

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, xxx
C (2009) yyy

PROYECTO DE

REGLAMENTO (CE) N°.../.. DE LA COMISIÓN

de

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

PROYECTO DE
REGLAMENTO (CE) N°.../.. DE LA COMISIÓN

de

relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado 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 DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 19/65 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 concertadas¹, y, en particular, su artículo 1,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento²,

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 a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas que entren en el ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1. Los reglamentos de exención por categorías se aplican a los acuerdos verticales que consten de determinadas disposiciones y cumplan ciertas condiciones. 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 (CE) n° XXX/2010 de la Comisión, de xx de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas³, que sustituye al Reglamento (CE) n° 2790/1999 de la Comisión, de 22 de diciembre de 1999⁴.
- (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

¹ DO 36 de 6.3.1965, p. 533.

² DO C, p. . Referencias

³ Referencias

⁴ DO L 336 de 29.12.1999, p. 21.

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 apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor⁵. El Reglamento (CE) nº 2790/1999 no se aplica a los acuerdos verticales cuyo objeto entre 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, así como en el suministro de recambios y la prestación de servicios posventa 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 compra o la venta 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» deberá definirse en consecuencia, de modo que abarque tanto estos acuerdos como las correspondientes prácticas concertadas.
- (7) Los acuerdos verticales de la categoría definida anteriormente 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. Por otra parte, 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 los efectos positivos mencionados anteriormente, deben quedar excluidos del beneficio de la exención por categorías.

⁵ DO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

- (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, tras un análisis en profundidad del sector de los vehículos de motor⁶, se ha de distinguir entre acuerdos relativos a la distribución de vehículos de motor nuevos y acuerdos relativos a los 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 del Reglamento (CE) n° XXX/2010 de la Comisión. La limitación de cuotas de mercado, la no exención de determinados acuerdos verticales y las condiciones previstas 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 (CE) XXX/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 los 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 automóvil. Los costes soportados por término medio por los consumidores europeos en concepto de servicios de reparación y mantenimiento del automóvil representan una parte muy elevada de los gastos totales de los consumidores en vehículos de motor.
- (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, debido a las emisiones de dióxido de carbono y de otros agentes contaminantes que requieren un mantenimiento regular del vehículo.
- (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 que operan dentro de redes de reparación establecidas directa o indirectamente por fabricantes de

⁶ Véase el Informe de evaluación sobre el funcionamiento del Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 28 de mayo de 2008, y la Comunicación de la Comisión «El futuro marco jurídico en materia de competencia aplicable al sector de los vehículos de motor» de 22 de julio de 2009 (COM(2009) 388).

vehículos, así como entre los miembros de dichas redes y los operadores independientes, incluidos los proveedores de recambios y los talleres de reparación independientes.

- (14) Teniendo en cuenta estas especificidades, las normas del Reglamento (CE) n° XXX/2010 son necesarias pero no suficientes para garantizar que el beneficio de la exención se reserve exclusivamente a aquellos acuerdos verticales relativos a la distribución de recambios y a los 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 los servicios de reparación y mantenimiento solo deben beneficiarse de una exención por categorías si, además de las condiciones para la exención establecidas en el Reglamento (CE) n° XXX/2010, cumplen requisitos más estrictos referentes a determinados tipos de restricciones graves de la competencia que pueden limitar el suministro 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 que ofrezcan a los usuarios finales recambios competidores, la exención no debe abarcar los acuerdos verticales que, a pesar de cumplir lo establecido en el Reglamento (CE) n° XXX/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 estas 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 que compitan entre sí, la exención 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 adaptar los acuerdos verticales que sean compatibles con el Reglamento (CE) n° 1400/2002, conviene ampliar hasta el 31 de mayo de 2013 el período de validez de las disposiciones de dicho Reglamento 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 los servicios de reparación y mantenimiento, el presente Reglamento deberá 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) El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación del artículo 102 del Tratado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento, se entiende por:
 - a) «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;
 - b) «taller de reparación independiente», 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; se presumirá que un taller de reparación autorizado dentro de un sistema de distribución de un proveedor determinado es un taller de reparación independiente a efectos del presente Reglamento 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;
 - c) «vehículo de motor», un vehículo autopropulsado de tres o más ruedas destinado a ser utilizado en la vía pública;
 - d) «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;
 - e) «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 agentes no autorizados;
 - f) «empresas competidoras», los proveedores reales o potenciales en el mismo mercado de productos; el mercado de productos incluirá los bienes o servicios que el comprador considere intercambiables o sustituibles por los bienes o servicios contractuales, dadas sus características, precios y uso previsto.
2. A efectos del presente Reglamento, los términos «empresa», «proveedor» 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.

