

**ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 1400/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 31ης Ιουλίου 2002¹**

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ
ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΘΕΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ
ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΟ ΦΥΛΛΑΔΙΟ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού

¹ ΕΕ L 203, 1.8.2002, σ. 30

Δημοσίευση στο Διαδίκτυο:

http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

© Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2001

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Πρόλογος

Η διανομή και η επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων είναι θέματα ζωτικού ενδιαφέροντος για τον ευρωπαϊό καταναλωτή. Ο τομέας αυτός αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα ανταγωνισμού – κυρίως όσον αφορά το δικαίωμα των καταναλωτών της ενιαίας αγοράς να αγοράζουν αυτοκίνητο από οποιοδήποτε σημείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιθυμούν. Ο νέος κανονισμός 1400/2002, που αναλύεται στο παρόν φυλλάδιο, αποσκοπεί στην επίλυση αυτών των προβλημάτων, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Ο νέος κανονισμός πραγματεύεται επίσης θέματα που αφορούν την επισκευή και τη συντήρηση, καθώς και την προμήθεια ανταλλακτικών, δεδομένου ότι στη διάρκεια ζωής ενός οχήματος το κόστος των υπηρεσιών αυτών είναι περίπου ίσο με την αρχική τιμή αγοράς του ίδιου του οχήματος.

Ο νέος κανονισμός αποσκοπεί να αυξήσει τον ανταγωνισμό και να αποφέρει απτά οφέλη στους ευρωπαϊούς καταναλωτές. Ανοίγει νέες προοπτικές για την ευρύτερη χρησιμοποίηση νέων τεχνικών διανομής, όπως οι πωλήσεις μέσω Διαδικτύου και η διανομή περισσότερων σημάτων από τον ίδιο αντιπρόσωπο. Θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο ανταγωνισμό μεταξύ των αντιπροσώπων, θα διευκολύνει σημαντικά τις διασυνοριακές αγορές καινούργιων οχημάτων και θα αυξήσει τον ανταγωνισμό τιμών. Οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων θα έχουν περισσότερες ευκαιρίες επιλογής ως προς το πού θα κάνουν την επισκευή και τη συντήρηση του αυτοκινήτου τους και τι είδους ανταλλακτικά θα χρησιμοποιηθούν.

Το παρόν επεξηγηματικό φυλλάδιο, που συνέταξε η ΓΔ Ανταγωνισμού, προορίζεται να αποτελέσει έναν οδηγό για τον κανονισμό, χωρίς νομικές δεσμεύσεις. Στόχος του είναι η καθοδήγηση και ενημέρωση διάφορων κατηγοριών ενδιαφερομένων, ιδίως δε καταναλωτών, αντιπροσώπων και επισκευαστών. Η ενημέρωση των ενδιαφερομένων έχει ιδιαίτερη σημασία λόγω του ότι ο κανονισμός εισάγει ριζικές αλλαγές. Το φυλλάδιο περιλαμβάνει χωριστά κεφάλαια για κάθε κατηγορία ενδιαφερομένων, και παρέχει απαντήσεις σε ερωτήσεις που είναι πιθανό να τεθούν. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο αναγνώστης διευκολύνεται να βρει τις πληροφορίες που τον ενδιαφέρουν περισσότερο.

Η ΓΔ Ανταγωνισμού θα παρακολουθήσει προσεκτικά την εφαρμογή του σημαντικού αυτού κανονισμού και δεν θα διστάσει να λάβει μέτρα, αν παραστεί ανάγκη, για να εξασφαλίσει την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού και την εφαρμογή του κανονισμού προς όφελος των ευρωπαϊών καταναλωτών.

Philip Lowe
Γενικός Διευθυντής Ανταγωνισμού

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
2.	ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ.....	10
3.	ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 1400/2002.....	11
3.1.	Γενική προσέγγιση	11
3.2.	Αποτέλεσμα της νέας γενικής προσέγγισης όσον αφορά τη διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων.....	12
4.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	16
4.1.	Ορισμοί που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (άρθρο 1)	16
4.2.	Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (άρθρο 2).....	16
4.2.1.	Προϊόντα και υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού	17
4.2.2.	Κατηγορίες συμφωνιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού	19
4.3.	Γενικοί όροι εφαρμογής (άρθρο 3).....	22
4.3.1.	Όριο μεριδίου αγοράς.....	23
4.3.2.	Γενικοί όροι περί ειδικών διατάξεων που πρέπει να περιλαμβάνονται στις συμφωνίες.....	26
4.4.	Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας (άρθρο 4).....	29
4.5.	Ειδικοί όροι (άρθρο 5).....	33
4.5.1.	Διανομή περισσοτέρων σημάτων.....	33
4.5.2.	Τόπος εγκατάστασης εξουσιοδοτημένων διανομέων ή επισκευαστών σε συστήματα επιλεκτικής διανομής.....	36
4.6.	Άρση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία (άρθρο 6)	38
4.7.	Μη εφαρμογή σε σχετική αγορά (άρθρο 7)	39
4.8.	Έναρξη ισχύος και μεταβατική περίοδος (άρθρα 12 και 10).....	40
4.9.	Παρακολούθηση και έκθεση αξιολόγησης (άρθρο 11).....	42
5.	ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ	44
5.1.	Καταναλωτές: οι δυνατότητες επιλογής των καταναλωτών αυξάνονται σύμφωνα με τις αρχές της ενιαίας αγοράς.....	44
5.1.1.	Πωλήσεις	45
5.1.2.	Εξυπηρέτηση μετά την πώληση	48
5.2.	Μεσάζοντες	50
5.3.	Εξουσιοδοτημένοι διανομείς καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων (στο παρόν φυλλάδιο αναφέρονται και ως αντιπρόσωποι).....	51
5.3.1.	Πωλήσεις καινούργων οχημάτων από αντιπρόσωπους.....	52

5.3.1.1.	Η πώληση καινούργων αυτοκινήτων προς καταναλωτές με τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών μεσάζοντα.....	56
5.3.1.2.	Πωλήσεις καινούργων αυτοκινήτων προς εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης	56
5.3.2.	Η διανομή διαφόρων σημάτων αυτοκινήτων από τον ίδιο αντιπρόσωπο (διανομή περισσότερων σημάτων).....	57
5.3.3.	Το δικαίωμα δημιουργίας πρόσθετων σημείων πώλησης (απαγόρευση της «ρήτρας του τόπου εγκατάστασης»).....	59
5.3.4.	Η προμήθεια καινούργων οχημάτων στον αντιπρόσωπο	61
5.3.5.	Διαφορές σχετικά με θέματα συμβάσεων	62
5.3.6.	Το δικαίωμα του αντιπροσώπου να επιλέξει εάν θα παρέχει ή όχι υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης.....	63
5.3.7.	Μεταβίβαση/πώληση αντιπροσωπείας η εξουσιοδοτημένης επιχείρησης επισκευής αυτοκινήτων.....	64
5.3.8.	Η λήξη της συμφωνίας αντιπροσωπείας	65
5.4.	Εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές.....	67
5.4.1.	Πώς μπορεί κανείς να γίνει εξουσιοδοτημένος επισκευαστής.....	68
5.4.2.	Απαγόρευση της ρήτρας τόπου εγκατάστασης για τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές.....	69
5.4.3.	Ανταλλακτικά και εξουσιοδοτημένος επισκευαστής.....	70
5.4.4.	Υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού για εξουσιοδοτημένους επισκευαστές	72
5.4.5.	Μεταβίβαση της εξουσιοδοτημένης επιχείρησης επισκευής	72
5.5.	Ανεξάρτητοι φορείς στην αγορά εξυπηρέτησης μετά την πώληση	72
5.5.1.	Πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες.....	73
5.5.2.	Η σχέση μεταξύ ανεξάρτητων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών	77
6.	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ	78
6.1.	Βασικές αρχές για τον προσδιορισμό της αγοράς.....	78
6.2.	Παραδείγματα προσδιορισμού της αγοράς και υπολογισμού των μεριδίων αγοράς	82
7.	ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ.....	88
8.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ.....	95
9.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1400/2002	97
10.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ - ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ	99

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι κατασκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων και ανταλλακτικών διανέμουν τα προϊόντα τους μέσω δικτύων διανομικών. Όσον αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα, οι διανομείς αυτοί λέγονται συνήθως αντιπρόσωποι, και έτσι αναφέρονται και στο παρόν φυλλάδιο. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες επιχειρήσεις εκμεταλλεύονται επίσης δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών. Αυτά τα δίκτυα διανομής ή επισκευής έχουν μορφή δέσμης ομοειδών συμφωνιών μεταξύ του κατασκευαστή και των επί μέρους διανομικών ή επισκευαστών. Στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, οι συμφωνίες αυτές αναφέρονται ως κάθετες συμφωνίες, δεδομένου ότι ο κατασκευαστής και ο διανομέας ή ο επισκευαστής δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής.

Το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ έχει εφαρμογή στις συμφωνίες που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που παρεμποδίζουν, περιορίζουν ή στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Η πρώτη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 81 είναι οι εν λόγω συμφωνίες να είναι σε θέση να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Αυτό συμβαίνει συνήθως όταν ένα δίκτυο εκτείνεται σε ολόκληρο το έδαφος ενός κράτους μέλους. Εφόσον πληρούται η πρώτη προϋπόθεση, το άρθρο 81 παράγραφος 1 απαγορεύει τις συμφωνίες που περιορίζουν ή στρεβλώνουν σημαντικά τον ανταγωνισμό². Αυτό μπορεί να συμβαίνει όταν οι κάθετες συμφωνίες δεν καθορίζουν μόνο την τιμή και την ποσότητα για μια συγκεκριμένη αγοραπωλησία, αλλά επιπλέον επιβάλλουν περιορισμούς στον προμηθευτή ή στον αγοραστή (στο εξής αναφέρονται ως «κάθετοι περιορισμοί»). Το άρθρο 81 παράγραφος 3 καθιστά ανεφάρμοστη αυτή την απαγόρευση στις συμφωνίες που δημιουργούν επαρκή οφέλη, όπως η βελτίωση της αποτελεσματικότητας, ώστε να αντισταθμίσουν τις αρνητικές για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις τους. Οι συμφωνίες αυτού του είδους λέγεται ότι "απαλλάσσονται" βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3. Η απαλλαγή αυτή των συμφωνιών είναι δυνατή μόνον εφόσον οι καταναλωτές απολαμβάνουν δίκαιο τμήμα του οφέλους που προκύπτει από τις βελτιώσεις³.

² Το άρθρο 81 παράγραφος 1 προβλέπει ότι:

Είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται

- (α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής,*
- (β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διαθέσεως, της τεχνολογικής αναπτύξεως ή των επενδύσεων,*
- (γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού,*
- (δ) στην εφαρμογή ανίσεων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικών συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό,*
- (ε) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.*

³ Το άρθρο 81 παράγραφος 3 προβλέπει ότι:

Το κατά πόσον μια κάθετη συμφωνία πράγματι περιορίζει τον ανταγωνισμό και αν στην περίπτωση αυτή τα οφέλη αντισταθμίζουν τις αρνητικές για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις, εξαρτάται συχνά από τη διάρθρωση της αγοράς. Κατ'αρχήν, κάθε περίπτωση αξιολογείται μεμονωμένα, αλλά η Επιτροπή δύναται επίσης να χορηγήσει απαλλαγή μέσω κανονισμού για ολόκληρες κατηγορίες συμφωνιών. Οι κανονισμοί αυτοί λέγονται συνήθως «κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία». Για παράδειγμα, η Επιτροπή έχει εκδώσει κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία για τις συμφωνίες προμήθειας και διανομής, τον κανονισμό 2790/1999 της Επιτροπής⁴. Ο εν λόγω κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία έχει εφαρμογή κατ'αρχήν στις κάθετες συμφωνίες σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας και του εμπορίου, εκτός από τις περιπτώσεις που η Επιτροπή έχει εκδώσει κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία για συγκεκριμένο τομέα⁵.

Επί αρκετό χρονικό διάστημα, ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας διέπεται από ειδικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία. Ο κανονισμός 1475/95 της Επιτροπής⁶, ο προηγούμενος κανονισμός για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 1400/2002 της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας⁷ (στο εξής: "ο κανονισμός" ή "ο νέος κανονισμός").

Ο νέος κανονισμός έχει εφαρμογή στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και στον ΕΟΧ.⁸

Ο νέος κανονισμός, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 2002, εισάγει ορισμένες ουσιώδεις τροποποιήσεις όσον αφορά την απαλλαγή των συμφωνιών διανομής καινούργων αυτοκινήτων και ανταλλακτικών. Εισάγει επίσης ριζικές αλλαγές όσον

«Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δύνανται να κηρυχθούν ανεφάρμοστες:

- σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων,*
- σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, και*
- σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών,*

η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, (...)»

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1999 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών (ΕΕ L 336, 29.12.1999, σ. 21).

⁵ Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού αριθ. 2790/1999.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 145 της 29.6.1995, σ. 25).

⁷ ΕΕ L 203, 1.8.2002, σ. 30

⁸ Βλ. απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 136/2002 της 27ης Σεπτεμβρίου 2002 για την τροποποίηση του Παραρτήματος XIV (ανταγωνισμός) της συμφωνίας ΕΟΧ (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ)· βλ. επίσης απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 46/96 της 19ης Ιουλίου 1996 για την τροποποίηση του Παραρτήματος XIV (ανταγωνισμός) της συμφωνίας ΕΟΧ (ΕΕ L 291, 14.11.1996, σ. 39), σύμφωνα με την οποία ο κανονισμός 1475/95 είχε επίσης εφαρμογή στα κράτη μέλη του ΕΟΧ.

αφορά την απαλλαγή συμφωνιών παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης από εξουσιοδοτημένους και ανεξάρτητους επισκευαστές και άλλους ανεξάρτητους φορείς, όπως οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, οι διανομείς ανταλλακτικών και οι φορείς παροχής υπηρεσιών κατάρτισης σε επισκευαστές.

Ωστόσο, πάγια πολιτική της Επιτροπής είναι να παρέχει επαρκή χρόνο στους ενδιαφερομένους για να προσαρμοστούν στο νέο νομικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός θα έχει πλήρη εφαρμογή μόνο μετά το τέλος των μεταβατικών περιόδων⁹.

Σκοπός του παρόντος φυλλαδίου είναι να αποτελέσει ένα χρήσιμο οδηγό του κανονισμού για τους καταναλωτές¹⁰ και τους άλλους ενδιαφερομένους, καθώς και να βοηθήσει τις εταιρείες να κρίνουν οι ίδιες κατά πόσον οι κάθετες συμφωνίες τους είναι σύμφωνες με τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού. Περιέχει τεχνικές αναλύσεις και διευκρινίσεις και δίνει απαντήσεις σε ερωτήματα που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν στην πράξη οι κατασκευαστές, οι αντιπρόσωποι, οι παραγωγοί και διανομείς ανταλλακτικών, οι εξουσιοδοτημένοι και ανεξάρτητοι επισκευαστές και άλλες ανεξάρτητες επιχειρήσεις που εμπλέκονται στην πώληση ή/και επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων. Το φυλλάδιο πάντως δεν προβαίνει σε λεπτομερή σχολιασμό κάθε διάταξης του κανονισμού και δεν είναι νομικά δεσμευτικό.

⁹ Βλ. κατωτέρω τμήμα 4.8 και άρθρα 10 και 12 του κανονισμού. Οι συμφωνίες που πληρούν τις προϋποθέσεις του κανονισμού 1475/95 καλύπτονται από την απαλλαγή μέχρι τις 30.9.2003. Επιπλέον, μέχρι τις 30.9.2005 μπορεί να απαγορευθεί στους αντιπροσώπους καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων στο πλαίσιο συστήματος επιλεκτικής διανομής να ανοίξουν πρόσθετα καταστήματα σε άλλα σημεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

¹⁰ Ένας από τους κύριους στόχους του παρόντος φυλλαδίου είναι να πληροφορηθούν οι καταναλωτές και οι μεσάζοντες με ποιον τρόπο εξασφαλίζει ο κανονισμός την ελευθερία αγοράς αυτοκινήτου από οποιοδήποτε μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τις αρχές της ενιαίας αγοράς.

2. ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ

Το φυλλάδιο ακολουθεί το εξής σχεδιάγραμμα:

Το κεφάλαιο 3 εξηγεί την φιλοσοφία και τους στόχους του κανονισμού, όσον αφορά τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων, αλλά και τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης.

Το κεφάλαιο 4 εξηγεί τη διάρθρωση του κανονισμού και ορισμένες νομικές πτυχές των διατάξεών του. Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει ενδεχομένως ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους δικηγόρους και όλους όσους θέλουν να κατανοήσουν καλύτερα το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των διαφόρων διατάξεων του κανονισμού.

Το κεφάλαιο 5 απευθύνεται κυρίως στους καταναλωτές, συμπεριλαμβανομένων των μεσαζόντων, στους αντιπροσώπους καινούργιων αυτοκινήτων και στους επισκευαστές. Δίνει απαντήσεις σε ερωτήσεις που είναι πιθανό να τεθούν από τις ανωτέρω κατηγορίες ενδιαφερομένων, σε χωριστά τμήματα για κάθε κατηγορία. Οι απαντήσεις στις ερωτήσεις αυτές ενδέχεται επίσης να παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τους κατασκευαστές οχημάτων και ανταλλακτικών και τους χονδρεμπόρους τους. Για παράδειγμα, τα δικαιώματα που παρέχονται στους καταναλωτές ή στους ανεξάρτητους επισκευαστές μπορεί να αντιστοιχούν σε υποχρεώσεις άλλων φορέων, όπως των κατασκευαστών αυτοκινήτων.

Το κεφάλαιο 6 πραγματεύεται τεχνικά θέματα σχετικά με τον ορισμό της αγοράς.

Το κεφάλαιο 7 πραγματεύεται τη διανομή ανταλλακτικών από τεχνική άποψη.

Τέλος, στο φυλλάδιο επισυνάπτεται κατάλογος εγγράφων αναφοράς σχετικά με το νέο καθεστώς και το πλήρες κείμενο του νέου κανονισμού, τα οποία υπάρχουν επίσης στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Ανταγωνισμού¹¹.

¹¹ http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

3. ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 1400/2002

3.1. Γενική προσέγγιση

Ο κανονισμός 1400/2002 είναι κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία ειδικά για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Καλύπτει συμφωνίες που αφορούν τη διανομή καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων και ανταλλακτικών, και συμφωνίες διανομής που διέπουν την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης από εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Πραγματεύεται επίσης το θέμα της πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες από ανεξάρτητους επιχειρηματίες που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή ή τη συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων, όπως οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, καθώς και της πρόσβασης σε ανταλλακτικά.

Ο κανονισμός 1400/2002 είναι αυστηρότερος από τον κανονισμό 1475/95, τον οποίο αντικαθιστά, και από τον κανονισμό 2790/1999, προκειμένου να επιλύσει τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν εντοπιστεί στον εν λόγω τομέα¹².

Ο κανονισμός 1400/2002, πάντως, βασίζεται στη γενική πολιτική που ακολουθεί η Επιτροπή κατά την εκτίμηση των κάθετων περιορισμών, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 2790/1999 και στις συνοδευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς¹³. Έτσι, βασίζεται σε μια πιο οικονομική προσέγγιση και στην αρχή ότι οι οικονομικοί φορείς (κατασκευαστές, αντιπρόσωποι) είναι αυτοί που πρέπει να οργανώσουν τη διανομή σύμφωνα με τις ανάγκες τους. Κατά συνέπεια, ο νέος κανονισμός έχει λιγότερο ρυθμιστικό χαρακτήρα από τον κανονισμό 1475/95 της Επιτροπής, ούτως ώστε να αποφευχθούν τα περισταλτικά φαινόμενα¹⁴ που παρατηρήθηκαν με τον κανονισμό 1475/95 και να ευνοηθεί η ανάπτυξη καινοτόμων συστημάτων διανομής.

Ο νέος κανονισμός λαμβάνει υπόψη τη γενική αρχή σύμφωνα με την οποία οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία θα πρέπει να καλύπτουν τις περιοριστικές συμφωνίες μόνον εντός ορισμένων ορίων όσον αφορά τα μερίδια αγοράς. Εν προκειμένω το όριο είναι κατά κανόνα 30%, ενώ για την ποσοτική επιλεκτική διανομή καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων είναι 40%. Επιπλέον, ο νέος κανονισμός καλύπτει συμφωνίες μόνον όταν πληρούνται ορισμένοι γενικοί όροι¹⁵,

¹² Βλ. έκθεση της Επιτροπής της 15ης Νοεμβρίου 2000 για την αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων. Έγγραφο COM(2000)743 τελικό, δημοσιευμένο στο Διαδίκτυο στη διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

¹³ Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (ΕΕ C 291, 13.10.2000, σ. 1).

¹⁴ Λόγω του ότι η απαλλαγή κάλυπτε ένα μόνο μοντέλο διανομής, ο κανονισμός ωθούσε όλους τους προμηθευτές να χρησιμοποιούν σχεδόν πανομοιότυπα συστήματα διανομής, γεγονός που οδηγούσε σε ακαμψία.

¹⁵ Βλ. άρθρο 3 για τους γενικούς όρους.

για παράδειγμα σχετικά με την επίλυση διαφορών από διαιτητή. Ένα σημαντικό μέρος του κανονισμού εστιάζεται σε πρακτικές και συμπεριφορές που περιορίζουν σοβαρά τον ανταγωνισμό στην κοινή αγορά και είναι επιζήμιοι για τους καταναλωτές. Για το σκοπό αυτό, και σύμφωνα με τη γενική προσέγγιση της Επιτροπής σχετικά με τους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία¹⁶, απαριθμεί τους πολύ σοβαρούς περιορισμούς (συχνά λέγονται «μαύρες ρήτρες» ή «περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας») διευκρινίζοντας τι δεν επιτρέπεται κατά κανόνα¹⁷. Η απαρίθμηση των περιορισμών αυτών γίνεται προκειμένου να αρθούν τα μειονεκτήματα του κανονισμού 1475/95 και να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα προβλήματα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως όσον αφορά την επισκευή και τη συντήρηση. Όταν υφίστανται τέτοιοι περιορισμοί, η συμφωνία όχι μόνο δεν τυγχάνει της απαλλαγής κατά κατηγορία, αλλά το πιθανότερο είναι να μην μπορεί να τύχει ούτε απαλλαγής σε ατομική βάση. Εκτός από την απαρίθμηση των περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας, ο νέος κανονισμός επιβάλλει ειδικούς όρους για ορισμένους κάθετους περιορισμούς, και ειδικότερα για τις υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού και τις ρήτρες τόπου εγκατάστασης¹⁸. Όταν δεν πληρούνται οι ειδικοί αυτοί όροι, οι εν λόγω κάθετοι περιορισμοί αποκλείονται από την απαλλαγή κατά κατηγορία. Ωστόσο, ο κανονισμός εξακολουθεί να ισχύει για το υπόλοιπο μέρος της κάθετης συμφωνίας, εφόσον αυτό μπορεί να λειτουργήσει ανεξάρτητα από τον μη απαλασσόμενο κάθετο περιορισμό, ο οποίος πρέπει να αξιολογηθεί μεμονωμένα σύμφωνα με το άρθρο 81.

3.2. Αποτέλεσμα της νέας γενικής προσέγγισης όσον αφορά τη διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων

Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν¹⁹ ότι η τιμή αγοράς και το κόστος επισκευής και συντήρησης ενός αυτοκινήτου αντιστοιχούν καθένα στο 40% του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας²⁰. Συνεπώς, για τους καταναλωτές, ο ανταγωνισμός στην αγορά διανομής είναι εξίσου σημαντικός με τον ανταγωνισμό στην αγορά συντήρησης και επισκευής, και έτσι ο κανονισμός πραγματεύεται τα προβλήματα ανταγωνισμού και στις δύο αγορές.

¹⁶ Κανονισμός 2790/1999 της Επιτροπής· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2658/2000 της Επιτροπής της 29ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών εξειδίκευσης (ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 3)· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2659/2000 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών έρευνας και ανάπτυξης (ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 7).

¹⁷ Βλ. άρθρο 4 για τους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας.

¹⁸ Βλ. άρθρο 5 για τους ειδικούς όρους.

¹⁹ Andersen, Study on the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned, σ. 43, κεφάλαιο II.2.1.B· δημοσιευμένη στο Διαδίκτυο: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/.

²⁰ Το υπόλοιπο 20% αντιστοιχεί στο κόστος χρηματοδότησης, ασφάλισης και σε άλλα έξοδα.

Η έκθεση αξιολόγησης που ενέκρινε η Επιτροπή στις 15 Νοεμβρίου 2000 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός 1475/95 δεν έχει επιτύχει ορισμένους από τους βασικούς στόχους του²¹. Με την εφαρμογή δε του γενικού κανονισμού απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών (κανονισμός 2790/1999) δεν λύνονται όλα τα προβλήματα που επισημάνθηκαν στην έκθεση αξιολόγησης. Ο κανονισμός 1400/2002 εισάγει μια αυστηρότερη προσέγγιση, μολονότι είναι το ίδιο μη ρυθμιστική με αυτή του κανονισμού 2790/1999.

Όσον αφορά τη διανομή καινουργών αυτοκινήτων οχημάτων, ο κανονισμός βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- απαγόρευση του συνδυασμού επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής που επέτρεπε ο κανονισμός 1475/95. Για να επωφεληθούν από την εφαρμογή του νέου κανονισμού, οι κατασκευαστές πρέπει να επιλέξουν μεταξύ της δημιουργίας επιλεκτικών ή αποκλειστικών δικτύων διανομής, όταν ορίζουν τους διανομείς τους·
- ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ αντιπροσώπων σε διαφορετικά κράτη μέλη (ενδοσηματικός ανταγωνισμός) και βελτίωση της ενοποίησης της αγοράς, ιδίως αποκλείοντας την απαλλαγή συμφωνιών διανομής που περιορίζουν τις παθητικές πωλήσεις, που περιορίζουν τις ενεργητικές πωλήσεις σε συμφωνίες επιλεκτικής διανομής, και αποκλείοντας την απαλλαγή ρητρών (κοινώς γνωστές ως «ρήτρες τόπου εγκατάστασης») οι οποίες, στο πλαίσιο των συστημάτων επιλεκτικής διανομής, απαγορεύουν στους αντιπροσώπους να δημιουργούν πρόσθετα σημεία πώλησης σε άλλα σημεία της κοινής αγοράς²².
- κατάργηση της υποχρέωσης να παρέχει η ίδια εταιρεία υπηρεσίες πώλησης και εξυπηρέτησης²³ αποκλείοντας την απαλλαγή συμφωνιών που δεν επιτρέπουν στους αντιπροσώπους να αναθέτουν υπεργολαβικά την εξυπηρέτηση και τη συντήρηση σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές που ανήκουν στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο επισκευής του εκάστοτε σήματος και που, ως εκ τούτου, πληρούν τις ποιοτικές προδιαγραφές του κατασκευαστή²⁴.
- διευκόλυνση της διανομής περισσότερων σημάτων αποκλείοντας την απαλλαγή των περιορισμών στην πώληση αυτοκινήτων διαφορετικού σήματος από τον ίδιο αντιπρόσωπο²⁵. Ωστόσο, οι προμηθευτές μπορούν να απαιτούν από τον αντιπρόσωπο να εκθέτει τα διάφορα σήματα αυτοκινήτων σε διαφορετικούς χώρους της ίδιας έκθεσης·

²¹ Βλ. έκθεση αξιολόγησης της Επιτροπής για τον κανονισμό 1475/95.

