



Spiegazioni della Commissione della concorrenza sull'ordinanza concernente la valutazione degli accordi verticali alla luce delle disposizioni in materia di concorrenza nel settore degli autoveicoli

(Spiegazioni sull'ordinanza sul settore degli autoveicoli, Spiegazioni OAuto)

del 4 dicembre 2023

Scopo delle spiegazioni

1. Le presenti spiegazioni sono un aiuto all'interpretazione delle disposizioni dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli¹.
2. Si basano sugli orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli^{2,3}. Per questo motivo e ai fini della certezza del diritto, nelle presenti spiegazioni viene ripreso, per quanto possibile, il tenore degli orientamenti dell'UE quando vi si fa riferimento.

Spiegazioni sulle singole disposizioni

Art. 4 seg. OAuto

3. Ai fini dell'applicazione dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli il concetto di «utilizzatori finali» copre anche i consumatori che acquistano attraverso un intermediario. Un intermediario è una persona o un'impresa che acquista un nuovo autoveicolo per conto di un determinato consumatore, ma che non appartiene alla rete di distribuzione. Di norma va comprovato lo status di intermediario mediante un mandato valido in cui vengano precisati nominativo e indirizzo del consumatore, ottenuto prima della transazione. L'uso di Internet come modo per richiamare clienti per una data gamma di veicoli e per raccogliere da parte loro mandati elettronici non incide sullo status di intermediario. Occorre distinguere gli intermediari dai rivenditori indipendenti, che acquistano un veicolo al fine di rivenderlo e non agiscono per conto di un particolare consumatore. I rivenditori indipendenti non vanno considerati utilizzatori finali ai fini dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli⁴.
4. Il concetto di «utilizzatori finali» comprende le imprese di leasing⁵.

¹ Ordinanza del 29.11.2023 concernente la valutazione degli accordi verticali alla luce delle disposizioni in materia di concorrenza nel settore degli autoveicoli (Ordinanza sul settore degli autoveicoli, OAuto; RS 251.6).

² Comunicazione della Commissione – 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, modificata secondo GU C 133I del 17.4.2023 (Orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli), pag. 16.

³ Cfr. DTF 143 II 297, 326 segg. consid. 6.2.3, *Gaba*.

⁴ Cfr. Orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli, n. marg. 52.

⁵ Cfr. Orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli, n. marg. 51.

Art. 4 lett. a OAuto

5. Sistemi di bonus, altre regolamentazioni di carattere finanziario o altri incentivi relativi alla fornitura di prodotti che vengono fatti dipendere dal domicilio o dal luogo di stabilimento dell'acquirente o dal luogo in cui l'autoveicolo va immatricolato sono considerati intralci qualitativamente gravi alla concorrenza, a meno che non siano trattati come accordi sulla protezione territoriale assoluta ai sensi dell'articolo 5 capoverso 4 LCart⁶. Un accordo sulla protezione territoriale assoluta può essere attuato anche indirettamente⁷. Le imprese che partecipano a un accordo verticale in materia di concorrenza illecito ai sensi dell'articolo 5 capoverso 4 LCart sono sanzionate secondo l'articolo 49a capoverso 1 LCart⁸.

6. Se un fornitore di autoveicoli fa dipendere gli obiettivi di vendita dei distributori autorizzati dal numero di autoveicoli nuovi acquistati presso l'importatore ufficiale, ciò è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, a meno di un trattamento ai sensi dell'articolo 5 capoverso 4 LCart (n. marg. 5). Al contrario, non sussiste alcun intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, se un fornitore di autoveicoli concede ai distributori autorizzati dei cosiddetti ribassi di quantità, ovvero ribassi relativi al volume assoluto di autoveicoli acquistati presso di lui.

Art. 4 lett. b OAuto

7. Gli accordi tra fornitori di autoveicoli e riparatori autorizzati, secondo i quali le garanzie del costruttore non sono valide alle stesse condizioni nello Spazio economico europeo (SEE) e in Svizzera, sono considerati un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, a meno di un trattamento ai sensi dell'articolo 5 capoverso 4 LCart (n. marg. 5). Da ciò occorre distinguere la garanzia legale per i difetti della cosa e le garanzie accordate contrattualmente dal distributore o dall'importatore, che devono essere fatte valere nei confronti di questi ultimi.

