



## PERGUNTAS FREQUENTES (FAQ) SOBRE A APLICAÇÃO DAS REGRAS ANTITRUST DA UE NO SETOR AUTOMÓVEL

27 de agosto de 2012

Desde a adoção do novo Regulamento de isenção por categoria no setor dos veículos automóveis<sup>1</sup> e das Orientações complementares<sup>2</sup>, os serviços da Comissão receberam diversas questões relacionadas com a aplicação do novo quadro relativo ao setor da distribuição e reparação de veículos automóveis e da distribuição de peças sobressalentes de veículos automóveis. Nos casos em que estas perguntas surgiram com frequência ou possam ser de interesse geral, são reproduzidas a seguir, juntamente com as respostas e explicações.

Estas perguntas mais frequentes («FAQ») destinam-se a complementar as Orientações complementares e não as substituem. As FAQ têm nomeadamente por objetivo ajudar as empresas, os particulares que desenvolvem atividades no setor e os profissionais da justiça a compreender qual a abordagem da Direção-Geral da Concorrência da Comissão relativamente a questões específicas no âmbito dos mercados dos veículos automóveis<sup>3</sup>. As FAQ não têm valor legal e não prejudicam a interpretação dos artigos 101.º e 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE») pelos tribunais europeus.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 461/2010 da Comissão, de 27 de maio de 2010, relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no setor dos veículos automóveis. Jornal Oficial L 129 de 28.5.2010, p. 52 ; ver <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:EN:PDF>.

<sup>2</sup> Orientações complementares relativas às restrições verticais nos acordos de venda e reparação de veículos a motor e de distribuição de peças sobressalentes para veículos a motor, JO C 129 de 28.5.2010, p. 16. Ver <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF>.

<sup>3</sup> Estas perguntas mais frequentes dizem respeito a restrições específicas no setor dos veículos automóveis que, em certas circunstâncias, podem fazer com que os acordos entre o fabricante de veículos e os concessionários ou oficinas de reparação autorizados (ou, eventualmente, um fornecedor de peças sobressalentes, de ferramentas de reparação ou diagnóstico, de componentes para a montagem inicial de veículos automóveis, ou de outros equipamentos) constituam uma infração às regras de concorrência da UE. Em geral, será este o caso quando: (1) a restrição em causa é suscetível de causar ou reforçar os efeitos anticoncorrenciais dos acordos entre o fornecedor de veículos e os seus concessionários ou oficinas de reparação autorizados e os distribuidores de peças sobressalentes, que passarão a estar abrangidos pelo artigo 101.º, n.º 1, do TFUE; (2) Os acordos em questão não são suscetíveis de beneficiar da isenção por categoria, devido à quota de mercado do fornecedor; e (3) é pouco provável que estes acordos beneficiem, numa base individual, da exceção prevista no artigo 101.º, n.º 3, do TFUE. Nalguns outros casos, o comportamento específico referido nas presentes FAQ pode constituir uma violação da proibição de abuso, por parte de uma empresa, da sua posição dominante, nos termos do artigo 102.º do TFUE. Por último, as FAQ referem-se igualmente a comportamentos ou acordos que não são suscetíveis de constituir uma violação das regras da concorrência da UE. De qualquer forma, a aplicação das referidas regras deve, em última análise, ser apreciada em cada caso individual, tendo em conta as circunstâncias factuais e jurídicas específicas.

Por último, as FAQ não prejudicam a aplicação, pela Comissão, dos artigos 101.º e 102.º em função das circunstâncias específicas de cada caso.

As FAQ estão organizados em vários temas gerais, nomeadamente a execução das garantias, a manutenção no âmbito de contratos de locação financeira, o fornecimento de peças sobressalentes, a utilização/compra de ferramentas, o acesso a informações técnicas e o acesso a redes de oficinas de reparação autorizadas.

## **Garantias**

As Orientações complementares estabelecem o princípio geral de que, para que os acordos de distribuição seletiva beneficiem de uma isenção ao abrigo das regras de concorrência da UE, a garantia do fabricante do veículo não deve ser condicionada pelo facto de o utilizador final realizar todos os trabalhos de reparação e manutenção não cobertos pela garantia nas redes de oficinas de reparação autorizadas<sup>4</sup>. Do mesmo modo, as condições de garantia não devem impor a utilização de peças sobressalentes da marca do fabricante nas substituições não cobertas pela garantia. Estes dois tipos de restrições, que serão seguidamente designadas, respetivamente, por restrições a nível da manutenção e das peças sobressalentes, são suscetíveis de fazer com que o acordo entre o fabricante de veículos e os seus concessionários ou oficinas de reparação autorizados constitua uma infração às regras de concorrência da UE. Este princípio geral baseia-se no facto de tais comportamentos poderem resultar na evicção de oficinas de reparação independentes ou no encerramento de canais alternativos de produção e distribuição de peças sobressalentes, o que, em última análise, pode ter influência no preço que os consumidores pagam pelos serviços de reparação e manutenção.

