



PREGUNTAS MÁS FRECUENTES SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE LA UE AL SECTOR DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR

27 de agosto de 2012

Desde la adopción del Reglamento de Exención por Categorías¹ y de las Directrices Suplementarias², los servicios de la Comisión han recibido preguntas relacionadas con la aplicación del nuevo marco aplicable a la distribución y reparación de vehículos de motor y a la distribución de recambios para vehículos de motor. A continuación se exponen, junto con sus respuestas y aclaraciones, las preguntas más frecuentes o que pueden ser de interés general.

La finalidad de estas preguntas más frecuentes es complementar las Directrices suplementarias, a las cuales no sustituyen. Más concretamente, el objetivo es ayudar a las empresas y los particulares que operan en el sector y a los juristas a entender cómo la Dirección General de Competencia enfoca cuestiones específicas sobre los mercados de los vehículos de motor³. Las preguntas más frecuentes no pretenden constituir una interpretación jurídica y deben entenderse sin perjuicio de la interpretación de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») por los tribunales europeos. Por último, las preguntas más frecuentes se entenderán sin

¹ Reglamento (UE) n° 461/2010 de la Comisión, de 27 de mayo de 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 (DO L 129 de 28.5.2010, p. 52). ; Véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:ES:PDF>

² 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); Véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:ES:PDF>

³ Estas preguntas más frecuentes se refieren a restricciones particulares en el sector de los vehículos de motor que, en determinadas circunstancias, puedan dar lugar a que un acuerdo entre un fabricante de un vehículo y sus concesionarios o talleres autorizados (o, en su caso, entre un fabricante de un vehículo y un proveedor de recambios, herramientas de reparación o diagnóstico, componentes para el montaje inicial de los vehículos de motor u otros equipos) infrinja las normas de competencia de la UE. En general, ello sucederá cuando: 1) sea probable que la restricción haga que los acuerdos entre el proveedor de un vehículo y sus concesionarios o talleres autorizados y distribuidores de recambios causen efectos contrarios a la competencia o los potencien, de modo que se infrinja lo dispuesto en el artículo 101, apartado 1, del TFUE; 2) no sea probable que estos acuerdos se beneficien de la exención por categorías debido a la cuota de mercado del proveedor; y (3) no sea probable que tales acuerdos se beneficien de modo individual de la excepción establecida en el artículo 101, apartado 3, del TFUE. En otros casos, estas preguntas más frecuentes se refieren a una conducta concreta que puede incumplir la prohibición de abuso de posición dominante por parte de una empresa, establecida en el artículo 102 del TFUE. Por último, las preguntas más frecuentes se refieren también a los casos de conductas o acuerdos en los que no es probable que se infrinjan las normas de competencia de la UE. En cualquier caso, la aplicación de estas normas deberá evaluarse en última instancia en cada caso particular, en vista de sus propias circunstancias objetivas y legales.

perjuicio de la aplicación por parte de la Comisión de los artículos 101 y 102 a las circunstancias específicas de cada caso concreto.

Las preguntas más frecuentes se agrupan por temas generales, a saber, el cumplimiento de las garantías, el mantenimiento en los contratos de arrendamiento, el suministro de recambios, el uso/compra de herramientas, el acceso a la información técnica y el acceso a las redes de talleres de reparación autorizados.

GARANTÍAS

En las Directrices suplementarias se establece el principio general de que, para que se pueda aplicar a los acuerdos de distribución selectiva cualitativa una exención con arreglo a las normas de competencia de la UE, la garantía del fabricante de vehículos no debe estar condicionada a que el usuario final encargue los trabajos de reparación y mantenimiento que no estén cubiertos por la garantía a redes autorizadas de reparación del fabricante del vehículo⁴. Del mismo modo, las condiciones de la garantía no deben requerir el uso de la marca de recambios del fabricante del vehículo por lo que se refiere a sustituciones no cubiertas por la garantía. Es probable que estos dos tipos de restricciones, a las que en las preguntas más frecuentes se hace referencia como restricciones de mantenimiento y de recambio, hagan que el acuerdo entre el fabricante del vehículo y sus concesionarios o talleres de reparación autorizados infrinja las normas de competencia de la UE. Ese principio general se basa en el argumento de que tal comportamiento puede dar lugar a que sean excluidos del mercado talleres de reparación independientes o se cierren canales alternativos de producción y distribución de recambios, lo que puede acabar influyendo en el precio que los consumidores pagan por los servicios de reparación y mantenimiento.

Se han hecho preguntas sobre el alcance de este principio general y acerca de si se aplica en determinadas circunstancias. También se han hecho preguntas sobre si se puede impedir a un consumidor beneficiarse de la garantía de un vehículo que ha comprado a un concesionario autorizado en otro Estado miembro de la UE.