8. Se i riparatori autorizzati vengono limitati nel prestare la garanzia del costruttore, la riparazione o la manutenzione gratuita o qualunque intervento nell'ambito di campagne di richiamo in funzione del luogo di acquisto dell'autoveicolo nello SEE o in Svizzera, questo può essere considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, a meno di un trattamento ai sensi dell'articolo 5 capoverso 4 LCart (n. marg. 5). Se nel quadro di un sistema di distribuzione selettiva⁹ il fornitore di autoveicoli limita la garanzia del costruttore agli autoveicoli che gli utilizzatori finali hanno acquistato presso distributori autorizzati, ciò non viene considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza.

Art. 4 lett. b e c OAuto

9. In linea di massima, la questione di quali diritti derivino dalla garanzia legale per i difetti della cosa e dalla garanzia (estesa) del costruttore¹⁰ deve essere giudicata da un tribunale civile. Le autorità in materia di concorrenza verificano se la garanzia legale per i difetti della cosa o la garanzia (estesa) del costruttore vengono utilizzate per ostacolare le importazioni

⁶ Legge federale del 6.10.1995 sui cartelli e altre limitazioni della concorrenza (Legge sui cartelli, LCart; RS 251).

⁷ Cfr. Opuscolo esplicativo della Commissione della concorrenza del 12.12.2022 relativo alla Comunicazione sulla valutazione degli accordi verticali alla luce delle disposizioni in materia di concorrenza (Opuscolo esplicativo ComVert), n. marg. 12.

⁸ Cfr. Opuscolo esplicativo ComVert, n. marg. 3.

⁹ Cfr. Comunicazione della Commissione della concorrenza del 12.12.2022 sulla valutazione degli accordi verticali alla luce delle disposizioni in materia di concorrenza (Comunicazione sugli accordi verticali, ComVert), FF 2022 3231, art. 5 cpv. 1.

¹⁰ Per garanzia estesa del costruttore si intende la garanzia di una filiale svizzera o di un importatore autorizzato del costruttore che va oltre la garanzia del costruttore.

parallele e dirette (per. es., attraverso il rifiuto di fornire le prestazioni legate alla garanzia del costruttore).

Art. 4 lett. c OAuto

10. Se la garanzia legale per i difetti della cosa o la garanzia (estesa) del costruttore viene limitata o esclusa quando l'utilizzatore finale non fa eseguire i servizi di riparazione e manutenzione non coperti dalla garanzia (comprese le riparazioni dovute a un incidente) all'interno della rete di riparatori autorizzati o quando per le sostituzioni non coperte dalla garanzia non vengono utilizzati pezzi di ricambio con il marchio del fornitore di autoveicoli, ciò è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, salvo se i lavori sono stati eseguiti in modo scorretto.

Art. 5 lett. a–c OAuto

11. Se le attività di distribuzione di autoveicoli nuovi, di fornitura di servizi di riparazione e manutenzione o di distribuzione di pezzi di ricambio sono associate, ciò è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza. I distributori o i riparatori autorizzati possono quindi limitare le loro attività esclusivamente a uno di questi settori.

Art. 5 lett. f OAuto

12. Se un fornitore di autoveicoli vieta ai membri del suo sistema di distribuzione selettiva di vendere pezzi di ricambio che possono essere ottenuti solo attraverso di lui o i membri del suo sistema di distribuzione selettiva (captive parts) a riparatori indipendenti che utilizzano tali pezzi per la riparazione o la manutenzione di un autoveicolo, ciò è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza. Questo vale anche se i riparatori indipendenti acquistano pezzi di ricambio che utilizzano per la riparazione o la manutenzione di un autoveicolo tramite un intermediario autorizzato¹¹.

Art. 6 OAuto

13. Il concetto di «informazione tecnica» deve essere interpretato sulla base del progresso tecnologico. Al momento tra le informazioni tecniche sono compresi, a titolo di esempio, software specifici, codici di errore ed altri parametri, ivi compresi gli aggiornamenti necessari per gli interventi sulle unità elettroniche di controllo, sui sistemi avanzati di assistenza alla guida e sui sistemi di gestione delle batterie per i veicoli elettrici implicanti l'introduzione e/o il ripristino delle impostazioni raccomandate dal fornitore, i numeri di identificazione dei veicoli o qualsiasi altro metodo d'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 o una data partita, gli avvisi di ritiro dei prodotti nonché altri avvisi che indicano le riparazioni che possono essere effettuate senza spese nella rete dei riparatori autorizzati. Sono informazioni tecniche anche i codici dei pezzi di ricambio e ogni altra informazione necessaria per identificare il pezzo di ricambio corretto del marchio del costruttore automobilistico che può essere montato su un determinato veicolo (cioè il pezzo di ricambio che il costruttore automobilistico fornirebbe generalmente ai membri delle sue reti di riparatori autorizzati per riparare il veicolo in questione), come pure i codici di attivazione necessari per installare determinati pezzi di ricambio¹².

