

Roma, 16 Febbraio 2010

Rinnovo Regolamento sulla Distribuzione Selettiva

Documento ANFIA con le considerazioni del Gruppo Costruttori e del Gruppo Componenti

Premessa

ANFIA è grata ai membri della Commissione Industria Senato per l'attenzione rivolta al settore e presenta le sue considerazioni in merito al rinnovo del Regolamento, normativa che definisce i rapporti di distribuzione dei veicoli, i servizi di assistenza (riparazione e manutenzione) ed il mercato delle parti di ricambio per gli autoveicoli.

Il presente documento è frutto delle valutazioni effettuate dai nostri Associati del Gruppo Costruttori e del Gruppo Componenti a seguito della comunicazione della Commissione Europea del 22 luglio 2009 e del successivo progetto di Regolamento e Orientamenti aggiuntivi pubblicati dalla Commissione il 21 dicembre 2009.

La Commissione Europea, nella sua comunicazione del luglio scorso aveva proposto quanto segue:

- Per quanto riguarda gli accordi relativi alla vendita di autoveicoli nuovi (mercato primario), di continuare ad applicare il regolamento 1400/2002 per ulteriori tre anni fino al 31 maggio 2013 per poi rendere applicabili le regole che figurano attualmente nella nuova esenzione per categoria proposta in materia di accordi verticali;
- Per quanto riguarda gli accordi relativi ai servizi di riparazione e di manutenzione e/o all'approvvigionamento e alla distribuzione dei pezzi di ricambio (mercato secondario), di

applicare, a far data dal 1° giugno 2010, le regole generali che figurano attualmente nella nuova esenzione per categoria in materia di accordi verticali, integrandole con orientamenti settoriali o un regolamento di esenzione specifico o con una combinazione dei due strumenti.

Il progetto di regolamento e gli Orientamenti aggiuntivi pubblicati dalla Commissione il 21 dicembre 2009 hanno, nei fatti, confermato la decisione della Commissione di applicare al settore auto quanto prima citato, con alcuni orientamenti aggiuntivi applicabili al settore, in vigore dal 1° giugno 2010 e da dei codici di condotta inerenti il rapporto Case Auto e Distributori dei veicoli.

Nelle successive pagine saranno evidenziate alcune considerazioni sul mercato primario (rapporti Case Auto e rete distributiva) che vede coinvolto all'interno dell'Associazione il Gruppo dei Costruttori e sul mercato secondario (servizi di manutenzione e riparazione del veicolo e distribuzione delle parti di ricambio) che, in questo caso, prevedono su alcuni aspetti, posizioni differenti all'interno dell'Associazione fra gli esponenti dei due Gruppi.

ANFIA concorda con la Commissione sulla non necessità di continuare a mantenere un sistema rigido e pesante come quello messo in atto dal Regolamento 1400/2002, ma non ci si può certo dichiarare a favore di quanto prospettato che rischia di sfociare, dal punto di vista pratico, in un quadro normativo ingestibile che ingesserebbe ulteriormente l'attività di tutte le parti coinvolte.

Mercato Primario

ANFIA (Gruppo Costruttori) e ACEA (Associazione Europea Costruttori Auto) si oppongono dunque alla proroga del Regolamento 1400/2002 sostenendo la necessità di un passaggio

immediato dell'insieme del settore sotto il Regolamento generale Restrizioni Verticali (pur prevedendo un periodo di transizione di due anni per facilitare il passaggio da una normativa all'altra per tutte le parti coinvolte) che permetterebbe maggiori semplicità, flessibilità e coerenza nella gestione del settore auto già confrontato ad una crisi gravissima.

Con specifico riferimento alla scelta di prorogare di tre anni l'applicazione del Regolamento 1400/2002 limitatamente al settore della distribuzione dei veicoli, riteniamo che la Commissione non abbia portato a compimento il ragionamento che aveva avviato con la Comunicazione del 22 luglio 2009. In tale documento la Commissione aveva preso atto di alcuni effetti non positivi del Regolamento e che determinate previsioni dettate a favore dei distributori potevano aver contrastato gli obiettivi della Commissione di promuovere modelli di distribuzione innovativi e di ridurre le barriere all'ingresso nelle reti autorizzate (cfr. Comunicazione, paragrafo I, ultimo capoverso).

