



## **DOMANDE FREQUENTI (FAQ) SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME ANTITRUST DELL'UE NEL SETTORE AUTOMOBILISTICO**

**27 agosto 2012**

Da quando sono stati adottati il nuovo regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico<sup>1</sup> e gli orientamenti aggiuntivi<sup>2</sup>, i servizi della Commissione hanno ricevuto una serie di domande riguardanti l'applicazione del nuovo quadro per la distribuzione e riparazione di autoveicoli e per la distribuzione di pezzi di ricambio per autoveicoli. Le domande che sono state poste con maggiore frequenza o che possono altrimenti presentare maggiore interesse sono riportate di seguito con le relative risposte e spiegazioni.

Queste domande frequenti (Frequently Asked Questions – FAQ) sono destinate ad integrare gli orientamenti aggiuntivi e non a sostituirli. In particolare, le FAQ sono volte ad aiutare sia le imprese e i singoli operanti nel settore che gli operatori del diritto a capire il modo in cui la direzione generale della Concorrenza della Commissione affronta questioni specifiche riguardanti i mercati automobilistici<sup>3</sup>. Le FAQ non sono destinate ad avere valenza giuridica e non pregiudicano l'interpretazione degli articoli 101 e 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) da parte degli organi giudiziari

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 461/2010 della Commissione, del 27 maggio 2010, relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico (GU L 129 del 28.5.2010, pag. 52);

cfr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:IT:PDF>.

<sup>2</sup> Orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali negli accordi per la vendita e la riparazione di autoveicoli e per la distribuzione di pezzi di ricambio per autoveicoli (GU C 138 del 28.5.2010, pag. 16);

cfr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:IT:PDF>.

<sup>3</sup> Queste FAQ riguardano restrizioni specifiche nel settore automobilistico che, in determinate circostanze, possono rendere l'accordo tra il produttore di autoveicoli e i suoi concessionari o riparatori autorizzati (o infine con un fornitore di pezzi di ricambio, di attrezzature di riparazione o diagnostica, di componenti per l'assemblaggio iniziale di autoveicoli o di altre apparecchiature) contrario alle norme UE in materia di concorrenza. In generale, tale situazione può verificarsi per i seguenti motivi: (1) è probabile che la restrizione in questione determini o rafforzi gli effetti anticoncorrenziali degli accordi tra il fornitore di autoveicoli e i suoi concessionari o riparatori e distributori di pezzi di ricambio autorizzati facendoli rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, del TFUE; (2) è improbabile che gli accordi in questione beneficino dell'esenzione per categoria, a causa della quota di mercato del fornitore; e (3) è improbabile che questi accordi beneficino, a livello individuale, dell'eccezione di cui all'articolo 101, paragrafo 3, del TFUE. In alcuni altri casi, un determinato comportamento indicato in queste FAQ può costituire una violazione del divieto di sfruttamento abusivo da parte di un'impresa della sua posizione dominante, ai sensi dell'articolo 102 del TFUE. Infine, le FAQ fanno altresì riferimento a comportamenti o accordi che hanno scarse probabilità di violare le norme UE in materia di concorrenza. Ad ogni modo, l'applicazione delle suddette norme deve essere in definitiva valutata in ogni singolo caso, prendendo in considerazione gli specifici elementi di fatto e di diritto.

europei. Infine, le FAQ non pregiudicano l'applicazione degli articoli 101 e 102 alle circostanze specifiche del singolo caso da parte della Commissione.

Le FAQ sono articolate su alcuni argomenti generali, ossia la prestazione della garanzia, il servizio di assistenza nell'ambito dei contratti di leasing, la fornitura di pezzi di ricambio, l'utilizzo/l'acquisto di strumenti, l'accesso ad informazioni tecniche e l'accesso a reti di riparatori autorizzati.

## **GARANZIE**

Gli orientamenti aggiuntivi enunciano il principio generale secondo cui, affinché gli accordi di distribuzione selettiva basata su criteri qualitativi possano beneficiare di un'esenzione conformemente alle norme UE in materia di concorrenza, la garanzia del produttore di autoveicoli non deve essere subordinata al fatto che l'utilizzatore finale faccia effettuare il lavoro di riparazione e manutenzione non coperto dalla garanzia da un riparatore appartenente alle reti di riparatori autorizzati del produttore di autoveicoli<sup>4</sup>. Analogamente, le condizioni di garanzia non devono imporre il ricorso a pezzi di ricambio col marchio del costruttore per le sostituzioni non coperte dalla garanzia. Questi due tipi di restrizione, denominati rispettivamente "restrizioni relative al servizio di assistenza" e "restrizioni relative ai pezzi di ricambio" nel resto delle FAQ, possono rendere l'accordo tra il produttore di autoveicoli e i suoi concessionari o riparatori autorizzati contrario alle norme UE in materia di concorrenza. Il ragionamento sotteso a questo principio generale è che tale comportamento può causare l'esclusione dei riparatori indipendenti o la chiusura di canali alternativi per la produzione e la distribuzione di pezzi di ricambio, che in ultima analisi possono incidere sul prezzo pagato dai consumatori per i servizi di riparazione e manutenzione.

