



**El nuevo marco legal en materia de competencia para el mercado de la posventa del automóvil**



## PRÓLOGO

Tras la expiración del Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 el 30 de mayo de 2010, la Comisión Europea ha introducido un nuevo marco legal en materia de competencia para el sector de la automoción centrado en cuestiones que afectan al mercado de la posventa.

De aplicación en el mercado desde el 1 de junio de 2010, estas nuevas normas se promulgan a través de cuatro instrumentos jurídicos clave:

- El Reglamento de Exención por Categorías (UE) N° 461/2010 aplicable al sector de los vehículos de motor
- Las Directrices específicas del sector sobre restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor
- El Reglamento de Exención por Categorías (UE) N° 330/2010 sobre restricciones verticales
- Las Directrices generales sobre acuerdos verticales

Estas normas se aplicarán hasta el 31 de mayo de 2023. Cubren el comercio de piezas de recambio para la reparación y el mantenimiento de todos los vehículos auto propulsados con más de 3 ruedas (por ejemplo, turismos, furgonetas y camiones). Aunque las nuevas normas son especialmente importantes para ilustrar lo que los fabricantes de vehículos de motor pueden o no pueden hacer, también afectan a los acuerdos concluidos entre operadores independientes del mercado de la posventa.

El propósito de este folleto es proporcionar a los operadores del mercado una visión general de sus oportunidades en lo que se refiere a la competencia efectiva en el sector de las piezas de recambio, reparación y mantenimiento de vehículos de motor.

Este folleto está destinado a todos los actores partícipes en la cadena del mercado de la posventa: talleres de reparación autorizados e independientes, proveedores y distribuidores de componentes, editores de información técnica, fabricantes de herramientas y equipamiento para talleres, prestadores de servicios de atención en carretera, así como a los muchos otros operadores independientes que contribuyen a la reparación y al mantenimiento eficientes de los vehículos de motor a través de Europa.

# 1 /

## El mecanismo tras las normas

Desde el 1 de junio de 2010, se aplican cuatro textos clave diseñados para asegurar la competencia efectiva en el mercado de la posventa del automóvil.

Dos de ellos contienen normas específicas del sector, mientras que los otros dos contienen normas generales aplicables a todos los sectores industriales:

**Normas específicas del sector:**

- El Reglamento de Exención por Categorías (UE) N° 461/2010 aplicable al sector de los vehículos de motor
- Las Directrices específicas del sector sobre restricciones verticales contenidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor

**Normas generales:**

- El Reglamento de Exención por Categorías (UE) N° 330/2010 sobre restricciones verticales
- Las Directrices generales sobre acuerdos verticales

### Los Reglamentos de Exención por Categorías

Los Reglamentos de Exención por Categorías eximen una categoría entera de acuerdos (exención en bloque) de la aplicación normal de la ley de competencia. Basados en el prerequisite de que ni la cuota de mercado del proveedor, ni del comprador, exceda del 30%, los Reglamentos de Exención por Categorías confieren un “puerto seguro” en el cual las empresas pueden tener la certeza de que sus acuerdos cumplen con las exigencias de la normativa de competencia. Por supuesto, los beneficiarios de la exención deben respetar

disposiciones específicas contenidas en los Reglamentos.

Esto es particularmente cierto para las llamadas “restricciones especialmente graves” o “cláusulas negras” – **éstas deben ser cumplidas con independencia de las cuotas de mercado, ya que su contravención sólo puede ser justificada en circunstancias muy excepcionales.**

Para el sector de la automoción, los Reglamentos de Exención por Categorías son complementarios. Las empresas que esperan beneficiarse del “puerto seguro” necesitarán cumplir con las exigencias de las normas generales sobre restricciones verticales, así como con las normas específicas del sector. Las mismas se aplican a acuerdos en los que intervienen fabricantes de vehículos de motor, así como a acuerdos de distribución de piezas en el mercado de la posventa.

### Las normas generales sobre restricciones verticales

El Reglamento general de Exención por Categorías sobre Restricciones Verticales contiene normas esenciales que necesitan ser tenidas en consideración por cualquiera que participe en la comercialización de mercancías o servicios. Contiene varias restricciones especialmente graves, tales como cláusulas que deben evitarse en los acuerdos de distribución, ya que darían lugar a problemas de competencia. Un fabricante de vehículos de motor que vende piezas a talleres de reparación autorizados necesitará observar estos límites, así como un proveedor de piezas que vende sus productos a un mayorista independiente.

