

Antitrust: la Commissione rivede le norme di concorrenza nel settore automobilistico – FAQ

1. Su cosa verte la riforma?

La riforma riguarda la fissazione di norme che tengano conto dell'intensità della concorrenza sui mercati della distribuzione degli autoveicoli e dei pezzi di ricambio e su quelli della fornitura di servizi di riparazione e di manutenzione. Essa concerne automobili, camion ed autobus.

Dall'analisi della Commissione è emerso che la concorrenza sul mercato della vendita di autoveicoli nuovi è forte. Alla luce di questa constatazione, le vigenti norme settoriali creano restrizioni non necessarie che impediscono ai costruttori automobilistici di organizzare i propri sistemi di distribuzione nel modo che ritengono opportuno. La Commissione ha pertanto allineato le norme applicabili alla distribuzione degli autoveicoli a quelle applicabili agli accordi di distribuzione in altri settori (regolamento 330/2010 adottato il 20 aprile), ma con un periodo di transizione di tre anni per consentire ai concessionari di adattarsi.

La concorrenza sui mercati della riparazione e manutenzione e della distribuzione di pezzi di ricambio è meno intensa e vi è il rischio che i consumatori possano essere danneggiati da pratiche anticoncorrenziali che facciano aumentare i costi di riparazione. La riparazione e la manutenzione sono molto importanti per i consumatori, non solo per ragioni di sicurezza e affidabilità, ma anche perché le fatture delle riparazioni rappresentano il 40% dei costi totali che comporta il possesso di un'autovettura. A differenza dei prezzi degli autoveicoli, negli ultimi anni il costo di un lavoro medio di riparazione è effettivamente aumentato – e i consumatori risentono particolarmente degli effetti di tali incrementi nel contesto dell'attuale crisi, poiché sono più sensibili ai prezzi e guidano inoltre autovetture più vecchie che richiedono una più frequente manutenzione. La Commissione ha pertanto predisposto un regime più rigoroso per questi mercati, che faciliterà l'applicazione delle norme. Questioni particolarmente problematiche sono il negato accesso alle informazioni tecniche e ai pezzi di ricambio e il rifiuto di onorare le garanzie se i consumatori fanno riparare il veicolo presso officine indipendenti.

2. Come aumentare la concorrenza sui mercati della riparazione, manutenzione e dei pezzi di ricambio?

Il nuovo regolamento d'esenzione per categoria si applicherà a decorrere dal 1° giugno 2010.

Il principale cambiamento è che gli accordi fra i costruttori automobilistici e le loro reti di riparatori autorizzati e distributori di pezzi di ricambio non beneficeranno più dell'esenzione automatica, e questo poiché tali reti detengono generalmente una quota di mercato superiore al 30%. Sarà così più facile occuparsi direttamente dei rifiuti di comunicare informazioni tecniche, o dell'utilizzo abusivo delle garanzie per escludere i riparatori indipendenti, o delle nuove forme di restrizione che potrebbero emergere.

Analogamente, è difficile che rientrino nell'esenzione per categoria gli accordi che obbligano i riparatori autorizzati ad acquistare i pezzi di ricambio presso i costruttori automobilistici, dato che anche questi ultimi detengono generalmente una quota di mercato superiore al 30% sui mercati dei pezzi di ricambio.

Il nuovo regolamento elenca inoltre tre restrizioni fondamentali che costituiscono una violazione delle norme di concorrenza sul mercato dei pezzi di ricambio. Si tratta di restrizioni imposte dai costruttori automobilistici e che riguardano: a) la vendita di pezzi di ricambio originali da parte dei riparatori autorizzati ad officine indipendenti; b) la facoltà dei produttori indipendenti di pezzi di ricambio di rifornire i riparatori autorizzati o indipendenti e c) la facoltà dei produttori di pezzi di ricambio di apporre il proprio marchio o logo sui propri prodotti.

