

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Comunicação da Comissão – O futuro quadro normativo da concorrência aplicável ao sector automóvel»**

COM(2009) 388 final

(2010/C 354/18)

Relator: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER**

Em 22 de Julho de 2009, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 262.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

*Comunicação da Comissão – O futuro quadro normativo da concorrência aplicável ao sector automóvel*

COM(2009) 388 final.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo emitiu parecer em 2 de Março de 2010.

Na sua 461.ª reunião plenária de 17 e 18 de Março de 2010 (sessão de 18 de Março), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 84 votos a favor, 5 votos contra e 7 abstenções, o seguinte parecer:

## 1. Conclusões

1.1 O CESE concorda com o diagnóstico que a Comissão faz do sector e das áreas carentes de maior concorrência. Tendo em conta as alternativas apresentadas pela Comissão, o CESE manifesta a sua preferência pela adopção de disposições sectoriais específicas, sob a forma de orientações, que acompanhem a isenção geral por categoria. Por isso, o CESE congratula-se com a proposta de regulamento e a proposta de orientações. Apesar disso, insiste que devem ser lidas em conjunto, e em relação de subordinação, com as orientações gerais relativas às restrições verticais, que ainda não foram apresentadas, o que naturalmente prejudica uma avaliação autónoma.

1.2 O CESE partilha a opinião da Comissão de que é necessário estabelecer um quadro normativo com um impacto global positivo no bem-estar dos consumidores e que reforce a sua protecção. Reitera as orientações já formuladas nos seus pareceres anteriores sobre a concorrência <sup>(1)</sup>.

1.3 Todavia, neste caso é necessário estabelecer um regime transitório de dois anos para os concessionários que, na sua maioria, são pequenas e médias empresas e que precisam, por segurança jurídica e pelo princípio da confiança legítima e da proporcionalidade, de um período de tempo razoável para amortecer o investimento efectuado, adaptar-se melhor à evolução tecnológica do mercado e contribuir para a melhoria da segurança rodoviária.

1.4 Do mesmo modo, o CESE espera que o novo quadro normativo dote todos os operadores de segurança jurídica e não crie novos obstáculos às empresas, inspirando-se nos princípios

da Lei das Pequenas Empresas (*Small Business Act*) e mantendo os mesmos objectivos de concorrência que constam do Regulamento (CE) n.º 1400/2002.

1.5 O CESE considera que as orientações não deviam definir um limite para os acordos de marca única, o que estaria mais em conformidade com o novo regulamento de isenção.

1.6 Os acordos referentes aos veículos comerciais poderiam seguir o regulamento de isenção geral por categoria no tocante às restrições verticais referentes ao mercado de serviços pós-venda.

## 2. Introdução

2.1 O Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel <sup>(2)</sup> definiu regras mais rigorosas do que as estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 2790/1999 da Comissão, de 22 de Dezembro de 1999, relativo à aplicação do artigo 81.º, n.º 3, do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas <sup>(3)</sup>.

2.2 O Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão concentra-se principalmente nas práticas e condutas que constituem uma restrição grave da concorrência e estabelece uma lista de restrições que impedem que este regulamento seja aplicável a um acordo (restrições incondicionais) e uma outra lista das restrições que são proibidas mas que não impedem a aplicação da isenção definida pelo regulamento ao resto do acordo (condições específicas).

<sup>(1)</sup> JO C 228 de 22.9.2009, p. 47, JO C 175 de 28.7.2009, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

<sup>(3)</sup> JO L 336 de 29.12.1999, p. 21.