Las respuestas que se dan a continuación se entienden sin perjuicio de la aplicación de la legislación de protección de los consumidores, que puede imponer obligaciones específicas y crear derechos concretos. Dichas respuestas tampoco se aplican a los llamados «servicios generosos», que consisten en que un proveedor de vehículos⁵ ordena a sus concesionarios que reparen determinados defectos gratuitamente una vez finalizado el período de garantía.

1. ¿Depende la evaluación de las restricciones de mantenimiento o de recambios de si están establecidas en el contrato de compra o en el cuaderno de mantenimiento o de garantía?⁶

⁴ Véase el apartado 69 de las Directrices suplementarias (nota a pie de página 2 del presente documento).

⁵ En el contexto del presente documento, el término «proveedor de vehículos» se refiere en general al fabricante del vehículo, pero puede incluir también, cuando proceda en los respectivos contextos, otras categorías de agentes del mercado, como importadores o concesionarios principales (respecto de concesionarios subordinados).

⁶ Las preguntas 1 a 3 se basan en el entendimiento de que la firma del contrato de compra o la entrega del cuaderno de garantía al consumidor final forma parte o se refiere al acuerdo entre el fabricante y el concesionario, por lo que se le puede aplicar el artículo 101 del TFUE. Estas preguntas no se

No. En la práctica, las restricciones de mantenimiento o de recambios no figuran en el contrato de compra, sino en el cuaderno de mantenimiento o de garantía. En principio, la evaluación de estas restricciones es la misma, independientemente del documento en que figuren.

Con independencia del lugar en que figure la restricción, es probable que se induzca a los consumidores a pensar que la garantía no tendrá validez si el trabajo de mantenimiento se realiza en talleres independientes o si se utilizan recambios de otras marcas, y es probable que ello, a su vez, excluya a dichos operadores o cierre canales alternativos de distribución de recambios.

2. ¿Cambia la evaluación de las restricciones de mantenimiento o de recambios si figuran en una garantía ampliada expedida por la red autorizada en el momento de la venta del vehículo o poco después?

No. El hecho de que las restricciones de mantenimiento o de recambios no figuren en la garantía del proveedor del vehículo, sino en una garantía ampliada expedida por la red autorizada en el momento de la venta del vehículo (o poco después) no altera en general la evaluación de dichas restricciones.

Al igual que los fabricantes de vehículos o sus importadores, los concesionarios y los talleres de reparación autorizados de un sistema de distribución selectiva son partes en una red de acuerdos. Si estas partes acuerdan ofrecer un régimen de garantías y las garantías en cuestión contienen una restricción de mantenimiento o de recambios, es probable que queden excluidos del mercado los talleres de reparación independientes o se cierren otros canales de distribución de recambios. En consecuencia, es probable que ese régimen de garantías haga que los acuerdos entre el proveedor de un vehículo y sus talleres autorizados y distribuidores de recambios causen efectos contrarios a la competencia o los potencien.

3. ¿Cambia la evaluación de las restricciones de mantenimiento o de recambios si figuran en una garantía ampliada concedida por el proveedor del vehículo (o por la red autorizada en el momento de la venta del vehículo o poco después) a través de un tercero, como una compañía de seguros?

No. El hecho de que las garantías que contienen restricciones de mantenimiento o de recambios sean concedidas a través de un tercero (en general una compañía de seguros) por el proveedor del vehículo (o por los miembros de su red autorizada en el momento de la venta o poco después de ella: véase la pregunta 2 anterior) no altera, en principio, la evaluación de dichas restricciones.

El hecho de que la garantía ampliada que contiene las restricciones de mantenimiento o de recambios sea concedida a través de un tercero no altera el análisis expuesto en las Directrices suplementarias. El elemento determinante es si las restricciones de mantenimiento o de recambios son un factor bajo el control de una o varias de las partes en la red de acuerdos de distribución selectivas⁷ y, por lo tanto, si es probable

ocupan del caso de que un distribuidor forme parte del grupo del fabricante (por ejemplo, cuando es una filial del fabricante).

⁷ En general, no es probable que tales restricciones de mantenimiento o de recambios aporten ventajas a la compañía de seguros.

que su aplicación excluya del mercado a los talleres de reparación independientes o cierre otros canales de distribución de recambios.

4. ¿Cambia la evaluación de las restricciones de mantenimiento o de recambios si figuran en una garantía «ampliada» comprada por el consumidor a un taller de reparación autorizado o al proveedor del vehículo varios años después de la compra del vehículo?

Sí. En general, es poco probable que esa garantía dé lugar a un incumplimiento de las normas de competencia de la UE.