Foram colocadas diversas questões quanto ao âmbito deste princípio geral e quanto à sua aplicação em determinadas circunstâncias. Foi igualmente perguntado se existia a possibilidade de impedir um consumidor de beneficiar da garantia de um veículo que tenha sido adquirido num concessionário autorizado noutra Estado-Membro da UE.

As respostas a seguir apresentadas não prejudicam a aplicação das legislações nacionais em matéria de defesa do consumidor, que podem impor obrigações específicas e criar direitos específicos. Também não se aplicam às denominadas ofertas «generosas», em que o fornecedor do veículo<sup>5</sup> dá instruções aos seus concessionários para repararem certos defeitos gratuitamente depois do termo do período de garantia.

### **1. A apreciação das restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes depende do facto de estarem estabelecidas no contrato de compra ou nas cadernetas de manutenção ou de garantia?**<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Ver ponto 69 das Orientações complementares, ver nota 2, supra.

<sup>5</sup> Pela expressão «fornecedor(es) de veículos», entende-se, normalmente, no contexto do presente documento, o(s) fabricante(s) de veículos, mas pode também incluir, quando adequado no respetivo contexto, outras categorias de intervenientes no mercado, tais como os importadores ou os principais concessionários (em relação aos subconcessionários).

<sup>6</sup> As perguntas 1 a 3 baseiam-se no pressuposto de que a assinatura do contrato de compra ou a entrega da caderneta de garantia ao consumidor final faz parte do acordo entre o fabricante e o concessionário ou está com ele relacionado e, por conseguinte, pode ser tratada nos termos do artigo 101.º do TFUE. Estas questões não abrangem a situação em que o concessionário faz parte do grupo do fabricante (por exemplo, é uma filial do fabricante).

Não. Na prática, as restrições a nível da manutenção e das peças sobressalentes não podem ser incluídas no contrato de aquisição, devendo constar de outro documento, como a caderneta de manutenção ou de garantia. A apreciação destas restrições é em princípio a mesma, independentemente do documento em que estão incluídas.

Independentemente do documento em que a restrição está mencionada, pode levar os consumidores a pensarem que a garantia será invalidada se os trabalhos de manutenção forem realizados em oficinas de reparação independentes ou se forem utilizadas marcas alternativas de peças sobressalentes. Este facto, por seu turno, é suscetível de excluir do mercado esses operadores ou de levar ao encerramento de canais alternativos de distribuição de peças sobressalentes.

**2. A apreciação das restrições a nível da manutenção e das peças sobressalentes é diferente se forem mencionadas numa garantia alargada emitida pela rede autorizada no momento da venda do veículo, ou pouco depois?**

Não. O facto de as restrições a nível da manutenção e das peças sobressalentes não estarem previstas na garantia do fornecedor do veículo, mas sim numa garantia alargada emitida pela rede autorizada no momento da venda do veículo (ou pouco tempo depois), não altera, em geral, a apreciação das referidas restrições.

Tal como os fabricantes de veículos ou os seus importadores, os concessionários e as oficinas de reparação autorizadas no âmbito de um sistema de distribuição seletiva são considerados como partes numa rede de acordos. Se estas partes decidem oferecer um regime de garantia e se as garantias em questão contiverem uma restrição a nível da manutenção ou das peças sobressalentes, esta situação pode levar à evicção das oficinas de reparação independentes ou ao encerramento de canais de distribuição alternativos de peças sobressalentes. Por conseguinte, o regime de garantia é suscetível de provocar ou reforçar os efeitos anticoncorrenciais dos acordos entre o fornecedor do veículo e as suas oficinas de reparação e distribuidores de peças sobressalentes autorizados.

**3. A apreciação das restrições a nível da manutenção e das peças sobressalentes é diferente se forem mencionadas numa garantia alargada emitida pelo fornecedor de veículos (ou pela sua rede autorizada no momento da venda do veículo, ou pouco depois) através de um terceiro como uma companhia de seguros?**

Não. O facto de o fabricante do veículo (ou os membros da sua rede autorizada no momento da venda ou pouco tempo depois, ver pergunta 2 supra) conceder as garantias que contêm restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes através de um terceiro (normalmente uma companhia de seguros) não altera, em princípio, a apreciação das referidas restrições.

O facto de a garantia alargada, que contém as restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes, ter sido obtida através de um terceiro não altera a análise constante das Orientações complementares. O elemento determinante é o facto de as restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes constituírem ou não um

fator sob o controlo de uma ou mais das partes da rede de acordos de distribuição seletiva<sup>7</sup> e, por conseguinte, de a sua aplicação ser ou não suscetível de provocar a evicção das oficinas de reparação independentes ou o encerramento de canais alternativos de distribuição de peças sobressalentes.

**4. A apreciação das restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes é diferente se forem mencionadas numa garantia «alargada» adquirida por um consumidor junto de uma oficina de reparação autorizada ou do fornecedor do veículo alguns anos após a aquisição do veículo?**

Sim. Em geral, é pouco provável que essas garantias deem origem a uma infração às regras da concorrência da UE.