Más notablemente, el Reglamento general de Exención por Categorías sobre Restricciones Verticales establece que un proveedor normalmente no puede exigir a su cliente que revenda el producto a un precio fijo o mínimo. Como norma general (a la cual se aplican pocas excepciones), el cliente puede determinar el precio de reventa por su cuenta, sin ser presionado por el proveedor. El proveedor, sin embargo, puede formular recomendaciones no vinculantes.

De forma similar, El Reglamento general de Exención por Categorías sobre Restricciones Verticales establece límites en la asignación de clientes y territorios, la posibilidad del pro-

Todos los sectores incluido el del automóvil	<b>Artículo 101 TFUE*</b>	
	<b>Reglamento de Exención por Categorías 330/2010 sobre restricciones verticales y Directrices</b>	
Sólo sector del automóvil	<b>Directrices aplicables al sector el automóvil</b>	
	<b>Reglamento de Exención por Categorías 461/2010 para el sector de los vehículos de motor</b>	

\*Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea



veedor de exigir al distribuidor que opere fuera de un establecimiento previamente acordado, o el derecho de los miembros de un sistema de distribución de venderse entre ellos mercancías (ventas cruzadas).

## Las Directrices específicas del sector

### La fuerza de las Directrices

Las Directrices completan el conjunto de instrumentos legales en materia de competencia para el sector del automóvil. Al complementar las Directrices generales sobre restricciones verticales, las Directrices específicas del sector sirven para explicar el Reglamento de Exención por Categorías aplicable al sector del automóvil y transmiten la visión de la Comisión sobre las normas de competencia aplicables a la venta de vehículos de motor nuevos, la distribución de piezas de recambio y la reparación de vehículos de motor. No son meras explicaciones del contenido del Reglamento 461/2010, como sí lo era el Folleto Explicativo sobre la aplicación del Reglamento de Exención por Categorías para vehículos de motor 1400/2002. En la práctica, **las Directrices son muy importantes**. Aunque técnicamente sólo obligan a la Comisión Europea (y a las autoridades nacionales de competencia) ninguna empresa puede permitirse el lujo de ignorarlas: interpretan, explican y, de alguna manera, desarrollan las disposiciones de los reglamentos obligatorios. En caso de litigio, los tribunales tomarán las Directrices en consideración. El Tribunal Europeo de Justicia ha señalado en numerosas ocasiones la importancia de las Directrices: son parte del “acquis communautaire” y dan forma a las políticas esenciales de la Unión y, consecuentemente, al propio desarrollo de la Unión Europea.

### Las Directrices aplicadas al Mercado de la Posventa del Automóvil

Para el mercado de la posventa, explican en detalle 1) cómo entender las disposiciones de los Reglamento de Exención por Categorías y 2) cómo asegurar una competencia efectiva en situaciones que quedan fuera del ámbito de aplicación de los Reglamentos de Exención por Categorías, particularmente teniendo en cuenta el indicado umbral del 30% por encima del cual no se concederán exenciones.

# 2/

## Comercialización de piezas de recambio y equipos

### Piezas originales y piezas de calidad equivalente

#### Definiciones

Asegurar la competencia efectiva en los mercados de piezas de recambio y equipos es el objetivo primordial de las definiciones de “piezas originales” y “piezas de calidad equivalente” contenidas en las Directrices.

De acuerdo con la redacción adoptada por la Comisión Europea, “piezas o equipos originales” son piezas o equipo fabricados según las especificaciones y normas de producción establecidos por el fabricante del vehículo de motor para producir piezas o equipos para el montaje de sus vehículos.

Esto significa que las “piezas originales”, si cumplen las condiciones anteriores, pueden ser:

- Piezas producidas por los fabricantes de vehículos de motor ellos mismos.
- Piezas fabricadas por los fabricantes de piezas y que son suministradas a los fabricantes de vehículos de motor para el montaje de los mismos o para su distribución a los miembros de sus redes autorizadas.
- Piezas fabricadas por fabricantes independientes de piezas y que son suministradas al mercado de la posventa independiente, a condición de que sean fabricadas según las especificaciones de los fabricantes de vehículos de motor.

