

Bruselas, 27 de mayo de 2010

Defensa de la competencia: La Comisión adopta normas revisadas sobre competencia para el sector de los vehículos de motor: Preguntas frecuentes

1. ¿En qué consiste la reforma?

La reforma pretende establecer normas que tengan en cuenta la intensidad de la competencia en los mercados de distribución de vehículos de motor y de recambios, y de prestación de servicios de reparación y mantenimiento. Abarca a automóviles, camiones y autobuses.

El análisis de la Comisión ha mostrado que existe una gran competencia en el mercado de venta de vehículos. Es decir, las actuales normas sectoriales imponen unas cortapisas innecesarias que impiden a los fabricantes de automóviles organizar sus sistemas de distribución de la forma más conveniente para ellos. Por lo tanto, la Comisión ha adecuado las normas aplicables a la distribución de vehículos de motor a las aplicables a los acuerdos de distribución en otros sectores (Reglamento nº 330/2010, adoptado el 20 de abril), pero con un período transitorio de tres años que permita adaptarse a los distribuidores autorizados.

La competencia en los mercados de reparación y mantenimiento y de distribución de recambios es menos intensa, y existe el riesgo de que los consumidores puedan verse perjudicados por prácticas contrarias a la competencia que aumenten los costes de las reparaciones. La reparación y el mantenimiento son muy importantes para los consumidores, no solo por razones de seguridad y fiabilidad, sino también porque las facturas de reparación suponen el 40 % del coste total del vehículo para su propietario. A diferencia de los precios de los automóviles, el coste del trabajo medio de reparación se ha incrementado durante los últimos años. Los consumidores sienten particularmente el efecto del aumento del coste de las reparaciones durante la actual crisis, puesto que prestan más atención a los precios y también conducen vehículos más viejos, que requieren un mantenimiento más frecuente. Por lo tanto, la Comisión ha establecido un régimen más estricto para estos mercados, que facilitará el cumplimiento de las normas. Entre los aspectos más problemáticos se cuentan la retención de información técnica y recambios, y el rechazo a aplicar las garantías si el consumidor repara su vehículo en un taller independiente.

2. ¿Cómo incrementar la competencia en los mercados de reparación, mantenimiento y recambios?

El nuevo Reglamento de Exención por Categorías se aplicará a partir del 1 de junio de 2010.

El principal cambio consiste en que los acuerdos entre fabricantes de vehículos y sus redes de talleres autorizados y distribuidores de recambios ya no se beneficiarán de una exención automática, puesto que generalmente dichas redes disfrutaban de una cuota de mercado superior al 30 %. Esto facilitará ocuparse directamente de los casos de rechazo de comunicación de información técnica o de aplicación indebida de las condiciones de garantía con el objetivo de excluir a los talleres independientes, o de nuevos tipos de restricciones que pudieran darse.

Del mismo modo, es improbable que los acuerdos que obligan a los talleres autorizados a comprar recambios a los fabricantes de automóviles queden exentos en bloque, pues los fabricantes también suelen tener una cuota de mercado superior al 30 % en los mercados de recambios.

Este nuevo Reglamento también establece tres cláusulas fundamentales que describen infracciones que restringen la competencia en el mercado de recambios. Se refieren a las restricciones impuestas por los fabricantes de automóviles con respecto a: a) la venta de recambios originales por talleres autorizados a talleres independientes, b) la posibilidad de que fabricantes independientes de recambios suministren a talleres autorizados o independientes, y c) la posibilidad de que los fabricantes independientes de recambios pongan su marca registrada o logotipo en sus productos.

La Comisión mantiene su compromiso de actuar contra todas las restricciones de la competencia en todos los eslabones de la cadena de suministro de este sector, tal como lo ha hecho recientemente al adoptar una decisión contra cuatro fabricantes de vidrio para automóviles que habían constituido un cartel y por la que les impuso multas de casi 1 400 millones de euros (véase [IP/08/1685](#)).

3. ¿Cómo se garantizará el acceso de los talleres independientes a la información técnica de acuerdo con el nuevo marco jurídico?

Los talleres independientes son importantes porque incrementan la posibilidad de elección de los consumidores y mantienen la competencia en los precios de las reparaciones al ejercer presión sobre las redes de talleres autorizados de los fabricantes de automóviles. Pero para que esto suceda es esencial que puedan obtener la información técnica necesaria para realizar las reparaciones en vehículos cada vez más sofisticados. La retención de «información técnica» se abordará directamente de conformidad con las disposiciones del Tratado relativas a las prácticas comerciales restrictivas (artículo 101) puesto que, según lo dicho previamente, los fabricantes y sus recambios y talleres generalmente tienen una cuota de mercado superior al 30 %. Además, las Directrices adoptadas también contienen aclaraciones detalladas sobre la noción de información técnica, remitiéndose al Reglamento 715/2007, sobre la homologación de vehículos de motor, y a todos los reglamentos de aplicación subsiguientes. Las nuevas normas aseguran el acceso a la información técnica para los modelos homologados después del 1 de septiembre de 2009. Mediante un nexo claro con el Reglamento relativo a la homologación de vehículos de 2007, la Comisión garantizará la coherencia por lo que se refiere al acceso a la información técnica para los vehículos puestos en circulación antes de esa fecha y permitirá que la noción de información técnica se desarrolle conforme a los avances técnicos.

La Comisión sigue manteniendo su compromiso de hacer cumplir estrictamente las normas sobre acceso a la información técnica, según lo ha demostrado en cuatro asuntos incoados en 2007 con el fin de garantizar que Daimler/Chrysler, Fiat, Toyota y General Motors revelen la información necesaria a los talleres independientes (véase [IP/07/1332](#)).