2.3 As principais determinações do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão são as seguintes:

- Não se aplica exclusivamente aos veículos ligeiros de passageiros, mas também a outro tipo de veículos, como os autocarros e os veículos pesados de mercadorias.
- Obriga os fabricantes a optarem por um sistema de distribuição selectiva ou de distribuição exclusiva, considerando isentos principalmente dois tipos diferentes de sistemas de distribuição:
  - *exclusiva*, sempre que o fabricante atribua a cada concessionário ou oficina de reparação um território exclusivo de vendas (ou um grupo de clientes exclusivo). Nenhum outro concessionário pode ser designado no território atribuído. É também possível impor a esses concessionários certos níveis mínimos de qualidade. A concorrência é reforçada ao promover-se as vendas passivas no território exclusivo e, em particular, as vendas a revendedores fora da rede.
  - *selectiva*, sempre que o fornecedor se compromete a vender os bens ou serviços contratuais, quer directa quer indirectamente, apenas a distribuidores ou oficinas de reparação seleccionados com base em critérios específicos. Um sistema de distribuição selectiva pode basear-se em critérios quantitativos ou qualitativos, ou em ambos.
- Não é permitida a acumulação, num mesmo contrato, de cláusulas de distribuição selectiva e de distribuição exclusiva. Em termos concretos, não é permitida a denominada «cláusula de localização» num sistema de distribuição selectiva, tendo sido, porém, possível impô-la aos distribuidores exclusivos.
- O regulamento, no seu artigo 8.º, n.º 1., distingue entre três tipos de mercados de produto diferentes:
  - distribuição de veículos automóveis novos: quota de mercado calculada com base no volume dos bens contratuais e bens correspondentes vendidos pelo fornecedor, juntamente com quaisquer outros bens vendidos pelo fabricante que sejam considerados permutáveis ou substituíveis pelo distribuidor devido às suas características, preço e utilização pretendida;
  - distribuição de peças sobressalentes: quota de mercado calculada com base no valor dos bens contratuais e outros bens vendidos pelo fabricante, juntamente com quaisquer outros bens vendidos pelo fabricante que sejam considerados permutáveis ou substituíveis pelo distribuidor devido às suas características, preço e utilização pretendida;
  - prestação de serviços de reparação e manutenção: quota de mercado calculada com base no valor dos serviços contratuais vendidos pelos membros da rede de distribuição do fornecedor, juntamente com quaisquer outros

serviços vendidos por estes membros que sejam considerados permutáveis ou substituíveis pelo comprador devido às suas características, preço e utilização pretendida.

- Para além dos limiares da quota de mercado, o regulamento, no seu artigo 6.º, n.º 1, alínea c), considerava incompatíveis a existência de «preços ou condições de fornecimento de bens contratuais ou de bens correspondentes [que] divergem substancialmente entre mercados geográficos», podendo mesmo a Comissão retirar o benefício de isenção do regulamento.
- A Comissão procurou lutar contra os obstáculos ao comércio paralelo, e o Regulamento (CE) n.º 1400/2002 considera que os limites às vendas pelos distribuidores a qualquer utilizador final noutros Estados-Membros (por exemplo, fazendo depender o preço de compra e a remuneração do distribuidor do destino dos veículos ou do local de residência dos utilizadores finais) equivalem a uma restrição indirecta das vendas. Além disso, já não são permitidos objectivos de vendas, fornecimento de produtos ou sistemas de bónus baseados num território mais pequeno do que o mercado comum.

2.4 O quadro jurídico do sector automóvel tem progredido nos últimos anos, sendo especialmente importante a aprovação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos <sup>(4)</sup>, cujas determinações, que eram voluntárias, passaram a ser obrigatórias a partir de Setembro de 2009 <sup>(5)</sup>. Todavia, durante alguns anos, a frota automóvel continuará a incluir um elevado número de veículos que não serão abrangidos por este regulamento e que representarão um mercado importante para as oficinas de reparação independentes.

2.4.1 No tocante à concorrência no mercado de peças sobressalentes para veículos, em virtude dos direitos de propriedade industrial detidos pelo fabricante, a utilização generalizada de diversos acordos de subcontratação com os fornecedores de equipamento de origem (acordos de material) levou a que determinadas peças sobressalentes continuem na mão das redes de fabricantes de automóveis.

