

LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 1400/02 EN LOS TALLERES DE REPARACIÓN

José Antonio Torres
Presidente de Conepa



¿Qué está pasando con la aplicación del Reglamento desde los talleres independientes?

Prácticamente nada, al menos de momento.

Dicho gráficamente: El Reglamento ha entrado en los talleres, pero los talleres no han entrado en el Reglamento.

Aunque es cierto que la filosofía y los objetivos del Reglamento son la liberalización del sector, una mayor competencia en los mercados de reparación y mantenimiento de vehículos y un incremento de la calidad, en suma favoreciendo al máximo la figura del usuario final, no es menos cierto que a casi dos años de la entrada en vigor de la nueva norma, ésta apenas ha tenido efectos en la actividad cotidiana de los talleres.

Si analizamos la teoría de lo que el Reglamento dice que tendría que ocurrir y la práctica de lo que está ocurriendo observaremos diferencias importantes.

Respecto a la posibilidad de ser taller autorizado que abre el Reglamento, la realidad es que no está habiendo solicitudes significativas. Pensamos que es debido al hecho de que en la balanza de ventajas e inconvenientes, priman más los inconvenientes. En cuanto a las ventajas, ya antes de octubre/2003 las principales eran: acceso a conocimientos técnicos, equipos de diagnóstico, útiles y herramientas específicas. Con el nuevo Reglamento, en teoría, ya se puede acceder a todo esto sin ser taller oficial. Quedan pues, otras ventajas como: apoyo en organización y marketing, acceso a la mediación en venta de vehículos nuevos y el rótulo de la marca. En cuanto a los inconvenientes, seguir una determinada disciplina de gestión, resta independencia; un rótulo de marca atrae clientes de la marca pero ahuyenta al resto y una inversión por estándares muy altos para una marca, no válidos para los demás, supone que dicha inversión sea muy elevada.

La conclusión es que puede no compensar la inversión y el riesgo para tener una pequeña cuota de mercado, que al final, a partir del tercer o cuarto año va a terminar por ir al taller independiente.

Respecto al acceso a la información técnica, equipamiento y formación por parte de los talleres independientes, no se accede por la vía que marca el Reglamento, ya que salvando contadas excepciones, el acceso a la información es difícil, se demora, es costosa y no aportan toda la información necesaria. Esta situación provoca que el taller haga lo de siempre, utilizar sus medios para conseguirla. Aunque no obstante habrá que exigir al constructor de vehículos, que cumpla con lo establecido por el Reglamento de manera natural.

En cuanto a la maquinaria, el taller la sigue adquiriendo a través de los distribuidores del canal independiente, si bien es imprescindible que los fabricantes de equipos de diagnóstico, consigan acceder libremente a la información técnica de las marcas, para facilitar las intervenciones a los profesionales del taller multimarca. De la misma forma que la formación, una herramienta imprescindible para el profesional que repara vehículos de distintas marcas, que difícilmente puede acceder a ella, ya que esta resulta de un elevado coste.

Referente a la distribución de recambios, en la teoría existe mayor flexibilidad, ya que se ha terminado con el debate sobre el recambio original, ahora todos son originales y legítimos y se les reconoce la paternidad, al fabricante del recambio.

Pero ¿Qué hace el taller con el recambio?, antes y ahora, compra recambio independiente, ahora sí, bendecido por la legislación y recambio marquista. ¿De cual compra más? Como siempre busca el equilibrio entre la calidad, garantía, servicio y precio. Porque eso es lo que van a solicitar los usuarios al taller: La mejor calidad, el mejor servicio y al mejor precio.

No obstante es muy importante que se den las condiciones adecuadas para que el taller pueda comprar recambio independiente para equilibrar el mercado y anular tentaciones monopolísticas en políticas de precios y márgenes comerciales.

Respecto a las operaciones de reparación no cubiertas por la garantía, revisiones y mantenimientos, dentro del periodo de esta garantía que establece el fabricante del vehículo, sin que por ello pierda los beneficios de la citada garantía, hay que decir que es muy importante que se cumpla el espíritu y la filosofía del Reglamento.

Como conclusión, desde los talleres, consideramos una actuación positiva de la Unión Europea la promulgación y entrada en vigor del Reglamento. Pedimos la necesidad imperiosa de llevar a la práctica las disposiciones establecidas en la norma para liberalizar el mercado y favorecer a todos los operadores del sector, incluyendo al usuario final. Desearíamos un escenario futuro marcado por el deseo y esperanza en una real y efectiva liberalización.