

**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 sector dos veículos automóveis****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento n.º 19/65/CEE do Conselho, de 2 de Março de 1965, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado a certas categorias de acordos e práticas concertadas <sup>(1)</sup>, e, nomeadamente, o seu artigo 1.º,

Após publicação do projecto do presente regulamento,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de decisões, acordos e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento n.º 19/65/CEE confere poderes à Comissão para aplicar o artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia <sup>(\*)</sup>, mediante regulamento, a certas categorias de acordos verticais e às correspondentes práticas concertadas abrangidas pelo artigo 101.º, n.º 1. Os regulamentos de isenção por categoria são aplicáveis aos acordos verticais que preenchem certas condições e podem ter um âmbito geral ou sectorial.
- (2) A Comissão definiu uma categoria de acordos verticais que considera como satisfazendo normalmente as condições estabelecidas no artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, para este efeito, adoptou o Regulamento (UE) n.º 330/2010 da Comissão, de 20 de Abril de 2010, relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas <sup>(2)</sup>, que substituiu o Regulamento (CE) n.º 2790/1999 da Comissão <sup>(3)</sup>.
- (3) O sector automóvel, que abrange tanto os veículos de passageiros como os veículos comerciais, tem sido sujeito a regulamentos de isenção por categoria específicos desde 1985, sendo o mais recente 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>(4)</sup>. O Regulamento (CE) n.º 2790/1999 estabeleceu expressamente que não era aplicável aos acordos verticais abrangidos por outro regulamento de isenção por categoria. Deste modo, o sector automóvel não foi incluído no âmbito de aplicação desse regulamento.
- (4) O Regulamento (CE) n.º 1400/2002 caduca em 31 de Maio de 2010. No entanto, o sector automóvel deve continuar a beneficiar de uma isenção por categoria, a fim de simplificar a administração e reduzir os custos destinados a assegurar a conformidade para as empresas em questão, embora garantindo uma fiscalização eficaz dos mercados em conformidade com o artigo 103.º, n.º 2, alínea b), do Tratado.
- (5) A experiência adquirida desde 2002 relativamente à distribuição de veículos a motor novos, à distribuição de peças sobressalentes e à prestação de serviços de reparação e manutenção de veículos a motor permite a definição de uma categoria de acordos verticais no sector dos veículos a motor que podem ser considerados como satisfazendo normalmente as condições estabelecidas no artigo 101.º, n.º 3, do Tratado.
- (6) Incluem-se nesta categoria os acordos verticais para a compra, venda ou revenda de veículos a motor novos, os acordos verticais para a compra, venda ou revenda de peças sobressalentes para veículos a motor e os acordos verticais para a prestação de serviços de reparação e manutenção de tais veículos, sempre que os referidos acordos sejam concluídos entre empresas não concorrentes, entre determinados concorrentes ou por certas associações de retalhistas ou de oficinas de reparação. Estão também incluídos os acordos verticais que incluam disposições acessórias relativas à atribuição ou utilização de direitos de propriedade intelectual. A expressão «acordos verticais» deve ser definida em conformidade, a fim de incluir esses acordos e as correspondentes práticas concertadas.

<sup>(1)</sup> JO 36 de 6.3.1965, p. 533/65.

<sup>(\*)</sup> Com efeitos a partir de 1 de Dezembro de 2009, o artigo 81.º do Tratado CE passou a ser o artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Os dois artigos são idênticos em termos de substância. Para efeitos do presente regulamento, deve considerar-se que as referências ao artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia são feitas, quando apropriado, para o artigo 81.º do Tratado CE.

<sup>(2)</sup> JO L 102 de 23.4.2010, p. 1.

