

Automoción

Propuesta de prórroga del Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor y de introducción de actualizaciones en las directrices suplementarias

Se valora en el presente análisis el proyecto de reglamento por el que se prorroga el Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor.

AINARA RENTERÍA TAZO

Responsable del Sector de Automoción
Of counsel de Gómez-Acebo & Pombo

RICARDO ALONSO SOTO

Catedrático de Derecho Mercantil
de la Universidad Autónoma de Madrid
Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

1. Situación actual

El 6 de julio del 2022, la Comisión Europea ha publicado, a efectos de consulta pública, los siguientes dos documentos en relación con la exención por categorías en el sector de vehículos de motor:

- a) Proyecto de Reglamento por el que se prorroga el periodo de validez del Reglamento (CE) núm. 461/2010 (en adelante, también, «Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor» —RECV—), de 27 de mayo, 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.

- b) Comunicación por la que se modifica la Comunicación de la Comisión sobre Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor (DO C 138 de 28.5.2010, p. 16).

El periodo de consulta estará abierto hasta el 30 de septiembre del 2022.

El Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor exime a los acuerdos verticales relativos a las condiciones

en las que las partes pueden comprar, vender o revender recambios o prestar servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor de la aplicación del artículo 101, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con determinadas limitaciones.

Las directrices suplementarias establecen principios para evaluar, con arreglo al artículo 101 del tratado, las cuestiones particulares que surjan en el marco de tales acuerdos.

2. Conclusiones de la evaluación realizada por la Comisión Europea

La Comisión Europea ha considerado que, en general, el régimen actual, recogido en el Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor ha sido útil y sigue siendo pertinente.

La evaluación también señala que, si bien es probable que el mercado de los vehículos de motor evolucione en los próximos años, no se han producido cambios significativos en la última década que justifiquen una revisión importante del régimen de dicho reglamento.

Sí que se consideró relevante una actualización del régimen actual para reflejar la importancia del acceso a los datos generados por los vehículos como factor de competencia.

3. Normativa propuesta

3.1. Reglamento por el que se prorroga el periodo de validez del Reglamento (CE) núm. 461/2010 (RECVI)

La Comisión considera que entre los años 2025 y 2030 algunos de los cambios que ahora empiezan a surgir se habrán

materializado en mayor medida en el sector de la automoción: cambios impulsados por 1) la evolución tecnológica, incluida la importancia cada vez mayor de los datos generados por los vehículos; 2) la presión constante para reducir las emisiones y pasar a combustibles y grupos motopropulsores más respetuosos con el medio ambiente, y 3) los cambios en los patrones de movilidad.

Ante esta situación y a la luz de las conclusiones señaladas en el apartado 2 anterior, la Comisión propone prorrogar el actual Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor cinco años, hasta el 31 de mayo del 2028, donde se constatará en mayor medida la influencia que, en el derecho de la competencia, pueda tener esta evolución.

La Comisión propone renovar la obligación de examinar el reglamento y evaluarlo antes de que expire.

3.2. Proyecto de Comunicación por la que se modifican las directrices suplementarias

La Comisión Europea propone también introducir pequeñas actualizaciones específicas en las directrices suplementarias.

En la actualidad, aunque las directrices suplementarias abordan detalladamente los principios de la competencia aplicables en virtud del artículo 101 del tratado a otros insumos clave para la reparación de vehículos, como herramientas, formación e información técnica, no hacen referencia explícita a los datos generados por los vehículos.

Dado que la evaluación de la Comisión puso de manifiesto que era necesaria una actualización de las directrices para reflejar la importancia que podría tener el acceso a los datos generados por los vehículos como factor de competencia, el proyecto de Comunicación amplía los principios ya existentes en las directrices para el suministro de información técnica, herramientas y formación, de modo que abarque explícitamente los datos generados por los vehículos necesarios para la prestación de servicios de reparación y mantenimiento. Estos cambios aportarán claridad a las empresas en cuanto a la manera en que la Comisión considera las cuestiones relacionadas con el acceso a los datos generados por los vehículos a la hora de evaluar los acuerdos verticales entre fabricantes de vehículos y sus redes autorizadas con arreglo al artículo 101 del tratado.

Estos cambios se aplican a través de las modificaciones propuestas a los apartados 60 a 68 de las actuales directrices suplementarias. En estos apartados se regulaba el acceso de los talleres de reparación a la información técnica sobre los vehículos objeto de reparación y mantenimiento.