Sono state formulate domande sulla portata di questo principio generale e sulla sua applicabilità in circostanze specifiche. È stata altresì sollevata la questione se si possa impedire a un consumatore di beneficiare della garanzia su un veicolo acquistato da un concessionario autorizzato in un altro Stato membro dell'UE.

Le risposte fornite di seguito non pregiudicano l'applicazione delle norme nazionali in materia di tutela dei consumatori, che possono imporre obblighi precisi e creare diritti specifici, né si applicano ai cosiddetti "schemi di generosità", tramite cui un fornitore di autoveicoli<sup>5</sup> impone ai propri concessionari di riparare gratuitamente determinati difetti oltre il periodo di garanzia.

### **1. La valutazione delle restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio dipende dal fatto che esse siano definite nel contratto di acquisto o, piuttosto, nel libretto di assistenza o nel libretto di garanzia?<sup>6</sup>**

---

<sup>4</sup> Cfr. il punto 69 degli orientamenti aggiuntivi, nota a piè di pagina 2, supra.

<sup>5</sup> Nell'ambito del presente documento, il termine "fornitore/i di autoveicoli" si riferisce di norma al/ai produttore/i di autoveicoli, ma può altresì comprendere, ove opportuno nel rispettivo contesto, altre categorie di operatori del mercato, quali importatori o concessionari principali (in relazione ai subconcessionari).

<sup>6</sup> Le domande da 1 a 3 si fondano sul presupposto che la firma del contratto di acquisto o la consegna del libretto di garanzia al consumatore finale rientrano nell'accordo tra il produttore e il concessionario, o vi fanno riferimento, e le questioni da esse sollevate possono pertanto essere

No. In pratica le restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio possono essere contenute non nel contratto di acquisto bensì in un altro documento, quale il libretto di assistenza o il libretto di garanzia. La valutazione di queste restrizioni è in linea di principio la stessa indipendentemente dal documento in cui sono contenute.

Indipendentemente dal documento in cui viene stipulata, la restrizione può indurre i consumatori a credere che la garanzia decadrà qualora l'attività di assistenza venga effettuata in officine indipendenti o vengano utilizzate marche alternative di pezzi di ricambio. A sua volta, questo comportamento può escludere tali operatori o chiudere canali alternativi per la distribuzione di pezzi di ricambio.

**2. La valutazione delle restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio varia qualora esse siano definite in una garanzia estesa rilasciata dalla rete autorizzata all'atto della vendita del veicolo o subito dopo?**

No. Il fatto che le restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio non siano definite nella garanzia del fornitore di autoveicoli bensì in una garanzia estesa rilasciata dalla rete autorizzata al momento della vendita del veicolo (o subito dopo) non modificherà in generale la valutazione di tali restrizioni.

Così come i produttori di autoveicoli o i loro importatori, i concessionari e i riparatori autorizzati all'interno di un sistema di distribuzione selettiva sono parti di una rete di accordi. Se tali parti convengono di offrire un regime di garanzia e se le garanzie in questione contengono una restrizione relativa al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio, è probabile che i riparatori indipendenti vengano esclusi o che vengano chiusi canali alternativi per la distribuzione di pezzi di ricambio. È pertanto probabile che il regime di garanzia determini o rafforzi gli effetti anticoncorrenziali degli accordi tra il fornitore di autoveicoli e i suoi riparatori e distributori di pezzi di ricambio autorizzati.

**3. La valutazione delle restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio varia qualora esse siano definite in una garanzia estesa stipulata dal fornitore di autoveicoli (o dalla rete autorizzata all'atto della vendita del veicolo o subito dopo) tramite terzi quali una società di assicurazione?**

No. Il fatto che le garanzie contenenti una restrizione relativa al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio siano stipulate tramite terzi (in genere una società di assicurazione) dal fornitore di autoveicoli (o dai membri della sua rete autorizzata all'atto della vendita dell'autoveicolo o subito dopo: cfr. la domanda 2, supra) in linea di principio non modifica la valutazione di tali restrizioni.

Il fatto che la garanzia estesa contenente la restrizione relativa al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio sia stipulata tramite terzi non modifica l'analisi indicata negli orientamenti aggiuntivi. L'elemento decisivo è se la restrizione relativa al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio sia un fattore sotto il controllo di una o

---

affrontate a norma dell'articolo 101 del TFUE. Tali domande non prendono in considerazione la situazione in cui il concessionario fa parte del gruppo del produttore (ad esempio è un affiliato del produttore).

più delle parti della rete di accordi di distribuzione selettiva<sup>7</sup> e pertanto se la sua applicazione possa escludere i riparatori indipendenti o chiudere canali alternativi per la distribuzione di pezzi di ricambio.

**4. La valutazione delle restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio varia qualora tali restrizioni siano definite in una garanzia “estesa” comprata da un consumatore da un riparatore autorizzato o dal fornitore di autoveicoli alcuni anni dopo l’acquisto del veicolo?**

Sì. In generale è improbabile che tale garanzia determini una violazione delle norme UE in materia di concorrenza.