Vários anos após a aquisição do veículo, os concessionários autorizados não beneficiam do mesmo grau de acesso privilegiado aos clientes que aquele de que desfrutam no período imediatamente após a compra. Assim, é menos provável que os fornecedores alternativos de garantias alargadas, como as cadeias de oficinas de reparação independentes e as companhias de seguros, enfrentem barreiras significativas que os impeçam de oferecer os seus produtos junto dos proprietários dos veículos. Em tais circunstâncias, afigura-se pouco provável que as oficinas de reparação independentes fiquem sujeitas a um efeito significativo de encerramento do mercado, mesmo no caso de as garantias emitidas pelo fornecedor do veículo ou pelas suas redes autorizadas incluírem restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes<sup>8</sup>.

**5. Um consumidor deve poder beneficiar da garantia num veículo que tenha comprado a um concessionário autorizado noutro Estado-Membro da UE?**

Sim, embora se possam aplicar algumas limitações ao âmbito da garantia.

Se os fornecedores de veículos não respeitarem as garantias relativas a veículos adquiridos pelos consumidores junto de concessionários autorizados noutros Estados-Membros ou se não obrigarem contratualmente as suas oficinas de reparação autorizadas a efetuarem trabalhos cobertos pela garantia em tais veículos, esta situação constitui uma restrição em matéria de vendas e os acordos de distribuição seletiva em causa serão provavelmente incompatíveis com as regras de concorrência da UE<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Em geral, essas restrições a nível da manutenção ou das peças sobressalentes não são suscetíveis de proporcionar qualquer vantagem à companhia de seguros.

<sup>8</sup> É por conseguinte pouco provável que tais garantias façam com que os acordos de distribuição seletiva em questão sejam abrangidos pelo artigo 101.º do TFUE.

<sup>9</sup> Estes acordos são suscetíveis de serem abrangidos pelo artigo 101.º do TFUE. Além disso, é pouco provável que beneficiem de uma isenção ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 330/2010 da Comissão, relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de acordos verticais e práticas concertadas (JO L 102 de 23.4.2010, pp. 1-7), uma vez que as cláusulas em causa constituiriam uma restrição em matéria de vendas, na aceção do artigo 4.º, alíneas b) e c), respetivamente, desse regulamento; ver

O mesmo raciocínio é aplicável à manutenção ou a trabalhos de reparação gratuitos no âmbito de uma retirada de produto<sup>10</sup>. O raciocínio será o mesmo se o consumidor tiver adquirido o veículo através de um intermediário mandatado. As garantias relativas a veículos adquiridos junto de concessionários autorizados noutros Estados-Membros não devem também estar sujeitas a procedimentos administrativos adicionais que provocam atrasos na execução dos trabalhos.

Contudo, salienta-se que as condições das garantias podem variar consoante o Estado-Membro e que os fornecedores de veículos tomam normalmente em conta os custos decorrentes do cumprimento de um conjunto específico de condições de garantia ao fixarem o preço de compra recomendado do veículo. Se um veículo for exportado, o fornecedor do veículo pode legitimamente aplicar as condições da garantia inicial aplicável ao veículo, não tendo, portanto, qualquer obrigação de aplicar condições de garantia mais vantajosas eventualmente associadas à venda do veículo no Estado-Membro de importação.

É também de salientar que, se um consumidor tiver pago, separadamente, um dispositivo de mobilidade, tal dispositivo pode estar limitado a um Estado-Membro específico.

**6. A apreciação de uma restrição a nível das peças sobressalentes é diferente se, para operações não abrangidas pela garantia, o fabricante do veículo exigir a utilização de uma peça sobressalente (por exemplo, um lubrificante) de um fornecedor específico (em vez de exigir a utilização de peças sobressalentes da sua própria marca)?**

Geralmente não. É pouco provável que uma restrição desse tipo dê origem a uma infração às regras da concorrência da UE.

Tal como uma restrição a nível das peças sobressalentes que subordina a aplicação da garantia à utilização de peças sobressalentes da marca do fabricante do veículo, uma restrição a nível das peças sobressalentes que exige (em vez de apenas recomendar) a utilização de peças sobressalentes de um produtor específico é suscetível de provocar o encerramento de canais alternativos de distribuição de peças sobressalentes.

No entanto, o fabricante de um veículo pode legitimamente recusar-se a respeitar as garantias alegando que a situação que conduziu ao pedido em questão apresenta um

---

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:EN:PDF>. Ver igualmente o ponto 50 e, em especial, a nota 4 das Orientações relativas às restrições verticais (JO C 130 de 19.5.2010, pp. 68-73) que pode ser consultado em

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:EN:PDF>. Por último, é pouco provável que esses acordos beneficiem da exceção prevista no artigo 101.º, n.º 3, do TFUE. Ver igualmente o acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de dezembro de 1985 no processo 31/85, ETA Fabriques d'Ebauches/SA DK Investment e outros.

