

El Informe de evaluación emitido por la C E contiene en lo relativo a la situación de la actividad de la reparación de automóviles por la aplicación del Reglamento 1400.02, una serie de afirmaciones que no son ciertas y que establecen por ello unas conclusiones erróneas en ese sector respecto las vías de mantenimiento de la competencia que establecen los artículos 81 y 82 del tratado de la CE y los resultados efectivos del Reglamento.

En el párrafo I cabe destacar que la contribución al aumento de la competencia es exclusivamente teórica, y la constatación de que después de 5 años de vigencia el problema de la falta de competencia en la postventa persiste, es el anuncio de la próxima publicación de las normas Euro 5 y Euro 6, para tratar de hacer real la teoría de competencia que se propuso.

No sería necesarias estas normas de haberse cumplido y aplicado el espíritu y la letra del Reglamento, con la debida vigilancia por parte de las autoridades de los Estados que debían hacer el seguimiento de la aplicación de las normas.

La razón de esta situación es la excesiva dependencia tecnológica que tienen las postventa, de los constructores de vehículos y de algunos de sus componentes

En el párrafo II consta otro error grave ya que no es cierto que hayan aumentado el número de puntos de servicio de red oficial, en España al menos

No consta en el informe los datos objetivos en que se fundamenta esa afirmación.

El informe, por otra parte, no parece nada válido para establecer conclusiones del seguimiento, cuando se analiza (aun con errores) en la actual situación de contracción de la demanda que inicia una fase de al menos dos años, y que desde finales del año pasado es radicalmente contraria a la circunstancia socioeconómica durante la que se debería haber aplicado eficazmente el Reglamento 1400.02 .

Ante esa situación, establecer las bases para una regulación de un sector que esta muy afectado por esa contracción, obliga a reestudiar las variantes del estudio y del informe actual, ya que se esta observando precisamente una planificación de las estructuras de distribución por parte los fabricantes hacia la concentración de empresas y por ello un elemento objetivo de posible reducción de la competencia. La entrada en vigor, además, ya generalizada en el mercado, de la Directiva 1999/44 añade nuevas notas de afectación de la competencia en la postventa

El número de puntos de servicio en España se ha reducido desde hace 5 años, en las redes Ford, Citroen, Seat, Renault, Peugeot y Opel, en distintos porcentajes pero en términos absolutos, y a falta de tener acceso a datos de la totalidad de los censos, que solo poseen los propios constructores, creemos cercano al 30% lo que supone más de 1.000 talleres de red.

Cabe destacar la falta absoluta de transparencia hacia el sector de los Standard de medios que puedan establecer cada una de las marcas, para que cualquier taller independiente pueda estudiar su opción de integración en una red oficial, incluso que en aras de una “protección” de su sistema de organización pudieran reservarse la publicación de algún dato de ese Standard.

Esa cerrada reserva tiene la consecuencia de que desanima a los talleres aspirantes a iniciar el trámite de integración en red oficial, y más cuando se observa que no aparecen nuevas empresa de postventa, salvo alguna vinculada al distribuidor.

Se considera que esa opción solo es viable si coincide con criterios estratégicos del fabricante, lo que confirma que no se aplica la selección cualitativa, sino por el contra **se aplica un criterio cuantitativo** que contradice las manifestaciones de los propios constructores, respecto de su modelo de aplicación del Reglamento, y a la propia afirmación del informe de que se han tratado de aplicar criterios cualitativos. Ningún dato técnico concreto de cual sea el Standard de cualidad de ninguna red, avala nuestro informe de la falta de eficacia del Reglamento, pero no debido a su planteamiento conceptual, sino a la nula aplicación real de la mayor parte de aspectos que ha pretendido regular en Reglamento

Por ello ha de continuar la vigencia del Reglamento 1400.2002 animando a las autoridades competentes de cada Estado a que efectúen a la Comisión informes periódicos de nivel de aplicación, en los puntos que se citan incumplidos en el propio informe.

Tampoco es cierta la afirmación del informe de que existan dificultades técnicas para la postventa de los vehículos, más allá de las sistemáticas dificultades de acceso a los datos técnicos de los vehículos que se han dado por los constructores de automóviles, lo que incluso ha merecido la sanción de la Comisión a algunos de los más significados.

No son tanto dificultades técnicas en si, sino de organización de la empresa del taller, que no alcanza la capacidad económica de ser un taller “generalista” de todos y cada uno de los conjuntos y componentes del automóvil, del mismo modo que el ejerciente de la medicina no puede aspirar a actuar en todos sus campos, salvo que no se integre en una organización hospitalaria.

¿Se busca acaso ese modelo de gran concentración “de servicio universalizado??

El mercado tiende a la especialización en el sector servicios, y mas cuando existe una dependencia tecnológica (y financiera) de los constructores de vehículos, lo que recomienda el mantenimiento de un Reglamento específico de sector para organizar debidamente sus peculiares características y una normativa general dará importantes problemas de adaptación y seguridad jurídica al mismo consumidor (En muy pocos productos cabe un mantenimiento prolongado de los bienes, con reservas técnicas acusadas)

Los talleres no vinculados a un constructor de vehículos, en general mantienen una capacidad de competencia en el mercado aun superando las dificultades de la prácticamente nula aplicación del Reglamento en ésta área, y por otra parte, ante la complejidad técnica (electrónica) de muchos vehículos, que para ser atendidos de forma genérica exigen grandes inversiones por los propios diseños de los constructores, el taller en general elige la especialización (motores, elementos de seguridad, mantenimientos rápidos, etc) además de carrocería/pintura que permite una mayor generalización

