



# De interés jurídico ...

## ¿En manos de quién está el futuro de la automoción...?

**En el mes de Enero de este año tuve la oportunidad de expresar mis inquietudes en esta misma columna, bajo el título “UN MOMENTO HISTÓRICO EN EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN”... Pretendía estimular a los concesionarios en la obtención de las 500.000 firmas necesarias para tramitar la “Ley de la Distribución” como iniciativa popular y aproveché para poner de manifiesto mis dudas por el exceso de confianza y de proselitismo que padece este colectivo.**



Alfredo Briganty Arencibia

**E**ntonces, a escasos dos meses del plazo para la finalización del reto, mis malos presagios tenían remedio. Hoy, sin embargo, son una realidad: La iniciativa no ha prosperado por insuficiencia de apoyo popular. Mejor dicho, por la falta de coraje de la mayor parte de quienes estaban llamados a ser los beneficiarios de la misma.

Quienes siempre han buscado la “orfandad” de sus colaboradores están de enhorabuena y podrán hacer uso del título de mi última publicación, porque francamente los concesionarios han perdido una oportunidad histórica, que da pie, como también dije entonces, a una reflexión profunda acerca de su idiosincrasia, de la ineficiencia de sus Asociaciones en asuntos verdaderamente relevantes y de la necesidad de la labor de “pastoreo” de los fabricantes.

Por lo que concierne a FACONAUTO, precu-

sor de la iniciativa, aparte del escaso eco encontrado en sus patrocinados, sirva un capote, porque al menos ha conseguido la presentación en el Congreso de una “Proposición no de Ley” que debería culminarse en el período legislativo que acaba de iniciarse y la inclusión en los programas electorales de Convergencia i Unió y del Partido Popular del compromiso a la promulgación de una Ley Sectorial. ¡Por pírrica que parezca la faena, es la primera vez que los políticos se hacen eco de las inquietudes de los distribuidores! ¡Nunca es tarde si la dicha llega!...

El optimismo que me caracteriza, y que algunos han calificado de ingenuidad -otros de idiocia-, me obliga a seguir albergando la esperanza en la incorporación a nuestro ordenamiento jurídico de una Ley específica para el Sector de la Automoción, a ser posible antes de que el 31 de Mayo de 2010 expire el Reglamento Especial de Exención que ampara la actividad de la distribución de automóviles y sus piezas de recambios (Reglamento (CE) N° 1400/2002 de la Comisión). ¡De lo contrario, además de orfandad, orfanato...!

Porque, como ya he tenido ocasión de advertir, es casi seguro que va a desaparecer el “paraguas” comunitario, al menos el espe-





# De interés jurídico ...

**Lo que es evidente es que la situación de incertidumbre e inseguridad jurídica que padecen los distribuidores se acrecienta cada día, por la situación del mercado, por las cifras de negocio y las estrategias comerciales de los fabricantes y porque el 31 de Mayo de 2010, no sólo expira el Reglamento Especial, sino también el Reglamento General, previsto para cualquier acuerdo de distribución.**



cífico del Sector y, en consecuencia, quedará al arbitrio de los fabricantes -una vez más- la imposición de las “reglas del juego”. En tal caso, que nadie se lleve a engaños pues, con honrosas excepciones que también las hay, se incrementará el “vasallaje” en las relaciones mercantiles entre distribuidores y fabricantes.

No quiero ser irrespetuoso con nadie y mucho menos “pájaro de mal agüero”... Al contrario, pretendo simplemente ser franco y leal con quienes, de momento, sustento mi labor profesional.

Porque la experiencia de tantos años me obliga a poner de manifiesto que los fabricantes aprovechan cualquier oportunidad para marcar territorio, como los leones, perdón por el símil, circunstancia tan legítima como la desidia de los concesionarios en los momentos importantes. Sobre todo porque, como ha ocurrido y ocurrirá, algunos concesionarios siguen confundiendo “lealtad” y “servilismo”. Que me disculpen mis amigos, pero *“antes de señalar la paja en el ojo ajeno conviene quitarse la viga del propio”*.

Lo que es evidente es que la situación de incertidumbre e inseguridad jurídica que padecen los distribuidores se acrecienta cada día, por la situación del mercado, por las cifras de negocio y las estrategias comerciales de los

fabricantes y porque el 31 de Mayo de 2010, no sólo expira el Reglamento Especial (Nº 1400/2002), sino también el Reglamento General, *“relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas”* (Reglamento CE nº 2790/99 de la Comisión), previsto para cualquier acuerdo de distribución.

