

BER

Actualización febrero 2020

El Reglamento de Exención por Categorías de Vehículos de Motor (MVBER) expira en mayo de 2023. Este reglamento es el que nos permite operar en la posventa. Sin él, la posventa podría estar cautiva en el fabricante del vehículo, pues nos permite la compraventa de piezas o da al usuario la libertad de elección de taller o de pieza a la hora de reparar su vehículo, entre otras disposiciones clave para nosotros.

La Comisión Europea, puso en marcha un proceso de revisión para evaluar su impacto, utilizando, entre otros, una consulta pública en la que Ancera participó. Esta consulta pública tiene por objeto evaluar la eficacia, la eficiencia, la relevancia, la coherencia y el valor añadido del MVBER. La Comisión Europea considerará todas las aportaciones recibidas antes de tomar una decisión sobre si mantener, modernizar o dejar que la legislación expire en 2023.

La norma ha permitido a los operadores independientes competir con las redes autorizadas. Sin embargo, la competencia se puede ver mermada por la evolución de nuevas tecnologías como la activación de las piezas de recambio a través del código QR, los cambios en el mercado o las prácticas comerciales.

El reglamento regula la relación entre la posventa independiente con las redes autorizadas, pero el fabricante cada vez participa más de la posventa, por lo que, debe de regularse también.

Ancera seguirá defendiendo la modernización de la norma, para que se adapte al mercado de hoy y de mañana, abordando los nuevos retos y tendencias

¿Qué ocurre a nivel mundial?

En Sudáfrica, se han publicado nuevas directrices que tienen como objetivo reducir las barreras de entrada en el mercado, aumentar la transparencia y facilitar la elección del consumidor en materia de servicios y reparaciones. También contribuirán a aumentar las posibilidades de elección de los consumidores y a facilitar la competencia en los mercados de piezas de recambio. Concretamente, estas directrices contienen importantes disposiciones sobre el acceso a la información técnica. Las disposiciones están diseñadas de manera similar a Europa, ya que, se basaron en nuestra normativa.

En Australia se han dado pasos importantes, centrados en la información sobre reparación y mantenimiento. El 18 de diciembre 2020, el gobierno australiano publicó un proyecto de ley

de información obligatoria sobre reparación. Un incumplimiento puede dar lugar a sanciones de hasta 10 millones de dólares (dólares australianos), lo que subraya la gravedad del asunto. La enmienda, de forma similar a las Directrices sobre RMI de la Unión Europea insiste en que el RMI debe entenderse de manera fluida para tener en cuenta la rápida evolución de las tecnologías. Un organismo independiente se encargará de velar por que el régimen se aplique correctamente.

Resumen

Durante más de diez años, el Reglamento de exención por categorías de los vehículos de motor (MV-BER) establece el marco jurídico que permite a nuestras empresas de distribución y reparación de piezas prestar servicios de posventa competitivos, en competencia directa con la red de fabricantes de vehículos. Sin embargo, esta legislación crucial expirará en mayo de 2023.

La Comisión Europea está cuestionando la renovación de la legislación específica de este sector y está evaluando actualmente los logros de la legislación MV-BER y su futuro potencial.

Por lo tanto, existe un gran riesgo de que la MV-BER simplemente desaparezca. Alternativamente, podría prorrogarse como tal, manteniendo el statu quo. Por último, podría actualizarse, con dos subescenarios diferentes: podría diluirse, eliminando algunas medidas de salvaguardia para la competitividad del mercado de posventa independiente o, por el contrario, podría mejorarse para tener en cuenta los nuevos acontecimientos.

¿Cómo podría impactar su negocio?

El final o la degradación de la MV-BER podría poner a sus empresas en una relación de dependencia reforzada con los fabricantes de vehículos, ya que se abandonarían numerosas salvaguardias que cubren una amplia gama de servicios de posventa. El MV-BER garantiza, entre otras cosas, tres conjuntos principales de medidas para asegurar su capacidad de ser competitivo:

- Los fabricantes de vehículos no pueden impedir que sus proveedores de equipo original también suministren sus productos (componentes) como piezas de recambio a distribuidores independientes. Los talleres independientes pueden comprar y utilizar libremente cualquier pieza o equipo para la reparación y el mantenimiento de los vehículos, y los talleres autorizados pueden abastecerse de "piezas originales" y "piezas de calidad equivalente" a través de proveedores de piezas y distribuidores independientes de piezas;
- Los fabricantes de vehículos no pueden condicionar la garantía a la reparación y el mantenimiento de un vehículo dentro de su red o al uso de sus propias piezas de repuesto de marca, y los consumidores tienen derecho a utilizar cualquier taller de reparación para trabajos que no estén

cubiertos por la garantía, tanto durante el período de garantía legal como durante el período de garantía ampliada;

- Los fabricantes de vehículos no pueden retener la información técnica; el acceso a la misma debe concederse sin demora injustificada, en forma utilizable y a un precio que no debe desalentar el acceso, y los fabricantes de vehículos deben dar acceso a los operadores independientes a la información técnica al mismo tiempo que a sus talleres de reparación autorizados.

Por el contrario, una actualización de MV-BER podría permitir a sus empresas beneficiarse de condiciones más justas para competir con los fabricantes de vehículos en nuevos servicios resultantes de la creciente digitalización del vehículo y de los servicios posventa.

¿Qué se está haciendo?

Estamos abogando ante la Comisión Europea para que se amplíe y actualice el MV-BER existente. En particular, participamos activamente en el proceso de consulta iniciado por la Comisión Europea con reuniones regulares con funcionarios.

Con este fin, cooperamos estrechamente con asociaciones miembros en los diferentes países europeos para demostrar la dimensión vital de esta legislación, así como con otras asociaciones que representan a otros sectores del mercado independiente de recambios de automoción, como los talleres de reparación y los editores de datos de reparación, y también con organizaciones que representan a las PYMES y a los consumidores.

Estamos planificando con antelación y preparándonos para el proceso de consulta continua de la Comisión; implicamos a nuestros miembros en la investigación del impacto positivo que el MV-BER ha tenido en la competencia en el mercado de recambios de automoción a lo largo de los años, pero también en los aspectos en los que fracasa. Deberían tenerse en cuenta nuevas formas de obstáculos, como la introducción de requisitos de codificación onerosos y "a precios dinámicos" ("software como producto") que hacen que la reparación con piezas de recambio independientes no sea competitiva.



Telf. 91 564 23 86

email: ancera@ancera.org

web: www.ancera.org

