arancel de importación, el I.V.A., y/o los impuestos internos a los vehículos Automotores y Motores y Vehículos Gasoleros.
- 466. Asimismo, señaló que de la revisión de las columnas "Punto vi Pericia" del Informe Pericial, surge que el rango de los diferenciales entre los precios de los vehículos vendidos por MBA en el A.A.E. y en el T.C.N. osciló para los casos en

PROY-801
13141

[Handwritten signature]
M. VICENTINENAS CHIRIBELLI
Dirección de Despacho



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATOLFE
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



los cuales se registraron efectivamente operaciones en el A.A.E entre el 48.5% y el 67.3%.

- 467. Indicó que de lo expuesto surge que MBA trasladó a sus precios finales la totalidad de las exenciones impositivas vigentes a todas las operaciones de vehículos en el A.A.E., no habiendo conducta reprochable alguna por parte de MBA.
- 468. Además manifestó que en la Resolución de la CNDC se excluyó de la investigación a las siguientes empresas: VOLKSWAGEN (respecto de la marca AUDI), HYUNDAI, ALFACAR y KIA.
- 469. Al respecto sostuvo que la marca AUDI, quien resulta ser su único competidor incluido en la investigación, fue excluida de la misma ya que los diferenciales entre los precios de los vehículos vendidos en el A.A.E y en el T.C.N, osciló entre el 30% y el 40%.
- 470. En la misma línea agregó que BMW, quien fuere el restante competidor de MBA, no fue objeto de la presente investigación. Por ello, mal podría la CNDC asegurar que MBA participó de un acuerdo colusorio, cuando de sus únicos dos competidores, uno de ellos no fue investigado (BMW) y el restante fue excluido.
- 471. Asimismo, señaló que el informe pericial de MBA demostró que los diferenciales entre los precios de los vehículos vendidos en el A.A.E. y en el T.C.N. no solo fueron superiores a los porcentuales de la marca Audi, sino que también respecto de los porcentuales de Hyundai Motor Argentina S.A. y Kia Argentina S.A.
- 472. Por último, concluyó su presentación remarcando la falta de prueba por parte de esta CNDC respecto a las imputaciones genéricas (acuerdo de precios; "paralelismo conciente"; que el mercado relevante del producto estaría compuesto por vehículos 0km; ni que las imputadas colectivamente cuenten con una posición de dominio en el A.A.E)

PROY-301
13141

[Large handwritten signature]

11.07.14



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN M. ATACRE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



AL SEÑOR JESÚS SANTARELLI
Comisionado de Defensa

RENAULT.

- 473. El 21 de octubre de 2014, los representantes de RENAULT presentaron alegato de la firma, de conformidad con lo previsto en el art. 34 de la Ley N.º 25.156.
- 474. En primer lugar, apuntaron hacia la inexistencia de un acuerdo ilegítimo, repudiando toda lógica respecto a que RENAULT pudiera efectuar un acuerdo colusivo para perjudicarse. En efecto, dijeron que desde el 2002 hasta el 2010, la empresa fue perdiendo paulatinamente participación en el mercado del A.A.E.: del 2,2% decreció hasta el 1%, incluso hasta el 0,8% en 2009.
- 475. Seguidamente, sostuvieron que, de acuerdo al informe de la Dirección de Comercio de Ushuaia, fs. 645/655, tomando el segmento de automóviles chicos, solo en los vehículos nacionales e intra-zona, el consumidor final pudo optar entre diferentes modelos, con una gran dispersión de precios.
- 476. Que aludiendo a la ausencia de una posición dominante, se remitieron a su presentación del 20 de septiembre de 2012, aclarando que, según estadísticas de ACARA, RENAULT estaba tercero en el ranking, con el 13,1% de participación de mercado en los vehículos naftenos, durante el 2010, y quinto, con el 9,7% de participación en los vehículos diesel, para el mismo año.
- 477. En esa línea, dijeron que, también con respecto a 2010, la firma tuvo una penetración en la provincia de Tierra del Fuego del 12,59%, ubicándose en el tercer puesto del ranking.
- 478. Apoyaron esta idea en lo que consideraron que probó la pericia contable del Lic. Marcelo Celani, agregado a fs. 10.454/10.476. Al respecto, hicieron alusión a que RENAULT, según ADEFA, tuvo durante el lapso 2002-2010 una participación del 12% del total producido en el país y del 13% de automóviles de categoría A. Considerando las ventas en el mercado interno de vehículos nacionales e importados, sostuvieron que RENAULT representó un 15% del total comercializado en el año 2010.

PROY-S01
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ACARA
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



Al. P. 1000
Comisión de Desembargo

479. Por ello, consideraron que RENAULT no podría considerarse una empresa con posición dominante, ni a nivel nacional ni en la provincia de Tierra del Fuego.

480. Así también, procedieron a descartar la afectación al interés económico general, diciendo que tal afectación no puede considerarse en abstracto, sino que debe representar un peligro real. Al efecto, dijeron que el mercado de comercialización de vehículos 0 km en el A.A.E. tiene y mantiene, desde el año 2002 y desde antes también, una estructura altamente competitiva. Prosiguieron diciendo que la prueba de lo antes dicho está dada en que, según ACARA, en el A.A.E. se posee casi tantos habitantes por vehículos como los que tiene la Ciudad de Buenos Aires, pero con un producto bruto por cápita bastante inferior.

481. De la prueba colectada durante el procedimiento, entendieron que se desprende una alta competencia en el mercado bajo análisis, sin ninguna preponderancia de una marca sobre otra. Así lo confirma, dijeron, la documentación aportada por ADEFA a fs. 9848/51, que demuestra una participación de cada uno de los actores.

482. En el mismo sentido, dijeron que el informe presentado por la Universidad del CEMA a fs. 9931/9954 da cuenta de la competencia apuntada, especialmente las tablas de fs. 9946 y 9947, y la conclusión del mismo, que señala que las variaciones del market share de los concesionarios de Tierra del Fuego presentan dispersiones considerables, que se materializan como índices de correlación totalmente erráticos, pueden verse como un indicio de ausencia de colusión.

483. A continuación, se avocaron a señalar que el precio de los vehículos EXTRA-MERCOSUR que RENAULT vende a su concesionario del A.A.E. contienen las exenciones impositivas vigentes.

484. Al respecto, sostuvieron que RENAULT se ajustó al parámetro del 25%, fijado por la CNDC para el rango tolerable de descuento. Remitiéndose a fs. 452 y 517 de las presentes actuaciones, señalaron que las ventas del RENAULT LAGUNA en el A.A.E., en comparación con las del mismo modelo en el T.C.N., reflejan dicha diferencia.

PRO-001
13141



MARTIN R. ATARPE
Secretaría Lujada
Comisión Nacional de
Fiscalización de la
Comercio Exterior

11-286

271



REYES MARTIN SANTIBARRI
Director de Desarrollo

Ministerio de Economía y Hacienda Pública
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Fomento de la Competencia

485. Seguidamente, tomando como ejemplo el caso del modelo LAGUNA RXT V0, remarcaron diferencias, entre el 22,53% y el 27,05%, en las ventas realizadas en el A.A.E., en contraste con las del T.C.N., para los periodos: de enero a junio de 2002 y diciembre - enero de 2003.

