

ENMIENDAS AL EURO 5/6 EN COMITOLOGÍA RELATIVAS A LA INFORMACIÓN PARA LA REPARACIÓN DE VEHÍCULOS:

POR UNAS PYMEs FUERTES EN UN MERCADO DE POSVENTA COMPETITIVO

Versión actualizada
Agosto 2010



**Folleto explicativo sobre las enmiendas de la Comisión
propuestas a los Reglamentos n.º 692/2008 y n.º 715/2007**

Apoyado por:



IDENTIFICACIÓN INEQUÍVOCA DE LOS RECAMBIOS: IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA TODOS LOS AGENTES DEL MERCADO

VEHÍCULOS ACTUALES: PLURALIDAD DE MODELOS Y VARIANTES

Debido al progreso técnico y al creciente número de tipos y variantes de vehículos, los recambios y componentes utilizados en el montaje de los vehículos son cada vez más complejos y difíciles de identificar. Los diferentes tipos de vehículos necesitan diferentes tipos de piezas, por lo que éstas pueden variar incluso para un mismo modelo de vehículo; es decir, que ya no resulta suficiente con indicar que se trata, por poner un ejemplo, de una pastilla de freno de un Volkswagen Golf modelo 2007, porque los diferentes Volkswagen Golf 2007 pueden llevar pastillas de freno distintas. En consecuencia, el identificar el recambio adecuado para un determinado vehículo se ha vuelto cada vez más problemático, incluso para los profesionales más preparados y especializados.

¿POR QUÉ ES TAN IMPORTANTE LA IDENTIFICACIÓN INEQUÍVOCA DE LOS RECAMBIOS?

La identificación inequívoca de los recambios, equipos y componentes resulta crucial para un mercado posventa independiente, no sólo para lograr un mantenimiento y reparación apropiados del vehículo, sino también para garantizar el suministro de los recambios correctos por parte del fabricante de las piezas y del distribuidor al taller.

Si el taller no tiene acceso a los datos correctos sobre las piezas y componentes utilizados por el vehículo a reparar, podrían suministrarse y montarse recambios equivocados, ello supondría una amenaza para la seguridad, y también el posible incumplimiento de la normativa medioambiental. Si se montara una pieza cuyas especificaciones no se correspondieran exactamente con los requisitos técnicos y de funcionamiento, la integridad y la seguridad del vehículo podrían verse comprometidas, además de la responsabilidad por el servicio proporcionado al cliente.

¿QUIÉNES NECESITAN UNA IDENTIFICACIÓN INEQUÍVOCA DE LOS RECAMBIOS?

Toda la cadena y todos los agentes del mercado de la posventa la necesitan. Los fabricantes de recambios deben de poder establecer una referencia exacta en sus piezas. Los editores tienen que poder confeccionar catálogos de piezas y unas bases de datos independientes para la identificación exacta de los recambios. Los distribuidores de recambio deben de poder identificar las piezas de una manera rápida y exacta y entregarlas sin errores en el suministro. Los talleres deben poder llevar a cabo las reparaciones de manera eficaz, en beneficio del consumidor automovilista.

¿CÓMO GARANTIZAR LA IDENTIFICACIÓN INEQUÍVOCA DE LOS RECAMBIOS?

La identificación de las piezas de recambio apropiadas, se basa en la información sobre qué pieza se ha montado en el vehículo, en el equipo original (EO). El único modo de establecer exactamente qué pieza se ha montado en el vehículo, es identificar exactamente el recambio, el equipo o el componente a través del número EO de pieza del fabricante del vehículo y, entonces, relacionarlo con el VIN (Número de Bastidor), el número de identificación único y propio de cada vehículo.

¿QUÉ SON LOS DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE LAS PIEZAS?

Los datos de identificación de las piezas son un conjunto de información (una correlación de números) que atribuye un recambio (identificado gracias al número EO atribuido por el fabricante del vehículo) a un vehículo específico (identificado por su número VIN). Es la relación entre los números VIN y los números EO de los recambios de los fabricantes de vehículos, en un formato digital, que permite el acceso y el tratamiento de los datos con un sistema informático normalizado.

...las piezas y componentes utilizados en el montaje de vehículos son cada vez más complejos y difíciles de identificar.



¿EXISTEN REALMENTE ESTOS “DATOS”?