Ad anni di distanza dall’acquisto dell’autoveicolo, i concessionari autorizzati non hanno lo stesso livello di accesso privilegiato ai clienti che avevano nel periodo immediatamente successivo all’acquisto. Di conseguenza, è meno probabile che fornitori alternativi di garanzie estese, quali catene di riparatori indipendenti e imprese di assicurazioni, incontrino ostacoli notevoli che impediscano loro di offrire i propri prodotti ai proprietari degli autoveicoli. In tali circostanze sembra improbabile che i riparatori indipendenti possano essere oggetto di un considerevole effetto di preclusione anche qualora le garanzie automobilistiche rilasciate dai fornitori di autoveicoli o dalle loro reti autorizzate contenessero restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio<sup>8</sup>.

**5. Un consumatore deve poter beneficiare della garanzia su un autoveicolo acquistato da un concessionario autorizzato in un altro Stato membro dell’UE?**

Sì, anche se potrebbero applicarsi alcune limitazioni riguardanti il campo di applicazione della garanzia.

Qualora i fornitori di autoveicoli non prestino la garanzia sui veicoli acquistati dai consumatori presso concessionari autorizzati in altri Stati membri o non obblighino contrattualmente i loro riparatori autorizzati a eseguire interventi in garanzia su detti autoveicoli, tale comportamento costituirà una restrizione delle vendite ed è probabile che gli accordi di distribuzione selettiva in questione violino le norme UE in materia di concorrenza<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> In generale, è improbabile che tali restrizioni relative al servizio di assistenza o ai pezzi di ricambio apportino benefici alla società di assicurazione.

<sup>8</sup> È pertanto improbabile che tali garanzie facciano rientrare gli accordi di distribuzione selettiva nel campo di applicazione dell’articolo 101 del TFUE.

<sup>9</sup> Questi accordi possono probabilmente rientrare nel campo di applicazione dell’articolo 101 del TFUE, mentre non beneficeranno facilmente di un’esenzione ai sensi del regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione relativo all’applicazione dell’articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell’Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate (GU L 102 del 23.4.2010, pag. 1), in quanto le clausole in questione costituirebbero una restrizione delle vendite ai sensi dell’articolo 4, lettere b) e c) rispettivamente, di detto regolamento, cfr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:IT:PDF>. Cfr. anche il punto 50 e in particolare la nota a piè di pagina 4 degli orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali. (GU C 130 del 19.5.2010), consultabile all’indirizzo <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:IT:PDF>. Infine,

Lo stesso ragionamento si applica al servizio assistenza gratuito o ai lavori di revisione effettuati a seguito di un richiamo del prodotto<sup>10</sup>. Il ragionamento non cambia qualora il consumatore abbia acquistato il veicolo tramite un intermediario cui sia stato conferito mandato. Le garanzie sui veicoli acquistati presso concessionari autorizzati in altri Stati membri non devono inoltre essere soggette a procedure amministrative aggiuntive che provocano ritardi nello svolgimento dei lavori.

È tuttavia opportuno rilevare che i termini della garanzia possono variare da uno Stato membro all'altro e che in genere i fornitori di autoveicoli tengono presente il costo del rispetto di una determinata serie di termini di garanzia nella fissazione del prezzo d'acquisto raccomandato del veicolo. Se un veicolo viene esportato, il fornitore di autoveicoli può legittimamente applicare i termini della garanzia originale applicabili al veicolo e pertanto non avrà alcun obbligo di offrire termini di garanzia più vantaggiosi che potrebbero essere inclusi con i veicoli venduti nello Stato membro di importazione.

Occorre altresì rilevare che se un consumatore ha pagato separatamente per uno schema di mobilità, il campo di applicazione di tale schema può essere limitato a un determinato Stato membro.

**6. La valutazione di una restrizione relativa ai pezzi di ricambio varia se, per le operazioni non coperte dalla garanzia, il produttore di autoveicoli impone il ricorso a un pezzo di ricambio (ad esempio un lubrificante) di un fornitore specifico (anziché stabilire che venga utilizzato il proprio marchio di pezzi di ricambio)?**

Generalmente, no. È probabile che tale restrizione determini una violazione delle norme UE in materia di concorrenza.

Analogamente a quanto avviene per una restrizione relativa ai pezzi di ricambio che impone il ricorso a pezzi di ricambio col marchio del produttore di autoveicoli quale condizione per l'applicazione della garanzia, è probabile che una restrizione relativa ai pezzi di ricambio che impone (anziché semplice raccomandare) il ricorso a pezzi di ricambio di un produttore specifico precluda canali alternativi per la distribuzione di pezzi di ricambio.

Tuttavia, un produttore di autoveicoli può legittimamente rifiutarsi di fornire una prestazione coperta da garanzia sostenendo che la situazione contestata sia stata causata da uno specifico pezzo di ricambio difettoso procurato da un fornitore alternativo.

---

sarà improbabile che gli accordi in questione beneficino dell'eccezione di cui all'articolo 101, paragrafo 3, del TFUE. Cfr. anche la sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 1985 nella causa 31/85, *ETA Fabriques d'Ébauches/ SA DK Investment ed altri*.