<sup>10</sup> Se os fabricantes de veículos não efetuarem a manutenção ou os trabalhos de reparação gratuitos no âmbito de uma retirada da circulação de veículos adquiridos pelos consumidores junto de concessionários autorizados noutros Estados-Membros ou se não obrigarem contratualmente as suas oficinas de reparação autorizadas a efetuarem trabalhos relacionados com uma retirada da circulação em tais veículos, esta situação constitui provavelmente uma restrição em matéria de vendas e os acordos de distribuição seletiva em causa serão provavelmente incompatíveis com as regras de concorrência da UE.

nexo de causalidade com um defeito de uma determinada peça sobressalente proveniente de um fornecedor alternativo.

## **LOCAÇÃO**

Os contratos de locação entre empresas não são abrangidos pelas regras gerais da UE em matéria de acordos verticais<sup>11</sup>. Também não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel<sup>12</sup>. Por último, os acordos entre empresas de locação financeira e automobilistas privados não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º do TFUE.

No entanto, a seguinte questão tem sido frequentemente colocada.

### **7. Se um veículo é alugado junto de uma empresa ligada ao fornecedor do veículo, essa empresa pode estipular que a manutenção seja realizada na rede autorizada do fornecedor do veículo e/ou que sejam exclusivamente utilizadas peças sobressalentes da marca do fornecedor do veículo?**

Sim, a menos (ou até) que esteja estabelecido que, no termo do contrato ou no termo do período de locação, a propriedade do veículo será transferida para o locatário.

Em princípio, se não estiver estabelecido que a propriedade do veículo será transferida para o locatário, a empresa de locação tem interesse em preservar o valor residual do veículo e pode, portanto, considerar que o veículo terá um valor superior se a manutenção tiver sido sempre realizada na rede de oficinas de reparação autorizada, utilizando exclusivamente peças sobressalentes da marca do fornecedor do veículo.

Em contrapartida, se estiver estabelecido que a transferência de propriedade terá lugar (quer porque tal está consagrado no contrato ou na legislação aplicável ou porque o locatário decidiu acionar uma opção nesse sentido), a empresa de locação não pode, em princípio, alegar um interesse específico na preservação do valor residual do veículo, que a autorizaria a impor restrições ao locatário relativamente à utilização de oficinas de reparação independentes ou de peças sobressalentes alternativas. Neste contexto, a empresa de locação encontra-se na mesma posição que a que ocuparia no caso de um acordo de compras normal.

## **PECAS SOBRESSALENTES**

O fornecimento de peças sobressalentes é objeto de três cláusulas setoriais relativas a restrições graves no Regulamento de isenção por categoria dos veículos automóveis<sup>13</sup>. No entanto têm frequentemente surgido perguntas relativas ao fornecimento de peças sobressalentes às oficinas de reparação independentes e autorizadas.

<sup>11</sup> Orientações relativas às restrições verticais, ponto 26, ver nota 9, supra.

<sup>12</sup> Ver artigo 2.º desse regulamento.

<sup>13</sup> Ver artigo 5.º desse regulamento.

**8. Um fornecedor de veículos pode subordinar os bônus ou descontos sobre peças cativas<sup>14</sup> à venda de outras peças sobressalentes sujeitas à concorrência?**

Esta questão não é tratada no Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel nem nas Orientações complementares. Em certas circunstâncias, os descontos sujeitos a condições podem constituir um abuso de posição dominante e, assim, constituir a uma violação das regras da concorrência da UE.

Na maior parte dos casos, os regimes de bônus e descontos constituem meios legítimos e possivelmente favoráveis à concorrência, de motivar a oficina de reparação para vender mais peças sobressalentes da marca em questão. No entanto, é necessário cuidado no que diz respeito às peças sobressalentes cativas relativamente às quais o fornecedor de veículos tenha uma posição dominante. O facto de subordinar os bônus ou descontos sobre essas peças sobressalentes à condição de a oficina de reparação adquirir peças sobressalentes da marca do fornecedor do veículo sujeitas à concorrência poderia implicar que o fornecedor explora a sua posição dominante num mercado para obter uma vantagem abusiva num outro<sup>15</sup>.

**9. Um fornecedor de veículos pode obrigar as suas oficinas de reparação autorizadas a armazenar as peças sobressalentes de marcas alternativas separadamente das peças da sua própria marca?**

Em geral sim, na medida em que não se torne demasiado difícil, para as oficinas de reparação em causa, utilizar marcas alternativas de peças sobressalentes.

Um fornecedor de veículos pode ter um interesse legítimo em garantir que as oficinas de reparação autorizadas armazenam as peças sobressalentes de uma forma ordenada, uma vez que o facto de as peças corretas estarem facilmente acessíveis poderá ter um impacto sobre a perceção da marca por parte dos consumidores. Os fornecedores de veículos podem também ter um interesse legítimo em garantir que as peças sobressalentes de marcas alternativas não sejam, por engano, utilizadas para reparações no âmbito de uma garantia ou de um pacote de manutenção cujos custos suportam.

