

# adira

Associazione  
Distributori  
Indipendenti  
Ricambi  
Autoveicoli



Il nuovo quadro  
normativo per  
l'aftermarket  
automobilistico

---

Questo documento è una traduzione libera, non ufficiale della brochure editata da FIGIEFA per conto della Campagna R2RC. L'originale in lingua inglese, che fa testo per qualsiasi interpretazione, è disponibile sul sito [www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)

---



## PREMESSA

A seguito della scadenza il 31 maggio 2010 del Regolamento di esenzione n. 1400/2002, la Commissione Europea ha introdotto un nuovo quadro normativo per il settore automobilistico focalizzato sui problemi dell'aftermarket.

Applicate nel mercato dal 1° giugno 2010, queste nuove regole sono contenute in quattro principali strumenti giuridici:

- Il Regolamento di esenzione (EU) No. 461/2010
- Le linee guida specifiche per il settore sulle restrizioni verticali degli accordi per la vendita e la riparazione dei veicoli e per la distribuzione dei ricambi .
- IL Regolamento di esenzione (EU) No. 330/2010.
- Le linee guida generali sugli accordi verticali.

Queste norme saranno applicate fino al 31 maggio 2023.

Esse riguardano il commercio dei pezzi di ricambio e l'attività di riparazione e di manutenzione di veicoli semoventi con più di tre ruote (es. automobili, veicoli commerciali leggeri ed autocarri). Se da un lato le nuove norme sono particolarmente importanti per chiarire ciò che i costruttori di veicoli possono o non possono fare, dall'altro canto esse riguardano anche gli accordi conclusi fra operatori indipendenti dell'aftermarket.

Lo scopo di questa brochure è perciò di fornire agli operatori del settore un panorama completo delle opportunità che si possono presentare quando si dovranno confrontare con una effettiva concorrenza nel settore della vendita dei ricambi, della riparazione e della manutenzione dei veicoli.

Questa brochure è indirizzata a tutti gli attori della catena dell'after market: i riparatori indipendenti o autorizzati, i produttori ed i distributori di parti di ricambio, gli editori di informazioni tecniche, i produttori di apparecchiature o strumenti per la riparazione, i servizi di assistenza stradale così come a tutti gli altri operatori indipendenti che in qualsiasi modo contribuiscano per un servizio efficiente di riparazione e di manutenzione dei veicoli in tutta Europa.

# 1 /

## La struttura del regolamento

Dal 1° giugno 2010, per il mercato dell'after market automobilistico sono applicati quattro testi fondamentali volti a garantire una effettiva concorrenza.

Due di questi contengono norme specifiche per il settore, mentre gli altri due contengono norme generali applicabili a tutti i settori industriali:

Le norme specifiche di settore:

- Il Regolamento di esenzione per il settore automotive (EU) BER No. 461/2010.
- Le linee guida sulle restrizioni verticali nei contratti per la vendita e la riparazione dei veicoli a motore e per la distribuzione delle parti di ricambio.

Le norme generiche:

- Il Regolamento di esenzione per le restrizioni verticali (EU) VRBER No. 330/2010.
- Le linee guida generali per accordi verticali.

### Il Regolamento di esenzione (BER)

Il regolamento di esenzione per categoria esonera una intera categoria di accordi dall'applicazione normale della legge sulla concorrenza. Basandosi sul concetto che sia la quota di mercato del fornitore che quella dell'acquirente non deve essere superiore al 30%, la BER definisce un'area (denominata porto sicuro), entro la quale le aziende possono essere certe che i loro accordi ottemperano i requisiti della legge sulla concorrenza. Naturalmente, i beneficiari dell'esenzione sono tenuti a rispettare le disposizioni specifiche contenute nel regolamento.

Tutto ciò è particolarmente vero per le cosiddette "restrizioni fondamentali" queste dovrebbero essere rispettate a prescindere dalla quota di mercato, poiché le violazioni possono solo essere giustificate in circostanze del tutto eccezionali.

Per il settore automotive il regolamento di esenzione (BER) è solo complementare. Le società che pensano di rientrare e beneficiare del cosiddetto "porto sicuro", necessiteranno di conformarsi ai requisiti delle norme generali sulle restrizioni verticali, così come alle norme specifiche di settore. Tutto ciò si applica agli accordi con i costruttori dei veicoli così come agli accordi di distribuzione nel mercato del post vendita.