Esto podría suceder, por ejemplo, cuando un fabricante de piezas está o estuvo fabricando piezas para un fabricante de vehículos de motor. Esas piezas sólo llevan la marca comercial del fabricante de piezas.

Los fabricantes de vehículos de motor suministran a su red autorizada sus propias piezas de recambio bajo su marca comercial, aunque la mayoría de las veces se hayan fabricado por proveedores de equipos originales.

En tales casos, sin embargo, no se puede limitar la posibilidad del fabricante de piezas de recambio de colocar su propia marca en la pieza de recambio (ya sea en exclusiva o en paralelo como “doble marca”).

Con el fin de ser considerado como de “**calidad equivalente**”, los recambios deben ser de una calidad lo suficientemente alta para que su uso, de acuerdo a la Comisión Europea, “no empañe la reputación de la red autorizada en cuestión”. La carga de probar que una pieza de recambio no cumple con este requisito recae sobre el fabricante del vehículo de motor que debe aportar evidencia a estos efectos en caso de que quiera desalentar a talleres de reparación autorizados de utilizar tales piezas.

Tras esta nueva definición, una pieza de calidad equivalente no se refiere *per se* a la calidad de la pieza originalmente instalada en el vehículo de motor. Puede corresponder a la calidad de las piezas de recambio de una gama específica suministrada por los fabricantes de vehículos de motor a sus redes autorizadas, incluyendo aquellas piezas correspondientes a una “línea económica” de los fabricantes de vehículos de motor.

#### Requisitos de certificación

Los miembros de la red autorizada de los fabricantes de vehículos de motor tienen la obligación de usar componentes que sean al menos de calidad equivalente. Vale la pena señalar que los talleres de reparación independientes, al no ser miembros de la red “franquiada”, no están por supuesto sujetos a tales obligaciones. Como se ha explicado anteriormente, si los fabricantes de vehículos de motor quieren oponerse al uso de un componente específico por sus redes de reparación autorizadas, tienen que probar que el componente utilizado no cumple con los requisitos de las definiciones de “pieza original” o “pieza de calidad equivalente”. Aún cuando los fabricantes de vehículos de motor tengan que soportar esta carga de la prueba, con el fin de facilitar las ventas de los distribuidores independientes a los miembros de las redes autorizadas y evitar posibles causas legales de oposición por parte de los fabricantes de vehículos de motor, los proveedores de piezas están invitados a emitir – previo requerimiento – un auto-certificado sobre la calidad de sus piezas (ej. en el embalaje, como





una declaración separada, o una nota en internet).

## Libertad para suministrar piezas de recambio y equipos al mercado de la posventa

### El concepto

Siguiendo el anterior Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002, el nuevo marco legal en materia de competencia confirma que los **fabricantes de vehículos de motor no pueden impedir que sus proveedores de equipos originales suministren también sus productos como piezas de recambio a distribuidores independientes o directamente a talleres de reparación independientes** o autorizados.

Como consecuencia directa y por eficiencia logística, los distribuidores independientes de componentes son libres por supuesto de suministrar a los talleres independientes y autorizados las piezas que les hayan suministrado a su vez los proveedores de componentes.

Para satisfacer la demanda del consumidor, los fabricantes de componentes también suministran al mercado independiente de la posventa piezas de mayor calidad que las de los equipos originales, o con piezas “aptos para el fin concreto” y adaptadas a la edad del vehículo de motor; éstas deben por supuesto cumplir todos los requisitos legales, especialmente aquellos contenidos en la legislación sobre seguridad del producto y medioambiental.

### El nuevo régimen de los “acuerdos de utillaje”

En su evaluación del funcionamiento del antiguo Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 aplicable al sector, la Comisión Europea encontró que en muchas ocasiones los fabricantes de vehículos de motor abusaban de su poder de negociación para restringir la habilidad de sus fabricantes de equipos originales de vender las piezas en el mercado de la posventa independiente, convirtiendo así a la pieza como cautiva de hecho.

Esto se conseguía obligando al proveedor a transferir la propiedad sobre los derechos de propiedad intelectual o utillaje al fabricante del vehículo de motor. Una vez éstos pasaban a ser propiedad del fabricante del vehículo de motor, el proveedor se encontraba sin poder utilizar tales herramientas o derechos de propiedad intelectual para fabricar piezas que, de otro modo, podrían haber sido vendidas directamente al mercado de la posventa.

