



## COMENTARIOS AL REGLAMENTO UE 461/2010

Este Reglamento supuso un acto normativo importante desde dos vertientes: para los proveedores de vehículos y recambios porque ofreció eficiencia económica a la hora de constituir acuerdos verticales para la distribución de sus productos para los agentes de la posventa, y en especial para los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos porque las directrices y FAQ publicadas al efecto definieron prácticas prohibidas y bienes de interés general a proteger. Uno de los más relevantes es el **derecho de elección del consumidor**, es decir, la opción que la competencia entre proveedores ofrece al consumidor entre bienes y servicios que “el comprador considere intercambiables o sustituibles debido a sus características, precios y destino previsto”.

En definitiva, el Reglamento ha otorgado seguridad jurídica en el mercado. Por ello, apoyamos su existencia y su mejora, como se expone a continuación.

**Ampliar el plazo para comentarios:** con carácter previo, consideramos importante que las organizaciones representativas organicen ponencias para explicar a las empresas involucradas (en su mayoría) las implicaciones del art. 101 TFUE y el Reglamento 461/2010, para promover la reflexión entre las mismas y, por tanto, su participación mediante comentarios a la Comisión Europea. En caso contrario la participación será escasa por desconocimiento, desmotivación y temor.

**Eficiencia económica:** Consideramos todavía justificada la aplicación de un Reglamento de exención concreto para el sector y la necesidad de mejora para prever los nuevos escenarios existentes. Con la irrupción irrenunciable de la digitalización, el tráfico y la gestión de datos, la coordinación entre las empresas participantes en una estructura vertical es imprescindible. Asimismo, es necesario que esté definida en un marco legal que ofrezca, como venimos defendiendo, seguridad jurídica al mercado y democratización, en el sentido de la participación de los agentes afectados en la elaboración de la norma. La **reducción de costes** también sigue siendo relevante a efectos de permitir márgenes económicos a toda la estructura vertical que resulten en un servicio de calidad al consumidor y usuario final pero también sujeto a una competencia efectiva para que no incremente el **precio/gasto a/de los consumidores** por servicios de reparación y mantenimiento de vehículos a motor.

**Grado de poder de mercado:** la experiencia durante los años de vigencia del Reglamento ha demostrado que las prácticas efectuadas por diferentes agentes en el mercado con intereses compatibles afectan a la competencia entre talleres



debido al grado de poder de mercado de aquellos agentes en detrimento de los consumidores.

Un ejemplo son las **prácticas ejercidas por las aseguradoras** cuando deben pagar las reparaciones de vehículos, haya sido su asegurado culpable o no del siniestro. En el primer caso, mediante la póliza se limita al asegurado que pueda elegir el taller reparador y el tipo de recambio a instalar. En el segundo caso, y en más de los deseados, la aseguradora declara que la reparación del vehículo es más cara que el valor del mismo, limitando la indemnización a valores insuficientes para que el consumidor perjudicado pueda adquirir un vehículo similar al siniestrado o la reparación. En definitiva, lo habitual no es que el consumidor decida, y si lo hace se alargan los procesos perjudicándole. Si estas prácticas se siguen ejerciendo sin control normativo **en ámbitos como el renting a particulares o el marketing digital**, se puede provocar efectos nefastos para la competencia efectiva.

Otros ejemplos en nuestro sector se han visto alrededor de la activación de programas de clemencias. Aunque ha dado resultados, ha sido tarde. Puede ser una mejora prever **un sistema propio en el ámbito de aplicación del Reglamento, que coexista con aquel programa de clemencias**: por ejemplo, otorgando prerrogativas a asociaciones representativas del sector, de manera que si se aportan unos mínimos indicios, la autoridad de la competencia deberá actuar para determinar si concurren circunstancias que justifiquen la incoación de un expediente sancionador y, respecto a la asociación representativa denunciante, sin la condición de "información reservada" (derecho de acceso a la denuncia).

Por todo ello, es necesario mantener y potenciar la efectiva aplicación de los siguientes apartados recogidos en el Reglamento UE 461/2010 y, en su caso, contemplar las nuevas situaciones a las que nos deriva la evolución de la técnica:

### **1. Derecho a la libre elección de taller por parte del usuario final**

Es el momento de recoger este derecho en el articulado del Reglamento, como reflejo de la normativa de consumidores y usuarios actualmente aplicable. De manera complementaria, definir como prácticas abusivas cualquier condición, requisito, procedimiento, acción, omisión, retraso o información no basados en criterios de seguridad, ya sea destinatario el consumidor o empresas actoras en el esquema vertical que restrinjan en mayor o menor medida la elección del consumidor respecto a las diferentes ofertas de bienes y servicios del mercado.



