

ES

Provisional

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, xxx  
C(2010) yyy final

Proyecto de

**REGLAMENTO (UE) N°.../.. DE LA COMISIÓN**

de [...]

**relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor**

Provisional

Proyecto de

**REGLAMENTO (UE) N°.../.. DE LA COMISIÓN**

**de [...]**

**relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento n° 19/65/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1965, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas<sup>1</sup>, y, en particular, su artículo 1,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 19/65/CEE habilita a la Comisión para aplicar mediante reglamento el artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea\* a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas que entren en el ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1, del Tratado. Los reglamentos de exención por categorías se aplican a los acuerdos verticales que cumplan ciertas condiciones y pueden tener carácter general o sectorial.
- (2) La Comisión ha definido una categoría de acuerdos verticales que considera suelen cumplir las condiciones fijadas en el artículo 101, apartado 3, y a tal efecto ha adoptado el Reglamento (UE) n° 330/2010 de la Comisión, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas<sup>2</sup>, que sustituye al Reglamento (CE) n° 2790/1999<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> DO 36 de 6.3.1965, p. 533.

<sup>2</sup> DO L 102 de 23.4.2010, p. 1.

<sup>3</sup> DO L 336 de 29.12.1999, p. 21.

- (3) El sector de los vehículos de motor, que incluye tanto a los turismos como a los vehículos comerciales, ha estado sujeto a reglamentos específicos de exención por categorías desde 1985, siendo el más reciente el Reglamento (CE) nº 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor<sup>4</sup>. El Reglamento (CE) nº 2790/1999 establecía expresamente que no era aplicable a los acuerdos verticales cuyo objeto entrara dentro del ámbito de aplicación de otros reglamentos de exención por categorías. El sector de los vehículos de motor no entraba, pues, dentro del ámbito de aplicación de ese Reglamento.
- (4) El Reglamento (CE) nº 1400/2002 expira el 31 de mayo de 2010. No obstante, el sector de los vehículos de motor debe seguir beneficiándose de una exención por categorías a fin de simplificar la gestión y reducir los costes de cumplimiento para las empresas afectadas, al tiempo que se garantiza la supervisión efectiva de los mercados de conformidad con el artículo 103, apartado 2, letra b), del Tratado.
- (5) La experiencia adquirida desde 2002 en lo relativo a la distribución de vehículos de motor nuevos, la distribución de recambios y la prestación de servicios de reparación y mantenimiento para los vehículos de motor permite definir una categoría de acuerdos verticales en el sector de los vehículos de motor que puede considerarse que satisface en general las condiciones establecidas en el artículo 101, apartado 3, del Tratado.
- (6) Esta categoría incluye los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos, los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de recambios para los vehículos de motor, y los acuerdos verticales relativos a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de estos vehículos cuando tales acuerdos sean celebrados entre empresas no competidoras, entre determinadas empresas competidoras o por determinadas asociaciones de minoristas o talleres de reparación. Incluye asimismo los acuerdos verticales que contengan disposiciones accesorias sobre cesión o utilización de derechos de propiedad intelectual. El término «acuerdos verticales» debe definirse en consecuencia, de modo que abarque tanto estos acuerdos como las correspondientes prácticas concertadas.
- (7) Ciertos tipos de acuerdos verticales pueden mejorar la eficiencia económica de una cadena de producción o de distribución al permitir una mejor coordinación entre las empresas participantes. En concreto, pueden dar lugar a una reducción de los costes de transacción y distribución de las partes y optimizar sus niveles de ventas y de inversión.
- (8) La probabilidad de que dicha mejora de la eficiencia económica compense los efectos contrarios a la competencia derivados de las restricciones contenidas en los acuerdos verticales depende del grado de poder de mercado de las partes en el acuerdo y, por tanto, de la medida en que dichas partes estén expuestas a la competencia de otros proveedores de bienes o servicios que el comprador considere intercambiables o sustituibles debido a sus características, precios y destino previsto. Los acuerdos verticales que incluyan restricciones que puedan restringir la competencia y perjudicar a los consumidores o que no sean imprescindibles para el logro de la mejora de la

---

<sup>4</sup> DO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

eficiencia económica deben quedar excluidos del beneficio de la exención por categorías.

