

**EL SENADO Y LA CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN SANCIONA**  
**CON FUERZA DE LEY**

**PROYECTO DE LEY DE ACCESO A INFORMACIÓN DE FABRICANTES**  
**DE AUTOMOTORES PARA TALLERISTAS INDEPENDIENTES**

**ARTÍCULO 1: Objeto.** Los fabricantes de vehículos de motor deben permitir a los talleres de reparación de vehículos independientes, acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los mismos, a los fines de garantizar la libre competencia.

**ARTÍCULO 2: Taller de reparación. Concepto.** A los efectos de esta ley, se entiende como taller de reparación de vehículo independiente a aquellos que no integran la red de concesionarios y talleres oficiales de los fabricantes de automotores.

**ARTÍCULO 3: Información. Alcances.** La información a que refiere el artículo primero incluye, a modo enunciativo y sin perjuicio de cualquier otra que pudiera corresponder, la siguiente:

- a) identificación de los vehículos
- b) manuales de mantenimiento;
- c) manuales técnicos;
- d) información sobre componentes y diagnóstico;
- e) diagramas de cableado;
- f) códigos de error de diagnóstico;

- g) número de identificación de la calibración del software aplicable a un tipo de vehículo;
- h) información sobre herramientas y equipos patentados;
- i) información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos;

**ARTÍCULO 4: Acceso a la información. Características.** Dicha información será de rápido y fácil acceso, no puede ser distinta a la suministrada a concesionarias o talleres oficiales y debe estar siempre disponible.

**ARTÍCULO 5: Provisión. Plazo.** Requerido el acceso por parte del tallerista, los fabricantes deben permitir el mismo en un plazo máximo de hasta treinta (30) días hábiles. Caso contrario, serán pasibles de las sanciones que establezca al efecto la autoridad de aplicación.

**ARTÍCULO 6: Precio.** Los fabricantes podrán fijar un precio como contraprestación por el acceso a la información, el que no podrá exceder del diez por ciento (10%) del que se cobra a los concesionarios y talleres oficiales.

**ARTÍCULO 7: Periodicidad.** Los fabricantes podrán optar por dar acceso diario, mensual y/o anual, fijando precios acordes al período por el cual dure la suscripción.

**ARTÍCULO 8: Equipamiento. Adquisición.** Los talleres independientes deben adquirir por su cuenta el equipamiento necesario para instalar los sistemas informáticos, software, interfaz o similares requeridos para el acceso a la información.

**ARTÍCULO 9: Plazo.** Los fabricantes deben adecuar sus sistemas y permitir el acceso a la información en el plazo máximo de noventa (90) días corridos desde la promulgación de la presente ley.

**ARTÍCULO 10: Sanciones.** Las infracciones a la presente ley serán consideradas violación a la defensa de la competencia, siendo los fabricantes pasibles de las sanciones establecidas por la ley 25.156 y/o la que la reemplace en el futuro.

**ARTÍCULO 11: Autoridad de aplicación.** El Poder Ejecutivo Nacional determinará la autoridad de aplicación de la presente ley.

**ARTÍCULO 12: Autoridad de aplicación. Funciones.** La autoridad de aplicación supervisará los precios, las modalidades de acceso y podrá intimar a los fabricantes a su adecuación a los fines de no desincentivar su adquisición y fomentar la libre competencia.

**ARTÍCULO 13: De forma.** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Gabriel Chumpitaz**

**Diputado Nacional**

## **FUNDAMENTOS**

Los avances tecnológicos son cada vez más rápidos y complejos. Y todo lo referido a vehículos de motor no está exento de eso. En el último tiempo, aquellas cuestiones vinculadas a reparación y servicio posventa han adquirido una sofisticación que, en la actualidad, únicamente pueden tratar las concesionarias y talleres oficiales, que integran la red de los fabricantes de automotores. De este modo, aquellas personas que se dedican a hacer reparaciones pero que no se encuentran incluidas en esas redes, se ven imposibilitadas de acceder a información del vehículo que le permita llevarlas a cabo. Por ese motivo, se ha generado una desigualdad muy grande entre talleres autorizados - que cuentan con el acceso a la información de fábrica- y aquellos que no tienen esa posibilidad.

En ese marco se deben tener en cuenta tres aspectos: uno vinculado a la defensa de la competencia, otro relativo al derecho del consumidor de elegir libremente el taller en el cual efectuar las reparaciones posventa y, por último, el relacionado a las emisiones de contaminantes.