### Le norme generali sulle restrizioni verticali

Il regolamento di esenzione generale sulle restrizioni verticali (VRBER) contiene regole essenziali che chiunque commerci in beni o servizi deve tenere in considerazione. Esso prevede varie restrizioni fondamentali, per esempio clausole che dovrebbero essere evitate nei contratti di distribuzione, poiché le stesse potrebbero dare luogo a problematiche del diritto della concorrenza. Un costruttore di veicoli che venda ricambi ai riparatori autorizzati dovrà osservare questi limiti, così pure il produttore di ricambi che venda i propri prodotti ai distributori.

In particolare il regolamento di esenzione generale sulle restrizioni verticali (VRBER) stabilisce che un fornitore non può di norma richiedere al suo cliente di rivendere il prodotto da lui fornito ad un prezzo fisso od ad un prezzo minimo. Come norma generale (alla quale sono consentite solamente poche eccezioni) il cliente può determinare il prezzo di rivendita senza subire pressioni dal suo fornitore. Il fornitore può comunque fornire raccomandazioni che non siano vincolanti.

In modo simile, il regolamento di esenzione generale sulle restrizioni verticali descrive i limiti sull'assegnazione dei clienti e del territorio, la possibilità del fornitore di richiedere al distributore di operare al di fuori del limite territoriale stabilito, o il diritto dei membri di un sistema di distribuzione di scambiare prodotti fra di loro.

Tutti i settori

**Articolo 101 TFEU (Vecchio 81/EC)**

**VR BER No. 330/2010 e Linee Guida**



Solo settore automotive

**Linee Guida per il settore Automotive**

**BER No. 461/2010**







## Gli orientamenti aggiuntivi specifici di settore (linee guida)

### La forza delle linee guida

Le linee guida completano il complesso di strumenti legislativi per il settore automotive. Integrando gli orientamenti generali sulle restrizioni verticali, le linee guida specifiche per il settore servono a spiegare il regolamento di esenzione per il settore automotive (BER) ed a trasmettere il pensiero della Commissione sul diritto della concorrenza applicato alla vendita di veicoli a motore, alla distribuzione di parti di ricambio ed alla riparazione dei veicoli. Le linee guida non sono solo semplici spiegazioni dei contenuti del regolamento di esenzione per il settore auto 461/2010 come era stato il caso della brochure esplicativa sull'applicazione del regolamento di esenzione 1400/2002 (Reg. Monti). **In pratica le Linee guida sono davvero molto importanti.** Sebbene tecnicamente siano solo vincolanti per la Commissione Europea (e per le Autorità nazionali garanti della concorrenza) nessun operatore può permettersi di ignorarle: esse interpretano, spiegano ed in qualche modo allargano i contenuti dei regolamenti vincolanti. In caso di controversia, i Tribunali li terranno nella dovuta considerazione. La Corte di Giustizia europea ha sottolineato in molteplici occasioni l'importanza delle Linee guida: esse sono parte integrante del "esperienza comunitaria" ed esse formano l'essenziale delle politiche dell'Unione e di conseguenza dello sviluppo della stessa Unione Europea

### Gli orientamenti aggiuntivi applicati al settore Aftermarket automobilistico

Per l'aftermarket esse spiegano in dettaglio: 1) come comprendere i contenuti del Regolamento di esenzione (BER) e 2) come garantire una concorrenza efficace in situazioni che esulano dal campo di applicazione del Regolamento di esenzione, in particolare alla luce della citata soglia del 30% oltre la quale non sarà concessa alcuna esenzione.

# 2/

## Il commercio di parti di ricambio ed attrezzature

### Ricambi originali e ricambi di qualità equivalente

#### Definizioni

Scopo principale delle definizioni di “ricambio originale” e “ricambio di qualità equivalente” contenute nelle Linee Guida è quello di assicurare una effettiva concorrenza nel mercato dei ricambi e delle attrezzature.

Secondo la formulazione adottata dalla Commissione Europea, “ Ricambi ed attrezzature originali “ sono ricambi o attrezzature prodotti secondo le specifiche tecniche e gli standards di produzione forniti dal costruttore per la produzione di componenti o attrezzature utilizzate per l’assemblaggio dei suoi veicoli.