Rotundamente, sí. Los fabricantes de vehículos sí recopilan esta clase de información para la elaboración de sus catálogos de recambios. Muchos fabricantes ofrecen herramientas de búsqueda basadas en el VIN a través de las cuales se identifican los recambios adecuados para cada vehículo. Difícilmente existirían los catálogos de piezas si los constructores de vehículos no contaran con los datos que relacionan el VIN de los vehículos con los recambios que se montan en cada uno de ellos. Además, los constructores de vehículos proporcionan datos de identificación de las piezas a proveedores como Lexcom, que opera en Internet vendiendo recambio original de todas las marcas de vehículo (www.partslink24.com). Por tanto, es claro que los datos pueden conseguirse sin los grandes esfuerzos que el mercado posventa multimarca independiente necesita realizar.

Los constructores de vehículos cambian con frecuencia los recambios y componentes originales (y, en consecuencia, los números de las piezas del equipo original). Esto puede deberse a motivos comerciales, logísticos o de desarrollo de los productos, como, por ejemplo, un cambio de proveedor de primer equipo. Por lo general, los constructores de vehículos no informan de este tipo de cambios al mercado de posventa independiente. Cuando los operadores independientes no están al tanto de este tipo de cambios o de las «retiradas silenciosas», corren el peligro de suministrar o utilizar recambios y componentes inadecuados.

¿LOS CONSTRUCTORES DE VEHÍCULOS TENDRÁN QUE MODIFICAR COMPLETAMENTE LA ESTRUCTURA DE SUS BASES DE DATOS DE RECAMBIOS?

No. Los datos de identificación de las piezas ya existen como base de los catálogos de recambio de los constructores de vehículos. Los constructores pueden transmitir estos datos en su propio formato. La información en sí misma no necesita hacerse a medida, pero sí que debe entregarse de manera fácilmente accesible. Los operadores independientes cuentan con amplia experiencia en el uso de la tecnología moderna de procesamiento de datos que posibilita el tratamiento seguro de grandes cantidades de información. Además, de acuerdo al Reglamento Euro 5/6, los constructores de vehículos pueden exigir como contraprestación una remuneración apropiada.

¿ESTÁ PREVISTA UNA NORMALIZACIÓN?

Uno de los elementos centrales del Reglamento Euro 5/6 es precisamente, el acceso normalizado a la reparación y el mantenimiento. En sí mismo, se prevé de encomendar al organismo europeo de normalización CEN el desarrollo de un ‘proceso estructurado común’ para el intercambio de los datos de identificación de las piezas. En realidad, para el acceso a la información técnica ya contenido en la legislación Euro 5/6 sobre la homologación, este proceso está en curso.

¿POR QUÉ NO ES SUFICIENTE CONTAR CON «LA MISMA INFORMACIÓN» QUE LOS CONCESIONARIOS OFICIALES?

Hay una diferencia, principalmente en la forma. La identificación de piezas actual está hecha a medida del comercio al detalle (taller), de acuerdo al trabajo de reparación concreto necesario para arreglar un vehículo con VIN (Nº de Bastidor) conocido. Sin embargo, este modelo de acceso caso por caso no es en absoluto adecuado para el resto de operadores del mercado de posventa, como pueden ser los fabricantes, editores y distribuidores de recambio. Éstos tienen que ofrecer sus productos y servicios en un entorno abierto a todas las marcas y en un negocio que implica el uso repetido de datos. Necesitan la identificación de las piezas (es decir, qué pieza corresponde a cada VIN) en un formato electrónico procesable y, como base de datos global.

¿LOS CONSTRUCTORES DE VEHÍCULOS TENDRÁN QUE REVELAR DATOS DE FABRICACIÓN O CONOCIMIENTOS ESPECÍFICOS?

No. La enmienda es sobre la identificación correcta de recambios específicos a cada uno de los vehículos. No tiene nada que ver con el diseño o la fabricación de los vehículos. El VIN del vehículo constituye únicamente el número de un producto que permite el seguimiento de un «producto complejo» en el caso de fallo de fabricación y la consiguiente llamada a revisión, tal y como resulta obligatorio en los estados miembros de la UE, de acuerdo a su legislación de seguridad en los productos.

¿POR QUÉ ES NECESARIA ESTA ENMIENDA PRECISAMENTE AHORA?

Esta enmienda es necesaria para adecuar los métodos de identificación de piezas al progreso de la técnica y pasarlos a un método de procesamiento electrónico avanzado basado en la vinculación entre el VIN y los números de los recambios. Los propios constructores de vehículos utilizan esta vinculación entre los números de los recambios del equipo original y los VIN, para aumentar la eficacia de sus propios sistemas de pedido de piezas. La negativa a garantizar el acceso a este método inequívoco de identificación de recambios conlleva una discriminación y un efecto excluyente en el mercado de los operadores independientes. La presente enmienda es necesaria para dar las mismas oportunidades a todos los negocios que operan en el mercado de recambios de automoción.