Años después de la compra de un vehículo, los distribuidores autorizados no tienen el mismo grado de acceso privilegiado a los clientes que en el período cercano al momento de la adquisición. Por consiguiente, es menos probable que otros proveedores de garantías ampliadas, como las cadenas de talleres de reparación independientes y las compañías de seguros, se hallen ante obstáculos significativos que les impidan ofrecer sus productos a los propietarios de los vehículos. Así pues, no parece probable que los talleres de reparación independientes puedan sufrir un efecto de exclusión, incluso si las garantías constituidas contienen restricciones de mantenimiento o de recambios⁸.

5. ¿Debe poder beneficiarse un consumidor de la garantía de un vehículo que haya adquirido en un concesionario autorizado de otro Estado miembro?

Sí, aunque pueden aplicarse algunas limitaciones en relación con el alcance de la garantía.

El hecho de que los proveedores de vehículos no satisfagan las garantías de los vehículos comprados por los consumidores a concesionarios autorizados en otros Estados miembros o no obliguen contractualmente a sus talleres de reparación autorizados a realizar los trabajos cubiertos por la garantía en tales vehículos constituye una restricción de las ventas, y es probable que en ese caso los acuerdos de distribución selectivos sean contrarios a las normas de competencia de la UE⁹.

⁸ Por lo tanto, no es probable que estas garantías hagan que los acuerdos de distribución selectiva de que se trate infrinjan lo dispuesto en el artículo 101 TFUE.

⁹ Es probable que dichos acuerdos incumplan lo dispuesto en el artículo 101 del TFUE. Además, no es probable que se beneficien de una exención con arreglo al Reglamento (UE) n° 330/2010 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 (DO L 102 de 23.4.2010, pp. 1-7), ya que las cláusulas en cuestión constituirían una restricción de las ventas a efectos de lo dispuesto en el artículo 4, letras b) y c); véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:ES:PDF>. Véase también el apartado 50 y, en particular, la nota a pie de página 4 de las Directrices relativas a las restricciones verticales (DO C 130 de 19.5.2010); véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:ES:PDF>. Por otra parte, será poco probable que se beneficien de la excepción establecida en el artículo 101, apartado 3, del TFUE. Véase también la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1985 en el asunto 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches / SA DK Investment and others*.

El mismo razonamiento se aplica a los trabajos de mantenimiento gratuitos o a los trabajos realizados como consecuencia de la retirada de un producto del mercado¹⁰. El razonamiento no cambia si el consumidor ha comprado el vehículo a través de un intermediario autorizado. Además, las garantías relativas a los vehículos comprados a otros concesionarios autorizados en otros Estados miembros no deben estar sujetas a procedimientos administrativos adicionales que den lugar a retrasos de los trabajos que se estén realizando.

Sin embargo, conviene señalar que las condiciones de las garantías pueden variar de un Estado miembro a otro y que los proveedores de vehículos suelen tener en cuenta el coste del cumplimiento de un conjunto específico de condiciones de garantía al fijar el precio de venta recomendado del vehículo. En el caso de la exportación de un vehículo, el proveedor del mismo puede aplicar legítimamente las condiciones de la garantía originales aplicables al vehículo: no está obligado a aplicar condiciones de garantía más beneficiosas de las que puedan concederse a los vehículos vendidos en el Estado miembro de importación.

Cabe señalar también que, si un consumidor ha pagado por separado un régimen de movilidad, el alcance de dicho régimen puede estar limitado a un Estado miembro concreto.

6. **¿Cambia la evaluación de las restricciones de mantenimiento o de recambios si, en el caso de los trabajos no cubiertos por la garantía, el fabricante del vehículo obliga a utilizar un recambio (como por ejemplo un lubricante) de un proveedor concreto (en lugar de obligar a que se utilice su propia marca de recambios)?**

En general, no. Es probable que esa restricción conduzca al incumplimiento de las normas de competencia de la UE.

Al igual de lo que sucede con las restricciones de recambios que obligan a utilizar la marca de recambios del fabricante del vehículo como requisito para que sea válida la garantía, es probable que una restricción de recambios que obligue (y no simplemente recomiende) utilizar los recambios de un fabricante específico excluya otros canales de distribución de recambios.

No obstante, un fabricante de vehículos puede negarse legítimamente a satisfacer la garantía aduciendo que la reclamación en cuestión está relacionada causalmente con el fallo de un recambio concreto proporcionado por otro proveedor.

¹⁰ El hecho de que los proveedores de vehículos no efectúen trabajos de mantenimiento gratuitos ni trabajos como consecuencia de la retirada de un producto del mercado en los vehículos comprados por los consumidores a concesionarios autorizados en otros Estados miembros, o no obliguen contractualmente a sus talleres de reparación autorizados a prestar en esos vehículos los servicios relacionados con la retirada de un vehículo del mercado, constituye asimismo una restricción de las ventas, y es probable que en ese caso los acuerdos de distribución selectivos sean contrarios a las normas de competencia de la UE.