Questo significa che, se rispettano le condizioni sopra riportate, “ ricambi originali “ possono essere:

- componenti prodotti nelle proprie fabbriche dal costruttore del veicolo.
- componenti fabbricati da produttori di componenti e che sono forniti al produttore del veicolo per l’assemblaggio del veicolo stesso o distribuiti ai membri delle loro reti autorizzate.
- componenti fabbricati da produttori indipendenti di ricambi e forniti al Aftermarket indipendente a condizione che siano stati fabbricati secondo le specifiche tecniche del costruttore del veicolo. Ciò può avvenire, per esempio, quando un produttore di componenti produca od abbia prodotto tali pezzi per il costruttore del veicolo.

Tali ricambi saranno marcati solamente con il marchio del produttore.

I costruttori di veicoli forniscono le loro reti autorizzate solamente di ricambi con il proprio marchio sebbene nella maggior parte dei casi essi siano prodotti dai fornitori di primo equipaggiamento. In questi casi, tuttavia, al produttore delle parti di ricambi non può essere impedito di apporre il proprio marchio (sia in forma esclusiva che i parallelo con il marchio del costruttore come “doppio marchio”

Per poter essere considerati di “qualità equivalente” i ricambi devono essere di qualità sufficientemente elevata in modo tale che, secondo la Commissione Europea, il loro utilizzo non possa “ compromettere la reputazione delle reti autorizzate “. La responsabilità di provare che il pezzo di ricambio non soddisfa tale condizione ricade sul costruttore del veicolo il quale dovrà dimostrare l’evidenza nel caso voglia scoraggiare la propria rete dall’utilizzo di tali ricambi.

A seguito di questa nuova definizione, un ricambio di qualità equivalente non può di per sé fare riferimento alla qualità del pezzo montato in origine.

Esso può corrispondere alla qualità di parti di ricambio di una specifica gamma fornita dal costruttore alla propria rete autorizzata, incluse le “gamme economiche” dei costruttori di veicoli.

#### Requisiti di certificazione

I membri di una rete autorizzata del costruttore del veicolo hanno l’obbligo di utilizzare ricambi che siano almeno di qualità equivalente. Vale la pena notare che i riparatori indipendenti, non essendo essi membri di una rete di franchising, non sono soggetti a tali obblighi. Come più sopra spiegato, se i costruttori vogliono contestare l’utilizzo di un determinato ricambio da parte dei membri di una rete di riparatori autorizzati, essi devono provare che il ricambio utilizzato non corrisponde ai requisiti contenuti nelle definizioni di “ ricambio originale” o “ ricambio di qualità equivalente”. Sebbene i costruttori sopportino tale onere di prova, onde facilitare le vendite di ricambi da parte dei distributori indipendenti ai membri di reti autorizzate e per evitare possibili ricorsi legali da parte dei costruttori di veicoli, i produttori di parti di ricambio sono invitati a pubblicare, dietro richiesta, un proprio certificato per la qualità dei propri prodotti (es. o sull’imballo, o come dichiarazione separata o una nota sul sito internet).





## Libertà di fornire parti di ricambio ed attrezzature al aftermarket.

### Il concetto

Come per il precedente regolamento 1400/2010, il nuovo quadro normativo conferma che i costruttori di veicoli non possono impedire ai loro fornitori di primo equipaggiamento di fornire i loro prodotti come ricambi anche ai distributori indipendenti o direttamente alle officine di riparazione indipendenti od autorizzate.

Come diretta conseguenza, e per efficienza logistica, i distributori di ricambi indipendenti sono quindi liberi di fornire i riparatori indipendenti od autorizzati con ricambi forniti loro dal produttore degli stessi ricambi.

Per soddisfare la richiesta dei consumatori, i produttori di parti di ricambio possono fornire l'after market indipendente con prodotti di qualità superiore a quella dei prodotti di primo equipaggiamento, o con prodotti fabbricati ed adattati all'età del veicolo; tali ricambi dovranno soddisfare tutti i requisiti legali, in particolare quelli riguardanti le norme sulla sicurezza e l'ambiente.