¿QUÉ SON LOS DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE LAS PIEZAS?

N.º de bastidor: **WVW ZZZ1KZ 9P 422726**
(Número de identificación del vehículo)

N.º de bastidor: **WVW ZZZ1KZ 9P 465028**
N.º de serie/N.º de producción



N.º de recambio EO
1K0 407 151 AA



N.º de recambio EO
99999 LLL



N.º de recambio EO
55255 KKK



N.º de recambio EO
1K0 407 151 BC



N.º de recambio EO
99999 LLL



N.º de recambio EO
55255 KKK

Los datos de identificación de las piezas son un conjunto de información (una correlación de números) que atribuye un recambio (identificado gracias al número EO atribuido por el fabricante del vehículo) a un vehículo específico (identificado por su número VIN).

¿A QUÉ VEHÍCULOS SE APLICAN ESTOS DATOS?

Según lo establecido en el Reglamento Euro 5/6, la información que se debe proporcionar sólo será para los vehículos de nueva aprobación y no es retroactiva para todo el parque de vehículos. Los nuevos tipos de vehículos son cada vez más complejos, por lo que identificar las piezas se ha convertido particularmente en un reto con los modelos recientes.

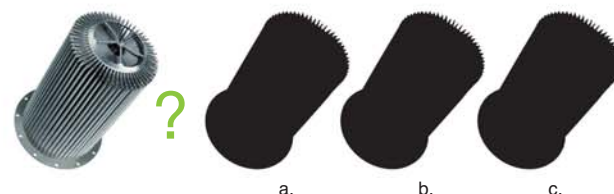
¿POR QUÉ LOS DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE LAS PIEZAS DEBEN SER COMPETENCIA DEL LEGISLADOR EUROPEO?

Los operadores independientes del mercado posventa han solicitado en repetidas ocasiones el acceso a esta identificación avanzada de los recambios, pero siempre han recibido la negativa de los constructores de vehículos. El que los constructores de vehículos se nieguen a suministrar los datos pertinentes se convierte en un asunto del legislador europeo desde el momento en que éstos rehúsan proporcionar una identificación correcta de las piezas, que compromete la integridad y la seguridad de los vehículos. Ya no se trata de permitir que los constructores de vehículos decidan si conceder el acceso a dichos datos es conveniente o no para su modelo de negocio.

El Reglamento Euro 5 recoge la obligación de que la información técnica esté disponible para todos los operadores independientes del mercado automovilístico, incluidos fabricantes de recambios, editores y proveedores independientes de piezas. Por este motivo, la Comisión ha introducido la aclaración en el presente procedimiento de comitología.

¿QUIÉN APOYA LA ENMIENDA DE LA COMISIÓN?

Las organizaciones europeas del sector representantes de toda la cadena automovilística del mercado posventa, especialmente los proveedores de componentes automovilísticos (CLEPA), los vendedores al por mayor de piezas de recambio (FIGIEFA), los talleres de carrocería (AIRC), los talleres independientes y oficiales (CECRA), los fabricantes de herramientas para talleres y de instrumental de pruebas (EGEA) y la asociación de consumidores automovilistas (FIA). En suma, todas estas organizaciones representan a más de 830.000 empresas con más de 4,6 millones de trabajadores en toda Europa y a 34 millones de consumidores automovilistas miembros de asociaciones automovilísticas o de conducción.



...el identificar las piezas de recambio adecuadas para un determinado vehículo se ha vuelto cada vez más problemático, incluso para los profesionales más preparados y especializados.

EL MERCADO DE POSVENTA DE AUTOMOCIÓN **SIN ACCESO A LOS DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE RECAMBIOS**

La actual falta de transparencia en la identificación de los recambios crea un excesivo impedimento en la competencia, en beneficio de los constructores de vehículos. La enmienda de la Comisión eliminaría la actual desventaja competitiva a la que se enfrentan los operadores independientes, al poder identificar de manera exacta los recambios necesarios. No debería permitirse a los constructores de vehículos abusar de su monopolio en lo referente a la información sobre recambios, reparación y mantenimiento.

