

# Manifiesto de FIGIEFA para la legislatura UE 2024-2029



*Un mercado de posventa  
del automóvil que responde  
a los retos económicos y  
sociales europeos*



Octubre de 2024



# Equipar al mercado independiente de recambios de automoción al servicio de los ciudadanos y las empresas europeas

## Retos económicos y sociales europeos

- Fomento de la competitividad, la capacidad de innovación y la transformación digital
- Mantener el bienestar y el poder adquisitivo de los consumidores
- Transición hacia la neutralidad climática y el crecimiento sostenible



En las carreteras de la Unión Europea (UE) circulan más de 280 millones de vehículos de motor, que necesitan revisiones, exámenes, mantenimiento y reparaciones durante toda su vida útil. El mercado posventa de la automoción proporciona los medios para mantener los vehículos en la carretera al tiempo que se mantienen las normas más estrictas de seguridad, medio ambiente y rendimiento, y se mejora constantemente la experiencia de los conductores. Los operadores independientes del mercado de posventa ofrecen productos y servicios a los usuarios de todas las marcas de vehículos por igual.

## ¿Quiénes somos?

FIGIEFA representa al sector de los distribuidores independientes del mercado posventa de la automoción, con más de 30.000 empresas (en su mayoría PYMES). Los miembros de FIGIEFA proporcionan un suministro eficiente de piezas de recambio, herramientas, formación y otros servicios a más de 280.000 talleres en Europa, ofreciendo productos y servicios fuera del sector de los fabricantes de vehículos.

## Nuestra misión

La industria del automóvil está experimentando enormes cambios tecnológicos y económicos. Como los vehículos son cada vez más complejos y están más conectados, es crucial preservar la competencia leal entre los fabricantes de vehículos y los operadores independientes, para que los consumidores puedan acceder a productos y servicios asequibles, innovadores y eficientes.

# 1. Normas del mercado automovilístico sólidas y aplicadas eficazmente

## 1.1 Mantener una legislación sólida para garantizar una competencia leal

### Situación

Existen desequilibrios estructurales de poder de mercado entre los fabricantes de vehículos y los operadores independientes. Actuando como guardianes tecnológicos, los fabricantes de vehículos pueden controlar y restringir el acceso crítico a datos o información requeridos por los operadores independientes, por ejemplo, con fines de reparación.

### Solución

No desregular el sector del automóvil: mantener un marco jurídico sólido que fomente la competencia leal y la igualdad de condiciones entre los fabricantes de vehículos y los operadores independientes, que deben disponer de todos los medios y derechos para competir en función de su propuesta de valor.

## 1.2 Mejor aplicación de las normas del mercado del automóvil

### Situación

Los operadores independientes del mercado posventa del automóvil, al ser predominantemente PYMES, no disponen de medios para litigar cada vez que se vulneran sus derechos. Solo unos pocos consiguen presentar denuncias ante su Autoridad Nacional de Competencia (ANC) o a nivel de la UE, que pueden ser desestimadas o dar lugar a procedimientos largos y costosos.

### Solución

Mejorar la aplicación efectiva de las normas sectoriales específicas del mercado de posventa de la automoción para reforzar el mercado único. En cuanto a las normas de competencia, organizar un diálogo permanente entre las ANC y con la Comisión Europea. Mejorar la transparencia, la previsibilidad y la orientación en relación con los casos de distorsión de la competencia.

## 2. Preservar la competencia para mantener la asequibilidad del automóvil

### 2.1 Mantener la libre elección del consumidor en materia de recambios, reparación y mantenimiento de vehículos

#### Situación

Desde los años ochenta, el Reglamento de Exención por Categorías de Vehículos de Motor (RGVM) de la UE permite y organiza la competencia entre los fabricantes de vehículos (y sus redes), por un lado, y los operadores independientes del mercado de posventa, por otro. Protege la libre elección de los consumidores de servicios competitivos y asequibles. Sin embargo, el Reglamento expirará en 2028.

#### Solución

Prolongar, modernizar y mejorar el RGVM a la luz del cambio tecnológico y la innovación. El RGVM ampliado debe garantizar la igualdad de condiciones entre todos los participantes en el mercado, al tiempo que abarca los derechos de acceso a la información técnica, los datos generados por los vehículos y las piezas de recambio.

### 2.2 Acceso a los datos generados por los vehículos: evitar monopolios de datos desleales

#### Situación

En la UE hay 56 millones de vehículos conectados; se esperan más de 115 millones para 2030, lo que supone un enorme potencial de innovación y crecimiento para nuevos servicios (por ejemplo, movilidad compartida, seguros personalizados, mantenimiento predictivo, etc.). Sin embargo, la proliferación de sistemas de datos cerrados con normas patentadas y acceso restringido constituye una grave amenaza para la competencia, la innovación y la capacidad de elección de los consumidores.

#### Solución

Complementar la Ley de datos de la UE modificando el Reglamento de homologación de tipo con disposiciones reglamentarias específicas del sector: publicar y adoptar la tan esperada propuesta legislativa sobre “acceso a los datos, funciones y recursos de los vehículos”, elaborada por los servicios de la Comisión Europea desde 2022.

### 3. Políticas de la UE preparadas para reflejar el cambio tecnológico y la innovación

#### 3.1 La legislación sobre el automóvil debe acompañar la innovación automovilística

##### Situación

El cambio tecnológico en el sector del automóvil crea nuevas dependencias entre los operadores independientes y los fabricantes de vehículos. Los vehículos (especialmente los eléctricos) se basan más en el software, con capacidades avanzadas de supervisión y control remoto. Las normas del mercado deben seguir el rápido ritmo de la innovación.