## **2. Acceso a la Información Técnica para la reparación de los vehículos**

Sigue siendo fundamental el acceso a recambios e información técnica y, ahora además, a los datos generados por el vehículo y su protocolo de comunicación. La regulación y el control normativo y administrativo es imprescindible para, entre otros, evitar demoras injustificadas o procedimientos desproporcionados en el suministro de la información; modificaciones unilaterales y constantes en las condiciones de los portales de acceso a la RMI; redactado de condiciones que desincentivan a empresas (en nuestro caso, a talleres) y usuarios finales en cuanto al conocimiento del uso que los fabricantes hacen de sus datos recogidos durante la utilización de sus plataformas e información para el vehículo concreto; aplicar efectivamente cauces y protocolos estandarizados desde la UE en la definición exacta de los métodos de acreditación de los operadores independientes para su acceso a la información especialmente protegida (SERMI).

También creemos que es el momento de abrir debate sobre la exención de acuerdos verticales y horizontales entre pymes, sometidos a reglas concretas y claras, es decir un reequilibrio de su posición en conjunto en el mercado frente a grupos de agentes con un grado de poder de mercado relevante en los ámbitos concretos que traten aquellos acuerdos entre pymes.

## **3. Acceso a los datos generados en el Vehículo Conectado**

En consonancia con el punto anterior, el vehículo conectado presenta una situación nueva respecto a la gestión y protección de los datos generados en el propio vehículo, tanto los fundamentales para un correcto diagnóstico y reparación de este, como los valorados para el marketing digital.

Los esquemas defendidos por los fabricantes de vehículos pueden provocar una limitación efectiva en la competencia entre empresas proveedoras de bienes y servicios al usuario final del vehículo conectado.

Su regulación específica exige fijar unas reglas de acceso a los datos y al usuario, de manera que se garantice el consentimiento informado del usuario final y la autonomía de éste a decidir al respecto.



#### **4. Empleo de piezas o equipos originales o de calidad equivalente**

No condicionar el empleo de recambios del fabricante del vehículo como requisito para que sea válida la garantía del vehículo ha supuesto un paso hacia una competencia efectiva de todos los operadores en el mercado.

El reconocimiento de las piezas de calidad equivalente requiere un escenario de mayor seguridad jurídica en la compra para usuarios y profesionales además de iniciar un debate sobre las piezas refabricadas, reconstruidas y reutilizadas. El argumento de calidad suficiente exige clarificación respecto a los procesos de producción y su control de calidad.

#### **5. Implicación contractual directa del fabricante y proveedor en el ámbito de decisión empresarial del comprador**

La implicación contractual directa de los fabricantes en las reparaciones en garantía y mantenimientos gratuitos ha justificado la exención de acuerdos por los que aquellos puedan exigir a los talleres autorizados el uso de recambio original de marca.

No obstante, no se tiene en cuenta la capacidad del usuario final de reclamar al fabricante o proveedor, de manera que los usuarios reclaman al vendedor o reparador sin reclamar al proveedor del producto objeto de la reclamación. La solución que se ofrece primero (el vendedor/reparador paga al usuario final y luego el vendedor/reparador reclama al proveedor) es ineficiente y muy gravosa para el vendedor/reparador.

Existen otros aspectos donde la implicación del fabricante genera restricciones en el ámbito de la decisión empresarial de cada concesionario, lo que perjudica la competencia efectiva entre marcas, y sin contrapeso, es decir, que aquella implicación no se reconoce contractualmente de manera que el fabricante, en caso de reclamaciones, pueda ser compelido a responder. Desde nuestro punto de vista sería positivo que estos aspectos se debatieran y se recogieran en el Reglamento.

Madrid a 28 de marzo de 2019

Se concede el derecho de reproducción total o parcial de esta información siempre que se cite la fuente o se enlace directamente con el texto de nuestra página web.



**CETRAA**  
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA  
DE TALLERES DE REPARACIÓN  
DE AUTOMÓVILES Y AFINES



Según la Ley Orgánica 15/99, de Protección de Datos de Carácter Personales, le informamos de que CETRAA mantiene un fichero denominado "RELACIONES INSTITUCIONALES" con sus datos inscritos en el Registro de Protección de Datos, para remitirle información de prensa. Tiene derecho a acceder a sus datos, rectificarlos o cancelarlos mediante escrito dirigido a CETRAA. c/ Príncipe de Vergara, 74 – 28006 Madrid indicando su nombre completo y dirección.