- (9) Para definir el ámbito de aplicación apropiado de un reglamento de exención por categorías, la Comisión debe tener en cuenta las condiciones competitivas en el sector de que se trate. A este respecto, las conclusiones del análisis en profundidad del sector de los vehículos de motor reflejadas en el Informe de evaluación sobre el funcionamiento del Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 28 de mayo de 2008<sup>5</sup> y en la Comunicación de la Comisión sobre El futuro marco jurídico en materia de competencia aplicable al sector de los vehículos de motor, de 22 de julio de 2009<sup>6</sup> han mostrado que se ha de distinguir entre acuerdos relativos a la distribución de vehículos de motor nuevos y acuerdos relativos a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento y a la distribución de recambios.
- (10) Por lo que se refiere a la distribución de vehículos de motor nuevos, no parece que haya carencias significativas de la competencia que diferencien a este sector de otros sectores económicos y que pudieran requerir la aplicación de normas diferentes y más estrictas que las contempladas en el Reglamento (UE) n° 330/2010. Los umbrales de cuotas de mercado, la no exención de determinados acuerdos verticales y las otras condiciones establecidas en dicho Reglamento garantizan, por lo general, que los acuerdos verticales relativos a la distribución de vehículos de motor nuevos cumplen los requisitos del artículo 101, apartado 3, del Tratado. Por lo tanto, tales acuerdos deben acogerse a la exención concedida por el Reglamento (UE) n° 330/2010, siempre que se cumplan todas las condiciones que en él se establecen.
- (11) Por lo que se refiere a los acuerdos relativos a la distribución de recambios y a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento, se han de tener en cuenta determinadas características específicas del mercado posventa del automóvil. En especial, la experiencia adquirida por la Comisión en la aplicación del Reglamento (CE) n° 1400/2002 muestra que los incrementos de precios en los distintos trabajos de reparación solo se reflejan en parte en la mayor fiabilidad de los vehículos modernos y en el espaciado de los intervalos de mantenimiento. Estas últimas tendencias están ligadas a la evolución tecnológica y a la creciente complejidad y fiabilidad de los componentes del automóvil, que los fabricantes de vehículos adquieren a los proveedores de equipos originales. Estos proveedores venden sus productos como recambios en el mercado posventa tanto a través de las redes de talleres de reparación autorizados de los fabricantes de vehículos como de canales independientes, con lo que constituyen una fuerza competitiva importante en el mercado posventa del vehículo de motor. Los costes soportados por término medio por los consumidores de la Unión en concepto de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor representan una parte muy elevada de los gastos totales de los consumidores en este tipo de vehículos.

---

<sup>5</sup> SEC(2008) 1946.

<sup>6</sup> COM(2009) 388.

- (12) Las condiciones competitivas en el mercado posventa de los vehículos de motor tienen también un impacto directo en la seguridad pública, en el sentido de que la conducción de los vehículos podría ser insegura si se hubieran reparado incorrectamente, y en la salud pública y el medio ambiente, ya que las emisiones de dióxido de carbono y de otros agentes contaminantes del aire, pueden ser superiores en vehículos que no hayan sido periódicamente objeto de mantenimiento.
- (13) En la medida en que pueda definirse un mercado posventa distinto, la competencia efectiva en los mercados de compra y venta de recambios, así como de prestación de servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de motor, depende del grado de interacción competitiva entre los talleres de reparación autorizados, es decir, aquellos que operan dentro de redes de reparación establecidas directa o indirectamente por fabricantes de vehículos, así como entre los operadores autorizados e independientes, incluidos los proveedores de recambios y los talleres de reparación independientes. La capacidad de estos últimos para competir depende de si disponen de un acceso no restringido a elementos esenciales como los recambios y la información técnica.
- (14) Teniendo en cuenta estas especificidades, las normas del Reglamento (UE) nº 330/2010, incluido el umbral uniforme de cuota de mercado de un 30 %, son necesarias pero no suficientes para garantizar que el beneficio de la exención por categorías se reserve exclusivamente a aquellos acuerdos verticales relativos a la distribución de recambios y a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento respecto de los cuales se pueda suponer con la certeza suficiente que satisfacen las condiciones del artículo 101, apartado 3, del Tratado.
- (15) Por lo tanto, los acuerdos verticales relativos a la distribución de recambios y a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento solo deben beneficiarse de la exención por categorías si, además de las condiciones para la exención establecidas en el Reglamento (UE) nº 330/2010, cumplen requisitos más estrictos referentes a determinados tipos de restricciones graves de la competencia que pueden limitar el suministro y el uso de recambios en el mercado posventa de los vehículos de motor.
- (16) En especial, no debe concederse el beneficio de la exención por categorías a los acuerdos que restrinjan la venta de recambios por parte de miembros del sistema de distribución selectiva de un fabricante de vehículos a los talleres de reparación independientes que los utilicen para la prestación de servicios de reparación o mantenimiento. Sin tener acceso a tales recambios, los talleres de reparación independientes no podrían competir eficazmente con los talleres autorizados, al no poder ofrecer a los consumidores unos servicios de buena calidad que contribuyan al funcionamiento seguro y fiable de los vehículos de motor.
- (17) Por otra parte, para garantizar la competencia efectiva en los mercados de reparación y mantenimiento y permitir a los talleres de reparación ofrecer a los usuarios finales recambios de la competencia, la exención por categorías no debe abarcar los acuerdos verticales que, a pesar de cumplir lo establecido en el Reglamento (UE) nº 330/2010, restrinjan la capacidad de un fabricante de recambios de vender tales piezas a los talleres de reparación autorizados en el sistema de distribución de un fabricante de vehículos, a los distribuidores independientes de recambios, a los talleres de reparación independientes o a los usuarios finales. Ello no afecta a la responsabilidad de los fabricantes de recambios en aplicación del Derecho civil, o a la capacidad de los