##### Solución

Revisar y actualizar el Reglamento sobre homologación de tipo de vehículos y su capítulo específico sobre acceso a la información técnica para reflejar los recientes cambios tecnológicos y su impacto en el mercado posventa de la automoción. Introducir nuevos requisitos de reparación y mantenimiento para los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) y para los vehículos eléctricos y sus baterías, garantizar el acceso continuo de los operadores independientes a los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), facilitar las actualizaciones de software a través de Ethernet y regular la dependencia de las plataformas externas de los fabricantes de vehículos.

#### 3.2 Un régimen de ciberseguridad automovilística seguro e integrador para toda la cadena de suministro

##### Situación

A medida que los vehículos están más conectados, deben ser más ciberseguros. Los requisitos internacionales de ciberseguridad se definen en el Reglamento R155 de la CEPE, pero su aplicación se deja a discreción de los fabricantes de vehículos, que pueden crear barreras de mercado injustificadas contra los operadores independientes.

##### Solución

Añadir nuevas disposiciones sobre ciberseguridad en el Reglamento de homologación de tipo: se necesitan más normas detalladas a nivel de la UE sobre la aplicación de la norma UNECE R155 para el mercado de posventa, incluida una mayor transparencia y la disponibilidad de información sobre interoperabilidad para permitir el acceso seguro y legítimo de terceros a los vehículos.

## 4. Mejorar la sostenibilidad y circularidad de los vehículos

### 4.1 Los vehículos deben ser sostenibles desde el punto de vista medioambiental durante todo su ciclo de vida

#### Situación

En la transición de la UE hacia una economía climáticamente neutra, el sector de la automoción debe liderar la carrera hacia la descarbonización por todos los medios posibles. El mercado posventa ya desempeña un papel importante a través de las reparaciones y el mantenimiento de los vehículos, lo que mejora la sostenibilidad y la circularidad. Pero se necesita más para garantizar que todos los actores de la cadena de valor cooperen de forma sincronizada contra el cambio climático.

#### Solución

No excluir las tecnologías con un potencial de descarbonización demostrado: aplicar el principio de neutralidad tecnológica en el Reglamento sobre normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. Proseguir la revisión en curso de la legislación sobre vehículos al final de su vida útil; permitir a los operadores independientes acceder a la información necesaria para las aplicaciones de circularidad (retirada de piezas, reutilización, refabricación, etc.).

### 4.2 Una nueva “reparabilidad por diseño” requisitos para los vehículos y sus componentes

#### Situación

Las nuevas técnicas de producción de vehículos pueden dificultar su reparabilidad. Por ejemplo, el giga-casting consiste en construir grandes piezas de vehículos de un solo bloque, lo que dificulta la sustitución de componentes individuales. Los vehículos eléctricos son cada vez más difíciles de reparar, ya que las celdas de las baterías a veces están selladas o pegadas.

#### Solución

La UE debería mejorar un nuevo requisito de “reparabilidad desde el diseño” para todos los vehículos y sus componentes, incluidos los vehículos eléctricos y las baterías de tracción, en el marco de normas sectoriales específicas para el mercado posventa de la automoción (por ejemplo, legislaciones sobre vehículos al final de su vida útil u homologación de tipo). La Comisión Europea debería investigar las repercusiones medioambientales, sociales y económicas de las nuevas técnicas de producción de vehículos, como el giga-casting.

## 5. Competencias profesionales: digitalización y economía circular

### 5.1 Una mano de obra europea altamente cualificada

#### Situación

El cambio tecnológico, la descarbonización y la digitalización del sector de la automoción están provocando una escasez de trabajadores cualificados. Se necesitan más profesionales con conocimientos técnicos y digitales especializados para mantener la seguridad, el rendimiento, la sostenibilidad y la conformidad de los vehículos.

#### Solución

La Comisión Europea debería identificar los sectores estratégicos que necesitan competencias técnicas altamente especializadas en consonancia con los objetivos políticos de la UE, como la digitalización y la transición hacia un transporte por carretera neutro desde el punto de vista climático. Los Estados miembros deberían desarrollar los programas educativos necesarios en esos sectores estratégicos.

### 5.2 El aprendizaje permanente, una condición para el éxito de la innovación europea

#### Situación

La innovación es beneficiosa para la sociedad cuando crea oportunidades profesionales accesibles para todos. En el mercado posventa de la automoción, las PYMES son los principales empleadores en Europa. Seguir el rápido ritmo de la innovación tecnológica exige un aprendizaje constante y una reconversión profesional más accesible.

#### Solución

Los programas de investigación y educación de la UE, así como los fondos estructurales y de cohesión de la UE, deberían seguir apoyando el desarrollo del aprendizaje profesional permanente y la reconversión en sectores con un alto grado de innovación tecnológica, como el de la automoción y su mercado posventa.



# Consulte aquí nuestro manifiesto completo



[www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)

FIGIEFA ha hecho todo lo posible para garantizar la exactitud de la traducción al español de este folleto. Sin embargo, la versión inglesa sigue siendo la referencia oficial.

FIGIEFA  
European Federation of Independent  
Automotive Aftermarket Parts Distributors  
Boulevard de la Woluwe 42  
1200 Bruselas, Bélgica  
Tel: +32 2 761 95 10  
[figiefa.secretariat@figiefa.eu](mailto:figiefa.secretariat@figiefa.eu)

ANCERA  
National Trader of Equipment, Replacements,  
Tires and Accessories for Automotive  
74 C/Principe de Vergara 28006 Madrid  
Tel: +34 91 564 23 86  
[ancera@ancera.org](mailto:ancera@ancera.org)