CONSECUENCIAS DE LA FALTA DE ACCESO A LOS DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE RECAMBIOS:

✘ SE DIFICULTA LA COMPETENCIA DE LOS FABRICANTES DE RECAMBIOS

Sin acceso a los datos de identificación de piezas, los proveedores de equipo original (EO) y los fabricantes independientes de recambio se arriesgan a perder la independencia en sus negocios de posventa. No estarían en condiciones de suministrar libremente sus productos con independencia de los constructores de vehículos. No obstante, esta parte de su actividad es de especial importancia, dado que el mercado posventa ha resultado ser un factor estabilizador dentro la crisis económica actual. Concretamente, los proveedores de equipo original tendrían dependencia absoluta de los constructores de vehículos.

✘ SE EXPULSA DEL MERCADO A LOS DISTRIBUIDORES INDEPENDIENTES DE RECAMBIO

Los distribuidores de recambio desempeñan un papel fundamental en el suministro de recambios a los talleres de reparación independientes y que trabajan con todo el abanico de marcas. Sus sistemas de logística y entrega deben garantizar el suministro de recambios de manera precisa y eficaz a lo largo y ancho de la Unión Europea, y especialmente en áreas remotas donde resulta esencial la movilidad de las personas. Sin acceso a los datos de recambios, podría verse amenazado el suministro de productos y servicios multimarca, y ello traería inevitablemente una pérdida de clientes.

✘ SE ACABA CON UNA EFICAZ FUENTE DE SUMINISTRO A LOS TALLERES

Sin una cierta alternativa para el suministro de piezas de recambio, los talleres independientes y los oficiales se verían obligados a comprar sus recambios a una única fuente, el constructor de vehículos, a precios de monopolio.

✘ SE PERJUDICA LA LIBERTAD DE ELECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES

También los propietarios de vehículos sufrirían la exclusividad en el suministro de recambios por parte de una única fuente. Se vería gravemente perjudicado su derecho a elegir dónde y cómo reparar sus vehículos.

El mercado posventa de automoción es una cadena; sus miembros desempeñan un papel primordial en la movilidad asequible para 260 millones de consumidores automovilistas en Europa. Garantizar a todos los operadores independientes del mercado de la posventa la identificación inequívoca de las piezas, es un elemento crucial para salvaguardar la verdadera competencia dentro del mercado, al tiempo que se mantiene la seguridad y el respeto al medio ambiente de los vehículos durante su vida útil.



La **movilidad** es un eje en las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado de la Unión Europea y, por tanto, está en el corazón mismo de la Unión Europea. En concreto, el transporte por carretera es esencial para la relación social, el acceso al lugar de trabajo y la distribución de mercancías. La movilidad debe ser asequible para proporcionar al mismo tiempo estos beneficios a la economía en general y a los ciudadanos en particular.

Que la movilidad resulte asequible depende considerablemente del acceso de los automovilistas a los servicios de taller y la reparación de sus vehículos a precio razonable a lo largo de su vida útil. Anualmente, los automovilistas europeos gastan aproximadamente 180.000 millones de euros en recambios y servicios (incluida la mano de obra) en sus vehículos. La obtención de un buen trato en lo relativo a recambios, mantenimiento y servicios de reparación puede representar la diferencia entre una movilidad asequible o inasequible.

La **competencia real** en todos los niveles de la posventa de automoción es esencial para fomentar la innovación y a mantener una movilidad asequible.

Los **consumidores europeos** deben ser libres para poder llevar su coche a cualquier taller de su elección para hacer la revisión, reparación o el mantenimiento de su vehículo. Éstos ejercen una influencia sobre los precios al poder elegir entre los diferentes proveedores de servicios y recambios del mercado de posventa, que compiten unos con otros de manera activa e igualitaria ofreciendo altas calidades a precio razonable.

Los **operadores independientes del mercado multimarca** desempeñan un papel fundamental respecto al suministro de unos servicios de posventa competitivos, siempre y cuando cuenten con un acceso en igualdad de condiciones a la formación, a los recambios, a los métodos de identificación de los recambios, la información técnica y a las herramientas de las diferentes marcas.

La normativa Euro 5/6 ya ha clarificado el acceso a la información técnica, pero en la actualidad los constructores de vehículos están poniendo trabas al derecho de acceso a los datos exactos de identificación de piezas, la validación de los Interfaces de Comunicación de los Vehículos (VCI), acceso al historial de servicio electrónico del vehículo y de las Unidades de Trabajo.

Para lograr una solución a este asunto y garantizar el acceso de todos los operadores de la posventa independiente a la información detallada necesaria para realizar correctamente las labores de reparación y mantenimiento, la Comisión Europea presenta en esta revisión de comitología las enmiendas a los Reglamentos n.º 692/2008 y n.º 715/2007.



AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA y FIRM son miembros de AFCAR y apoyan la Campaña “El Derecho a la Reparación”

