

REFLEXIONES SOBRE LA APLICACIÓN PRÁCTICA DEL NUEVO REGLAMENTO DE DISTRIBUCIÓN EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN LA U.E.

Blas Vives Soto
Secretario General de
FACONAUTO



Un año después de la finalización del período transitorio previsto, y estando vigente casi en su plenitud la nueva normativa comunitaria de competencia para el Sector de la Automoción, poco ha cambiando en el Sector.

En efecto, sólo queda un período transitorio adicional que finaliza el próximo 1 de octubre de 2005, en el que quedarán derogadas las llamadas cláusulas de establecimiento o localización, que impiden hasta esa fecha la libertad de establecimiento de los concesionarios oficiales en cualquier zona de la Unión Europea, siempre que cumpla la organización comercial unos estándares mínimos.

La normativa aprobada -Reglamento de Exención por Categorías (CE) 1400/2002- por la Comisión pretendía abrir la puerta a nuevos formatos de distribución, como la venta por Internet y el multimarquismo, que avivarían la competencia entre los distintos canales de distribución al por menor y ampliarían de forma significativa las posibilidades de elección de los consumidores. Así, las nuevas normas permiten a los concesionarios poner anuncios o enviar publicidad en todo el mercado único. Por otro lado, se pretendía que los propietarios de automóviles pudieran elegir libremente a su proveedor de servicios posventa, y afuera este concesionario o taller independiente, y consolidar el multimarquismo en la reparación de vehículos.

No obstante, si valoramos hoy los resultados prácticos de los relevantes cambios propiciados por el nuevo Reglamento Comunitario podemos concluir que apenas se han producido avances significativos. En efecto, ni se han producido avances relevantes en la pretendida liberalización ni se ha reforzado la independencia económica y funcional de los operadores -concesionarios y talleres independientes- respecto de los fabricantes de automóviles, lo que según la Comisión Europea les permitiría ser más eficaces y competitivos en beneficio de los consumidores y usuarios.

Aunque el nuevo Reglamento perseguía el "fortalecimiento de la independencia de los Concesionarios" (página 14 de la Guía Explicativa) impulsando la multimarca, reforzando las normas contractuales básicas y permitiendo a los Concesionarios vender su empresa a otros Concesionarios autorizados de la misma marca- la realidad es que este objetivo de la Comisión no se ha cumplido. De hecho, el proceso de sustitución de los contratos impuesto por los fabricantes ha obviado los objetivos que perseguía el Reglamento 1.400/2002 y ha sido aprovechado como una oportunidad "única" para neutralizar los objetivos de la reforma de la Comisión y diseñar una distribución a su medida, más condicionada y controlada, si cabe, que antes.

El resultado práctico es que se ha encorsetado, aún más, la libertad empresarial de los operadores tradicionales y se les ha obligado al cumplimiento de una nueva normativa contractual excesiva (con estándares que no aportan en la mayoría de los casos ventajas para los clientes) que condiciona negativamente su gestión empresarial. No obstante, el nivel de competencia y de concurrencia -esto es, la competencia entre concesionarios de una misma marca- sigue manteniéndose en unos niveles altísimos, sin que se haya producido una merma en la calidad del servicio, que sigue siendo de las más altas de la Unión Europea.

Queda pendiente uno de los objetivos básicos del nuevo Reglamento consistente en dar a los consumidores la posibilidad de elegir las piezas de recambio que se utilizarán para reparar su vehículo. En teoría, los constructores de automóviles ya no pueden impedir que los talleres de reparación autorizados puedan suministrarse recambios de otras fuentes que la "Marca", ni pueden restringir el derecho de los talleres a ofrecer a los clientes y utilizar recambios de calidad equivalente y equiparable a la de los recambios originales suministrados por la "Marca". Se esperaba que estas medidas contribuyeran a que los fabricantes de piezas recambios incrementaran sus ventas directas a los talleres de reparación, lo cual redundaría en una mayor oferta para los consumidores europeos y una mayor competencia en el mercado de piezas de recambio.

Pero, dada la implicación contractual directa de las "Marcas" en la prestación de servicios en garantía y en las revisiones gratuitas y a la ampliación por imperativo legal -Ley 23/2003, de Garantías- de la garantía legal a dos (2) años, los talleres oficiales de reparación pueden ser obligados a utilizar los recambios originales suministrados por las Marcas en este tipo de reparaciones.

Otro factor ha condicionado la consecución de los objetivos previstos. Me refiero a la necesidad por parte del Taller oficial de disponer de una certificación por parte del fabricante del recambio de su calidad equivalente y, por tanto, equiparable a la de los recambios originales suministrados por la "Marca" de los recambios que no procedan de la misma. Existe un número importante de referencias para las que en la actualidad falta este tipo de certificación -piezas de carrocería, por ejemplo- porque no existe un sistema normalizado y reconocido para su certificación ni una entidad que los certifique, por lo que la competencia en el suministro de estas piezas es aún insuficiente.

En definitiva, poco ha cambiando en el Sector, por la falta de puesta en marcha del nuevo Reglamento. Es precisa una mayor implicación de los operadores y una estrecha colaboración de las distintas Administraciones con las Autoridades de la Competencia para velar por que se alcancen los objetivos del Tratado CE y del nuevo Reglamento, llegando si es preciso a que se sancionen, en su caso, aquellos acuerdos y prácticas concertadas que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la libre competencia dentro del Mercado Común.