A titolo esemplificativo, la previsione del Regolamento 1400/2002 in merito al libero trasferimento di diritti ed obbligazioni derivanti dall'accordo verticale tra concessionari appartenenti ad una rete distributiva (cfr. articolo 3 paragrafo 3 del Regolamento 1400/2002), è stata considerata dalla Commissione una misura inefficace e talvolta potenzialmente idonea a limitare la competizione all'interno della medesima marca. In altri termini, non solo tali trasferimenti, se effettuati senza l'assenso del costruttore, potrebbero avvenire senza una corretta analisi del loro impatto sulla struttura e profittabilità dell'intera rete distributiva, ma nei casi peggiori potrebbero dar luogo a situazioni di monopolio locale o regionale. Da questo punto di vista, il prolungamento del Regolamento 1400/2002 per un ulteriore triennio appare in contrasto con la volontà espressa dalla Commissione di offrire agli operatori maggior flessibilità in un periodo caratterizzato da una profonda crisi.

Se la Commissione ritiene che il settore *automotive* sia stato colpito dalla crisi non meno di altri settori, ne dovrebbe far discendere che il nostro settore necessita sin da subito di strumenti flessibili non meno che gli altri settori.

Sempre con riferimento al prolungamento della validità del Regolamento 1400/2002 l'ACEA, come già accennato, ha dunque invitato la Commissione a rivedere la propria posizione, e ha proposto di far confluire sin dal 1° giugno 2010 il settore *automotive* nel Regolamento Generale sulle Restrizioni Verticali, prevedendo un periodo transitorio di due anni durante il quale i contratti conformi al Regolamento 1400/2002 potranno ancora avvalersi dell'esenzione, e ciò allo scopo di dar modo alle parti di negoziare i nuovi contratti. Il Gruppo Costruttori di ANFIA fa propria questa proposta di ACEA. In tal modo, da un lato si eviterebbe di bloccare l'auspicata riforma per ben tre anni, e d'altro lato i rivenditori avrebbero comunque a disposizione un periodo di due anni di stabilità normativa, salvo che le parti giungano anzitempo alla ridefinizione dei contratti.

L'esperienza concreta di questi anni ci consente poi di avanzare alcune ulteriori perplessità sull'efficienza di particolari norme del nuovo quadro normativo applicabile dal 1° giugno 2010 che, sebbene introdotte con precisi obiettivi, possono andare, a nostro avviso, a condizionare più del previsto il corretto ed efficiente svolgimento delle pratiche distributive, generando in ultima analisi una inefficienza nel mercato.

Di seguito, vi sottoponiamo alcuni punti degni di attenzione.

Quote di mercato

Con riferimento alle soglie di mercato consentite al fine di garantire alle imprese l'esenzione automatica, rileviamo che il Regolamento Generale sulle Restrizioni Verticali richiede di prendere in considerazione entrambe le quote di mercato, sia del fornitore (leggasi Casa Auto) sia del rivenditore (leggasi Distributore di auto). Questo aspetto, se non modificato o quantomeno chiarito, creerà numerosi problemi di applicazione e incertezze interpretative in capo alle imprese, poiché se è abbastanza semplice e lineare il calcolo della quota di mercato dei fornitori, molto meno lo è il calcolo della quota dei distributori (anche con riferimento al mercato geografico rilevante). Ne verrà meno, molto frequentemente, qualsiasi certezza o quantomeno legittimo affidamento circa l'applicabilità della normativa di esenzione.

Monomarchismo

Nella propria Comunicazione del 22 luglio 2009 la Commissione aveva messo in forte discussione l'efficacia delle regole del Regolamento 1400/2002 in materia di distribuzione multi-marca, arrivando alla conclusione che il multi-marchismo, così come concepito nel Regolamento 1400/2002, non solo non era stato sfruttato dai distributori, ma avrebbe potuto condurre i Costruttori ad innalzare i propri standard qualitativi per evitare che i distributori scegliessero anche marche concorrenti. Coerentemente, la Commissione aveva ritenuto più confacenti al settore le regole in materia fissate dal Regolamento Generale sulle Restrizioni Verticali, che esenta gli accordi verticali che contengano clausole di monomarchismo purchè di durata non superiore a cinque anni.