2.4.2 Por isso, a Comissão propôs a introdução de uma cláusula de reparação, na sua proposta de directiva revista relativa aos desenhos e modelos, sobre a qual o CESE se pronunciou favoravelmente, reiterando <sup>(6)</sup> que o «monopólio atribuído ao proprietário do desenho ou modelo refere-se, porém, apenas à configuração exterior (o «design») de um produto, e não ao produto em si» e que, no que se refere às «peças sobressalentes abrangidas pela cláusula de reparação, (...) Sujeitar tais peças ao regime de protecção dos desenhos ou modelos significaria, pois, estabelecer um monopólio de produto nos mercados de peças sobressalentes. (...) Tal seria contraditório com a substância da protecção jurídica de desenhos ou modelos.»

<sup>(4)</sup> JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO C 318 de 23.12.2006, p. 62.

<sup>(6)</sup> Cfr. os pareceres do CESE que constam do JO C 388 de 31.12.1994, p. 9 e do JO C 286 de 17.11.2005, p. 8.

2.5 Em relação ao sector automóvel, concretamente, o CESE aprovou um parecer sobre *Componentes e mercados a jusante do sector automóvel* (<sup>7</sup>), no qual assinala que os agentes deste mercado «são fabricantes de veículos automóveis, fornecedores e operadores de mercado independentes ou autorizados no serviço a veículos, peças para reparação e acessórios, assim como no fabrico, distribuição e venda a retalho. Trata-se de uma rede que abrange aproximadamente 834 700 empresas (principalmente PME) com um volume de negócios total de 1 107 mil milhões de euros e cerca de 4,6 milhões de empregados».

### 3. Evolução recente nos documentos da Comissão

3.1 A 21 de Dezembro de 2009, a Comissão aprovou uma:

- proposta de regulamento da Comissão relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel; e uma
- proposta de comunicação da Comissão – Orientações relativas às restrições verticais nos acordos de venda e reparação de veículos automóveis e de distribuição de peças sobressalentes de veículos automóveis.

A Comissão lançou uma consulta pública sobre as duas propostas.

3.2 Em 15 de Janeiro de 2010, a comissária responsável pela concorrência decidiu enviar ao Comité Económico e Social Europeu os dois textos referidos, manifestando o seu interesse num parecer do Comité sobre estas propostas regulamentares.

3.3 Por conseguinte, no presente parecer sobre o COM(2009) 388 final, o relator examina simultaneamente as propostas regulamentares referidas no ponto 3.1.

### 4. Síntese dos documentos da Comissão

4.1 **A Comunicação da Comissão** sobre *O futuro quadro normativo da concorrência aplicável ao sector automóvel* propõe o seguinte:

- a) *No que se refere aos acordos relativos às vendas de veículos automóveis novos, e a partir de 31 de Maio de 2013:*
- aplicar as regras gerais da proposta de nova isenção por categoria relativa aos acordos verticais;
  - adoptar orientações sectoriais específicas para impedir a exclusão do mercado dos fabricantes concorrentes de veículos automóveis e salvaguardar o seu acesso aos mercados de venda a retalho e de reparação de veículos; proteger a concorrência intramarca e preservar o efeito dissuasivo do artigo 81.º;

— manter em vigor as disposições do regulamento aplicáveis aos acordos de distribuição de veículos automóveis até 31 de Maio de 2013.

b) *No tocante aos acordos de reparação e manutenção e distribuição de peças sobressalentes, a partir de 31 de Maio de 2010:*

- aplicar as regras gerais conforme reflectidas actualmente na proposta da nova isenção por categoria relativa aos acordos verticais;
- adoptar orientações sectoriais específicas, quer através de um regulamento de isenção por categoria específico, quer ainda por uma combinação dos dois instrumentos, com vista a reforçar a capacidade das autoridades de concorrência para darem resposta às preocupações de concorrência de uma forma mais geral e mais abrangente. Em especial, em relação às seguintes preocupações: acesso às informações técnicas; acesso às peças sobressalentes; utilização indevida das garantias; e acesso a redes de oficinas de reparação autorizadas.