fabricantes de vehículos de exigir a los talleres de reparación autorizados incluidos en su sistema de distribución que solo utilicen recambios de calidad equivalente a la de los componentes empleados en el montaje de un determinado vehículo de motor. Por otra parte, teniendo en cuenta la implicación contractual directa de los fabricantes de vehículos en las reparaciones en periodo de garantía, el mantenimiento gratuito, y las operaciones de retirada del mercado, la exención debe abarcar los acuerdos que incluyan obligaciones para los talleres de reparación autorizados de utilizar solamente los recambios suministrados por el fabricante de vehículos para dichas reparaciones.

- (18) Por último, para que los talleres de reparación autorizados e independientes y los usuarios finales puedan identificar al fabricante de los componentes o de los recambios de vehículos de motor y elegir entre piezas alternativas, la exención por categorías no debe abarcar los acuerdos por los que un fabricante de vehículos de motor limite la capacidad de un fabricante de componentes o de recambios originales de colocar de manera efectiva y visible su marca registrada o su logotipo en tales piezas.
- (19) Con el fin de dar a todos los operadores tiempo para adaptarse al presente Reglamento, conviene ampliar hasta el 31 de mayo de 2013 el periodo de aplicación de las disposiciones de Reglamento (CE) nº 1400/2002 relativas a los acuerdos verticales relativos a la compra, venta y reventa de vehículos de motor nuevos. Por lo que se refiere a los acuerdos verticales relativos a la distribución de recambios y a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento, el presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de junio de 2010, a fin de seguir velando por una protección adecuada de la competencia en los mercados posventa de los vehículos de motor.
- (20) La Comisión supervisará constantemente la evolución en el sector de los vehículos de motor y tomará las medidas correctoras necesarias si surgieran deficiencias en materia de competencia que pudieran tener efectos negativos para los consumidores en el mercado de la distribución de vehículos de motor nuevos o en el suministro de recambios o en los servicios posventa para vehículos de motor.
- (21) De conformidad con el artículo 29, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado<sup>7</sup>, la Comisión podrá retirar el beneficio de la aplicación del presente Reglamento si comprueba que, en un determinado caso, un acuerdo declarado exento en virtud del presente Reglamento produce efectos que son incompatibles con el artículo 101, apartado 3, del Tratado.
- (22) De conformidad con el artículo 29, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1/2003, la autoridad de competencia de un Estado miembro podrá retirar el beneficio de la aplicación del presente Reglamento con respecto al territorio del Estado miembro, o una parte del mismo, si comprueba que, en un determinado caso, un acuerdo declarado exento en virtud del presente Reglamento produce efectos que son incompatibles con el artículo 101, apartado 3, del Tratado en el territorio de dicho Estado miembro, o en una parte del mismo, y si dicho territorio reúne todas las características propias de un mercado geográfico separado.
- (23) A la hora de determinar si se debe retirar el beneficio de la aplicación del presente Reglamento de conformidad con el artículo 29 del Reglamento (CE) nº 1/2003,

