

# LA NUEVA NORMATIVA COMUNITARIA APLICABLE A LA AUTOMOCIÓN

ALFREDO BRIGANTY ARENCIBIA

QVADRIGAS ABOGADOS

**Desde 1985 la Comisión Europea está tratando de acertar con la regulación de las prácticas comerciales que afectan a la Automoción, en tanto constriñen el Tratado de la Unión (en su día, de “Roma”) en lo relativo al libre comercio.**

A nadie se esconde que sus intentos sólo han servido para el desencanto de los operadores económicos afectos a este sector tan específico y controlado por unos pocos, en detrimento siempre de los distribuidores que, por mucho que se discuta, han visto mermaidas sus expectativas en las sucesivas modificaciones, ya sea para beneficio de los fabricantes, ya para los talleres independientes o para los consumidores.

Llegar a esta simple conclusión requiere, aparte de la experiencia, el análisis de la evolución normativa. Me refiero a los Reglamentos de Exención por Categorías (REC) que se han distinguido con los números 123/1985, 1475/1995 y 1400/2002.

Este último, que expiró el 31 de mayo del 2010 y que ha sido especialmente prorrogado hasta el 1 de junio de 2013 para la actividad de ventas de vehículos nuevos, en aras a facilitar la amortización de las inversiones obligadas tras su aparición, será sustituido definitivamente por dos reglamentos a aplicar conjuntamente, aunque concernientes a la venta y a la posventa por separado.

Para entendernos, frente a la regulación única (REC nº 1400/2002) que existía para venta y posventa hasta el pasado 31 de mayo de 2010, el legislador ha decidido la promulgación de una norma *específica* de la automoción para la posventa y otra *general* para la distribución de cualquier producto, independientemente de su naturaleza.

En el futuro, la **actividad de ventas de vehículos nuevos** (turismos y vehículos comerciales), estará sometida al **Reglamento (CE) nº 330/2010, de 20 de abril**, que modifica el REC nº 2790/1999 de restricciones verticales (en adelante, nuevo *Reglamento General*).

Y la **actividad de posventa** (distribución de recambios y prestación de servicios de reparación y mantenimiento), al nuevo **Reglamento (CE) nº 461/2010, de 27 de mayo** (en adelante, nuevo *Reglamento Específico*), en combinación con el anterior.

“Hablar de *Códigos de Conducta* entre desiguales es tanto como invitar a un trágala”

Esta dualidad normativa, según la rama de actividad, se complementa con unas “Directrices” suplementarias, promulgadas también en los recientes meses de abril y mayo, respectivamente, debiendo destacar que, lejos de simplificar el marco normativo, dificulta todavía más, si cabe, la comprensión de las reglas aplicables al sector de la automoción.

Me permito la crítica después de que la Comisión haya mantenido en el período de estudio de alternativas ante la expiración del REC nº 1400/2002, la conveniencia de sustituir esta norma por otra de fácil interpretación. ¡El resultado parece de broma!

Tengo claro que las autoridades de la competencia se mueven por intereses distantes del mero ordenamiento jurídico pues, de lo contrario, carece de justificación este galimatías.

Y lo digo por la deliberada desaparición, en ambos Reglamentos, de cualquier referencia a *condiciones generales* (cauteladas) para la protección contractual, como las relativas a la duración mínima de los contratos, a la necesidad de justificar por escrito y de forma clara y transparente los motivos de la resolución de los vínculos, al derecho que autorizaba la libre transmisión del negocio entre miembros de

la misma red comercial, al derecho a someter las controversias a un tercero independiente y a la necesidad de preaviso mínimo en caso de cese unilateral de las relaciones comerciales, cuando en los tres Reglamentos previos (123/1985, 1475/1995 y 1400/2002) se vanagloriaba el legislador de incluir normas relacionadas con el justo equilibrio entre las partes intervinientes, por el consustancial beneficio que producía en el mercado.

Tan es así, que la propia *Guía Orientativa* difundida en el año 2002 para explicar la filosofía y los objetivos del Reglamento (CE) n° 1400/2002, expresamente reconocía que “la inclusión de condiciones generales sobre la protección contractual es parte de las normas específicas y más estrictas elaboradas por la Comisión para este sector, frente a otros sectores económicos. La experiencia de la Comisión demuestra que un marco contractual estable permite repercutir a los consumidores los beneficios obtenidos de la distribución y la reducción de costes” (sic).

Ya no es que donde se dijo *digo*, se diga ahora *diego*, sino que nada se dice, en una clara amnesia premeditada, al socaire del compromiso de los fabricantes a la firma de *Códigos de Conducta* que, lejos de servir para mejorar el entorno competitivo, se convertirán en el mejor ejemplo de la incompetencia de las autoridades de la competencia.

Me van a perdonar el atrevimiento, pero ya son muchos los años, los sufrimientos y los desengaños - con propios y ajenos, que conste -, como para evitar sutilezas que lejos de merecer, ridiculizan a cualquiera que conozca los entresijos del sector y el fiasco que se produce ante cualquier novedad. Hablar de *Códigos de Conducta* entre desiguales es tanto como invitar a un trágala.

A sabiendas, pretende justificarse el legislador haciendo un alarde de pureza en su cometido, sosteniendo incluso, y a estas alturas, que carece de competencia para cuestiones ajenas al derecho de la competencia, cacareando además que se acabaron las intromisiones en las relaciones bilaterales cuando, durante veinticinco años, ha mantenido todo lo contrario. En mi humilde opinión, esta imprudente excusa conducirá al sector hacia una involución de más de 30 años.

Es cuestión de esperar próximos acontecimientos, una vez se consume la purga natural en las redes de distribución por culpa de todos y de ninguno. ¡Ya veremos qué pasa en esta crisis con los supervivientes!

