

La cláusula de reparación en los automóviles



José Manuel
Otero Lastres

El sector europeo del automóvil sufrió dos crisis relevantes en el último tercio del siglo pasado: la derivada del aumento del precio del petróleo (años setenta) y la de las importaciones de los modelos japoneses (años ochenta hasta mediados de los noventa). Ambos acontecimientos provocaron una sensible disminución en las ventas de los vehículos, lo cual hizo que los grandes constructores de automóviles buscaran nuevos nichos de negocio, entre los que ocupó un lugar especial el de las piezas de reparación de la carrocería.

Seguramente esta fue la razón por la que en la elaboración de los dos textos europeos sobre la protección jurídica de los diseños industriales: la Directiva 98/71/CE y el Reglamento (CE) nº 6/2002, los construc-

tores consiguieron que se permitiese el registro no solo de la carrocería de los automóviles como tal, sino también separadamente de las piezas que la componen.

Sin embargo, los fabricantes de piezas de carrocería, las compañías aseguradoras y las asociaciones de consumidores, lograron que se estableciese un régimen transitorio para las piezas consideradas “componentes de reparación”. Su principal argumento fue que, si se permitía la doble protección (el vehículo y sus partes), al adquirir un coche el comprador quedaría vinculado mientras tuviese el coche con el constructor, ya que solo podría comprarle a éste los componentes de reparación. A este argumento añadieron otros como los siguientes: conceder el doble monopolio (sobre la carrocería y las piezas singulares) no estaría justificado porque las inversiones en I+D+I ya se recuperan con la venta de los vehículos; los constructores podrían determinar el *input* y el *output* de las

piezas, por lo que serían más caras; desaparecerían los fabricantes de tales componentes; y subirían las primas de seguro.

Cuando se discutió la cuestión en el Parlamento europeo se produjo un empate entre los votos a favor y en contra. Y para no paralizar la tramitación de los citados textos europeos se estableció un régimen transitorio y limitativo de los derechos del titular del diseño en relación con los componentes de reparación.

Este régimen consiste en que, si bien se permite el registro singular de las piezas, el titular de esos diseños no puede impedir que un tercero fabrique esos componentes cuando sean utilizados para permitir la reparación de elementos de la carrocería con el fin de devolverle al automóvil su apariencia inicial.

La sentencia delimita el mercado de componentes, así que los fabricantes ya saben a qué atenerse

Este régimen transitorio, por su falta de claridad, no tardó en llegar a los tribunales, y llegaron a plantearse ante el TJUE dos cuestiones de interpretación prejudicial que acaban de ser resueltas por la sentencia de la Sala Segunda del Tribunal de Justicia del 20 de diciembre de 2017, en los asuntos acumulados C-397/16 y C-435/16, procedentes respectivamente del Tribunal de Apelación de Milán y del Tribunal Supremo Civil y Penal de Alemania.

Pues bien, la citada sentencia del TJUE de 20 de diciembre aclara definitivamente el régimen transitorio del artículo 110 del Reglamento (CE) nº 6/2002 y señala, en primer lugar, que las llantas de los automóviles están incluidas en el régimen transitorio. Añade el TJUE que el artículo 110.1 presupone que el correspondiente componente de sustitución tenga una apariencia visualmente idéntica a la del componente original inicialmente incorporado al vehículo en el momento de su comercialización. Con lo cual, el tribu-

nal limita el régimen especial de los componentes de reparación a los que conforman el vehículo de serie que se vende al público. Y añade –y esto es una verdadera novedad–, para poder invocar la denominada cláusula de reparación, el fabricante o vendedor de un componente tiene una obligación de diligencia para cuidar de que los usuarios posteriores de las piezas de reparación respeten los presupuestos de aplicación del citado artículo 110 del Reglamento.

Las respuestas del TJUE delimitan equilibradamente el llamado “mercado de los componentes de reparación”. Los constructores de automóviles y los fabricantes de componentes de reparación ya saben a qué atenerse. Y hasta me atrevo a decir que la doctrina del TJUE va a incorporarse en la próxima revisión de los textos europeos sobre la materia, convirtiendo en definitivo el borroso régimen transitorio del artículo 101.1.

Senior Advisor de BROSETA