#### 4.2 Proposta de regulamento de isenção

4.2.1 Estes acordos verticais podem melhorar a eficiência económica de uma cadeia de produção ou de distribuição, pois permitem uma melhor coordenação entre as empresas participantes, ainda que dependa do grau de poder de mercado das partes que participam no acordo.

4.2.2 Da mesma forma, os acordos verticais que incluam obrigações que possam restringir a concorrência e prejudicar os consumidores, ou que não sejam imprescindíveis para a obtenção do impacto positivo já referido, não devem ser abrangidos pela isenção por categoria.

4.2.3 A proposta estabelece uma distinção entre os acordos relativos à distribuição de veículos automóveis novos (mercado primário) e os acordos relativos aos serviços de reparação e manutenção e à distribuição de peças sobressalentes (mercado secundário).

4.2.4 Ao mercado primário aplicar-se-iam as regras do regulamento geral relativo aos acordos verticais. Em especial a limitação das quotas de mercado, a não isenção de determinados acordos verticais e as condições previstas no referido regulamento significam que estes acordos verticais podem beneficiar da isenção concedida pelo regulamento geral, desde que todas as condições nele definidas sejam satisfeitas, o que parece razoável, dado que se trata de um mercado onde existe concorrência.

4.2.5 No que se refere ao mercado secundário, há que ter em conta determinadas características específicas dos mercados de serviços pós-venda do sector automóvel, associadas à evolução tecnológica e à crescente complexidade e fiabilidade das componentes do veículo automóvel que os fabricantes de automóveis adquirem aos fornecedores de equipamento de origem.

(<sup>7</sup>) JO C 317 de 23.12.2009, p. 29-36

4.2.6 O CESE concorda com a Comissão em que as condições competitivas dos mercados pós-venda dos veículos automóveis têm também um impacto directo na segurança pública, no sentido em que a condução dos veículos poderá ser insegura se tiverem sido mal reparados, e na saúde pública e no ambiente, devido às emissões de dióxido de carbono e de outros agentes poluentes que requerem a manutenção regular do veículo.

4.2.7 Os acordos verticais relativos à distribuição de peças sobressalentes e aos serviços de reparação e manutenção devem beneficiar de uma isenção por categoria se, para além das condições para a isenção definidas no regulamento geral relativo aos acordos verticais, cumprirem requisitos mais rigorosos em relação a determinados tipos de restrições graves da concorrência que podem limitar o abastecimento de peças sobressalentes aos mercados de serviços pós-venda do sector automóvel, concretamente:

- os acordos que restrinjam a venda de peças sobressalentes por parte dos membros do sistema de distribuição selectiva de um fabricante de veículos automóveis às oficinas de reparação independentes que as utilizem para a prestação de serviços de reparação ou manutenção;
- os acordos que, apesar de cumprirem o regulamento geral, restrinjam a capacidade de os fabricantes de peças sobressalentes venderem essas peças às oficinas de reparação autorizadas no âmbito do sistema de distribuição de um fabricante de veículos automóveis, aos distribuidores independentes de peças sobressalentes, às oficinas de reparação independentes ou aos utilizadores finais: nada disto afecta a aplicação das normas sobre a responsabilidade do direito privado, a capacidade de exigir a utilização de peças sobressalentes de «qualidade equivalente», incluindo os acordos que definam obrigações para as oficinas de reparação autorizadas de utilizarem apenas as peças sobressalentes fornecidas pelo fabricante de veículos automóveis para estas reparações, durante o período de garantia;
- os acordos que limitem a capacidade de um fabricante de componentes ou de peças sobressalentes de origem afixar de forma visível a sua marca registada ou logótipo nessas peças.