²² Μετά τις 30 Σεπτεμβρίου 2005. Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και άρθρο 12 παράγραφος 2. Με τη ρήτρα τόπου εγκατάστασης, ένας κατασκευαστής υποχρεώνει έναν αντιπρόσωπο να ασκεί δραστηριότητες μόνο σε έναν ορισμένο τόπο εγκατάστασης, που μπορεί να είναι μια συγκεκριμένη διεύθυνση, πόλη ή γεωγραφική περιοχή.

²³ Συνήθως αναφέρεται ως σύνδεση πώλησης-εξυπηρέτησης μετά την πώληση.

²⁴ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ζ).

²⁵ Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ).

- διατήρηση της "ρήτρας διαθεσιμότητας" αποκλείοντας την απαλλαγή συμφωνιών που περιορίζουν τη δυνατότητα ενός αντιπροσώπου να πωλεί αυτοκίνητα διαφορετικών προδιαγραφών σε σχέση με τα ισότιμα μοντέλα της σειράς προϊόντων που αφορά η σύμβαση του αντιπροσώπου. Κατ'αυτόν τον τρόπο ένας καταναλωτής θα μπορεί να αγοράζει οχήματα από αντιπρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος με τις προδιαγραφές που ισχύουν στο κράτος μέλος του καταναλωτή. Για παράδειγμα, οι καταναλωτές του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας θα μπορούν να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα με το τιμόνι στη δεξιά πλευρά από χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης²⁶.
- στήριξη της χρησιμοποίησης μεσαζόντων ή πρακτόρων από τους καταναλωτές²⁷, η συμβολή των οποίων είναι σημαντική, καθότι τους βοηθούν να αγοράσουν όχημα από άλλη χώρα της κοινής αγοράς.
- ενίσχυση της ανεξαρτησίας των αντιπροσώπων έναντι των κατασκευαστών, τόσο με την προώθηση της πώλησης σημάτων περισσότερων κατασκευαστών όσο και με την ενίσχυση των ελάχιστων όρων συμβατικής προστασίας τους (συμπεριλαμβανομένης της διατήρησης της ελάχιστης προειδοποιητικής προθεσμίας που προβλεπόταν στον κανονισμό 1475/95), καθώς και επιτρέποντάς τους να εκποιήσουν την αξία που συσσωρεύσαν, δίνοντάς τους την ελευθερία να πωλήσουν την επιχείρησή τους σε άλλους αντιπροσώπους εξουσιοδοτημένους να πωλούν το ίδιο σήμα²⁸.

Συνοψίζοντας, ο κανονισμός 1400/2002 δημιουργεί ένα καθεστώς που αναμένεται να προωθήσει την ανάπτυξη καινοτόμων μεθόδων διανομής και, κατ' επέκταση, να ενισχύσει τον ανταγωνισμό.

Όσον αφορά την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων, ο κανονισμός 1400/2002 βασίζεται στην ίδια αυστηρότερη προσέγγιση, διατηρώντας παράλληλα ορισμένα στοιχεία του προηγούμενου κανονισμού 1475/95, καθότι ο κανονισμός 2790/1999 δεν περιέχει διατάξεις επαρκώς προσαρμοσμένες στην επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων. Λόγω του σημαντικού κόστους της επισκευής και συντήρησης για τον καταναλωτή, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η δυνατότητα των καταναλωτών να επιλέγουν μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών λύσεων και να είναι σε θέση όλες οι επιχειρήσεις (αντιπρόσωποι, εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές, ανεξάρτητοι επισκευαστές, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων επισκευής αμαξωμάτων, αλυσίδες ταχυεπισκευών και κέντρα συντήρησης) να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες, συμβάλλοντας έτσι στην ασφάλεια και αξιοπιστία των οχημάτων.

Συνεπώς, όσον αφορά την επισκευή και συντήρηση, ο κανονισμός 1400/2002 επιδιώκει τους ακόλουθους στόχους:

²⁶ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

²⁷ Αιτιολογική σκέψη 14

²⁸ Άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 5.

- να επιτρέψει στους κατασκευαστές να καθορίζουν τα κριτήρια επιλογής των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, εφόσον δεν θίγεται η άσκηση των δικαιωμάτων που κατοχυρώνει ο κανονισμός·
- αν ένας προμηθευτής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων καθορίζει ποιοτικά κριτήρια επιλογής των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του δικτύου του, να εξασφαλίζεται η δυνατότητα ένταξης στο δίκτυο όλων των φορέων που πληρούν τα κριτήρια αυτά. Η προσέγγιση αυτή θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, καθότι θα επιτρέψει στους φορείς που διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνομosύνη να εγκατασταθούν οπουδήποτε υπάρχουν επιχειρηματικές ευκαιρίες·
- να βελτιώσει την πρόσβαση των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών σε ανταλλακτικά ανταγωνιστικά εκείνων που πωλεί ο κατασκευαστής του οχήματος·
- να διαφυλάξει και να ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση των ανεξάρτητων επισκευαστών· οι τελευταίοι εκτελούν κατά μέσον όρο το 50% περίπου του συνόλου των επισκευών αυτοκινήτων²⁹. Ο κανονισμός βελτιώνει την θέση τους ενισχύοντας τη δυνατότητα πρόσβασής τους σε ανταλλακτικά και τεχνικές πληροφορίες που αντιστοιχούν στην τεχνολογική πρόοδο, ιδίως στον τομέα του ηλεκτρονικού και διαγνωστικού εξοπλισμού. Το δικαίωμα πρόσβασης επεκτείνεται επίσης στην κατάρτιση και σε κάθε είδους εργαλεία, καθότι η πρόσβαση και στα τέσσερα αυτά στοιχεία είναι απαραίτητη για να μπορεί ένας φορέας να παρέχει υπηρεσίες εξυπηρέτησης μετά την πώληση. Η διεύρυνση αυτή της πρόσβασης θα έχει μία ακόμη επιθυμητή και σημαντική παρεπόμενη συνέπεια: να προωθηθεί η βελτίωση των τεχνικών ικανοτήτων των ανεξάρτητων επισκευαστών, προς όφελος της οδικής ασφάλειας και των καταναλωτών εν γένει.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω στοιχεία, ο κανονισμός 1400/2002 ενισχύει τον ανταγωνισμό στις αγορές διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης μετά την πώληση.

²⁹ Μελέτη Andersen, σ. 254, παράρτημα 8· Accenture, Study on the Impact of Legislative Scenarios on Motor Vehicle Distribution, Σεπτέμβριος 2001, εκπονηθείσα κατά παραγγελία της ACEA (Ένωσης Ευρωπαϊκών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων), σ. 11.

4. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται επισκόπηση διαφόρων άρθρων του κανονισμού προκειμένου να διευκρινιστούν ορισμένες διατάξεις που χρειάζονται ενδεχομένως ερμηνεία. Η απαρίθμηση και επεξήγηση των άρθρων συνοδεύεται, κατά το δυνατόν, από παραπομπές στις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού, και από παραδείγματα και απαντήσεις σε ερωτήσεις που θα έθεταν ενδεχομένως νομικοί και προμηθευτές αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών που οργανώνουν ένα δίκτυο διανομής. Το παρόν κεφάλαιο περιέχει επίσης παραπομπές σε άλλες ανακοινώσεις της Επιτροπής που παρέχουν διευκρινίσεις σε θέματα εφαρμογής της νομοθεσίας.

4.1. Ορισμοί που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (άρθρο 1)

Το άρθρο 1 περιέχει μια σειρά ορισμών που διευκρινίζουν την έννοια ορισμένων λέξεων ή εκφράσεων που χρησιμοποιούνται σε άλλα άρθρα του κανονισμού. Όπου είναι σκόπιμο, παρατίθεται στη συνέχεια ο ακριβής ορισμός μαζί με το κείμενο του άρθρου (ή των άρθρων) όπου εμφανίζονται τέτοιες λέξεις ή εκφράσεις.

4.2. Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (άρθρο 2)

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες, οι οποίες αφορούν τους όρους με τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να προμηθεύονται, να πωλούν ή να μεταπωλούν καινούργια αυτοκίνητα, ανταλλακτικά αυτοκινήτων οχημάτων ή υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων.

Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται εφόσον οι κάθετες συμφωνίες περιλαμβάνουν κάθετους περιορισμούς.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η απαλλαγή που θεσπίζεται στην παρούσα παράγραφο αποκαλείται εφεξής "η απαλλαγή".

(...)

4.2.1. Προϊόντα και υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :
 - (...)
 - (ιδ) "αυτοκίνητο όχημα": αυτοκινούμενο όχημα με τρεις ή περισσότερους τροχούς που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε δημόσιους δρόμους·
 - (...)
 - (ιθ) "ανταλλακτικά": αγαθά που προορίζονται να τοποθετηθούν ή να συναρμολογηθούν σε αυτοκίνητο όχημα για να αντικαταστήσουν συστατικά μέρη του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένων των αναγκαίων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου λιπαντικών, με την εξαίρεση των καυσίμων·
 - (...)

Ερώτηση 1: Πού βρίσκεται η διαχωριστική γραμμή μεταξύ του νέου κανονισμού 1400/2002 και του κανονισμού 2790/1999 σχετικά με τις κάθετες συμφωνίες;

Το άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού 2790/1999 σχετικά με τις κάθετες συμφωνίες ορίζει ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες των οποίων το αντικείμενο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής άλλων κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία. Συνεπώς, ο κανονισμός 2790/1999 δεν εφαρμόζεται σε κάθετες συμφωνίες που αφορούν καινούργια αυτοκίνητα οχήματα, υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων και ανταλλακτικά για αυτοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στον κανονισμό. Μια συμφωνία της οποίας το αντικείμενο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού³⁰, αλλά δεν πληροί τις υπόλοιπες προϋποθέσεις που προβλέπονται σ' αυτόν³¹, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2790/1999.

Ερώτηση 2: Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις συμφωνίες που αφορούν οχήματα και ανταλλακτικά;

Όχι. Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε οχήματα που δεν είναι αυτοκίνητα οχήματα³², σε αυτοκίνητα οχήματα που δεν είναι καινούργια³³, σε τραπεζικά

³⁰ Βλ. Άρθρο 2, Πεδίο εφαρμογής

³¹ Για παράδειγμα, άρθρα 3, 4 ή 5.

³² Ο ορισμός των αυτοκινήτων οχημάτων είναι ίδιος με αυτόν που υπήρχε στον κανονισμό 1475/95. Ορισμένα οχήματα δεν εμπίπτουν στον ορισμό αυτό, διότι δεν είναι αυτοκινούμενα, όπως οι ιππήλατες άμαξες, διότι έχουν λιγότερους από τρεις τροχούς, όπως οι μοτοσυκλέτες, ή διότι δεν προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε δημόσιους δρόμους, αν και περιστασιακά ενδέχεται να κυκλοφορούν σε δημόσιους δρόμους, όπως οι ελκυστήρες και τα χωματουργικά μηχανήματα.

³³ Για παράδειγμα, τα μεταχειρισμένα οχήματα.

δάνεια για τη χρηματοδότηση της αγοράς οχήματος από τελικό χρήστη ή σε αγαθά που δεν είναι ανταλλακτικά, όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό³⁴.

Πολλά προϊόντα αντικατάστασης προορίζονται ειδικά για τα αυτοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στον κανονισμό, και ως εκ τούτου ανταποκρίνονται σαφώς στον ορισμό των ανταλλακτικών του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιθ). Ωστόσο, ορισμένα προϊόντα, όπως τα λιπαντικά, τα χρώματα και άλλα κοινά προϊόντα, όπως βίδες, περικόχλια και μπουλόνια, μπορεί να έχουν διπλή ή πολλαπλή χρήση. Ενώ μπορούν να τοποθετηθούν σε ένα αυτοκίνητο όχημα για να αντικαταστήσουν ορισμένα συστατικά στοιχεία του, μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθούν σε είδη οχημάτων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (π.χ. μοτοσυκλέτες, ελκυστήρες) ή και σε ποικίλες άλλες περιπτώσεις. Συνεπώς, τα προϊόντα αυτού του είδους πρέπει να θεωρούνται ως ανταλλακτικά κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιθ), πράγμα που σημαίνει ότι οι κάθετες συμφωνίες για τη διανομή τους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, μόνον όταν ευλόγως αναμένεται να τοποθετηθούν σε αυτοκίνητο όχημα. Στην πράξη, τούτο συμβαίνει όταν ο αγοραστής δραστηριοποιείται στην επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων ή στην προμήθεια προϊόντων στον τομέα αυτόν.

Έτσι, σε ένα ορισμένο στάδιο της εμπορίας, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι κάθετες συμφωνίες βάσει των οποίων οι χονδρέμποροι προμηθεύονται τα προϊόντα αυτά για να τα διανείμουν στη συνέχεια σε ευρύ φάσμα πελατών και, σε ένα εντελώς διαφορετικό στάδιο εμπορίας, οι συμφωνίες για προϊόντα που προορίζονται για άμεση πώληση σε τελικούς χρήστες, καθότι και στις δύο περιπτώσεις οι συνθήκες της τελικής χρήσης δεν είναι καθόλου σαφείς. Για παράδειγμα, μια κάθετη συμφωνία μεταξύ ενός κατασκευαστή βιδών και ενός καταστήματος ειδών "μαστορέματος", δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, παρά το γεγονός ότι ο κατασκευαστής προμηθεύει τις ίδιες βίδες σε κατασκευαστές ή σε επισκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων. Ομοίως εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού μια συμφωνία με διανομέα χρωμάτων ή λιπαντικών, για παράδειγμα, εκτός εάν το είδος της δραστηριότητάς του δημιουργεί εύλογη βεβαιότητα ότι τα προϊόντα αυτά θα χρησιμοποιηθούν μόνο σε αυτοκίνητα που εμπίπτουν στον κανονισμό. Αυτή η εύλογη βεβαιότητα δεν υπάρχει στην περίπτωση της πώλησης χρωμάτων ή λιπαντικών σε επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου, όπως τα πρατήρια βενζίνης, τα σουπερμάρκετ ή τα καταστήματα ειδών "μαστορέματος". Εφόσον μια κάθετη συμφωνία που αφορά οχήματα, προϊόντα ή υπηρεσίες δεν καλύπτεται από τον κανονισμό, εμπίπτει, κατ' αρχήν, στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2790/1999.

³⁴ Για παράδειγμα, επειδή δεν είναι απαραίτητα για τη χρησιμοποίηση ενός αυτοκινήτου οχήματος, αν και μπορούν να τοποθετηθούν σε αυτοκίνητα, όπως μαγνητόφωνα, συσκευές CD ή άλλα εξαρτήματα κατά τα εμπορικά ήθη (για περισσότερες διευκρινίσεις, βλ. κατωτέρω κεφάλαιο 7).

4.2.2. Κατηγορίες συμφωνιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :
(...)
(γ) "κάθετες συμφωνίες": συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές που συνάπτονται μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων καθεμία από τις οποίες δραστηριοποιείται, για τους σκοπούς της συμφωνίας, σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής·
(...).

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

- (...)
2. Η απαλλαγή εφαρμόζεται επίσης στις ακόλουθες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών:
 - (α) κάθετες συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ μιας ένωσης επιχειρήσεων και των μελών της, ή μεταξύ μιας τέτοιας ένωσης και των προμηθευτών της, μόνον εφόσον όλα της τα μέλη είναι διανομείς αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα ή επισκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων, και εφόσον κανένα μέλος της ένωσης, μαζί με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, δεν έχει συνολικό κύκλο εργασιών που υπερβαίνει τα 50 εκατομμύρια ευρώ· οι κάθετες συμφωνίες που συνάπτουν αυτές οι ενώσεις διέπονται από τον παρόντα κανονισμό, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 81 στις οριζόντιες συμφωνίες μεταξύ των μελών της ένωσης ή στις αποφάσεις που λαμβάνει η ένωση·
 - (β) κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν διατάξεις για τη μεταβίβαση στον αγοραστή ή την άσκηση από αυτόν δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, υπό τον όρο ότι οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν πρωταρχικό αντικείμενο των συμφωνιών και συνδέονται άμεσα με τη χρήση, πώληση ή μεταπώληση των προϊόντων ή υπηρεσιών από τον αγοραστή ή τους πελάτες του. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν περιέχουν περιορισμούς του ανταγωνισμού που σχετίζονται με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της σύμβασης και έχουν το ίδιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα με κάθετους περιορισμούς μη απαλλασσόμενους βάσει του παρόντος κανονισμού.
 3. Η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιζόμενων επιχειρήσεων. Ωστόσο, η απαλλαγή εφαρμόζεται εάν ανταγωνιζόμενες επιχειρήσεις συνάπτουν μη αμοιβαία κάθετη συμφωνία και:
 - (α) ο αγοραστής έχει συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ, ή
 - (β) ο προμηθευτής είναι παραγωγός και διανομέας προϊόντων, ενώ ο αγοραστής είναι ένας διανομέας που δεν παράγει ανταγωνιστικά αγαθά με αυτά της συμφωνίας, ή
 - (γ) ο προμηθευτής παρέχει υπηρεσίες σε πολλαπλά επίπεδα εμπορίου, ενώ ο αγοραστής δεν παρέχει ανταγωνιστικές υπηρεσίες στο επίπεδο εμπορίου στο οποίο αγοράζει τις αναφερόμενες στη σύμβαση υπηρεσίες.

Ερώτηση 3: Ποια είδη κάθετων συμφωνιών καλύπτονται από τον κανονισμό;

Ο κανονισμός εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες που συνάπτονται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα στάδια εμπορίας, από την πρώτη διάθεση ενός καινούργιου αυτοκίνητου οχήματος από τον κατασκευαστή του μέχρι την τελική μεταπώληση στους τελικούς καταναλωτές και από την πρώτη διάθεση ανταλλακτικών από τον κατασκευαστή τους μέχρι την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης στους τελικούς καταναλωτές. Ο κανονισμός εφαρμόζεται, ιδίως, στις κάθετες συμφωνίες μεταξύ:

- ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων ή θυγατρικής του και ανεξάρτητων εισαγωγέων ή χονδρεμπόρων που δεν είναι θυγατρικές του κατασκευαστή και που μπορούν να αναλάβουν τον εφοδιασμό και τη διαχείριση του δικτύου διανομής και επισκευής του κατασκευαστή σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, ακόμη και όταν ο κατασκευαστής έχει συγκροτήσει εισαγωγικές ή χονδρεμπορικές θυγατρικές σ' αυτά ή σε άλλα κράτη μέλη³⁵.
- ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων ή θυγατρικής του και μεμονωμένων μελών του εξουσιοδοτημένου δικτύου διανομής και επισκευαστών του, συμπεριλαμβανομένης της χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης για τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας του κατασκευαστή³⁶.
- ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, ενός βασικού διανομέα και ενός περαιτέρω διανομέα ή επίσημου εμπόρου σε συστήματα διανομής δύο ή τριών βαθμίδων³⁷. Οι συμφωνίες αυτού του είδους καλύπτονται ανεξαρτήτως εάν οι επίσημοι έμποροι επιλέγονται από τον κατασκευαστή και συνδέονται συμβατικά μ' αυτόν ή εάν οι βασικοί διανομείς επιλέγουν και συνάπτουν συμβάσεις με τους επίσημους εμπόρους βάσει κριτηρίων που καθορίζει ο κατασκευαστής³⁸.
- ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών και μιας ένωσης εξουσιοδοτημένων ή ανεξάρτητων αντιπροσώπων ή επισκευαστών που αγοράζουν από κοινού αυτοκίνητα οχήματα ή ανταλλακτικά, εφόσον κανένα από τα μεμονωμένα μέλη της ένωσης δεν έχει συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 50 εκατ. EUR³⁹.
- ενός προμηθευτή ανταλλακτικών και των μεμονωμένων μελών ενός δικτύου ανεξάρτητων ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών που χρησιμοποιούν αυτά τα ανταλλακτικά για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης.

Έτσι, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού είναι ευρύτερο από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1475/95, καθότι περιλαμβάνει συμφωνίες που συνάπτονται, για παράδειγμα, με εισαγωγείς ή χονδρεμπόρους αυτοκινήτων οχημάτων που δεν παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης μετά την πώληση, με επισκευαστές που δεν πωλούν αυτοκίνητα και με προμηθευτές που διαθέτουν ανταλλακτικά σε επισκευαστές.

³⁵ Άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β).

³⁶ Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο β), π.χ. χρήση του εμπορικού σήματος στο χώρο έκθεσης όπου πωλούνται οχήματα ή αποκάλυψη τεχνολογίας για την παροχή υπηρεσιών επισκευής αυτοκινήτων ορισμένου σήματος.

³⁷ Αιτιολογική σκέψη 3

³⁸ Ο κανονισμός δεν απαγορεύει τη χρήση συστημάτων διανομής ενιαίας βαθμίδας. Η επιλογή του τρόπου οργάνωσης των συστημάτων εναπόκειται στον κατασκευαστή ή στον προμηθευτή του οποίου τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ανταλλακτικά διανέμονται μέσω του δικτύου. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 6 του κανονισμού 1475/95, οι συμφωνίες διανομής ενός αντιπροσώπου με άλλες επιχειρήσεις εξαρτώνταν από τη συναίνεση του προμηθευτή.

³⁹ Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α).

Ερώτηση 4: Εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι κάθετες συμφωνίες, όταν ο προμηθευτής πωλεί επίσης αυτοκίνητα οχήματα σε τελικούς καταναλωτές ανταγωνιζόμενος το δίκτυο διανομής του;

Εν γένει ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιζόμενων επιχειρήσεων. Ωστόσο, ορισμένες κάθετες συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Ειδικότερα, το άρθρο 2 παράγραφος 3 επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού σε περιπτώσεις διττής διανομής, προκειμένου να καλυφθούν οι διάφορες κάθετες συμφωνίες που μπορεί να συνάψει ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων που πωλεί άμεσα στους τελικούς χρήστες, με μεμονωμένα μέλη του δικτύου ή των δικτύων εξουσιοδοτημένων διανομέων του. Ο κανονισμός δεν προβλέπει ιδιαίτερες προϋποθέσεις για τη συνύπαρξη καταστημάτων του κατασκευαστή και καταστημάτων του εξουσιοδοτημένου διανομέα.

Ερώτηση 5: Εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας;

Οι συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας είναι συνήθεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, η Επιτροπή τις διακρίνει σε «γνήσιες» και «μη γνήσιες» συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας, σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, ανεξαρτήτως του πώς χαρακτηρίζονται οι εν λόγω συμφωνίες βάσει του εθνικού αστικού δικαίου⁴⁰. Οι γνήσιες συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας, δηλαδή οι συμφωνίες βάσει των οποίων ο αντιπρόσωπος φέρει ασήμαντο ή δεν φέρει κανέναν χρηματοοικονομικό ή εμπορικό κίνδυνο όσον αφορά τη σύμβαση που συνάπτει ή διαπραγματεύεται εκ μέρους του αντιπροσωπευόμενου και τις απαιτούμενες σε ορισμένη αγορά επενδύσεις για το συγκεκριμένο τομέα δραστηριότητας, δεν απαγορεύονται βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 1 και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Αντίθετα, οι μη γνήσιες συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού⁴¹.

Ερώτηση 6: Ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληροί, εν γένει, μια συμφωνία για να είναι σύμφωνη με τον κανονισμό και ποιες είναι οι συνέπειες αυτής της συμμόρφωσης;

Για να έχει εφαρμογή ο κανονισμός στις συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, πρέπει να πληρούνται οι γενικοί όροι που προβλέπονται στο άρθρο 3, ενώ οι ρήτρες και οι διατάξεις που συμφωνούνται μεταξύ των μερών δεν πρέπει να αποτελούν, άμεσα ή έμμεσα, περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας, όπως αυτοί απαριθμούνται στο άρθρο 4. Οι επιβαλλόμενες ειδικές υποχρεώσεις που δεν πληρούν τους όρους του άρθρου 5 δεν απαλλάσσονται, αλλά είναι δυνατόν να διαχωριστούν από την υπόλοιπη συμφωνία βάσει του εθνικού ενοχικού δικαίου, ώστε αυτή να καλύπτεται από την απαλλαγή κατά κατηγορία. Η άσκηση πίεσης, η χρησιμοποίηση οικονομικών κινήτρων ή αντικινήτρων,

⁴⁰ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, Τμήμα II.2 Συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας, παράγραφοι 12 έως 20.

⁴¹ Οι μη γνήσιες συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας ενδέχεται να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1, όπως ενέπιπταν και στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1475/95· βλ. επίσης απόφαση της Επιτροπής της 10.10.2001 - DaimlerChrysler - (υπόθεση COMP/36.264 - Mercedes-Benz), EE L 257, 25.9.2002, σ. 1.

μισθώσεων επαγγελματικών χώρων ή άλλων μέτρων⁴² που περιορίζουν ή επιχειρούν να περιορίσουν την ελευθερία ενός διανομέα ή επισκευαστή να υιοθετήσει τις ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό συμπεριφορές που ενθαρρύνονται από τα άρθρα 4 και 5, ή που υπονομεύουν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 δικαιώματα, δεν απαλλάσσονται βάσει του κανονισμού. Όλοι οι υπόλοιποι περιορισμοί ή διατάξεις συμφωνιών που πληρούν τις εν λόγω προϋποθέσεις μπορούν να τύχουν της απαλλαγής κατά κατηγορία, καθότι το άρθρο 2 καθιστά ανεφάρμοστη στις εν λόγω συμφωνίες την απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 81 παράγραφος 1.

Ο κανονισμός απαλλάσσει τους συμβαλλόμενους από την υποχρέωση να αποδείξουν ότι οι συμφωνίες τους πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 στο συγκεκριμένο οικονομικό και νομικό τους πλαίσιο. Ο κανονισμός, που είναι δεσμευτικός και άμεσα εφαρμόσιμος σε όλα τα κράτη μέλη, διασφαλίζει, σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι τέτοιες συμφωνίες δεν μπορούν να θεωρηθούν άκυρες δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 2. Σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου, κανένα μέτρο λαμβανόμενο δυνάμει εθνικής νομοθεσίας ανταγωνισμού από εθνικές αρχές ή εθνικά δικαστήρια δεν πρέπει να θίγει την ομοιόμορφη εφαρμογή του κανονισμού σε ολόκληρη την κοινή αγορά.

4.3. Γενικοί όροι εφαρμογής (άρθρο 3)

Στο άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπονται πέντε γενικοί όροι που πρέπει να πληροί μια συμφωνία για να ισχύσει η απαλλαγή κατά κατηγορία. Ο πρώτος από αυτούς περιορίζει την εφαρμογή της απαλλαγής στις περιπτώσεις όπου τα μερίδια αγοράς δεν υπερβαίνουν ορισμένα όρια, κάτω από τα οποία μπορεί να θεωρηθεί με βεβαιότητα ότι πληρούνται, κατά κανόνα, οι προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3. Σύμφωνα με τους υπόλοιπους όρους, η συμφωνία πρέπει να περιλαμβάνει διάφορες διατάξεις που προωθούν τη συμβατική σταθερότητα, επιτρέποντας έτσι στους διανομείς ή επισκευαστές την άσκηση σθεναρού ανταγωνισμού και τη μετακύλιση στους καταναλωτές των πλεονεκτημάτων από τη βελτίωση της διανομής.