### Il nuovo regime su "intese per le attrezzature"

Nella sua valutazione sul funzionamento della BER 1400/2002, la Commissione Europea ha rilevato che in molte occasioni i Costruttori di veicoli hanno abusato della loro posizione contrattuale per limitare la possibilità dei loro fornitore di primo equipaggiamento di vendere parti di ricambio al aftermarket indipendente rendendo così, di fatto, questi ricambi "captive".

Tale situazione è stata determinata dall'obbligo imposto dai costruttori ai fornitori di trasferire a loro stessi il diritto di proprietà industriale o la proprietà delle attrezzature. Una volta divenuti proprietà dei costruttori, il fornitore si è trovato nell'impossibilità di utilizzare tali attrezzature o il diritto di proprietà industriale per la produzione di parti di ricambio che altrimenti avrebbero potuto essere venduti direttamente dal fornitore al aftermarket.

Su questo argomento, le nuove linee guida contengono importanti chiarimenti. Primo, la Commissione Europea precisa che un accordo fra il costruttore ed il fornitore di componenti sia di norma soggetto alla legge sulla concorrenza.

I fornitori di componenti, nella maggior parte dei casi, dispongono di competenze proprie necessarie per lo sviluppo e la produzione dei componenti.

Essi non sono semplicemente "una estensione della catena

di montaggio" che necessitano di imput essenziali da parte dei costruttori di veicoli.

In questi casi, essi sono potenziali concorrenti come fornitori di ricambi per l'after market ed i costruttori possono limitare il loro accesso all'after market solamente in circostanze eccezionali. Quando un costruttore di veicoli fornisce uno stampo, o paga per questo in anticipo, il fornitore può essere obbligato a non utilizzare questo stampo per produrre parti di ricambio da vendere a terzi (sia clienti after market che altri costruttori). In caso di utilizzo per terzi, il fornitore dovrà pagare una commissione od acquistare un altro stampo per la produzione di ricambi.

Se un costruttore di veicoli obbliga il suo fornitore di primo equipaggiamento a trasferire al costruttore stesso la proprietà di uno stampo, il diritto di proprietà industriale o il know-how, o se il costruttore contribuisce solo in minima parte ai costi di sviluppo del prodotto, o non da alcun contributo per attrezzature, diritti di proprietà intellettuale o know-how, l'accordo in questione non sarà considerato un vero e proprio contratto di sub-fornitura.

Di conseguenza non sarà permesso al costruttore di vietare al suo fornitore di componenti di vendere direttamente al after market.

## Libertà di acquistare ricambi ed attrezzature

### Riparatori indipendenti

Poiché essi non dipendono dai costruttori di veicoli, **i riparatori indipendenti sono liberi di acquistare e di utilizzare qualsiasi ricambio od attrezzature per la riparazione e la manutenzione dei veicoli**, purché tali ricambi soddisfino i requisiti legali in particolare quelli relativi alla sicurezza dei prodotti ed al rispetto ambientale. I riparatori indipendenti possono acquistare "ricambi originali" così come ricambi di qualità diversa dall'originale da produttori indipendenti e da distributori indipendenti di ricambi.

### Riparatori autorizzati

In pratica, i riparatori autorizzati acquistano solitamente parti di ricambio dai costruttori dei veicoli con i quali sono vincolati da contratto. Nondimeno. Al fine di stimolare la concorrenza nel mercato dei ricambi per auto, **il nuovo quadro legislativo continua a prevedere per i riparatori autorizzati la possibilità di acquistare "ricambi originali" o "ricambi di qualità equivalente" da produttori di ricambi o da distributori indipendenti.**



Tale libertà può tuttavia essere condizionata dall'obbligo di acquistare una quantità minima di parti di ricambio dai costruttori di veicoli. **Questo obbligo è comunque limitato.** Come è stato sottolineato dalla Commissione Europea, nella maggior parte dei casi, i costruttori di veicoli potranno usufruire di tale posizione sul mercato **a condizione che tali richieste di acquisto minimo siano così basse e tali quindi da non mettere in pericolo la libera concorrenza nel mercato.**

Nel periodo precedente, il regolamento di esenzione BER 1400/2002 prevedeva che i costruttori di veicoli potessero richiedere ai riparatori autorizzati di acquistare almeno il 30% del loro fabbisogno di ricambi per le rispettive marche dai costruttori stessi o dalla loro rete autorizzata.