486. En cuanto a los vehículos NISSAN, dijeron que ocurre lo mismo. Así, establecieron que en el ANEXO III de la imputación, en su segunda parte, la tabla no refleja el cálculo del porcentual de las supuestas diferencias de precios entre el A.A.E. y el T.C.N. De haberse hecho la operación aritmética, en todos los meses de esos años, dijeron que se habría corroborado una diferencia de entre el 35% y 22,77%.

487. Para ilustrar esa situación, señalaron que en el ANEXO N.º 1 de las explicaciones brindadas por RENAULT hay un cotejo de precios donde se aprecian las diferencias.

488. Posteriormente, manifestaron que el precio final de los vehículos de origen MERCOSUR o MÉXICO que RENAULT comercializa en el A.A.E. contienen las exenciones impositivas vigentes.

489. Para sostener ello, dijeron que los peritos de la CNDC, a fs. 10.819, verificaron que el precio de un mismo bien difiere de un mercado al otro, en función del tratamiento impositivo aplicable a cada mercado, notando que las facturas al A.A.E. no contienen el 21% de I.V.A., mientras que las del T.C.N. sí.

490. En concordancia con esto, dijeron que está lo dicho por el Lic. Marcelo Celani, a fs. 10.454/10.476, quien señaló que los vehículos comercializados en el T.C.N. no se facturan con I.V.A. ni, en su caso, los derechos de importación, mientras que en los vehículos comercializados en el A.A.E., no se recargan tales tributos.

491. Además, remarcaron que, de acuerdo con la gran cantidad de facturas aportadas por RENAULT, se puede concluir que los únicos conceptos incluidos en las ventas al A.A.E. son los de precio básico o neto, el flete y, en los vehículos nacionales, la retención de ACARA y de la Comisión Coordinadora de

PROY-SD1
13141

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ALFONSO GARCÍA CASTELLUCCI
Director de Despacho

MARTÍN F. ATARPE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



Concesionarios RENAULT. Así también lo reflejan las facturas del concesionario del A.A.E. y la certificación contable que da cuenta que no se efectuaron compras de vehículos 0 km con I.V.A., agregaron.

- 492. Sobre este extremo, se remitieron a los ANEXOS N.º 1 y N.º 2, de las explicaciones formuladas por RENAULT e hicieron una comparación entre las ventas de vehículos en la provincia de San Juan y las hechas en el A.A.E.
- 493. Más adelante, se refirieron a los precios de las exportaciones a Brasil y Chile de los vehículos producidos por RENUALT en el país.
- 494. Al respecto, dijeron que a excepción del año 2010 la base de comparación no es posible para todo el período de la imputación porque no existieron automóviles de iguales características que se comercializaran en los cuatro mercados relevantes. En este sentido, trajo a colación las conclusiones del informe presentado por el Lic. Marcelo Celani, agregado a fs. 10.454/10.476.
- 495. Así, en cuanto al régimen de aduana factoria citó las declaraciones del Sr. José Marini, gerente de comercio exterior y aduanas de GMA, de fs. 10.054, y de la Sra. Angelina Tuella, supervisora de finanzas de GMA, de fs. 10.061.
- 496. Del mismo modo, para aclarar la cuestión de las diferencias de precios entre países, citó la declaración del Sr. Juan Pablo Grano, funcionario de TOYOTA, de fs. 10.073.

FIAT.

PROY-501
13141

- 497. El día 21 de octubre de 2014, se presentó la representante de FIAT y acompañó el alegato correspondiente, de conformidad con lo previsto por el art. 34 de la Ley N.º 25.156.
- 498. Fundamentalmente, se expidió sobre la prueba pericial, la cual, según entendió, demostró que FIAT vende al concesionario del A.A.E. al precio de lista de venta a los concesionarios sin cargar los impuestos, de conformidad con lo requerido por

[Handwritten signatures and scribbles]



MAKINA R. ATACPE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora

11-288
27
FOLIO 1139

la normativa vigente para vehículos 0 km de fabricación nacional o producidos en el MERCOSUR, en tanto que a los concesionarios del T.C.N. se lo hace más impuestos.

- 499. Para remarcar que en las ventas al concesionario del A.A.E. no existieron percepciones impositivas se refirió al punto IV) de la pericia en cuestión.
- 500. También, dijo que de la pericial contable surge que, al menos el setenta y cinco por ciento de los componentes de los autos son importados, por lo que el beneficio de reintegro sólo operaría sobre el veinticinco por ciento del contenido nacional. En este sentido, aludió a la respuesta del oficio librado a ADEFA, puntos i) y j).
- 501. De todas maneras, sostuvo, que FIAT ha demostrado que el régimen de exportación de unidades del A.A.E. que se utilizó no permite el pedido de reintegros. Al respecto, se refirió al punto XII) de la prueba pericial contable.
- 502. Asimismo, dijo que, mediante la pericial contable, FIAT demostró que no realizó exportaciones a Brasil a un precio sustancialmente menor al que vende los mismos modelos en el A.A.E.
- 503. En esta línea, manifestó que se ha demostrado que en referencia al año 2002 no existen modelos de vehículos realizados en ambos mercados sobre los cuales realizar la comparación; así como que durante el periodo 2003 a 2007, no se registraron operaciones de exportación dado que la planta permaneció cerrada y que las unidades exportadas a Brasil desde 2007 en adelante tienen diferentes configuraciones. En este sentido, se refirió a los puntos XV) y VII) de la pericia contable.
- 504. Finalmente, señaló que el archivo acompañado en soporte digital, en respuesta al punto VI) de la pericia contable, y los archivos del 26 de noviembre de 2013, dan cuenta de la importancia sobre el total de la fabricación que representan las exportaciones a Brasil en comparación con las del A.A.E. que son ínfimas. El mayor volumen que implica el mercado de Brasil, según dijo, justifican los mayores descuentos en las exportaciones.

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATACHE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

MARCELO TIVAS SANTIBÁÑEZ
Director de Despacho

TOYOTA.

- 505. Con fecha 21 de octubre de 2014, se presentó el apoderado de la firma TOYOTA a los fines de presentar el alegato en los términos del artículo 34 de la Ley N° 25.156.
- 506. En ese marco, señaló, en relación con los vehículos del MERCOSUR, que TOYOTA aplica los beneficios de la Ley N° 19.640 en las ventas de vehículos que realiza a CELENTANO (tanto en los de origen MERCOSUR como los de EXTRAZONA) y que ningún reproche puede serle formulado por el hecho de que los precios finales pagados por los consumidores en el A.A.E. puedan no exhibir en plenitud el diferencial respectivo.
- 507. Citó el informe del Lic. Leandro Arozamena, obrante a fs. 9414/9436, que decía que por diversos motivos es complejo establecer una relación a priori razonable entre los precios finales de venta en el A.A.E. y en el T.C.N.
- 508. Explicó que TOYOTA vende sus productos en el A.A.E. al mismo valor neto que el aplicado a los restantes concesionarios, es decir, sin discriminar precios según los mercados geográficos del país, pero sin aplicar los impuestos nacionales tal como lo establece dicha normativa y que ello quedó comprobado con las listas de precios adjuntas a fs. 1178.
- 509. Agregó que lo expuesto fue corroborado por el testigo Juan Pablo Grano y el testigo Alejandro de la Sovera, quienes, según explicó, afirmaron que TOYOTA traslada los beneficios resultantes de la Ley N° 19.640.

