

## **Posición de Confederación Española de Talleres CETRAA ante la regulación de la postventa del automóvil**

### **RESPUESTA PROYECTO DIRECTRICES y PRORROGA PARCIAL Reglamento 1400.02**

#### **Criticas al punto 2 del Proyecto de Directrices**

El texto del nuevo Reglamento ha de hacer expresa referencia de la existencia de las directrices suplementarias, para “legalizar” su validez. En el redactado actual esta al revés; en las Directrices se cita la referencia del Reglamento, pero en ningún lugar el Reglamento mismo a prorrogar cita que para su interpretación en el aspecto de la postventa se establecen tales Directrices: Debe citarse en el Reglamento que se prorroga la existencia de las Directrices, y que en caso de duda aplicada a la acción de la postventa, prevalecen estas Directrices

**Hay una grave contradicción** en el documento presentado; ¿Como van a aplicarse por ejemplo directrices sobre el acceso a la Información Técnica cuando NO SE CITA ESTE TEMA en las cláusulas adicionales del Reglamento a prorrogar?. Obsérvese que en el nuevo artículo 5 del proyecto de nuevo reglamento, no se cita el carácter grave de las prácticas restrictivas contra el acceso a la información y a la formación técnica por parte de los operadores independientes.

Si por otra parte el punto 14 cita que las directrices no se aplican a los temas no prorrogados queda sin efecto la protección de un elemento esencial para la competencia, como el acceso a la información técnica, sin discriminación económica para los agentes del mercado que han de dar servicio al usuario del automóvil.

Así no sirven para nada las directrices 52, 53, 54, 55, 56, 57 y 58, porque no se consideran de carácter grave, ni de ningún otro, por el Reglamento a prorrogar.

#### **Este es un punto esencial para la coordinación de legalidad de ambas normas.**

Tal como se redactan, esas directrices puede interpretarse que finalizarán en cuanto deje de existir el Reglamento que se prorroga de vehículos a motor a 1 de junio de 2013 (último párrafo punto 2) y esta situación no puede aceptarse si ni siquiera se conoce cuál sea el contenido del nuevo Reglamento de exención General, cuando se trata, el de la postventa, de un sector con una decisiva dependencia tecnológica de los productores de vehículos.

#### **Los principios de las Directrices deben tener más vigencia en el tiempo que la simple prórroga de parte del Reglamento 1400/02 hasta 31.5.2013.**

No puede entrar en vigor un Reglamento que deje desprotegido al taller suprimiendo el nivel reglamentario de muchos principios (contenidos en artículos 3 etc.) cuyo incumplimiento ha motivado la intervención de la Comisión (asunto Fiat, Toyota Gral. Motors. etc) y cuya solución sobre acceso a información técnica que no consta que se haya alcanzado con un Reglamento el 715/09 que aun no se ha aplicado ni evaluado.

**Deben mantenerse las definiciones del artículo 1** del Reg 1400.2002 en todos apartados; no existe razon para eliminar la aplicabilidad de conceptos claros como

los apartados a) b), e) f) g), h) y especialmente los apartados s) t) u) y w) ya que no se definen expresamente en ninguna otra normativa de la CE.

**Debe mantenerse la vigencia del artículo 3** en cuanto a las limitaciones de los contratos de las empresas vinculadas a un productos, especialmente cuando se trata de la **actividad del “taller de reparación autorizado”** pues con la actual redacción, los talleres vinculados a marca, que únicamente prestan servicios (no venta de vehículos) quedan sin la protección de parte del artículo 3 actual del reglamento, en la justificación de la finalización del acuerdo por voluntad del constructor, el Multiservicio que queda anulado si no se mantiene la restricción de los apartados 4, 1 h) i) j) y k) del actual Reglamento y el principio del Art. 4.2.

Los servicios postventa de una marca HAN DE PODER ATENDER OTROS VEHÍCULOS si se desea la competencia efectiva en el mercado; porque en la actual situación económica, una parte importante de su facturación es la de reparación de vehículos de otras marcas, y ninguna norma limitativa a ello puede condicionar su opción de continuar con su adscripción a una red oficial

NO permitir el servicio combinado (vinculado a una marca pero libre de prestar el servicio a otros vehículos) condiciona la organización de la postventa a estructurar un sistema **selectivo cuantitativo** ya que según el parque de vehículos existente de la marca concreta, la viabilidad económica de un taller, resultaría condicionado a alcanzar un volumen mínimo de servicio, a cumplir sólo con los vehículos de su marca, lo que para el constructor sería muy fácil crear, a partir de fijar unos estándares técnicos adaptados al volumen de mercado.