Contudo, os requisitos deste tipo não devem dificultar indevidamente o controlo das existências, aumentar o espaço de armazenagem necessário ou impedir o acesso a tal ponto que as oficinas de reparação sejam dissuadidas de utilizar peças sobressalentes de marcas alternativas<sup>16</sup>. Entre os exemplos de restrições que poderão não ser

<sup>14</sup> As peças sobressalentes cativas são peças que só podem ser obtidas junto do fabricante do veículo automóvel ou junto de membros das suas redes autorizadas; ver Orientações complementares, ponto 22. Ver nota 2 supra.

<sup>15</sup> Tratar-se-ia de uma violação do artigo 102.º do TFUE. Podem ser encontradas orientações gerais sobre a aplicação do artigo 102.º do TFUE na Comunicação da Comissão - Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do artigo 82.º do Tratado CE a comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante (JO C 45 de 24.2.2009, pp. 7 – 20), ver <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:PT:PDF>. Ver, em especial, a secção sobre a subordinação e o agrupamento.

<sup>16</sup> Os requisitos que têm um efeito desse tipo poderiam ser considerados obrigações indiretas de não concorrência, cujo impacto deve ser avaliado no âmbito das Orientações relativas às restrições verticais. Ver nota 9, supra.

justificadas podem citar-se as obrigações impostas por um fornecedor de veículos às suas oficinas de reparação no sentido de disporem de um armazém separado para essas peças sobressalentes ou de não armazenarem essas peças nas suas instalações de trabalho.

#### **10. Uma oficina de reparação autorizada pode recusar fornecer peças sobressalentes cativas a garagens independentes?**

Geralmente, sim. É pouco provável que as regras de concorrência da UE sejam violadas se uma oficina de reparação autorizada se limitar a recusar unilateralmente o fornecimento de peças sobressalentes a oficinas de reparação independentes.

Na maior parte dos casos, as oficinas de reparação autorizadas têm interesse em vender peças sobressalentes às oficinas de reparação independentes porque esta operação lhes proporciona uma margem de lucro.

Se, por alguma razão, uma oficina de reparação autorizada decidisse unilateralmente não vender peças sobressalentes cativas a oficinas de reparação independentes, é improvável que tal constituísse uma infração às regras de concorrência da UE<sup>17</sup>.

Se, no entanto, os membros de um sistema de distribuição seletiva chegassem a acordo entre si no sentido de não vender peças cativas às oficinas de reparação independentes, o acordo em questão seria provavelmente anticoncorrencial<sup>18</sup>.

#### **11. Em que circunstâncias um fornecedor de veículos é obrigado a fornecer peças sobressalentes diretamente às oficinas de reparação independentes?**

Se as oficinas de reparação independentes se depararem com dificuldades generalizadas na obtenção de peças sobressalentes cativas junto de distribuidores autorizados dessas peças, o não fornecimento de tais peças por parte do fornecedor de veículos poderia constituir uma violação das regras da concorrência da UE.

Os fornecedores de veículos fornecem às suas oficinas de reparação autorizadas a gama completa de peças sobressalentes necessárias para efetuar os trabalhos de reparação e de manutenção dos veículos automóveis das suas marcas e são as únicas empresas capazes de fornecer determinadas peças sobressalentes às oficinas de reparação e aos distribuidores. Se as oficinas de reparação independentes não puderem obter essas peças cativas junto de distribuidores autorizados e se o fornecedor de veículos se recusar a fornecer diretamente as oficinas de reparação independentes, poderão ser reforçados os eventuais efeitos negativos decorrentes dos

<sup>17</sup> O artigo 101.º do TFUE não seria relevante, uma vez que a decisão de não vender peças sobressalentes não resulta de qualquer acordo. O artigo 102.º do TFUE não seria normalmente aplicável, uma vez que é pouco provável que a oficina de reparação autorizada em questão pudesse ser considerada em posição dominante.

<sup>18</sup> Tal acordo seria, com efeito, suscetível de ser abrangido pelo artigo 101.º do TFUE. De notar, igualmente, que a restrição imposta pelo fornecedor a um membro da sua rede autorizada, de vender peças sobressalentes a oficinas de reparação independentes, constitui uma restrição grave (ver artigo 5.º, alínea a), do Regulamento n.º 461/2010, ver nota 1, supra) e, por conseguinte, também é suscetível de ser abrangida pelo artigo 101.º do TFUE.



seus acordos com oficinas de reparação e/ou distribuidores de peças sobressalentes autorizados<sup>19</sup>. Concretamente, a impossibilidade de obter peças sobressalentes cativas poderia causar um enfraquecimento da posição de mercado dos operadores independentes e, em última instância, prejudicar os consumidores.

**12. Um fornecedor de veículos pode impedir um membro da sua rede autorizada de distribuição de peças sobressalentes de vender peças sobressalentes a oficinas de reparação independentes, que utilizam os distribuidores independentes de peças sobressalentes como agentes de compra?**

Geralmente não. Se um distribuidor de peças sobressalentes autorizado decidisse unilateralmente não vender a oficinas de reparação independentes que utilizam agentes, tal não constituiria uma violação das regras de concorrência da UE. Contudo, se um fornecedor de veículos proibir os seus distribuidores de efetuarem vendas através de agentes, os seus acordos de distribuição seriam suscetíveis de infringir as regras de concorrência da UE.