#### 4.3 Proposta de orientações

4.3.1 As orientações estabelecem princípios para avaliar, nos termos do artigo 101.º do Tratado, os problemas que surjam no contexto das restrições verticais incluídas nos acordos de venda e reparação de veículos automóveis e de distribuição de peças sobressalentes. Essas orientações são aplicadas sem prejuízo da aplicabilidade das orientações gerais sobre os acordos verticais e como complemento das mesmas.

4.3.2 Na interpretação destas orientações, a Comissão terá em conta o Código de Conduta apresentado pelas associações de fabricantes de veículos automóveis ACEA e JAMA relativo a certas boas práticas comerciais que os fabricantes de veículos

automóveis se comprometem a aplicar de forma a actuarem de boa fé na execução das suas obrigações contratuais em relação aos seus concessionários e oficinas de reparação autorizadas.

4.3.3 As orientações estão estruturadas da seguinte forma:

- âmbito de aplicação do regulamento de isenção por categoria no sector automóvel e relação com o regulamento geral de isenção por categoria para acordos verticais;
- aplicação das disposições complementares do regulamento de isenção por categoria no sector automóvel;
- tratamento de restrições específicas: marca única e distribuição selectiva.

4.3.4 No que diz respeito à marca única, estabelece-se uma novidade que consiste em que o início do período de cinco anos seja o começo da relação contratual entre as partes, em vez da substituição de um documento contratual por outro que se refira ao mesmo assunto. No entanto, tal deduz-se da nota de pé-de-página n.º 9, e não do texto das orientações. É aconselhável inserir esta alteração no próprio texto, dada a sua importância.

4.3.5 As orientações descrevem as obrigações de não concorrência e os seus efeitos negativos (criar barreiras à entrada ou expansão de fornecedores concorrentes) e positivos (contribuir para a resolução de problemas de «parasitismo», reforçar a imagem da marca e a reputação da rede de distribuição).

4.3.6 No que toca à distribuição selectiva, é importante o acesso às informações técnicas por parte de operadores independentes e a aplicação correcta das garantias legais.

#### 5. Observações

5.1 Há mais de duas décadas que, em matéria de concorrência, o sector automóvel – veículos ligeiros de passageiros e comerciais – vem sendo regulado por regulamentos específicos de isenção por categoria.

5.2 No relatório de avaliação de 31 de Maio de 2008, a Comissão analisou o impacto da isenção por categoria nas práticas do sector automóvel. Esse relatório foi objecto de inúmeros comentários das partes interessadas e, por sua vez, deu origem ao relatório de avaliação de impacto elaborado pelos serviços da Comissão (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053), cuja leitura integral juntamente com a Comunicação COM(2009) 388 final se recomenda.

5.3 Neste momento, encontram-se em curso, simultaneamente, a revisão e a adopção de uma nova isenção geral por categoria que substitua, a partir de Maio de 2010, o actual Regulamento (CE) n.º 2790/1999, de 22 de Dezembro. E é partindo do pressuposto de uma revisão garantida do Regulamento (CE) n.º 2790/1999 que a Comissão propõe:

- inicialmente, para o sector automóvel, três subopções: aplicar a isenção geral por categoria relativa aos acordos verticais, adoptar disposições sectoriais específicas, sob a forma de orientações, que acompanhem a isenção geral por categoria, e adoptar um regulamento de isenção por categoria centrado nas restrições da concorrência no mercado dos serviços pós-venda;
- posteriormente, com a proposta de regulamento e de orientações, adoptar um regulamento com disposições sectoriais específicas acompanhado de orientações.

5.4 A aquisição de um veículo automóvel deverá ser, da mesma forma que a compra de habitação própria, a compra que representa para os consumidores europeus não só o maior peso nos orçamentos familiares, mas também a que ilustra de uma forma mais evidente a importância e o nível de concretização do mercado interno. Segundo as estimativas do sector, do preço total gasto na «vida útil» de um automóvel, 40 % destinam-se à sua aquisição, 40 % à manutenção e 20 % aos seguros.