PROY-301
13141

510. En cuanto a los vehículos EXTRAZONA con destino al A.A.E., indicó que la adquisición por parte del concesionario se instrumenta mediante la cesión de facturas para que sea ésta quien realice la importación en forma originaria y directa al A.A.E., por lo tanto TOYOTA cede sus derechos y la importación la realiza directamente el concesionario, lo cual, sostuvo, fue confirmado por CELENTANO al contestar la Nota CNDC 803/2011 (fs.2545/2548)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. STAELPE
Secretaría General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
COMITÉ NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Acción de Daño

511. Argumentó que de los listados de precios para Santa Cruz y Tierra del Fuego agregados a fs. 1178, se evidencia que los beneficios son íntegramente aplicados por TOYOTA.

512. Señaló que la prueba pericial confirmó los diferenciales de precios en las ventas de vehículos EXTRAMERCOSUR al A.A.E. con el T.C.N. y que la comercialización de vehículos EXTRAMERCOSUR a CELENTANO está estructurada para permitir que sean íntegramente aprovechados los beneficios establecidos por la Ley N° 19.640.

513. Asimismo, manifestó que la experta contable informó que es el concesionario el responsable de nacionalizar y pagar los derechos, y que la importación la hace directamente el concesionario de Tierra del Fuego.

514. Respecto a las ganancias extraordinarias por la venta de los vehículos EXTRAZONA, agregó que la prueba producida ha demostrado la falsedad de otro de los pilares sobre los cuales la CNDC pretende fundar su imputación.

515. Entendió que de la prueba producida se desprende que los márgenes obtenidos por la comercialización de vehículos EXTRAMERCOSUR al A.A.E. fueron sustancialmente similares en términos de porcentaje y, nominalmente ínfimos (por oposición a lo señalado por la CNDC).

516. Señaló que el testigo Juan Pablo Grano explicó como TOYOTA formula sus precios de venta de vehículos EXTRAMERCOSUR en el A.A.E. y el T.C.N. partiendo de valores que no son homogéneos puesto que en el primer caso no se consideran los costos de importación, y agregó, que en el mismo sentido se expidió el testigo Alejandro de la Sovera.

PROY-501
13141

517. Además, indicó que de la prueba pericial, agregada a fs. 10477/10484, se concluye que el método aplicado por TOYOTA para la construcción del precio de venta a los concesionarios tanto del T.C.N. como del A.A.E., confirma la adición unitaria y homogénea de gastos de administración y comercialización.



MARTÍN R. ATACHE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
ALAN CORTI
Gustavo S. Desposito

271



- 518. Añadió que la estructura de costos que caracteriza la comercialización de los vehículos al mercado interno y al de exportación es sustancialmente diferente.
- 519. Agregó que los costos de vehículos de exportación varían en función a las especificaciones de configuración y equipamiento que puedan resultar en diferencias de precios significativas (a la suba o a la baja) respecto de los vehículos comercializados en el país.
- 520. Agregó que en el territorio nacional se consideran en sus costos prestaciones accesorias que son brindadas por TOYOTA a través de su red de concesionarios, como ser la garantía de sus productos que se extiende por 100.000 km o 3 años de la compra, especificando que la garantía y el servicio oficial TOYOTA no se aplica respecto de los vehículos exportados y por tanto no se carga el precio en los vehículos de exportación, todo lo cual, manifestó, fue comprobado con el testimonio del Sr. Juan Pablo Grano y la pericia realizada en autos.
- 521. Sostuvo que de la prueba producida resulta que en algunos casos los precios de exportación aplicados por TOYOTA fueron inferiores a los cobrados en Argentina, y reiteró que el precio de lista- sin impuestos-es igual en todo el país.
- 522. En cuanto a la posición de mercado que ostenta TOYOTA en Tierra del Fuego, precisó que con las contestaciones de los oficios de ACARA (fs. 9958/9961), ADEFA (fs. 9848/9853) y de ABECEB (fs. 10032/10046) se comprobó que para el período 2002-2010 y en promedio, TOYOTA no alcanzó el 6% de participación sobre el total de unidades patentadas en tal territorio.
- 523. Señaló que con la prueba producida se acreditó en forma cabal que el mercado de Tierra del Fuego es absolutamente marginal para las operaciones de TOYOTA en el país, ello se desprende de los Apéndices 2, 3 y 4 -Confidencial-, de la declaración del testigo Juan Pablo Grano y de la pericial contable (fs.10477/10484).
- 524. En relación con el acuerdo colusivo, sostuvo que con la prueba producida se demostró que no se dan los presupuestos necesarios para la existencia de dicho

PROY-S01
13141



MARTIN R. ATACFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora

ESCOPIA
BLANCA FLORES GASTRIBELLI
Dirección de Desacato 271



acuerdo ya que existen gran cantidad de marcas y modelos de automóvil participantes en un reducido mercado y ello determina que ninguna de ellas tenga una alta participación en forma individual ni conjuntamente.

- 525. Además, especificó que la atomización de la oferta de vehículos entre tantos participantes, con participaciones de mercado y prácticas comerciales distintas, se descarta la figura del acuerdo colusivo que pretende haber advertido la CNDC.
- 526. Especificó que las 9 empresas imputadas presentan situaciones competitivas entre sí y que cada una de ellas presenta conductas asimétricas, respecto de vehículos EXTRAZONA en el A.A.E. y que ello fue acreditado por la pericia contable a fs. 11047/ 10484.
- 527. Señaló que con dicha pericia se acreditó que no existe uniformidad entre las empresas investigadas en punto al establecimiento de niveles de reducción de precios y que ello responde a los diversos criterios que individualmente cada una determina según sus políticas de negocios y estructuras empresarias.
- 528. Asimismo, sostuvo que los porcentajes de reducción de precios aplicados por TOYOTA se encuentran dentro de los rangos homogéneos a los de otras automotrices que quedaron excluidas de la imputación.
- 529. Aclaró que con las declaraciones de los testigos Juan Pablo Grano y Alejandro de la Sovera se confirmó que TOYOTA compete en los diferentes segmentos en los que opera en el A.A.E. tanto con varias de las empresas imputadas como con las empresas no imputadas.
- 530. Afirmó que los hechos acreditados por los testigos permiten confirmar las premisas sobre las cuales el Lic. Leandro Arozamena, obrantes en apéndice V del escrito de decargo (fs. 9414/9436) concluye que un acuerdo colusivo en el mercado automotriz de Tierra del Fuego, en los términos considerados por la CNDC resulta inviable, además, expuso que no habría sido razonable que TOYOTA incurra en una práctica concertada sin unificar criterios de

PROY-S01
13141


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión de Defensa del Consumidor

MANUEL H. ATARPE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa del Consumidor

ES COPIA
ALM. GONZALEZ MARTINEZ
Dirección de Despacho

27



comercialización con sus supuestos competidores concertados y dejado fuera de la concertación a vigorosos competidores como KIA, HYUNDAI y MITSUBISHI.