En esta materia, las nuevas Directrices contienen clarificaciones im-

portantes. En primer lugar, la Comisión Europea indica que un acuerdo entre un fabricante de vehículos de motor y un proveedor de piezas está normalmente sujeto a la normativa de competencia. La mayoría de proveedores de piezas de automóvil tienen sus propios conocimientos que son necesarios para desarrollar y fabricar componentes. No son unas meras fábricas (extended workbench) que necesitarían confiar en la entrega de información esencial por parte del fabricante de vehículos de motor. En estos casos, son competidores potenciales como proveedores de piezas que son para el mercado de la posventa, y el fabricante de vehículos de motor sólo puede restringir su acceso al dicho mercado en circunstancias excepcionales. Cuando un fabricante de vehículos de motor proporciona una herramienta, o paga por ella por adelantado, el proveedor puede ser impedido de utilizar esta herramienta para fabricar piezas para cualquier tercero (mercado posventa o cualquier otro cliente del fabricante de equipos originales). En ese caso, el proveedor necesitará pagar un canon o comprar un segundo conjunto de herramientas para la fabricación dirigida al mercado posventa independiente.

Si un fabricante de vehículos de motor obliga a su proveedor de equipos originales a transferir su propiedad sobre dicho utillaje, derechos de propiedad intelectual o conocimientos técnicos necesarios, o soporta únicamente una parte insignificante de los costes de desarrollo del producto, o no aporta ningún utillaje<sup>1</sup>, derechos de propiedad intelectual o conocimientos técnicos necesarios, no se considerará que el acuerdo en cuestión sea un verdadero acuerdo de subcontratación. Como consecuencia de ello, el fabricante de vehículos de motor no tendrá permitido el prohibir a sus proveedores de piezas la venta de las mismas directamente en el mercado de la posventa.

## Libertad de comprar piezas y equipos

### Talleres de reparación independientes

Dado que no dependen de los fabricantes de vehículos de motor, **los talleres de reparación independientes son libres de comprar y utilizar cualquier pieza o equipo para la reparación y el mantenimiento de vehículos a motor**, siempre que éstos cumplan los requisitos legales, especialmente aquellos contenidos en la legislación sobre seguridad del producto y medioambiental. Los talleres de reparación independientes pueden solicitar “piezas originales”, “piezas de calidad equivalente” así como otras piezas de calidad de los fabricantes y distribuidores de piezas independientes.

<sup>1</sup> Las Directrices establecen claramente que cuando el fabricante del vehículo de motor aporta al proveedor utillaje, derechos de propiedad intelectual o conocimientos técnicos, este acuerdo no se beneficiará de la Comunicación sobre Subcontratación si el proveedor ya dispone de dicha herramienta, derechos de propiedad intelectual o conocimientos técnicos o puede fácilmente acceder a ellos, dado que, bajo estas circunstancias, la contribución sería innecesaria.

### Talleres de reparación autorizados

En la práctica, los talleres de reparación autorizados suelen obtener piezas de recambio de los fabricantes de vehículos de motor con quienes tienen suscrito un acuerdo. Sin embargo, con el fin de estimular la competencia en el mercado de piezas de recambio, el nuevo marco legislativo continúa proporcionando la posibilidad de que los talleres de reparación autorizados obtengan “piezas originales” o “piezas de calidad equivalente” de los proveedores o distribuidores de piezas independientes.

Esta libertad puede, sin embargo, estar sujeta a la obligación de obtener una cantidad mínima de piezas de recambio del fabricante del vehículo de motor. No obstante, esta obligación está limitada. Como señala la Comisión Europea, en la mayoría de los casos los fabricantes de vehículos de motor disfrutaban de tal posición en el mercado que este requisito de abastecimiento mínimo debería ser tan bajo que no haga peligrar la competencia en el mercado. En el pasado, el Reglamento de Exención por Categorías aplicable al sector de los vehículos de motor 1400/2002 establecía que los fabricantes de vehículos a motor podían exigir a sus talleres autorizados el cubrir al menos el 30% de sus necesidades de piezas de recambio para vehículos de motor de la respectiva marca, a través del fabricante del vehículo o su red autorizada.

Este umbral ya no existe en los nuevos textos legales. Sin embargo, todavía perdura un principio general de la normativa de competencia: cuanto mayor sea la cuota de mercado del fabricante del vehículo de motor en el mercado de piezas de recambio adecuadas para la reparación y el mantenimiento de los vehículos de su propias marcas en un determinado territorio nacional, menor será el porcentaje de abastecimiento mínimo de piezas de recambio que se le permitirá imponer a los miembros de su red de talleres autorizados.