⁴² Για παράδειγμα, εάν ο κατασκευαστής είναι μειοψηφικός μέτοχος σε έναν από τους αντιπροσώπους του και συμφωνήσει με τους υπόλοιπους μετόχους ότι ο αντιπρόσωπος θα παύσει την πώληση περισσότερων σημάτων ή το άνοιγμα νέων σημείων πώλησης ή παράδοσης μετά τις 30 Σεπτεμβρίου 2005, τούτο θα θεωρείται συγκεκαλυμμένη κάθετη συμφωνία, η οποία θα ενέπιπτε στον ορισμό του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και δεν θα απαλλάσσταν βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο β).

4.3.1. Όριο μεριδίου αγοράς

Άρθρο 3

Γενικοί όροι

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3, 4, 5, 6 και 7, η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή στην αγορά στην οποία πωλεί καινούργια αυτοκίνητα οχήματα, ανταλλακτικά για αυτοκίνητα οχήματα ή υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης δεν υπερβαίνει το 30 %.
Ωστόσο, το όριο μεριδίου αγοράς για την εφαρμογή της απαλλαγής ορίζεται σε 40 % για τις συμφωνίες που εισάγουν συστήματα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής για την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων.
Τα όρια μεριδίου αγοράς δεν εφαρμόζονται σε συμφωνίες που εισάγουν συστήματα ποιοτικής επιλεκτικής διανομής.
 2. Στην περίπτωση των κάθετων συμφωνιών που περιέχουν υποχρεώσεις αποκλειστικής διάθεσης, η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι το μερίδιο του αγοραστή στην αγορά στην οποία προμηθεύεται τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης δεν υπερβαίνει το 30 %.
- (...)

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :
(...)
(ε) "υποχρέωση αποκλειστικής διάθεσης": κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση του προμηθευτή να πωλεί τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης σε έναν μόνον αγοραστή στην κοινή αγορά για συγκεκριμένη χρήση ή προς μεταπώληση·
(στ) "σύστημα επιλεκτικής διανομής": σύστημα διανομής στο πλαίσιο του οποίου ο προμηθευτής αναλαμβάνει να πωλεί, άμεσα ή έμμεσα, τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης μόνο σε διανομείς ή επισκευαστές που έχουν επιλεγεί με καθορισμένα κριτήρια και στο πλαίσιο του οποίου οι εν λόγω διανομείς ή επισκευαστές αναλαμβάνουν να μην πωλούν αυτά τα προϊόντα ή υπηρεσίες σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς ή σε ανεξάρτητους επισκευαστές, με την επιφύλαξη της δυνατότητας να πωλούν ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές ή της υποχρέωσης να παρέχουν στους ανεξάρτητους φορείς όλες τις τεχνικές πληροφορίες, το διαγνωστικό εξοπλισμό, τα εργαλεία και την κατάρτιση που απαιτείται για την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων οχημάτων ή για την εφαρμογή των μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας·
(ζ) "σύστημα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής": σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο ο προμηθευτής χρησιμοποιεί για την επιλογή των διανομέων ή επισκευαστών κριτήρια που περιορίζουν άμεσα τον αριθμό τους·
(η) "σύστημα ποιοτικής επιλεκτικής διανομής": σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο ο προμηθευτής χρησιμοποιεί για την επιλογή των διανομέων ή επισκευαστών καθαρά ποιοτικά κριτήρια που υπαγορεύονται από τη φύση των προϊόντων ή υπηρεσιών της σύμβασης, καθορίζονται με ομοίμορφο τρόπο για όλους τους διανομείς ή επισκευαστές που ζητούν να συμμετάσχουν στο σύστημα διανομής, δεν εφαρμόζονται με τρόπο που συνιστά διάκριση και δεν περιορίζουν άμεσα τον αριθμό των διανομέων ή επισκευαστών·
(...)

Όπως και στην περίπτωση του κανονισμού 2790/1999, η εφαρμογή του κανονισμού προϋποθέτει, κατ' αρχήν, τον ορισμό της σχετικής αγοράς (ή αγορών) προϊόντος και της

σχετικής γεωγραφικής αγοράς (ή αγορών) που επηρεάζονται από τις κάθετες συμφωνίες («σχετική αγορά»). Με εξαίρεση τις συμφωνίες ποιοτικής επιλεκτικής διανομής⁴³, οι κάθετες συμφωνίες μπορούν να τύχουν απαλλαγής κατά κατηγορία μόνον όταν δεν υπάρχει υπέρβαση ορισμένων ορίων μεριδίου αγοράς. Το όριο αυτό είναι κατά κανόνα 30%, ενώ όσον αφορά τις συμφωνίες ποσοτικής επιλεκτικής διανομής για την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων είναι 40%. Έτσι, η εφαρμογή του κανονισμού σε συμφωνίες διανομής που δεν προβλέπουν ποιοτική επιλεκτική διανομή προϋποθέτει, πρώτον, ορισμό της σχετικής αγοράς (ή αγορών) που επηρεάζεται από τη συμφωνία και, δεύτερον, υπολογισμό των μεριδίων αγοράς.

Για να υπολογίσει το μερίδιο αγοράς της, μια επιχείρηση πρέπει να λάβει υπόψη τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις της⁴⁴. Εάν μια εταιρεία ή οι συνδεδεμένες επιχειρήσεις της προμηθεύουν οχήματα διαφορετικών σημάτων που ανήκουν στην ίδια αγορά προϊόντων, η εταιρεία πρέπει να τα λάβει όλα υπόψη της κατά τον υπολογισμό του μεριδίου αγοράς της. Εάν το μερίδιο αγοράς της υπερβαίνει το όριο, ο κανονισμός δεν καλύπτει καμία από τις συμφωνίες διανομής, ακόμη και αν το μερίδιο αγοράς εκάστου σήματος μεμονωμένα δεν υπερβαίνει τα όρια. Ομοίως, εάν η ίδια συμφωνία χρησιμοποιείται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές για τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών ή για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης που υπάγονται σε διαφορετικές σχετικές αγορές, και το μερίδιο αγοράς υπερβαίνει τα όρια σε ορισμένες από αυτές, ο κανονισμός καλύπτει τις συμφωνίες μόνο στις σχετικές αγορές όπου δεν σημειώνεται υπέρβαση των ορίων.

Η πολιτική που ακολουθεί η Επιτροπή σ' αυτές τις περιπτώσεις αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς⁴⁵. Άλλα θέματα σχετικά με τον ορισμό της αγοράς και τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς αναπτύσσονται στο κεφάλαιο 6.

Ερώτηση 7: Η ανακοίνωση για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας⁴⁶ μπορεί να ισχύσει για συμφωνίες στον τομέα των αυτοκινήτων;

Ναι. Ενώ ο κανονισμός προβλέπει απαλλαγή από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 λόγω του ότι οι θετικές συνέπειες μιας συμφωνίας υπερβαίνουν τις αρνητικές, η ανακοίνωση για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας καθορίζει ποσοτικά, με τη βοήθεια χαμηλότερων μεριδίων αγοράς, τι, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, δεν συνιστά κατ' αρχήν σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού και συνεπώς δεν απαγορεύεται βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 1. Μια κάθετη συμφωνία μεταξύ μη ανταγωνιστών των οποίων το μερίδιο στη σχετική αγορά δεν υπερβαίνει το 15% θεωρείται εν γένει ότι δεν περιορίζει αισθητά τον ανταγωνισμό, εκτός εάν η συμφωνία

⁴³ Βλ. ορισμό στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο η).

⁴⁴ Βλ. ορισμό των συνδεδεμένων επιχειρήσεων στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και στο σημείο 6.2. κατωτέρω.

⁴⁵ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφοι 62, 68-69. Γενικότερα, για την εξέταση μεμονωμένων περιπτώσεων, βλ. παραγράφους 100 έως 229 και ιδιαίτερα παραγράφους 184-198 για την επιλεκτική διανομή.

⁴⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ΕΕ C 368, 22.12.2001, σ. 13.

περιέχει περιορισμό ιδιαίτερης σοβαρότητας⁴⁷. Το ίδιο ισχύει για τις κάθετες συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών, όπως στις περιπτώσεις διττής διανομής⁴⁸, εφόσον το μερίδιο αγοράς τους δεν υπερβαίνει το 10%. Όταν η είσοδος στην αγορά αποκλείεται λόγω της εφαρμογής ομοιόμορφων συμφωνιών διανομής διαφόρων εταιρειών, το σχετικό όριο είναι 5%. Για παράδειγμα, σωρευτικό αποτέλεσμα μπορεί να υπάρξει, όταν άνω του 30% των ανταγωνιστικών αυτοκινήτων οχημάτων διατίθεται στην αγορά μέσω συστημάτων επιλεκτικής διανομής, των οποίων τα κριτήρια παρεμποδίζουν την πρόσβαση στην αγορά σε κατηγορίες διανομέων ικανών να πωλούν αποτελεσματικά τα εν λόγω οχήματα⁴⁹. Σωρευτικά αποτελέσματα προκαλούνται επίσης όταν υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού επιβαλλόμενες σε διανομείς ή επισκευαστές εμποδίζουν την πρόσβαση ορισμένων προμηθευτών στην αγορά. Αυτά τα όρια ήσσονος σημασίας είναι σημαντικά όσον αφορά τους όρους των άρθρων 3 και 5 του κανονισμού, οι οποίοι δεν έχουν εφαρμογή σε συμφωνίες που δεν φθάνουν στα εν λόγω όρια.

Στην πράξη, από τις πληροφορίες που υπάρχουν προκύπτει ότι κατά πάσα πιθανότητα σημειώνεται υπέρβαση των εν λόγω ορίων μεριδίου αγοράς στην περίπτωση συμφωνιών μεταξύ ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων και του εξουσιοδοτημένου δικτύου διανομής του όσον αφορά την προμήθεια ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης⁵⁰ ειδικών για το συγκεκριμένο σήμα.

⁴⁷ Οι σοβαροί περιορισμοί του ανταγωνισμού, δηλαδή αυτοί που απαριθμούνται στο άρθρο 4 του κανονισμού, συνήθως περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό ακόμα και σε περίπτωση χαμηλών μεριδίων αγοράς· βλ. αιτολογική σκέψη 12.

⁴⁸ Το άρθρο 1 (1) στοιχείο α) του κανονισμού ορίζει τους ανταγωνιστές ως τους "πραγματικούς ή δυνητικούς προμηθευτές στην ίδια αγορά προϊόντων" ανεξαρτήτως του τόπου που προμηθεύουν τα προϊόντα. Από τον ορισμό συνάγεται ότι οι προμηθευτές οι οποίοι πωλούν οχήματα ή παρέχουν υπηρεσίες και σε τελικούς καταναλωτές θεωρούνται ως ανταγωνιστές του δικτύου τους διανομής ή επισκευής που πωλεί τα ίδια οχήματα ή παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες.

⁴⁹ Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία στ), ζ) και η). Βλ. επίσης την έκθεση της Επιτροπής για την αξιολόγηση του κανονισμού 1475/95, παράγραφοι 20 και 82, και τις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφοι 82 και 104 έως 114.

⁵⁰ Βλ. κατωτέρω κεφάλαιο 6 σχετικά με τον ορισμό της αγοράς.

4.3.2. Γενικοί όροι περί ειδικών διατάξεων που πρέπει να περιλαμβάνονται στις συμφωνίες

Άρθρο 3

Γενικοί όροι

(...)

3. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτεται με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι ο προμηθευτής αποδέχεται τη μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από την κάθετη συμφωνία σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή στο σύστημα διανομής ο οποίος επιλέγεται από τον αρχικό διανομέα ή επισκευαστή.
4. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτεται με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι ένας προμηθευτής που επιθυμεί να κοινοποιήσει καταγγελία συμφωνίας πρέπει να αποστείλει την κοινοποίηση αυτή εγγράφως και να αναφέρει τους λεπτομερείς, αντικειμενικούς και διαφανείς λόγους που δικαιολογούν την καταγγελία της συμφωνίας, προκειμένου να αποφευχθούν περιπτώσεις στις οποίες ο προμηθευτής καταγγέλλει κάθετη συμφωνία με διανομέα ή επισκευαστή επειδή ο τελευταίος εφαρμόζει πρακτικές που δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο περιορισμών βάσει του παρόντος κανονισμού.
5. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτει ο προμηθευτής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων με διανομέα ή εξουσιοδοτημένο επισκευαστή προβλέπει:
 - (α) ότι η συμφωνία συνάπτεται για περίοδο πέντε ετών τουλάχιστον· στην περίπτωση αυτή, κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει να γνωστοποιήσει στο άλλο με προειδοποιητική προθεσμία τουλάχιστον έξι μηνών την πρόθεσή του να μην ανανεώσει τη συμφωνία, ή
 - (β) ότι η συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρόνο· στην περίπτωση αυτή, η προειδοποιητική προθεσμία για την κανονική λύση της συμφωνίας πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο χρόνια και για τα δύο μέρη, η προθεσμία αυτή μειώνεται τουλάχιστον σε ένα έτος εφόσον:
 - (i) ο προμηθευτής υποχρεούται εκ του νόμου ή με ειδική συμφωνία να καταβάλει αποζημίωση κατά τη λύση της συμφωνίας, ή εφόσον
 - (ii) ο προμηθευτής τερματίζει τη συμφωνία προκειμένου να προβεί σε αναγκαία αναδιοργάνωση του συνόλου ή ουσιαστικού μέρους του δικτύου.
6. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία παρέχει σε καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη το δικαίωμα να παραπέμψει τις διαφορές που σχετίζονται με την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή. Τέτοιες διαφορές μπορούν, μεταξύ άλλων, να αφορούν:
 - (α) τις υποχρεώσεις διάθεσης·
 - (β) τον καθορισμό ή την επίτευξη στόχων για τις πωλήσεις·
 - (γ) την τήρηση απαιτήσεων για τα αποθέματα·
 - (δ) την τήρηση υποχρέωσης για προμήθεια ή χρήση οχημάτων για επίδειξη·
 - (ε) τους όρους για την πώληση διαφορετικών σημάτων·
 - (στ) το κατά πόσο μια απαγόρευση δραστηριοποίησης σε μη εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης περιορίζει τη δυνατότητα του διανομέα αυτοκινήτων οχημάτων, εκτός επιβατικών ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, να επεκτείνει τις δραστηριότητές του· οι
 - (ζ) το κατά πόσον η λύση της συμφωνίας δικαιολογείται από τους λόγους που αναφέρονται στην κοινοποίηση.

Το δικαίωμα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε αντισυμβαλλόμενου μέρους να προσφύγει στα εθνικά δικαστήρια.

(...)

Οι υπόλοιποι τέσσερις γενικοί όροι του άρθρου 3 του κανονισμού αποσκοπούν να διασφαλίσουν ένα σχετικά σταθερό συμβατικό πλαίσιο, εντός του οποίου οι πωλητές καινούργιων οχημάτων ή οι παρέχοντες υπηρεσίες επισκευής μπορούν να ασκούν έντονο ανταγωνισμό. Ο κανονισμός προβλέπει το δικαίωμα μεταβίβασης μιας αντιπροσωπείας ή εξουσιοδοτημένης επιχείρησης επισκευής μαζί με όλα τα σχετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις σε άλλο μέλος του δικτύου του σήματος⁵¹, την υποχρέωση αιτιολόγησης της καταγγελίας μιας σύμβασης⁵², το δικαίωμα παραπομπής συμβατικών διαφορών σε διαιτητή⁵³ και την ελάχιστη διάρκεια i) των συμβάσεων ορισμένου χρόνου ii) της προειδοποιητικής προθεσμίας για τη μη ανανέωση ή καταγγελία της σύμβασης⁵⁴. Ο κανονισμός 1475/95 δεν προέβλεπε υποχρέωση αιτιολόγησης της καταγγελίας μιας σύμβασης ούτε δυνατότητα μεταβίβασης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων .

Ερώτηση 8: Είναι δυνατό να χορηγηθεί απαλλαγή σε ατομική βάση σχετικά με συμφωνία που δεν πληροί τους γενικούς όρους του κανονισμού ως προς τη συμβατική προστασία;

Όταν μια κάθετη συμφωνία στον τομέα των αυτοκινήτων εμπίπτει στο άρθρο 81 παράγραφος 1⁵⁵, και ο κανονισμός δεν έχει εφαρμογή, η μοναδική περίπτωση όπου η συμφωνία δεν θεωρείται άκυρη δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 2 είναι όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 3. Όταν ο κανονισμός δεν έχει εφαρμογή, για την εφαρμογή του άρθρου 81 πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των περιοριστικών διατάξεων της συμφωνίας.

Η εισαγωγή των γενικών όρων περί συμβατικής προστασίας αποτελεί μέρος των ειδικών, αυστηρότερων κανόνων που θέσπισε η Επιτροπή στον τομέα των αυτοκινήτων σε σχέση με τους ισχύοντες σε άλλους κλάδους, καθώς από την εμπειρία της προέκυψε ότι ένα σταθερό συμβατικό πλαίσιο επιτρέπει τη μετακύλιση στους καταναλωτές των πλεονεκτημάτων από τη διανομή και τη μείωση του κόστους⁵⁶. Συνεπώς, ο συμβαλλόμενος που ζητεί να του χορηγηθεί απαλλαγή σε ατομική βάση πρέπει να αποδείξει ότι, στην περίπτωσή του, η απουσία των διατάξεων περί συμβατικής προστασίας στις κάθετες συμφωνίες του επιτρέπει ή δεν εμποδίζει την επίτευξη των θετικών αποτελεσμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 81 παράγραφος 3.

Ερώτηση 9: Όλες οι κάθετες συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού πρέπει να πληρούν όλους τους όρους σχετικά με τις συμβατικές διατάξεις, προκειμένου να τύχουν του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία;

Το δικαίωμα παραπομπής διαφορών σχετικά με την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή, όπως προβλέπεται στο άρθρο

⁵¹ Άρθρο 3 παράγραφος 3.

⁵² Άρθρο 3 παράγραφος 4.

⁵³ Άρθρο 3 παράγραφος 6.

⁵⁴ Άρθρο 3 παράγραφος 5.

⁵⁵ Βλ. ανωτέρω, ερώτηση 7.

⁵⁶ Αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4.

3 παράγραφος 6, ισχύει για όλες τις κάθετες συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Οι όροι συμβατικής προστασίας που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 4 ισχύουν για τις περιοριστικές συμφωνίες μεταξύ διανομέων ή επισκευαστών. Ο γενικός όρος σχετικά με την ελάχιστη διάρκεια των συμβάσεων και της προειδοποιητικής προθεσμίας, που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 5, ισχύει μόνο για τις συμφωνίες μεταξύ προμηθευτών καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων και των διανομέων ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους.

Ερώτηση 10: Μπορεί ένας προμηθευτής να περιορίσει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε άλλο μέλος του δικτύου του προμηθευτή, όταν το μέλος αυτό δεν ασκεί την ίδια δραστηριότητα μ' εκείνο που πωλεί την επιχείρησή του;

Ναι. Ο κανονισμός προωθεί τον ανταγωνισμό και την ενοποίηση της αγοράς διευκολύνοντας την εξαγορά επιχειρήσεων από υποψήφιους αγοραστές που είναι μέλη του δικτύου διανομής ή επισκευής⁵⁷. Δεδομένου ότι αυτοί οι τελευταίοι πληρούν τα κριτήρια που έχει καθορίσει αλλού ο προμηθευτής, υπάρχει τεκμήριο ότι πληρούν αυτά τα κριτήρια και όσον αφορά τις επιχειρηματικές δραστηριότητες του μέλους του δικτύου που πωλεί την επιχείρησή του. Για παράδειγμα, δεν μπορεί να επικαλεσθεί κανείς την ύπαρξη διαφορετικών κριτηρίων επιλογής ή πωλήσεων μεταξύ μελών του δικτύου που ασκούν δραστηριότητα του ίδιου τύπου, ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, για να εμποδίσει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Αντίθετα, το ανωτέρω τεκμήριο δεν υφίσταται όταν ο αγοραστής και ο πωλητής ασκούν εντελώς διαφορετικές δραστηριότητες, όπως η πώληση καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων και η επισκευή τους. Συνεπώς, ο κανονισμός δεν απαγορεύει στους προμηθευτές να εμποδίζουν τις μεταβιβάσεις σε τέτοιες περιπτώσεις.

⁵⁷ Άρθρο 3 παράγραφος 3. Βλ. αιτιολογική σκέψη 10 σχετικά με μεταβιβάσεις σε "επιχειρήσεις του ίδιου τύπου ... εντός του συστήματος διανομής".

4.4. Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας (άρθρο 4)

Άρθρο 4

Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας

(Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας στην πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης ή ανταλλακτικών)

1. Η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών έχουν ως αντικείμενο:
 - (α) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα ή επισκευαστή να καθορίζει την τιμή πώλησης, με την επιφύλαξη της δυνατότητας του προμηθευτή να επιβάλλει μέγιστη τιμή πώλησης ή να συστήνει τιμή πώλησης, εφόσον αυτό δεν ισοδυναμεί με επιβολή σταθερής ή ελάχιστης τιμής πώλησης ως αποτέλεσμα πιέσεων που ασκεί ή κινήτρων που παρέχει ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση·
 - (β) τον περιορισμό της περιοχής στην οποία ή των πελατών στους οποίους ο διανομέας ή επισκευαστής μπορεί να πωλεί τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της σύμβασης· ωστόσο, η απαλλαγή εφαρμόζεται:
 - (i) στον περιορισμό των ενεργητικών πωλήσεων στην περιοχή ή ομάδα πελατών που έχει παραχωρηθεί αποκλειστικά στον προμηθευτή ή που ο προμηθευτής έχει παραχωρήσει αποκλειστικά σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή, εφόσον ο περιορισμός αυτός δεν περιορίζει επίσης τις πωλήσεις των πελατών του διανομέα ή επισκευαστή,
 - (ii) στον περιορισμό των πωλήσεων σε τελικούς χρήστες από έναν διανομέα που δραστηριοποιείται στο επίπεδο της χονδρικής πώλησης,
 - (iii) στον περιορισμό των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και ανταλλακτικών σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς από τα μέλη συστήματος επιλεκτικής διανομής σε αγορές στις οποίες εφαρμόζεται η επιλεκτική διανομή, με την επιφύλαξη των διατάξεων του στοιχείου θ),
 - (iv) τους περιορισμούς της δυνατότητας του αγοραστή να πωλεί εξαρτήματα, που του διατίθενται για ενσωμάτωση, σε πελάτες που θα τα χρησιμοποιήσουν για την παραγωγή ίδιου τύπου προϊόντων με αυτά του προμηθευτή·
 - (γ) τον περιορισμό των αμοιβαίων προμηθειών μεταξύ διανομέων ή επισκευαστών σε σύστημα επιλεκτικής διανομής, συμπεριλαμβανομένης της περιπτώσεως μεταξύ διανομέων ή επισκευαστών που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά επίπεδα εμπορίου·
 - (δ) τον περιορισμό των ενεργητικών ή παθητικών πωλήσεων καινούργιων επιβατικών ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, ανταλλακτικών για οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα ή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης για οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα σε τελικούς χρήστες από μέλη συστήματος επιλεκτικής διανομής που δραστηριοποιούνται στο επίπεδο της λιανικής πώλησης στις αγορές όπου χρησιμοποιείται επιλεκτική διανομή. Η απαλλαγή εφαρμόζεται στις συμφωνίες που απαγορεύουν σε μέλος συστήματος επιλεκτικής διανομής να δραστηριοποιείται σε μη εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης. Ωστόσο, η εφαρμογή της απαλλαγής στην απαγόρευση αυτή υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο β)·
 - (ε) τον περιορισμό των ενεργητικών ή παθητικών πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων εκτός των επιβατικών και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε τελικούς χρήστες από μέλη συστήματος επιλεκτικής διανομής που δραστηριοποιούνται στο επίπεδο της λιανικής πώλησης σε αγορές στις οποίες χρησιμοποιείται επιλεκτική διανομή, με την επιφύλαξη της δυνατότητας του προμηθευτή να απαγορεύει σε ένα μέλος του συστήματος αυτού να πραγματοποιεί πωλήσεις από μη εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης·

(Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας που αφορούν μόνο την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων)

- (στ) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα να πωλήσει καινούργες αυτοκίνητο όχημα που αντιστοιχεί σε μοντέλο της σειράς προϊόντων της σύμβασης·
- (ζ) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα να αναθέτει υπεργολαβίες για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, με την επιφύλαξη της δυνατότητας του προμηθευτή να απαιτεί από το διανομέα να γνωστοποιεί στους τελικούς χρήστες το όνομα και τη διεύθυνση του ή των εν λόγω εξουσιοδοτημένων επισκευαστών πριν από τη σύναψη της σύμβασης πώλησης και, εάν ορισμένοι από αυτούς τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές δεν είναι εγκατεστημένοι πλησίον του σημείου πώλησης, να γνωστοποιεί επίσης στους τελικούς χρήστες την απόσταση του ή των εν λόγω συνεργείων επισκευών από το σημείο πώλησης· ωστόσο, η επιβολή της υποχρέωσης αυτής είναι δυνατή μόνον εάν παρόμοια υποχρέωση επιβάλλεται και στους διανομείς των οποίων το συνεργείο επισκευών δεν βρίσκεται στις ίδιες εγκαταστάσεις με το σημείο πώλησης·

(Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας που αφορούν μόνο την πώληση υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και την πώληση ανταλλακτικών)

- (η) τον περιορισμό της δυνατότητας του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να ασκεί άλλες δραστηριότητες εκτός από την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και τη διανομή ανταλλακτικών·
- (θ) τον περιορισμό των πωλήσεων ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα από μέλη συστήματος επιλεκτικής διανομής σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν τα ανταλλακτικά αυτά για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων·
- (ι) τον περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή γνήσιων ανταλλακτικών ή ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού και ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητά του προμηθευτή να πωλεί αυτά τα προϊόντα ή αυτές τις υπηρεσίες σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες·
- (ια) τον περιορισμό της δυνατότητας ενός διανομέα ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να προμηθεύεται γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής του και να τα χρησιμοποιεί για την επισκευή ή συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων, με την επιφύλαξη της δυνατότητας του προμηθευτή καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων να απαιτεί τη χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών που προμηθεύει ο ίδιος για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, τη δωρεάν εξυπηρέτηση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων οχημάτων·
- (ιβ) τον περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων που χρησιμοποιεί συστατικά μέρη για την αρχική συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων και του προμηθευτή των συστατικών μερών, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του τελευταίου να επιθέτει το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο σε ορατό σημείο επί των συστατικών μερών ή επί των ανταλλακτικών.