ALQUILER

Los contratos de alquiler entre empresas no están cubiertos por las normas generales de la UE sobre los acuerdos verticales¹¹. Tampoco entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento de Exención por Categorías¹². En cuanto a los acuerdos entre las empresas de alquiler y los automovilistas, no están contemplados en el artículo 101 del TFUE.

No obstante, con frecuencia se ha hecho la siguiente pregunta:

7. Si un vehículo se alquila a una empresa vinculada al proveedor de vehículos, ¿puede obligar esa empresa a que los trabajos de mantenimiento se efectúen dentro de su red autorizada y/o a que los recambios que se utilicen sean de su marca exclusiva?

Sí, a menos que (o hasta que) sea seguro que la propiedad del vehículo se va a transferir al arrendatario al final del contrato o del período de alquiler.

En principio, mientras no sea seguro que la propiedad del vehículo se va a transferir al arrendatario, a la empresa de alquiler le interesará mantener el valor residual del vehículo y, por tanto, dar más valor al vehículo si siempre se lleva a uno de los talleres de la red de talleres de reparación autorizada, utilizando exclusivamente recambios de la marca del proveedor del vehículo.

Por el contrario, si es seguro que se va a producir una transferencia de propiedad (bien porque esté establecida como tal en el contrato o la legislación aplicable o porque el arrendatario haya decidido ejecutar una opción a tal efecto), en principio la empresa de alquiler no puede reclamar un interés específico en el valor residual del vehículo que la faculte para imponer restricciones al arrendatario en relación con el uso de talleres de reparación independientes o de otros recambios. A este respecto, la empresa de alquiler se halla en la misma situación en que se hallaría en virtud de un contrato estándar de compra.

RECAMBIOS

El suministro de recambios está sujeto a tres cláusulas sectoriales fundamentales del Reglamento de Exención por Categorías¹³. Sin embargo, se han hecho con frecuencia algunas preguntas sobre el suministro de recambios a talleres de reparación tanto independientes como autorizados.

¹¹ Directrices relativas a las restricciones verticales, apartado 26 (véase la nota a pie de página 9 del presente documento).

¹² Véase su artículo 2.

¹³ Véase su artículo 5.

8. **¿Puede un proveedor de vehículos conceder ventajas o descuentos por la compra de recambios cautivos¹⁴ con la condición de que se le compren también recambios abiertos a la competencia?**

Esta cuestión no se trata en el Reglamento de Exención por Categorías o en las Directrices suplementarias. En algunos casos, los descuentos condicionales pueden constituir un abuso de posición dominante y, por tanto, dar lugar a una infracción de las normas de competencia de la UE.

En la mayoría de los casos, los regímenes de ventajas y descuentos son medios legítimos y, probablemente, favorables a la competencia como incentivo para que los talleres de reparación vendan más recambios de la marca de que se trate. No obstante, debe prestarse especial atención a la cuestión de los recambios cautivos, respecto a los cuales el proveedor de vehículos tiene una posición dominante. Conceder ventajas o descuentos por la compra de estos recambios con la condición de que el taller de reparación compre también recambios abiertos a la competencia de la marca del proveedor de vehículos puede implicar que el proveedor de los vehículos instrumentaliza su posición dominante en un mercado para obtener abusivamente ventaja en otro mercado¹⁵.

9. **¿Puede un proveedor de vehículos obligar a sus talleres de reparación autorizados a almacenar los recambios de otras marcas en un lugar distinto del de los de su propia marca?**

En general, sí, siempre que ello no haga excesivamente difícil para los talleres de reparación de que se trate utilizar recambios de otras marcas.

Un proveedor de vehículos puede tener un interés legítimo en garantizar que los talleres de reparación autorizados almacenen los recambios de manera ordenada, ya que el fácil acceso a los recambios adecuados puede influir en la percepción de la marca por parte de los consumidores. Los proveedores de vehículos también pueden tener un interés legítimo en garantizar que no se utilicen por error marcas alternativas de recambios en las reparaciones cubiertas por la garantía o los trabajos de mantenimiento cuyos costes sufragan.

No obstante, los requisitos de este tipo no deben complicar indebidamente el control de existencias, aumentar el espacio necesario para el almacenamiento u obstaculizar el acceso hasta el punto de que disuada la utilización de marcas alternativas de recambios por parte de los talleres de reparación¹⁶. Un ejemplo de restricción que podría no estar justificada es la obligación impuesta por un proveedor de vehículos a

¹⁴ Se entiende por recambios cautivos los recambios que solo pueden obtenerse del fabricante del vehículo de motor o de miembros de sus redes autorizadas; véanse las Directrices suplementarias, apartado 22. Véase la nota a pie de página 2 del presente documento.