Questo scudo non è più previsto nel nuovo testo legislativo. Un principio generale del diritto della concorrenza rimane ancora valido: più alta sarà la quota di mercato del costruttore del veicolo sul mercato delle parti di ricambio adatte per la riparazione o la manutenzione dei veicoli a propria marca in un determinato territorio, più bassa sarà la percentuale della quota minima che saranno autorizzati ad imporre alle loro reti autorizzate.

Inoltre, dal momento che i riparatori autorizzati possono anche effettuare servizi di riparazione e manutenzione su veicoli di altre marche, essi hanno bisogno di acquistare parti di ricambio anche da altri fornitori.

In questa situazione, essi devono essere considerati come "riparatori indipendenti multimarca" e pertanto potranno acquistare qualsiasi parte di ricambio da produttori di ricambi o da distributori indipendenti, purché tali ricambi soddisfino tutti i requisiti legali, in particolare quelli riguardanti le norme sulla sicurezza e l'ambiente.

## Accesso ai ricambi "captive" del costruttore del veicolo

### Per i riparatori indipendenti

Alcune parti di ricambio sono prodotte esclusivamente dagli stessi costruttori dei veicoli (es.: telaio, blocco motore, e certi ricambi di carrozzeria) o sono parti sulle quali il costruttore del veicolo detiene un valido diritto di proprietà industriale.

Tali parti di ricambio sono fornite all' after market solamente dai costruttori stessi. Tuttavia l'accesso a tali ricambi è indispensabile per permettere ai riparatori indipendenti di poter riparare adeguatamente i veicoli e di poter quindi

competere con le reti autorizzate. Perciò il quadro normativo continua a ribadire che i costruttori di veicoli non possono impedire ai loro riparatori autorizzati di vendere parti di ricambio ai riparatori indipendenti che ne facciano richiesta per la riparazione di uno specifico veicolo del loro cliente.

Tuttavia, questa non rappresenta una soluzione ideale dal momento che un riparatore indipendente dovrebbe essere in grado di acquistare qualsiasi pezzo di ricambio, incluso il ricambio "captive" dal distributore (e non dal suo diretto concorrente) ed al prezzo del distributore per poter competere alla pari con le reti di riparatori autorizzati.

### Per i distributori indipendenti

Il nuovo quadro legislativo della concorrenza continua lo stesso approccio della precedente BER 1400/2002.

E' suddiviso fra i canali di vendita dei veicoli, il commercio delle parti di ricambio e i servizi di riparazione e di manutenzione. Di conseguenza, i costruttori hanno l'opzione di offrire ai membri delle loro reti autorizzate tre contratti separati per cui i loro partner contrattuali possono svolgere tutte e tre le funzioni:

- contratto di distribuzione per i veicoli nuovi (concessionario)
- contratto di distribuzione per le parti di ricambio (distributori di ricambi autorizzati)
- contratto per il servizio di riparazione e manutenzione (riparatori autorizzati)

Per quanto riguarda la distribuzione dei ricambi originali del costruttore, il costruttore potrà abitualmente optare per un sistema di distribuzione basato sul criterio di selezione qualitativa. Pertanto, se un ricambista indipendente rispetta i criteri qualitativi del costruttore (con riferimento particolare alla richiesta di mantenimento dello stock o la qualifica del personale), egli potrebbe essere un candidato per un contratto di "distributore di ricambi autorizzato".







# 3/

## Servizio, manutenzione e riparazione durante il periodo di garanzia

### Il concetto chiave

Nella sua brochure esplicativa sulla BER 1400/2002, la Commissione Europea ha introdotto un importante chiarimento e cioè che i riparatori indipendenti possono effettuare servizi di regolare manutenzione e interventi di riparazione durante il periodo di garanzia del veicolo. Nonostante questo chiaro concetto, molti costruttori di veicoli hanno continuato a subordinare il riconoscimento della garanzia dei proprietari del veicolo alla condizione che tutti gli interventi di manutenzione e riparazione fossero stati eseguiti dalle loro officine autorizzate ed all'utilizzo esclusivo delle parti di ricambio del costruttore.