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

<sup>(4)</sup> JO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

- (7) Certos tipos de acordos verticais podem melhorar a eficiência económica no âmbito de uma cadeia de produção ou de distribuição, melhorando a coordenação entre as empresas participantes. Em especial, estes acordos podem conduzir a uma redução dos custos de transacção e distribuição das partes e garantir uma optimização das suas vendas e níveis de investimento.
- (8) A possibilidade de tais ganhos de eficiência compensarem eventuais efeitos anticoncorrenciais resultantes de restrições incluídas em acordos verticais depende do grau de poder de mercado das partes no acordo e, por conseguinte, da medida em que essas empresas enfrentem a concorrência de outros fornecedores de bens ou serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo comprador, devido às características, preço e utilização pretendida dos produtos. Os acordos verticais que contenham restrições que possam limitar a concorrência e prejudicar os consumidores, ou que não sejam indispensáveis para alcançar os efeitos positivos supramencionados, não devem beneficiar da isenção por categoria.
- (9) Para definir o âmbito de aplicação adequado do presente regulamento, a Comissão deve ter em conta as condições concorrenciais no sector relevante. Em relação a este aspecto, as conclusões do acompanhamento aprofundado do sector dos veículos a motor constantes do Relatório de Avaliação sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão de 28 de Maio <sup>(1)</sup> e da Comunicação da Comissão «O futuro quadro normativo da concorrência aplicável ao sector automóvel», de 22 de Julho de 2009 <sup>(2)</sup>, mostraram que deve ser estabelecida uma distinção entre acordos para a distribuição de veículos a motor novos e acordos para a prestação de serviços de reparação e manutenção e distribuição de peças sobressalentes.
- (10) Em relação à distribuição de veículos a motor novos, afigura-se não existirem quaisquer deficiências significativas a nível da concorrência que distingam este de outros sectores económicos e que possam obrigar à aplicação de regras diferentes e mais rigorosas do que as consagradas no Regulamento (UE) n.º 330/2010. O limiar da quota de mercado, a exclusão de certos acordos verticais da isenção e as outras condições estabelecidas no referido regulamento garantem, em condições normais, que a distribuição de veículos a motor novos cumpre os requisitos do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado. Por conseguinte, esses acordos devem beneficiar da isenção concedida pelo Regulamento (UE) n.º 330/2010, sem prejuízo de todas as condições nele estabelecidas.
- (11) Em relação aos acordos de distribuição de peças sobressalentes e de prestação de serviços de reparação e manutenção, devem ser tomadas em consideração determinadas características específicas do mercado dos serviços pós-venda de veículos a motor. Em particular, a experiência adquirida pela Comissão com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 demonstra que os aumentos de preços de trabalhos de reparação específicos apenas se reflectem parcialmente na fiabilidade cada vez maior dos veículos modernos e no alargamento dos intervalos de manutenção. Estas últimas tendências estão associadas à evolução tecnológica e à maior complexidade e fiabilidade dos componentes automóveis que são adquiridos pelos construtores de veículos aos fornecedores de equipamento original. Estes fornecedores vendem os seus produtos como peças sobressalentes no sector dos serviços pós-venda tanto através das redes de oficinas de reparação autorizadas dos construtores de veículos como através de canais independentes, representando assim uma importante força concorrencial nos serviços pós-venda do sector dos veículos a motor. Os custos médios suportados pelos consumidores da União por serviços de reparação e manutenção de veículos a motor representam uma parte muito significativa dos gastos totais dos consumidores em veículos a motor.
- (12) As condições concorrenciais no mercado dos serviços pós-venda de veículos a motor também se repercutem directamente na segurança pública, pois os veículos podem ser inseguros caso não tenham sido reparados correctamente, assim como na saúde pública e no ambiente, devido às emissões de dióxido de carbono e outros poluentes do ar, se não forem sujeitos a uma manutenção regular.
- (13) Na medida em que se possa definir um mercado de serviços pós-venda distinto, a concorrência efectiva nos mercados de compra e venda de peças sobressalentes e de serviços de reparação e manutenção para veículos a motor depende do grau de interacção concorrencial entre as oficinas de reparação autorizadas, isto é, as oficinas pertencentes a uma rede criada directa ou indirectamente pelo construtor de veículos, bem como entre os operadores autorizados e independentes, incluindo os fornecedores de peças sobressalentes e as oficinas de reparação independentes. A possibilidade de estes últimos competirem depende de um acesso sem restrições a factores de produção essenciais, como peças sobressalentes e informação técnica.
- (14) Tendo em conta estas especificidades, as regras consagradas no Regulamento (UE) n.º 330/2010 incluindo o limiar uniforme do mercado de 30 % são necessárias, mas não suficientes, para garantir que o benefício da isenção por categoria esteja reservado apenas aos acordos verticais de distribuição de peças sobressalentes e de prestação de serviços de reparação e manutenção, para os quais se pode assumir, com um grau de certeza suficiente, que as condições do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado estão satisfeitas.

<sup>(1)</sup> SEC(2008) 1946.

<sup>(2)</sup> COM(2009) 388.