Es sabido que el servicio de taller es especialmente un servicio de proximidad. En tal caso se puede condicionar indirectamente esa aplicación territorial.

#### **Crítica al punto 14. del Proyecto de Directrices**

Existe una contradicción importante en el ámbito de la aplicación de las Directrices en lo que se refiere a la actividad de reparación de vehículos; el Reglamento que se prorroga NO ES el Reglamento 1400.2002 en toda su extensión, sino solo el relativo al comercio de vehículos; por tanto no se prorrogan los principios de los artículos 3 y Art. 4. 1 apartados h) i) j) y k) y Art. 5.

**Han de incluirse en las directrices todos los principios enunciados en el Art. 4.1 y sus apartados citados, ya que no han sido prorrogados expresamente.**

Si se pretende que las Directrices no se apliquen a los acuerdos de venta ha de decirse así, sin mezclar la venta con la postventa como sucede con el actual redactado que se propone.

Con la redacción actual, las directrices no se aplican a ningún tema que regula el Reglamento 1400/2002, ahora y hasta el 31.5.2013, pese a que los principios del Reglamento no estén ya en vigor sino solo para una parte del mismo (el nuevo Reglamento que le sucede).

Debería decirse Durante el periodo de prorroga las presentes Directrices no podrán aplicarse en contra para interpretar *el primer tipo de acuerdos* de las disposiciones de este Reglamento.

Alternativamente **ha de suprimirse la referencia** (2º párrafo, línea 9 punto 14). de “... a los servicios de reparación y mantenimiento solo se aplicarán durante el periodo prorrogado por lo que se refiere al primer tipo de acuerdos”.

Mantener este texto supone anular la prohibición de que se realicen restricciones de acceso de los operadores independientes a la formación e información técnica para mantener y reparar los vehículos, y al uso de equipamiento necesario

**Se crea así además una situación de indefinición, porque la Guía interpretativa de 2004, no resuelve** todas las nuevas vías de gestión aparecidas en el mercado desde la época y para el sector de la postventa no todo puede ser complementado con las Directrices que se proponen.

### **Crítica al punto 17. del Proyecto de Directrices**

El texto que se propone concentra en tres temas, cláusulas adicionales de carácter grave, que se citan en el artículo 5 del proyecto del Reglamento a prorrogar, y la Sección III de las Directrices propuestas, pero en ellas **no existe el tema de la formación e información técnica** de los productos a comercializar y atender.

Así existe **una grave contradicción** en el documento presentado; ¿Como van a aplicarse por ejemplo directrices sobre el acceso a la Información Técnica cuando **NO SE CITA ESTE TEMA** en las cláusulas adicionales del Reglamento a prorrogar?.

Si por otra parte el punto 14 cita que las directrices no se aplican a los temas no prorrogados queda sin efecto la protección de un elemento esencial para la competencia, como el acceso a la información técnica, sin discriminación económica para los agentes del mercado que han de dar servicio al usuario del automóvil.

Así no sirven para nada las directrices 52, 53, 54, 55, 56, 57 y 58, porque no se consideran de carácter grave, ni de ningún otro, por el Reglamento a prorrogar.

### **Crítica al punto 20. del Proyecto de Directrices**

Existe otra contradicción entre lo que establece este punto y la propia Guía Orientativa que se cita como unto de referencia general del texto (en el punto 14).

De qué sirve establecer como restricción grave la capacidad de incluir en un recambio el nombre de su constructor si la Guía en su respuesta nº 77 cita que no se puede identificar ese nombre del recambio en la factura al consumidor???

Es que se supone que el usuario visualiza la identificación del recambio en su automóvil?. El usuario que no es técnico en la materia solo identifica el componente por la indicación que se le pueda hacer en la factura, que ha de incluir la garantía que se le otorgue por ello.

### **Crítica al punto 23. del Proyecto de Directrices**

Se abunda en el razonamiento del numero 20, los usuarios no son técnicos que puedan saber cual es el recambio que se le coloca; a menudo los propios

componentes quedan integrados en conjuntos que no se visualizan, salvo los componentes externos (faros, baterías, etc.) cuando no sean pintados como las piezas de chapa.

Es importante mantener esa capacidad de identificar una pieza, pero ello se contradice con la respuesta 77 de la Guía orientativa porque la capacidad del usuario en identificar una pieza no se basa tanto en su visualización sino en la factura que se le entrega y se le garantiza. Ese punto es importante también para evitar que se aplique injustamente el rechazo a la garantía por parte de los constructores por la intervención de un taller independiente durante el plazo de garantía legal o ampliada.