---

<sup>7</sup> DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

revisten particular importancia los efectos contrarios a la competencia que pudieran resultar de la existencia de redes paralelas de acuerdos verticales con efectos similares que restrinjan significativamente el acceso a un mercado de referencia o la competencia en el mismo. Tales efectos acumulativos podrían producirse, por ejemplo, en el caso de distribución selectiva o de cláusulas de no competencia.

- (24) A fin de reforzar la supervisión de las redes paralelas de acuerdos verticales que tengan efectos contrarios a la competencia similares y que abarquen más del 50 % de un mercado dado, la Comisión podrá declarar, mediante reglamento, que el presente Reglamento no es aplicable a los acuerdos verticales que contengan restricciones específicas relativas al mercado de que se trate, restableciendo así la plena aplicación a dichos acuerdos del artículo 101 del Tratado.
- (25) A fin de evaluar los efectos del presente Reglamento sobre la competencia en el mercado minorista de vehículos de motor, en el suministro de recambios y en los servicios posventa para los vehículos de motor en el mercado interior, procede redactar un informe de evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Capítulo I

### Disposiciones comunes

#### *Artículo 1* *Definiciones*

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
- a) «acuerdo vertical», un acuerdo o práctica concertada suscrito entre dos o más empresas que operen, a efectos del acuerdo o de la práctica concertada, en planos distintos de la cadena de producción o distribución y que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden comprar, vender o revender determinados productos o servicios;
  - b) «restricción vertical», una restricción de la competencia incluida en un acuerdo vertical que entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1, del Tratado;
  - c) «taller de reparación autorizado», un prestador de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor que opere en un sistema de distribución establecido por un proveedor de vehículos de motor;
  - d) «distribuidor autorizado», un distribuidor de recambios para vehículos de motor que opere en un sistema de distribución establecido por un proveedor de vehículos de motor;



- e) «taller de reparación independiente»,
  - i) un prestador de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor que no opere en el sistema de distribución establecido por el proveedor de los vehículos de motor para los cuales presta los servicios de reparación o mantenimiento;
  - ii) un taller de reparación autorizado dentro del sistema de distribución de un determinado proveedor, en la medida en que preste servicios de reparación o mantenimiento para los vehículos de motor sin ser miembro del sistema de distribución del proveedor de que se trate;
- f) «distribuidor autorizado»,
  - i) un distribuidor de recambios para vehículos de motor que opere en un sistema de distribución establecido por un proveedor de vehículos de motor para el que distribuye recambios;
  - ii) un distribuidor autorizado dentro del sistema de distribución de un determinado proveedor, en la medida en que distribuye recambios para los vehículos de motor sin ser miembro del sistema de distribución del proveedor de que se trate;
- g) «vehículo de motor», un vehículo autopropulsado de tres o más ruedas destinado a ser utilizado en la vía pública;
- h) «recambios», los productos que deben instalarse en un vehículo de motor o sobre él para sustituir componentes de este vehículo, incluidos lubricantes que sean necesarios para el uso de un vehículo de motor, a excepción del combustible;
- i) «sistema de distribución selectiva», un sistema de distribución por el cual el proveedor se compromete a vender los bienes o servicios contractuales, directa o indirectamente, sólo a distribuidores seleccionados sobre la base de criterios específicos, y los distribuidores se comprometen a no vender tales bienes o servicios a distribuidores no autorizados en el territorio reservado por el proveedor para operar dicho sistema;

2. A efectos del presente Reglamento, los términos «empresa», «proveedor», «fabricante» y «comprador» incluirán sus respectivas empresas vinculadas.