- (15) Por conseguinte, os acordos verticais de distribuição de peças sobressalentes e de prestação de serviços de reparação e manutenção devem beneficiar da isenção por categoria se, além das condições de isenção estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 330/2010, cumprirem requisitos mais exigentes no que respeita a certos tipos de restrições graves da concorrência que possam limitar o abastecimento e a utilização de peças sobressalentes no mercado de serviços pós-venda do sector dos veículos a motor.
- (16) Em particular, não devem beneficiar da isenção por categoria os acordos que restrinjam a venda de peças sobressalentes pelos membros do sistema de distribuição selectiva de um construtor de veículos a oficinas de reparação independentes que as utilizem para a prestação de serviços de reparação ou manutenção. Sem o acesso a tais peças sobressalentes, as oficinas de reparação independentes não poderão concorrer eficazmente com as oficinas de reparação autorizadas, uma vez que não poderão oferecer aos consumidores serviços de boa qualidade que permitam o funcionamento seguro e fiável dos veículos a motor.
- (17) Além disso, a fim de garantir a concorrência efectiva nos mercados da reparação e da manutenção e permitir que as oficinas de reparação ofereçam aos utilizadores finais peças sobressalentes concorrentes, a isenção por categoria não deve abranger os acordos verticais que, não obstante estarem em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 330/2010, restrinjam a possibilidade de um fabricante de peças sobressalentes vender essas peças a oficinas de reparação autorizadas no âmbito do sistema de distribuição de um construtor de veículos, a distribuidores independentes de peças sobressalentes, a oficinas de reparação independentes ou a utilizadores finais. Tal não afecta a responsabilidade civil dos fabricantes de peças sobressalentes ou a possibilidade de os construtores de veículos exigirem que as oficinas de reparação autorizadas no âmbito do seu sistema de distribuição utilizem apenas peças sobressalentes que possuam a mesma qualidade que os componentes utilizados na construção de dado veículo a motor. Além disso, tendo em conta o envolvimento contratual directo dos construtores de veículos nas reparações sob garantia, na assistência gratuita e nas operações de convocação de veículos para trabalhos específicos, os acordos que incluam a obrigação de as oficinas de reparação autorizadas utilizarem nessas reparações apenas peças sobressalentes originais fornecidas pelo construtor do veículo devem ser abrangidos pela isenção.
- (18) Por último, a fim de permitir às oficinas de reparação autorizadas e às oficinas de reparação independentes, bem como aos utilizadores finais identificarem o fabricante dos componentes do veículo a motor ou das peças sobressalentes e escolherem entre peças sobressalentes alternativas, a isenção por categoria não deve abranger os acordos através dos quais os construtores de veículos a motor limitam a possibilidade de o fabricante de componentes ou de peças sobressalentes originais colocar a sua marca ou logótipo nestas peças de forma efectiva e visível.
- (19) A fim de permitir que todos os operadores tenham tempo para se adaptarem ao disposto no presente regulamento, afigura-se adequado prolongar o período de aplicação das disposições do Regulamento (CE) n.º 1400/2002, respeitantes aos acordos verticais para a compra, venda ou revenda de veículos a motor novos até 31 de Maio de 2013. Em relação aos acordos de distribuição de peças sobressalentes e de prestação de serviços de reparação e manutenção, o presente regulamento deve ser aplicável a partir de 1 de Junho de 2010, a fim de continuar a garantir uma protecção adequada da concorrência no mercado dos serviços pós-venda do sector dos veículos a motor.
- (20) A Comissão controlará regularmente a evolução do sector dos veículos a motor e adoptará medidas adequadas correctivas no caso de surgirem problemas de concorrência susceptíveis de prejudicar os consumidores no mercado da distribuição de veículos a motor novos, no mercado do fornecimento de peças sobressalentes ou no mercado dos serviços pós-venda de veículos a motor.
- (21) A Comissão pode retirar o benefício da aplicação do presente regulamento, em conformidade com o artigo 29.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado<sup>(1)</sup>, se considerar que, num determinado caso, um acordo abrangido por esse regulamento de isenção produz, não obstante, efeitos incompatíveis com o artigo 101.º, n.º 3, do Tratado.
- (22) No termos do artigo 29.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1/2003, a autoridade responsável em matéria de concorrência de um Estado-Membro pode retirar o benefício da aplicação do presente regulamento no seu território, ou numa parte desse território, se considerar que, num determinado caso, um acordo a que é aplicável a isenção prevista no presente regulamento produz, não obstante, efeitos incompatíveis com o artigo 101.º, n.º 3, do Tratado no território desse Estado-Membro, ou numa parte desse território, que apresente todas as características de um mercado geográfico distinto.
- (23) A fim de determinar se o benefício do presente regulamento deve ser retirado ao abrigo do artigo 29.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003, é necessário ter em especial atenção os efeitos anticoncorrenciais que podem decorrer da existência de redes paralelas de acordos verticais com efeitos similares que restringem significativamente o acesso a um mercado relevante ou a concorrência nesse mercado. Tais efeitos cumulativos podem, por exemplo, verificar-se no caso de uma distribuição selectiva ou de obrigações de não concorrência.