¹⁵ Ello infringiría lo dispuesto en el artículo 102 del TFUE. Para obtener ayuda general sobre la aplicación del artículo 102 del TFUE puede consultarse la Comunicación de la Comisión titulada «Orientaciones sobre las prioridades de control de la Comisión en su aplicación del artículo 82 del Tratado CE a la conducta excluyente abusiva de las empresas dominantes» (DO C 45 de 24.2.2009, pp. 7-20), véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:ES:PDF>, en especial la sección sobre vinculación y venta por paquetes.

¹⁶ Los requisitos que tengan efectos de ese tipo podrían considerarse obligaciones indirectas de no competencia, cuyo impacto debe evaluarse con arreglo a las Directrices relativas a las restricciones verticales. Véase la nota a pie de página 9 del presente documento.

sus talleres de reparación de tener un local separado de almacenamiento para tales recambios o de no almacenar los mismos en las naves de trabajo.

10. ¿Puede negarse un taller de reparación autorizado a suministrar recambios cautivos a talleres independientes?

En general, sí. No es probable que se infrinjan las normas de competencia de la UE si un taller de reparación autorizado simplemente se niega a suministrar unilateralmente recambios a talleres de reparación independientes.

En la mayoría de los casos, redundaría en interés de los talleres de reparación autorizados vender recambios a talleres independientes, puesto que al hacerlo obtienen un margen de beneficio.

Si, por alguna razón, un taller de reparación autorizado decidiera unilateralmente no vender recambios cautivos a talleres de reparación independientes, no es probable que con ello se violaran las normas de competencia de la UE¹⁷. En general, los talleres de reparación independientes pueden comprar recambios cautivos a otros talleres de reparación autorizados.

Sin embargo, si los miembros de un sistema de distribución selectiva se pusieran de acuerdo entre sí para no vender recambios cautivos a los talleres de reparación independientes, es probable que tal acuerdo fuera contrario a la competencia¹⁸.

11. ¿En qué circunstancias está obligado un proveedor de vehículos a suministrar recambios directamente a los talleres de reparación independientes?

Si los talleres de reparación independientes tienen grandes dificultades para obtener recambios cautivos de distribuidores autorizados de tales recambios y el proveedor del vehículo no los suministra directamente, se puede producir un incumplimiento de las normas de competencia de la UE.

Los proveedores de vehículos suministran a sus talleres de reparación autorizados toda la gama de recambios necesarios para realizar los trabajos de reparación y mantenimiento de los vehículos de sus marcas y son las únicas empresas que pueden suministrar determinados recambios a los talleres de reparación y a sus distribuidores. Si los talleres de reparación independientes no pueden obtener de distribuidores autorizados estos recambios cautivos y el proveedor del vehículo se niega a suministrarlos directamente a los talleres de reparación independientes, podrían aumentar los posibles efectos negativos derivados de sus acuerdos con los talleres de

¹⁷ El artículo 101 del TFUE no sería pertinente, ya que la decisión de no vender los recambios no se derivaría de ningún acuerdo. El artículo 102 del TFUE no sería en general aplicable, al no ser probable que se considerara que el taller de reparación autorizado en cuestión tuviera una posición dominante.

¹⁸ Es probable que a un acuerdo de ese tipo se le pudiera aplicar el artículo 101 del TFUE. Conviene señalar también que una restricción de la venta de recambios por un miembro de la red autorizada de un proveedor a talleres de reparación independientes constituye una restricción especialmente grave (véase el artículo 5, letra a), del Reglamento n° 461/2010 y la nota a pie de página 1 del presente documento), por lo que es probable también que entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 101 del TFUE.

reparación autorizados y/o los distribuidores de recambios¹⁹. Más concretamente, la falta de acceso a recambios cautivos podría provocar un deterioro de la posición de mercado de los operadores independientes, lo que podría acabar teniendo efectos perjudiciales para los consumidores.

12. ¿Puede impedir un proveedor de vehículos a un miembro de su red autorizada de distribución de recambios vender recambios a talleres de reparación independientes que utilicen distribuidores independientes de recambios como agentes de compra?

En general, no. Si un distribuidor de recambios autorizado decide unilateralmente no vender a talleres de reparación independientes que utilizan agentes, no se incumplen las normas de competencia de la UE. Sin embargo, si un proveedor de vehículos da instrucciones a sus distribuidores de no vender a través de agentes, es probable que sus acuerdos de distribución infrinjan las normas de competencia de la UE.