Al margen de consideraciones personales, que solo sirven para mi escarnio, volvamos al cauce de la ortodoxia para concretar que, a partir del 1 de junio de 2010, se

aplica conjuntamente en el mercado de posventa el nuevo *Reglamento Específico* y el *Reglamento General* en todo aquello que pudiera afectarle.

Hasta el 1 de junio de 2013 el mercado de la venta de vehículos nuevos seguirá rigiéndose por el Reglamento (CE) n° 1400/2002, sin que deban interpretarse los contratos existentes a tenor de la futura normativa, salvo que, de mutuo acuerdo o por exigencias de los fabricantes, se decida con anterioridad la resolución de los contratos vigentes para su adaptación al *Reglamento General* con la consiguiente derogación definitiva del Reglamento prorrogado.

Sin perjuicio de las matizaciones de rigor y por su novedad, hemos de destacar que el *Reglamento General* **permite para el mercado de venta de vehículos nuevos prohibir la multimarca a través del establecimiento de un pacto de no competencia por un período que no podrá exceder de cinco (5) años y siempre que la cuota de mercado del proveedor y/o del distribuidor no sea superior al 30%.**

En este sentido, el hecho de que una relación contractual preexistente deje de estar sujeta al Reglamento (CE) n° 1400/2002 y entre, en cambio, en el ámbito de aplicación del *Reglamento General*, no hará posible que el proveedor estipule que sus distribuidores existentes sólo vendan o reparen sus marcas y realicen labores de mantenimiento de las mismas durante un periodo de cinco años.

El punto de referencia para el inicio de dicho periodo es el comienzo de la relación contractual entre las partes y no la sustitución de un documento contractual por otro que se refiera al mismo asunto, por lo que tendremos que estar muy atentos a las propuestas de los fabricantes con motivo de la adaptación



de los contratos a la nueva normativa. Así se dijo en el “proyecto” de nueva normativa publicado en diciembre de 2009 (nota 9 a pié de página) y se suprimió en el texto definitivo, por las mismas oscuras razones que vengo apuntando.

## “ ¡Ya se las ingeniarán los fabricantes para volver a vestir sus expectativas con un traje a la medida de sus necesidades! ”

Dicho esto, no deberían existir dudas sobre el particular, aunque solo fuera por respeto a la “teoría de los derechos adquiridos”. Tan es así, que la expiración del Reglamento (CE) n° 1400/2002 y su sustitución por el nuevo marco jurídico no requieren por sí mismos la resolución de los contratos existentes. (Véase, por ejemplo, C-125/05, Vulcan Silkeborg A.S./Skandinavisk Motor Co. A.S. Rec p.7637).

Salvo sorpresas, barrunto que el futuro contractual cambiará muy poco y seguirá sustentándose en un sistema combinado de distribución (selectivo, cuantitativo y cualitativo), que se restringirá con pactos de no competencia y circunscripción única. ¡Ya se las ingeniarán los fabricantes para volver a vestir sus expectativas con un traje a la medida de sus necesidades!

Por lo que concierne al mercado de posventa, hemos de destacar que el *Reglamento Específico* mantiene en sus efectos la mayoría de las normas relativas a los reparadores autorizados y distribuidores de piezas de recambio, aunque refuerza las disposiciones que posibilitan a los reparadores independientes competir con los talleres de marca.

El vigente Reglamento (CE) n° 461/2010 no introduce modificaciones sustanciales y sigue permitiendo:

- Reparar vehículos y distribuir recambios de diferentes marcas (multimarca), salvo que, realizando un examen individual del caso, se demuestre que la obligación de “marca única” proporciona eficiencias compensatorias para la competencia.
- Vender piezas de recambio a reparadores independientes para su uso.
- Usar recambios de calidad equivalente, salvo en reparaciones en garantía, servicio gratuito y llamada a revisión, en las que podrían ser obligados a usar los suministrados por su principal.

- Comprar recambios directamente a sus fabricantes originales.
- La posibilidad de negarse a vender vehículos nuevos (derecho a tener solamente contrato de servicio, sin que sea obligatorio suscribir contrato de distribución de vehículos nuevos), salvo que tenga efectos favorables a la competencia - como podría ser el caso de proveedores que deseen entrar en nuevos mercados-.
- La posibilidad de poder identificar los recambios de proveedores alternativos de recambios y componentes de los vehículos (al llevar su logo o marca).

No obstante lo anterior, debido a que se considera que en el mercado de postventa, en la mayoría de los casos las cuotas de mercado serán superiores al umbral del 30%, podría hacerse necesario acudir a un análisis individual para demostrar si un acuerdo restringe la competencia o si las restricciones establecidas proporcionan eficiencias compensatorias para la competencia.



Es preciso dejar constancia, igualmente, de la consideración expresa que han merecido los talleres independientes en el nuevo *Reglamento Específico*, en tanto se ha reforzado el derecho de acceso a la información técnica de los productos para su posible reparación, se ha mantenido el derecho a realizar mantenimientos en periodo de garantía y reparaciones siempre que las abone el consumidor final, y se han despejado las dudas respecto al derecho a adquirir recambios originales directamente de los fabricantes y de sus redes autorizadas.

No quisiera concluir sin referirme a mi última reflexión en esta misma revista (número 16, enero de 2010), bajo el título “Las alternativas de futuro tras la expiración del Reglamento de Exención aplicable al Sector de la Automoción”, pues terminaba con la paradoja de Giuseppe T. di Lampedusa en su novela *Il Gattopardo*: “Si queremos que todo siga como está, es necesario que todo cambie”.

En este momento la crisis afecta por igual a todos y es muy probable que muchos desaparezcan y todo cambie, para que unos pocos sigan pretendiendo que todo siga igual... ¡No es paradójico, es peripatético! ■