2. Η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται εάν ο προμηθευτής αυτοκινήτων οχημάτων αρνείται να παράσχει σε ανεξάρτητους φορείς πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες, διαγνωστικό και λοιπό εξοπλισμό, εργαλεία, περιλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού, ή την κατάρτιση που απαιτείται για την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων οχημάτων ή για την εφαρμογή μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας.

Η πρόσβαση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως την απεριόριστη χρήση των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου και διάγνωσης ενός αυτοκινήτου οχήματος, τον προγραμματισμό αυτών των συστημάτων με τις πρότυπες διαδικασίες του προμηθευτή, τις οδηγίες για τον τρόπο επισκευής και για την κατάρτιση και τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη χρησιμοποίηση εργαλείων και εξοπλισμού διάγνωσης και συντήρησης.

Η πρόσβαση πρέπει να παρέχεται στους ανεξάρτητους φορείς χωρίς διακρίσεις, άμεσα και με τρόπο ανάλογο προς τις ανάγκες τους, ενώ οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται με μορφή που επιτρέπει τη χρησιμοποίησή τους. Εάν το σχετικό αγαθό καλύπτεται από δικαίωμα διανοητικής ιδιοκτησίας ή συνιστά τεχνολογία, η πρόσβαση δεν μπορεί να απαγορευθεί με καταχρηστικό

τρόπο.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως "ανεξάρτητοι φορείς" νοούνται οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων, και ιδίως οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, οι κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, οι ανεξάρτητοι διανομείς ανταλλακτικών, οι εκδότες τεχνικών εντύπων, οι λέσχες αυτοκινήτου, οι φορείς παροχής οδικής βοήθειας, οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες κατάρτισης στους επισκευαστές.

Το άρθρο 4 του κανονισμού απαριθμεί 13 περιορισμούς ιδιαίτερα επιζήμιους για τον ανταγωνισμό (περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας). Η παρουσία ενός ή περισσότερων από τους περιορισμούς αυτούς σε μια συμφωνία οδηγεί αυτοδικαίως στην απώλεια του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία για ολόκληρη τη συμφωνία, και όχι μόνο για τον συγκεκριμένο κάθετο περιορισμό. Κατά την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, η Επιτροπή δεν θεωρεί πιθανή τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση σε κάθετες συμφωνίες που περιέχουν περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας⁵⁸.

Ερώτηση 11: Είναι δυνατό να προκύπτει ο ίδιος περιορισμός ιδιαίτερης σοβαρότητας με διάφορους τρόπους;

Για να αποφευχθεί κάθε καταστρατήγησή του, ο κανονισμός ορίζει τους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας ως διατάξεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών, έχουν ως αντικείμενο τον περιορισμό μιας δυνατότητας⁵⁹, ή ενός ορισμένου είδους πώλησης⁶⁰. Ο ευρύς αυτός ορισμός δείχνει ότι κάθε περιορισμός ιδιαίτερης σοβαρότητας μπορεί να προκληθεί με έναν ή περισσότερους έμμεσους τρόπους, οδηγώντας στην πράξη σε αντιανταγωνιστικό αποτέλεσμα παρόμοιο μ' αυτό που θα προέκυπτε εάν ο περιορισμός είχε περιληφθεί ρητά στην γραπτή σύμβαση. Ασφαλώς οι περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας μπορεί να λάβουν τη μορφή ευθέων απαγορεύσεων, αλλά είναι επίσης δυνατό να συνίστανται στην επιβολή ορίων, σε οικονομικά αντικίνητρα, πιέσεις ή εμπόδια για ορισμένες δραστηριότητες ή συναλλαγές. Στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 26 αναφέρονται ορισμένα από τα πολλά παραδείγματα συμφωνιών ή πρακτικών που μπορεί να συνιστούν έμμεσα περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας κατά την έννοια του κανονισμού⁶¹.

Για παράδειγμα, αρκετές διατάξεις ή πρακτικές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 16 και 17 είναι δυνατό να συνιστούν περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας, καθώς περιορίζουν έμμεσα τις ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις ενός διανομέα.

(...)

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

⁵⁸ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 46.

⁵⁹ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α), στ), ζ), η), ι), ια) και ιβ).

⁶⁰ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ), δ), ε) και θ).

⁶¹ Βλ. επίσης τα παραδείγματα που δίνονται στην ερώτηση 6.

(...)

- (16) Οι περιορισμοί που επιβάλλουν προμηθευτές στις πωλήσεις των διανομέων τους σε οποιοδήποτε τελικό χρήστη σε άλλα κράτη μέλη, για παράδειγμα όταν εξαρτούν την αμοιβή του διανομέα ή την τιμή αγοράς από τον προορισμό των αυτοκινήτων οχημάτων ή από τον τόπο διαμονής των τελικών χρηστών, ισοδυναμούν με έμμεσο περιορισμό στις πωλήσεις. Άλλα παραδείγματα έμμεσων περιορισμών στις πωλήσεις είναι οι ποσοστώσεις διάθεσης που βασίζονται σε ζώνη πωλήσεων άλλη από την κοινή αγορά, ανεξάρτητα από το εάν συνδυάζονται ή όχι με στόχους πωλήσεων. Τα συστήματα πριμοδότησης που βασίζονται στον προορισμό των οχημάτων ή κάθε μορφή εφοδιασμού διανομέων με προϊόντα η οποία συνιστά διάκριση, είτε σε περίπτωση έλλειψης προϊόντων είτε σε άλλη περίπτωση, ισοδυναμούν επίσης με έμμεσο περιορισμό στις πωλήσεις.

(...)

- (17) Οι κάθετες συμφωνίες που δεν υποχρεώνουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές στο σύστημα διανομής του προμηθευτή να τηρούν τις εγγυήσεις, να παρέχουν δωρεάν εξυπηρέτηση και να πραγματοποιούν τις αναγκαίες εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων για κάθε αυτοκίνητο όχημα του σχετικού κατασκευαστή που έχει πωληθεί στην κοινή αγορά, ισοδυναμούν με έμμεσο περιορισμό στις πωλήσεις και δεν πρέπει να δικαιούνται απαλλαγής (...) Επιπλέον, για να επιτραπεί στους διανομείς αυτοκινήτων οχημάτων να πραγματοποιούν πωλήσεις σε τελικούς χρήστες σε όλη την κοινή αγορά, η απαλλαγή πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στις συμφωνίες διανομής οι οποίες απαιτούν από τους επισκευαστές που υπάγονται στο δίκτυο του προμηθευτή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για τα προϊόντα της συμφωνίας και τα αντίστοιχα προϊόντα, ανεξάρτητα από τον τόπο πώλησης αυτών των προϊόντων εντός της κοινής αγοράς.

(...)

Ερώτηση 12: Τι είναι οι ενεργητικές και οι παθητικές πωλήσεις;

"Ενεργητικές πωλήσεις" είναι η ενεργός προσέγγιση μεμονωμένων πελατών, για παράδειγμα απευθείας με ταχυδρομική αποστολή έντυπου υλικού ή με επισκέψεις, με αγγελίες στα μέσα μαζικής ενημέρωσης ή άλλες ενέργειες προώθησης που δεν πραγματοποιούνται συνήθως στον εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης ενός αντιπροσώπου ή επισκευαστή⁶² ή με την εγκατάσταση αποθηκών ή πρατηρίου πώλησης ή διανομής σε άλλο τόπο εγκατάστασης για να διευκολυνθούν οι συναλλαγές με πελάτες ή μεσάζοντες.

"Παθητικές πωλήσεις" είναι η ανταπόκριση στη ζήτηση που εκφράζουν αυτοβούλως πελάτες ή νομίμως εξουσιοδοτημένοι μεσάζοντες αυτών, συμπεριλαμβανομένης της παράδοσης αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών σ' αυτούς τους πελάτες ή μεσάζοντες. Η γενική διαφήμιση ή προώθηση με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που πραγματοποιούνται συνήθως στον εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης ή μέσω του Διαδικτύου αποτελούν μεθόδους παθητικής πώλησης.

⁶² Σε ένα σύστημα διανομής που βασίζεται στην εδαφική αποκλειστικότητα, ο τόπος εγκατάστασης θεωρείται ως αποκλειστική περιοχή του.

4.5. Ειδικοί όροι (άρθρο 5)

Άρθρο 5

Ειδικοί όροι

1. Όσον αφορά την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης ή ανταλλακτικών, η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες υποχρεώσεις που περιέχονται σε κάθετες συμφωνίες:
 - (α) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση μη ανταγωνισμού·
 - (β) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που περιορίζει τη δυνατότητα ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων ανταγωνιζόμενων προμηθευτών·
 - (γ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που εμποδίζει τα μέλη συστήματος διανομής να πωλούν αυτοκίνητα οχήματα ή ανταλλακτικά συγκεκριμένων ανταγωνιζόμενων προμηθευτών ή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα οχήματα συγκεκριμένων ανταγωνιζόμενων προμηθευτών·
 - (δ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που εμποδίζει τον διανομέα ή τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή, μετά τη λύση της συμφωνίας, να παράγει, να αγοράζει, να πωλεί ή να μεταπωλεί αυτοκίνητα οχήματα ή να παρέχει υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης.
2. Όσον αφορά την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες υποχρεώσεις που περιέχονται σε κάθετες συμφωνίες:
 - (α) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που εμποδίζει τον λιανοπωλητή να πωλεί υπηρεσίες χρηματοδοτικής μίσθωσης σχετιζόμενες με προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης ή με αντίστοιχα προϊόντα·
 - (β) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε διανομέα επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων ή ελαφρών εμπορικών οχημάτων σε σύστημα επιλεκτικής διανομής, η οποία περιορίζει τη δυνατότητά του να εγκαθιστά πρόσθετα σημεία πώλησης ή παράδοσης σε άλλες τοποθεσίες εντός της κοινής αγοράς στις οποίες εφαρμόζεται επιλεκτική διανομή.
3. Όσον αφορά τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης ή την πώληση ανταλλακτικών, η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται σε καμία άμεση ή έμμεση υποχρέωση ως προς τον τόπο εγκατάστασης ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή σε περίπτωση επιλεκτικής διανομής.

Το άρθρο 5 απαριθμεί επτά ειδικές υποχρεώσεις που δεν μπορούν να τύχουν απαλλαγής βάσει του κανονισμού. Αν οι υποχρεώσεις αυτές μπορούν να διαχωριστούν από την υπόλοιπη συμφωνία, η υπόλοιπη συμφωνία εξακολουθεί να τυγχάνει της απαλλαγής κατά κατηγορία. Οι ειδικοί όροι αποκλείουν τόσο τους άμεσους όσο και τους έμμεσους τρόπους επίτευξης του επιζήμιου για τον ανταγωνισμό αποτελέσματος τέτοιων υποχρεώσεων.

4.5.1. Διανομή περισσότερων σημάτων.

Ο κανονισμός επιδιώκει να εξασφαλίσει την πρόσβαση στις αγορές και ειδικότερα να δώσει την ευκαιρία στους διανομείς και τους επισκευαστές να πωλούν και να επισκευάζουν οχήματα διαφόρων προμηθευτών, να δώσει δηλαδή τη δυνατότητα διανομής και επισκευής περισσότερων σημάτων. Το άρθρο 5 εξαιρεί από την απαλλαγή κατά κατηγορία τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις που αντιβαίνουν στον στόχο αυτό. Όσον αφορά την πώληση οχημάτων, υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και ανταλλακτικών, ο κανονισμός δεν καλύπτει τις άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού. Σε πολλές περιπτώσεις η δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα ενός σήματος δεν ανταγωνίζεται στην πραγματικότητα

την παροχή αυτών των υπηρεσιών για άλλο σήμα. Για να επιτραπεί, επομένως, στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να επισκευάζουν οχήματα διαφόρων σημάτων, ο ειδικός όρος που εξαιρεί από την απαλλαγή κατά κατηγορία τις υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού συμπληρώνεται από άλλον όρο που εξαιρεί από την απαλλαγή κάθε υποχρέωση με την οποία περιορίζεται η δυνατότητα των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες για οχήματα ανταγωνιζόμενων προμηθευτών⁶³.

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :

(...)

- (β) "υποχρέωση μη άσκησης ανταγωνισμού": κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση δυνάμει της οποίας ο αγοραστής δεν μπορεί να παράγει, να αγοράζει, να πωλεί ή να μεταπωλεί προϊόντα ή υπηρεσίες που είναι ανταγωνιστικά προς τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της σύμβασης, ή οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση υποχρέωση του αγοραστή να αγοράζει από τον προμηθευτή ή από άλλη επιχείρηση την οποία υπέδειξε ο προμηθευτής πάνω από το 30 % των προϊόντων ή υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, των αντίστοιχων προϊόντων ή υπηρεσιών και των υποκατάστατων τους στη σχετική αγορά, του ποσοστού αυτού υπολογιζόμενου με βάση την αξία των αγορών που πραγματοποίησε ο αγοραστής το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η υποχρέωση να πωλεί ο διανομέας τα αυτοκίνητα οχήματα άλλων προμηθευτών σε χωριστά τμήματα του χώρου έκθεσης για να αποφεύγεται η σύγχυση μεταξύ των σημάτων, δεν συνιστά υποχρέωση μη ανταγωνισμού για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Η υποχρέωση του διανομέα να διατηρεί ειδικό για κάθε σήμα προσωπικό πωλήσεων συνιστά υποχρέωση μη ανταγωνισμού για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν ο διανομέας αποφασίζει να απασχολήσει ειδικό για κάθε σήμα προσωπικό πωλήσεων και ο προμηθευτής αναλαμβάνει το σύνολο του πρόσθετου κόστους που προκύπτει (...)

Υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού υπάρχουν κυρίως στις περιπτώσεις που η παροχή οφέλους ή κινήτρου εξαρτάται ρητά από την υποχρέωση του μέλους του δικτύου να πωλεί μόνο τα προϊόντα του προμηθευτή ή να μην πωλεί προϊόντα που ανταγωνίζονται τα προϊόντα της σύμβασης.

Ο κανονισμός εξαιρεί από την απαλλαγή τις άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις των διανομέων ή επισκευαστών να αγοράζουν από τον ίδιο προμηθευτή άνω του 30% των οχημάτων ή ανταλλακτικών που ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι ο διανομέας ή ο επισκευαστής πρέπει να αγοράζουν τη συγκεκριμένη ποσότητα (μέχρι το 30% των προμηθειών) απευθείας από τον προμηθευτή. Μπορούν να αγοράζουν τα ίδια προϊόντα και από άλλες πηγές που ορίζει ο προμηθευτής, όπως από οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση του συστήματος διανομής. Οι γενικές υποχρεώσεις ή απαιτήσεις βάσει των οποίων, αντικειμενικά, δεν εμποδίζονται τα μέλη του δικτύου ενός προμηθευτή να προμηθεύονται το 70% των υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών που χρειάζονται από άλλους προμηθευτές που παράγουν ανταγωνιστικά προϊόντα

⁶³ Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β).

καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορία⁶⁴. Εφόσον δεν αποκλείεται η πρόσβαση ανταγωνιζόμενων προμηθευτών στην αγορά, αυτές οι υποχρεώσεις δεν δημιουργούν συνήθως προβλήματα ανταγωνισμού. Για παράδειγμα, οι εκπτώσεις πιστής πελατειακής σχέσης επί ορισμένου ποσοστού (μεγαλύτερου του 30%) των προμηθειών του αγοραστή θα αποτελούσαν έμμεση υποχρέωση μη ανταγωνισμού, πράγμα το οποίο δεν θα συνέβαινε με την κλιμακούμενη μείωση των τιμών βάσει των αγοραζομένων ποσοτήτων (σε απόλυτες τιμές), και σε συνάρτηση με οικονομίες κλίμακας. Οι διαφορές ως προς το κατά πόσον οι άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού εμποδίζουν την πώληση διαφορετικών σημάτων σε συγκεκριμένες περιπτώσεις μπορούν να παραπεμφθούν σε ανεξάρτητο τρίτο ή διαιτητή⁶⁵.

Ερώτηση 13: Το ανώτατο όριο του 30% επί των ετήσιων αγορών εμποδίζει τους αγοραστές να εφοδιάζονται από ένα μόνο προμηθευτή;

Όχι. Η υποχρέωση μη ανταγωνισμού αφορά την ελευθερία του αντιπροσώπου ή του επισκευαστή να προμηθεύεται και να μεταπωλεί ανταγωνιστικά προϊόντα. Ο κανονισμός προβλέπει μόνο ότι η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν ισχύει στις άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις βάσει των οποίων ο διανομέας ωθείται ή υποχρεώνεται να καλύπτει άνω του 30% των αναγκών του σε συγκεκριμένο είδος προϊόντος από έναν μόνο προμηθευτή. Το όριο του 30% που ισχύει για τις άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού θα επιτρέψει στα μέλη του δικτύου που το επιθυμούν να αγοράζουν και να πωλούν προϊόντα τριών τουλάχιστον διαφορετικών και ανταγωνιζόμενων προμηθευτών, χωρίς η απαλλαγή να παύει να ισχύει όταν ένας διανομέας ή επισκευαστής επιλέγει ελεύθερα να πωλεί προϊόντα ενός μόνο προμηθευτή.

Ερώτηση 14: Μπορεί ένας προμηθευτής να επιβάλει ειδικούς όρους για την πώληση των αυτοκινήτων οχημάτων του από διανομέα που διαθέτει περισσότερα του ενός σήματα;

Η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν καλύπτει πλέον υποχρεώσεις ως προς την πώληση ανταγωνιστικών αυτοκινήτων που επιτρέπονταν βάσει του κανονισμού 1475/95, όπως το να διατηρεί ο διανομέας χωριστά σημεία πώλησης και χωριστή διαχείριση για κάθε σήμα ή να πωλεί κάθε σήμα μέσω διαφορετικού νομικού προσώπου⁶⁶. Ωστόσο, ο κανονισμός καλύπτει την απαίτηση να πωλούνται τα οχήματα διαφορετικών σημάτων σε χωριστά τμήματα του ίδιου χώρου έκθεσης. Καλύπτει επίσης τις περιπτώσεις που ο διανομέας αποφασίζει να διατηρεί ειδικό για κάθε σήμα προσωπικό πωλήσεων και ο προμηθευτής αναλαμβάνει το σύνολο του πρόσθετου κόστους που προκύπτει⁶⁷. Αντίθετα, δεν αφορά την παροχή οποιουδήποτε πλεονεκτήματος πέραν της κάλυψης του πραγματικού κόστους απασχόλησης αυτού του προσωπικού. Ο κανονισμός καλύπτει επίσης την υποχρέωση να εκτίθεται η πλήρης σειρά αυτοκινήτων οχημάτων στο χώρο έκθεσης, εφόσον αυτή η υποχρέωση δεν εμποδίζει την έκθεση ή πώληση αυτοκινήτων οχημάτων

⁶⁴ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ).

⁶⁵ Άρθρο 3 παράγραφος 6 στοιχείο ε).

⁶⁶ Άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 1475/95.

⁶⁷ Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β).

άλλων προμηθευτών ή καθιστά αδικαιολόγητα δυσχερή την έκθεση ή πώληση αυτών των οχημάτων⁶⁸.

Ερώτηση 15: Ο κανονισμός καλύπτει την αποδοχή υποχρεώσεων μη ανταγωνισμού από τον αγοραστή με αντάλλαγμα τη χορήγηση εμπορικών δανείων από τον προμηθευτή ή άμεσες επενδύσεις του τελευταίου στις επιχειρηματικές εγκαταστάσεις ή στον εξοπλισμό του αγοραστή;

Σε αντίθεση με τον κανονισμό 2790/1999⁶⁹, ο κανονισμός δεν καλύπτει τις υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού ορισμένης διάρκειας ούτε προβλέπει καμμία παρέκκλιση για την πώληση προϊόντων ή παροχή υπηρεσιών σε εγκαταστάσεις και εδάφη που ανήκουν στον προμηθευτή ή έχουν μισθωθεί από αυτόν. Δεν καλύπτονται ούτε οι μερικές επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ή εξοπλισμό ή η χρηματοδότηση που χρησιμοποιεί ως μέσα ο προμηθευτής για να εμποδίσει την πώληση ανταγωνιστικών σημάτων ή προϊόντων. Ωστόσο, η χορήγηση εμπορικών δανείων για την προμήθεια λιπαντικών, για παράδειγμα, τα οποία μπορούν να αποπληρωθούν ανά πάσα στιγμή και δεν εμποδίζουν άμεσα ή έμμεσα τον αγοραστή να πωλεί ανταγωνιστικά προϊόντα δεν αποτελούν υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού.

4.5.2. Τύπος εγκατάστασης εξουσιοδοτημένων διανομών ή επισκευαστών σε συστήματα επιλεκτικής διανομής

Ο κανονισμός δεν καλύπτει κανέναν περιορισμό της ελευθερίας των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να εγκαθιστούν τα συνεργεία τους σε περιοχή της κοινής αγοράς όπου εφαρμόζεται σύστημα επιλεκτικής διανομής, είτε ποσοτικής είτε ποιοτικής⁷⁰. Επιπλέον, από την 1η Οκτωβρίου 2005, ο κανονισμός δεν θα καλύπτει πλέον την επιβολή οποιουδήποτε περιορισμού σε εξουσιοδοτημένο διανομέα επιβατικών αυτοκινήτων ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ως προς την ελεύθερη εγκατάσταση πρόσθετων σημείων πώλησης ή παράδοσης σε περιοχές της κοινής αγοράς όπου εφαρμόζεται επιλεκτική διανομή, είτε ποσοτική είτε ποιοτική. Συνεπώς, θα είναι ασυμβίβαστες με τον κανονισμό οι ρήτρες τύπου εγκατάστασης σε συμφωνίες διανομής των εν λόγω οχημάτων.

⁶⁸ Αιτιολογική σκέψη 27.

⁶⁹ Άρθρο 5 στοιχείο α) και άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β).

⁷⁰ Άρθρο 5 παράγραφος 3. Βλ. επίσης τους ορισμούς της επιλεκτικής διανομής στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία στ), ζ) και η).

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :

(...)

(ιε) "επιβατικό αυτοκίνητο": αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνει μέχρι οκτώ θέσεις επιπλέον της θέσης του οδηγού·

(ιστ) "ελαφρό επαγγελματικό όχημα": αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο για μεταφορά αγαθών ή επιβατών, ανώτατου βάρους 3,5 τόνων· εάν ένα ελαφρό επαγγελματικό αυτοκίνητο όχημα πωλείται επίσης σε μοντέλο βάρους άνω των 3,5 τόνων, όλα τα μοντέλα αυτού του οχήματος θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· (...)

Ερώτηση 16: Για τη διανομή ποιου είδους οχημάτων εξακολουθούν να επιτρέπονται οι ρήτρες τόπου εγκατάστασης βάσει του κανονισμού;

Η ελευθερία ίδρυσης πρόσθετων καταστημάτων αφορά την πώληση μέσω δικτύου επιλεκτικής διανομής επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανώτατου βάρους μέχρι 3,5 τόνων. Εάν οι διανομείς επαγγελματικών οχημάτων σε δίκτυα επιλεκτικής διανομής πωλούν μοντέλα ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται σε τύπους με βάρος τόσο ανώτερο όσο και κατώτερο από το μέγιστο βάρος των 3,5 τόνων, οι ρήτρες τόπου εγκατάστασης για τα μοντέλα αυτά επίσης δεν καλύπτονται από τον κανονισμό. Ωστόσο, επιτρέπονται οι ρήτρες τόπου εγκατάστασης που περιορίζουν την ίδρυση πρόσθετων καταστημάτων για άλλα αυτοκίνητα οχήματα, όπως τα φορτηγά και τα λεωφορεία⁷¹.

Ερώτηση 17: Είναι δυνατό υποχρεώσεις που αντιβαίνουν στους ειδικούς όρους του κανονισμού να πληρούν τις προϋποθέσεις για χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση;

Οι ειδικοί όροι που προβλέπονται στον κανονισμό είναι περισσότεροι και αυστηρότεροι από τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού 2790/1999 ή των προηγούμενων κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, δηλαδή των κανονισμών 1475/95 και 123/85⁷². Για να διασφαλιστεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3, οι ειδικοί όροι που προβλέπονται στο άρθρο 5 εξαιρούν αρκετές υποχρεώσεις που απαλλάσσονται ή απαλλάσσονταν βάσει των ανωτέρω κανονισμών. Θεσπίζοντας ένα πιο απαιτητικό νομικό πλαίσιο για τις κάθετες συμφωνίες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός υπονοεί ότι οι υποχρεώσεις που αντιβαίνουν στο άρθρο 5 ενδέχεται να δημιουργούν σοβαρά προβλήματα ανταγωνισμού που μπορούν να αξιολογηθούν μόνο κατά περίπτωση. Οι εταιρείες καλό θα ήταν να προβαίνουν οι ίδιες στην αξιολόγηση αυτή έχοντας ως

⁷¹ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε) για άλλα αυτοκίνητα οχήματα.

⁷² Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 4.

γνώμονα τις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, όπου εκτίθεται η πολιτική που ακολουθεί η Επιτροπή κατά την εκτίμηση ατομικών περιπτώσεων⁷³.

4.6. Άρση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία (άρθρο 6)

Άρθρο 6

Άρση του ευεργετήματος της εφαρμογής του κανονισμού

1. Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ, να άρει το ευεργέτημα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εάν σε συγκεκριμένη περίπτωση διαπιστώσει ότι οι κάθετες συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός έχουν επιπτώσεις που δεν συμβιβάζονται με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, και ιδίως εάν:
 - (α) η πρόσβαση ή ο ανταγωνισμός στις οικείες αγορές περιορίζονται σημαντικά από τις σωρευτικές επιπτώσεις παράλληλων δικτύων παρόμοιων κάθετων περιορισμών που εφαρμόζονται από ανταγωνιζόμενους προμηθευτές ή αγοραστές, ή
 - (β) ο ανταγωνισμός περιορίζεται σε αγορά στην οποία ένας προμηθευτής δεν υπόκειται σε πραγματικό ανταγωνισμό εκ μέρους άλλων προμηθευτών, ή
 - (γ) οι τιμές ή οι όροι διάθεσης για τα προϊόντα της σύμβασης ή για αντίστοιχα προϊόντα διαφέρουν σημαντικά μεταξύ γεωγραφικών αγορών, ή
 - (δ) σε μια γεωγραφική αγορά εφαρμόζονται τιμές ή όροι πώλησης που συνιστούν διάκριση.
2. Όταν σε συγκεκριμένη περίπτωση οι κάθετες συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται η απαλλαγή έχουν αποτελέσματα ασυμβίβαστα με τις απαιτήσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης στο έδαφος κράτους μέλους ή σε τμήμα αυτού που έχει όλα τα χαρακτηριστικά χωριστής γεωγραφικής αγοράς, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους δύναται να άρει το ευεργέτημα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε αυτό το έδαφος, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Η Επιτροπή, και σε ορισμένες περιπτώσεις η αρχή ανταγωνισμού κράτους μέλους, μπορεί να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής μεμονωμένων συμφωνιών, εφόσον διαπιστώσει ότι λόγω ιδιαίτερων συνθηκών δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 για τη χορήγηση απαλλαγής.

