

Automoción

# Informe de evaluación de la Comisión sobre la aplicación del Reglamento (UE) 461/2010, relativo a la exención de determinados acuerdos verticales en el sector del automóvil

Se analiza el Informe de la Comisión Europea de mayo del 2021, relativo a la aplicación del Reglamento (UE) 461/2010, relativo a la exención de determinados acuerdos verticales en el sector del automóvil. Este informe es interesante para valorar, en el momento actual, el estado de la estructura competitiva del mercado y las líneas de la posible política que la Comisión pudiera adoptar en el futuro.

## AINARA RENTERÍA TAZO

Responsable del Sector de Automoción  
*Of counsel* de GA\_P

## MIGUEL TRONCOSO FERRER

Socio director de la oficina de Bruselas  
Área de Competencia y de la Unión Europea de GA\_P

### I. Preliminar

El Reglamento (UE) 461/2010, 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 en el sector de los vehículos de motor (el «reglamento»), expira el próximo 31 de mayo del 2023. Cumpliendo con el mandato que le había sido impuesto en su artículo 7, el pasado 28 de mayo del 2021 la Comisión Europea emitió su informe de evaluación. La finalidad del informe es estimar

el impacto del reglamento en la industria de la automoción y sus efectos en materia de competencia en la distribución, postventa y reparación de vehículos en la Unión Europea. El informe de ningún modo vincula la decisión final de la Comisión Europea sobre si, una vez llegado a su término, el reglamento se debe prorrogar, eliminar o modificar. No obstante, el informe de la Comisión es interesante para valorar, en el momento actual, el estado de la estructura competitiva del mercado y las líneas de la posible política que la Comisión pudiera adoptar en el futuro.

La Comisión concluye, tras la evaluación, que sigue sin existir justificación para diferenciar la distribución de los vehículos de motor de la de otros bienes duraderos, con lo que el régimen vigente, que en materia de distribución de vehículos nuevos se refiere al Reglamento (UE) 330/2010, de exención por categorías de acuerdos verticales (RECAV), se considera adecuado, sin perjuicio de ciertas actualizaciones. Del mismo modo, en relación con la distribución de recambios y la prestación de servicios de reparación y mantenimiento, la Comisión concluye que el mercado presenta rigideces que hacen que de manera indirecta se reduzca la posibilidad de elección de los consumidores y usuarios. Por lo tanto, considera que es necesario, como recoge el reglamento en la actualidad, un tratamiento diferenciado para recambios y postventa.

## II. Conclusiones del informe de evaluación de la Comisión Europea

La Comisión concluye que *a) no sería actualmente necesario introducir cambios importantes en las normas vigentes; b) puede ser sin embargo necesario actualizar algunas disposiciones, en particular para reflejar la importancia que probablemente tenga el acceso a los datos como factor de competencia, y c) se deben reconsiderar algunos de los objetivos políticos específicos del régimen actual a la luz de esta evaluación.*

Recogemos a continuación los aspectos más relevantes del informe que, sin duda, podrían tener repercusión en las posteriores actualizaciones del marco normativo vigente relativo a la competencia en el sector de la automoción:

1. *Vehículos turismos: parecen existir mercados postventa específicos para cada*

*marca porque a) la mayoría de los compradores son particulares o pequeñas y medianas empresas que adquieren los vehículos de motor y los servicios de postventa por separado; b) aunque la investigación muestra que los consumidores utilizan cada vez más internet para investigar antes de comprar un turismo, no demuestra que dichos compradores adapten rápida y sistemáticamente su comportamiento de compra en respuesta a las variaciones de las condiciones del mercado postventa, y c) existe un marco bien desarrollado de entidades que sólo ofrecen productos y servicios de postventa.*

*Éste podría no ser el caso de otras categorías de vehículos, donde la mayor presencia de consumidores profesionales podría dar lugar a patrones de compra más complejos.*