La mayoría de los proveedores de vehículos aplican sistemas de distribución selectiva cualitativa para la venta de recambios. Los talleres de reparación independientes deben asimilarse a los usuarios finales de recambios a efectos del Reglamento de Exención por Categorías²⁰. Si un proveedor de vehículos impide a sus distribuidores selectivos vender a dichos talleres de reparación cuando estos utilicen los servicios de agentes, se trata de una restricción de las ventas pasivas contraria a la competencia.

En principio, los agentes deben ser tratados como una extensión de la parte contratante. No obstante, para ser considerado un agente, este debe haber recibido instrucciones de comprar un pedido determinado y no puede comercializar los recambios que ha comprado a los miembros del sistema de distribución selectiva. Un proveedor de vehículos puede legítimamente dar instrucciones a los miembros de un sistema de este tipo de no vender a las empresas que tengan la intención de revender los recambios en cuestión.

¹⁹ Ello haría que los acuerdos entraran dentro del ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE. En determinadas circunstancias, si no pudieran obtener los recambios de que se trate de los distribuidores autorizados de recambios, el no suministro de dichos recambios podría constituir un incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 102 del TFUE.

²⁰ Artículo 5, letra a), de este Reglamento. Véase la nota a pie de página 1 del presente documento.

HERRAMIENTAS ELECTRÓNICAS

Existen en los mercados dos categorías de herramientas electrónicas de diagnóstico y reparación: las herramientas específicas de una marca fabricadas por un tercero pero comercializadas por el proveedor de vehículos y las herramientas con las que se pueden reparar varias marcas de vehículos. Se han hecho preguntas sobre ambas categorías.

13. ¿Pueden estipular los acuerdos entre el proveedor de vehículos y los miembros de su red de talleres de reparación autorizados que estos deben utilizar herramientas o equipos electrónicos específicos de diagnóstico o de reparación para la reparación, la revisión y el mantenimiento de vehículos, incluso cuando se puedan conseguir herramientas o equipos de otras fuentes?

En general, sí. No es probable que esta restricción dé lugar a una infracción de las normas de competencia de la UE²¹.

Es probable que se obtengan economías de escala si un fabricante de vehículos acuerda con un fabricante de herramientas que la totalidad de su red de talleres autorizados debe utilizar una o más herramientas comunes. Es probable también que, si se utiliza una herramienta común, se hallen más fácilmente soluciones comunes a problemas técnicos. Además, si todos los técnicos utilizan una herramienta común se puede facilitar la formación. Por lo tanto, en la mayoría de los casos, es probable que establecer que un taller de reparación autorizado debe utilizar una herramienta concreta sea un criterio cualitativo aceptable²².

14. ¿Se aplican las orientaciones sobre acceso a la información técnica dadas en las Directrices suplementarias también a los fabricantes de herramientas que desean tener acceso a esa información con objeto de fabricar herramientas de reparación multimarca?

No. A efectos de determinar si es probable que retener información técnica constituya un incumplimiento de las normas de competencia de la UE, las Directrices suplementarias hacen una distinción entre la información técnica que se utilizará para la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor y la información técnica utilizada para otro fin, como la fabricación de herramientas²³.

En lo que se refiere al acceso a la información técnica y las herramientas para los talleres de reparación independientes, las Directrices suplementarias tienen como objetivo evitar que los fabricantes de vehículos hagan una discriminación entre los talleres de reparación autorizados y los talleres de reparación independientes en cuanto al suministro de insumos esenciales que están bajo el control total del fabricante del vehículo y no se pueden obtener de otras fuentes²⁴. Por consiguiente, el

²¹ En las Directrices suplementarias (véase la nota a pie de página 1 del presente documento) se efectúan aclaraciones sobre la relación entre los fabricantes de herramientas y los proveedores de vehículos. Véanse, en particular, los apartados 23 y 24.

²² Por consiguiente, esta restricción no hará que los acuerdos entre el fabricante y el taller de reparación entren dentro del ámbito de aplicación del artículo 101, apartado 1, del TFUE.

²³ Véase el apartado 65, en particular su letra d), de las Directrices suplementarias; véase la nota a pie de página 2 del presente documento.

²⁴ En este caso, los acuerdos con los talleres de reparación autorizados entran en el ámbito de aplicación del artículo 101 del TFUE.

objetivo de las Directrices suplementarias es garantizar que los talleres de reparación independientes tengan acceso a las herramientas de reparación específicas de una marca del mismo modo que lo tienen los miembros de las redes autorizadas.

Los acuerdos entre el fabricante del vehículo y el fabricante de herramientas entran dentro del ámbito de aplicación de las normas de competencia de la UE y deben evaluarse en consecuencia²⁵.