Además, dado que los talleres autorizados pueden también tener que llevar a cabo servicios de reparación o mantenimiento en vehículos de motor de otras marcas, también necesitan comprar piezas de otras fuentes de suministro. En esta situación, deben ser considerados como talleres de reparación “independientes/multi-marca” y, por lo tanto, pueden proveerse de cualquier pieza a través de los fabricantes o distribuidores de piezas independientes, siempre que cumplan los requisitos legales, especialmente aquellos contenidos en las legislaciones sobre la seguridad de los productos y el medio ambiente.

## Acceso a las piezas “cautivas” de los fabricantes de vehículos de motor

### Para talleres de reparación independientes

Algunas piezas son fabricadas exclusivamente por los fabricantes de vehículos de motor (ej. chasis, motor, ciertas partes de la carrocería) o

son piezas sobre las cuales los fabricantes mantienen un derecho válido de propiedad industrial. Estas piezas son únicas y directamente suministradas al mercado de la posventa por los fabricantes de vehículos. Sin embargo, el acceso a las mismas es indispensable para permitir a los talleres de reparación independientes mantener y reparar correctamente los vehículos de motor y competir con las redes de talleres autorizados. Por lo tanto, el marco legal continúa estableciendo que un fabricante de vehículos de motor no pueda impedir a su taller autorizado que venda piezas de repuesto a un taller independiente que las necesite para reparar y mantener el vehículo de un consumidor específico.

Sin embargo, esto no representa la solución ideal, dado que los talleres independientes deberían poder obtener cualquier pieza, incluyendo piezas “cautivas”, a nivel mayorista (y no de sus competidores directos) y a un precio mayorista con el fin de competir verdaderamente con la red autorizada de talleres.

### Para los distribuidores independientes de piezas

El nuevo marco legal en materia de competencia sigue el mismo enfoque que el ya expirado Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 aplicable al sector de los vehículos de motor. Se distingue entre canales de venta de vehículos de motor, la comercialización de piezas de recambio y los servicios de reparación y mantenimiento. Como consecuencia de ello, los fabricantes de vehículos de motor tienen la opción de ofrecer a los miembros de sus redes autorizadas tres contratos independientes mediante los cuales su socio contractual puede llevar a cabo las tres funciones, dos funciones o únicamente una de las tres:

- Contrato de distribución para vehículos de motor nuevos (concesionario oficial)
- Contrato de distribución para piezas de recambio (distribuidor «autorizado» de piezas)
- Contrato de prestación de servicios de mantenimiento y reparación (taller de reparación “autorizado”)

En cuanto a la distribución de piezas originales de los fabricantes de vehículos de motor, estos últimos optarán normalmente por un sistema de distribución con claros criterios cualitativos de selección. Por lo tanto, si un distribuidor independiente de piezas cumple con los criterios cualitativos del fabricante de vehículos de motor (con respecto, por ejemplo, a posibles requisitos de mantenimiento de stock o de la cualificación de su personal), podría ser candidato a un «contrato de distribución autorizada de piezas».



# 3/

## Servicio, mantenimiento y reparación durante el periodo de garantía

### El concepto clave

En el Folleto Explicativo sobre la aplicación del Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 para vehículos de motor, la Comisión Europea introdujo una importante aclaración por la que los talleres de reparación independientes pueden llevar a cabo servicios regulares de mantenimiento y trabajos de reparación durante el periodo de garantía.

A pesar de esta aclaración, muchos fabricantes de vehículos de motor han seguido condicionando de forma generalizada las reclamaciones en garantía formuladas por los propietarios de los vehículos a que todos los servicios de mantenimiento y reparaciones hubieran sido realizados por la red autorizada y con el uso exclusivo de piezas de recambio del fabricante del vehículo de motor.