La Comisión Europea no ignora la problemática del Sector, ni la especial posición prevalente de los fabricantes frente a sus distribuidores, por lo que espero auspicie una solución que, preservando su cometido en tanto defensora de la competencia en el mercado, ayude a mitigar las prácticas comerciales que pudieran restringir el libre comercio.

Aunque en este momento nada seguro se pueda afirmar sobre el marco legislativo del Sector para el futuro, considero enfocada la opinión de quienes por ahora defienden la desaparición definitiva del Reglamento Especial y la renovación del Reglamento General para su aplicación al Sector de la Automoción. Siendo así, será ineludible reforzar los postulados de esta Norma, para devolver la exclusividad a los concesionarios, en aras a preservar el enorme coste de las inversiones exigidas por los fabricantes de automóviles.

Aún así, en gran parte el futuro va a depender del resultado del estudio que, para dar cumplimiento al artículo 11 del Reglamento, la Comisión está realizando sobre sus efectos. El Informe debería darse a conocer públicamente antes del 31 de Mayo de 2008.

Han llegado a mis oídos algunas de sus conclusiones y me parece que, como en otras ocasiones, la Comisión sigue reconociendo la existencia de un problema y su falta de legitimación para solucionarlo. No es la primera vez -y con razón- que los responsables de la Dirección General de Competencia Europea manifiestan públicamente que no compete a ellos ordenar los desequilibrios que caracterizan las relaciones mercantiles entre los distintos operadores en el Sector de la Automoción.





# De interés jurídico ...

Al parecer, el Informe va a destacar circunstancias como las siguientes:

► No se han conseguido la mayoría de los objetivos que justificó el Reglamento, por ejemplo la “multimarca efectiva” (integración de distintas marcas en unas mismas instalaciones), el fomento de “nuevas formas de distribución” (la agrupación de operadores para optimizar precios), “la integración de los mercados” (a través de la libertad de establecimiento prevista en la llamada “cláusula de localización”), la protección de la independencia de los distribuidores frente a los fabricantes como medida de fomento de conductas pro-competitivas etc.



► Los que se han conseguido no hubiesen requerido de una regulación específica, toda vez que la correcta aplicación de los principios generales de la competencia, a través del Reglamento y/o de la Jurisprudencia Comunitaria, posibilita los mismos resultados, por ejemplo, el acceso de los fabricantes de piezas de recambios al mercado de posventa y el derecho de cualquier reparador que cumpla estándares a incorporarse a la Red Oficial de una Marca.

► Por el contrario, se ha podido constatar la eficacia de las disposiciones que tenían por finalidad promover la competencia entre reparadores autorizados e independientes, merced a la posibilidad de acceder a la información técnica de los distintos productos.

Se acerca pues el momento en que se podrá elevar a la categoría de “fiasco” la mal llamada “Ley Monti”, que nació con timbres innovadores y va a desaparecer con más penas que gloria, después de haber puesto patas arriba el sistema de distribución en detrimento del consumidor y de poner en evidencia las propias limitaciones de la Comisión, el poder fáctico de los fabricantes y el escasísimo posicionamiento de los concesionarios que, como de costumbre, han demostrado su incapacidad para organizarse y discernir sobre lo necesario y lo conveniente.

Como novedad, me parece positivo que en el referido Informe -todavía en borrador- la Dirección General de la Competencia esté pensando en recomendar a las partes el establecimiento de un “Código de Buenas Prácticas” o “Código de Conducta”, capaz de mitigar los desequilibrios del sistema y por consiguiente, de combatir prácticas anticompetitivas, pues serviría para poner remedio a la ineficacia de las cláusulas arbitrales, para determinar el alcance de la buena fe contractual y el respeto a las legítimas expectativas económicas inherentes a la causa del negocio.

Aún así, como demostraré más tarde, de poco o nada servirá una recomendación como ésta, porque los concesionarios, salvo honrosas excepciones e inesperados cambios de actitud, suelen ser “cortoplacistas” y rinden culto a los designios y promesas de los fabricantes.

Está claro que, a sabiendas de su falta de legitimación al efecto, la Comisión no debería resignarse a dejar en el olvido la estabilidad empresarial que se precisa para afrontar con éxito las necesidades del mercado y, por ende, los problemas de la competencia.