2. *El sector de los vehículos comerciales ligeros está más concentrado, y todavía más tras la fusión de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y el grupo Peugeot, S. A. (PSA). Los sectores de autobuses y camiones también están tradicionalmente más concentrados (en la sección 5 y el anexo 2 del documento de trabajo de la Comisión figura un resumen de las cuotas de mercado y de los índices de concentración de turismos, vehículos comerciales ligeros, camiones y autobuses). Ello marcará la necesidad de que se sigan teniendo en cuenta ciertos objetivos para dichos subsectores.*
3. *El umbral actual de cuota de mercado del 30 % se considera adecuado y sigue siendo pertinente en la actualidad. Las prácticas de la Comisión en materia de control apoyan esta opinión. Hasta la*

fecha, la Comisión no ha detectado ninguna categoría de acuerdos que no pueda beneficiarse de la exención debido a la cuota de mercado de las partes, pero que sea relativamente poco problemática en términos de competencia. La identificación de una categoría de este tipo habría sido una indicación de que el umbral se ha fijado demasiado bajo. Tampoco ha encontrado ningún elemento que la haya llevado a considerar la posibilidad de retirar la exención a ningún acuerdo, lo que indica que el umbral de exención no se ha fijado demasiado alto.

4. *Las listas de restricciones de la competencia especialmente graves y excluidas del beneficio de la exención por categorías siguen siendo adecuadas.* Durante la evaluación no se ha detectado ninguna cláusula adicional que se debiera haber considerado una restricción especialmente grave o excluida.
5. En su Comunicación de 22 de julio del 2009 («Comunicación del 2009»), la Comisión constató que una serie de objetivos políticos específicos subyacentes al Reglamento (CE) 1400/2002 (anterior reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor) debían continuar. Estos objetivos se fijaron teniendo en cuenta cuestiones que, en aquel momento, se consideraron especialmente pertinentes para el sector. Respecto a dichos objetivos, la Comisión concluye lo siguiente en el momento actual:
  - a) Prevención de la exclusión del mercado de fabricantes de vehículos competidores y salvaguardia de su acceso al mercado

En su momento, la Comisión consideró que el uso generalizado de cláusulas de marca única podía dificultar indebidamente el acceso de los fabricantes de vehículos de motor competidores a los mercados. Se concluye que este objetivo parece logrado en el caso de los turismos donde la competencia en la Unión Europea se considera fuerte y estable, pero no así en el caso de los vehículos comerciales ligeros, camiones y autobuses. Por lo tanto, este objetivo puede seguir siendo importante para estos últimos segmentos del mercado, pero no tanto para los turismos.

- b) Protección de la competencia entre distribuidores de la misma marca

En el 2009, la Comisión consideró que existía el peligro de que la competencia intramarca se viera perjudicada, especialmente en un contexto en el que los vehículos nuevos se distribuían por medio de concesionarios con modelos de negocio casi idénticos. Por ello, consideró conveniente proteger la competencia de precios entre los distribuidores de una misma marca y fomentar la diversidad de formatos de distribución.

Por lo que se refiere al sector de los turismos, se constata la existencia de grupos de concesionarios que pueden poseer una cartera de marcas en una determinada zona local, reduciendo así potencialmente la competencia entre marcas en esa zona. Por lo tanto, la Comisión considera que la

competencia intramarca también sigue siendo un objetivo pertinente para la distribución de turismos. La evaluación muestra que la homogeneidad en los formatos de distribución observada antes del 2010 sigue estando presente en los mercados en el 2021, y que, en particular, la gran mayoría de los turismos siguen distribuyéndose mediante redes de distribución selectiva cuantitativa.

Del mismo modo, este objetivo sigue siendo pertinente para los sectores de los vehículos comerciales ligeros, los camiones y los autobuses, en los que los niveles de concentración son más elevados y la competencia entre marcas es más débil.

- c) Prevención de las restricciones al comercio paralelo de vehículos de motor

La evaluación muestra que este objetivo se ha alcanzado al menos parcialmente, ya que los consumidores pueden, por lo general, adquirir vehículos de motor en otros Estados miembros sin obstáculos sustanciales. Si bien la Comisión ha recibido denuncias formales sobre restricciones al comercio transfronterizo, no ha detectado obstáculos sustanciales por parte de los proveedores que justifiquen una investigación pormenorizada.

En cualquier caso, la Comisión concluye que este objetivo sigue siendo pertinente.