- 531. Agregó que la simetría entre empresas es un requisito básico para la conformación de una práctica horizontal colusiva y que en el mercado involucrado esa condición no se cumple ya que los productos no son homogéneos, y para comprobarlo, refirió, basta con considerar la información suministrada por ADEFA (fs. 9848/9853), ACARA (fs. 9958/9961) ABECEB (fs.10032/10036) y EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR (fs. 10017) que ilustran la sobre la cantidad y variedad de marcas y modelos de vehículos comercializados en el A.A.E. durante el periodo investigado, y además, el testimonio del Sr. Juan Pablo Grano, según expresó, confirma lo expuesto (pregunta 29).
- 532. Señaló que la homogeneidad de productos es una característica fundamental para la implementación de una práctica horizontal colusoria, y que la ausencia de homogeneidad impide la concertación ya que no hay uniformidad de productos ni de precios que puedan ser impuestos a los consumidores.
- 533. Insistió en que TOYOTA no tuvo la misma conducta que sus co-imputados respecto de la aplicación de la Ley N° 19640, que tampoco aplicó el mismo diferencial de precios en el A.A.E. respecto del T.C.N. que los aplicados por sus competidores, que existieron vigorosos competidores de TOYOTA (HYUNDAI, KIA, MITSUBISHI y AUDI) que según el criterio de la CNDC no habrían participado en el acuerdo colusivo.
- 534. Indicó que resulta relevante puntualizar que conforme fuera acreditado por la pericia contable, los niveles de reducción de precios aplicados por TOYOTA fueron significativos y análogos a las empresas que no fueron imputadas.

PROY-001
13141



MARTÍN M. ATALFE
Secretaría General
Consejo Nacional de
Profesiones y Corporaciones



ES COPIA 271
ALBA CRISTINA SINFANELLI
DIRECCIÓN DE DESPACHO

PEUGEOT-CITROËN.

- 535. El día 22 de octubre de 2014, se presentaron los representantes de la firma PEUGEOT-CITROËN, y alegaron sobre el mérito de la prueba producida, de conformidad con lo establecido en el art. 34 de la Ley N.º 25.156.
- 536. En referencia a la situación de los automóviles con origen MERCOSUR, y a la similitud de precios, sin IVA, entre el T.C.N. y el A.A.E., trajeron a colación el informe pericial de fs. 8681/8700, y concluyeron que el mismo demuestra que PEUGEOT-CITROËN no cobró IVA a los consumidores en el A.A.E.
- 537. Reforzaron esta posición citando los dichos de los testigos: Carlos Ernesto Movio, a fs. 9855/9857, Miguel Ángel Ugidos, a fs. 9813/9815, y Gabriel Cordo Miranda, a fs. 9778/9780.
- 538. Así también, hicieron alusión al informe preparado por el estudio jurídico fiscal Mc Ewan, en donde dijeron que se detallaron las posibles combinaciones de venta de automóviles de origen MERCOSUR en el T.C.N. y en el A.A.E. En este sentido, describieron las importaciones de vehículos desde el MERCOSUR al T.C.N. y la importación de vehículos desde el MERCOSUR al A.A.E. directamente.
- 539. Con respecto a este tema, dijeron que la pericia de la CNDC y el informe de Mc Ewan demostraron que tanto si los vehículos se nacionalizan en el T.C.N. como los que se nacionalizan en A.A.E., mantuvieron por completo la diferencia generada por el IVA.
- 540. En lo que respecta a la situación de los automóviles de origen EXTRA-MERCOSUR, remarcaron la poca incidencia de las ventas de esos modelos en el A.A.E. En esta línea, citaron a los testigos Carlos Ernesto Movio, Miguel Ángel Ugidos y Gabriel Cordo Miranda, e hicieron alusión los puntos 6) y 7) del informe pericial.

PROY-801
13141

541. Por dichas pruebas dijeron que no puede atribuirse a PEUGEOT-CITROËN que las ventas de las unidades EXTRA-MERCOSUR tuviesen suficiente entidad



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ARAPE
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
MARIO ESTEBAN SANTARELLI
División de Seguimiento

271



como para implicar una presión competitiva sobre las unidades MERCOSUR. Según expresaron, aún si los EXTRA-MERCOSUR hubieran sido más baratos, no podrían haber impactado con respecto al precio de los MERCOSUR en virtud de la exigua participación de las ventas en el total de la compañía en el A.A.E.

542. También dijeron que da cuenta de ello los pocos patentamientos de las marcas PEUGEOT-CITROËN, los cuales fueron informados en el expediente.

543. Por otro lado, se refirieron a las desventajas operativas que implicaba la comercialización de vehículos en el A.A.E. y a la decisión de PEUGEOT de nacionalizar en el A.A.E., desde el 2007. Al respecto, señalaron lo establecido en los puntos 8) y 10) del informe pericial, y los dichos de los testigos antes mencionados. Estos últimos, también para remarcar que si se toma el parámetro CIF como base imponible para el pago de los derechos de importación, se pudo observar el traslado de las exenciones en el A.A.E.

544. De la misma manera aludieron al punto 10) del informe pericial y a los dichos de los testigos Gabriel Cordo Miranda y Carlos Ernesto Movio, para señalar que los beneficios a los consumidores del A.A.E. no se verificaron solo a partir del 2007, sino que antes también, por las bonificaciones especiales que se daban para compensar el arancel de importación en los modelos EXTRA-MERCOSUR.

545. Respecto a la operatoria de CITROËN, manifestaron que, de conformidad con lo expresado en el punto 9) del informe pericial, se han cumplido todas las obligaciones fiscales sin objeción alguna del estado nacional y que en comparación con PEUGEOT sus ventas fueron menores, de acuerdo al punto 6) del informe pericial, lo cual justificaba operatorias diferentes para la nacionalización.

546. Seguidamente, pusieron de manifiesto que, de acuerdo a la información de ACARA de fa. 99584967, las ventas de las compañías KIA, HYUNDAI y MITSUBISHI no aumentaron en forma significativa, lo cual no es compatible con una hipotética decisión de los consumidores de optar por empresas que no realicen apropiaciones ilegítimas.