In linea con quanto sopra, in base all'impostazione adottata con la pubblicazione della bozza di Regolamento *automotive* e relative linee guida, avvenuta nel dicembre 2009, a partire dal 2013 si applicheranno al settore le regole del regolamento generale.

Tuttavia tale percorso logico pare gravemente inficiato da quanto dichiarato dalla Commissione nella nota 9 delle linee guida, in cui si sostiene che il mono-marchismo di cui al Regolamento Generale non troverà applicazione per i contratti già esistenti nel settore *automotive*. L'effetto di tale precisazione è pertanto in netto contrasto con tutte le assunzioni della Commissione in materia, e renderà sostanzialmente non applicabile al nostro settore la nuova regola (se non nei casi di distributori di nuova nomina).

Si ritiene che la Commissione debba intervenire e fare chiarezza sul punto, che nella migliore delle ipotesi è oggi quantomeno controverso.

Condividiamo che ai distributori che già praticano il multi-marchismo debba essere consentito, a determinate condizioni, di continuare a farlo, onde non frustrare importanti investimenti. Altro è, invece, stabilire che tutti i distributori già appartenenti alla rete distributiva, e quindi anche quelli che il multi-marchismo non lo praticano, possano avvalersi del diritto di farlo.

Location Clause

Con riferimento a quanto detto nella Comunicazione, in materia di rafforzamento della concorrenza tra rivenditori della stessa marca incoraggiando la diversità delle forme di distribuzione, la Commissione ha preso atto del sostanziale scarso impatto avuto dal divieto della cosiddetta clausola di localizzazione che ricordiamo prevede la facoltà di aprire punti vendita o consegna addizionali. In sostanza i distributori hanno scarsamente

utilizzato tale diritto e pochi di loro hanno aperto punti di vendita o consegna addizionali rispetto a quelli concordati con il costruttore. Nonostante ciò, la Commissione, continua a considerare vietate le clausole di localizzazione nel caso in cui la quota di mercato del costruttore sia rilevante (paragrafo 50 Orientamenti aggiuntivi).

Intermediari

Va sottolineato come nei nuovi strumenti giuridici sia stata sottovalutata la problematica riguardante gli intermediari. Gli orientamenti aggiuntivi (al punto 46) prevedono che un intermediario definito come “una persona o un’impresa che acquista un nuovo veicolo per conto di un determinato consumatore” debba essere autorizzato ad effettuare l’acquisto presso la rete. In realtà la Commissione sottovaluta il grave rischio di aumentare il cosiddetto *free riding andando pertanto a* minare uno dei principi essenziali della distribuzione selettiva che è appunto quello di vietare la rivendita al di fuori della rete. Andrebbe, pertanto, stabilito l’obbligo per l’intermediario di comprovare il suo status mediante un mandato valido comprovante il suo potere di agire in nome e per conto del cliente finale e precisando dunque il nominativo e indirizzo del consumatore.

Codici di Condotta

La Commissione ha più volte dichiarato (v. anche punto 2.6 della Comunicazione) che le previsioni del regolamento 1400/2002 miranti a proteggere l’indipendenza dei rivenditori tramite clausole contrattuali specifiche (durata dei contratti, periodo di preavviso, giustificazione del recesso e trasferimento dei contratti tra membri della stessa rete) non avevano sortito l’effetto previsto e che rappresentavano un’ulteriore freno alla capacità del

settore di adeguarsi alle necessità economiche. Pur avendo, coerentemente, eliminato tali clausole dalla futura normativa applicabile, essa dichiara di voler tenere conto del codice di condotta proposto dalle associazioni dei costruttori automobilistici relativo a determinate buone pratiche commerciali che quest'ultimi si impegnano ad applicare nei confronti dei loro distributori e riparatori. Preme osservare che tale proposta da parte dei costruttori automobilistici aveva lo scopo di reiterare la loro volontà di agire in buona fede anche in presenza di un sistema normativo più flessibile e gestibile. Il quadro normativo che si va prospettando non corrisponde, però, alle aspettative degli operatori del settore.