- d) Permitir que los talleres de reparación independientes compitan con las redes de talleres de reparación autorizados de los fabricantes

En su informe del 2009, la Comisión consideró que la capacidad de los talleres de reparación independientes para competir dependía del acceso no restringido a elementos esenciales como recambios, herramientas, formación e información técnica. Por lo tanto, consideró necesario adoptar medidas para garantizar este acceso, como disuadir a los proveedores o a sus talleres de reparación autorizados de utilizar otros medios indirectos para excluir a los talleres de reparación independientes, por ejemplo, aplicando de forma incorrecta las garantías.

La Comisión considera que este objetivo se ha logrado parcialmente porque los operadores independientes que compiten con los talleres de reparación autorizados siguen notificando dificultades para acceder a los insumos que necesitan para reparar los vehículos (por ejemplo, problemas para obtener información completa o actualizada y restricciones del acceso a los datos de los vehículos).

- e) Protección de la competencia entre talleres de reparación autorizados de la misma marca

La Comisión, en su informe, observa una disminución general del número de talleres de reparación autorizados entre el 2007 y el 2017,

así como una reducción del número total de contratos firmados por los fabricantes de vehículos de motor con los talleres de reparación autorizados. No obstante, se observa una práctica generalizada para denegar la entrada en la red a los talleres de reparación candidatos que cumplan los criterios de calidad aplicables.

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión considera que este objetivo sigue siendo pertinente, en particular porque las redes autorizadas siguen disfrutando de un importante poder de mercado.

- f) Prevención de la exclusión de los proveedores de recambios

Sí que se observan dos rigideces en este aspecto. En primer lugar, los acuerdos contractuales de los fabricantes de equipamiento original con los fabricantes de vehículos de motor pueden impedir o dificultar que los primeros suministren directamente sus piezas de recambio al mercado de postventa, en competencia con las piezas vendidas a los fabricantes de vehículos y revendidas después como recambios.

En segundo lugar, los acuerdos entre los fabricantes de equipos originales y los talleres de reparación autorizados pueden obligar o incitar a estos últimos a adquirir la mayor parte de sus suministros de piezas directamente del fabricante de vehículos de motor. Por consiguiente, la Comisión

concluye que este objetivo sigue siendo pertinente.

- g) Preservar el efecto disuasorio del artículo 101 del tratado: impedir que los proveedores utilicen la presión indirecta y las amenazas para lograr resultados contrarios a la competencia

La Comisión se refiere a la relativa debilidad de la posición contractual de los distribuidores que se ha alegado durante el periodo de consultas, pero no parece indicar que se hayan utilizado presiones o amenazas para aprovechar esta pretendida debilidad con el fin de obstaculizar la competencia en el mercado.

La evaluación indica que este objetivo puede no ser especialmente pertinente, sobre todo en lo que respecta a los mercados de turismos en los que, como confirma el estudio de investigación en un anexo al informe de la Comisión, existiría una sana competencia entre marcas.

Más bien, la Comisión pone de manifiesto que, en su opinión y experiencia, la capacidad de los proveedores para influir en el comportamiento de sus concesionarios o talleres de reparación tiende a manifestarse en el hecho de que, al igual que muchos distribuidores de bienes duraderos, estos últimos efectúan grandes inversiones en la marca y, por lo tanto, no están dispuestos a poner en peligro esas inversiones yendo en contra de lo

que perciben como los intereses de su proveedor. No obstante, en vista de los comentarios de algunas partes interesadas en relación con una serie de prácticas que, en su opinión, podrían servir como medios indirectos para lograr resultados contrarios a la competencia (recogidas en la nota a pie de página número 150, en las secciones 2.3.1 —«Prevalencia de restricciones particulares»— y 3.3.2 del anexo 3 y en la sección 1.9 del anexo 6 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión), puede ser necesario analizar más a fondo si esto sigue siendo un objetivo político específico pertinente.

## 6. ¿Sería conveniente añadir nuevos objetivos específicos a los abordados hasta el momento?

### 6.1. Acceso a datos de los vehículos

Muchos de los datos de los vehículos o la información derivada de ellos (como el hecho de que uno tenga una avería concreta o necesite una revisión rutinaria) pueden considerarse elementos esenciales para la reparación y el mantenimiento. Cuando estos datos o información no estén disponibles en otras fuentes y se suministren a los talleres de reparación autorizados, también deben suministrarse en igualdad de condiciones a los operadores independientes que compiten con dichos talleres.