ACCESO A LA INFORMACIÓN TÉCNICA

A pesar de las amplias explicaciones dadas en las Directrices suplementarias sobre este tema, se han hecho preguntas, tanto a la Comisión como a las autoridades nacionales de competencia, sobre seguridad y protección, precios y la cuestión específica del historial de mantenimiento de los vehículos²⁶.

15. ¿Puede denegar un fabricante de vehículos el acceso a información técnica a los operadores independientes por motivos de seguridad o protección?

Suponiendo que sea probable que un fabricante de vehículos es la única fuente para la gama completa de información técnica relativa a los vehículos de sus marcas (y, por lo tanto, sus acuerdos de suministro de dicha información no puedan acogerse a la salvaguardia creada por el Reglamento de Exención por Categorías), la respuesta es, en general, no. En tal caso de (cuasi) monopolio, negarse rotundamente a facilitar la información técnica aduciendo razones de seguridad o protección no será, en general, compatible con las normas de competencia de la UE.

En principio, los fabricantes de vehículos están obligados a suministrar a los operadores independientes información técnica respecto a la cual sean la única fuente. Solo en casos excepcionales podrá justificarse una denegación a facilitar dicha información por motivos de seguridad o protección²⁷. Algunos factores que deben tenerse en cuenta en casos específicos son los siguientes:

Alcance de la información

Por regla general, los talleres independientes conocen los sistemas relacionados con la seguridad, como los neumáticos, la dirección, los frenos y los amortiguadores, y, de hecho, han trabajado con ellos sin consecuencias negativas demostrables para la

²⁵ Por consiguiente, el proveedor de vehículos y el fabricante de herramientas deben evaluar sus acuerdos con arreglo a los artículos 101 y 102 del TFUE y, más concretamente, conforme al Reglamento (UE) n° 330/2010 de la Comisión, 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 y a las Directrices relativas a las Restricciones Verticales (véase la nota a pie de página n° 9 del presente documento).

²⁶ Véanse, en particular, los apartados 62 y ss. de las Directrices suplementarias. Véase la nota a pie de página 1 del presente documento.

²⁷ Como se expone en las Directrices suplementarias, en general el no suministro de información técnica puede hacer que los acuerdos entre los proveedores de vehículos y sus talleres de reparación autorizados entren dentro del campo de aplicación del artículo 101 del TFUE. Véase el apartado 63 de las Directrices suplementarias (nota a pie de página n° 2 del presente documento). No obstante, en determinadas circunstancias, los proveedores de vehículos pueden llegar a la conclusión de que, aunque se retenga determinada información, sus acuerdos pueden beneficiarse de la excepción del artículo 101, apartado 3, del TFUE, pero ello es poco probable en el caso de (cuasi) monopolio.

seguridad. No es probable que se considere justificada la imposición de restricciones que afectan al suministro de recambios para dichos sistemas aduciendo motivos de seguridad²⁸.

Disponibilidad de formas de protección menos restrictivas

Seguridad: Cuando sea necesario restringir el acceso a un componente relacionado con la seguridad que probablemente los talleres de reparación independientes no conozcan bien, como un sistema eléctrico de alta tensión específico de un modelo concreto o una técnica para cambiar los paneles de la carrocería que sean de compuesto de carbono, el fabricante de vehículos deberá utilizar el modo menos restrictivo de conseguir el resultado deseado. Un ejemplo podría ser exigir a los talleres de reparación independientes que cursen una formación sobre el sistema o técnica de que se trate. En caso de que dicha formación sea impartida por el fabricante de vehículos o una empresa que actúe en su nombre, no debe obligarse al taller de reparación independiente a recibir más formación de la necesaria para trabajar con el sistema o dominar la técnica respecto de la cual se invoca la excepción.

Seguridad: Por lo que se refiere a la información relacionada con la seguridad, una comprobación del registro de antecedentes penales puede considerarse a menudo un medio menos restrictivo de garantizar la protección.

16. ¿Puede conceder el fabricante de vehículos descuentos o reembolsos respecto a información técnica si un taller de reparación autorizado compra un determinado volumen de recambios o herramientas de la marca del fabricante del vehículo?

Esta cuestión no se trata en el Reglamento de Exención por Categorías o las Directrices suplementarias. En algunos casos, esta conducta puede constituir un abuso de posición dominante y, por tanto, dar lugar a una infracción de las normas de competencia de la UE.

Es probable que el fabricante de vehículos sea la única fuente para la gama completa de información técnica relativa a los vehículos de sus marcas. La concesión de descuentos o reembolsos respecto a información técnica con la condición de que un taller de reparación compre un determinado volumen de recambios o herramientas de su propia marca podría implicar que el fabricante de vehículos instrumentaliza una posición dominante en un mercado para obtener abusivamente ventaja en otro²⁹.