Una de las más importante mejoras en el nuevo marco legal en materia de competencia en comparación con el ya expirado Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 aplicable al sector de los vehículos de motor, es la aclaración por la Comisión Europea de que **los fabricantes de vehículos de motor no pueden condicionar las garantías a la reparación y el mantenimiento de un vehículo dentro de su red autorizada, o al uso de piezas de su propia marca comercial.**

De acuerdo con el nuevo conjunto de normas, **los consumidores tienen derecho a utilizar cualquier taller de reparación para un trabajo no cubierto por la garantía, tanto durante el periodo legal de garantía (2 años en la mayoría de Estados miembros de la UE) como durante cualquier ampliación del periodo de garantía.**

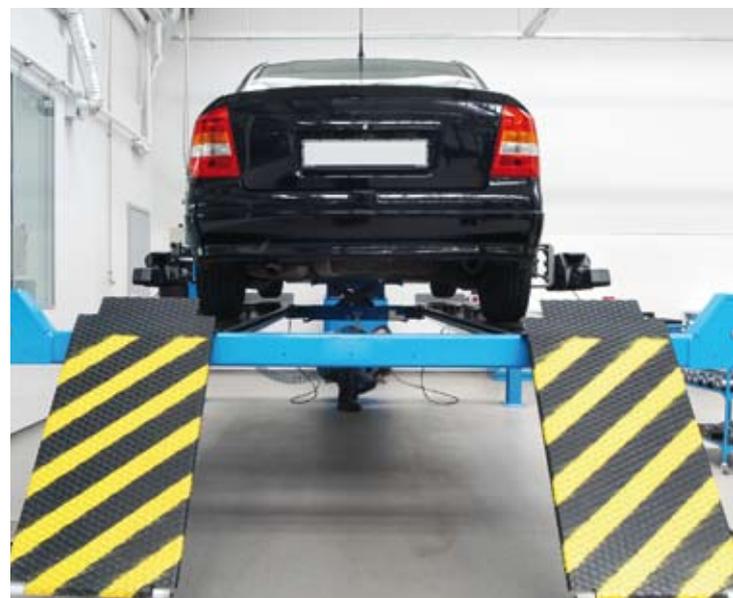
Por supuesto, cualquier operador está sujeto a la responsabilidad legal aplicable al producto y servicio prestado. Así, cualquiera que dañe un vehículo como resultado de un trabajo negligente o el uso de piezas defectuosas es responsable de ello.

### Retirada del mercado, servicios gratuitos y trabajos sujetos a garantía

Dentro del periodo de garantía, cualquier defecto que se origine a partir del proceso de fabricación del vehículo debe ser corregido por el fabricante del mismo. Normalmente, la red de talleres autorizados de reparación ejecutará el trabajo en nombre del fabricante del vehículo y a su cargo. En tales casos en los que los trabajos son pagados por el fabricante del vehículo de motor, por ejemplo, acciones de retirada de los vehículos del mercado o servicios gratuitos o trabajos sujetos a garantía, etc., dichos trabajos deberán realizarse en el lugar especificado por el fabricante. Cuando se paga al taller de reparación, el fabricante del vehículo de motor también puede determinar qué piezas se van a utilizar.

### Pólizas de seguros y contratos de garantía

Estos derechos de elección aplicables durante el periodo de garantía se aplican a aquellas garantías que formen parte integrante de la compra del vehículo. Sin embargo, aquellas garantías que sean, de hecho, pólizas de seguro, suscritas separadamente, pueden no estar cubiertas. Los contratos financieros o de leasing también pueden introducir limitaciones adicionales.





# 4/

## El acceso a la información técnica

Con la adopción de las Directrices específicas para el sector, la Comisión Europea ha subrayado la importancia de los “Operadores Independientes”. Ha reconocido que el mercado independiente de la posventa incrementa la elección de los consumidores y mantiene competitivos los precios de las reparaciones al ejercer presión sobre las redes de reparación autorizadas de los fabricantes de coches<sup>2</sup>.

Con el fin de lograr una competencia efectiva en los servicios de la posventa, es esencial que todos los operadores puedan acceder a la información técnica que sea necesaria para realizar las reparaciones y el mantenimiento de vehículos cada vez más sofisticados. A estos efectos, la piedra angular del nuevo marco legal en materia de competencia es que **la retención de información técnica se examinará directamente bajo las normas del Tratado sobre restricciones a la competencia**.

Comparado con el anterior Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 aplicable al sector de los vehículos de motor, permitir el acceso a la información técnica ya no se considera como un mero requisito previo para que los fabricantes de vehículos de motor puedan acogerse a una exención de las normas de competencia normalmente aplicables.