Se entenderá por «empresas vinculadas»:

- a) las empresas en que una de las partes del acuerdo disponga directa o indirectamente:
  - i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

- ii) del poder de designar a más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o
  - iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;
- b) las empresas que directa o indirectamente posean, en una de las empresas parte del acuerdo, los derechos o facultades enumerados en la letra a);
  - c) las empresas en las que una empresa contemplada en la letra b) posea, directa o indirectamente, los derechos o facultades enumerados en la letra a);
  - d) las empresas en las que una parte en el acuerdo, junto con una o varias de las empresas contempladas en las letras a), b) o c), o en las que dos o varias de estas últimas empresas posean conjuntamente los derechos o facultades enumerados en la letra a);
  - e) las empresas en las que los derechos o facultades enumerados en la letra a) sean de propiedad compartida entre:
    - i) las partes en el acuerdo o sus respectivas empresas vinculadas mencionadas en las letras a) a d), o
    - ii) una o varias de las partes en el acuerdo o una o varias de sus empresas vinculadas contempladas en las letras a) a d) y una o varias terceras partes.

## Capítulo II

### Acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos

#### *Artículo 2*

#### *Aplicación del Reglamento (CE) n° 1400/2002*

De conformidad con el artículo 101, apartado 3, del Tratado, desde el 1 de junio de 2010 hasta el 31 de mayo de 2013, el artículo 101, apartado 1, del Tratado no se aplicará a los acuerdos verticales que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden comprar, vender o revender vehículos de motor nuevos que cumplan los requisitos para acogerse a una exención en virtud del Reglamento (CE) n° 1400/2002 que se refieran específicamente a los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos.

#### *Artículo 3*

#### *Aplicación del Reglamento (UE) n° 330/2010*

Con efecto a partir del 1 de junio de 2013, el Reglamento (UE) n° 330/2010 se aplicará a los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos.

## Capítulo III

### Acuerdos verticales relativos al mercado posventa de vehículos de motor

#### *Artículo 4 Exención*

Con arreglo al artículo 101, apartado 3, del Tratado y sin perjuicio de las disposiciones del presente Reglamento, el artículo 101, apartado 1, del Tratado no se aplicará a los acuerdos que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden comprar, vender o revender recambios para los vehículos de motor o prestar servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de motor que cumplan los requisitos para acogerse a una exención en virtud del Reglamento (UE) n° 330/2010 y no contengan ninguna de las restricciones especialmente graves que figuran en el artículo 5 del presente Reglamento.

Esta presente exención será aplicable en la medida en que tales acuerdos contengan restricciones verticales.

#### *Artículo 5 Restricciones que conllevan la retirada del beneficio de la exención por categorías (restricciones especialmente graves)*

La exención prevista en el artículo 4 no se aplicará a los acuerdos verticales que, directa o indirectamente, por sí solos o en combinación con otros factores bajo control de las partes, tengan por objeto:

- a) la restricción de las ventas de recambios para vehículos de motor por parte de los miembros de un sistema de distribución selectiva a talleres de reparación independientes que utilicen dichos recambios para la reparación y el mantenimiento de un vehículo de motor;
- b) la restricción convenida entre un proveedor de recambios, herramientas para reparaciones o equipos de diagnóstico o de otro tipo y un fabricante de vehículos de motor, que limite la capacidad del proveedor para vender dichos productos a distribuidores autorizados o independientes, a talleres de reparación autorizados o independientes o a usuarios finales;
- c) la restricción convenida entre un fabricante de vehículos de motor que utilice componentes para el montaje inicial de los vehículos de motor y el proveedor de estos componentes, que limite la capacidad del proveedor para poner su marca o logotipo de manera efectiva y fácilmente visible en los componentes suministrados o en los recambios.

## Capítulo IV

### Disposiciones finales

#### *Artículo 6*

##### *No aplicación del presente Reglamento*

De conformidad con el artículo 1 *bis* del Reglamento n° 19/65/CEE, la Comisión podrá declarar, mediante reglamento, que, cuando existan redes paralelas de restricciones verticales similares que abarquen más del 50 % de un mercado de referencia, el presente Reglamento no se aplicará a los acuerdos verticales que contengan restricciones específicas relativas a dicho mercado.

#### *Artículo 7*

##### *Examen e informe de evaluación*

La Comisión examinará la aplicación del presente Reglamento y redactará un informe sobre su funcionamiento a más tardar el 31 de mayo de 2021, teniendo especialmente en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 101, apartado 3 del Tratado.

#### *Artículo 8*

##### *Período de validez*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de junio de 2010.

Expirará el 31 de mayo de 2023.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

*Por la Comisión*

*El Presidente*

[...]