5.5 O objectivo fundamental dos consumidores europeus em matéria de concorrência no sector automóvel poderia resumir-se à escolha de onde comprar e onde reparar, quando necessário, beneficiando do melhor preço e de um aumento da segurança rodoviária.

5.6 Se, por um lado, é fundamental assegurar um mercado vivo e competitivo com uma adequada evolução tecnológica, por parte de todos os actores económicos do sector automóvel, em particular das pequenas e médias empresas dedicadas à reparação, também são importantes os sinais de confiança dados aos consumidores.

5.7 O actual Regulamento (CE) n.º 1400/2002 inclui alguns desses sinais positivos como, por exemplo, em virtude do regulamento, a garantia emitida num Estado-Membro por um fabricante passar a ser válida, nas mesmas condições, em todos os Estados-Membros, ou o consumidor com o impresso de garantia preenchido por um concessionário num outro Estado-Membro já não ter de esperar para que a garantia seja aceite no seu país de origem, ou o concessionário ou as oficinas de reparação autorizadas onde o consumidor entrega o seu veículo deixarem de cobrar encargos ou de exigir documentação adicional.

5.8 Contudo, persistem algumas dificuldades relacionadas com a revenda de veículos novos através de intermediários, com exigências dos fornecedores aos seus concessionários, especialmente para satisfazer as exigências de «identidade da marca» e com a liberdade de comprar a outros concessionários autorizados ou importadores nacionais, que representam restrições indirectas dos fornecimentos cruzados de veículos entre concessionários autorizados.

5.9 A Comissão acompanhou de perto a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 com decisões exemplares como as quatro adoptadas em Setembro de 2007 que proporcionaram importantes orientações ao sector em termos do acesso às in-

formações técnicas (Processo COMP/39.139-143, com os fabricantes DaimlerChrysler, Fiat, Toyota e Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Oito anos após a adopção do Regulamento (CE) n.º 1400/2002, os indicadores económicos confirmam que o nível de concorrência nos mercados pertinentes, que levaram a Comissão a optar por uma isenção por categoria sectorial mais rigorosa, melhorou significativamente.

5.11 Este meio dinâmico, competitivo e complexo é marcado em especial por uma queda dos preços reais dos novos veículos automóveis, pela entrada de novas marcas no mercado, pelas flutuações das quotas de mercado das marcas concorrentes, por uma concentração moderada e decrescente, e por mais alternativas para os consumidores nos diversos segmentos comparáveis. Contudo, a diversidade dos mercados nacionais persiste no âmbito do mercado interno, nomeadamente nos novos Estados-Membros, que contam com um mercado de veículos usados mais desenvolvido e com oficinas de reparação independentes.

5.12 Sobre o que diz respeito ao acesso a peças sobressalentes e a informações técnicas por parte das oficinas de reparação independentes, persiste-se em colocar obstáculos a uma maior concorrência, com uma desvantagem manifesta para os consumidores. A falsificação e a pirataria de peças sobressalentes continuam a preocupar o sector, pela falta de qualidade, em alguns casos, e pelo perigo que representa para a segurança rodoviária a utilização deste tipo de peças.

5.13 As propostas da Comissão sobre o próximo quadro jurídico em matéria de concorrência a aplicar ao sector automóvel estão em sintonia com esta mesma linha e política de cumprimento, pelo que o CESE recorda os seus pareceres anteriores em que manifestou o seu apoio aos trabalhos da Comissão em matéria de acções colectivas, tanto em geral, como em caso de violação das normas de concorrência em particular.