14. Le modalità con cui sono fornite le informazioni tecniche sono inoltre importanti ai fini della valutazione secondo l'articolo 6 dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli. Se l'accesso su richiesta viene concesso con indebiti ritardi, se le informazioni non sono fornite in modo utilizzabile o se il prezzo richiesto scoraggia l'accesso alle informazioni non tenendo conto

¹¹ Cfr. DPC 2023/2, 279 n. marg. 24, *Accès aux pièces de rechange automobiles par une représentante de réparateurs indépendants*.

¹² Cfr. Orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli, n. marg. 66.

della misura in cui l'operatore indipendente ne fa uso, ciò può essere considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza¹³.

15. Quando un fornitore di autoveicoli nega l'accesso a informazioni tecniche che potrebbero permettere a terzi di aggirare i dispositivi antifurto o di disattivarli, di ricalibrare dispositivi elettronici o manomettere i dispositivi che, per esempio, limitano la velocità degli autoveicoli, ciò non viene considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, a meno che la protezione contro furti, ricalibrature o manomissioni possa essere ottenuta con mezzi meno restrittivi¹⁴.

Art. 7 OAuto

16. Nei sistemi di distribuzione selettiva, alcuni criteri qualitativi¹⁵ possono ostacolare direttamente o indirettamente¹⁶ la distribuzione multimarca ed essere considerati un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza, ad esempio:

- l'obbligo di organizzare le vendite o i servizi di riparazione e manutenzione attraverso una persona giuridica indipendente, di vendere o mantenere gli autoveicoli di altri fornitori di autoveicoli in locali separati o di impiegare personale proprio per le vendite o la manutenzione di diversi fornitori di autoveicoli;
- l'obbligo di utilizzare uno sportello di ricezione specifico per il marchio, se la mancanza di spazio o altre considerazioni pratiche rendono irragionevolmente difficile mettere a disposizione sportelli di ricezione aggiuntivi;
- esigenze eccessive concernenti la superficie di esposizione da riservare a un fornitore di autoveicoli o il numero di autoveicoli da esporre.

17. L'obbligo di riservare attrezzature o impianti di uso generale alla distribuzione o ai servizi di riparazione e manutenzione di un determinato fornitore di autoveicoli può ostacolare direttamente o indirettamente la distribuzione multimarca e può essere considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza. Se un fornitore di autoveicoli obbliga i distributori autorizzati a vendere autoveicoli di altri fornitori di autoveicoli in aree separate dello showroom per evitare confusione, ciò non è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza.

18. Se un membro di un sistema di distribuzione è privato dello status di distributore autorizzato o di riparatore autorizzato o è altrimenti svantaggiato solo perché vende autoveicoli di fornitori di autoveicoli concorrenti in qualità di fornitore autorizzato o indipendente, ciò è considerato un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza.

Art. 8 OAuto

19. Le disposizioni contenute nell'articolo 8 dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli disciplinano in primo luogo i requisiti relativi alla forma e al contenuto delle disdette dei contratti stipulati dai fornitori di autoveicoli con i distributori autorizzati e i riparatori autorizzati.

20. Il requisito della disdetta scritta secondo l'articolo 8, lettera c dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli ha lo scopo di evitare che i fornitori di autoveicoli disdicano contratti a causa

¹³ Cfr. Orientamenti dell'UE in materia di autoveicoli, n. marg. 67.

¹⁴ Cfr. il considerando n. 26 del Regolamento (CE) n. 1400/2002 della Commissione, del 31.7.2002, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico, GU L 203 del 1.8.2002, pag. 30.

¹⁵ Cfr. Opuscolo esplicativo ComVert, n. marg. 15.

¹⁶ Cfr. ComVert, art. 15 lett. i.

di un comportamento che viene classificato come un intralcio qualitativamente grave alla concorrenza ai sensi dell'ordinanza sul settore degli autoveicoli.