Ερώτηση 18: Σε ποιες περιπτώσεις μπορεί η Επιτροπή να άρει το ευεργέτημα του κανονισμού;

Το άρθρο 6 απαριθμεί ενδεικτικά τις περιπτώσεις στις οποίες η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να κάνει χρήση του δικαιώματός της να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία από συγκεκριμένες κάθετες συμφωνίες. Η απαρίθμηση αυτή παρέχει μια ένδειξη στους προμηθευτές και τους διανομείς σχετικά με τις περιστάσεις ή τις συμπεριφορές που μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την άρση της απαλλαγής. Ωστόσο, το ακριβές επίπεδο των περιορισμών όσον αφορά την πρόσβαση στη σχετική αγορά ή τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σ' αυτήν που μπορεί να οδηγήσει στη διαπίστωση ότι δεν πληρούνται οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3, χρειάζεται εκτίμηση κατά περίπτωση. Στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για

⁷³ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, τμήμα IV, Πολιτική επιβολής του νόμου σε ατομικές περιπτώσεις.

τους κάθετους περιορισμούς εκτίθενται τα διαδικαστικά και ουσιαστικά θέματα σχετικά με την άρση της απαλλαγής από την Επιτροπή και από τα κράτη μέλη⁷⁴.

4.7. Μη εφαρμογή σε σχετική αγορά (άρθρο 7)

Άρθρο 7

Μη εφαρμογή του κανονισμού

1. Σύμφωνα με το άρθρο 1α του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ, η Επιτροπή δύναται, εφόσον παράλληλα δίκτυα παρόμοιων κάθετων περιορισμών καλύπτουν πάνω από το 50 % της οικείας αγοράς, να κηρύξει με κανονισμό ανεφάρμοστο τον παρόντα κανονισμό στις κάθετες συμφωνίες που περιέχουν ειδικούς περιορισμούς που αφορούν την αγορά αυτή.
2. Ο κανονισμός που θεσπίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 αρχίζει να ισχύει ένα έτος τουλάχιστον μετά την έκδοσή του.

Ερώτηση 19: Σε ποιες περιπτώσεις είναι δυνατό να μην έχει εφαρμογή ο κανονισμός στη σχετική αγορά;

Όταν υπάρχει σωρευτικό αποτέλεσμα, ο κανονισμός δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή, χωρίς να την υποχρεώνει, να μην εφαρμόσει την απαλλαγή κατά κατηγορία σε ειδικούς κάθετους περιορισμούς. Το γεγονός ότι παράλληλα δίκτυα παρόμοιων κάθετων περιορισμών καλύπτουν άνω του 50% μιας σχετικής αγοράς δεν αποτελεί αυτό καθαυτό λόγο μη εφαρμογής του κανονισμού. Ομοίως, η μη εφαρμογή του κανονισμού δεν αφορά κατ' ανάγκη το σύνολο μιας κάθετης συμφωνίας, αλλά μπορεί να αφορά συγκεκριμένες ρήτρες ή περιορισμούς.

Για παράδειγμα, εάν περισσότεροι από το 50% των προμηθευτών σε μια σχετική αγορά καθόριζαν τον ακριβή συνολικό αριθμό διανομέων εφαρμόζοντας συστήματα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής με σαφή στόχο να εμποδιστεί η πρόσβαση στην αγορά για ορισμένες κατηγορίες διανομέων ικανών να πωλούν με επάρκεια τα εν λόγω οχήματα, τούτο θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση του ενδοσηματικού και του μεταξύ σημάτων ανταγωνισμού και σε αύξηση των τιμών καταναλωτή. Το συμφέρον των καταναλωτών μπορεί να εξυπηρετείται από τη μη εφαρμογή του κανονισμού σε περιπτώσεις περιορισμού του αριθμού των διανομέων. Εφόσον αυτή η μη εφαρμογή αφορά μόνο στο ανωτέρω ποσοτικό κριτήριο, τότε η απαλλαγή εξακολουθεί να ισχύει για την επιλεκτική διανομή και τα ποσοτικά κριτήρια επιλογής, όπως οι υποχρεώσεις ελάχιστου αριθμού πωλήσεων, που περιορίζουν τον αριθμό των διανομέων με λιγότερο άμεσους τρόπους.

Όπως προβλέπεται και στον κανονισμό 2790/1999, για να μην έχει εφαρμογή ο κανονισμός απαιτείται να εκδοθεί ειδικός κανονισμός που κηρύσσει ανεφάρμοστη την απαλλαγή κατά κατηγορία σε συγκεκριμένους κάθετους περιορισμούς. Στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς αναλύονται τα διαδικαστικά και ουσιαστικά θέματα σχετικά με τη μη εφαρμογή⁷⁵. Ωστόσο, ένας

⁷⁴ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, τμήμα IV παράγραφοι 71 έως 79.

⁷⁵ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, τμήμα IV, παράγραφοι 80 έως 89.

τέτοιος ειδικός κανονισμός δεν μπορεί να εφαρμοσθεί πριν παρέλθει ένα έτος τουλάχιστον από την έκδοσή του⁷⁶.

4.8. Έναρξη ισχύος και μεταβατική περίοδος (άρθρα 12 και 10)

Άρθρο 12

Έναρξη και λήξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Οκτωβρίου 2002.
2. Το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2005.
3. Ο παρών κανονισμός λήγει στις 31 Μαΐου 2010.

Άρθρο 10

Μεταβατική περίοδος

Η απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2002 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003 στις ισχύουσες στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 συμφωνίες που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής του παρόντος κανονισμού, αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

Ο κανονισμός ισχύει από την 1η Οκτωβρίου 2002 μέχρι την 31η Μαΐου 2010. Οι νέες συμφωνίες που θα τεθούν σε ισχύ από την 1η Οκτωβρίου 2002 θα πρέπει να είναι σύμφωνες με το νέο κανονισμό για να τύχουν της απαλλαγής κατά κατηγορία. Ωστόσο, για να δοθεί σε όλες τις επιχειρήσεις η δυνατότητα να προσαρμόσουν τις ισχύουσες κάθετες συμφωνίες τους που είναι σύμφωνες με τον κανονισμό αριθ. 1475/95 και είναι ακόμη σε ισχύ στις 30 Σεπτεμβρίου 2002, δηλαδή μετά τη λήξη της απαλλαγής δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, για τις συμφωνίες αυτές ισχύει μεταβατική περίοδος έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003, κατά τη διάρκεια της οποίας ο νέος κανονισμός τις εξαιρεί από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης⁷⁷. Εφόσον οι συμφωνίες αυτές εξακολουθούν να ισχύουν την 1η Οκτωβρίου 2003 και δεν συμβιβάζονται με τον παρόντα κανονισμό, το άρθρο 10 δεν τις εξαιρεί πλέον από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1. Αυτό σημαίνει ότι οι συμφωνίες αυτές και όλες οι σχετικές διατάξεις τους πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού από την 1η Οκτωβρίου 2003 για να τύχουν του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία.

Ερώτηση 20: Πώς μπορεί να γίνει καταγγελία συμβάσεων που είναι σύμφωνες με τον κανονισμό 1475/95 κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου;

Ο κανονισμός 1475/95 είχε εφαρμογή υπό τον όρο, μεταξύ άλλων, ότι η προειδοποιητική προθεσμία που παρεχόταν στους διανομείς ήταν τουλάχιστον δύο χρόνια ή, σε περίπτωση αποζημίωσης ή αναδιοργάνωσης του συνόλου ή ουσιώδους τμήματος του δικτύου, τουλάχιστον ένας χρόνος. Σε περίπτωση διαφωνίας, η διαφορά έπρεπε να παραπεμφθεί σε τρίτο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή ή σε αρμόδιο δικαστήριο για να

⁷⁶ Αντί για έξι μήνες, όπως προβλέπεται στον κανονισμό 2790/1999.

⁷⁷ Βλ. σημείο 5.3.8.

επιλυθεί η διαφορά σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο⁷⁸. Η λήξη της ισχύος του κανονισμού 1475/95 στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και η αντικατάστασή του από νέο κανονισμό δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι πρέπει να γίνει αναδιοργάνωση του δικτύου. Ωστόσο, μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού, δεν αποκλείεται ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων να αποφασίσει να προβεί σε σημαντική αναδιοργάνωση του δικτύου του⁷⁹. Για να πληρούνται οι προϋποθέσεις του κανονισμού 1475/95 και κατ' επέκταση να έχει εφαρμογή η διάταξη περί μεταβατικής περιόδου, πρέπει να τηρείται διετής προειδοποιητική προθεσμία για την τακτική καταγγελία μιας σύμβασης, εκτός εάν αποφασιστεί αναδιοργάνωση ή υπάρχει υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης.

Ερώτηση 21: Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δικαιωμάτων που απορρέουν από συμβάσεις σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό και των δικαιωμάτων που απορρέουν από συμβάσεις σύμφωνες με τον κανονισμό 1475/95, έχοντας ιδίως υπόψη τις καινοτομίες που εισάγει ο κανονισμός;

Όχι. Η αυτόματη προστασία που παρέχει η μεταβατική περίοδος πρέπει να εξασφαλίζει, μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2003, τη μη αμφισβήτηση από το νέο κανονισμό των δικαιωμάτων ή υποχρεώσεων που υπήρχαν στις 30 Σεπτεμβρίου 2002. Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2003, η απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή στις «παλαιές συμφωνίες» που πληρούν δύο σωρευτικές προϋποθέσεις, και συγκεκριμένα ότι: i) οι σχετικές ρητές διατάξεις τους ήσαν σε ισχύ στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και ii) πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής του κανονισμού 1475/95.

Ερώτηση 22: Ο ορισμός ενός υποψήφιου εξουσιοδοτημένου επισκευαστή για κάποιο σήμα κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση λόγω των δικαιωμάτων ενός διανομέα σε μια συγκεκριμένη περιοχή ;

Μόνο υπό ορισμένες συνθήκες. Για παράδειγμα, στις 19 Δεκεμβρίου 2002, ένας επισκευαστής μπορεί να θέλει να οριστεί εξουσιοδοτημένος επισκευαστής συγκεκριμένου σήματος σε συγκεκριμένη περιοχή στην οποία ο προμηθευτής εφαρμόζει σύστημα ποιοτικής επιλεκτικής διανομής, και θέλει να προμηθευτεί από τον προμηθευτή ανταλλακτικά για το εν λόγω σήμα. Εφόσον υπάρχει συμφωνία που ίσχυε στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και εξακολουθεί να ισχύει στις 19 Δεκεμβρίου 2002 και που προβλέπει ρητά ότι ένας μόνον αντιπρόσωπος στο δίκτυο διανομής θα προμηθεύεται ανταλλακτικά του συγκεκριμένου σήματος στην εν λόγω περιοχή⁸⁰, ο επισκευαστής δεν μπορεί επ' ουδενί να ισχυρισθεί ότι μια τέτοια ρήτρα αποτελεί παράβαση του άρθρου 81, μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2003.

Ερώτηση 23: Είναι δυνατό να εμποδιστεί η διάθεση πρόσθετων σημάτων από τον ίδιο αντιπρόσωπο κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου;

Μόνο υπό ορισμένες συνθήκες. Για παράδειγμα, την 1η Ιανουαρίου 2003 ένας διανομέας του σήματος Α μπορεί να θελήσει να πωλεί καινούργια αυτοκίνητα του σήματος Β στο

⁷⁸ Άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχεία 2 και 3 του κανονισμού 1475/95.

⁷⁹ Βλ. σημείο 5.3.8.

⁸⁰ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 3 του νέου κανονισμού και άρθρο 1 του κανονισμού 1475/95.

υπάρχον μοναδικό κατάστημα πώλησης που διαθέτει, όπου πωλεί καινούργια αυτοκίνητα οχήματα του σήματος A. Εφόσον η συμφωνία του με τον κατασκευαστή A, η οποία ίσχυε στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και εξακολουθεί να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2003, του απαγορεύει ρητά να πωλεί διαφορετικό σήμα στο ίδιο κατάστημα⁸¹, ο διανομέας δεν μπορεί να ισχυρισθεί σε καμία περίπτωση ότι μια τέτοια διάταξη παραβαίνει το άρθρο 81, μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2003. Αντίθετα, ο κατασκευαστής A δεν μπορεί να προβάλλει αντιρρήσεις στη χρησιμοποίηση του ίδιου καταστήματος πωλήσεως, παρά μόνον εάν τούτο προβλέπεται ρητά στην παλαιά συμφωνία.

Ερώτηση 24: Το γεγονός ότι έχουν υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού πρόσθετα προϊόντα, όπως τα λιπαντικά, και πρόσθετες συμφωνίες, όπως οι συμφωνίες που συνάπτονται από χονδρεμπόρους ανταλλακτικών, μπορεί να προκαλέσει συγκρούσεις κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου με το καθεστώς που εφαρμοζόταν προηγουμένως στα εν λόγω προϊόντα και συμφωνίες βάσει του κανονισμού 2790/1999;

Όχι. Οι συμφωνίες που αφορούν προϊόντα ή υπηρεσίες που δεν ενέπιπταν προηγουμένως στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1475/95 και οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία 2790/1999 δεν θα αποτελέσουν υπό κανονικές συνθήκες προτεραιότητα της Επιτροπής ως προς την εφαρμογή του νέου κανονισμού κατά τη μεταβατική περίοδο που ορίζεται στο άρθρο 10. Είναι πιθανό ότι τέτοιες συμφωνίες, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα τύχουν απαλλαγής σε ατομική βάση. Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου στις 30 Σεπτεμβρίου 2003, θα βρίσκονται στην ίδια θέση με τα προϊόντα και τις συμφωνίες που υπάγονταν στον κανονισμό 1475/95 (βλ. ανωτέρω).

4.9. Παρακολούθηση και έκθεση αξιολόγησης (άρθρο 11)

Άρθρο 11

Παρακολούθηση και έκθεση αξιολόγησης

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί συστηματικά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιπτώσεις του:
 - (α) στον ανταγωνισμό στις λιανικές πωλήσεις αυτοκινήτων οχημάτων και στην παροχή εξυπηρέτησης μετά την πώληση στην κοινή αγορά ή ουσιαστικά τμήματά της·
 - (β) στη δομή και το επίπεδο συγκέντρωσης της διανομής αυτοκινήτων οχημάτων και οποιεσδήποτε επιπτώσεις προκύπτουν για τον ανταγωνισμό.
2. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση επί του παρόντος κανονισμού το αργότερο έως τις 31 Μαΐου 2008 λαμβάνοντας, ιδίως, υπόψη τους όρους του άρθρου 81 παράγραφος 3.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί συστηματικά την εφαρμογή του κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις επιπτώσεις του στον ανταγωνισμό στον τομέα της λιανικής πώλησης αυτοκινήτων οχημάτων και στην παροχή εξυπηρέτησης μετά την πώληση στην κοινή

⁸¹ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) του νέου κανονισμού και άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού 1475/95.

αγορά ή σε σημαντικά τμήματά της⁸². Στο πλαίσιο αυτό θα παρακολουθεί συστηματικά τις διαφορές τιμών στην ενιαία αγορά και, εν ανάγκη, θα διεξαγάγει έρευνες σχετικά με τις συνθήκες που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού. Η παρακολούθηση θα αφορά επίσης τις επιπτώσεις του κανονισμού στη δομή και το επίπεδο συγκέντρωσης της διανομής αυτοκινήτων οχημάτων και οποιεσδήποτε επιπτώσεις προκύπτουν για τον ανταγωνισμό. Εν όψει της μελλοντικής αποκεντρωμένης εφαρμογής του άρθρου 81, αναμένεται ότι η παρακολούθηση θα διεξάγεται σε στενή συνεργασία με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού.

Όπως και στην περίπτωση του κανονισμού 1475/95, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εφαρμογή του κανονισμού πριν από τη λήξη ισχύος του, και θα συντάξει έκθεση το αργότερο έως τις 31 Μαΐου 2008.

⁸² Βλέπε αιτιολογική σκέψη 38.

5. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Στο παρόν κεφάλαιο σχολιάζεται ο κανονισμός υπό μορφή "ερωταποκρίσεων" υιοθετώντας την οπτική γωνία διαφόρων κατηγοριών ενδιαφερομένων, συμπεριλαμβανομένων των καταναλωτών. Στο μέτρο του δυνατού, ο αναγνώστης παραπέμπεται σε άλλα σημεία του παρόντος φυλλαδίου σχετικά με τα αναπτυσσόμενα θέματα, όπου παρέχονται πιο τεχνικές διευκρινίσεις.

5.1. Καταναλωτές: οι δυνατότητες επιλογής των καταναλωτών αυξάνονται σύμφωνα με τις αρχές της ενιαίας αγοράς

Η ανάγκη να αυξηθούν τα οφέλη που αποφέρουν στους καταναλωτές τα συστήματα διανομής αποτελεί κεντρικό στοιχείο της πολιτικής της Επιτροπής στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ενισχύοντας τον ανταγωνισμό στις πωλήσεις, στην εξυπηρέτηση και στην επισκευή οχημάτων, καθώς και στην πώληση ανταλλακτικών, ο κανονισμός 1400/2002 προωθεί τις δυνατότητες επιλογής των καταναλωτών.

Μολονότι ο κανονισμός δεν αποσκοπεί στην εναρμόνιση των τιμών, περιέχει ορισμένα μέτρα που θα διευκολύνουν τους καταναλωτές να ασκούν το δικαίωμα που τους παρέχει η ενιαία αγορά να επωφελούνται από τις διαφορές τιμών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών και να αγοράζουν το αυτοκίνητό τους από όπου αυτοί κρίνουν σκόπιμο. Ειδικότερα, η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν θα καλύπτει πλέον τους περισσότερους από τους περιορισμούς που δεν επιτρέπουν στους καταναλωτές να χρησιμοποιούν μεσάζοντες. Επιπλέον, προωθώντας τις ενεργητικές πωλήσεις και το άνοιγμα πρόσθετων καταστημάτων, όπως επίσης και παρέχοντας διευκρινίσεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση του Διαδικτύου, οι νέοι κανόνες διευκολύνουν τους αντιπροσώπους να πραγματοποιούν πωλήσεις οπουδήποτε το επιθυμούν εντός της ενιαίας αγοράς. Όπως ο προηγούμενος κανονισμός 1475/95, έτσι και ο νέος κανονισμός περιλαμβάνει επίσης τη ρήτρα διαθεσιμότητας, η οποία επιτρέπει στους καταναλωτές να αγοράζουν από άλλο κράτος μέλος αυτοκίνητο με τις προδιαγραφές που ισχύουν στη χώρα τους, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας αγοράς από την ηπειρωτική Ευρώπη αυτοκινήτου με το τιμόνι στη δεξιά πλευρά. Η ρήτρα διαθεσιμότητας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του κανονισμού 1400/2002 καλύπτει όλα τα αυτοκίνητα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που πωλούνται σε οποιοδήποτε σημείο της κοινής αγοράς.

Χορηγώντας απαλλαγή μόνο στις συμφωνίες που υποχρεώνουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να επισκευάζουν οχήματα που έχουν πωληθεί από οποιονδήποτε αντιπρόσωπο του συστήματος διανομής, ο κανονισμός εξασφαλίζει ότι ο καταναλωτής μπορεί να επισκευάσει και να συντηρήσει το όχημά του σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή σε οποιοδήποτε σημείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κανονισμός περιέχει επίσης μέτρα που έχουν ως στόχο να εξασφαλίσουν ότι οι καταναλωτές θα εξακολουθήσουν να μπορούν να αναθέτουν την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων τους σε ανεξάρτητους επισκευαστές, και ότι θα διατηρηθεί η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος.

Πολλά από τα μέτρα αυτά αναπτύσσονται σε άλλα σημεία του παρόντος φυλλαδίου, καθότι επηρεάζουν πιο άμεσα άλλες κατηγορίες φορέων. Παρακάτω ακολουθούν ερωτήματα και θέματα που ενδιαφέρουν αμεσότερα τους καταναλωτές.

5.1.1. Πωλήσεις

Ερώτηση 25: Μπορεί ένας καταναλωτής να αγοράσει ένα όχημα από όποιο σημείο της ενιαίας αγοράς θεωρεί ο ίδιος ότι τον συμφέρει περισσότερο;

Η ελευθερία του καταναλωτή να πραγματοποιεί αγορές σε οποιοδήποτε σημείο της ενιαίας αγοράς αποτελεί ένα από τα θεμελιώδη επιτεύγματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο κανονισμός ενισχύει το δικαίωμα αγοράς αυτοκίνητου από άλλο κράτος μέλος. Ένας κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας δεν μπορεί ποτέ να εμποδίσει έναν αντιπρόσωπο να πωλήσει αυτοκίνητο σε καταναλωτή που έρχεται σε επαφή μαζί του είτε απ' ευθείας είτε με τη μεσολάβηση μεσάζοντα είτε μέσω Διαδικτύου. Αν ένας προμηθευτής έδινε εντολή σε αντιπρόσωπο να μην πραγματοποιεί πωλήσεις προς καταναλωτές από άλλα κράτη μέλη, προσπαθούσε να τον αποτρέψει από αυτό ή επέβαλλε οποιουσδήποτε περιορισμούς ως προς τις πωλήσεις αυτές, τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού με αποτέλεσμα οι συμφωνίες διανομής του προμηθευτή να μην καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορίες. Τα τελευταία χρόνια η Επιτροπή έχει ανακαλύψει αρκετές παραβάσεις των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που συνεπάγονταν περιορισμούς των πωλήσεων προς αλλοδαπούς καταναλωτές και επέβαλε πρόστιμα στις ενεχόμενες επιχειρήσεις⁸³.

Ερώτηση 26: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος σε άλλο κράτος μέλος να αρνηθεί να πωλήσει αυτοκίνητο σε έναν καταναλωτή;

Το επιχειρηματικό πνεύμα κανονικά ωθεί τον αντιπρόσωπο να πωλεί όσο το δυνατό περισσότερα αυτοκίνητα, διότι όσο υψηλότερες είναι οι πωλήσεις του τόσο μεγαλύτερα είναι τα κέρδη του. Ωστόσο, ένας αντιπρόσωπος (που καλείται στον κανονισμό διανομέας), όπως οποιοσδήποτε άλλος λιανέμπορος, μπορεί να αρνηθεί να πωλήσει τα είδη του σε έναν καταναλωτή, αρκεί η απόφαση αυτή να είναι δική του και να μην ενεργεί κατ' εντολή του προμηθευτή. Εάν, ωστόσο, ένας προμηθευτής⁸⁴ δώσει εντολές στους αντιπροσώπους του να μην πραγματοποιούν πωλήσεις σε καταναλωτές από άλλα κράτη μέλη ή προσπαθήσει να τους αποτρέψει από αυτό⁸⁵, τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού και, κατά πάσα πιθανότητα, παράβαση του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ.

Ερώτηση 27: Ένας καταναλωτής που παραγγέλλει ένα όχημα από αντιπρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να περιμένει περισσότερο χρόνο για να εκτελεστεί η παραγγελία του;

Κατά κανόνα, οι προθεσμίες παράδοσης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερες από αυτές που παρατηρούνται για το τοπικό μοντέλο οχήματος παρόμοιων προδιαγραφών. Εάν αποδεικνυόταν ότι ένας προμηθευτής παρέδιδε στους αντιπροσώπους του με

⁸³ Αποφάσεις με τις οποίες η Επιτροπή επέβαλε πρόστιμα στην Volkswagen (1998 και 2001), στην Opel (2000) και στην DaimlerChrysler (2001). Βλ. παράρτημα I για τις ακριβείς παραπομπές στις εν λόγω αποφάσεις.

⁸⁴ Δηλαδή ο κατασκευαστής, ο εισαγωγέας ή ο διανομέας περιοχής.

⁸⁵ Για παράδειγμα, περιορίζοντας τις προμήθειες οχημάτων.

αδικαιολόγητα μεγάλες προθεσμίες παράδοσης οχήματα προοριζόμενα για αλλοδαπούς πελάτες με σκοπό να αποθαρρύνει τους πελάτες αυτούς να αγοράσουν αυτοκίνητο από άλλο κράτος μέλος, τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού. Εάν, για παράδειγμα, ένας δανός καταναλωτής παραγγείλει ένα συγκεκριμένο μοντέλο αυτοκινήτου με το τιμόνι στην αριστερή πλευρά, με φυμέ τζάμια, κινητήρα 16 βαλβίδων και ηλιοροφή από ιρλανδική αντιπροσωπεία, η προθεσμία για την εκτέλεση της παραγγελίας αυτής⁸⁶ θα πρέπει να είναι ανάλογη με εκείνην για έναν ιρλανδό καταναλωτή ο οποίος παραγγέλλει από την ίδια αντιπροσωπεία το ίδιο μοντέλο αυτοκινήτου με το τιμόνι στη δεξιά πλευρά, με φυμέ τζάμια, κινητήρα 16 βαλβίδων και ηλιοροφή. Οποιαδήποτε επιπλέον καθυστέρηση πρέπει να δικαιολογείται.

Ερώτηση 28: Μπορεί ένας προμηθευτής να αναγκάσει έναν καταναλωτή από άλλο κράτος μέλος να περιμένει μέχρι να του χορηγήσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης;

Όχι. Οι προμηθευτές πρέπει πάντα να χορηγούν στον αντιπρόσωπο όλα τα έγγραφα σχετικά με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά την παράδοση του οχήματος στον καταναλωτή ή στον μεσάζοντά του. Χωρίς αυτό, ο καταναλωτής δεν θα μπορέσει να λάβει άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος. Τούτο μπορεί να ισοδυναμεί με έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων και σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού⁸⁷.

Ερώτηση 29: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος σε σύστημα επιλεκτικής διανομής να υποχρεώνει τους πελάτες του να υπογράφουν δήλωση/άλλο έγγραφο δεσμευόμενοι ότι δεν θα μεταπωλήσουν το όχημα όσο αυτό είναι καινούργες με σκοπό το κέρδος;

Είναι θεμιτό για έναν προμηθευτή που εκμεταλλεύεται δίκτυο επιλεκτικής διανομής να εμποδίζει τις πωλήσεις σε μεταπωλητές που δεν είναι μέλη αυτού του συστήματος. Ωστόσο, ο καταναλωτής είναι ελεύθερος να πωλήσει το αυτοκίνητό του ανά πάσα στιγμή, εφόσον βέβαια δεν είναι ανεξάρτητος μεταπωλητής που έχει συγκαλύψει την ταυτότητά του. Αν ένας αντιπρόσωπος, ενεργώντας κατ' εντολή του προμηθευτή του, έκανε ενέργειες για να εμποδίσει έναν αγοραστή να μεταπωλήσει ένα όχημα για άλλους λόγους εκτός του εμπορικού κέρδους⁸⁸, ή να εμποδίσει έναν αγοραστή να μεταπωλήσει ένα όχημα όταν δεν θα είναι πλέον καινούργιο τότε θα επρόκειτο για έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων.

⁸⁶ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

⁸⁷ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β), δ) και ε).

⁸⁸ Για παράδειγμα, διότι οι ανάγκες του καταναλωτή άλλαξαν αφότου υπέβαλε την παραγγελία και τώρα χρειάζεται μεγαλύτερο αυτοκίνητο.