A este respecto hay que señalar que los acuerdos de distribución selectiva cualitativa celebrados con talleres de reparación o con distribuidores de recambios autorizados pueden resultar prohibidos por el artículo 101, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea si una de las partes actúa de forma que excluye del mercado a los operadores independientes, por ejemplo, al no comunicarles la información técnica necesaria para las reparaciones y el

mantenimiento. En dicho contexto, el concepto de «operadores independientes» incluye a los talleres de reparación, los fabricantes y distribuidores de recambios independientes, los fabricantes de material o herramientas de reparación, los editores de información técnica, las asociaciones de automovilistas, las sociedades de asistencia en carretera, los operadores que ofrecen servicios de inspección y ensayo y los operadores que imparten formación a los talleres de reparación. El concepto de «información técnica» es, en cambio, variable, como consecuencia del progreso tecnológico. Actualmente se pueden citar como ejemplos de información técnica los programas informáticos, los códigos de errores y otros parámetros, así como las actualizaciones recomendadas por el proveedor necesarias para trabajar en unidades de control electrónico a fin de introducir o restablecer los parámetros, los números de identificación o cualquier otro método de identificación de vehículos de motor, los catálogos de piezas, los procedimientos de reparación y mantenimiento, las soluciones fruto de la experiencia práctica para resolver problemas específicos de un modelo o lote determinado y los avisos de llamada a revisión y otros avisos de reparaciones que pueden llevarse a cabo de forma gratuita en la red de talleres de reparación autorizados. Constituye igualmente información técnica el código de la pieza de recambio, así como cualquier otra información necesaria para identificar el recambio correcto de la marca del fabricante apto para un vehículo determinado.

Esta información técnica es esencial y necesaria para la reparación y mantenimiento de los vehículos y sólo la pueden

facilitar los fabricantes de cada una de las marcas, de modo que, si el fabricante no facilita a los operadores independientes un acceso apropiado a dicha información, incurrirá en una práctica anticompetitiva. Por otra parte, la falta de acceso a la información técnica necesaria puede debilitar la posición de mercado de los operadores independientes, en detrimento de los consumidores, lo que se traduciría en una reducción significativa de las posibilidades de elección de recambios, un encarecimiento de los precios de los servicios de reparación y mantenimiento, una reducción de las posibilidades de elección de talleres de reparación y potenciales problemas de seguridad. En dichas circunstancias, las eficiencias que cabría esperar normalmente de resultados de los acuerdos de reparación y distribución de recambios autorizados no bastarían para compensar estos efectos anticompetitivos, de modo que los acuerdos en cuestión no cumplirían las condiciones fijadas en el artículo 101, apartado 3, del tratado para beneficiarse de una exención de la prohibición de las prácticas colusorias. A estos efectos habrá que tener en cuenta los siguientes factores:

- a) si el dato en cuestión consiste en información técnica o información de otro tipo, por ejemplo, información comercial, cuya ocultación puede ser legítima;
- b) si la ocultación de esta información técnica en cuestión tendrá un impacto apreciable en la capacidad de los operadores independientes para llevar a cabo sus tareas y ejercer una presión competitiva en el mercado;

- c) si el elemento de información técnica en cuestión se pone a disposición de los miembros de la red de talleres de reparación autorizados y también a disposición de los operadores independientes de forma no discriminatoria;
- d) si la información técnica en cuestión se utilizará en último término para la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor o para otro fin, como la fabricación de recambios o herramientas.

Las directrices prestan también una especial atención a otros tipos de conductas anticompetitivas frecuentes en la práctica dentro de este mercado de reparación y mantenimiento de vehículos, entre las que destacan, junto con la ya citada dificultad de acceso a la información, las siguientes: a) la aplicación incorrecta de las garantías para excluir a los talleres de reparación independientes, reservando, por ejemplo, las reparaciones en periodo de garantía legalmente establecida a los miembros de la red autorizada o condicionando la garantía ampliada a que el usuario encargue la reparación y mantenimiento a talleres de la red autorizada; b) la imposición de la utilización de piezas de recambio del fabricante fuera de los periodos de garantía; c) el supeditar el acceso a redes de talleres autorizados a criterios no cualitativos. En este sentido, la comunicación establece que el acceso a la red deberá estar abierto a todos los talleres que cumplan criterios de calidad previamente definidos. Finalmente, considera que los acuerdos que obligan a los talleres de reparación a vender vehículos de motor nuevos solamente podrán

acogerse a la exención cuando el fabricante lance al mercado nuevos modelos y tenga dificultades para encontrar distribuidores hasta la consolidación de los citados modelos en el mercado, porque en los otros casos la citada obligación tendría un grave impacto restrictivo de la competencia en el acceso a la red de talleres de reparación autorizados, sin que ello reporte beneficios, de orden comparable, a los consumidores.

Además de lo anterior, el proyecto de comunicación anuncia la introducción de actualizaciones de las referencias jurídicas incluidas en las directrices suplementarias. Estas actualizaciones garantizarán la coherencia entre los instru-

mentos políticos pertinentes y ayudarán a las partes interesadas a interpretar y aplicar las directrices suplementarias.

4. Valoración

La Comisión Europea ha optado por una aproximación continuista por el momento con posibles modificaciones de corto alcance con respecto a los temas anteriormente citados de las directrices. Resulta criticable que, al referirse al tema de la información técnica, no se haya hecho mención de las cuestiones sobre los datos relativos a la conducción autónoma y autodiagnóstico de funcionamiento del vehículo y a los programas de inteligencia artificial que les serán aplicables en el futuro.