La Commissione mantiene il suo impegno di intervenire contro ogni restrizione della concorrenza in tutta la catena di approvvigionamento del settore, come ha fatto recentemente con una decisione che ha irrogato una multa di quasi 1,4 miliardi di euro a quattro produttori di vetri per auto per la partecipazione a un cartello (vedi [IP/08/1685](#)).

3. In che modo il nuovo quadro giuridico garantirà ai riparatori indipendenti l'accesso alle informazioni tecniche?

I riparatori indipendenti sono importanti perché aumentano la scelta offerta ai consumatori e mantengono competitivo il prezzo delle riparazioni esercitando pressione sulle reti di riparatori autorizzati dei costruttori automobilistici. Perché ciò accada è tuttavia necessario che possano ottenere le informazioni tecniche necessarie per eseguire riparazioni su veicoli sempre più sofisticati. Il negato accesso alle "informazioni tecniche" sarà trattato direttamente ai sensi delle disposizioni del trattato relative alle pratiche commerciali restrittive (articolo 101), poiché, come sopra indicato, i costruttori, coi pezzi di ricambio e le officine, detengono di solito una quota di mercato superiore al 30%. Sono inoltre in corso d'adozione orientamenti che contengono precisioni quanto alla nozione di "informazioni tecniche", rinviando al regolamento 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore e a tutti i successivi regolamenti d'attuazione. Le nuove norme garantiscono l'accesso alle informazioni tecniche per i modelli omologati dopo il 1° settembre 2009. Stabilendo un chiaro legame col regolamento del 2007 sull'omologazione dei veicoli a motore, la Commissione assicurerà la coerenza per quanto riguarda l'accesso alle informazioni tecniche per le autovetture messe in circolazione prima di tale data, e consentirà l'evolversi della nozione di "informazioni tecniche" in linea col progresso tecnico.

La Commissione mantiene il suo impegno ai fini di una rigorosa applicazione delle norme sull'accesso alle informazioni tecniche, come dimostrato in quattro procedimenti avviati nel 2007 per garantire la diffusione delle necessarie informazioni ai riparatori indipendenti da parte di Daimler/Chrysler, Fiat, Toyota e General Motors (vedi [IP/07/1332](#)).

4. Perché la Commissione non ha ripreso le disposizioni sulle clausole contrattuali?

La precedente esenzione per categoria richiedeva, come condizione, che negli accordi fra i costruttori automobilistici e i concessionari figurassero determinate clausole relative al trasferimento di concessioni fra distributori della stessa rete, ai preavvisi per porre termine a un contratto, alla durata del contratto e all'arbitrato.

Dalla valutazione è tuttavia emerso che queste disposizioni non hanno raggiunto il prefissato obiettivo di migliorare il funzionamento dei mercati e che possono addirittura aver reso più difficile ai nuovi operatori l'accesso alle reti di distribuzione. La disposizione che consentiva ai concessionari di trasferire la loro concessione in seno alla rete senza il consenso dei costruttori doveva facilitare l'emergere di gruppi di concessionari di stampo europeo, promuovendo così l'integrazione del mercato. Questa norma, tuttavia, non solo non ha permesso di creare questi gruppi transfrontalieri, ma sembra che abbia ostacolato i terzi che intendevano inserirsi nella rete e abbia incoraggiato la concentrazione sui mercati nazionali.

Inoltre, le disposizioni relative alle clausole contrattuali invadono settori rientranti normalmente nell'ambito del diritto contrattuale nazionale, generando confusione e portando a uno spreco di risorse utilizzabili ai fini dell'applicazione delle leggi.

I nuovi orientamenti, invece, incoraggiano i costruttori automobilistici ad attenersi a norme etiche minime nelle loro relazioni con i concessionari, incorporandole possibilmente in un codice di condotta. Ciò rappresenterebbe un fattore importante nel valutare le condotte individuali.

5. Cosa cambia per i concessionari che vendono marche concorrenti ("concessionari multimarca")?

Le vecchie norme non favorivano molto la distribuzione multimarca, che continua ad essere determinata dalle dimensioni dei concessionari e dalla loro ubicazione geografica (è più facile che i concessionari multimarca sorgano in aree remote, in seno a grossi gruppi di concessionari che esercitano il potere dell'acquirente).