A maior parte dos fornecedores de veículos utilizam sistemas de distribuição seletiva qualitativa para a venda de peças sobressalentes. As oficinas de reparação independentes devem ser tratadas como utilizadores finais de peças sobressalentes para efeitos de aplicação do Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel<sup>20</sup>. Se um fornecedor de veículos impedisse os seus distribuidores seletivos de vender a tais oficinas de reparação quando estas utilizam os serviços de intermediários, tratar-se-ia de uma restrição anticoncorrencial das vendas passivas.

Os agentes devem, em princípio, ser tratados como uma extensão da parte contratante. Contudo, para ser considerado um agente, este deve ter instruções para adquirir uma determinada encomenda e não pode comercializar as peças sobressalentes que adquiriu junto dos membros do sistema de distribuição seletiva. Um fornecedor de veículos pode legitimamente proibir os membros de um sistema deste tipo de efetuarem vendas a empresas que pretendam revender as peças sobressalentes em questão.

«

<sup>19</sup> Tal faria com que os acordos fossem abrangidos pelo artigo 101.º do TFUE. Em certas circunstâncias, se as peças sobressalentes em questão não estivessem disponíveis junto de distribuidores de peças sobressalentes autorizados, o não fornecimento dessas peças poderia constituir uma violação do artigo 102.º do TFUE.

<sup>20</sup> Artigo 5.º, alínea a), desse regulamento. Ver nota 1, supra.

## **FERRAMENTAS ELETRÓNICAS**

Existem duas categorias de ferramentas eletrônicas de diagnóstico e de reparação no mercado: as ferramentas específicas a uma marca, fabricadas por terceiros mas comercializadas pelo fornecedor de veículos, e outras ferramentas que se destinam à reparação de várias marcas de veículos. Foram colocadas questões no que diz respeito a ambas as categorias.

### **13. Os acordos entre o fornecedor de veículos e os membros da sua rede de oficinas de reparação autorizadas podem obrigá-los a utilizar ferramentas ou equipamentos eletrônicos de diagnóstico e de reparação específicos para efetuar trabalhos de reparação e manutenção, mesmo quando estão disponíveis ferramentas ou equipamentos equivalentes provenientes de outras fontes?**

Geralmente, sim. Uma restrição deste tipo não é suscetível de constituir uma violação das regras da concorrência da UE<sup>21</sup>.

Podem ser geradas economias de escala se um fabricante de veículos acordar com um fabricante de ferramentas que o conjunto da sua rede de oficinas de reparação autorizadas deve utilizar uma mesma ferramenta ou ferramentas. A utilização de uma ferramenta comum pode também permitir encontrar mais facilmente soluções para problemas técnicos. Além disso, a formação pode ser facilitada se todos os técnicos utilizarem um instrumento comum. Por conseguinte, na maior parte dos casos, o facto de especificar que uma oficina de reparação autorizada deve ter acesso a uma ferramenta específica, pode constituir um critério qualitativo aceitável<sup>22</sup>.

### **14. As orientações sobre o acesso a informações técnicas incluídas nas Orientações complementares são igualmente aplicáveis aos fabricantes de ferramentas que pretendam ter acesso a essas informações para produzir ferramentas de reparação multimarcas?**

Não. Ao considerar se a retenção de informações técnicas é suscetível de infringir as regras de concorrência da UE, as Orientações complementares estabelecem uma distinção entre as informações técnicas que, em última instância, serão utilizadas para efeitos de reparação e manutenção de veículos automóveis, e as informações técnicas utilizadas para outros fins, nomeadamente o fabrico de ferramentas<sup>23</sup>.

No que diz respeito ao acesso às informações técnicas e ferramentas por parte das oficinas de reparação independentes, as Orientações complementares têm por objetivo impedir os fabricantes de veículos de tratarem de forma discriminatória as oficinas de reparação independentes e as suas oficinas de reparação autorizadas no que diz respeito ao fornecimento de elementos essenciais que estão inteiramente sob o controlo do fabricante de veículos e que não estão disponíveis a partir de outras

<sup>21</sup> As Orientações complementares (ver nota 2, supra) fornecem esclarecimentos sobre a relação entre fabricantes de ferramentas e fornecedores de veículos. Ver, em especial, n.ºs 23 e 24.

<sup>22</sup> Por conseguinte, esta restrição não implicará que os acordos entre o fabricante e a oficina de reparação sejam abrangidos pelo artigo 101.º, n.º 1, do TFUE.

<sup>23</sup> Ver ponto 65, nomeadamente a alínea d), das Orientações complementares; ver nota 2, supra.

fontes<sup>24</sup>. O objetivo das Orientações complementares consiste, por conseguinte, em garantir que as oficinas de reparação independentes tenham acesso às ferramentas de reparação específicas a uma marca nas mesmas condições que os membros das redes autorizadas.