PROY-S01
13141

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Finanzas
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATALIFE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
MAR CONJUNTA SARTANELLI
Dirección de Despacho

271



- 547. En cuanto a las diferencias de precios entre los automóviles vendidos en el A.A.E. y los países limítrofes, sostuvieron que no se ha tenido en cuenta las características de cada uno de los mercados involucrados, haciendo notar la importancia de Brasil en comparación con la del A.A.E. y los descuentos por cantidades.
- 548. En este marco, también sostuvieron que lo manifestado a fs. 8681/8700 implica una aceptación de la CNDC de que la base de comparación se hace sobre automóviles con características y precios diferentes.
- 549. En lo referente a las barreras a la entrada, sostuvieron que, de acuerdo a la información proporcionada por ADEFA, a fs. 9843/9853, y ACARA, a fs. 9958/9966, demuestran que el mercado del A.A.E. contó con la presencia de todas las automotrices que operan en el mercado nacional.
- 550. Así también, remarcó que la LCM no es una creación de PEUGEOT-CITROËN sino del estado nacional, y que la CNDC no probó ningún caso en que se haya negado su otorgamiento.
- 551. Seguidamente, sostuvieron que PEUGEOT-CITROËN no participó de ningún paralelismo consciente o abuso de posición dominante.
- 552. Al respecto, dijeron que jamás pudo haber existido una motivación por parte de PEUGEOT-CITROËN para coludir con sus competidores con el objeto de obtener una ganancia extraordinaria, con respecto a un porcentaje ínfimo del mercado geográfico relevante.
- 553. En tal sentido, agregaron que si se comparan las participaciones de mercado de PEUGEOT-CITROËN en el A.A.E. con respecto a las del resto del país, se observa que no hay fundamento alguno para coludir. A tal efecto señaló los informes de ACARA, de fs. 9958/9966, para sostener que las ventas de PEUGEOT-CITROËN, en comparación con el resto del país, fueron insignificantes.

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ALACRÉ
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



11/29/14

ES COPIA
INTERAS DANARIELLI
Luz de Despertar

- 554. También aludieron al hecho de la distinta operatoria entre sus representadas para la implementación de sus puntos de ventas y para nacionalizar los vehículos EXTRA-MERCOSUR. En esta línea, indicaron que están los testimonios brindados y el informe pericial, puntos 9) y 12).
- 555. Esas diferencias en la toma de decisiones, dijeron dan por tierra cualquier tipo de posible colusión.
- 556. Por otra parte, señalaron que en el mercado bajo análisis no hay un único oferente sino que la realidad demuestra todo lo contrario, pues todas las automotrices que se encuentran en el A.A.E. están en el resto del país. Esto es fácilmente observable, según indicaron, en los informes de ADEFA y ACARA.
- 557. Finalmente, además de decir que no puede existir poder de mercado ante tanta variedad y distribución porcentual de los participantes del mismo, recordaron que KIA, HYUNDAI y MITSUBISHI quedaron fuera de la investigación, por lo que se trataría de una colusión completamente expuesta que permitiría que tres empresas líderes a nivel internacional puedan destruir las ganancias ilegítimas adquiridas por las supuestas empresas coludidas.

FORD.

- 558. Con fecha 22 de octubre de 2014, se presentó el apoderado de FORD a los fines de alegar respecto del mérito de la prueba producida en el marco de las presentes actuaciones.
- 559. En su presentación efectuó una descripción de los beneficios fiscales contemplados por la Ley N.º 19.640 y sobre los argumentos esgrimidos por esta CNDC en la Resolución N.º 42/14.

PROY-801
13141

- 560. En primer lugar expresó que se ha acreditado que FORD trasladó durante el período investigado los beneficios fiscales previstos por la Ley N.º 19.640. A los efectos de demostrar dicho punto, señaló que del relevamiento de las facturas



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN M. ATALPE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
COMPAÑIA VIRENELLI
Sección de Despacho

obrantes en los actuados, se demuestra que FORD no facturó IVA sobre sus ventas a TDF, así como que aplicó allí y en el T.C.N. los mismos precios.

561. De igual manera, para demostrar el punto previamente enunciado, se remitió a los dichos, datos y análisis incluido en los apartados V.1 y V.2 de su descargo. Y además agregó que en dicha oportunidad se analizó allí cada uno de los casos alegados por esta CNDC para fundar la imputación a FORD y se refutó en todos y cada uno de los casos que la misma hubiese omitido trasladar los beneficios fiscales en sus ventas a TDF durante el período investigado.

562. Por otra parte, alegó que la pericia contable practicada de manera conjunta por los peritos dispuestos por esta CNDC y la experta designada, verificó en forma irrefutable que FORD trasladó los beneficios fiscales a los precios de venta en TDF correspondientes a los vehículos producidos en el MERCOSUR y fuera de él, durante todo el período investigado.

563. En cuanto a la diferencia de precios entre las exportaciones de vehículos a Brasil y a Chile frente a aquellos registrados por la exportación a TDF, expresó que la misma responde a diferencias sustanciales en la integración de las unidades y en las condiciones comerciales imperantes para uno y otro mercado.

564. A los efectos de demostrar el punto previamente descripto, sostuvo que al formular el descargo del art. 32 de la LDC, se ha señalado que los productos exportados por FORD a los referidos países, poseen significativas diferencias de equipamiento cuando se los compara con los producidos y comercializados en el país.

565. Asimismo, agregó que el informe del experto ingeniero concluyó que la integración de las unidades exportadas a Brasil y a Chile es diferente de la que reconocen los vehículos vendidos por FORD en TDF. Sostuvo que dicha conclusión, coincide con los dichos del testigo Flavio Pieressa.

566. A su vez, manifestó que los dichos de FORD en su descargo, como también los dichos del testigo Flavio Pieressa, demostraron que las condiciones de mercado y

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. STACPE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

11/2/99

271



ES COPIA
DEL DOCUMENTO CARIMP/ELLI
Asesoría de Despacho

los usos comerciales de FORD explican la diferencia de precios detectada. Señaló que particularmente en dicho testimonio, se ratifica la forma en que FORD determina sus precios en el mercado local, tanto para el T.C.N. como en el A.A.E. cómo también se determinan los precios de los vehículos comercializados por FORD a Brasil y a Chile entre los años 2002 y 2010.

567. En relación a la imputación sobre la existencia de un acuerdo colusivo entre los años 2002 y 2010, apropiarse de los beneficios fiscales de la Ley N.º 19.640 en sus ventas en TDF, expresó que FORD fijó sus precios de manera independiente y demostró que trasladó los beneficios fiscales de la ley 19.640. Al respecto manifestó que prueba de ello fue el hecho que ha trasladado a su precio mayorista los beneficios fiscales en cuestión.

568. Por otra parte, reiteró que FORD no participó de ningún acuerdo colusivo. Para fundamentar dicha postura efectuó una serie de aclaraciones en cuanto a los diferentes tipos de colusión y citó jurisprudencia nacional e internacional. Además agregó que no existe entidad alguna que controle y eventualmente sancione los desvíos de quienes conforman el alegado "cartel", siendo un elemento imprescindible para sostener dicha hipótesis.

569. Sostuvo además que de las escasas pruebas indiciarias incorporadas por la CNDC a las presentes actuaciones, no surge que se haya acreditado la participación de FORD en la concertación de precios denunciada en autos.

570. Seguidamente expresó que FORD no ha desplegado herrerías a la entrada y que por el contrario reconoce un sistema de distribución y servicio de post venta que fomenta la competencia "intra marca". Sostuvo que ello se ha visto expresamente ratificado por medio de los testimonios de los representantes de VIEL AUTOMOTORES, AUTO SPECIAL y ABACK que declararon que FORD no les prohíbe en forma directa o indirecta, que sus concesionarios presten servicios post venta a vehículo alguno marca FORD no comercializado por ésta o vendidos por otros concesionarios de la marca; o que comercialicen sus productos en cualquier lugar del país, situaciones que se verificaron durante todo el periodo investigado.