(1) JO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

(24) A fim de reforçar o controlo das redes paralelas de acordos verticais com efeitos anticoncorrenciais similares e que abrangam mais de 50 % de um determinado mercado, a Comissão pode, mediante regulamento, declarar o presente regulamento inaplicável a acordos verticais que contenham restrições específicas respeitantes ao mercado em causa, restabelecendo assim a plena aplicação do artigo 101.º do Tratado a tais acordos.

(25) A fim de analisar os efeitos do presente regulamento sobre a concorrência no mercado comum a nível das vendas a retalho de veículos a motor, do fornecimento de peças sobressalentes e dos serviços pós-venda de veículos a motor, é conveniente que a Comissão elabore um relatório de avaliação da aplicação do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES COMUNS

##### Artigo 1.º

#### Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Acordo vertical», um acordo ou prática concertada entre duas ou mais empresas, exercendo cada uma delas as suas actividades, para efeitos do acordo ou da prática concertada, a um nível diferente da cadeia de produção ou distribuição e que digam respeito às condições em que as partes podem adquirir, vender ou revender certos bens ou serviços;

b) «Restrição vertical», uma restrição da concorrência num acordo vertical abrangido pelo artigo 101.º, n.º 1, do Tratado;

c) «Oficina de reparação autorizada», o prestador de serviços de reparação e manutenção de veículos a motor que exerça as suas actividades no âmbito de um sistema de distribuição criado por um fornecedor de veículos a motor;

d) «Distribuidor autorizado», o distribuidor de peças sobressalentes para veículos a motor que exerce as suas actividades no âmbito de um sistema de distribuição criado por um fornecedor de veículos a motor;

e) «Oficina de reparação independente»:

i) o prestador de serviços de reparação e manutenção de veículos a motor que não exerce as suas actividades no âmbito de um sistema de distribuição criado pelo fornecedor dos veículos a motor aos quais presta serviços de reparação ou manutenção,

ii) uma oficina de reparação autorizada no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fornecedor, desde que preste serviços de reparação ou manutenção

a veículos a motor relativamente aos quais não é membro do sistema de distribuição do respectivo fornecedor;

f) «Distribuidor independente»:

i) o distribuidor de peças sobressalentes para veículos a motor que não exerce as suas actividades no âmbito do sistema de distribuição criado pelo fornecedor de veículos a motor dos quais ele distribui peças sobressalentes,

ii) um distribuidor autorizado no âmbito do sistema de distribuição de um dado fornecedor, na medida em que distribui peças sobressalentes de veículos a motor relativamente aos quais ele não pertence ao respectivo sistema de distribuição do fornecedor;

g) «Veículo a motor», o veículo provido de um dispositivo de propulsão destinado a ser utilizado na via pública e que disponha de três ou mais rodas;

h) «Peças sobressalentes», os bens destinados a serem instalados num veículo a motor de forma a substituir componentes desse veículo, incluindo bens tais como os lubrificantes, necessários para a utilização de um veículo a motor, à excepção do combustível;

i) «Sistema de distribuição selectiva», o sistema de distribuição em que o fornecedor se compromete a vender os bens ou serviços contratuais, quer directa quer indirectamente, apenas a distribuidores seleccionados com base em critérios específicos e em que estes distribuidores se comprometem a não vender esses bens ou serviços a distribuidores não autorizados, no território reservado pelo fornecedor para o funcionamento desse sistema.

2. Para efeitos do presente regulamento, os termos «empresa», «fornecedor», «construtor» e «comprador» incluem as suas respectivas empresas ligadas.

«Empresas ligadas»:

a) As empresas em que uma parte no acordo disponha, directa ou indirectamente:

i) do poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou

ii) do poder de designar mais de metade dos membros do Conselho Fiscal ou de Administração ou dos órgãos que representam legalmente a empresa, ou

iii) do direito de conduzir os negócios da empresa;

b) As empresas que directa ou indirectamente disponham, sobre uma das partes no acordo, dos direitos ou poderes enumerados na alínea a);

c) As empresas nas quais as empresas referidas na alínea b) disponham, directa ou indirectamente, dos direitos ou poderes enumerados na alínea a);

- d) As empresas nas quais uma parte no acordo juntamente com uma ou mais das empresas mencionadas nas alíneas a), b) ou c) ou nas quais duas ou mais destas últimas empresas disponham conjuntamente dos direitos ou poderes enumerados na alínea a);
- e) As empresas em que os direitos ou poderes enumerados na alínea (a) pertençam conjuntamente:
- i) às partes no acordo ou às suas respectivas empresas ligadas mencionadas nas alíneas a) a d), ou
  - ii) a uma ou mais das partes no acordo ou a uma ou mais das suas empresas ligadas mencionadas nas alíneas a) a d) e a um ou mais terceiros.