<sup>10</sup> Qualora i produttori di autoveicoli non forniscano il servizio assistenza gratuito o non effettuino lavori di revisione a seguito di un richiamo del prodotto su veicoli acquistati dai consumatori presso concessionari autorizzati in altri Stati membri oppure non obblighino contrattualmente i loro riparatori autorizzati a eseguire servizi correlati al richiamo del prodotto su tali veicoli, detto comportamento costituirà analogamente una restrizione delle vendite ed è probabile che gli accordi di distribuzione selettiva in questione violino le norme UE in materia di concorrenza.

## **LEASING**

I contratti di leasing tra imprese non sono coperti dalle norme generali dell'UE in materia di accordi verticali<sup>11</sup> e inoltre non rientrano nel campo di applicazione del regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico<sup>12</sup>. A loro volta, gli accordi tra imprese di leasing e conducenti privati non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE.

Ciononostante, la domanda riportata di seguito è stata formulata di frequente.

**7. Se un veicolo viene preso in leasing da un'impresa collegata al fornitore di autoveicoli, tale impresa può stabilire che il servizio di manutenzione deve essere effettuato nell'ambito della rete autorizzata del fornitore di autoveicoli e/o ricorrendo esclusivamente a pezzi di ricambio della marca del fornitore di autoveicoli?**

Sì, soltanto se si ha la certezza (o almeno fino a quando non sarà certo) che il trasferimento della proprietà del veicolo al locatario avverrà alla scadenza del contratto o allo scadere dei termini del leasing.

In linea di principio, fintantoché non si ha la certezza che la proprietà del veicolo sarà trasferita al locatario, l'impresa di leasing avrà interesse a mantenere il valore residuo del veicolo e potrà pertanto essere autorizzata ad attribuire un valore maggiore al veicolo qualora la manutenzione su di esso sia sempre stata effettuata da uno dei riparatori autorizzati ricorrendo esclusivamente a pezzi di ricambio della marca del fornitore di autoveicoli.

Invece, se il trasferimento di proprietà è certo (o perché stabilito nel contratto o previsto dalla legislazione applicabile o perché il locatario ha deciso di perfezionare un'opzione a tal fine), in linea di principio l'impresa di leasing non può invocare un interesse proprio nel valore residuo del veicolo che la autorizzerebbe a imporre al locatario restrizioni relative all'utilizzo di servizi di riparatori indipendenti o al ricorso a pezzi di ricambio alternativi. A tale proposito, l'impresa di leasing è nella stessa posizione che occuperebbe di norma nell'ambito di un regolare contratto di acquisto.

## **PEZZI DI RICAMBIO**

La fornitura di pezzi di ricambio è oggetto di tre restrizioni fondamentali specifiche per settore nel regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico<sup>13</sup>. Ciononostante, sono state poste di frequente talune domande riguardanti la fornitura di pezzi di ricambio a riparatori sia indipendenti che autorizzati.

---

<sup>11</sup> Orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali, punto 26, cfr. la nota a piè di pagina 9.

<sup>12</sup> Cfr. l'articolo 2.

<sup>13</sup> Cfr. l'articolo 5.

**8. Un fornitore di autoveicoli può condizionare i bonus o gli sconti per i pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio<sup>14</sup> all'acquisto anche di pezzi di ricambio concorrenziali?**

La questione non viene affrontata nel regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico né negli orientamenti aggiuntivi. In determinate circostanze, gli sconti condizionati potrebbero costituire abuso di posizione dominante e comportare pertanto una violazione delle norme UE in materia di concorrenza.

Nella maggior parte dei casi, i sistemi di bonus e di sconti sono un mezzo legittimo e verosimilmente favorevole alla concorrenza per incentivare un riparatore a vendere un maggior numero di pezzi di ricambio della marca in questione. Tuttavia, occorre prestare attenzione riguardo ai pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio, per i quali il fornitore di autoveicoli godrà di una posizione dominante. Condizionare bonus o sconti su questi pezzi di ricambio all'acquisto, da parte del riparatore, di pezzi di ricambio concorrenziali della marca del fornitore di autoveicoli potrebbe implicare che il fornitore di autoveicoli stia sfruttando una posizione dominante su un mercato al fine di trarre abusivamente vantaggio su un altro<sup>15</sup>.

**9. Un fornitore di autoveicoli può obbligare i suoi riparatori autorizzati a conservare in magazzino marche alternative di pezzi di ricambio separatamente dai pezzi di ricambio della propria marca?**

In generale, sì, fintantoché tale imposizione non renda oltremodo difficile per i riparatori in questione utilizzare marche alternative di pezzi di ricambio.

Un fornitore di autoveicoli può avere un interesse legittimo a garantire che i riparatori autorizzati conservino regolarmente in magazzino pezzi di ricambio; infatti, la possibilità di reperire facilmente i pezzi di ricambio adatti può incidere sulla percezione del marchio da parte del consumatore. I fornitori di autoveicoli possono altresì avere un interesse legittimo a garantire che marche alternative di pezzi di ricambio non vengano erroneamente utilizzate per riparazioni o per pacchetti di assistenza in garanzia i cui costi sono a loro carico.