Ερώτηση 30: Τι συμβαίνει σε περίπτωση που ένας αντιπρόσωπος πει σε καταναλωτή που προσπαθεί να αγοράσει αυτοκίνητο από άλλο κράτος μέλος, ή σε μεσάζοντα που ενεργεί για λογαριασμό καταναλωτή, ότι δεν μπορεί να παραγγείλει το συγκεκριμένο μοντέλο με τις προδιαγραφές που ισχύουν στην πατρίδα του καταναλωτή ή ότι δεν είναι σε θέση να πληροφορηθεί την τιμή στην οποία προσφέρεται ένα τέτοιο όχημα;

Οι προμηθευτές πρέπει να διαθέτουν στους αντιπροσώπους αυτοκίνητα οχήματα κατασκευασμένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη⁸⁹. Όταν ένας προμηθευτής δεν τηρεί αυτή την υποχρέωση, τούτο αποτελεί σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού και παραβίαση των δικαιωμάτων του καταναλωτή στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς. Ωστόσο, ένας προμηθευτής μπορεί να αρνηθεί να προμηθεύσει ένα όχημα, σε περίπτωση που ο αντιπρόσωπος δεν πωλεί την τοπική παραλλαγή του μοντέλου, δηλαδή όταν το όχημα δεν περιλαμβάνεται στη σειρά προϊόντων που καλύπτει η σύμβαση αντιπροσωπείας⁹⁰.

Για παράδειγμα, ένας Ολλανδός αντιπρόσωπος του σήματος A είναι σε θέση να παραγγείλει το μοντέλο X με το τιμόνι στη δεξιά πλευρά για έναν καταναλωτή του Ηνωμένου Βασιλείου, εκτός εάν

- 1) ο ολλανδός αντιπρόσωπος δεν πωλεί κατά κανόνα αυτοκίνητα του μοντέλου X, ή
- 2) τα αυτοκίνητα του μοντέλου X κατά κανόνα δεν κατασκευάζονται σε παραλλαγές με το τιμόνι στη δεξιά πλευρά.

Εάν ο αντιπρόσωπος πωλεί το εν λόγω μοντέλο, πρέπει να είναι σε θέση να λάβει την ενδεικτική τιμή για τις παραλλαγές του μοντέλου με τις προδιαγραφές που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη. Εάν δεν μπορεί να λάβει γρήγορα την ενδεικτική τιμή, τότε ενδέχεται να υπάρχει σοβαρός περιορισμός του ανταγωνισμού από μέρους του προμηθευτή.

Ερώτηση 31: Μπορεί ο αντιπρόσωπος να χρεώσει προσαύξηση για μοντέλο με δεξιό τιμόνι ή άλλη παρόμοια πρόσθετη επιβάρυνση;

Οι πρόσθετες επιβαρύνσεις, όπως οι προσαυξήσεις που εφαρμόζονται στα μοντέλα με δεξιό τιμόνι, οι οποίες διαμορφώνονται με βάση τις διαφορές των προδιαγραφών των οχημάτων μεταξύ κρατών μελών και αντικατοπτρίζουν το διαφορετικό κόστος παραγωγής ή διανομής, δεν περιορίζουν καθεαυτές τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, το ύψος της πρόσθετης επιβάρυνσης πρέπει να μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά, ιδίως με βάση το πρόσθετο κόστος παραγωγής ή παράδοσης του οχήματος. Δεν υπάρχει αντικειμενική εμπειρική μέθοδος υπολογισμού του αντικειμενικά δικαιολογημένου ύψους της πρόσθετης επιβάρυνσης σε κάθε περίπτωση δεδομένου ότι, μεταξύ άλλων, το πρόσθετο κόστος παραγωγής ή παράδοσης του εκάστοτε οχήματος διαφέρει ανάλογα με το μοντέλο.

⁸⁹ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

⁹⁰ Για παράδειγμα, διότι το εν λόγω μοντέλο δεν έχει διατεθεί ακόμη στην αγορά του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αντιπρόσωπος.

Ερώτηση 32: Τι συμβαίνει σε περίπτωση που ο αντιπρόσωπος δηλώσει ότι του έχουν πει να μην παρέχει εκπτώσεις για ένα συγκεκριμένο μοντέλο;

Οι αντιπρόσωποι πρέπει να μπορούν ελεύθερα να πωλούν οχήματα σε τιμή χαμηλότερη από την ενδεικτική τιμή που συστήνει ο προμηθευτής⁹¹. Οι κατασκευαστές δεν μπορούν να καθορίζουν τις πραγματικές τιμές πώλησης ή ελάχιστες τιμές. Εάν ένας προμηθευτής περιορίζει τη δυνατότητα του αντιπροσώπου να χορηγεί εκπτώσεις, τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού⁹², γεγονός που θα σήμαινε ότι οι συμφωνίες διανομής του προμηθευτή δεν θα καλύπτονταν από την απαλλαγή κατά κατηγορία.

Ερώτηση 33: Μπορεί ένας προμηθευτής να δημιουργήσει ένα ειδικό πρόγραμμα σε ένα κράτος μέλος, στο πλαίσιο του οποίου χορηγείται έκπτωση στους καταναλωτές όταν το αυτοκίνητό τους λαμβάνει άδεια κυκλοφορίας στην ίδια χώρα χωρίς να χορηγείται έκπτωση όταν το αυτοκίνητο πρόκειται να λάβει άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος;

Όχι. Ένα τέτοιο πρόγραμμα θα αποτελούσε περιορισμό των πωλήσεων προς καταναλωτές από άλλο κράτος μέλος και σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού και θα είχε ως αποτέλεσμα τη μη κάλυψη των συμφωνιών διανομής του προμηθευτή από την απαλλαγή κατά κατηγορία⁹³.

5.1.2. Εξυπηρέτηση μετά την πώληση

Ερώτηση 34: Πρέπει ο καταναλωτής να αποταθεί στον αντιπρόσωπο από τον οποίο αγόρασε το όχημά του για την εκτέλεση εργασιών/συντήρησης που καλύπτονται από την εγγύηση;

Όχι. Για να έχει εφαρμογή ο κανονισμός ο καταναλωτής πρέπει να μπορεί να αποταθεί σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή εντός του δικτύου του προμηθευτή σε οποιοδήποτε μέρος της ΕΕ. Ο κανονισμός⁹⁴ χορηγεί απαλλαγή στις συμφωνίες με εξουσιοδοτημένους επισκευαστές μόνον όταν ο προμηθευτής υποχρεώνει όλους τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του να επισκευάζουν όλα τα οχήματα του εκάστοτε σήματος, να τηρούν τις εγγυήσεις, να παρέχουν δωρεάν εξυπηρέτηση και να εκτελούν τις αναγκαίες εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου αγοράστηκε το αυτοκίνητο. Εάν ο εξουσιοδοτημένος επισκευαστής δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση μετά την πώληση για ένα αυτοκίνητο που δεν πωλείται στο κράτος μέλος του, θα μπορεί να το πράξει μέσω του προμηθευτή ή άλλου εξουσιοδοτημένου επισκευαστή σε άλλο κράτος μέλος. Ο καταναλωτής δεν χρειάζεται να καταχωρίσει εκ νέου την εγγύηση στο κράτος μέλος διαμονής του για την εκτέλεση εργασιών που καλύπτονται από την εγγύηση. Η περίοδος ισχύος της εγγύησης αρχίζει με την παράδοση του αυτοκινήτου από τον

⁹¹ Ή ακόμη και σε υψηλότερη τιμή, εφόσον ο προμηθευτής δεν έχει ορίσει ανώτατη τιμή. Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

⁹² Βλ. απόφαση της Επιτροπής με ημερομηνία 29.6.2001 στην υπόθεση COMP/36.693 - Volkswagen, ΕΕ L 262, 2.10.2001, σ. 14, βλ. επίσης Ανακοίνωση Τύπου - IP/01/760 - 30.05.2001. Με την απόφαση επιβλήθηκε πρόστιμο για την εν λόγω παράβαση.

⁹³ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ).

⁹⁴ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), πρώτη φράση, και στοιχείο δ), και αιτιολογική σκέψη 17.

εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο. Σε περίπτωση που ένας κατασκευαστής, εισαγωγέας, αντιπρόσωπος, επισκευαστής ή άλλη εταιρεία του δικτύου εμπόδιζαν τους καταναλωτές να κάνουν χρήση της εγγύησης του κατασκευαστή που ισχύει σε ολόκληρη την ΕΕ, τούτο θα σήμαινε ότι δεν πληρούνται μια από τις βασικές προϋποθέσεις εφαρμογής της απαλλαγής στις εν λόγω συμφωνίες.

Ερώτηση 35: Τι συμβαίνει όταν το αυτοκίνητο ενός καταναλωτή παρουσιάζει πρόβλημα, καλυπτόμενο από την εγγύηση, που δεν μπορεί να επιλύσει ο τοπικός εξουσιοδοτημένος επισκευαστής;

Στην περίπτωση αυτή, ο καταναλωτής μπορεί να επιστρέψει το όχημα στην αντιπροσωπεία από όπου το αγόρασε, όπως θα έπραττε για οποιοδήποτε άλλο προϊόν⁹⁵. Διαφορετικά, εάν αγόρασε το αυτοκίνητο μέσω μεσάζοντα (βλ. σημείο 5.2), μπορεί να δώσει εντολή στο μεσάζοντα να επιστρέψει το όχημα στον αντιπρόσωπο από τον οποίο το αγόρασε.

Ερώτηση 36: Τι συμβαίνει σε περίπτωση που ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος από τον οποίο ένας καταναλωτής αγόρασε το αυτοκίνητό του δεν παρέχει υπηρεσίες συντήρησης οχημάτων, το όχημα παρουσιάζει ένα ελάττωμα κατά τη διάρκεια ισχύος της εγγύησης και ο επισκευαστής στον οποίο ο αντιπρόσωπος έχει αναθέσει υπεργολαβικά τη συντήρηση δεν μπορεί να το επισκευάσει;

Ο καταναλωτής μπορεί να επιστρέψει το όχημα εκεί από όπου το αγόρασε, όπως θα έπραττε για οποιοδήποτε άλλο καταναλωτικό αγαθό. Στη συνέχεια ο αντιπρόσωπος που πώλησε το όχημα θα πρέπει είτε να μεριμνήσει για την εκτέλεση των επισκευών είτε να δώσει στον καταναλωτή όχημα αντικατάστασης, αν και τα σχετικά δικαιώματα του καταναλωτή εξαρτώνται από το εθνικό ενοχικό δίκαιο και τους όρους της σύμβασης πώλησης⁹⁶.

Ερώτηση 37: Εάν ένας καταναλωτής έχει αναθέσει εργασίες επισκευής ή συντήρησης για το αυτοκίνητό του σε ανεξάρτητο επισκευαστή κατά τη διάρκεια ισχύος της εγγύησης, μπορεί ο κατασκευαστής να αρνηθεί να τηρήσει την εγγύηση;

Εάν ο καταναλωτής έχει αναθέσει εργασίες επισκευής ή συντήρησης για το αυτοκίνητό του σε ανεξάρτητο επισκευαστή κατά τη διάρκεια ισχύος της εγγύησης του κατασκευαστή, η εγγύηση μπορεί να χαθεί εάν η εκτελεσθείσα εργασία είναι ελαττωματική. Ωστόσο, η γενική υποχρέωση εκτέλεσης εργασιών συντήρησης ή επισκευής μόνο από το εξουσιοδοτημένο δίκτυο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου θα στερούσε από τους καταναλωτές το δικαίωμά τους να επιλέξουν έναν ανεξάρτητο επισκευαστή για τις εργασίες αυτές και, ιδίως στην περίπτωση «διευρυμένης εγγύησης», θα εμπόδιζε τους ανεξάρτητους επισκευαστές να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά το εξουσιοδοτημένο δίκτυο.

⁹⁵ Το πρόβλημα αυτό διέπεται από το εθνικό ενοχικό δίκαιο, και όχι από τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού.

⁹⁶ Βλ. αιτιολογική σκέψη 17.

Ερώτηση 38: Τι μπορεί να κάνει ένας καταναλωτής, εάν πιστεύει ότι υπήρξε θύμα περιοριστικής συμπεριφοράς;

Μπορεί να υποβάλει καταγγελία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή στην εθνική αρχή ανταγωνισμού⁹⁷. Ενδέχεται επίσης να έχει τη δυνατότητα να υποβάλει αγωγή αποζημίωσης σε εθνικό δικαστήριο. Ωστόσο, η δυνατότητα άσκησης μιας τέτοιας αγωγής μπορεί να εξαρτάται από τους εθνικούς δικονομικούς κανόνες και έτσι ο καταναλωτής πρέπει να ζητήσει νομική συμβουλή προτού υποβάλει αγωγή.

Δεδομένου ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι καταναλωτές που αγοράζουν όχημα από άλλο κράτος μέλος δεν προέρχονται πάντα από παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού, η Επιτροπή έχει δημοσιεύσει κατάλογο σημείων επαφής (τηλεφωνικές υπηρεσίες ενημέρωσης) για τους περισσότερους κατασκευαστές στο δικτυακό τόπο της, για να προωθήσει την επίλυση ποικίλων διαφορών και για την αντιμετώπιση άλλων προβλημάτων που σχετίζονται με την αγορά οχημάτων⁹⁸.

5.2. Μεσάζοντες

Ένας μεσάζων ή υπεύθυνος αγορών είναι ένα πρόσωπο ή επιχείρηση που προμηθεύεται ένα καινούργιο όχημα εξ ονόματος του καταναλωτή χωρίς να ανήκει στο δίκτυο διανομής. Οι μεσάζοντες πρέπει να διακρίνονται από τους ανεξάρτητους μεταπωλητές, οι οποίοι προμηθεύονται ένα όχημα για μεταπώληση και δεν ενεργούν εξ ονόματος συγκεκριμένου καταναλωτή. Πρέπει επίσης να διακρίνονται από τους πράκτορες πωλήσεων οι οποίοι βρίσκουν αγοραστές για έναν ή περισσότερους αντιπροσώπους. Οι προμηθευτές μπορούν να απαιτούν από τους αντιπροσώπους τους μόνο να βεβαιώνονται ότι ο μεσάζων έχει έγκυρη εξουσιοδότηση⁹⁹ από τον καταναλωτή για την αγορά ή/και την παραλαβή συγκεκριμένου οχήματος. Συνεπώς, ο μοναδικός περιορισμός των δραστηριοτήτων ενός μεσάζοντα που επιτρέπεται στο πλαίσιο συμφωνίας καλυπτόμενης από τον κανονισμό 1400/2002 είναι να προσκομιστεί έγκυρη εντολή από ιδιώτη καταναλωτή. Η εντολή πρέπει να περιέχει το όνομα και τη διεύθυνση του καταναλωτή, να είναι υπογεγραμμένη και να φέρει ημερομηνία. Από τον καταναλωτή εξαρτάται πόσο συγκεκριμένη είναι η εντολή ως προς το όχημα¹⁰⁰. Δεν μπορούν να επιβληθούν άλλες απαιτήσεις όταν παρεμβάλλεται μεσάζων στην αγορά καινούργιου αυτοκινήτου. Η Επιτροπή κατάργησε τις δύο ανακοινώσεις της¹⁰¹ που αφορούσαν την δραστηριότητα των μεσαζόντων.

⁹⁷ Κατάλογος των εθνικών αρχών ανταγωνισμού υπάρχει στην ιστοσελίδα http://europa.eu.int/comm/competition/national_authorities/

⁹⁸ Στην διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

⁹⁹ Η εξουσιοδότηση μπορεί να έχει έγγραφη ή ηλεκτρονική υπογραφή. Βλ. αιτιολογική σκέψη 14.

¹⁰⁰ Για παράδειγμα, η εντολή μπορεί να αφορά μια κατηγορία οχημάτων, ένα συγκεκριμένο μοντέλο ή να είναι πιο λεπτομερής.

¹⁰¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 της 12ης Δεκεμβρίου 1984 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης, των πελατών πριν και μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων, ΕΕ C 17, 18.1.1985, σ. 4, και Ανακοίνωση της Επιτροπής - Διευκρινίσεις σχετικά με τις δραστηριότητες των μεσαζόντων κατά την πώληση αυτοκινήτων, ΕΕ C 329, 18.12.1991, σ. 20. Βάσει των ανωτέρω ανακοινώσεων, ήταν δυνατό, για παράδειγμα, να ζητηθεί από έναν μεσάζοντα να μη

Ερώτηση 39: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος να ζητήσει από έναν μεσάζοντα να του προσκομίσει φωτοτυπίες των δελτίων ταυτότητας των πελατών του ή άλλων εγγράφων¹⁰², πέραν της υπογεγραμμένης εντολής;

Ναι, σε ορισμένες περιστάσεις. Δεν πρέπει να λησμονείται ότι στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής ο αντιπρόσωπος δεν επιτρέπεται να πωλεί καινούργι¹⁰³ οχήματα σε ανεξάρτητους μεταπωλητές. Συνεπώς, ένας αντιπρόσωπος μπορεί, αν το κρίνει απαραίτητο, να ζητήσει από τον μεσάζοντα απόδειξη της ταυτότητας του αγοραστή προκειμένου να εμποδίσει τις πωλήσεις προς ανεξάρτητους μεταπωλητές.

Μολονότι ένας αντιπρόσωπος μπορεί, αυτοβούλως, να ζητήσει από τους πελάτες του πρόσθετα έγγραφα, ο κανονισμός δεν καλύπτει την περίπτωση όπου ο προμηθευτής δίνει εντολή σε αντιπρόσωπο να ζητά συστηματικά τέτοια έγγραφα.

5.3. Εξουσιοδοτημένοι διανομείς καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων (στο παρόν φυλλάδιο αναφέρονται και ως αντιπρόσωποι)

Οι αντιπρόσωποι διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ανάπτυξη ενιαίας αγοράς για τα καινούργια αυτοκίνητα οχήματα. Όταν ο τομέας των αντιπροσώπων είναι ισχυρός και ανεξάρτητος, είναι πιθανότερο να προβεί σε ενέργειες που ευνοούν τον ανταγωνισμό και σε περισσότερες καινοτομίες, προς όφελος των καταναλωτών. Για το λόγο αυτό, ο κανονισμός 1400/2002 παρέχει περισσότερη ελευθερία στους αντιπροσώπους να διευθύνουν τις επιχειρήσεις τους κατά το δοκούν. Ειδικότερα, ο νέος κανονισμός έχει μειώσει σημαντικά τις ευκαιρίες των κατασκευαστών και των εισαγωγέων τους να επιβάλλουν μέτρα στους αντιπροσώπους που δεν είναι απαραίτητα για τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων ή για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης.

Σε αντίθεση με τον προηγούμενο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (κανονισμός 1475/95), ο κανονισμός 1400/2002 παρέχει κάλυψη μόνον όταν:

- ο κατασκευαστής του οχήματος ή ο εισαγωγέας του δεν υποχρεώνει τους αντιπροσώπους να εκτελούν εργασίες επισκευής και συντήρησης ή να διαθέτουν οι ίδιοι ανταλλακτικά. Οι αντιπρόσωποι πρέπει να είναι ελεύθεροι να αναθέτουν

διατηρεί γραφείο στον ίδιο χώρο με σουπερμάρκετ. Ένα άλλο στοιχείο που εμπόδιζε τις δραστηριότητές τους ήταν ότι μπορούσε να ζητηθεί από έναν αντιπρόσωπο αυτοκινήτων να μην πωλεί άνω του 10% των καινούργων οχημάτων μέσω συγκεκριμένου μεσάζοντα.

¹⁰² Όπως το διαβατήριο ή άλλο έγγραφο που αποδεικνύει την ταυτότητα του καταναλωτή (λογαριασμός επιχείρησης κοινής ωφέλειας κλπ.).

¹⁰³ Το κατά πόσον ένα όχημα είναι ακόμη καινούργος αποφασίζεται βάσει των εμπορικών συνηθειών. Για έναν αγοραστή το όχημα δεν είναι πλέον καινούργος όταν έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας και έχει κυκλοφορήσει στο δρόμο από άλλο καταναλωτή. Αντίθετα, ένα όχημα για το οποίο ο αντιπρόσωπος έχει εκδώσει άδεια κυκλοφορίας πριν από μία ημέρα, αλλά το όχημα δεν έχει χρησιμοποιηθεί ακόμη, εξακολουθεί να είναι καινούργος.

υπεργολαβικά τις εργασίες επισκευής και συντήρησης σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές που ανήκουν στο δίκτυο του ίδιου σήματος·

- οι αντιπρόσωποι μπορούν να διαθέτουν πρόσθετα σήματα·
- οι κατασκευαστές ή εισαγωγείς δεν περιορίζουν την προμήθεια καινούργων οχημάτων στους αντιπροσώπους τους, εάν αυτή η συμπεριφορά περιορίζει την ικανότητα των αντιπροσώπων να πωλούν οχήματα σε συγκεκριμένους καταναλωτές στην Ευρωπαϊκή Ένωση·
- οι αντιπρόσωποι που ανήκουν σε σύστημα επιλεκτικής διανομής μπορούν να πραγματοποιούν ενεργητικές και παθητικές πωλήσεις προς οποιονδήποτε τελικό καταναλωτή και, μετά την 1η Οκτωβρίου 2005, θα μπορούν να ανοίγουν πρόσθετα σημεία πώλησης ή παράδοσης για τη διανομή καινούργων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων οπουδήποτε εφαρμόζεται το σύστημα της επιλεκτικής διανομής·
- οι αντιπρόσωποι που ανήκουν σε ένα σύστημα αποκλειστικής διανομής είναι απολύτως ελεύθεροι να πραγματοποιούν ενεργητικές πωλήσεις εντός της περιοχής τους όπως, επίσης, και σε περιοχές που δεν είναι αντικείμενο συμφωνιών αποκλειστικής διανομής καθώς και να πραγματοποιούν παθητικές πωλήσεις σε αποκλειστικές περιοχές άλλων διανομέων.

5.3.1. Πωλήσεις καινούργων οχημάτων από αντιπροσώπους

Ο κανονισμός 1400/2002 αποσκοπεί στο να δώσει στους αντιπροσώπους περισσότερες ευκαιρίες να προμηθεύουν καινούργη αυτοκίνητα οχήματα σε όλους τους καταναλωτές, είτε αυτοί προέρχονται από την τοπική ή εθνική αγορά είτε από άλλο κράτος μέλος. Οι άμεσοι περιορισμοί των πωλήσεων, ενεργητικών ή παθητικών, δεν καλύπτονται από τον κανονισμό¹⁰⁴.

Βάσει του νέου κανονισμού, κάθε σύστημα διανομής, είτε επιλεκτικής είτε αποκλειστικής, πρέπει να οργανώνεται έτσι ώστε όλες οι κατηγορίες καταναλωτών να μπορούν να αγοράσουν καινούργη οχήματα από οποιονδήποτε αντιπρόσωπο, ακόμη και αν αγοράζουν μεγάλο αριθμό οχημάτων¹⁰⁵.

Ερώτηση 40: Καλύπτει ο κανονισμός περιορισμούς των ενεργητικών και παθητικών πωλήσεων από αντιπροσώπους;

Οι αντιπρόσωποι που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο συστήματος επιλεκτικής διανομής πρέπει να μπορούν να πραγματοποιούν ενεργητικές πωλήσεις σε κάθε τελικό χρήστη που κατοικεί σε περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην οποία χρησιμοποιείται το σύστημα της επιλεκτικής διανομής. Ωστόσο, οι προμηθευτές έχουν το δικαίωμα να επιβάλουν στον αντιπρόσωπο την υποχρέωση να μην πωλεί καινούργη οχήματα σε

¹⁰⁴ Βλ. αιτιολογική σκέψη 16.

¹⁰⁵ Για παράδειγμα, οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων ή άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης στόλου οχημάτων, όπως οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, κατά κανόνα αγοράζουν μεγάλες ποσότητες αυτοκινήτων από έναν μόνο προμηθευτή.

ανεξάρτητους μεταπωλητές σε περιοχές όπου χρησιμοποιείται η επιλεκτική διανομή. Σε περίπτωση που ο προμηθευτής χρησιμοποιεί το σύστημα της αποκλειστικής διανομής σε ορισμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αντιπρόσωποι του δικτύου επιλεκτικής διανομής πρέπει να μπορούν να πραγματοποιούν παθητικές πωλήσεις προς τελικούς χρήστες και μη εξουσιοδοτημένους διανομείς στις περιοχές αυτές¹⁰⁶.

Όταν ένας προμηθευτής δημιουργεί σύστημα αποκλειστικής διανομής, οι αντιπρόσωποι του πρέπει να μπορούν ελεύθερα να πραγματοποιούν ενεργητικές πωλήσεις εντός της αποκλειστικής περιοχής τους ή στην αποκλειστική ομάδα πελατών τους. Όσον αφορά όλους τους άλλους αγοραστές σε σύστημα αποκλειστικής διανομής, είτε αυτοί είναι τελικοί χρήστες είτε μεταπωλητές καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων, οι εν λόγω διανομείς μπορούν να πραγματοποιούν παθητικές πωλήσεις προς αυτούς. Εάν ο προμηθευτής χρησιμοποιεί το σύστημα της επιλεκτικής διανομής σε ορισμένες άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αντιπρόσωποι του συστήματος αποκλειστικής διανομής πρέπει να μπορούν να πραγματοποιούν ενεργητικές πωλήσεις προς τελικούς χρήστες και μη εξουσιοδοτημένους διανομείς στις περιοχές αυτές¹⁰⁷.

Ερώτηση 41: Πώς διασφαλίζει ο νέος κανονισμός τη δυνατότητα των αντιπροσώπων να πωλούν καινούργια οχήματα σε οποιοδήποτε καταναλωτή, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών καταναλωτών, των καταναλωτών από άλλες περιοχές του ίδιου κράτους μέλους και των καταναλωτών από άλλο κράτος μέλος;

Η προμήθεια καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να οργανώνεται έτσι ώστε κάθε αντιπρόσωπος να μπορεί να προμηθεύει όλους τους καταναλωτές που θέλουν να αγοράσουν όχημα από αυτόν. Ο κατασκευαστής πρέπει να εκτελεί τις παραγγελίες για καινούργια αυτοκίνητα οχήματα που πρόκειται να πωληθούν σε καταναλωτές από άλλες περιοχές της κοινής αγοράς κατά τον ίδιο τρόπο με τις παραγγελίες για πωλήσεις σε τοπικούς καταναλωτές, ιδίως σε ό,τι αφορά την τιμολόγηση και το χρόνο παράδοσης. Συνεπώς, βάσει του νέου κανονισμού οι κατασκευαστές θα πρέπει να προσαρμόσουν τα συστήματα εκτέλεσης παραγγελιών και παράδοσης στην ανωτέρω απαίτηση. Προς τούτο, μπορούν, για παράδειγμα, να εφαρμόσουν στο σύστημα εκτέλεσης παραγγελιών την αρχή της «εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας». Τα συστήματα διανομής που βασίζονται σε ποσοτώσεις διάθεσης σχετικά με περιοχή πωλήσεων μικρότερη από την κοινή αγορά ισοδυναμούν με έμμεσο περιορισμό και δεν απαλλάσσονται από τον κανονισμό¹⁰⁸.

Ο κανονισμός δεν υποχρεώνει τους κατασκευαστές να μεριμνήσουν ώστε τα συστήματα διανομής τους να διασφαλίζουν τον ίδιο χρόνο παράδοσης σε ολόκληρη την κοινή αγορά. Πρέπει, ωστόσο, να διασφαλίζουν τη δυνατότητα των αντιπροσώπων να προμηθεύουν καινούργια οχήματα υπό τους ίδιους όρους στους τοπικούς πελάτες, στους πελάτες από το ίδιο κράτος μέλος και στους πελάτες από άλλα κράτη μέλη.