No estamos de acuerdo con que el nivel de calidad del servicio ha mejorado notablemente; tal aseveración es irrespetuosa con la categoría que ya de por si tenían los Talleres Oficiales antes de la entrada en vigor del BE. Es como

decir que antes de la publicación de la norma los Talleres daban un servicio de mala calidad, y que el Reglamento lo ha corregido. Simplemente falso

El enorme cúmulo de inversiones a los que el taller de red oficial ha sido obligado para seguir siéndolo, aprovechando las estructuras de dependencia tecnológica, ha beneficiado enormemente a las marcas automovilísticas, que han creado en el sector una figura muy similar a la franquicia, en la que, sin ningún tipo de límite ni de control, ha establecido estándares exagerados y no justificados en su mayoría (cuando se han podido conocer de talleres concretos)

El Informe parece orientar la continuidad del Reglamento 1400.2002 a la figura del 2790/99, que ha motivado en sectores afines, (motocicletas) una notoria reducción de la competencia en la postventa por la relación de la Garantía con el mantenimiento de los bienes de naturaleza duradera.

Eso parece absolutamente contrario a la variación del actual Reglamento que debe mantenerse con la exigencia de la selectividad cualitativa

Existe igualmente un error conceptual al señalar que los talleres independientes se organizan en cadenas de distribución; el sentido organizativo es inverso; Así un importante número de productores de componentes especializados o empresas de gran potencia comercial AD Parts, Euro Auto, etc. organizan su comercialización contando con talleres independientes a los que ofrecen acuerdos de colaboración similares a la franquicia, (Bosch, Delphi, etc.) lo que comporta que en el mercado son cada vez menos los talleres independientes, y se produce una competencia siempre condicionada por la dependencia tecnológica que limita el acceso a la información técnica y a la formación de los trabajadores y empresarios de la postventa.

No podemos estar de acuerdo tampoco con la aseveración de que se han consolidado las grandes cadenas de talleres de reparación independientes por aplicación del Reglamento. Dichas Redes ya existían con anterioridad, y por lo tanto su consolidación no se ha debido a la entrada en vigor de la nueva normativa, si bien es cierto que al reducirse el número de Talleres Oficiales, algunos de ellos han optado por integrarse en este tipo de Cadenas, con lo que es cierto que se ha incrementado el número de sus integrantes.

El III párrafo obvia en sus primeros párrafos la real dificultad del distribuidor para aplicar las opciones de multimarca pero no siendo un tema de postventa no será objeto del análisis de esta Confederación. Si que manifestamos nuestros comentarios en los apartados d) y e)

En cuanto al apartado d) Solo se ha cumplido alguna expectativa (el acceso al recambio original) y aun por las necesidades del constructor del vehículo para lograr unos resultados económicos de explotación aceptables.

El Reglamento ha manifestado principios de organización pero ni la Comisión ni las autoridades de la Competencia en los Estados (al menos en España) se han ocupado de ello, ni ha hecho seguimiento eficaz de las denuncias realizadas. Baste citar que las primeras sanciones parecen haber sido aplicadas a los constructores de vehículos a los 5 años de la entrada en vigor del Reglamento; dado que ésta norma tiene solo dos años mas de vigencia concluimos que el Reglamento no ha sido eficaz y por ello debe prorrogarse, con seguimiento de los Estados miembros.

La información sobre los modelos antiguos NO ha sido divulgada suficientemente y la Comisión no ha supervisado de forma mínimamente eficiente esta situación y ha permitido la gestión de sistemas anticompetenciales que han ayudado al cierre de una parte de talleres independientes, aparte de la propia situación estructural de su mercado y potencialidad profesional.

Repetimos aquí la referencia de que sanciones aplicadas en 2007 sobre hechos que se generaron en 2002 y 2003, demuestran la ineficacia de la Comisión al respecto ya que ha permitido la existencia de dudas acerca de los límites de las normas que habían de aplicarse, y por ello han de mantenerse la actual normativa, en especial la del Art. 4 del Reglamento y que todo cambio generará nuevas dudas y confusión entre aquellos más interesados en mantener la competencia (los reparadores de automóviles)

Un único aspecto del apartado III no referido específicamente a la actividad del servicio de postventa ocupa nuestra atención del colectivo de talleres Españoles, y es la necesidad de mantener la definición del Recambio Original y otros conceptos de ese producto por cuanto es esencial por su ligazón a la normativa de la garantía legal y comercial regulada en la Directiva 1999/44 de permanente aplicación a los millones de automovilistas europeos, base de una competencia legítima

Durante el periodo de garantía el consumidor tiende a acudir al Servicio Oficial por la seguridad que le ofrece la propia marca y por el respeto a las condiciones contractuales de la propia garantía comercial, aunque las aclaraciones de la Guía del Reglamento no son en algún aspecto suficientemente claras cuando se refiere a las operaciones de mantenimiento hechas fuera de la red y su relación con la vigencia de la garantía.

A partir del tercer año el consumidor tiene la tendencia de acudir progresivamente a talleres multimarquistas donde los precios son relativamente más económicos que los ofrecidos en Talleres Oficiales.

El sistema de aplicación práctico del Reglamento solo ha tenido el efecto de posicionar a los Constructores de vehículos en un sistema de estándares erróneamente señalados de “cualitativos” que les han reportado evidentes beneficios, y que ha reducido drásticamente la posición e independencia de las Redes de postventa marquistas en su conjunto, así como debilitado gravemente la posición del reparador independiente cuyo modo más viable de adaptación al mercado se aboca a la integración en una red de un constructor de componentes, por la dependencia tecnológica, con alguna excepción (talleres de chapa) donde prima la capacidad del técnico profesional.

Concluimos por ello, que procede la continuidad de la vigencia del Reglamento 1400.2002, con seguimiento regular de su aplicación por los Estados concernidos que han de informar de sus resultados a la Comisión