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

Artículo 2

Prórroga del Reglamento (CE) n° 1400/2002

De conformidad con el artículo 101, apartado 3, del Tratado, se declara que desde el 1 de junio de 2010 al 31 de mayo de 2013, el artículo 101, apartado 1, del Tratado no se aplicará a los acuerdos o prácticas concertadas suscritos entre dos o más empresas que operen, a efectos del acuerdo, en planos distintos de la cadena de producción o distribución y que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden adquirir, vender o revender vehículos de motor nuevos, siempre que se cumplan los requisitos de exención del Reglamento (CE) n° 1400/2002 que se refieran específicamente a los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos nuevos.

Artículo 3

Aplicación del Reglamento (CE) n° XXX72010

Desde el 1 de junio de 2013, los acuerdos verticales relativos a la compra, venta o reventa de vehículos de motor nuevos se encuadrarán en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° XXX/2010

Acuerdos verticales relativos al mercado posventa

Artículo 4
Exención

1. Con arreglo al artículo 101, apartado 3, del Tratado y sin perjuicio de las disposiciones del presente Reglamento, se declara que el artículo 101, apartado 1, no se aplicará a los acuerdos o prácticas concertadas suscritos entre dos o más empresas que operen, a efectos del acuerdo, en planos distintos de la cadena de producción o distribución y que se refieran a las condiciones en las que las partes pueden adquirir, vender o revender recambios para los vehículos de motor o servicios de reparación y mantenimiento («acuerdos verticales»), si tales acuerdos cumplen los requisitos para acogerse a una exención al amparo del Reglamento (CE) n° xxx/2010 y no contienen ninguna de las restricciones especialmente graves que figuran en el artículo 5 del presente Reglamento.

Esta exención se aplicará en la medida en que tales acuerdos contengan restricciones de la competencia que entren en el ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1 («restricciones verticales»).

2. La exención prevista en el apartado 1 se aplicará a los acuerdos verticales suscritos entre una asociación de empresas y sus miembros, o entre dicha asociación y sus proveedores, únicamente cuando todos sus miembros sean minoristas y ningún miembro individual de la asociación junto con sus empresas vinculadas tenga un volumen de negocios anual total superior a 50 millones EUR. Los acuerdos verticales celebrados por dichas asociaciones estarán amparados por el presente Reglamento sin perjuicio de la aplicación del artículo 101 a los acuerdos horizontales celebrados entre los miembros de la asociación o a las decisiones adoptadas por la asociación.
3. La exención prevista en el apartado 1 se aplicará a los acuerdos verticales que contengan cláusulas que se refieran a la cesión al comprador, o la utilización por el comprador, de derechos de propiedad intelectual, siempre que dichas cláusulas no constituyan el objeto principal de dichos acuerdos y que estén directamente relacionadas con el uso, venta o reventa de bienes o servicios por el comprador o sus clientes. La exención no se aplicará si tales cláusulas contienen, en relación a los bienes o servicios contractuales, restricciones de la competencia que tengan el mismo objeto que las restricciones verticales no exentas con arreglo al presente Reglamento.
4. La exención prevista en el apartado 1 no se aplicará a los acuerdos verticales suscritos entre empresas competidoras. No obstante, se aplicará cuando empresas competidoras suscriban un acuerdo vertical no recíproco y:
 - a) el proveedor sea un fabricante y un distribuidor de bienes y el comprador sea un distribuidor y no una empresa competidora en el plano de fabricación, o
 - b) el proveedor sea un prestador de servicios en distintos planos de actividad comercial y el comprador suministre sus bienes o servicios en el nivel minorista y no preste servicios competidores en el nivel comercial en el que compra los servicios contractuales.

Artículo 5
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 estos 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 estos productos o servicios 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 de este último para poner su marca o logotipo de manera efectiva y visible en los componentes suministrados o en los recambios.

Artículo 6
Examen e informe de evaluación

La Comisión examinará la aplicación del presente Reglamento con objeto de redactar un informe sobre su funcionamiento a más tardar el 31 de mayo de 2018, teniendo especialmente en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 101, apartado 3.

Artículo 7
Período de validez

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

Expirará el 31 de mayo de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el

Por la Comisión