

Reglamento Europeo de Distribución 1400/2002 de 31 de julio.

Un mercado más competitivo y un claro beneficiado, el usuario. Eso es lo que pretende el Reglamento 1400/2002 sobre distribución y posventa de vehículos, la actual normativa europea que regula las relaciones entre constructores de vehículos y el resto de los operadores del sector. Con un talante francamente liberalizador, la norma entró en vigor en octubre de 2002, introduciendo novedades importantes que usted debe conocer.

A continuación le ofrecemos un resumen de las partes más significativas del Reglamento en forma de preguntas respondidas.

¿Sabe usted lo que es el Reglamento Europeo de Distribución 1400/2002 de 31 de julio?

Es la norma europea cuya filosofía primordial es liberalizar el sector de la automoción. En definitiva, que en el mercado de la distribución de vehículos automóviles (tres o más ruedas) y en la posventa se abran amplios abanicos de posibilidades hasta el momento inviables. En este último aspecto, el Reglamento establece la creación de más competencias en el mercado del mantenimiento y la reparación, así como en el mercado de suministro de piezas de recambio. Intenta eliminar, en suma, las ataduras y restricciones que impidan la libertad de mercado.

¿Cuándo entró en vigor esta normativa?

El 1 de octubre de 2002, dando un periodo de adaptación de un año para los contratos de distribución que estaban en vigor. Ese plazo finalizó el 1 de octubre de 2003, es decir, la normativa es hoy plenamente operativa en los aspectos relacionados con la posventa.

¿A quién favorece esta nueva norma?

En primer lugar, a los conductores en general, ya que se les ofrece la posibilidad de obtener servicios de igual o más alta calidad en los talleres de su elección. En segundo lugar, a toda la amplia cadena de distribución, desde el primer hasta el último eslabón. De tal suerte que favorecerá a fabricantes o constructores de vehículos, concesionarios, talleres (en sus dos modalidades, tanto autorizados como independientes), distribuidores de recambios y fabricantes de equipos y componentes.

¿Es cierto que la garantía del constructor no se pierde aunque el usuario lleve su vehículo a reparar fuera de la red oficial?

Acorde con el espíritu liberalizador del Reglamento y conforme a la Guía orientativa del mismo, publicada por la Comisión Europea, el consumidor tiene la libertad o derecho de elección del taller al que desea llevar su vehículo durante el periodo de garantía otorgada por el fabricante del mismo sin perder dicha garantía. Y esto, para aquellas operaciones del servicio regular del mantenimiento y de los trabajos de reparación en caso de accidente durante el periodo de garantía del automóvil y dentro del tiempo de vida del vehículo. Eso sí, con una excepción: la constituida por las operaciones de revisión, mantenimiento o

reparación que no supongan desembolso para el consumidor por estar cubiertas por el constructor del automóvil. En este caso, éste puede exigir que se realicen en su red oficial.

¿Qué se entiende por pieza de recambio original y pieza de calidad equivalente?

El Reglamento 1400/2002 establece el concepto de "recambio original", que se concreta en tres categorías.

La primera categoría consiste en las piezas que son producidas por el fabricante del vehículo.

La segunda categoría se refiere a las piezas que son suministradas por el fabricante de la pieza al constructor del vehículo, que las vende a sus distribuidores.

La tercera categoría comprende a aquellas que no son suministradas por el constructor del vehículo pero que, no obstante, son fabricadas según las especificaciones y normas de producción de aquel. El fabricante de las piezas de repuestos suministra estas piezas a los distribuidores de recambio independientes o a los reparadores.

Igualmente el reglamento establece el concepto de "piezas de recambio de calidad equivalente", que son aquellas que, fabricadas por cualquier empresa cualificada, cumplen la calidad de los componentes utilizados en el ensamblaje del vehículo afectado, pero no se fabrican según las especificaciones y normas de producción del constructor del automóvil. Esto significa que estas piezas son de la misma calidad, o incluso de más alta calidad.

¿Dónde puede dirigirse en caso de dudas sobre un supuesto comportamiento restrictivo?

La Administración pone a su disposición la siguiente dirección: Ministerio de Economía, Subdirección General de Conductas Restrictivas de la Competencia, en el Paseo de la Castellana, 162, Planta 21, de Madrid. Teléfono 91 583 74 00.

Sin embargo, en la práctica esta vía puede resultar complicada para una pequeña empresa, por lo que sugerimos a los profesionales del taller que acudan a sus asociaciones sectoriales para plantear sus dudas y pedir apoyo. Dichas organizaciones pueden jugar un interesante papel como vía de unificación de criterios y de solicitud de aclaraciones ante la administración.

¿Conoce usted que con la nueva norma europea se podrá vender vehículos y subcontratar los servicios de reparación? (separación venta y posventa)

En efecto, las actividades de venta y posventa (hasta el momento inherentes), se pueden desvincular de tal forma y manera que un distribuidor podrá únicamente vender vehículos sin prestar el servicio de reparación o subcontratarlo. Y viceversa, únicamente reparar y no vender vehículos.

¿Sabía usted que si es taller de reparación independiente puede convertirse en taller oficial de marca?

Este punto está condicionado a que el taller en cuestión cumpla íntegramente con todos los criterios de selección o estándares que un determinado fabricante solicite para su red de distribución.

¿Sabe que a partir de ahora podrá acceder a la información técnica, formación, herramientas y equipos para el taller, que le interesen?

En efecto, todos los operadores implicados en las actividades de reparación, formación y asistencia técnica (talleres independientes, empresas de asistencia en carretera, editores de información técnica, vendedores de recambios, proveedores de formación) podrán acceder a una concreta información de un determinado fabricante.

¿En qué condiciones podrán acceder los talleres independientes a toda esa formación, herramientas y demás?

Con unos precios asequibles, en igualdad de condiciones para con el resto de distribuidores oficiales de una determinada marca o fabricante. El acceso será previa petición y sin demora, sin que sea un elemento desincentivador ni incriminatorio. Se exigirá a los proveedores de vehículos de motor que cumplan con lo anterior sin poder obligar a los talleres de reparación independientes a comprar más información que la necesaria para efectuar ese tipo de trabajo.

¿Sabe usted que podrá comprar con más flexibilidad recambios o piezas de repuesto originales o de calidad equivalente?

En efecto, los fabricantes e importadores de vehículos no podrán obstaculizar a sus distribuidores ni reparadores autorizados, la adquisición de recambios originales o de calidad equivalente de cualquier empresa independiente que elijan con el fin de usarlas en la reparación o mantenimiento de esos vehículos.

¿Sabe que se crea la figura del mediador o experto independiente y lo que significa en la práctica?

Significa que, si surge un conflicto entre las partes de un acuerdo de distribución, se puede acudir al auxilio de este experto independiente siempre que las dos partes estén interesadas, ya que es de manera voluntaria. Es un sistema más rápido que agiliza la resolución de conflictos.

¿Sabía que la Administración es la primera interesada en que se cumpla el Reglamento?

La Administración, personalizada en la Subdirección General de Conductas Restrictivas de la Competencia, desea que todo lo establecido en la letra del Reglamento se lleve a la práctica y no quede en papel mojado. En definitiva, que la liberación del sector sea una realidad efectiva. Para ello, da total apertura para acudir a ella y plantear dudas, quejas y cualquier medida que aclare si un determinado comportamiento puede ser restrictivo de la libre competencia o genera dudas al respecto.