Debe considerarse como un subconjunto del objetivo específico de permitir que los talleres de

reparación independientes compitan con las redes de talleres de reparación autorizados de los fabricantes, y no como un objetivo separado.

### 6.2. Sostenibilidad

El Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor ya permite la exención de todos los acuerdos, incluidos los que persiguen objetivos de sostenibilidad, siempre que las cuotas de mercado de las partes no superen el umbral del 30 % y los acuerdos no contengan restricciones especialmente graves de la competencia. Cuando las cuotas de mercado superen el umbral del 30 %, tales acuerdos seguirán estando sujetos a una evaluación individual de conformidad con el artículo 101, apartado 3, del tratado.

### 6.3. Ámbito de aplicación

Aunque la mayoría de los participantes en la consulta pública consideraban que el ámbito de aplicación debería ampliarse para comprender también los vehículos de dos ruedas y algunos vehículos no destinados a la carretera (por ejemplo, la maquinaria agrícola, los tractores, los vehículos forestales y los vehículos de construcción), la experiencia de la Comisión en la última década no ha aportado indicios de que existan rigideces similares en la estructura del mercado con respecto a tales productos. Por tanto, su evaluación actual concluye que el ámbito

de aplicación actual sigue siendo pertinente y adecuado: una opinión que comparte la mayoría de las autoridades nacionales de competencia.

#### 6.4. Evolución tecnológica

A pesar de los estrictos y detallados criterios de calidad y las grandes inversiones que los talleres de reparación autorizados están obligados a realizar, los talleres de reparación independientes siguen ejerciendo una presión competitiva vital sobre los talleres de reparación autorizados y garantizan que los consumidores puedan disfrutar de diferentes opciones en cuanto a la prestación y los precios. Estos operadores sólo pueden seguir ejerciendo dicha presión si tienen acceso a elementos clave como recambios, herramientas, formación, información técnica y datos generados por los vehículos. Por consiguiente, el régimen actual sigue siendo adecuado, pero puede ser necesario actualizarlo para tener en cuenta el progreso tecnológico.

### 7. Conclusiones

a) La Comisión concluye que en el momento actual no observa indicios de deficiencia del mercado o de perjuicio real o potencial para el consumidor que justifiquen distinguir la distribución de vehículos de motor de la distribución de otros bienes duraderos. Por lo tanto, la aplicación del Reglamento de exención por categorías

de acuerdos verticales parece adecuada para la distribución de vehículos de motor.

- b) En cuanto al mercado de reparación de vehículos de motor, considera la Comisión que, de conformidad con la evaluación realizada, muchos talleres de reparación autorizados disfrutaban de un considerable poder de mercado local (en particular, dada su elevada cuota de reparaciones de turismos y vehículos comerciales ligeros más nuevos) y que, por tanto, no sería conveniente elevar el umbral de cuota de mercado del Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor para captar los acuerdos entre dichos talleres y sus proveedores.
- c) Aunque la competencia intramarca dentro de las redes autorizadas está limitada por los estrictos y detallados criterios de calidad y las grandes inversiones que los talleres de reparación autorizados están obligados a realizar, los talleres de reparación independientes siguen ejerciendo una presión competitiva vital sobre los talleres de reparación autorizados y garantizan que los consumidores puedan disfrutar de diferentes opciones en cuanto a la prestación y los precios. Estos operadores sólo pueden seguir ejerciendo dicha presión si tienen acceso a elementos clave como recambios, herramientas, formación, información técnica y datos generados por los vehículos. Por consiguiente, el régimen

actual sigue siendo adecuado, pero puede ser necesario actualizarlo para tener en cuenta el progreso tecnológico.

- d) Los mercados de recambios para vehículos de motor parecen

presentar rigideces que (indirectamente) reducen las posibilidades de elección de los consumidores finales. Por lo tanto, en esta fase, parece que sigue siendo procedente tratar de forma específica estos mercados.

---

*Advertencia legal:* Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

Para más información, consulte nuestra web [www.ga-p.com](http://www.ga-p.com), o diríjase al siguiente e-mail de contacto: [info@ga-p.com](mailto:info@ga-p.com).