Mercato Secondario

Il mercato secondario è di primaria importanza sia per i costruttori che per i componentisti. Per alcuni argomenti sono presenti posizioni differenti tra il Gruppo Costruttori ed il Gruppo Componenti di ANFIA.

Si sottolinea l'estrema importanza che il settore della componentistica riveste nell'industria auto poiché il 75% del valore dell'autoveicolo è composto da componenti forniti da aziende fornitrici e più del 50% delle spese per la ricerca e sviluppo sono sostenute da aziende dell'indotto auto (il settore in Italia rappresenta più di 170.000 addetti diretti).

La posizione espressa nel documento da parte del Gruppo Componenti Anfia è in linea con le considerazioni effettuate dal CLEPA (Associazione Europea dei Componenti Auto) a Bruxelles in sede di Commissione Europea e sposa la proposta della Commissione di applicare, a far data dal 1° giugno 2010, le regole generali che figurano attualmente nella nuova esenzione per categoria in materia di accordi verticali, integrandole con

orientamenti settoriali o un regolamento di esenzione specifico o con una combinazione dei due strumenti (Mini B.E.R).

Presentiamo alcune considerazioni su tematiche specifiche.

Definizione di Pezzi di ricambio di Qualità Corrispondente

Per quanto riguarda la terminologia sui pezzi di ricambio, presente nel Regolamento attuale, ANFIA ritiene necessario promuovere una specifica disciplina per le parti "di ricambio di qualità corrispondente" con l'istituzione di un ente certificatore riconosciuto che possa verificarne la qualità del componente attraverso specifici test.

La normativa in vigore, nei fatti, ha portato ad un'autocertificazione da parte dei produttori di parti di ricambio con la quale si dichiara che il componente realizzato è qualitativamente corrispondente a quello utilizzato per l'assemblaggio dei veicoli con, in alcune situazioni, gravi situazioni per quanto riguarda la sicurezza del veicolo.

Accesso alle Informazioni Tecniche per la riparazione e manutenzione

Tutti gli operatori del mercato del ricambio (aftermarket), siano essi autorizzati o indipendenti, devono avere la possibilità di accedere alle informazioni necessarie per effettuare operazioni di manutenzione o riparazione del veicolo.

Secondo il Gruppo Costruttori tale accesso è consentito attraverso Regolamenti specifici, il 715/2007 (dal 1° settembre 2009 si prevede un sistema di divulgazione delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione relativa alle autovetture) ed il 595/2009 (che prevederà, per i veicoli commerciali un sistema analogo a partire dal 1° gennaio 2013).

Per i Costruttori è essenziale che nella nuova normativa venga ribadito il principio che sta alla base dell'obbligo stesso e cioè che i costruttori siano tenuti a trasmettere agli operatori indipendenti le stesse informazioni fornite alle loro reti

Il Gruppo Componenti, pur concordando nella logica di messa a disposizione delle informazioni dietro pagamento di un corrispettivo, richiede che tali informazioni siano messe a disposizione non soltanto per i nuovi veicoli (secondo le scadenze indicate dalle normative) ma anche per il parco circolante esistente (categorie Euro 4 – Euro 0 per le vetture, dall'Euro V a decrescere per i veicoli pesanti).

Si ritiene inoltre che, nell'ambito degli Orientamenti Aggiuntivi formulati dalla Commissione il 21 dicembre u.s., sia prioritario al punto 55 il concetto che "l'eventuale mancato accesso alle informazioni influisca notevolmente sulla capacità degli operatori indipendenti di svolgere i loro compiti e di esercitare una pressione concorrenziale sul mercato".

Una situazione di questo genere andrebbe a svantaggio del consumatore finale mentre risulta necessario garantire parità d'informazioni tra la rete ufficiale e gli operatori indipendenti per assicurare uniformità di servizio.