¹⁰⁶ Βλ. αιτιολογική σκέψη 13. Όσον αφορά τον ορισμό των ενεργητικών και παθητικών πωλήσεων, βλ. ανωτέρω ερώτηση 12.

¹⁰⁷ Άρθρο 4 παράγραφος 1 πρώτο μέρος της φράσης και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφος 52.

¹⁰⁸ Βλ. αιτιολογική σκέψη 16.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ο προμηθευτής είναι δυνατό να αναγκαστεί να περιορίσει τη διάθεση προϊόντων στους αντιπροσώπους του, όπως για παράδειγμα όταν γίνεται απεργία ή όταν η συνολική ζήτηση είναι υψηλότερη από την παραγωγή προϊόντων. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο προμηθευτής δεν μπορεί να κατανέμει τα οχήματα στους αντιπροσώπους κάνοντας διακρίσεις μεταξύ των διανομέων, ανάλογα με το αν πωλούν ή όχι πολλά οχήματα σε καταναλωτές από άλλα κράτη μέλη. Για παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι ένας αντιπρόσωπος Α πωλεί πενήντα οχήματα το μήνα, κυρίως σε καταναλωτές από την πόλη στην οποία είναι εγκατεστημένος. Ένας αντιπρόσωπος Β πωλεί επίσης πενήντα οχήματα το μήνα, αλλά τα είκοσι πέντε από αυτά τα πωλεί σε καταναλωτές της πόλης του και τα άλλα είκοσι πέντε σε καταναλωτές από άλλο κράτος μέλος. Εάν κατά τη διάρκεια κάποιου μήνα παρουσιαστούν προβλήματα παραγωγής, και ο προμηθευτής αναγκαστεί να μειώσει τον αριθμό των οχημάτων που παραδίδει κατά 40%, πρέπει να διαθέσει από τριάντα οχήματα τόσο στον αντιπρόσωπο Α όσο και στον αντιπρόσωπο Β.

Προκειμένου να αποφευχθούν οι διακρίσεις μεταξύ των τοπικών πωλήσεων και των πωλήσεων προς αγοραστής από άλλες περιοχές της κοινής αγοράς, τα συστήματα προμηθευτή και τα διάφορα άλλα κίνητρα, οικονομικά και μη, δεν πρέπει να εξαρτώνται από τον τόπο κατοικίας ή εγκατάστασης του αγοραστή ή τον τόπο όπου το όχημα πρόκειται να λάβει άδεια κυκλοφορίας, αλλά από το σύνολο των πωλήσεων.

Ερώτηση 42: Μπορεί να διαφέρει ο τρόπος εφοδιασμού των αντιπροσώπων με καινούργια οχήματα, ανάλογα με το αν ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα της επιλεκτικής διανομής ή ένα διαφορετικό σύστημα διανομής βασισμένο π.χ. στην εδαφική αποκλειστικότητα;

Οι ανωτέρω βασικές αρχές ισχύουν ανεξάρτητα από το σύστημα διανομής του προμηθευτή, διότι πρωταρχική σημασία για τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς έχει να μπορεί ο αντιπρόσωπος να πωλεί καινούργια οχήματα σε όλους τους καταναλωτές, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο τόπος κατοικίας ή εγκατάστασης του αγοραστή ενός καινούργιου αυτοκινήτου οχήματος. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το εάν ο αντιπρόσωπος δικαιούται να πραγματοποιεί ενεργητικές ή μόνο παθητικές πωλήσεις προς ορισμένες κατηγορίες πελατών ή περιοχές.

Ερώτηση 43: Μπορεί ένας προμηθευτής να συμφωνήσει με αντιπρόσωπό του σχετικά με στόχους πωλήσεων που πρέπει να προσπαθήσει να επιτύχει ο αντιπρόσωπος σε δεδομένη περιοχή;

Ο νέος κανονισμός επιτρέπει στους προμηθευτές να περιλαμβάνουν στις συμφωνίες με τους αντιπροσώπους τους στόχους πωλήσεων για δεδομένη γεωγραφική περιοχή που μπορεί να είναι μικρότερη από την κοινή αγορά. Ωστόσο, η θέσπιση στόχων ως προς τις πωλήσεις δεν πρέπει να αποβλέπει στον περιορισμό του αριθμού των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων που παραδίδονται στους αντιπροσώπους¹⁰⁹. Επίσης, η κατανομή προϊόντων, η αμοιβή του αντιπροσώπου ή τα συστήματα προμηθευτή και τα διάφορα άλλα κίνητρα, οικονομικά και μη, δεν πρέπει να εξαρτώνται από το εάν ένα όχημα πωλείται εντός της συμφωνηθείσας γεωγραφικής περιοχής, διότι κάτι τέτοιο θα περιόριζε εμμέσως το δικαίωμα του αντιπροσώπου να πραγματοποιεί παθητικές πωλήσεις προς όλους τους καταναλωτές της κοινής αγοράς.

¹⁰⁹ Βλ. αιτιολογική σκέψη 16

Ερώτηση 44: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος να διαφημίζεται ελεύθερα στο Διαδίκτυο και να πωλεί καινούργια οχήματα μέσω του Διαδικτύου;

Ο δικτυακός τόπος μιας αντιπροσωπείας αποτελεί ένα μέσο για παθητικές πωλήσεις¹¹⁰ και ο αντιπρόσωπος μπορεί να το χρησιμοποιεί για διαφημιστικούς σκοπούς και για συναλλαγές. Ο κανονισμός δεν επιτρέπει την επιβολή περιορισμών στη χρήση του Διαδικτύου για τους σκοπούς αυτούς. Βάσει του κανονισμού, δεν πρέπει επίσης να επιβάλλονται περιορισμοί στη χρησιμοποίηση του Διαδικτύου ή του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από τον αντιπρόσωπο αντί παραδοσιακότερων μεθόδων, όπως το κανονικό ταχυδρομείο ή το φαξ, για τη σύναψη συμβάσεων πώλησης¹¹¹.

Οι αντιπρόσωποι πρέπει επίσης να μπορούν ελεύθερα να συνάπτουν συμφωνίες με μεσολαβητικούς δικτυακούς τόπους που φέρνουν σε επαφή τους καταναλωτές με τον αντιπρόσωπο που μπορεί να τους προμηθεύσει ένα όχημα. Ο κατασκευαστής ενός οχήματος μπορεί να ζητήσει από τον αντιπρόσωπο που χρησιμοποιεί το Διαδίκτυο να πληροί ορισμένες ποιοτικές προδιαγραφές σχετικά με την προώθηση του εκάστοτε σήματος αυτοκινήτων οχημάτων μέσω του Διαδικτύου. Μπορεί επίσης να απαιτήσει από ένα μεσολαβητικό δικτυακό τόπο στον οποίο ένας αντιπρόσωπος έχει αναθέσει τη διαφήμισή του να πληροί τις ποιοτικές προδιαγραφές του. Οι εν λόγω δικτυακοί τόποι, που μπορούν να αναλάβουν την προώθηση των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων ενός ή περισσότερων σημάτων, μπορούν επίσης να παραπέμπουν τους καταναλωτές που επιθυμούν να αγοράσουν καινούργια όχημα σε έναν από τους αντιπροσώπους που είναι συνδεδεμένοι με αυτούς.

Ερώτηση 45: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος να χρησιμοποιεί ελεύθερα το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή προσωπικές επιστολές για να έλθει σε επαφή με δυνητικούς πελάτες;

Η χρησιμοποίηση του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή προσωπικών επιστολών για την ενεργητική προώθηση οχημάτων και υπηρεσιών σε τελικούς χρήστες σε ολόκληρη την κοινή αγορά αποτελεί μέθοδο ενεργητικής πώλησης. Βάσει του κανονισμού¹¹² οι προμηθευτές δεν μπορούν να εμποδίζουν τους αντιπροσώπους σε συστήματα επιλεκτικής διανομής να χρησιμοποιούν τέτοιες μεθόδους. Οι αντιπρόσωποι που συμμετέχουν σε συστήματα αποκλειστικής διανομής πρέπει να μπορούν να έρχονται ελεύθερα σε επαφή με πελάτες που τους έχουν παραχωρηθεί κατ' αποκλειστικότητα, και δεν πρέπει να εμποδίζονται να ανταποκρίνονται στη ζήτηση που εκφράζεται αυτοβούλως από πελάτες, ακόμη και αν αυτοί ανήκουν κατ' αποκλειστικότητα σε άλλους αντιπροσώπους. Για παράδειγμα, σε ένα σύστημα αποκλειστικής διανομής στο πλαίσιο του οποίου παραχωρείται μια περιοχή σε κάθε αντιπρόσωπο, ο προμηθευτής μπορεί να απαγορεύσει την προώθηση καινούργιων οχημάτων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή προσωπικών επιστολών προς πελάτες που βρίσκονται στην αποκλειστική περιοχή πωλήσεων άλλου αντιπροσώπου. Οι αντιπρόσωποι αυτοί μπορούν να χρησιμοποιούν τέτοιες μεθόδους ενεργητικών πωλήσεων σε άλλες περιοχές στις οποίες ισχύει το σύστημα της επιλεκτικής διανομής.

¹¹⁰ Βλ. αιτιολογική σκέψη 15 και άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε), καθώς και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφος 51.

¹¹¹ Βλ. αιτιολογική σκέψη 15.

¹¹² Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και ε).

5.3.1.1. Η πώληση καινούργων αυτοκινήτων προς καταναλωτές με τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών μεσάζοντα

Τα θέματα που αφορούν τη διάθεση καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων σε τελικούς χρήστες που έχουν εξουσιοδοτήσει μεσάζοντα εξετάζονται στο σημείο 5.2.

5.3.1.2. Πωλήσεις καινούργων αυτοκινήτων προς εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης

Ο κανονισμός δεν καλύπτει υποχρεώσεις που περιορίζουν τη δυνατότητα ενός αντιπροσώπου να πωλεί υπηρεσίες χρηματοδοτικής μίσθωσης¹¹³. Η δυνατότητα αυτή περιλαμβάνει τη χρηματοδοτική μίσθωση από τον ίδιο τον αντιπρόσωπο, μέσω εταιρείας χρηματοδοτικής μίσθωσης συνδεδεμένης με τον αντιπρόσωπο, ή με την ιδιότητα αντιπροσώπου εταιρείας χρηματοδοτικής μίσθωσης της επιλογής του.

Ερώτηση 46: Έχει το δικαίωμα ένας αντιπρόσωπος να πωλεί καινούργη αυτοκίνητα οχήματα σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης;

Ναι, η προμήθεια καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης εντάσσεται στις νόμιμες δραστηριότητες ενός αντιπροσώπου, διότι οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά κανόνα θεωρούνται τελικοί χρήστες¹¹⁴.

Ωστόσο, ένας προμηθευτής που εφαρμόζει την επιλεκτική διανομή μπορεί να εμποδίσει τους αντιπροσώπους να προμηθεύουν προϊόντα της σύμβασης σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, όταν υπάρχει βάσιμος κίνδυνος ότι η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης θα μεταπωλήσει τα αυτοκίνητα οχήματα όσο ακόμη είναι καινούργη. Το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κγ) καθιστά σαφές ότι οι συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης που προβλέπουν μεταβίβαση κυριότητας ή δικαίωμα αγοράς του οχήματος πριν από τη λήξη της σύμβασης και οι οποίες επιτρέπουν στο μισθωτή να αγοράσει το όχημα από την εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης ανά πάσα στιγμή, και ενόσω δηλαδή το όχημα είναι καινούργες, στην πραγματικότητα καθιστούν την εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης ανεξάρτητο μεταπωλητή.

Ερώτηση 47: Μπορεί ένας προμηθευτής που εφαρμόζει σύστημα επιλεκτικής διανομής να υποχρεώσει μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης στην οποία ένας αντιπρόσωπος πωλεί ένα καινούργες όχημα να δεσμευθεί ενυπογράφως ότι δεν θα μεταπωλήσει το όχημα όσο ακόμη είναι καινούργες με σκοπό το εμπορικό κέρδος;

Είναι θεμιτό για έναν προμηθευτή που εφαρμόζει σύστημα επιλεκτικής διανομής να λάβει κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι οι αντιπρόσωποί του δεν πωλούν καινούργη αυτοκίνητα οχήματα σε μεταπωλητές που δεν είναι μέλη αυτού του συστήματος. Συνεπώς, μπορεί να ζητήσει από τους αντιπροσώπους να λάβουν κατάλληλα μέτρα για να εμποδίσουν τους αγοραστές να μεταπωλούν τα οχήματα ενόσω είναι καινούργη. Ένας αντιπρόσωπος μπορεί να ζητήσει από μια εταιρεία

¹¹³ Βλ. αιτιολογική σκέψη 30 και άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α).

¹¹⁴ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κγ).

χρηματοδοτικής μίσθωσης να υπογράψει δήλωση ότι δεν θα μεταπωλήσει τα αυτοκίνητα ενόσω είναι καινούργη, προκειμένου να την εμποδίσει την τελευταία να το πράξει.

Ερώτηση 48: Μπορεί ένας προμηθευτής να απαιτήσει από έναν αντιπρόσωπο να αποκτήσει και να του προσκομίζει αντίγραφα κάθε συμφωνίας χρηματοδοτικής μίσθωσης, προτού ο αντιπρόσωπος πωλήσει ένα όχημα σε εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης;

Όχι. Τούτο θα αποτελούσε έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων και σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού¹¹⁵. Επιπλέον, θα επέτρεπε στον αντιπρόσωπο και τον προμηθευτή να αποκτούν πληροφορίες σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης και την ταυτότητα του μισθωτή. Ωστόσο, ένας προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει από τον αντιπρόσωπο να ελέγξει, πριν από την πρώτη του πώληση σε συγκεκριμένη εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, τους γενικούς όρους που εφαρμόζει η εν λόγω εταιρεία, ούτως ώστε να αποφευχθούν οι πωλήσεις σε μη εξουσιοδοτημένο μεταπωλητή.

Ερώτηση 49: Μπορεί μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης να αγοράζει καινούργη αυτοκίνητα από έναν αντιπρόσωπο για τα οποία δεν έχει βρει ακόμη μισθωτές;

Ναι, ο δε προμηθευτής δεν μπορεί να αρνηθεί να εκτελέσει τις σχετικές παραγγελίες, ακόμη και αν η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης χρησιμοποιεί τα καινούργη οχήματα για να συστήσει απόθεμα.¹¹⁶ Η απαίτηση από εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης να κατονομάσει πελάτη πριν από αγορά θα αποτελούσε έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων και σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού¹¹⁷.

5.3.2. Η διανομή διαφόρων σημάτων αυτοκινήτων από τον ίδιο αντιπρόσωπο (διανομή περισσότερων σημάτων)

Ο κανονισμός 1400/2002 απλοποιεί τις προϋποθέσεις που μπορεί να επιβάλει ένας προμηθευτής στους αντιπροσώπους οι οποίοι επιθυμούν να διαθέτουν ένα ή περισσότερα πρόσθετα σήματα (μερικές φορές καλείται «διανομή περισσότερων σημάτων»). Ένας προμηθευτής που θέλει να τύχουν απαλλαγής οι συμφωνίες του δυνάμει του κανονισμού πρέπει να επιτρέπει σε κάθε αντιπρόσωπο να πωλεί οχήματα ανταγωνιστικών προμηθευτών. Ο μοναδικός περιορισμός που μπορεί να επιβάλει είναι να υποχρεώσει τον αντιπρόσωπο να εκθέτει τα μοντέλα άλλων προμηθευτών σε χωριστά τμήματα του ίδιου εκθεσιακού χώρου. Επιπλέον, ο κανονισμός καλύπτει και την περίπτωση που ο αντιπρόσωπος αποφασίζει να έχει ειδικό για κάθε σήμα προσωπικό πωλήσεων και ο προμηθευτής συμφωνεί και αναλαμβάνει όλο το απορρέον πρόσθετο κόστος.

Ο προμηθευτής μπορεί να επιβάλει στους εν λόγω αντιπροσώπους όλα τα ποιοτικά κριτήρια που επιβάλλει στους αντιπροσώπους που διανέμουν ένα μόνο σήμα, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων που αφορούν τη διακόσμηση του χώρου της

¹¹⁵ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β).

¹¹⁶ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 10.10.2001 - DaimlerChrysler - (υπόθεση COMP/36.264 - Mercedes-Benz), παράγραφοι 176 και 201 κ.ε.

¹¹⁷ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β).

έκθεσης αυτοκινήτων και την κατάρτιση του προσωπικού πωλήσεων. Ωστόσο, εάν ο χώρος της έκθεσης ενός αντιπροσώπου δεν είναι αρκετά μεγάλος ώστε να μπορούν να εκθεθούν όλα τα οχήματα ή για να χρησιμοποιηθεί όλη η διακόσμηση που κατά κανόνα πρέπει να εκθέτει ή να χρησιμοποιεί ένας αντιπρόσωπος ενός μόνο σήματος, τότε ο προμηθευτής πρέπει να μετριάσει την υποχρέωση αυτή κατά ανάλογο τρόπο όσον αφορά το χώρο που απαιτείται για την έκθεση των οχημάτων, ώστε να μπορεί ο αντιπρόσωπος να εκθέτει οχήματα των άλλων κατασκευαστών στον διαθέσιμο χώρο έκθεσης¹¹⁸. Το κατά πόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις είναι θέμα πραγματικών περιστατικών. Οι συμφωνίες πρέπει να παρέχουν στα μέρη το δικαίωμα να παραπέμπουν οποιαδήποτε διαφορά επί του εν λόγω θέματος σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή ή σε εθνικό δικαστήριο¹¹⁹.

Ερώτηση 50: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος να επιτυγχάνει υψηλότερα περιθώρια κέρδους ή να λαμβάνει πριμοδότηση εάν πωλεί μόνο τα οχήματα ενός προμηθευτή;

Όχι. Τέτοια μέτρα θα συνιστούσαν έμμεσο περιορισμό του δικαιώματος του αντιπροσώπου να πωλεί ανταγωνιστικά σήματα και δεν θα καλύπτονταν από τον κανονισμό¹²⁰. Συνεπώς, πρέπει να παρέχονται ισοδύναμα περιθώρια κέρδους και πριμοδοτήσεις σε όλους τους αντιπροσώπους, ανεξαρτήτως εάν πωλούν οχήματα ενός μόνο ή περισσότερων προμηθευτών.

Ερώτηση 51: Μέχρι ποιου σημείου μπορεί ένας προμηθευτής να απαιτήσει το διαχωρισμό των διαφόρων σημάτων όσον αφορά την έκθεσή τους στον ίδιο χώρο;

Ο κανονισμός επιτρέπει στους προμηθευτές να υποχρεώνουν τους αντιπροσώπους να εκθέτουν τα οχήματα των σημάτων τους σε ιδιαίτερο για κάθε σήμα τμήμα του ίδιου χώρου έκθεσης. Ο κανονισμός δεν καλύπτει οποιαδήποτε υποχρέωση περαιτέρω διαχωρισμού, όπως την εγκατάσταση τοίχου ή παραπετάσματος ή την υποχρέωση να διατηρείται τόσο μεγάλη απόσταση μεταξύ των εκτιθέμενων σημάτων ώστε είναι αδύνατη η έκθεση άλλων σημάτων (για παράδειγμα, λόγω του μικρού εμβαδού του χώρου έκθεσης) ή αδικαιολόγητα δυσχερής (για παράδειγμα, λόγω απαίτησης του προμηθευτή να εκτίθενται τα οχήματά του κατά μήκος της βιτρίνας της έκθεσης).

Ερώτηση 52: Μπορεί ένας προμηθευτής να υποχρεώσει έναν αντιπρόσωπο να διατηρεί ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για το σήμα του στο χώρο της έκθεσης;

Ένας προμηθευτής μπορεί να υποχρεώσει όλους τους αντιπροσώπους του να έχουν τέτοια διακόσμηση ώστε να προωθείται το κύρος του σήματος, υπό τον όρο ότι δεν περιορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο η πώληση άλλων σημάτων. Για παράδειγμα, ένας προμηθευτής μπορεί να υποχρεώσει όλους τους αντιπροσώπους του να τοποθετήσουν πολυτελή τάπητα στο τμήμα της έκθεσης όπου εκτίθενται τα σήματά του ή να τοποθετήσει πινακίδα για το σήμα του ορατή από το δρόμο. Μπορεί επίσης να υποχρεώσει τον αντιπρόσωπο να εκθέτει τα οχήματά του μόνο σε κτήριο υψηλής

¹¹⁸ Βλ. αιτιολογική σκέψη 27.

¹¹⁹ Άρθρο 3 παράγραφος 6.

¹²⁰ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β).

ποιότητας. Ωστόσο, δεν μπορεί να απαιτήσει από αντιπρόσωπο που επιθυμεί να διαθέτει ένα πρόσθετο σήμα να δημιουργήσει διαφορετικές εισόδους πελατών για κάθε σήμα. Ούτε θα μπορούσε, για παράδειγμα, να απαιτήσει από αντιπρόσωπο που πωλεί ανταγωνιστικά σήματα να τροποποιήσει πλήρως το εσωτερικό ή το εξωτερικό του χώρου έκθεσης κατά τρόπο συνδεδεμένο με το σήμα.

5.3.3. Το δικαίωμα δημιουργίας πρόσθετων σημείων πώλησης (απαγόρευση της «ρήτρας του τόπου εγκατάστασης»)

Μετά την 1η Οκτωβρίου 2005, ο κανονισμός 1400/2002¹²¹ δεν καλύπτει υποχρεώσεις που εμποδίζουν τους διανομείς επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στο πλαίσιο συστημάτων επιλεκτικής διανομής να ιδρύουν πρόσθετα σημεία πώλησης ή παράδοσης σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς όπου εφαρμόζεται η επιλεκτική διανομή. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι αντιπρόσωποι αποκτούν τη δυνατότητα να εκμεταλλευθούν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες αποκτώντας φυσική παρουσία κοντά σε δυνητικούς πελάτες, μακριά από το αρχικό τους κατάστημα, συμπεριλαμβανομένων πελατών σε άλλα κράτη μέλη. Η ελευθερία αυτή θα ενισχύσει τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό σε ολόκληρη την Ευρώπη προς όφελος των καταναλωτών, και επιπλέον θα επιτρέψει στους αντιπροσώπους να επεκτείνουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και να αποκτήσουν μεγαλύτερη ανεξαρτησία έναντι των προμηθευτών τους. Θα επιτρέψει επίσης στους εν λόγω αντιπροσώπους να διανέμουν αυτοκίνητα σε πανευρωπαϊκή κλίμακα.

Ωστόσο, ο κανονισμός 1400/2002 καλύπτει περιορισμούς στην ίδρυση πρόσθετων καταστημάτων, όσον αφορά τους αντιπροσώπους άλλων αυτοκινήτων οχημάτων πλην των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, δηλαδή μεσαίων και βαρέων φορτηγών, λεωφορείων και πούλμαν¹²². Στην περίπτωση των εν λόγω οχημάτων θεωρείται δεδομένο ότι οι περισσότεροι αγοραστές τα χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς σκοπούς και, συνεπώς, βρίσκονται σε καλύτερη θέση έναντι των ιδιωτών όσον αφορά την αγορά από αντιπρόσωπο που βρίσκεται σε άλλη περιοχή της κοινής αγοράς και την πρόσβαση σε πλεονεκτικότερους όρους πώλησης.

Ο κανονισμός επιτρέπει στους προμηθευτές να απαγορεύουν στους αντιπροσώπους δικτύου αποκλειστικής διανομής να ιδρύουν πρόσθετα καταστήματα σε αγορές που καλύπτονται από σύστημα αποκλειστικής διανομής. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι εν λόγω αντιπρόσωποι μπορούν να πωλούν καινούργια οχήματα προς όλους, συμπεριλαμβανομένων των μη εξουσιοδοτημένων μεταπωλητών, σε ολόκληρη την κοινή αγορά, θεωρείται ότι οι μεταπωλητές αυτοί θα επωφεληθούν από τη διαφορά τιμών μεταξύ των διάφορων αγορών και θα εκμεταλλευθούν τις πρόσθετες επιχειρηματικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς.

¹²¹ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και άρθρο 12 παράγραφος 2.

¹²² Βλ. επίσης την απάντηση στην ερώτηση 16.

Ερώτηση 53: Τι είδους καταστήματα μπορεί να ανοίξει μετά την 1η Οκτωβρίου 2005 ένας αντιπρόσωπος που δραστηριοποιείται στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής καλυπτόμενου από τον κανονισμό;

Μετά την 1η Οκτωβρίου 2005, ένας αντιπρόσωπος που δραστηριοποιείται στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής καλυπτόμενου από τον κανονισμό μπορεί να ιδρύσει πρόσθετα σημεία πώλησης ή παράδοσης σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς όπου ο προμηθευτής εφαρμόζει επιλεκτική διανομή.

Το σημείο πώλησης περιλαμβάνει το χώρο έκθεσης και την απαραίτητη υποδομή για την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων. Για παράδειγμα, μπορεί να περιλαμβάνει το χώρο έκθεσης καινούργιων αυτοκινήτων, τα απαραίτητα γραφεία, το προσωπικό πωλήσεων και οχήματα επίδειξης. Από το διανομέα που εκμεταλλεύεται το σημείο πώλησης εξαρτάται εάν θα παραδίδει καινούργια οχήματα στο σημείο πώλησης ή σε άλλο τόπο.

Το σημείο παράδοσης είναι ο τόπος στον οποίο παραδίδονται στον τελικό καταναλωτή οχήματα που έχουν πωληθεί σε άλλο τόπο. Μπορεί να περιλαμβάνει τους απαραίτητους χώρους γραφείων, αποθηκευτικό χώρο ή χώρο για την προετοιμασία της παράδοσης των αυτοκινήτων και το απαραίτητο προσωπικό για την εκτέλεση των παραδόσεων. Πρέπει να επιτρέπεται στους αντιπροσώπους να συστεγάζουν το σημείο παράδοσης και το σημείο πώλησης, εφόσον πληρούν τα ποιοτικά κριτήρια για αμφότερα. Βάσει του κανονισμού, οι αντιπρόσωποι που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο συστήματος επιλεκτικής διανομής πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν ενεργητικές πωλήσεις αυτοκινήτων οχημάτων¹²³. Συνεπώς, οι αντιπρόσωποι δεν πρέπει να εμποδίζονται να τοποθετούν διαφημιστικές πινακίδες σε σημείο παράδοσης ή να διαθέτουν φυλλάδια σχετικά με τα οχήματα ή τις υπηρεσίες που παρέχει η αντιπροσωπεία τους.