4. ¿Por qué la Comisión no ha prorrogado las disposiciones sobre cláusulas contractuales?

Como condición para la exención, el anterior Reglamento de Exención por Categorías exigía que en los acuerdos entre fabricantes de vehículos y distribuidores autorizados se incluyeran determinadas cláusulas relativas a la transferencia de concesiones entre distribuidores de la misma red, los períodos de preaviso para la rescisión de contratos, la duración de éstos y el arbitraje.

Sin embargo, la evaluación de estas disposiciones ha mostrado que no han logrado su objetivo de hacer que los mercados funcionen mejor e incluso pueden haber dificultado el acceso a las redes de distribución para los nuevos competidores. La disposición que permitía a los distribuidores autorizados de automóviles ceder su concesión dentro de la red sin el consentimiento de los fabricantes debía, en principio, facilitar la aparición de grupos de distribuidores autorizados de ámbito europeo, estimulando así la integración del mercado. Sin embargo, esta disposición no solamente fue incapaz de crear tales grupos transfronterizos, sino que habría dificultado la llegada de nuevas empresas deseosas de incorporarse a la red y habría fomentado la concentración en los mercados nacionales.

Por otra parte, las disposiciones relativas a las cláusulas contractuales invaden ámbitos que normalmente corresponden a las legislaciones nacionales sobre contratos y han creado confusión y dilapidado recursos para verificar su cumplimiento.

Por el contrario, las nuevas Directrices animan a los fabricantes de vehículos a respetar unas normas éticas mínimas en sus relaciones comerciales con los distribuidores autorizados, incorporándolas, en su caso, en un código de conducta. Éste sería un factor importante al evaluar la conducta individual.

5. ¿Cuáles son los cambios para los distribuidores autorizados de automóviles que venden marcas de la competencia (distribuidores multimarca)?

Las antiguas normas favorecían poco la distribución multimarca, ya que ésta sigue estando determinada por el tamaño de los distribuidores autorizados y su localización geográfica (los distribuidores multimarca suelen instalarse en zonas remotas y en el seno de grandes grupos de distribuidores autorizados que tienen un gran poder de negociación).

Por otra parte, los fabricantes de automóviles reaccionaron a la amenaza que la generalización de los distribuidores multimarca podría suponer para la identidad de marca y la imagen empresarial aumentando el nivel de las inversiones exigidas a los distribuidores autorizados en términos de separación de marcas, presentación, etc. y también comenzaron a reducir su aportación a los costes de inversión de los distribuidores. Las normas exigían que los fabricantes que deseaban beneficiarse de la exención permitiesen a sus distribuidores autorizados vender marcas de por lo menos dos fabricantes de la competencia en la misma sala de exposición.

El resultado fue un incremento de los costes de distribución, que se estima aumentaron hasta un 20 % en detrimento de los distribuidores autorizados y los consumidores.

Con arreglo a las nuevas normas, los fabricantes de vehículos tienen más margen para organizar sus redes como lo deseen y, en especial, para buscar un equilibrio razonable entre distribuidores de una única marca y distribuidores multimarca.

La Comisión ha introducido varias salvaguardias para asegurar la distribución de las marcas más pequeñas:

I) Solo se beneficiarán de la exención por categorías los fabricantes que impongan obligaciones de marca única con una cuota de mercado nacional máxima del 30%.

II) Los fabricantes que impongan una marca única durante más de cinco años no podrán beneficiarse de la exención por categorías. Los distribuidores autorizados serán libres de romper su relación después de cinco años.

III) No quedarán exentas las obligaciones de marca única especialmente concebidas para excluir a los nuevos competidores o a marcas más pequeñas que actualmente se venden en concesionarios multimarca existentes.

IV) En caso de que el uso extendido de las obligaciones de marca única lleve a excluir del mercado a marcas de la competencia, las autoridades de competencia podrán derogar el beneficio de la exención por categorías para fabricantes individuales de automóviles.

V) En caso de que las obligaciones de marca única cubran más del 50 % de un mercado dado, la Comisión podrá adoptar un reglamento que declare la exención por categorías inaplicable a los acuerdos que contengan tales cláusulas.

6. ¿Cómo garantizará la Comisión que los consumidores sigan beneficiándose del mercado interior?

El nuevo marco mantiene el nivel de protección por lo que se refiere a las ventas transfronterizas, y los consumidores continuarán beneficiándose de las diferencias de precios entre Estados miembros, como lo muestra el informe anual elaborado por la Comisión, que estudia las diferencias de precios de los automóviles más populares.

La Comisión sigue manteniendo su compromiso de proteger el comercio paralelo en el mercado interior y de intervenir en caso de que la competencia sea restringida o falseada. Un ejemplo es la decisión contra Peugeot Nederland de 2005 (véase [IP/05/1227](#)), confirmada por el Tribunal el 9 de julio de 2009 (asunto T-450/05).

Por otra parte, al reforzar la aplicación de las normas de competencia en los mercados de reparación, mantenimiento y recambios, las nuevas normas contribuirán a crear condiciones de competencia equitativas entre los fabricantes de automóviles y los productores de recambios y, de este modo, a bajar los precios de los recambios.

7. ¿Durante cuánto tiempo serán aplicables la exención por categorías para los vehículos de motor y las Directrices?

El nuevo Reglamento de exención por categorías para los vehículos de motor estará vigente durante 13 años, hasta 2023. La Comisión controlará constantemente la situación en los mercados de vehículos de motor, distribución de recambios y prestación de servicios de reparación y mantenimiento. La Comisión también supervisará la aplicación del Reglamento, en cooperación con las autoridades nacionales de competencia y los interesados.