Garanzie

Gruppo Costruttori (considerazioni sulle Garanzia Estesa)

Al punto 32 della Comunicazione e al punto 59 degli Orientamenti aggiuntivi, la Commissione sostiene che vi sarebbe stato un utilizzo abusivo delle garanzie sia legale che estesa a pagamento da parte dei costruttori. Preme sottolineare che per quanto concerne la garanzia estesa a pagamento, l'equilibrio economico della stessa da parte del

Costruttore riposa sulle prestazioni effettuate dai membri della rete e sulla gestione del rischio da parte dello stesso Costruttore. Se tali prestazioni fossero proposte a prescindere dal luogo ove il veicolo viene assistito, esse avrebbero delle tariffe più onerose poiché il livello di rischio varia a seconda che la manutenzione venga realizzata presso la rete -nel rispetto delle norme del costruttore e con il materiale proposto da questo- o fuori rete. L'opposizione all'obbligazione di manutenzione e di riparazione in seno alla rete nel quadro delle estensioni di garanzie a pagamento sottoscritte a discrezione del consumatore appare, a nostro avviso priva di fondamento in diritto della concorrenza.

Gruppo Componenti (considerazioni in generale sulla Garanzia)

La garanzia, vissuta normalmente come un valore aggiunto per l'automobilista, non deve essere utilizzata come strumento per limitare la scelta dell'utente.

Un'operazione di semplice controllo (c.d. tagliando) o di riparazione non dipendente da vizio (es. la sostituzione di un parabrezza colpito da un sasso), pur essendo vigente il periodo di garanzia, appartiene all'ordinaria cura del veicolo e pertanto può essere effettuata da un riparatore indipendente, senza che il cliente perda il diritto alla garanzia.

Proprietà Intellettuale Industriale ed Attrezzature (Subcontracting e Tooling)

Il Gruppo Componenti di ANFIA, in linea con CLEPA, approva l'intenzione della Commissione di introdurre delle linee guida specifiche al fine di evitare situazioni di abusi nell'ambito dei rapporti di sub-fornitura (punto 22 degli Orientamenti Aggiuntivi, comunicazione della Commissione del 21 dicembre 2009).

Si ritiene opportuno però precisare che una situazione in cui è il Fornitore a dover sostenere essenziali costi legati allo sviluppo del prodotto e delle attrezzature (con utilizzo di IPR e Know-how proprio), non rientra nel campo di applicazione del contratto di subfornitura e, di conseguenza tali prodotti possono essere liberamente venduti sul mercato dal produttore originario (leggasi componentista che ha realizzato l'attrezzatura e sostenuto costi essenziali di sviluppo del prodotto) senza nessuna limitazione da parte del Costruttore Auto.

In caso contrario, cioè se è la Casa Auto a sostenere tutti i costi (attrezzature e sviluppo prodotto), si rientra nell'ambito del contratto di subfornitura e non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1.

Veicoli Commerciali

Sottoponiamo, infine, una breve riflessione relativa allo specifico settore dei veicoli commerciali e alle differenze peraltro sostanziali che corrono tra il settore delle automobili e quello dei veicoli commerciali. La più marcata e mai contestata differenza tra i due settori, l'uno rappresentato da beni di consumo e l'altro tipicamente rappresentato da beni strumentali acquistati da operatori professionali, non trova alcun riscontro nell'attuale normativa, che si caratterizza senza dubbio come normativa "consumeristica".

Del resto, anche dall'esame condotto dalla Commissione emerge senza dubbio una particolare focalizzazione sul settore delle automobili, e d'altro canto si ha, ancora una volta, la conferma che il settore dei veicoli commerciali non evidenzia aspetti problematici, neppure per quanto riguarda il settore del post-vendita.



Il nostro auspicio è, pertanto, quello che occorrerebbe considerare attentamente le peculiarità del mercato dei veicoli commerciali, molto più simile per sua natura a quello delle macchine agricole che non a quello delle automobili, con la conseguenza che il settore dei veicoli commerciali dovrebbe essere disciplinato, anche per quanto il settore dei servizi post-vendita, esclusivamente dal Regolamento Generale sulle Restrizioni Verticali.

Ringraziamo per l'opportunità offertaci e rimaniamo a disposizione per ogni eventuale approfondimento e/o confronto.