Tuttavia, questo tipo di condizioni non deve indebitamente complicare il controllo delle scorte, aumentare lo spazio di magazzinaggio necessario od ostacolare l'accesso in misura tale da scoraggiare i riparatori dall'utilizzare marche alternative di pezzi di ricambio<sup>16</sup>. Tra gli esempi di restrizioni che potrebbero non essere giustificate

<sup>14</sup> I pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio sono pezzi di ricambio che possono essere ottenuti soltanto dal costruttore dell'autoveicolo o dai membri delle sue reti autorizzate; cfr. gli orientamenti aggiuntivi, punto 22. Cfr. la nota a piè di pagina 2, supra.

<sup>15</sup> Ciò costituirebbe una violazione dell'articolo 102 del TFUE. È possibile reperire orientamenti generali sull'applicazione dell'articolo 102 del TFUE nella comunicazione della Commissione – Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti (GU C 45 del 24.2.2009, pag. 7), cfr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:IT:PDF>. Cfr. in particolare la sezione relativa alle vendite abbinate e aggregate.

<sup>16</sup> Le condizioni che producono tali effetti potrebbero essere considerate obblighi di non concorrenza indiretti, il cui impatto deve essere valutato in conformità degli orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali. Cfr. la nota a piè di pagina 9, supra.

figurano gli obblighi imposti da un fornitore di autoveicoli ai propri riparatori di dotarsi di un deposito separato per tali pezzi di ricambio o di non utilizzare i vani di lavoro come magazzini per detti pezzi di ricambio.

#### **10. Un riparatore autorizzato può rifiutarsi di fornire pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio a officine indipendenti?**

In generale, sì. È improbabile che le norme UE in materia di concorrenza vengano violate qualora un riparatore autorizzato si limiti a rifiutarsi unilateralmente di fornire pezzi di ricambio a riparatori indipendenti.

Nella maggior parte dei casi, è nell'interesse dei riparatori autorizzati vendere pezzi di ricambio a riparatori indipendenti perché in tal modo ricavano un margine.

Se per qualche motivo un riparatore autorizzato dovesse decidere unilateralmente di non vendere pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio a riparatori indipendenti, molto probabilmente tale comportamento non costituirebbe una violazione delle norme UE in materia di concorrenza<sup>17</sup>. In genere, i riparatori indipendenti sono in grado di rivolgersi a un altro riparatore autorizzato per rifornirsi di pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio.

Se, tuttavia, i membri di un sistema di distribuzione selettiva stabilissero di concerto di non vendere pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio a riparatori indipendenti, l'accordo in questione rischierebbe di essere anticoncorrenziale<sup>18</sup>.

#### **11. In quali circostanze un fornitore di autoveicoli sarebbe obbligato a fornire pezzi di ricambio direttamente a riparatori indipendenti?**

Se i riparatori indipendenti incontrassero diffuse difficoltà a ottenere pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio da distributori autorizzati di tali pezzi di ricambio, la mancata fornitura diretta degli stessi da parte del fornitore di autoveicoli potrebbe determinare una violazione delle norme UE in materia di concorrenza.

I fornitori di autoveicoli trasmettono ai propri riparatori autorizzati tutti i pezzi di ricambio necessari per riparare e effettuare la manutenzione degli autoveicoli delle loro marche e sono gli unici in grado di fornire a riparatori e distributori determinati pezzi di ricambio. Se i riparatori indipendenti non sono in grado di comprare questi pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio dai distributori autorizzati e il fornitore dell'autoveicolo si rifiuta di rifornire direttamente i riparatori indipendenti, gli

<sup>17</sup> L'articolo 101 del TFUE non sarebbe pertinente, poiché la decisione di non vendere i pezzi di ricambio non sarebbe riconducibile ad alcun accordo. L'articolo 102 del TFUE non sarebbe generalmente applicabile, in quanto è improbabile che il riparatore autorizzato in questione possa essere considerato in posizione dominante.

<sup>18</sup> Tale accordo rientrerebbe con ogni probabilità nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE. È inoltre opportuno rilevare che la restrizione delle vendite di pezzi di ricambio di un fornitore da parte di un membro della sua rete autorizzata a riparatori indipendenti costituisce una restrizione fondamentale (cfr. l'articolo 5, lettera a), del regolamento (UE) n. 461/2010, cfr. la nota a piè di pagina 1, supra) e pertanto è probabile che rientri a sua volta nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE.

eventuali effetti negativi derivanti dai suoi accordi con i riparatori e/o i distributori di pezzi di ricambio autorizzati potrebbero essere più ampi<sup>19</sup>. Nello specifico, il mancato accesso a pezzi di ricambio ad acquisto obbligatorio potrebbe causare un peggioramento della posizione di mercato degli operatori indipendenti, determinando in ultima analisi un danno per i consumatori.

**12. Un fornitore di autoveicoli può impedire a un membro della sua rete di distribuzione autorizzata di pezzi di ricambio di vendere pezzi di ricambio a riparatori indipendenti che si avvalgono di distributori indipendenti di pezzi di ricambio quali agenti di acquisto?**

In generale, no. Se un distributore autorizzato di pezzi di ricambio dovesse decidere unilateralmente di non vendere a riparatori indipendenti che si avvalgono di agenti, tale comportamento non costituirebbe una violazione delle norme UE in materia di concorrenza. Tuttavia, se un fornitore di autoveicoli dovesse vietare ai propri distributori di vendere tramite agenti, probabilmente i suoi accordi di distribuzione violerebbero le norme UE in materia di concorrenza.