PROY-801
13141

[Handwritten signatures and scribbles]



MARTIN R. ATALFE
Secretaría Ejecutiva
Comisión Nacional de
Defensa de la Consumidora

11-300

ES COPIA
ALAN EDUARDO SYRIBELLI
Dirección de Despacho

271



- 571. Asimismo, sostuvo que ha quedado demostrado por medio del testimonio del Sr. Flavio Pieressa y el de los representantes de VIEL AUTOMOTORES, AUTO SPECIAL y ABACK que FORD no ha acordado, de forma alguna, los precios de venta de sus productos.
- 572. En tal sentido, manifestó que FORD fija de manera independiente el "precio sugerido" a su red de concesionarios y que éstos definen el precio de venta minorista de acuerdo a su propio criterio comercial y a las condiciones de mercado vigentes en cada oportunidad.
- 573. Destacó las respuestas de los oficios cursados a ACARA y a la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios que acreditan en forma categórica que las participaciones de mercado reconocen una volatilidad propia de mercados competitivos y que la cantidad de actores hace inviable toda posibilidad de colusión.
- 574. Por último, expresó que se ha demostrado mediante la pericia contable conducida por los peritos designados y la experta designada que la conducta de FORD durante el periodo investigado y respecto de su actuación en el mercado de Tierra del Fuego se ha ajustado a la LDC y además se ha acreditado que ha trasladado a su precio la totalidad de los beneficios fiscales contemplados por la Ley N.º 19.640. Por ello quedaría demostrada la ausencia de todo perjuicio al interés económico general.

VOLKSWAGEN.

- 575. El día 31 de octubre de 2014, se presentaron los representantes de la firma VOLKSWAGEN y alegaron sobre el mérito de la prueba producida, de conformidad con lo establecido en el art. 34 de la Ley N.º 25.156.
- 576. De la prueba ofrecida por su parte, dijeron que en el informe pericial se verificó que VOLKSWAGEN abonó los derechos de importación sobre las unidades de procedencia EXTRA-MERCOSUR destinadas al A.A.E., así como que no se

PROY-S01
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Dirección de Comercio
Comisión Nacional de Peritos de la Inspección

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Ejecuta
Comisión Nacional de Peritos de la Inspección

ES COPIA
ALAN CONTEGAS CASTIBELLO 271
Comisión de Despecho



cumprobó mecanismo técnico que permita recuperar o lograr el reintegro de los derechos de importación de los vehículos EXTRA-MERCOSUR importados al T.C.N. para luego destinados al A.A.E., ni que VOLKSWAGEN haya solicitado tales reintegros.

- 577. Señalaron que, en el informe pericial contable obrante a fs. 10950 a 10974, se demostró que VOLKSWAGEN no tuvo apropiación alguna de los impuestos o aranceles, con relación a las unidades vendidas en el A.A.E.
- 578. A fs. 10974, remarcaron que los peritos informaron que se descontó el 100% del IVA e impuestos internos al concesionario del A.A.E.
- 579. A fs. 10958/10962, agregaron que el informe pericial demostró que las unidades EXTRA-MERCOSUR comercializadas en el A.A.E. fueron ínfimas, apenas 17 sobre un total de 6868, durante el periodo 2002 a 2010.
- 580. Además, a fs. 10963, dijeron que los peritos concluyeron que las unidades vendidas en el A.A.E., no incluyeron IVA ni percepciones, lo cual a fs. 10964 se expuso en forma clara e inequívoca a través de un cuadro comparativo entre ventas de unidades iguales o similares entre concesionarios del T.C.N. y del A.A.E.
- 581. Asimismo, agregaron que a fs. 10964 se puede advertir que en relación con las unidades EXTRA-MERCOSUR, el derecho de importación se encuentra garantizado por VOLKSWAGEN y el arancel sin impo (Sistema María) se encuentra abonado de acuerdo con lo que surge en el ANEXO L.
- 582. Con relación a las unidades de la marca AUDI expresaron que la CNDC determinó que las mismas fueron facturadas correctamente al A.A.E.
- 583. Respecto a la prueba documental, dijeron que lo obrante en el expediente demuestra que VOLKSWAGEN facturó tanto al A.A.E. como al T.C.N. en cumplimiento de la legislación vigente, y que además, del reglamento para concesionarios de VOLKSWAGEN surge que los concesionarios pueden revender los bienes adquiridos a la firma a un precio que fijan libremente.

PROY-801
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN M. ATARPE
Secretaría Lejada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

ES COPIA
UNA COPIA MAS SANTIPELLI
Director de Despacho

- 584. A fs. 9931, agregaron que el informe elaborado por el profesor Germán Coloma da cuenta de que los precios en el A.A.E. no tienen que necesariamente reflejar exactamente el porcentaje de la exención de los impuestos y que, de acuerdo con la información de ACARA a fs. 9945 se determinó que en términos per cápita la demanda fueguina de 0 km era de 53/100 anualmente y que la nacional de 16,35/1000.
- 585. En cuanto a lo presentado por ADEFA, a fs. 9848, expresaron que los reintegros a las importaciones no existieron y que el 6% de reintegros permitido para las exportaciones solo representaba una parte menor visto que en el proceso productivo los impuestos indirectos que gravan las exportaciones representan el 17,83%.
- 586. A continuación, refiriéndose a las diferencias de precios entre los vehículos vendidos en el A.A.E. y los exportados a otros países, trajo a colación los testimonios del Sr. Juan Pablo Grano, de fs. 10073, y de la Sra. Angelina Tuella, de fs. 10061, los cuales dijeron que expresan ciertas justificaciones a tales circunstancias.
- 587. En cuanto a la apropiación de los derechos de importación, dijeron que los modelos PASSAT, TIGUAN, TOUAREG y SHARAN son unidades de alta gama, los cuales según la Resolución CNDC N.º 42/2014 tuvieron traslados de las exenciones
- 588. Agregaron que, tal como surge de los permisos de embarque adjuntados oportunamente, todos los derechos de importación han sido abonados o garantizados al fisco.
- 589. En lo que respecta a la comercialización a precios inferiores, expresaron que en A.A.E. las unidades se venden a un menor precio. En el caso del IVA e impuestos internos, la diferencia entre uno y otro valor facturado a los concesionarios ubicados en el T.C.N. o en el A.A.E., según lo demostrado por el ANEXO II del informe pericial presentado por los peritos oficiales, es igual al 100% de dichos impuestos.