## CAPÍTULO II

### ACORDOS VERTICAIS RELATIVOS À COMPRA, VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS A MOTOR NOVOS

#### Artigo 2.º

##### Aplicação do Regulamento (CE) n.º 1400/2002

Nos termos do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado, o artigo 101.º, n.º 1, do Tratado é inaplicável entre 1 de Junho de 2010 e 31 de Maio de 2013 aos acordos verticais que digam respeito às condições em que as partes possam comprar, vender ou revender veículos a motor novos, e que preencham os requisitos para a concessão de uma isenção previstos no Regulamento (CE) n.º 1400/2002, que digam especificamente respeito aos acordos verticais de compra, venda ou revenda de veículos a motor novos.

#### Artigo 3.º

##### Aplicação do Regulamento (UE) n.º 330/2010

Com efeitos a partir de 1 de Junho de 2013, o Regulamento (UE) n.º 330/2010 é aplicável aos acordos verticais relativos à compra, venda ou revenda de veículos a motor novos.

## CAPÍTULO III

### ACORDOS VERTICAIS RELATIVOS AOS SERVIÇOS PÓS-VENDA DO SECTOR DOS VEÍCULOS A MOTOR

#### Artigo 4.º

##### Isenção

Nos termos do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado e de acordo com o estabelecido no presente regulamento, o artigo 101.º, n.º 1 do Tratado, não se aplica aos acordos verticais que digam respeito às condições em que as partes podem comprar, vender ou revender peças sobressalentes para veículos a motor ou prestar serviços de reparação e manutenção para veículos a motor, e que preencham os requisitos para beneficiar de uma isenção ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 330/2010 e não contenham nenhuma das cláusulas com restrições graves enumeradas no artigo 5.º do presente regulamento.

A presente isenção é aplicável na medida em que tais acordos contenham restrições verticais.

#### Artigo 5.º

##### Restrições que eliminam o benefício da isenção por categoria — restrições graves

A isenção prevista no artigo 4.º não é aplicável a acordos verticais que, directa ou indirectamente, isoladamente ou em combinação com outros factores que sejam controlados pelas partes, tenham por objecto:

- a) A restrição das vendas de peças sobressalentes para veículos a motor por membros de um sistema de distribuição selectiva a oficinas de reparação independentes que utilizem estas peças para a reparação e manutenção de um veículo a motor;
- b) A restrição acordada entre um fornecedor de peças sobressalentes, ferramentas de reparação ou equipamento de diagnóstico ou outros e um construtor de veículos a motor, que limite a possibilidade de o fornecedor vender estes bens ou serviços a distribuidores autorizados ou independentes, a oficinas de reparação autorizadas ou independentes ou a utilizadores finais;
- c) A restrição acordada entre um construtor de veículos a motor, que utiliza componentes para a montagem inicial de veículos a motor, e o fornecedor desses componentes, que limite a possibilidade de este último colocar a sua marca ou logótipo efectivamente e de forma facilmente visível nos componentes fornecidos ou nas peças sobressalentes.

## CAPÍTULO IV

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 6.º

##### Não aplicação do presente regulamento

Nos termos do artigo 1.º-A do Regulamento n.º 19/65/CEE, a Comissão pode, mediante regulamento, declarar que, no caso em que redes paralelas de restrições verticais com efeitos similares abrangem mais de 50 % de um determinado mercado, o presente regulamento não é aplicável a acordos verticais que contenham restrições específicas respeitantes ao mercado em causa.

#### Artigo 7.º

##### Acompanhamento e relatório de avaliação

A Comissão acompanhará a aplicação do presente regulamento e elaborará um relatório sobre a sua aplicação o mais tardar em 31 de Maio de 2021, tendo em especial atenção as condições estabelecidas no artigo 101.º, n.º 3, do Tratado.

*Artigo 8.º*

**Período de validade**

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Junho de 2010.

O presente regulamento caduca em 31 de Maio de 2023.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 27 de Maio de 2010.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

---