La maggior parte dei fornitori di autoveicoli gestisce sistemi di distribuzione selettiva per la vendita di pezzi di ricambio. I riparatori indipendenti devono essere considerati come utilizzatori finali di pezzi di ricambio ai fini del regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico<sup>20</sup>. Se un fornitore di autoveicoli dovesse vietare ai suoi distributori selettivi di vendere ai riparatori che si avvalgono dei servizi degli agenti, tale comportamento costituirebbe una restrizione anticoncorrenziale delle vendite passive.

In linea di principio gli agenti devono essere trattati come un'estensione della parte contraente. Tuttavia, per essere considerati tali, gli agenti devono avere ricevuto istruzioni finalizzate all'acquisto di un determinato ordine e non possono dedicarsi al commercio di pezzi di ricambio acquistati da membri del sistema di distribuzione selettiva. Un fornitore di autoveicoli può legittimamente vietare ai membri di tale sistema di vendere a imprese intenzionate a rivendere i pezzi di ricambio in questione.

## **STRUMENTI ELETTRONICI**

In commercio esistono due categorie di strumenti elettronici di diagnostica e riparazione: gli strumenti specifici per la marca fabbricati da terzi ma commercializzati dal fornitore di autoveicoli e altri strumenti che sono concepiti per riparare più marche di veicoli. Sono state formulate domande riguardo a entrambe le categorie.

**13. Gli accordi tra il fornitore di autoveicoli e i membri della sua rete di riparatori autorizzati possono stabilire che quest'ultima deve utilizzare strumenti**

<sup>19</sup> Ciò farebbe rientrare gli accordi nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE. In determinate circostanze, se i distributori autorizzati di pezzi di ricambio non avessero a disposizione i pezzi di ricambio in questione, la mancata fornitura di tali pezzi di ricambio potrebbe costituire una violazione dell'articolo 102 del TFUE.

<sup>20</sup> Articolo 5, lettera a). Cfr. la nota a piè di pagina 1, supra.

**elettronici specifici di diagnostica o di riparazione o apparecchiature apposite per la riparazione, l'assistenza e la manutenzione, anche quando sono disponibili strumenti o apparecchiature equivalenti da altre fonti?**

In generale, sì. È improbabile che tale restrizione determini una violazione delle norme UE in materia di concorrenza<sup>21</sup>.

Se un produttore di autoveicoli e un produttore di strumenti stabiliscono che la loro intera rete di riparatori autorizzati deve utilizzare uno o più strumenti comuni, è probabile che si creino economie di scala. Se si utilizza uno strumento comune si possono altresì individuare più facilmente soluzioni comuni a problemi tecnici. Inoltre, se tutti i tecnici utilizzano uno strumento comune, la formazione può essere agevolata. Nella maggior parte dei casi, specificare che un riparatore autorizzato deve avere accesso a uno strumento specifico può pertanto essere un criterio qualitativo accettabile<sup>22</sup>.

**14. Le indicazioni riguardanti l'accesso alle informazioni tecniche enunciate negli orientamenti aggiuntivi si applicano anche ai produttori di strumenti che intendono accedere a tali informazioni per produrre strumenti di riparazione multimarca?**

No. Per valutare se il negato accesso a informazioni tecniche possa violare le norme UE in materia di concorrenza, gli orientamenti aggiuntivi operano una distinzione tra le informazioni tecniche che saranno in ultimo utilizzate ai fini della riparazione e della manutenzione di autoveicoli e le informazioni tecniche utilizzate per altri fini, come la fabbricazione di strumenti<sup>23</sup>.

Per quanto riguarda l'accesso dei riparatori indipendenti a informazioni tecniche e strumenti, gli orientamenti aggiuntivi intendono impedire ai produttori di autoveicoli di operare una discriminazione tra i loro riparatori autorizzati e i riparatori indipendenti in merito alla fornitura di elementi essenziali di cui il produttore di autoveicoli ha il controllo esclusivo e ai quali non è possibile accedere da altre fonti<sup>24</sup>. Obiettivo degli orientamenti aggiuntivi è pertanto garantire che i riparatori indipendenti abbiano accesso agli strumenti di riparazione specifici per una determinata marca alle stesse condizioni applicabili ai membri delle reti autorizzate.

Gli accordi tra il produttore di autoveicoli e il produttore di strumenti sono disciplinati dalle norme generali dell'UE in materia di concorrenza e devono essere valutati di conseguenza<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Gli orientamenti aggiuntivi (cfr. la nota a piè di pagina 2, supra) forniscono chiarimenti in merito alla relazione tra produttori di strumenti e fornitori di autoveicoli. Cfr., in particolare, i punti 23 e 24.

<sup>22</sup> Di conseguenza, tale restrizione non farà rientrare gli accordi tra produttore e riparatore nel campo di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, del TFUE.

<sup>23</sup> Cfr. il punto 65, in particolare il punto 65, lettera d), degli orientamenti aggiuntivi; cfr. la nota a piè di pagina 2, supra.

<sup>24</sup> In questo caso gli accordi sui riparatori autorizzati rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE.