El nuevo marco legal en materia de competencia reconoce que el acceso a la información técnica, herramientas y formación, continúa siendo un requisito previo para una competencia efectiva en el mercado de posventa de la automoción.

### Definiciones clave

#### Operadores Independientes

La definición de operadores independientes está basada en la definición que ya existe en las Normas Euro 5/6 en materia de

homologaciones<sup>3</sup>. La definición incluye a los talleres de reparación independientes, fabricantes y distribuidores de piezas de recambio, fabricantes de equipos de reparación o herramientas, editores de información técnica, clubes del automóvil, operadores de asistencia en carretera, ITV y operadores que ofrecen formación a los talleres de reparación. La lista sin embargo no es exhaustiva.

#### Alcance de la información técnica

En cuanto al tema del acceso a la información técnica, varios Reglamentos europeos de homologación técnica ya contienen disposiciones claves sobre el acceso de los operadores independientes a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de vehículos<sup>4</sup>.

La novedad introducida por la Comisión Europea en el nuevo marco legal en materia de competencia es la referencia cruzada entre la legislación en materia de homologaciones y las normas de competencia. En otras palabras, con el fin de conocer si una parte de la información debe ponerse a disposición de los operadores independientes del mercado de la posventa, debería hacerse una referencia a las disposiciones sobre acceso a la información en materia de reparación y mantenimiento contenida en los instrumentos de homologación. Cualquier información comunicada a los miembros de las redes autorizadas debería ponerse a disposición de los operadores independientes. Esto se aplica a todo el parque de vehículos de todos los vehículos autopropulsados de 3 o más ruedas.

El Reglamento (CE) N°715/2007 contiene una definición genérica de información técnica que ofrece un buen resumen de lo que significa “información técnica para la reparación y mantenimiento de vehículos”:

<sup>2</sup> Memo de la Comisión Europea n° 10/217 de 27/05/2010 – Competencia: la Comisión adopta normas de competencia revisadas para el sector de los vehículos de motor: preguntas frecuentes

<sup>3</sup> Reglamento (CE) N° 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

<sup>4</sup> Éstas son:

- Reglamento (CE) N° 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos
- Reglamento (CE) N° 692/2008 por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) N° 715/2007
- Reglamento (CE) N° 595/2009 relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos
- Las medidas de aplicación correspondientes al Reglamento (CE) N° 595/2009 aún por adoptar.



“información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo” significa toda información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y suplementos posteriores. Esta información incluye toda la que se requiera para el montaje de piezas o equipos en los vehículos;

Con el fin de aclarar este tema, la Comisión Europea también resaltó que las listas de conceptos establecidas en el artículo 6 (2) del Reglamento (CE) N° 715/2007 y del Reglamento (CE) N° 595/2009, deberían también ser utilizadas como guía para evaluar lo que puede ser considerado como información técnica a los efectos de la normativa de competencia. Esta lista incluye:

- una identificación inequívoca de los vehículos
- manuales de mantenimiento
- manuales técnicos
- información sobre componentes y diagnóstico
- diagramas de cableado
- códigos de error de diagnóstico (incluidos los códigos específicos del fabricante)
- el número de identificación de la calibración del software aplicable a un tipo de vehículo
- información sobre herramientas y equipos patentados, proporcionada por estos mismos medios
- información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos

Con relación a esta referencia clara a la legislación en materia de homologaciones, el nuevo instrumento legal en materia de competencia también contiene más ejemplos específicos.

- software
- códigos de avería y otros parámetros, junto con actualizaciones, que son necesarias para trabajar sobre unidades electrónicas de control con vistas a introducir o restaurar la configuración recomendada por el proveedor
- números de identificación del motor del vehículo o cualquier otro método de identificación
- catálogos de piezas
- procedimientos de reparación y mantenimiento
- soluciones de trabajo fruto de la experiencia práctica y relacionadas con problemas que afectan típicamente a modelos o lotes concretos
- notificaciones para retiradas de producto del mercado
- avisos identificando reparaciones que pueden realizarse gratuitamente dentro de la red autorizada de reparación

Para la **identificación de piezas**, las Directrices de la Comisión Europea establecen expresamente que los códigos de las piezas y cualquier otra información necesaria para identificar correctamente la pieza de recambio de la marca del fabricante que se ajuste a un concreto vehículo de motor deberá ponerse a disposición de los operadores independientes si se ha puesto a disposición de la red autorizada.