## 6. Observações na especialidade

6.1 O CESE considera que a decisão da Comissão de propor um regulamento específico e orientações é equilibrada, pois tem em conta as eventuais repercussões económicas, o impacto nas pequenas e médias empresas, que constituem uma grande parte do mercado de serviços de reparação, manutenção e distribuição de peças sobressalentes, assim como o possível impacto a nível social e ambiental e na segurança rodoviária.

O CESE gostaria de sublinhar os seguintes aspectos da proposta apresentada:

**6.2 Subordinação do Regime Especial relativo ao sector automóvel ao RIC Geral** – O CESE regista que as orientações complementares propostas pela Comissão para o sector automóvel devem ser lidas em conjunto, e em relação de subordinação, com as orientações gerais relativas às restrições verticais (*General Vertical Guidelines*, cf. I, 1. (i)), que ainda não foram apresentadas, o que naturalmente prejudica uma avaliação autónoma e separada daquelas primeiras.

<sup>(8)</sup> JO C 66 de 22.3.2007, p. 18.

**6.3 Entrada em vigor do novo regime** – A proposta de regulamento prevê dois regimes de entrada em vigor, diferentes consoante o mercado que se pretende abarcar. Um regime de aplicação imediata, a partir de 1 de Junho de 2010, para o mercado de peças sobressalentes, reparação e manutenção de veículos e um outro regime, de prolongamento do Regulamento (CE) n.º 1400/2002, até 31 de Maio de 2013, aplicável à compra e venda de veículos novos.

6.3.1 Embora o CESE reconheça que é no primeiro mercado que actualmente se constata um menor nível de concorrência, que importa incentivar, a existência de dois regimes diferenciados pode gerar dificuldades já que, muitas vezes, os contratos celebrados entre concessionários e distribuidores incluem as duas componentes.

6.3.2 Não deixando de acautelar o interesse do consumidor na rápida alteração do estado de desenvolvimento da concorrência no mercado das peças sobressalentes/reparação/manutenção, o CESE admite ser possível prever uma regra transitória que evite criar obstáculos adicionais na renegociação de contratos entre distribuidores e concessionários à luz das novas regras.

6.3.3 O CESE insta a Comissão Europeia a aplicar o novo regulamento relativo à isenção por categoria (RIC) no sector automóvel na sua totalidade a partir de 1 de Junho de 2010, prevendo ao mesmo tempo um período transitório de dois anos para que o mercado primário possa adaptar os acordos de distribuição existentes às novas regras.

6.3.4 É necessário recordar que os fabricantes podem pôr termo aos contratos com um pré-aviso de dois anos. Isto significa que os concessionários que fizeram certas escolhas e investimentos avultados com base no RIC em vigor seriam obrigados a esperar até Junho de 2013 para assinar um novo acordo de distribuição, excepto se for dada a possibilidade aos fabricantes e aos concessionários de ajustarem os seus contratos antes deste prazo, se o julgarem necessário, à luz das novas regras e de eventuais mudanças das condições de mercado.

6.3.5 Aplicar o novo RIC ao mercado primário a partir de 1 de Junho de 2010 teria a vantagem de coincidir com a entrada em vigor do novo regulamento e das novas orientações relativas ao mercado de serviços pós-venda.

6.3.6 Considerando que a grande maioria dos concessionários está igualmente presente nos serviços pós-venda, compreende-se facilmente porque é que o CESE é favorável à aplicação do novo RIC aos mercados primário e secundário simultaneamente. Esta opção permitirá uma maior simplificação, flexibilidade e ainda uma redução dos custos de transição.

#### 6.4 Marca única

Segundo as orientações (ponto 25 e nota de pé-de-página n.º 9), os fabricantes estão proibidos de incluir obrigações de marca única nos novos contratos com os seus actuais concessionários a partir da entrada em vigor do novo RIC. Tendo em

conta que a grande maioria dos fabricantes manterá a mesma rede de distribuição nos próximos anos, esta decisão terá por efeito abolir quase totalmente a marca única. Esta restrição não vai apenas contra a sugestão do CESE (ver observação 1), está igualmente em contradição com o novo RIC Geral (28 de Julho de 2009), que não prevê limites para os contratos de marca única.