En el primer caso, rige la Ley 25.156 que en su art. 1 prohíbe y sanciona *“los actos o conductas, de cualquier forma manifestados, relacionados con la producción e intercambio de bienes o servicios, que tengan por objeto o efecto limitar, restringir, falsear o distorsionar la competencia o el acceso al mercado o que constituyan abuso de una posición dominante en un mercado, de modo que pueda resultar perjuicio para el interés económico general.”*

En esta línea, el art. 11 del Código Civil y Comercial de la Nación consagra -como un supuesto específico de abuso de derecho- el abuso de posición dominante en el mercado aplicándose a dicha situación tanto leyes especiales –verbigracia la ley 25.156 antes mencionada- como la exigencia de que los derechos sean ejercidos de buena fe (art. 9 CCyC) y respetando los fines que el ordenamiento jurídico tuvo en mira para reconocerlos (art. 10 CCyC).

La situación descrita precedentemente puede ser calificada como un abuso de posición dominante en el mercado y se encuentra comprendida, sin dudas, en los supuestos que regula dicha ley 25.156: los talleres independientes no pueden competir en condiciones igualitarias con aquellos que integran las redes oficiales, dado que no tienen acceso a cierta información que la fábrica posee y que les impide realizar algunas reparaciones en modelos de vehículo más nuevos. Esto implica una notoria desventaja e influye en la libre competencia, dejando afuera a una gran cantidad de talleristas.

Por otro lado, constituye un derecho del consumidor de raigambre constitucional (art. 42 CN) elegir libremente en qué taller realizar las reparaciones a su vehículo, no teniendo por qué estar obligado a hacerlo en los concesionarios o talleres oficiales - por fuera del periodo de garantía-. Esto, dadas las condiciones actuales, termina no siendo posible en virtud de las restricciones que tienen los talleres independientes en el acceso a la información de la que trata el presente proyecto.

Por último, se debe tener presente que la ley nacional 24.449 en su artículo 35 reconoce que los talleres particulares se encuentran habilitados para la reparación del parque automotor usado. En consecuencia, vedar el acceso a la información que se pretende implica indirectamente restringir la realización de la actividad que la propia ley nacional reconoce.

En ese mismo artículo se menciona a la emisión de contaminantes como aspecto a ser tenido en cuenta a la hora de su habilitación por la autoridad local. En este punto cabe señalar que, en algunas reparaciones, el hecho de no contar con el acceso a determinada información conlleva a que las mismas no se hagan en las condiciones óptimas y que los vehículos reparados no cumplan con los estándares relativos a emisiones. El único modo de garantizar que éstos se respeten es contar con la información necesaria, que es la que se prevé en el presente.

En virtud de lo expuesto, entendemos necesaria la sanción del presente proyecto, que exija a los fabricantes de automotores permitir el acceso a los sistemas informáticos, softwares, pass thru y/o cualquier otro mecanismo necesario para que los talleristas

independientes queden equiparados a los talleres oficiales y concesionarias. Lógicamente, se establece que las automotrices pueden poner un precio por dicho acceso, pero el mismo no debe desalentar su adquisición ni convertirse en un nuevo obstáculo para los talleristas independientes que impidan el mencionado acceso. Por esa razón, se prevé un tope respecto del precio que los fabricantes cobran a los concesionarios y talleres oficiales y que, además, la autoridad de aplicación pueda intervenir en caso de incumplimiento. Asimismo, la suscripción del tallerista independiente pueda hacerse de manera diaria, mensual o anual, y los fabricantes, fijar distintos costos en función de la modalidad elegida.

En cuanto al acceso, el mismo debe reunir las características de rapidez y facilidad, debiendo estar la información siempre disponible, para garantizar que los talleristas que adquieran los derechos para utilizar los softwares o sistemas lo puedan utilizar en cualquier momento. El mismo deberá brindarse en un plazo máximo de treinta días hábiles desde la solicitud del tallerista, so pena de las sanciones que al efecto disponga la autoridad de aplicación.

Por otra parte, corresponde a los talleristas independientes adquirir el hardware y/o equipamiento necesario para instalar el software, aplicaciones y/o sistemas que reciba del fabricante, no siendo responsabilidad de este último que el mismo no sea adecuado a los requerimientos del sistema.

Finalmente, se dispone que los fabricantes tendrán un plazo de 90 días corridos para hacer operativas las disposiciones de la presente ley, siendo facultad de la autoridad de aplicación - que designará el poder ejecutivo- aplicar las sanciones que correspondan en caso de incumplimiento.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

**Gabriel Chumpitaz**

**Diputado Nacional**