PROY-501
13141

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de los Consumidores

MARTÍN R. ATADPÉ
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de los Consumidores



271

ESCOPIA
TRANSACCIONES CANTONALES
RECIBO DE DEPÓSITO

- 590. En tanto, al referirse al poder de mercado señalaron que VOLKSWAGEN no ha efectuado ningún abuso explotativo, y que CNDC no ha demostrado lo contrario, más aún teniendo en cuenta los informes técnicos económicos.
- 591. Seguidamente, aclararon que del reglamento de concesión acompañado al expediente surge que no se pacta exclusividad territorial, por lo que cualquier interesado podría presentar una oferta a VOLKSWAGEN para que se le asigne una concesión en el A.A.E., de ahí la inexistencia de barreras a la entrada fijadas por su parte.
- 592. También, manifestaron la inexistencia de una práctica concertada, en tanto que se ha probado que todas las terminales automotrices tienen una operatoria fiscal y comercial de importaciones y exportaciones al A.A.E. diferentes.
- 593. Acentuaron además, que ha quedado demostrado que VOLKSWAGEN ha vendido a su concesionario del A.A.E. a un precio inferior al de cualquier otro concesionario en el T.C.N., ello conforme al cuadro comparativo denominado ANEXO II, comparación de facturas, presentado en el informe pericial contable.
- 594. Así también, agregaron que de dicho informe surge que en todos los casos se aplicó al menos un 21% o 10,5% de diferencia, por la no aplicación del IVA entre el T.C.N. y el A.A.E., para las unidades de gama media y baja.
- 595. Concluyeron diciendo que como surge de toda la prueba producida en autos las conductas de las firmas acusadas son diferentes y, en muchos casos contrarias a las del resto, con lo cual ha quedado demostrado que en el caso no ha habido ninguna conducta concertada consciente e inconsciente.

[Handwritten signature]

PROY-501
13141



MARTÍN H. ATACPE
Secretaría Lujada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



EE G A
P R A S O F I C I A L E S L U J A D E S
D I R E C C I O N D E G E S T A D O R I A

271

VI. LEY N.º 19.640.

- 596. Reconocida doctrina¹² señala que existen tres modos de intervención por parte de la Administración: la actividad de coacción, la actividad de estímulo o persuasión y la actividad de prestación o servicio público.
- 597. La actividad de fomento tiene como fin el interés público y es la que se dirige a satisfacer indirectamente ciertas necesidades consideradas de carácter público, protegiendo o promoviendo las actividades de los particulares o de entes públicos.
- 598. El fundamento normativo de tal instrumento lo encontramos en el artículo 75 inciso 18 de la Constitución Nacional que faculta al legislador a otorgar beneficios y privilegios para proveer prosperidad del país, aunque sea poniendo al destinatario en una situación más favorable que al resto.
- 599. Cabe destacar que no existe un régimen jurídico único de la actividad de fomento, sino que la misma se puede encontrar dispersa en distintas leyes, en este caso, se manifiesta en Ley N.º 19.640.
- 600. Esta ley, por considerar a la provincia de Tierra del Fuego como una zona económicamente endeble, la diferencia del resto del país con el otorgamiento de una exención impositiva generalizada que pretende favorecer la competencia y defender la demanda local, en particular el poder adquisitivo de los consumidores que allí se radican.
- 601. Es así que el art. 1 de la Ley N.º 19.640 establece la exención de todo impuesto nacional que pudiere corresponder por hechos u operaciones que se realizaren en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, o por los bienes existentes en dicho territorio.
- 602. En este sentido, corresponde circunscribir el análisis a aquellos impuestos directamente involucrados con la venta de vehículos desde el T.C.N. al A.A.E., en

¹² Garrido Pally, Fernando "Tratado de Derecho Administrativo", Volúmenes II, Ed. 1974, pág. 157.

¹³ Dicho autor señala que Jordana de Poyan, Luis en un ensayo publicado en el año 1949 caracterizó las posibles formas de intervención administrativa como policía, fomento o servicio público para satisfacer las necesidades generales.

PROY-501
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Hacienda
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN H. ATACPE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

27



ES COPIA
VIA FEDERAL SIN FEELI
DIRECCIÓN DE IMPORTE

particular: el impuesto al valor agregado (I.V.A.), Ley N.º 23.349, y los impuestos internos, Ley N.º 24.674, con las modificaciones y complementaciones de ambas.

603. Además, es preciso distinguir entre los vehículos de origen MERCOSUR y EXTRA-MERCOSUR puesto que los impuestos a abonar o eximir difieren según se traten de ventas en el T.C.N. o en el A.A.E. En esta línea, se entiende por origen MERCOSUR a los automóviles de fabricación nacional o los provenientes de Brasil o MÉXICO -como consecuencia de los Acuerdos de Complementación Económica (ACE)-, y se reserva el término EXTRA-MERCOSUR para los provenientes de otros orígenes.

604. De acuerdo a las previsiones del artículo 20 c) de la Ley N.º 19.640, las ventas efectuadas por las firmas investigadas al A.A.E. debieron adoptar los caracteres propios de una exportación, incluyendo la exención total de tributos a, o con motivo de, la exportación, aclarándose que ello incluye tanto el impuesto a las ventas, y todo otro impuesto de coparticipación federal.

605. La fórmula así empleada denota el carácter amplio de las desgravaciones que persigue el régimen promocional, más aun teniendo en cuenta la aclaración de que las exportaciones al A.A.E. están beneficiadas, no sólo por las exenciones de los tributos enumerados anteriormente, sino también por la exención de "todo impuesto de coparticipación federal", además de otros tributos que especifica la misma ley.

606. Dado ello, cabe la inclusión del impuesto al valor agregado, por su carácter coparticipable, según las previsiones del artículo 5 de la Ley N.º 23.966, de conformidad con las pautas establecidas en la Ley N.º 23.548, a más de las consideraciones específicas que surgen respecto a los impuestos internos y los derechos de importación.

PROY-801
13141

607. Entonces, teniendo en cuenta que los vehículos importados del MERCOSUR y MÉXICO ingresan con arancel de importación 0%, la incidencia de las exenciones de la Ley N.º 19.640 sobre éstos, debería representar fundamentalmente la proporción de la carga que supone el I.V.A., es decir, un

[Handwritten signatures and initials]



MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Protección de la Competencia

11406

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ESCOPIA
SISTEMA INTEGRAL DE SERVICIOS
Trámites en Documento

271



21% del precio de venta para los vehículos en general y un 10,3% para los utilitarios.

- 608. Por su parte, en el caso de los vehículos EXTRA-MERCOSUR, se ha de tener en cuenta el arancel de importación del 35%, conjuntamente con la tasa de estadística que es del 0,5%, ambos tienen una incidencia de al menos el 25% sobre el precio de venta al concesionario, dependiendo del margen que tenga la terminal o importadora, por lo que en esa proporción debería haberse eximido a los residentes del A.A.E. que los adquirieron.
- 609. LAS IMPUTADAS, en sus descargos y alegatos, sostienen que la falta de traslado a precio de las exenciones impositivas establecidas por la Ley N.º 19.640 no constituye una violación a dicha norma.
- 610. Esta CNDC no ha investigado ni imputado a las IMPUTADAS ninguna infracción a dicha Ley, tampoco se analiza su cumplimiento o no desde el punto de vista fiscal, no está en juego la discusión en torno al espíritu por la cual se la concibió, ni tampoco esta CNDC evalúa el traslado de los beneficios fiscales de la Ley 19.640 de acuerdo a los parámetros de la norma.
- 611. Lo que se analiza en autos, es el efecto de la Ley 19.640 sobre la competencia en los mercados afectados por la norma, el que debería haber tenido y el que tiene en realidad.
- 612. La Ley 19.640 solo establece el marco para el funcionamiento microeconómico del A.A.E. y de este modo pone en evidencia la infracción de la Ley de Defensa de la competencia, es decir, la fijación precios de manera conjunta y simultánea en niveles que les permitieron apropiarse de la diferencia que representaban total o parcialmente las exenciones impositivas en el caso de vehículos de origen EXTRA-MERCOSUR y, al mismo tiempo, fijar los precios de los vehículos provenientes de países del MERCOSUR, a precios superiores que los que regirían en condiciones de competencia.