17. ¿Puede impedirse a un taller de reparación independiente acceder a un expediente electrónico o impreso del historial de mantenimiento del vehículo o actualizarlo?

No, ya que es probable que el proveedor de vehículos y/o sus talleres de reparación autorizados puedan ser la única fuente para obtener un expediente completo sobre los

²⁸ Por lo tanto, no es probable que estas prácticas puedan beneficiarse de la excepción establecida en el artículo 101, apartado 3, del TFUE.

²⁹ En las Orientaciones de la Comisión sobre las prioridades de control de la Comisión en su aplicación del artículo 82 del Tratado CE a la conducta excluyente abusiva de las empresas dominantes se puede hallar una guía general sobre la aplicación del artículo 102 del TFUE. Véase la nota a pie de página 15 del presente documento.

vehículos de sus marcas. Cualquier denegación de acceso al expediente de mantenimiento podría hacer que los acuerdos entre el proveedor de vehículos y sus talleres de reparación autorizados infrinjan las normas de competencia de la UE.

Los expedientes de mantenimiento y reparación existentes, cualquiera que sea su forma, deben tratarse como información técnica a efectos de la aplicación de las Directrices suplementarias. En general, el acceso a dichos expedientes será necesario para que el taller de reparación sepa qué operaciones deberán llevarse a cabo para de actualizar el calendario de mantenimiento.

Es probable que un expediente incompleto de mantenimiento y reparación reduzca el valor residual del vehículo y haga difícil demostrar que se han cumplido las condiciones de la garantía. Si los talleres de reparación independientes no pudieran actualizar dichos expedientes, es probable que con ello se disuadiera a los consumidores de utilizar talleres de reparación independientes, con lo que se podría excluir a dichos operadores de una parte sustancial del mercado.

ACCESO A REDES AUTORIZADAS

Las Directrices suplementarias establecen el principio de que, al margen de la salvaguardia creada por el Reglamento de Exención por Categorías³⁰, en general debe abrirse el acceso a las redes de talleres de reparación autorizados a todas las empresas que cumplan los criterios cualitativos pertinentes³¹. No obstante, se ha preguntado si determinadas condiciones de acceso deben considerarse de naturaleza no cualitativa (y, por tanto, deben considerarse criterios cuantitativos)³².

18. ¿Puede denegar un proveedor de vehículos el acceso a su red de talleres de reparación autorizados aduciendo que el taller de reparación de que se trate ya está autorizado a reparar vehículos de una marca de un proveedor de vehículos competidor?

En el caso de los acuerdos que no pueden acogerse a la salvaguardia creada por el Reglamento de Exención por Categorías, la respuesta es, en general, no. Probablemente ello daría lugar a que esos acuerdos incumplieran las normas de competencia de la UE.

³⁰ En la mayoría de los casos, es probable que las redes de talleres de reparación autorizados de los fabricantes de vehículos sobrepasen el umbral del 30 % de cuota de mercado en el mercado o los mercados correspondiente(s).

³¹ Véanse, en particular, los apartados 70 y 71 de las Directrices suplementarias. Véase la nota a pie de página 2 del presente documento.

³² Los acuerdos de distribución selectiva se benefician de una exención por categoría, siempre que la cuota de mercado de las partes sea inferior al 30 %, a reserva de las condiciones definidas en el Reglamento; véase el apartado 46 de las Directrices suplementarias. Véase la nota a pie de página 2 del presente documento. Además, los acuerdos de distribución basados en criterios meramente cualitativos no entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 101, con independencia de la cuota de mercado de las partes. Véase el apartado 43 de las Directrices suplementarias (véase la nota a pie de página 2 del presente documento).

En la gran mayoría de los casos, los proveedores de vehículos utilizan criterios cualitativos para seleccionar sus talleres de reparación autorizados³³. En consecuencia, se plantea la pregunta de si el requisito de no estar autorizado a reparar vehículos de las marcas de otro proveedor es un requisito cualitativo válido. Para responder a esa pregunta, se ha de determinar si ese requisito es objetivo y viene impuesto por la naturaleza del servicio. Normalmente la naturaleza de los servicios de reparación de una marca no tiene ningún elemento que haga necesario que dichos servicios sean prestados exclusivamente por empresas que no estén autorizadas a reparar vehículos de otras marcas. Por lo tanto, esa obligación corresponde a un criterio no cualitativo que puede restringir la competencia en el mercado correspondiente, a saber, el mercado de los servicios de reparación y mantenimiento de la marca de que se trate.

³³ Como se indica en la nota a pie de página 32 del presente documento, en principio los acuerdos de distribución selectiva cualitativa no entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 101 del TFUE.