<sup>25</sup> Il fornitore di autoveicoli e il produttore di strumenti devono pertanto valutare i loro accordi ai sensi degli articoli 101 e 102 del TFUE e, più in particolare, ai sensi del regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul

## **ACCESSO AD INFORMAZIONI TECNICHE**

Nonostante gli ampi chiarimenti forniti negli orientamenti aggiuntivi su questo argomento<sup>26</sup>, sia la Commissione che le autorità nazionali preposte alla concorrenza hanno ricevuto domande riguardanti la sicurezza e la protezione, la tariffazione nonché la questione specifica dello storico degli interventi di manutenzione o assistenza effettuati sul veicolo.

### **15. Un produttore di autoveicoli può negare l'accesso ad informazioni tecniche a operatori indipendenti per motivi di sicurezza o protezione?**

Partendo dal presupposto che un produttore di autoveicoli costituisce probabilmente l'unica fonte per tutte le informazioni tecniche relative ai veicoli delle sue marche (e che i suoi accordi riguardanti la fornitura di tali informazioni non possono pertanto beneficiare della zona di sicurezza creata dal regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico), la risposta, in generale, è no. Nel caso di una posizione (quasi) monopolistica, rifiuti netti a fornire informazioni tecniche per presunti motivi di sicurezza o protezione non saranno in genere compatibili con le norme UE in materia di concorrenza.

In linea di principio i produttori di autoveicoli sono tenuti a fornire informazioni tecniche, per le quali costituiscono l'unica fonte, a operatori indipendenti. Solo eccezionalmente la mancata fornitura di tali informazioni può essere giustificata per motivi di sicurezza o protezione<sup>27</sup>. Tra i fattori da considerare nei singoli casi figurano i seguenti.

#### *La portata delle informazioni in questione*

In genere le officine indipendenti conoscono bene i dispositivi che hanno implicazioni sul piano della sicurezza, tra cui pneumatici, sterzo, freni e ammortizzatori, e nel corso del tempo vi hanno di fatto lavorato senza conseguenze negative dimostrabili per la sicurezza. Se l'imposizione di restrizioni che limitano la fornitura di pezzi di ricambio per tali dispositivi fosse motivata dalle funzioni di sicurezza di questi ultimi non verrebbe probabilmente considerata giustificata<sup>28</sup>.

#### *La disponibilità di forme di protezione meno restrittive*

---

funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nonché ai sensi degli orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali, cfr. la nota a piè di pagina 9, supra.

<sup>26</sup> Cfr., in particolare, i punti 62 e segg. degli orientamenti aggiuntivi. Cfr. la nota a piè di pagina 2, supra.

<sup>27</sup> Come spiegano gli orientamenti aggiuntivi, in generale i rifiuti di fornire informazioni tecniche possono fare rientrare gli accordi tra i fornitori di autoveicoli e i loro riparatori autorizzati nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE. Cfr., in particolare, il punto 63 degli orientamenti aggiuntivi nonché la nota a piè di pagina 2, supra. Ciononostante, in determinate circostanze i fornitori di autoveicoli possono giungere alla conclusione che, benché venga negato l'accesso a talune informazioni, i loro accordi possano comunque beneficiare dell'eccezione di cui all'articolo 101, paragrafo 3, del TFUE. Si tratta tuttavia di un'ipotesi improbabile nel caso di una posizione (quasi) monopolistica.

<sup>28</sup> È pertanto improbabile che tali pratiche beneficino dell'eccezione di cui all'articolo 101, paragrafo 3, del TFUE.

*Sicurezza:* qualora sia necessario limitare l'accesso a un pezzo di ricambio avente funzioni di sicurezza di cui i riparatori indipendenti probabilmente non hanno una conoscenza adeguata, quale un sistema elettrico ad alta tensione concepito specificamente per un determinato modello o una tecnica per la sostituzione di pannelli di carrozzeria in composito di carbonio, il produttore di autoveicoli deve adottare gli strumenti meno restrittivi per ottenere il risultato desiderato. Ad esempio, ai riparatori indipendenti potrebbe essere richiesto di frequentare corsi di formazione su quel determinato sistema o su quella tecnica particolare. Qualora il produttore di autoveicoli o un'impresa che agisce per suo conto forniscano tale formazione, il riparatore indipendente non deve essere obbligato a ricevere maggiore formazione di quella di cui deve disporre per lavorare al sistema o per conoscere approfonditamente la tecnica per la quale viene invocata l'eccezione.

*Protezione:* per quanto riguarda le informazioni relative alla protezione, un controllo del casellario giudiziario può essere spesso considerato uno strumento adeguato e meno restrittivo per garantire la protezione.

**16. Un produttore di autoveicoli può concedere sconti o rimborsi su informazioni tecniche se un riparatore autorizzato acquista un determinato volume di pezzi di ricambio o strumenti della marca del produttore di autoveicoli?**

La questione non viene affrontata nel regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico né negli orientamenti aggiuntivi. In determinate circostanze, tale comportamento potrebbe costituire abuso di posizione dominante e comportare pertanto una violazione delle norme UE in materia di concorrenza.