## La Prueba de Valoración de la información técnica

### El concepto

El principio básico bajo esta perspectiva legal en materia de competencia es que toda información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor puesta a disposición de los miembros de la red autorizada de reparación debe también comunicarse a los operadores independientes.

Si las listas y ejemplos proporcionados por la Comisión Europea en las Directrices aclaran qué debe considerarse como información técnica para la reparación y mantenimiento de vehículos de motor, no son, sin embargo, exhaustivos. A estos efectos, si un concepto no está expresamente enumerado en la lista, esto no significa que un fabricante de vehículos puede retener esta parte de la información. La Comisión Europea resaltó que el progreso tecnológico en cuanto a la fabricación de vehículos y componentes implica que el concepto de información técnica es fluido. Como tal, si los avances en la tecnología asociada a los vehículos de motor genera nuevas técnicas en la reparación o el mantenimiento de los vehículos o requiere nuevas piezas de información técnica, el acceso a tal información debe ponerse a disposición de los operadores independientes.

### La prueba y los límites

La Comisión Europea ha elaborado una “prueba” con el fin de valorar en cualquier momento si una parte concreta de información debe ponerse a disposición de los operadores independientes. Alguna información proporcionada a la red autorizada de reparación puede no ser considerada como información técnica “veraz” para “la reparación y el mantenimiento de vehículos” y podría, por lo tanto, ser retenida por los fabricantes de vehículos. Estos límites cubren mera información comercial (por ejemplo, tarifas horarias de los talleres de reparación autorizados) o aquella información legítimamente necesaria para la fabricación de piezas de recambio o componentes, tales como la información sobre el diseño, proceso de producción o materiales empleados para fabricar piezas de recambio. Sin embargo, la Comisión señaló que en los casos en los que la información pueda ser usada para un “doble propósito” –como por ejemplo, información que muestre la interconexión de las piezas de recambio – la información debe ponerse a disposición ya que es información necesaria para mantener y reparar el vehículo.

No obstante, un concepto importante debe tomarse en consideración: la retención de información no deberá tener

un impacto significativo en la capacidad de los operadores independientes de llevar a cabo sus tareas en el mercado.

También es importante resaltar que, en contraste con el ya expirado Reglamento de Exención por Categorías 1400/2002 aplicable al sector de los vehículos de motor, el nuevo marco legal de competencia no contiene ninguna referencia a la posibilidad de que los fabricantes de vehículos a motor retengan información a través de, por ejemplo, una simple referencia a los sistemas de antirrobo o anti-manipulación del vehículo o, en general, a “los derechos de propiedad industrial e intelectual”.

## La disponibilidad de la información

El modo en que la información técnica es suministrada también es importante. La Comisión Europea ha subrayado que **el acceso debe proporcionarse** a requerimiento y **sin retraso indebido**, en una forma que resulte utilizable, y **el precio a cobrar no debe desalentar el acceso** a la misma al no haberse tenido en cuenta la finalidad para la cual el operador independiente utiliza la información<sup>5</sup>.

Para vehículos nuevos en el mercado, **se solicita a los fabricantes de vehículos que den a los operadores independientes el acceso a la información técnica** al mismo tiempo que a sus talleres de reparación autorizados. No se debe obligar a operadores independientes a comprar más de la información necesaria.

<sup>5</sup> Es importante resaltar que para las clases de vehículos homologados de conformidad con los Reglamentos Euro 5 y VI, la lista de información contenida en dichas normas (incluyendo información específica sobre *OBD* (diagnóstico a bordo) para la fabricación de piezas y componentes) deberá proporcionarse a los operadores independientes aun a pesar de que dicha información no se comunique, en sentido estricto, a los miembros de las redes autorizadas.





## **Right to Repair Campaign (R2RC)**

Bd de la Woluwe 42 bte 5  
BE – 1200 Bruxelles  
Tel.: +32 2 761 95 10  
Fax: +32 2 762 12 55  
secretariat@r2rc.eu  
[www.r2rc.eu](http://www.r2rc.eu)

### **Aviso Legal**

FIGIEFA ha tomado medidas para garantizar la exactitud de las declaraciones hechas en este folleto. Sin embargo, se debe señalar que las explicaciones dadas en este documento son de carácter general. Como cada caso individual puede tener características diferentes, no se pretende sustituir el asesoramiento jurídico específico.

Versión en castellano traducida de la versión original en inglés.