### **Crítica al punto 25. del Proyecto de Directrices**

Si bien es correcta la precisión de la libertad de contratación tras un periodo de 5 años, como se cita, no es equitativa esa previsión si las exigencias de inversión que se establezcan por el productor al distribuidor en ese periodo, por ejemplo durante el cuarto año de la vigencia de un contrato a cinco años, no permiten un mínimo equilibrio contractual, caso de exigencias que supongan un coste financiero que no se pueda razonablemente amortizar durante el resto de la validez del contrato entre productor y distribuidor

Debe incluirse que ese plazo de **5 años es prorrogable** a instancia del que contrate con el proveedor, si en los dos últimos años de vigencia ha efectuado inversiones que supongan mas del 25% de la inversión inicial que no puedan razonablemente amortizadas, atendidos los resultados de mercado obtenidos hasta esa fecha.

Puede resultar que un proveedor fuerce a grandes inversiones a su distribuidor o a su taller autorizado, en el último periodo del plazo de vigencia del acuerdo a 5 años

### **Crítica al punto 28. del Proyecto de Directrices**

No estamos de acuerdo con la valoración positiva que se hace de la obligación inhibitoria para la multimarca ni en el comercio de automóviles, ni en especial para el sector de la postventa. **Si a la multimarca en la postventa**

Asi no debe introducirse ninguna obligación inhibitoria que impida a una empresa de servicio de postventa combinar su actividad como servicio oficial a los automovilistas de dos o más marcas, y al automovilista en general, cuando cumple los standards de calidad técnica establecidos y publicados de cada marca.

Hay que separar el análisis sobre las actividades económicas de comercio y servicio, del vehiculo automóvil; el comercio y el servicio postventa.

Se genera una obligación absoluta de dependencia por parte del prestador de servicios respecto de su proveedor, negando el ejercicio profesional competitivo intramarca, que han de poder aportar al mercado quizá el 35%/40% de los talleres existentes, cuya capacidad técnica no esta generada por la propia marca del vehiculo, sino por la formación que el prestador de servicio ha adquirido en su actividad económica como profesional experto en la tecnología general del automóvil, que salvo puntualísimas excepciones no es propiedad de ningún constructor de vehículos.

Esa obligación además, **genera un encarecimiento importante** del servicio de reparación y mantenimiento, ya que el empresario no puede optimizar el uso de maquinaria generalista e instalaciones industriales que no son específicas de ningún modelo ni marca (elevadores, herramientas, equipos informáticos y de diagnóstico, etc.) cuya amortización es más positiva si se usan para el conjunto de los automóviles del mercado, incluidas las marcas que represente.

### **Crítica al punto 35. del Proyecto de Directrices**

La falta de precisión de a qué Estados miembros se refiere en cuanto a la insuficiencia de la limitación del 30% de la cuota de mercado del proveedor, nos hace interpretar que el examen individual de marca única, ha de realizarse en todos los Estados, y en todos los casos, con intervención de las autoridades de la Competencia de cada Estado.

Creemos que al ser una situación que afecta a una parte importante del colectivo de servicios debe darse audiencia a los entes representativos de los operadores independientes del sector y a los de cada mercado afectado por ese límite.

### **Crítica al punto 37. del Proyecto de Directrices**

Si bien estamos de acuerdo con el redactado de la Directriz, debe exigirse que los Standards para que un taller inste su integración a alguna red de postventa **han de ser publicados, o puedan ser consultados en la D.G.** de la Competencia de la Comisión, por quien se acredite como operador independiente de la postventa, y como lugar de información objetiva de a realidad del sistema cualitativo, para facilitar en su caso el control de las practicas reales que ha dado hasta ahora el Reglamento 1400/2002; un gran número de resolución de contratos de agencia, y prácticamente ninguna integración. Ha de respetarse esa vía de actividad y competencia al taller

### **Crítica al punto 38. del Proyecto de Directrices**

Estando igualmente de acuerdo con los criterios de la Directriz, entendemos necesario que la decisión de cualquier marca para aplicar un criterio cuantitativo para el sector del automóvil ha de estar abierta a la contradicción que puedan razonadamente manifestar, las entidades empresariales representativas del sector profesional afectado, para que la autoridad de la Competencia pueda establecer su decisión con audiencia de las partes afectadas por la posible restricción de la competencia a las expectativas de progreso profesional que se desee.