Uno dei miglioramenti più importanti introdotto nel nuovo quadro normativo in rapporto al precedente (1400/2002) è il chiarimento fatto dalla Commissione Europea e cioè **che i costruttori di veicoli non possono condizionare le garanzie alla esecuzione della manutenzione e della riparazione presso le loro officine autorizzate od all'utilizzo dei ricambi a loro marchio.**

Secondo la nuova normativa, **i consumatori hanno il diritto di utilizzare qualsiasi officina di riparazione per qualsiasi intervento, al di fuori di quelli in garanzia** o richiami in garanzia del costruttore, sia durante il periodo di garanzia legale (due anni nella maggior parte dei paesi europei) che nel periodo di estensione della garanzia.

Naturalmente ogni operatore è soggetto a responsabilità legale per il prodotto e per il servizio.

Quindi, chiunque è responsabile dei danni causati al veicolo per negligenza o per utilizzo di parti difettose.

### Azioni di richiamo, servizi gratuiti e interventi in garanzia

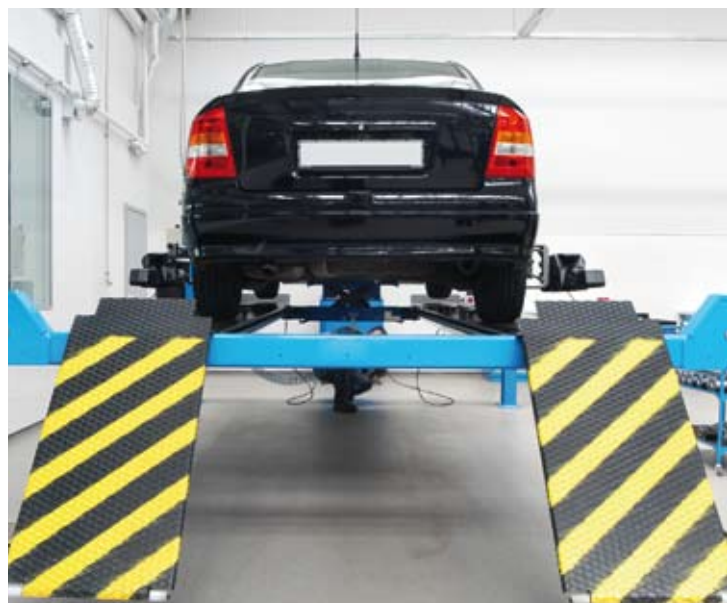
Entro il periodo di garanzia, ogni difetto originato da un difetto di produzione della vettura può essere corretto dal costruttore del veicolo.

Normalmente, la rete delle officine autorizzate effettuerà gli interventi per conto del costruttore ed a suo carico.

In questi casi i cui costi sono a carico del costruttore, es. azioni di richiamo o servizi gratuiti o interventi in garanzia etc., gli interventi devono essere effettuati qualora richiesti specificatamente dal costruttore.

### Polizze assicurative e contratti di garanzia

Questi diritti di scegliere durante il periodo di garanzia si applicano alle garanzie che costituiscono parte integrante dell'acquisto del veicolo. Tuttavia, garanzie che sono di fatto polizze assicurative, acquistate separatamente, non possono essere coperte. Contratti di leasing o contratti finanziari possono, inoltre prevedere ulteriori limitazioni.





# 4/

## Accesso alle informazioni tecniche

Con l'adozione delle Linee guida specifiche di settore, la Commissione Europea ha enfatizzato quale sia l'importanza degli "Operatori Indipendenti". È stato riconosciuto che l'after market indipendente aumenta la scelta dei consumatori e mantiene competitivi i prezzi delle riparazioni mettendo pressione alle reti dei riparatori autorizzati dei costruttori.

Al fine di realizzare una effettiva concorrenza per i servizi del post vendita, è importante che tutti gli operatori possano ottenere le informazioni tecniche necessarie per effettuare la riparazione e la manutenzione sui veicoli che continuano a divenire sempre più sofisticati. A tal fine, la pietra miliare del nuovo quadro normativo è che: l'omissione di comunicare le informazioni tecniche ricadrà direttamente nelle norme del trattato relative alle restrizioni della concorrenza.

Rispetto al precedente regolamento 1400/2002, garantire l'accesso alle informazioni tecniche non è più considerato come un mero prerequisito per i costruttori dei veicoli desiderosi di poter godere di una deroga alle normali regole della concorrenza. Il nuovo quadro normativo riconosce che l'accesso alle informazioni tecniche, alle attrezzature ed alla formazione continua ad essere l'elemento fondamentale per una effettiva concorrenza nel mercato del post vendita auto.