Igualmente me parece muy acertado que, en el mismo Informe, se sugiera como alternativa ante la desaparición del artículo 3 del Reglamento (que regula las condiciones generales para la exención, como la duración mínima de los contratos, el preaviso anual o bianual según los casos, la necesaria motivación de las resoluciones, el arbitraje, etc.) la aplicación extensiva de la Directiva de Agentes



**La Dirección General de la Competencia está pensando en recomendar a las partes el establecimiento de un “Código de Buenas Prácticas” o “Código de Conducta”, capaz de mitigar los desequilibrios del sistema y por consiguiente, de combatir prácticas anticompetitivas.**



# De interés jurídico ...



**A sabiendas de su falta de legitimación al efecto, la Comisión no debería resignarse a dejar en el olvido la estabilidad empresarial que se precisa para afrontar con éxito las necesidades del mercado y, por ende, los problemas de la competencia.**

Comerciales (nº 653/86/CEE) pues nos llevaría, poco a poco, a la vera, tan discutida, de la aplicación analógica de la Ley nacional sobre Contratos de Agencia (Ley 12/1992) y, cuando menos, a la protección de las inversiones realizadas por los concesionarios.

Dicho esto, reitero el interrogante que lleva por título esta reflexión: ¿EN MANOS DE QUIÉN ESTÁ EL FUTURO DE LA AUTOMOCIÓN? Y lo hago de forma recurrente porque, a la vista del lema del último congreso de FACONAUTO (*"El futuro está en nuestras manos: Ahora es el momento"*), no tengo más remedio que pensar en fantasías, como la que sigue:

<<Hace poco, los representantes de un colectivo de distribuidores solicitaron mi parecer sobre la posibilidad de crear un "lobby" con su fabricante para la defensa conjunta del futuro Reglamento de Exención.

Basado en mi experiencia personal, por haber participado en el proceso de expiración y promulgación de los Reglamentos 123/1985, 1475/1995 y 1400/2002 y a la vista del proceder de los fabricantes entonces, elaboré unas notas en las que recomendaba un posicionamiento conjunto, con la condición de la firma previa de unos compromisos recíprocos tendentes a un acuerdo de buenas prácticas comerciales y contractuales, de manera que se pudieran evitar imposiciones, malentendidos e interpretaciones desventajosas para los intereses de sus representados. ¡Es sabido que cuando el león marca su territorio, quien entra no sale...! ¿Habrá algo más recomendable que el juego limpio...?

Siempre me han gustado los refranes y, como *"más vale prevenir que curar"*, me acordé de uno que recordaba mi madre con frecuencia: *"suegra, yerno, perro y gato, no pueden comer en un mismo plato"*...

Para evitar cualquier género de dudas, y tratar de ayudar con absoluto rigor profesional a quienes confiaron en mí, ingenuamente pretendí que, antes de las fotos y las medallas, aquellos distribuidores pactaran con el fabri-

cante su reconocimiento a circunstancias tan elementales como que cualquier cambio de normativa no justifica la resolución de los vínculos comerciales, ni la reorganización de las redes sin justa causa, ni el incremento arbitrario de los estándares, ni la imposición de objetivos inalcanzables, ni la modificación de los márgenes comerciales, ni la obligación a renunciaciones de derechos, ni restricciones a la multimarca, ni la exigencia de inversiones no amortizables, ni el sometimiento al fuero del fabricante en caso de litigio, ni la necesidad de autorización previa para la venta del negocio a un miembro de la Red, entre otros por menores, todos ellos tratados en el Reglamento de Exención vigente y refrendados por la Jurisprudencia Europea.

¡Muchos ya habrán pensado que de nada sirvieron mis cautelas! Pues es verdad... Los representantes del referido colectivo, que ni siquiera se han dignado a reconocer mi esfuerzo, al parecer sólo buscaban mi connivencia pues, según tengo entendido, ya forman parte del "lobby" que dirige el fabricante >>

Sirva esta fantasía, tan veraz como la vida misma, para llamar la atención respecto a lo que se avecina, porque, visto lo visto y salvo un cataclismo, el futuro del Sector de la Automoción, al menos en Europa, no puede depender todavía de los concesionarios **A**

---

Alfredo Briganty Arencibia  
Socio Fundador  
QVADRIGAS ABOGADOS  
[www.qvadrigas.com](http://www.qvadrigas.com)

**QVADRIGAS**  
ABOGADOS 