Os acordos entre o fabricante de veículos e o fabricante de ferramentas são abrangidos pelo âmbito de aplicação das regras gerais de concorrência da UE e devem ser apreciados em conformidade<sup>25</sup>.

## **ACESSO ÀS INFORMAÇÕES TÉCNICAS**

Apesar dos numerosos esclarecimentos fornecidos nas Orientações complementares sobre este assunto<sup>26</sup>, têm sido colocadas à Comissão e às autoridades nacionais de concorrência perguntas relativas à segurança e proteção, à fixação de preços e à questão específica do historial de manutenção do veículo.

### **15. Um fabricante de veículos pode recusar o acesso às informações técnicas aos operadores independentes por razões de segurança de pessoas ou bens?**

Partindo do princípio de que um fabricante de veículos é provavelmente a única fonte completa de informações técnicas relativas aos veículos das suas marcas (e que os seus acordos relativos ao fornecimento de tais informações não podem, por conseguinte, beneficiar da zona de admissibilidade automática criada pelo Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel), a resposta é, geralmente, não. Neste tipo de caso, que envolve uma posição de (quase) monopólio, a recusa pura e simples de acesso às informações técnicas por alegadas razões de segurança de pessoas ou bens não será, em geral, compatível com as regras de concorrência da UE.

Os fabricantes de veículos são, em princípio, obrigados a comunicar aos operadores independentes as informações técnicas de que são a única fonte. A retenção de tais informações só excepcionalmente pode ser justificada por razões de segurança de pessoas ou bens<sup>27</sup>. Os fatores a ter em conta, em cada caso individual, são nomeadamente os seguintes:

#### *Âmbito das informações em causa*

<sup>24</sup> Neste caso, os acordos de reparação autorizada são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º do TFUE.

<sup>25</sup> O fornecedor de veículos e o fabricante das ferramentas devem, por conseguinte, apreciar os seus acordos nos termos dos artigos 101.º e 102.º do TFUE e, em especial, do Regulamento (UE) n.º 330/2010 da Comissão, relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de acordos verticais e práticas concertadas e das Orientações relativas às restrições verticais, ver nota 9, supra.

<sup>26</sup> Ver, em especial, os pontos 62 e seguintes das Orientações complementares. Ver nota 2, supra.

<sup>27</sup> Como as Orientações complementares explicam, a retenção de informações técnicas pode, normalmente, fazer com que os acordos entre os fornecedores de veículos e as suas oficinas de reparação autorizadas sejam abrangidos pelo artigo 101.º do TFUE. Ver, em especial, o ponto 63 das Orientações complementares, ver nota 2, supra. Contudo, em determinadas circunstâncias, os fornecedores de veículos podem considerar que, mesmo que determinadas informações sejam retidas, os seus acordos podem beneficiar de uma isenção ao abrigo do artigo 101.º, n.º 3, do TFUE. Todavia, tal será pouco provável no caso de uma posição de (quase) monopólio.

As oficinas de reparação independentes estão, em geral, familiarizadas com os sistemas que têm implicações de segurança, por exemplo, pneus, direção, travões e amortecedores e, na verdade, têm ao longo do tempo trabalhado nestes sistemas sem consequências negativas demonstráveis em termos de segurança. É improvável que a imposição de restrições que afetam o fornecimento de peças sobressalentes para estes sistemas por razões de segurança venha a ser considerada como justificada<sup>28</sup>.

*Disponibilidade de formas de proteção menos restritivas*

*Segurança das pessoas:* quando é necessário restringir o acesso das oficinas de reparação independentes a uma peça sobressalente relacionada com a segurança das pessoas com que essas oficinas de reparação possam não estar familiarizadas como, por exemplo, um sistema elétrico de alta tensão, específico a um determinado modelo ou uma técnica de substituição de painéis de carroçaria de compósito de carbono, o fabricante de veículos deve adotar os meios menos restritivos para obter o resultado pretendido. Por exemplo, poderia exigir que os trabalhadores das oficinas de reparação independentes frequentassem uma formação sobre o sistema ou técnica em questão. Quando o fabricante de veículos ou uma empresa que atua em seu nome presta essa formação, a oficina de reparação independente não deve ser obrigada a aceitar uma formação que ultrapasse o necessário para trabalhar com o sistema ou para dominar a técnica em relação aos quais a exceção é invocada.

*Segurança dos bens:* no que se refere às informações em matéria de segurança dos bens, uma verificação dos registos criminais pode muitas vezes ser considerada um meio adequado, menos restritivo, de assegurar a proteção.

**16. Um fabricante de veículos pode conceder descontos ou reembolsos sobre informações técnicas se uma oficina de reparação autorizada comprar um certo volume de peças sobressalentes ou de ferramentas da marca desse fabricante?**

Esta questão não é tratada no Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel nem nas Orientações complementares. Em certas circunstâncias, este comportamento pode constituir um abuso de posição dominante e, assim, conduzir a uma violação das regras da concorrência da UE.