PROY-S01
13141

d



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATALAYA
Secretaría Legada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

271



ES COPIA
ALAN TOGA GASPARINI
División de Decretos

613. Por ello, cabe aclarar en este punto que la conducta analizada en autos, no se relaciona con una infracción a la Ley antes mencionada, sino a la Ley N.º 25.156.

VII. ENCUADRE JURÍDICO Y ECONÓMICO DE LA CONDUCTA.

VIII. INTRODUCCION

614. Como hemos indicado previamente, el A.A.E. es una zona de libre comercio. Dentro de ella los productos importados gozan de una exención a los aranceles de importación, IVA e Impuestos Internos, que rigen en el resto del país.

615. Para los vehículos MERCOSUR y MÉXICO, el arancel de importación era 0% en el período investigado, para el resto de los orígenes era del 35%. A ello debe adicionarse la tasa de estadística que era de 0,3%.

616. La teoría microeconómica y el sentido común indican que en un área como ésta, si la misma es importadora neta del producto, el precio de los bienes transables internacionalmente debería establecerse al valor que rige en cualquier economía abierta desde la cual sea factible importar el producto, con más los costos de importación. Este precio se denomina "precio de paridad de importación" (en adelante PPI).

617. Ello debería ser así porque si el precio fuese superior, algún agente económico (importador, minorista o consumidor), vería una oportunidad de arbitraje y entraría al mercado ofreciendo el producto a un precio cercano al PPI, disciplinando de este modo a los actores que ya operaban en el mismo, e impidiendo que el precio del producto se aleje significativamente del PPI.

618. En cambio, en una región importadora neta en la cual rige un arancel de importación como en el T.C.N., los precios de los productos tenderán a ubicarse por encima del PPI, en una cuantía equivalente aproximadamente al monto del arancel. En este sentido, el arancel opera como una barrera de protección para los

REC-001
13141



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Economía
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. STACPE
Secretario General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



271

SECRETARIA
ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS
Comisión de Defensa de la Competencia

productores doméstico y, de hecho, la evidencia empírica lo confirma para nuestro país.

619. Así, cabría esperar que los precios de los vehículos en el A.A.E. sean similares a el PPI de los precios en la economía abierta de referencia y menores a los del T.C.N.

620. Sin embargo, esto no sucede en el A.A.E. En ella, los precios de ciertos modelos, especialmente los de gama media y baja, son los mismos o similares a los que las terminales aplican en el T.C.N., y entre 25 y 30% superiores a los que surgirían de la aplicación del PPI.

621. De hecho, según ABECEB, el precio promedio de los vehículos vendidos en Chile, que es una referencia natural para el PPI, se ubica un 40% por debajo del precio promedio en la República Argentina¹.

622. Por ello, esta CNDC entiende que el funcionamiento observado en el mercado automotriz del A.A.E. solo se explica por la ausencia de competencia entre los actuales oferentes del mercado -LAS IMPUTADAS-, y las barreras que impiden a terceros ingresar al mercado, compitiendo con las mismas y forzándolas a que mantengan precios competitivos, en línea con lo que cabría esperar de una zona de libre comercio.

623. Habría sido imposible observar los precios informados en autos, si alguna de las IMPUTADAS o terceros hubiesen tenido la posibilidad o la voluntad de ingresar vehículos desde Chile u otro origen a precio internacional, trasladando la exención impositiva, como de hecho ha sucedido en los segmentos de vehículos de alta gama y S.U.V.

624. Asimismo, esta CNDC entiende que existen suficientes indicios sobre la existencia de un acuerdo entre LAS IMPUTADAS sobre las siguientes bases:

¹ En su informe pericial para RENAULT, a fs. 10484/70, el perito Marcelo Celani confirma los dichos de esta CNDC al sostener que: "De acuerdo a las manifestaciones de los funcionarios de Renault Argentina, la empresa comercializa separadamente productos en el mercado chileno ... el cual es abastecido desde distintos puntos del planeta, dado que es una jurisdicción con un alto grado apertura absoluta al comercio exterior."

PROY-501
13141



MARTÍN R. ATALDE
Secretaría Lujada
Comisión Nacional de

11.309

Ministerio de Educación y Enseñanza Superior de la Universidad
Ministerio de Turismo
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

271



COPIA
AL MINISTERIO ESPAÑOL
COMISIÓN DE DEFENSA

- Establecer los precios a los concesionarios de los vehículos de ciertos segmentos en el A.A.E. al mismo nivel que en el T.C.N.
 - No trasladar a precio las exenciones de impuestos a la importación e impuestos internos, o pagarlos sin obligación de hacerlo.
 - No trasladar los reintegros a la exportación percibidos por el componente nacional de los vehículos fabricados localmente.
 - No importar, importar cantidades reducidas o importar solo ciertos modelos de vehículos EXTRA-MERCOSUR, libres de arancel de importación para su reventa en el A.A.E.
 - Todo ello, con el objeto y efecto de que estos vehículos no compitieran con ventaja con los demás vehículos ofrecidos a precios iguales en el T.C.N.
625. En adelante, se examinarán, en primer lugar, los indicios y evidencias sobre la existencia del mencionado acuerdo, analizando de qué modo el mismo afecta el funcionamiento de los mercados.
626. Se analizarán, también, los argumentos presentados por LAS IMPUTADAS para sostener la hipótesis contraria a la existencia de un acuerdo.
627. Una de las principales defensas que presentaron LAS IMPUTADAS es la falta de evidencia directa del acuerdo. Sin embargo, en ninguno de los descargos y alegatos, éstas presentan una explicación convincente para el hecho de que, como hemos indicado, los precios de vehículos 0km de los segmentos de gama media y baja, se encuentran, en promedio, un 40% por encima de los de Chile y entre un 25 y un 35% de lo que tendrían estar si importaran sustitutos y se trasladaran las exenciones impositivas vigentes para los vehículos EXTRA-MERCOSUR.
628. Por el contrario, el mercado en los segmentos diferenciados de gama alta y 4x4, muestra un desempeño completamente diferente. En él se observa que los precios son significativamente más bajos que los que rigen en el T.C.N., y esto se explica por la significativa mayor imposición de este tipo de vehículos y el traslado de las exenciones impositivas a los precios.

PROY-S01
13141

[Handwritten signature and scribbles]