Inoltre, i costruttori automobilistici hanno reagito alla minaccia che un multimarchismo generalizzato poteva rappresentare per l'identità di marca e per l'immagine dell'azienda aumentando il livello degli investimenti richiesti ai concessionari in termini di separazione delle marche, presentazione, ecc. I fabbricanti hanno inoltre cominciato a contribuire meno ai costi di investimento dei concessionari. In base alle norme, i produttori (intenzionati ad avvalersi dell'esenzione) dovevano autorizzare i loro concessionari a vendere le marche di almeno due costruttori concorrenti nello stesso spazio espositivo.

Il risultato è stato un aumento globale dei costi di distribuzione, che secondo le stime è stato intorno al 20%, a scapito dei concessionari e dei consumatori.

Le nuove norme lasciano ai costruttori automobilistici un più ampio margine di manovra per organizzare le proprie reti come meglio credono, e, in particolare, per trovare il giusto equilibrio fra concessioni monomarca e concessioni multimarca.

La Commissione ha introdotto una serie di garanzie per garantire la distribuzione delle marche più piccole:

i) possono beneficiare dell'esenzione per categoria solo i costruttori che impongono obblighi di monomarchismo che abbiano una quota di mercato nazionale al massimo del 30%;

ii) i costruttori che impongono il monomarchismo per più di cinque anni non possono beneficiare dell'esenzione per categoria. I concessionari devono essere liberi di porre fine al vincolo dopo cinque anni;

iii) non saranno esentati gli obblighi di monomarchismo specificamente concepiti per escludere nuovi operatori o marche più piccole attualmente disponibili nei punti vendita multimarca;

iv) se l'uso diffuso degli obblighi di monomarchismo porta a scalzare dal mercato marche concorrenti, le autorità preposte alla concorrenza possono revocare il beneficio dell'esenzione per categoria per singoli costruttori automobilistici;

v) se gli obblighi di monomarchismo coprono più del 50% di un dato mercato, la Commissione può adottare un regolamento che dichiara l'esenzione per categoria inapplicabile agli accordi che contengono clausole di questo tipo.

6. In che modo la Commissione garantisce che i consumatori continueranno a beneficiare del mercato interno?

Il nuovo quadro mantiene il livello di protezione per quanto riguarda le vendite transfrontaliere e i consumatori continueranno a beneficiare dei differenziali di prezzo fra Stati membri, come mostra la relazione annua della Commissione sui prezzi delle automobili, che sorveglia tali differenziali per le autovetture più note.

La Commissione mantiene il suo impegno di tutelare il commercio parallelo nel mercato interno e di intervenire in caso di restrizione o distorsione della concorrenza. Un esempio di ciò è la decisione adottata nei confronti di Peugeot Nederland del 2005 ([IP/05/1227](#)), confermata dal Tribunale dell'Unione europea il 9 luglio 2009 (causa T-450/05).

Inoltre, rafforzando l'applicazione delle regole di concorrenza nei mercati della riparazione, manutenzione e dei pezzi di ricambio, le nuove norme contribuiranno a creare condizioni di concorrenza omogenee fra costruttori automobilistici e produttori di pezzi di ricambio, favorendo così una diminuzione dei prezzi dei pezzi di ricambio.

7. Per quanto tempo si applicheranno il nuovo regolamento di esenzione per categoria per i veicoli a motore e i nuovi orientamenti?

Il nuovo regolamento di esenzione per categoria per i veicoli a motore sarà valido 13 anni, cioè fino al 2023. La Commissione controllerà costantemente la situazione sui mercati della distribuzione degli autoveicoli e dei pezzi di ricambio, così come sul mercato della fornitura di servizi di riparazione e manutenzione. La Commissione controllerà anche l'applicazione del regolamento, in cooperazione con le autorità nazionali preposte alla concorrenza e con le parti interessate.