#### 6.5 Veículos de passageiros e comerciais

Como no presente regulamento, a Comissão coloca em pé de igualdade os veículos de passageiros e os veículos comerciais, quando os primeiros são um bem de consumo e os segundos são um bem de equipamento gerido entre empresas, em que o cliente compra não apenas um veículo mas um pacote no qual o serviço é um aspecto fundamental da escolha para maximizar a utilização do veículo comercial, como é o caso nos tractores agrícolas e no equipamento de construção. Essa diferença de mercado implica que mesmo os aspectos concorrenciais não são os mesmos para os dois tipos de produtos.

6.5.1 Com efeito, o sector dos veículos comerciais, tanto no mercado primário como no secundário, não teve problemas de concorrência ou críticas por parte do utilizador final, porque é muito competitivo, e uma parte avultada do seu mercado pertence aos fornecedores independentes de peças sobressalentes.

6.5.2 Como tal, o CESE considera que os contratos relativos aos veículos comerciais deviam ser regulados pelo RIC Geral, também no mercado pós-venda, como é o caso para os tractores e os equipamentos de construção.

#### 6.6 Abastecimento de peças sobressalentes

6.6.1 O artigo 5.º, alínea b), da proposta de regulamento prevê que a isenção não é aplicável à restrição acordada entre, por um lado, um fornecedor de peças, instrumentos de reparação ou de diagnóstico ou qualquer outro equipamento e, por outro lado, um fabricante, que limitaria a capacidade do fornecedor de vender estes produtos ou serviços às oficinas de reparação ou distribuidores aprovados ou às oficinas de reparação aprovadas e independentes ou aos utilizadores finais.

6.6.2 A formulação desta restrição não parece estar adaptada ao objectivo perseguido pela Comissão.

6.6.3 Com efeito, a cláusula de compra das peças, no actual RIC, impede o fabricante de impor um abastecimento nele superior a 30 %. Por conseguinte, a diversificação do abastecimento das redes levou a uma baixa dos preços. Os fabricantes são ainda responsáveis por mais de 30 % do abastecimento, o que se explica pelos sistemas de objectivos, de bónus e de descontos praticados pelos fabricantes. Esta situação confirma

a pressão competitiva que exercem os fabricantes de equipamentos sobre os construtores.

6.6.4 Na proposta do artigo 5.º, alínea b), não se faz menção a uma percentagem para além da qual os distribuidores ou as oficinas de reparação não são obrigados a abastecer-se no fabricante (tal como a cláusula em vigor de 30 %).

6.6.5 Além disso, afirma-se que os fornecedores de equipamentos devem poder fornecer as oficinas de reparação autorizadas. Esta possibilidade não passará da teoria se os fabricantes tiverem a capacidade de obrigar a um abastecimento exclusivo ou quase exclusivo de peças sobressalentes às suas redes.

#### 6.7 *Garantias*

Numa nota final, o CESE sublinha ainda a posição da Comissão quanto às garantias dos veículos automóveis. Tendo em conta a responsabilidade directa do fabricante no bom funcionamento e reparação de defeitos, a Comissão prevê que a obrigação imposta sobre os reparadores, de utilização exclusiva de peças fornecidas pelo fabricante durante o prazo de garantia legal, configure uma isenção. O CESE considera aceitável esta posição que, contudo, não deve resultar para o consumidor numa inviabilização absoluta da utilização de reparadores independentes em aspectos ligados à regular manutenção do veículo, susceptível de configurar uma restrição dos direitos do consumidor à qualidade dos bens e à garantia dos mesmos.

Bruxelas, 18 de Março de 2010

*O Presidente*  
*do Comité Económico e Social Europeu,*  
Mario SEPI

---