### Definizioni chiave

#### Operatori indipendenti

La definizione di operatori indipendenti è tratta da quanto già contenuto nel regolamento di omologazione Euro 5/6. Tale definizione include: I riparatori indipendenti, i produttori e distributori di parti di ricambio, i fabbricanti di apparecchiature o strumenti per la riparazione, gli editori di informazioni tecniche, i club automobilistici, gli operatori di assistenza stra-

dale, gli operatori che offrono servizi di revisione e test e gli operatori che offrono formazione per i riparatori. Questa lista non è comunque completa ed esaustiva.

#### Scopo delle informazioni tecniche

Sull'argomento dell'accesso alle informazioni tecniche, parecchi Regolamenti per l'omologazione tecnica dei veicoli contengono già norme importanti per gli operatori indipendenti sull'accesso alle informazioni tecniche di riparazione e di manutenzione dei veicoli.

La novità adottata dalla Commissione Europea nel nuovo quadro normativo della concorrenza è il riferimento incrociato fra la legislazione per l'omologazione del tipo di veicolo e le norme del diritto della concorrenza. In altre parole, per sapere se una informazione debba essere resa disponibile agli operatori after market indipendenti, occorre fare riferimento alle disposizioni in materia di accesso alle informazioni di riparazione e di manutenzione contenute negli strumenti di omologazione del veicolo. Ogni informazione comunicata ai membri di una rete autorizzata dovranno essere rese disponibili agli operatori indipendenti. Tutto ciò concerne l'intero parco dei veicoli a combustione interna a tre o più ruote.

La definizione generica di informazione tecnica contenuta nel regolamento (EC) No. 715/2007: 'informazione per la riparazione e la manutenzione del veicolo' significa tutte le informazioni richieste per la diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, i controlli, i monitoraggi periodici, la riparazione, la riprogrammazione o la reinizializzazione del veicolo e ciò che il costruttore fornisce ai suoi concessionari ed ai riparatori autorizzati inclusi tutti i successivi emendamenti o supplementi a tali informazioni. Tale definizione che include anche tutte le informazioni necessarie per il montaggio di parti di ricambio o complessivi sul motore. fornisce una buona sintesi sul significato di "informazione tecnica per la riparazione e la manutenzione del veicolo".





Al fine di fare chiarezza su questa importante materia, la Commissione Europea ha inoltre sottolineato che questo elenco di elementi di cui all'articolo 6 (2) del Regolamento (EC) 715/2007 ed il Regolamento (EC) No 595/2009 dovrebbero essere utilizzati come guida per valutare ciò che potrebbe essere considerato come informazione tecnica ai fini della legge sulla concorrenza. Questa lista include:

- identificazione inequivocabile del veicolo
- manuali di uso e manutenzione
- manuali tecnici
- informazione sulle componenti e le diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi)
- schemi di cablaggio
- codici diagnostici di guasto (inclusi codici specifici del costruttore)
- numero di identificazione della calibratura del software applicabile ad un tipo di veicolo
- informazioni su strumenti ed accessori brevettati e fornite per mezzo di tali strumenti ed accessori brevettati
- informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e di prova.

Oltre a questo chiaro riferimento alle norme di omologazione del veicolo, il nuovo strumento della legge sulla concorrenza contiene anche ulteriori, specifici esempi.

- software specifici
- codici di errore ed altri parametri, ivi compresi gli aggiornamenti, necessari per interventi sulle unità elettroniche di controllo implicanti l'introduzione e/o il ripristino delle impostazioni raccomandate dal fornitore
- il numero di identificazione dei veicoli o qualsiasi altro metodo di identificazione dei veicoli

- i cataloghi dei pezzi di ricambio
- i procedimenti di riparazione e manutenzione
- le soluzioni derivanti dall'esperienza pratica e relative a problemi che in genere riguardano un dato modello od una data partita
- gli avvisi di richiamo
- altri avvisi che indicano le riparazioni che possono essere effettuate senza spese presso la rete dei riparatori autorizzati

Per quanto riguarda l'identificazione delle parti di ricambio, le linee guida della Commissione Europea affermano che il codice dei ricambi e qualsiasi altra informazione necessaria ad identificare in modo corretto il particolare del costruttore che può essere montato su un tipo di veicolo dovrebbe essere reso disponibile agli operatori indipendenti se lo stesso è reso disponibile alle sua rete autorizzata.