### **Crítica al punto 40. del Proyecto de Directrices**

En este punto ha de incluirse la determinación que la restricción al acceso a la formación y a la información técnica, del modo establecido en el Art 4 punto 2 del vigente Reglamento 1400.2002 ha de seguir siendo una restricción especialmente grave, e incluirse en el punto 5 del Reglamento a prorrogar en base al 1400/2002

**En un principio esencial para mantener una eficaz actividad en la competencia de prestación de servicios y distribución de bienes del sector del automóvil, que se destaca por la especial dependencia técnica, en el servicio al usuario.**

### **Crítica al punto 41. del Proyecto de Directrices**

Ha de incluirse como restricción grave lo citado en el actual artículo 4.1 apartados h), i), j), k) y l). Sin ello, la normativa sufre una grave regresión en el proceso hacia la libre competencia de prestación de bienes y servicios en el sector del automóvil.

No parece justificable que este punto tan esencial, que ha sido incluido en todos los informes emitidos por la Dirección Gral., “desaparezca” sin razón alguna del texto propuesto para la continuidad de los criterios reguladores de la exención que ha existido, y que ha motivado la intervención de la Comisión con una grave sanción al haberse acreditado su incumplimiento por parte de 4 de los más importantes fabricantes de vehículos en Europa (exp.....) y cuando aún no se aplican plenamente normativas reguladoras de esta especial función reg. 715 etc.

### **Crítica al punto 45. del Proyecto de Directrices**

No parece correcto confundir a usuarios finales, con grandes empresas de arrendamiento financiero, que por sus capacidades económicas pueden competir muy favorablemente con los distribuidores de productos, reduciendo sus capacidades reales de penetración en el mercado.

### **Crítica al punto 49.**

Estando igualmente de acuerdo con los criterios de la Directriz, entendemos necesario que la existencia de cualquier acuerdo que pueda establecer un umbral mayor del 30% de relación ha de estar abierta a la contradicción que puedan razonadamente manifestar, las entidades empresariales representativas del sector profesional afectado, para que la autoridad de la Competencia pueda establecer su decisión con audiencia de las partes afectadas por la posible restricción de la competencia a las expectativas de libre mercado deseable en la U.E.

### **Crítica al punto 50. del Proyecto de Directrices**

No estamos de acuerdo con la elevación del 30% al 40% de la cuota de mercado que ha de ser el límite orientativo de la situación de dependencia restrictiva del mercado.

Debe mantenerse en el 30% existente.

### **Crítica al punto 51. del Proyecto de Directrices**

Absolutamente de acuerdo con el redactado y las medidas consideradas para mantener el nivel de competencia deseable en el mercado europeo.

Únicamente cabe disentir de la afirmación de que la reparación de los primeros años se hace para “mantener el historial completo de servicio por el reparador autorizado” y su valor de recompra. El criterio es incoherente en si mismo, salvo que el vehículo se venda o ceda a terceros durante esos mismos años; lo que es absolutamente infrecuente entre particulares, como se observa por el nivel medio de antigüedad de los vehículos en Europa (7'5 años??).

Existen otras razones, que justifican la conducta de los ciudadanos mas relacionadas con algunas de las prácticas que se citan al final del texto.

Es esencial la publicación de los standards, y el seguimiento de su cumplimiento por las Autoridades Nacionales de la competencia sin perjuicio de que la DG de la Competencia de la UE, tenga información inmediata de lo actuado. ; no puede obtenerse eficacia en este punto si las quejas han de tramitarse directamente por la D Gral. de la Competencia en Bruselas.

### **Críticas a los puntos 52 al 58. del Proyecto de Directrices**

Aplaudimos la redacción que se propone, que no debe ser modificada en nada, salvo, si acaso que esa información pueda ser también facilitada, a los operadores independientes que se citan en el párrafo ultimo del Art. 4.2 del Reglamento 1400.2002, en especial a los editores de información técnica que pueden sistematizar y hacer mas accesible esa información al taller.

Experiencias de google o sistemas similares de la clasificacion informática para segmentar la información que es necesaria, permiten una mejora de su coste.

La información global, "in bulk" tiene el gran riesgo de integrar muchos aspectos no necesarios para la petición del taller independiente y podrian justificar un aumento de precio innecesario del acceso a la información. Para un cambio de bombilla de un vehículo no es razonable adjuntar todo el esquema de la electricidad del vehículo, incluido su sistema de carga

Cabe tambien añadir en una directriz sectorial que el **propietario del vehiculo siempre tiene derecho a acceder a esa información de su propio vehiculo** y a cederla para su propio servicio a un reparador independiente legalmente autorizado en su Estado miembro, siendo contrario al articulo 101 del Tratado cualquier práctica o disposición contraria a ese derecho.