O fabricante de veículos é provavelmente a única fonte completa de informações técnicas relativas aos veículos das suas marcas. O facto de subordinar a concessão de descontos ou de reembolsos sobre as informações técnicas à compra, por parte da oficina de reparação, de um determinado volume de peças sobressalentes ou de ferramentas da sua própria marca, poderia significar que o fornecedor do veículo explora a sua posição dominante num mercado para obter uma vantagem abusiva num outro<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Por conseguinte, é pouco provável que estas práticas beneficiem da exceção prevista no artigo 101.º, n.º 3, do TFUE.

<sup>29</sup> Na Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do artigo 82.º do Tratado CE a comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante podem ser encontradas orientações gerais sobre a aplicação do artigo 102.º do TFUE. Ver nota 15, supra.

**17. Uma oficina de reparação independente pode ser impedida de aceder ou atualizar um registo, impresso ou eletrónico, do historial de manutenção do veículo ?**

Não, na medida em que um fornecedor de veículos e/ou as suas oficinas de reparação autorizadas são provavelmente a única fonte para obter um registo completo relativo aos veículos das suas marcas. Qualquer recusa de conceder acesso ao registo do historial de manutenção seria suscetível de fazer com que os acordos entre o fornecedor de veículos e as suas oficinas de reparação autorizadas constituíssem uma infração às regras de concorrência da UE.

Os registos existentes do historial de manutenção e reparação devem, independentemente da sua forma, ser tratados como informações técnicas, para efeitos da aplicação das Orientações complementares. O acesso a esses registos é normalmente necessário para permitir que a oficina de reparação determine quais as operações que devem ser efetuadas, a fim de atualizar o programa de manutenção.

Um registo incompleto do historial de manutenção e reparação pode diminuir o valor residual do veículo e tornar difícil provar que as condições da garantia foram respeitadas. Se as oficinas de reparação independentes não pudessem atualizar esses registos, os consumidores poderiam ser dissuadidos de utilizar os seus serviços, o que provocaria a evicção de tais operadores de uma parte substancial do mercado.

## **ACESSO A REDES AUTORIZADAS**

As Orientações complementares estabelecem o princípio de que, fora da zona de admissibilidade automática criada pelo Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel<sup>30</sup>, as redes de oficinas de reparação autorizadas devem, em geral, ser abertas a todas as empresas que satisfaçam os critérios qualitativos relevantes<sup>31</sup>. No entanto, tem sido colocada a questão de saber se determinadas condições de acesso devem ser consideradas como de natureza não qualitativa (e, por conseguinte, ser consideradas como critérios quantitativos)<sup>32</sup>.

**18. Um fornecedor de veículos pode recusar, a uma oficina de reparação, o acesso à sua rede de oficinas de reparação autorizadas, alegando que a oficina de reparação em causa está já autorizada a reparar veículos de uma marca concorrente?**

Quando se trata de acordos não abrangidos pela zona de admissibilidade automática criada pelo Regulamento de isenção por categoria do setor automóvel, a resposta é:

---

<sup>30</sup> Na maior parte dos casos, é provável que as redes de oficinas de reparação autorizadas dos fabricantes de veículos excedam o limiar de 30 % de quota de mercado no mercado ou mercados relevantes.

<sup>31</sup> Ver, nomeadamente, os pontos 70 e 71 das Orientações complementares. Ver nota 2, supra.

<sup>32</sup> Os acordos de distribuição seletiva são objeto de uma isenção por categoria desde que a quota de mercado das partes seja inferior a 30 %, sob reserva do cumprimento das condições definidas no Regulamento, ver ponto 46 das Orientações complementares; ver nota 2, supra. Além disso, os acordos de distribuição baseados em critérios puramente qualitativos não são abrangidos pelo artigo 101.º, independentemente da quota de mercado das partes. Ver ponto 43 das Orientações complementares (ver nota 2, supra).

geralmente não. Tal situação faria provavelmente com que os acordos em questão constituíssem uma infração às regras de concorrência da UE.

Na grande maioria dos casos, os fornecedores de veículos utilizam critérios qualitativos para selecionar as suas oficinas de reparação autorizadas<sup>33</sup>. Coloca-se portanto a questão de determinar se a exigência de não possuir uma autorização para a reparação de veículos das marcas de outro fornecedor constitui um requisito qualitativo válido. Para o fazer, é necessário examinar se este requisito é objetivo e indispensável dada a natureza do serviço. Normalmente, nada na natureza dos serviços de reparação de uma marca exige que os mesmos sejam efetuados exclusivamente por empresas que não estão autorizadas a reparar veículos de outras marcas. Por conseguinte, uma obrigação deste tipo equivale normalmente a um critério não qualitativo, suscetível de restringir a concorrência no mercado relevante, ou seja, o mercado dos serviços de reparação e de manutenção da marca em causa.

---

<sup>33</sup> Tal como se explica na nota 32 supra, os acordos de distribuição seletiva qualitativa não são, em princípio, abrangidos pelo artigo 101.º do TFUE.