Il produttore di autoveicoli costituisce probabilmente l'unica fonte per tutte le informazioni tecniche relative ai veicoli delle sue marche. Concedere sconti o rimborsi su informazioni tecniche a condizione che un riparatore acquisti un determinato volume di pezzi di ricambio o strumenti della propria marca potrebbe implicare che il produttore di autoveicoli stia sfruttando una posizione dominante su un mercato al fine di trarre abusivamente vantaggio su un altro<sup>29</sup>.

**17. Si può impedire a un riparatore indipendente di accedere a una versione cartacea o elettronica dello storico degli interventi di manutenzione o assistenza effettuati sul veicolo o di aggiornarla?**

No, nella misura in cui un fornitore di autoveicoli e/o i suoi riparatori autorizzati costituiscono probabilmente l'unica fonte della documentazione completa relativa ai veicoli delle sue marche. L'eventuale rifiuto di concedere l'accesso alla documentazione relativa agli interventi di manutenzione o assistenza effettuati sul veicolo determinerebbe probabilmente una violazione delle norme UE in materia di concorrenza da parte degli accordi tra il fornitore di autoveicoli e i suoi riparatori autorizzati.

---

<sup>29</sup> È possibile reperire orientamenti generali sull'applicazione dell'articolo 102 del TFUE nella comunicazione della Commissione – Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti. Cfr. la nota a piè di pagina 15, supra.

I documenti esistenti relativi ai servizi di manutenzione e riparazione, in qualunque forma, devono essere trattati come informazioni tecniche ai fini dell'applicazione degli orientamenti aggiuntivi. L'accesso a tali documenti sarà in generale necessario per consentire al riparatore di comunicare quali operazioni devono essere effettuate per aggiornare il piano di manutenzione.

Un documento incompleto relativo ai servizi di manutenzione e riparazione potrebbe ridurre il valore residuo del veicolo e rendere difficile dimostrare che i termini della garanzia sono stati rispettati. Se i riparatori indipendenti non avessero la possibilità di aggiornare tali documenti, probabilmente il ricorso a tali riparatori da parte dei consumatori verrebbe scoraggiato e i suddetti operatori verrebbero esclusi da una parte sostanziale del mercato.

## **ACCESSO A RETI AUTORIZZATE**

Gli orientamenti aggiuntivi enunciano il principio secondo cui, al di fuori della zona di sicurezza creata dal regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico<sup>30</sup>, le reti di riparatori autorizzati devono rimanere generalmente aperte a tutte le imprese che soddisfanno i criteri di qualità pertinenti<sup>31</sup>. Ciononostante, è stata sollevata la questione se determinate condizioni di accesso debbano essere considerate non di carattere qualitativo (e di conseguenza sarebbero ritenute costituire criteri quantitativi)<sup>32</sup>.

### **18. Un fornitore di autoveicoli può negare l'accesso alla propria rete di riparatori autorizzati sostenendo che il riparatore in questione è già autorizzato a riparare veicoli di una marca di un fornitore di autoveicoli concorrente?**

Per quanto riguarda gli accordi al di fuori della zona di sicurezza creata dal regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico, la risposta, in generale, è no. Tale comportamento determinerebbe probabilmente una violazione delle norme UE in materia di concorrenza da parte degli accordi in questione.

Nella grande maggioranza dei casi, i fornitori di autoveicoli si avvalgono di criteri qualitativi per selezionare i loro riparatori autorizzati<sup>33</sup>. Si pone pertanto la questione se il requisito della mancata autorizzazione a riparare veicoli di marche di un altro fornitore costituisca un criterio qualitativo valido. Per effettuare tale valutazione, occorre esaminare se il requisito in questione è oggettivo e richiesto dal carattere del servizio. Di norma il carattere dei servizi di riparazione per una determinata marca è

<sup>30</sup> Nella maggior parte dei casi, è probabile che le reti di riparatori autorizzati dei produttori di autoveicoli superino la soglia del 30% della quota di mercato nel/i mercato/i rilevante/i.

<sup>31</sup> Cfr., in particolare, i punti 70 e 71 degli orientamenti aggiuntivi. Cfr. la nota a piè di pagina 2, supra.

<sup>32</sup> Gli accordi di distribuzione selettiva beneficiano dell'esenzione per categoria a patto che la quota di mercato delle parti sia inferiore al 30%, fatte salve le condizioni definite nel regolamento, cfr. il punto 46 degli orientamenti aggiuntivi. Cfr. la nota a piè di pagina 2, supra. Inoltre, gli accordi di distribuzione selettiva basati su criteri puramente qualitativi non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 101, indipendentemente dalla quota di mercato delle parti. Cfr. il punto 43 degli orientamenti aggiuntivi (cfr. la nota a piè di pagina 2, supra).

<sup>33</sup> Come spiegato nella nota a piè di pagina 32, supra, in linea di principio gli accordi di distribuzione selettiva basata su criteri qualitativi non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 101 del TFUE.

privo di elementi che ne richiedano la realizzazione esclusivamente da parte di imprese che non sono autorizzate a riparare veicoli di altre marche. Tale obbligo in genere equivale pertanto a un criterio non qualitativo che può limitare la concorrenza sul mercato rilevante, ossia il mercato dei servizi di riparazione e manutenzione della marca in questione.