## Prove di valutazione delle informazioni tecniche

### Il concetto

il principio generale da questo punto di vista del diritto della concorrenza è che tutte le informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo rese disponibili per la rete di riparatori autorizzati deve essere comunicata anche agli operatori indipendenti.

Se la lista e gli esempi forniti dalla Commissione Europea nelle Linee Guida fanno chiarezza su che cosa potrebbe essere considerato come informazione tecnica per la riparazione e la manutenzione del veicolo pur tuttavia tutto questo non può considerarsi esaustivo. Come tale, se un elemento non è esplicitamente enumerato in questa lista, non significa che il costruttore del veicolo possa non renderlo disponibile.

La Commissione Europea ha sottolineato come il progresso tecnologico nei veicoli e nei suoi componenti implichi che la nozione di informazione tecnica debba essere fluida. Come tale, se i progressi nella tecnologia del veicolo generassero nuove tecniche nella riparazione e nella manutenzione dei veicoli o richiedessero nuovi elementi di informazione tecnica, l'accesso a tali nuove informazioni dovrebbe essere garantito agli operatori indipendenti.

#### Le prove ed i limiti

La Commissione Europea ha elaborato uno schema per valutare, in qualsiasi momento, se un particolare elemento dell'informazione debba essere reso disponibile agli operatori indipendenti. Alcune informazioni fornite alle reti autorizzate possono non essere considerate come informazioni "reali e necessarie" per la "riparazione e manutenzione del veicolo" e potrebbero, pertanto, essere negate dai costruttori dei veicoli. Tali limitazioni coprono unicamente le informazioni commerciali (es. le tariffe orarie dei riparatori autorizzati) o le informazioni originali necessarie per la produzione di parti di ricambio o di attrezzature, quali possono essere le informazioni sul progetto, sul processo produttivo o sui materiali usati per la produzione di parti di ricambio. Comunque, la Commissione ha sottolineato che nel caso in cui l'informazione possa essere utilizzata per un "doppio scopo" – come l'informazione che indica l'interconnessione fra diversi sistemi - tale informazione dovrebbe essere resa disponibile dal momento che essa è una informazione necessaria per la riparazione e la manutenzione del veicolo.

Un concetto importante deve essere tenuto presente da subito: negare l'informazione non avrà un impatto apprezzabile sulla abilità degli operatori indipendenti di svolgere il proprio lavoro nel mercato.

E' da notare, inoltre, che, a differenza della scaduta BER 1400/2002, la nuova legge sulla concorrenza non contiene alcun riferimento alla possibilità per i costruttori di veicoli di negare l'informazione facendo semplicemente riferimento al sistema antifurto od al sistema antimanomissione del veicolo od, in generale, al "diritto di proprietà intellettuale".

## Disponibilità della informazione

E' altrettanto importante il modo con il quale viene fornita la comunicazione tecnica. La Commissione Europea ha evidenziato che "**l'accesso dovrebbe essere fornito**, dietro richiesta, **e senza indebiti ritardi**, in una forma utilizzabile ed **ad un prezzo che non dovrebbe scoraggiare l'accesso alla stessa** omettendo di tener conto della misura in cui l'operatore indipendente utilizza tale informazione.

Per i nuovi veicoli sul mercato, viene richiesto ai costruttori di veicoli di dare agli operatori indipendenti accesso all'informazione tecnica nello stesso momento in cui la stessa è resa disponibile per i riparatori autorizzati. Essi, inoltre, non possono obbligare gli operatori indipendenti di acquistare più informazioni di quanto sia effettivamente necessario.



# adira

**Associazione  
Distributori  
Indipendenti  
Ricambi  
Autoveicoli**

**A.D.I.R.A.**

Via Pietro Verri 27

IT- 46100 Mantova

Tel.+39 0376 248 199

Fax +39 0376 246 622

info@adira.it

**www.adira.it**

Questo documento è una traduzione libera, non ufficiale della brochure editata da FIGIEFA per conto della Campagna R2RC. L'originale in lingua inglese, che fa testo per qualsiasi interpretazione, è disponibile sul sito [www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)