Los efectos positivos de la competencia se consigue con multiplicidad de empresas que pueden ofrecer servicios generales de mantenimiento y reparacion lo que en un producto con diferencias técnicas ha de salvaguardarse con el acceso a información respetando el derecho del generador de información a cobrar su coste justificado, sin discriminación.

Las redes de servicio oficial de marca seguirán manteniendo la competencia en base a su especialización técnica en un tipo de producto, pero privar a otros de la gestión por restricciones técnicas solo hará aumentar la dependencia económica del servicio oficial de su proveedor, constructor del vehículo

### **Crítica al punto 59. del Proyecto de Directrices**

Es correcto el criterio de que condicionar el mantenimiento de la garantía de venta a que todas las operaciones de mantenimiento y reparación, puede entrar en el ámbito de aplicación del Art 101 e incluso podría ser considerada cláusula abusiva de cualquier contrato, pero **no es de ningún modo correcto, por insuficiente, el texto que se expresa en el proyecto.**

No es correcto que se declare como compatible con las normas de competencia, la negativa de un proveedor a tramitar la garantía que solicita un consumidor, si el proveedor no manifiesta expresamente a ese consumidor reclamante las razones concretas de tal criterio, y las demuestra.

No es aceptable que la negativa o rechazo a la garantía se haga injustificadamente y sin la posibilidad de contestación por parte del consumidor perjudicado, y por el propio reparador cuya actividad se suponga defectuosa (por eso se rechaza la garantía) por el proveedor sin prueba que se pueda contrastar.

Las propias normas de la CE Directiva 2005/14CE y relacionadas con el Seguro Obligatorio, tratando los derechos de un propietario de vehículo cuando sufre un accidente de circulación, obligan a la aseguradora del vehículo que ha causado el daño a responder la petición del perjudicado.

En este caso el perjudicado no tiene contrato con la aseguradora a la que pregunta, pero se le concede el derecho de respuesta

En el caso de la directriz (59) se pretende aceptar como válida la negativa a la respuesta sobre la información de un derecho que pretende el mismo propietario del vehículo que ha comprado y pagado el vehículo, y tiene contrato con el proveedor.

Al efecto entendemos que la exclusión sin causa acreditada y manifestada, de una garantía de venta legal o extendida/ampliada por contrato, en base a la intervención profesional de un operador ajeno, es una conducta anticompetencial no aceptada en el Art. 101 del Tratado.

**La Directriz ha de aclarar expresamente que la intervención de un mantenedor/reparador independiente legalmente acreditado, durante el periodo de aquella, NO afecta la continuidad de validez de la misma,** salvo que el proveedor acredite formal y objetivamente que aquella intervención ha causado una avería, y en tal caso sólo excluiría la citada continuidad de garantía para los elementos averiados en que haya intervenido el independiente, que se obligaría a otorgar al propietario del vehículo la garantía debida a su labor, quedando vigente la garantía del resto de los elementos del vehículo.

Puede incluso establecerse la presunción, salvo prueba en contra, de que la falta de empleo de piezas originales OEM, OES o de calidad equivalente, puede ser causa de la avería detectada.

### **Crítica al punto 61. del Proyecto de Directrices**

La hipótesis de “ciertos casos” que señala el artículo han de ser absolutamente objetivados, de modo que las flexibilidades interpretativas pueden derivar en situaciones contrarias a la libre competencia; así debe establecerse que esa tolerancia interpretativa se trata de lanzamiento de nuevos modelos, que se trata de casos en que no exista ningún distribuidor de la marca en la zona que haya deseado hacer por sí mismo el servicio de postventa; que el periodo limitado no puede superar el establecido para las garantías legales, dos años, de la Directiva 1999/44, y que el mercado geográfico no sea superior territorialmente al que pueda necesitarse con el fin de experimentación de mercado.

Lo contrario sería establecer una excepción radical a los principios de todo el Tratado por la restricción territorial, temporal, de producto y de servicio, de ese método de comercializar un producto en el mercado único europeo.

Discrepamos también del razonamiento por el que se pretende autorizar esa excepcionalidad tan radical, y es que negamos que pueda existir un “parasitado” por parte de los talleres si no tienen información técnica sobre el producto que se haya de introducir.

Si una empresa como taller autónomo, o societario, es capaz de aportar competencia en el servicio de mantenimiento y reparación de un vehículo de esas características, lo será por su propia capacidad técnica como taller, y no por operaciones de aprovechamiento injusto de inversiones ajenas.

La filosofía de este punto parece contradictoria radicalmente con la defensa de los principios de libre competencia del mercado europeo, al tratar de proteger las inversiones de una empresa, al justificar que esas inversiones “puedan estar seguros de la falta de competencia” que les permita realizar la inversión.