Ερώτηση 54: Εάν ένας αντιπρόσωπος που δραστηριοποιείται στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής αποφασίσει να ανοίξει σε άλλο τόπο πρόσθετο κατάστημα, ποιες προδιαγραφές πρέπει να πληροί το νέο κατάστημα;

Θα πρέπει να πληροί τις ίδιες προδιαγραφές με παρόμοια σημεία πώλησης εκείνης της περιοχής. Για παράδειγμα, εάν ένας αντιπρόσωπος από μια αγροτική περιοχή αποφασίσει να ανοίξει πρόσθετο κατάστημα σε κεντρικό δρόμο μιας μεγάλης πόλης, ο προμηθευτής μπορεί να τον υποχρεώσει να πληροί τις ίδιες ποιοτικές προδιαγραφές όσον αφορά τις πινακίδες και την έκθεση των οχημάτων με τους υπάρχοντες χώρους πωλήσεων στην ίδια περιοχή ή σε ανάλογες αστικές περιοχές.

Εάν ένας αντιπρόσωπος σε μια περιοχή κρίνει σκόπιμο να ανοίξει σημείο παράδοσης σε άλλη περιοχή, αυτό το σημείο παράδοσης θα πρέπει να πληροί τις ίδιες ποιοτικές προδιαγραφές με άλλα σημεία παράδοσης στην περιοχή εκείνη ή σε παρόμοιες περιοχές¹²⁴. Ωστόσο, ο προμηθευτής δεν μπορεί, για παράδειγμα, να απαιτήσει να έχει το σημείο παράδοσης τον ίδιο αριθμό προσωπικού με το χώρο έκθεσης, καθότι τούτο θα αποτελούσε έμμεσο περιορισμό των ενεργητικών πωλήσεων και έμμεσο τρόπο επανεισαγωγής της ρήτρας τόπου εγκατάστασης.

¹²³ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ).

¹²⁴ Βλ. τέλος αιτιολογικής σκέψης 29.

Ερώτηση 55: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος που συμμετέχει σε σύστημα επιλεκτικής διανομής να κλείσει το αρχικό κατάστημα, για το οποίο έλαβε εξουσιοδότηση από τον προμηθευτή, και να ιδρύσει άλλο κατάστημα σε άλλο τόπο;

Όχι χωρίς την έγκριση του προμηθευτή, ο οποίος θα μπορεί και πάλι να συμφωνήσει με τον αντιπρόσωπο πού θα βρίσκεται το αρχικό του κατάστημα. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι προμηθευτές καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων μπορούν να διασφαλίσουν ότι τα δίκτυά τους καλύπτουν όλες τις γεωγραφικές περιοχές της κοινής αγοράς.

Ερώτηση 56: Σε περίπτωση που ένας αντιπρόσωπος που συμμετέχει σε σύστημα επιλεκτικής διανομής θελήσει να ιδρύσει ένα πρόσθετο σημείο πώλησης ή παράδοσης, πρέπει να λάβει την έγκριση του προμηθευτή και να συνάψει χωριστή συμφωνία διανομής με τον προμηθευτή σχετικά με το νέο κατάστημα;

Για να καλύπτεται από τον κανονισμό ένας αντιπρόσωπος που δραστηριοποιείται στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής πρέπει να μπορεί να ιδρύσει πρόσθετα καταστήματα χωρίς την άδεια του προμηθευτή. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο να συναφθεί πρόσθετη συμφωνία. Ωστόσο, ο προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει να πληροί το πρόσθετο κατάστημα τις ποιοτικές προδιαγραφές που εφαρμόζονται στα καταστήματα ίδιου τύπου στην ίδια γεωγραφική περιοχή.

Ερώτηση 57: Από πού μπορεί να προμηθεύεται το οχήματα που πωλεί ο αντιπρόσωπος στο πρόσθετο σημείο πώλησης;

Ο αντιπρόσωπος μπορεί να προμηθεύεται τα οχήματα για το πρόσθετο σημείο πώλησης από τον ίδιο προμηθευτή (ή προμηθευτές) που διαθέτει οχήματα στο αρχικό (κύριο) κατάστημά του. Επιπλέον, θα είναι ελεύθερος να προμηθεύεται οχήματα από οποιονδήποτε άλλο αντιπρόσωπο ή χονδρέμπορο του εκάστοτε σήματος, σε οποιοδήποτε σημείο της κοινής αγοράς.

Ο προμηθευτής πρέπει να λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι ο αντιπρόσωπος θα αγοράζει επαρκείς ποσότητες καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων ώστε να καλύπτει τη ζήτηση τόσο στο αρχικό (κύριο) κατάστημά του όσο και στο ή στα τυχόν πρόσθετα καταστήματα. Κάθε περιορισμός της παροχής οχημάτων στον αντιπρόσωπο αποτελεί έμμεσο περιορισμό του δικαιώματός του να ιδρύσει πρόσθετα σημεία πώλησης σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς. Το ίδιο ισχύει σε περίπτωση που οι τιμές χονδρικής ή άλλα οικονομικά κίνητρα εξαρτώνται από το εάν το όχημα πωλείται από το αρχικό (κύριο) κατάστημα του αντιπροσώπου ή από το πρόσθετο κατάστημά του.

5.3.4. Η προμήθεια καινούργων οχημάτων στον αντιπρόσωπο

Ερώτηση 58: Μπορεί ένας αντιπρόσωπος που συμμετέχει σε σύστημα επιλεκτικής διανομής να εμποδιστεί να αποκτήσει οχήματα από άλλο εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του ίδιου σήματος εγκατεστημένο στο ίδιο ή σε άλλο κράτος μέλος;

Όχι. Βάσει του κανονισμού, οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι που συμμετέχουν σε ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής δεν μπορούν να εμποδιστούν να πραγματοποιούν αγορές

από άλλους εξουσιοδοτημένους διανομείς εγκατεστημένους σε οποιοδήποτε σημείο της ενιαίας αγοράς¹²⁵.

Ερώτηση 59: Μπορεί ένας προμηθευτής να κανονίσει να έχουν μεγαλύτερο χρόνο παράδοσης τα αυτοκίνητα οχήματα που πρόκειται να πωληθούν σε αλλοδαπό τελικό καταναλωτή ή μέσω πρόσθετου καταστήματος;

Ένα τέτοιο σύστημα θα περιόριζε τις (ενεργητικές ή παθητικές) πωλήσεις προς τελικούς χρήστες και θα συνιστούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού.

5.3.5. Διαφορές σχετικά με θέματα συμβάσεων

Για να διευκολυνθεί η ταχεία επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ των μερών σε συμφωνίες διανομής, που διαφορετικά θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού, η απαλλαγή καλύπτει μόνον τις συμφωνίες που παρέχουν σε καθένα από τα μέρη το δικαίωμα να προσφεύγει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή. Το δικαίωμα αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των μερών να προσφύγουν στην εθνική δικαιοσύνη¹²⁶.

Ερώτηση 60: Σε ποιες περιπτώσεις προβλέπει ο κανονισμός την παραπομπή διαφορών μεταξύ ενός προμηθευτή και ενός αντιπροσώπου σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή;

Ο κανονισμός προβλέπει ότι κάθε κάθετη συμφωνία πρέπει να παρέχει σε καθένα από τα μέρη το δικαίωμα να παραπέμψει τις διαφορές που αφορούν την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, π.χ. έναν μεσολαβητή, ή σε διαιτητή. Οι διαφορές αυτές μπορούν να αφορούν, μεταξύ άλλων, τις υποχρεώσεις παροχής οχημάτων, τον καθορισμό ή την εκπλήρωση υποχρεώσεων ως προς τα αποθέματα ή συμφωνημένων στόχων για τις πωλήσεις, την τήρηση μιας υποχρέωσης παροχής ή χρησιμοποίησης οχημάτων επίδειξης, τους όρους πώλησης διαφόρων σημάτων (διανομή περισσότερων σημάτων), το εάν μια απαγόρευση δραστηριοποίησης σε μη εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης περιορίζει τη δυνατότητα του διανομέα οχημάτων, εκτός επιβατικών ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, να επεκτείνει τις δραστηριότητές του¹²⁷ ή, σε περίπτωση καταγγελίας μιας συμφωνίας, το εάν οι προβληθέντες λόγοι δικαιολογούν τη λύση της συμφωνίας¹²⁸.

Ερώτηση 61: Ποιος μπορεί να ενεργήσει ως εμπειρογνώμονας ή διαιτητής και πώς πρέπει να οριστεί ένας εμπειρογνώμονας ή διαιτητής;

Οποιοδήποτε πρόσωπο κρίνεται και από τα δύο μέρη ικανό να ενεργήσει με την ανωτέρω ιδιότητα μπορεί να οριστεί ως εμπειρογνώμονας ή διαιτητής. Τα μέρη είναι ελεύθερα να αποφασίσουν, εάν παραστεί ανάγκη, ποιον θέλουν να ορίσουν και αν

¹²⁵ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

¹²⁶ Βλ. αιτιολογική σκέψη 11 και άρθρο 3 παράγραφος 6.

¹²⁷ Βλ. αιτιολογική σκέψη 18.

¹²⁸ Βλ. αιτιολογική σκέψη 11 και άρθρο 3 παράγραφος 6.

προτιμούν να οριστεί ένας, δύο, τρεις ή περισσότεροι εμπειρογνώμονες ή διαιτητές. Ωστόσο, κανένα από τα μέρη δεν μπορεί να αποφασίσει μονομερώς ποιος θα είναι ο εμπειρογνώμονας ή διαιτητής. Σε περίπτωση διαφωνίας, τα μέρη πρέπει να εφαρμόσουν τις συνήθεις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται σε τέτοιες περιπτώσεις, όπως ο ορισμός από πρόεδρο δικαστηρίου ή από τον πρόεδρο του εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου. Είναι σκόπιμο να προβλέπεται στις κάθετες συμφωνίες η διαδικασία με την οποία θα ορίζεται εμπειρογνώμονας ή διαιτητής σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη.

5.3.6. Το δικαίωμα του αντιπροσώπου να επιλέξει εάν θα παρέχει ή όχι υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης

Σε αντίθεση με τον κανονισμό 1475/95¹²⁹, ο νέος κανονισμός δεν επιτρέπει στους κατασκευαστές να υποχρεώνουν τους αντιπροσώπους τους να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης. Έτσι, προσφέρει στους αντιπροσώπους τη δυνατότητα να ειδικεύονται στη διανομή οχημάτων, επιλογή που μπορεί να είναι ιδιαίτερα συμφέρουσα για τους αντιπροσώπους που επιθυμούν να πωλούν οχήματα διαφόρων κατασκευαστών.

Εάν ένας αντιπρόσωπος αποφασίσει να μην εκτελεί ο ίδιος εργασίες επισκευής και συντήρησης, ο προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει από αυτόν να αναθέτει υπεργολαβικά την παροχή των υπηρεσιών αυτών σε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή του δικτύου του ίδιου σήματος¹³⁰. Για λόγους διαφάνειας από τη σκοπιά του καταναλωτή, ο κατασκευαστής μπορεί επίσης να απαιτήσει από τον αντιπρόσωπο να γνωστοποιήσει στον καταναλωτή το όνομα και τη διεύθυνση του εν λόγω εξουσιοδοτημένου επισκευαστή πριν από τη σύναψη της σύμβασης πώλησης. Επιπλέον, όταν το συνεργείο επισκευής δεν βρίσκεται κοντά στο χώρο της έκθεσης αυτοκινήτων, ο προμηθευτής μπορεί επίσης να απαιτήσει από τον αντιπρόσωπο να γνωστοποιεί στους πελάτες του την απόσταση του συνεργείου επισκευής από την έκθεση αυτοκινήτων· ωστόσο, η επιβολή της υποχρέωσης αυτής είναι δυνατή μόνον εάν παρόμοια υποχρέωση επιβάλλεται και σε αντιπροσώπους οι οποίοι διαθέτουν δικό τους συνεργείο επισκευής το οποίο δεν βρίσκεται κοντά στο σημείο πώλησης.

Βάσει της σύμβασης υπεργολαβίας, ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να συνεργάζεται ως προνομιακός εταίρος του αντιπροσώπου και να παρέχει κάθε είδους εξυπηρέτηση μετά την πώληση στους πελάτες του αντιπροσώπου. Τούτο περιλαμβάνει όχι μόνον τη συνήθη επισκευή και συντήρηση, αλλά και την τήρηση των εγγυήσεων, τις επισκευές σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών οχημάτων ή τη δωρεάν εξυπηρέτηση που παρέχει ο κατασκευαστής του οχήματος μέσω του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή¹³¹.

¹²⁹ Βλ. ιδίως άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία 1 και 6 και άρθρο 5 παράγραφος 1 σημείο 1 στοιχεία α) και β).

¹³⁰ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ζ).

¹³¹ Βλ. αιτιολογική σκέψη 17.

Ερώτηση 62: Μπορεί ένας εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος ενός σήματος να εμποδιστεί βάσει του κανονισμού να είναι παράλληλα ανεξάρτητος επισκευαστής του ίδιου σήματος;

Όχι. Ωστόσο, ως ανεξάρτητος επισκευαστής, δεν μπορεί να έχει τα ίδια οφέλη με τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή. Ιδίως, δεν δικαιούται αμοιβή από τον προμηθευτή για την εκτέλεση εργασιών καλυπτόμενων από την εγγύηση. Επιπλέον, θα πρέπει ενδεχομένως να αναθέσει με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης καλυπτόμενων από την εγγύηση για τα καινούργια οχήματα που πωλεί σε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή του δικτύου του κατασκευαστή.

5.3.7. Μεταβίβαση/πώληση αντιπροσωπείας η εξουσιοδοτημένης επιχείρησης επισκευής αυτοκινήτων

Για να διευκολυνθεί η ενοποίηση της αγοράς και να επιτραπεί στους διανομείς και στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να επωφελούνται από νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες, να επεκτείνουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και να γίνουν πιο ανεξάρτητοι, ο κανονισμός 1400/2002 προβλέπει ότι οι ανωτέρω πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαγοράζουν άλλες επιχειρήσεις του ίδιου τύπου που πωλούν ή επισκευάζουν αυτοκίνητα οχήματα του ίδιου σήματος. Για το σκοπό αυτό, οι κάθετες συμφωνίες μεταξύ προμηθευτή και διανομέων ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών πρέπει να προβλέπουν ότι οι τελευταίοι θα μπορούν να μεταβιβάζουν όλα τα δικαιώματα και όλες τις υποχρεώσεις τους σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση του ίδιου τύπου που πωλεί ή επισκευάζει αυτοκίνητα του ίδιου σήματος εντός του συστήματος διανομής, την οποία αυτοί επιλέγουν¹³².

Ερώτηση 63: Μπορεί ένας προμηθευτής να εμποδίσει έναν αντιπρόσωπο να πωλήσει την αντιπροσωπεία του σε άλλο αντιπρόσωπο εντός του δικτύου του ίδιου κατασκευαστή;

Για να τύχουν του ευεργετήματος του κανονισμού 1400/2002 οι συμφωνίες διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα βάσει της οποίας ο προμηθευτής συναινεί στη μεταβίβαση της κυριότητας της αντιπροσωπείας με όλα τα συνεπικουρόντα δικαιώματα και υποχρεώσεις σε άλλο αντιπρόσωπο του δικτύου διανομής του κατασκευαστή¹³³.

Για παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι ο κατασκευαστής αυτοκινήτων A έχει συνάψει με την Dupont, στο Παρίσι, και την Smith, στο Λονδίνο, συμφωνίες διανομής συμβιβάσιμες με τον κανονισμό. Η Dupont και η Smith ελέγχονται και διευθύνονται από την Franco S.A. και την Anglo Plc αντίστοιχα. Εάν η Anglo θελήσει να πωλήσει την Smith¹³⁴ στην Franco, ούτε ο κατασκευαστής A ούτε ο εισαγωγέας του μπορούν να αντιταχθούν στην πώληση¹³⁵. Στο παράδειγμα αυτό, τόσο η Franco όσο και η Anglo θεωρούνται

¹³² Αιτιολογική σκέψη 10 και άρθρο 3 παράγραφος 3.

¹³³ Συμπεριλαμβανομένων των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων του κατασκευαστή σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

¹³⁴ Δεν έχει σημασία εάν η Smith είναι μετοχική εταιρεία και μεταβιβάζεται ελέγχουσα συμμετοχή στο κεφάλαιό της ή εάν λειτουργεί υπό απλούστερη νομική μορφή και πωλείται ως επιχείρηση, μαζί με όλα τα πάγια στοιχεία της, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της.

¹³⁵ Επικαλούμενοι, για παράδειγμα, μια συμβατική ρήτρα περί «αλλαγής ιδιοκτησίας», που θα επέτρεπε διαφορετικά στον προμηθευτή να ματαιώσει τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας.

«διανομείς» κατά την έννοια του κανονισμού, καθότι είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις της Dupont και της Smith.

Ερώτηση 64: Μπορεί ένας προμηθευτής να εμποδίσει έναν αντιπρόσωπο να πωλήσει την αντιπροσωπεία του σε άλλο αντιπρόσωπο που έχει λάβει κοινοποίηση καταγγελίας της σύμβασης;

Για να καλύπτεται η συμφωνία διανομής από τον κανονισμό, ο προμηθευτής δεν μπορεί να εμποδίσει τη μεταβίβαση της αντιπροσωπείας, εφόσον ο αντιπρόσωπος που έχει λάβει την κοινοποίηση ανταποκρίνεται σε όλα τα ποιοτικά κριτήρια του προμηθευτή.

Ερώτηση 65: Μπορεί ένας προμηθευτής του οποίου η συμφωνία διανομής καλύπτεται από τον κανονισμό να εμποδίσει έναν αντιπρόσωπο που έχει λάβει κοινοποίηση καταγγελίας να μεταβιβάσει την αντιπροσωπεία του σε άλλο αντιπρόσωπο;

Όχι. Ο κανονισμός δεν καλύπτει αυτό τον περιορισμό. Ωστόσο, η μεταβίβαση αυτή δεν αλλάζει το γεγονός ότι η μεταβιβαζόμενη συμφωνία διανομής θα λήξει κατά το πέρας της προειδοποιητικής προθεσμίας. Συνεπώς, ο αντιπρόσωπος θα αποκτήσει μια πρόσθετη αντιπροσωπεία μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα μέχρι το τέλος της προειδοποιητικής προθεσμίας.

Ερώτηση 66: Βάσει του κανονισμού, μπορεί ένας αντιπρόσωπος να εμποδιστεί να μεταβιβάσει την αντιπροσωπεία του σε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή;

Ναι. Το δικαίωμα πώλησης υφίσταται μόνο για μεταβιβάσεις σε ιδίου τύπου μέλη του δικτύου, δηλαδή από αντιπρόσωπο σε αντιπρόσωπο, από εξουσιοδοτημένο διανομέα σε εξουσιοδοτημένο διανομέα¹³⁶.

5.3.8. Η λήξη της συμφωνίας αντιπροσωπείας

Ερώτηση 67: Προβλέπει ο κανονισμός ελάχιστη διάρκεια της συμφωνίας αντιπροσωπείας;

Βάσει του κανονισμού, η συμφωνία μπορεί να είναι αορίστου χρόνου¹³⁷ ή ορισμένου χρόνου¹³⁸. Σε περίπτωση συμφωνίας ορισμένου χρόνου, η διάρκειά της δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε ετών. Για τους σκοπούς του κανονισμού, μια πενταετής συμφωνία που παρέχει σε κάθε μέρος το δικαίωμα να λύσει τη συμφωνία πριν από το πέρας της προβλεφθείσας διάρκειάς της¹³⁹ θεωρείται ως συμφωνία ορισμένου χρόνου μικρότερου της πενταετίας.

¹³⁶ Άρθρο 3 παράγραφος 3 και αιτιολογική σκέψη 10.

¹³⁷ Με άλλα λόγια η συμφωνία δεν προβλέπει συγκεκριμένη ημερομηνία λήξης.

¹³⁸ Άρθρο 3 παράγραφος 5.

¹³⁹ Χωρίς να υφίσταται μη εκπλήρωση βασικής υποχρέωσης.

Ερώτηση 68: Προβλέπει ο κανονισμός ελάχιστη προειδοποιητική προθεσμία;

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος που δεν επιθυμεί να ανανεώσει συμφωνία ορισμένου χρόνου οφείλει να γνωστοποιήσει στον αντισυμβαλλόμενο την πρόθεσή του έξι μήνες πριν από τη λήξη της συμφωνίας¹⁴⁰.

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος που επιθυμεί να λύσει συμφωνία αορίστου χρόνου πρέπει κανονικά να γνωστοποιήσει την πρόθεσή του να λύσει τη συμφωνία τουλάχιστον δύο χρόνια νωρίτερα. Ωστόσο, όταν προμηθευτής υποχρεούται εκ του νόμου ή βάσει ειδικής συμφωνίας να καταβάλει εύλογη αποζημίωση κατά τη λύση τη συμφωνίας ή όταν επιθυμεί να λύσει τη συμφωνία προκειμένου να προβεί σε αναγκαία αναδιοργάνωση του συνόλου ή ουσιαστικού μέρους του δικτύου, η προειδοποιητική προθεσμία είναι τουλάχιστον ένα έτος.¹⁴¹

Η αναδιοργάνωση μπορεί να είναι αναγκαία λόγω της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών ή άλλων οικονομικών εξελίξεων, ανεξαρτήτως εάν αυτές απορρέουν από εσωτερικές αποφάσεις του κατασκευαστή ή εξωτερικές επιδράσεις, για παράδειγμα, κλείσιμο επιχείρησης που απασχολεί πολυάριθμο εργατικό δυναμικό σε συγκεκριμένη περιοχή. Λόγω των πολυποίκιλων καταστάσεων που μπορούν να προκύψουν, δεν είναι εφικτό να απαριθμηθούν όλοι οι πιθανοί λόγοι αναδιοργάνωσης.

Το ερώτημα κατά πόσον είναι αναγκαία η αναδιοργάνωση του δικτύου είναι αντικειμενικό και το γεγονός ότι ο προμηθευτής θεωρεί αναγκαία την αναδιοργάνωση δεν επιλύει την υπόθεση σε περίπτωση διαφωνίας. Σε τέτοια περίπτωση, εναπόκειται στον εθνικό δικαστή ή διαιτητή να αποφανθεί επί του θέματος με βάση τις περιστάσεις.

Το κατά πόσον θίγεται «ουσιαστικό μέρος» του δικτύου πρέπει να αποφασίζεται λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη οργάνωση του δικτύου του κατασκευαστή σε κάθε περίπτωση. Το επίθετο «ουσιαστικός» έχει τόσο οικονομική όσο και γεωγραφική σημασία, που μπορεί να περιορίζεται στο δίκτυο ή σε ένα μέρος αυτού σε συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Ερώτηση 69: Υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις υπό τις οποίες ένας συμβαλλόμενος σε κάθετη συμφωνία συμβιβάσιμη με τον κανονισμό μπορεί να την καταγγείλει χωρίς προειδοποιητική προθεσμία;

Το κατά πόσον οι συμβαλλόμενοι σε μια συμφωνία έχουν το δικαίωμα να την καταγγείλουν ανά πάσα στιγμή, χωρίς προειδοποιητική προθεσμία, όταν το άλλο μέρος δεν εκπληρώνει κάποια βασική υποχρέωση, αποτελεί θέμα εθνικού δικαίου. Τα μέρη πρέπει να καθορίσουν με κοινή συναίνεση αν είναι επαρκείς οι λόγοι για την πρόωρη λύση της συμφωνίας ή, σε περίπτωση διαφωνίας, να παραπέμψουν το θέμα σε τρίτο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή ή/και να προσφύγουν στο αρμόδιο δικαστήριο σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία¹⁴².

¹⁴⁰ Άρθρο 3 παράγραφος 5 στοιχείο α). Οι συνέπειες της μη κοινοποίησης κατά τον ανωτέρω τρόπο πρέπει να εκτιμώνται βάσει του εθνικού δικαίου.

¹⁴¹ Άρθρο 3 παράγραφος 5 στοιχείο β).

¹⁴² Άρθρο 3 παράγραφος 6.

Ερώτηση 70: Υποχρεώνει ο κανονισμός έναν προμηθευτή να αιτιολογήσει την καταγγελία μιας συμφωνίας που έχει συνάψει με αντιπρόσωπο ή εξουσιοδοτημένο επισκευαστή;

Για να έχει εφαρμογή ο κανονισμός, ένας προμηθευτής που επιθυμεί να καταγγείλει συμφωνία με αντιπρόσωπο πρέπει να του κοινοποιήσει εγγράφως λεπτομερείς, αντικειμενικούς και διαφανείς λόγους σχετικά με την καταγγελία¹⁴³. Ο όρος αυτός θεσπίστηκε για να μην έχει ο προμηθευτής τη δυνατότητα να καταγγείλει μια συμφωνία επειδή ο διανομέας ή επισκευαστής εφαρμόζει πρακτικές που προωθούν τον ανταγωνισμό, όπως ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις σε αλλοδαπούς καταναλωτές, πώληση σημάτων άλλων προμηθευτών ή υπερβολαβική ανάθεση υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης.

Σε περίπτωση διαφωνίας, εναπόκειται στον διαιτητή ή στο εθνικό δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσον οι προβαλλόμενοι λόγοι δικαιολογούν την καταγγελία της συμφωνίας αντιπροσωπείας και, μεταξύ άλλων, να ορίσει το κατάλληλο μέτρο αποκατάστασης, σε περίπτωση που οι προβαλλόμενοι λόγοι δεν δικαιολογούν την καταγγελία. Ο διαιτητής ή δικαστής μπορεί να αποφανθεί αν οι λόγοι της καταγγελίας είναι βάσιμοι, λαμβάνοντας υπόψη διάφορα στοιχεία όπως την ίδια τη συμφωνία αντιπροσωπείας, τις διατάξεις του εθνικού ενοχικού δικαίου καθώς και το κείμενο του κανονισμού.

Ο κανονισμός προβλέπει διάφορες μορφές συμπεριφοράς ενός αντιπροσώπου τις οποίες ο προμηθευτής δεν μπορεί να απαγορεύσει. Εάν ο προμηθευτής, αντί να απαγορεύσει αυτές τις μορφές συμπεριφοράς, προσπαθήσει να τις εμποδίσει ή να τις σταματήσει καταγγέλλοντας τη συμφωνία αντιπροσωπείας, τούτο θα συνιστούσε σοβαρό έμμεσο περιορισμό του ανταγωνισμού και θα είχε ως αποτέλεσμα να μη καλύπτεται η συμφωνία διανομής από την απαλλαγή του κανονισμού. Το εάν ένας προμηθευτής αποφάσισε να καταγγείλει τη συμφωνία για τους λόγους που αναφέρει στην κοινοποίηση της καταγγελίας ή για να σταματήσει πρακτικές που ευνοούν τον ανταγωνισμό, είναι κάτι που εξαρτάται από τα πραγματικά περιστατικά και μπορεί να διαπιστωθεί από ανεξάρτητο τρίτο ή διαιτητή ή εθνικό δικαστή.

Ερώτηση 71: Πρέπει ένας προμηθευτής να αιτιολογήσει τη μη ανανέωση σύμβασης ορισμένου χρόνου;

Όχι. Ο κανονισμός δεν υποχρεώνει τον προμηθευτή να αιτιολογήσει την απόφασή του να μην ανανεώσει σύμβαση ορισμένου χρόνου¹⁴⁴.

5.4. Εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές

Ο ορισμός του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή περιλαμβάνεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιβ) του κανονισμού. Πρόκειται για επιχείρηση που ανήκει στο δίκτυο «επίσημων» παρόχων υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης που συστήνει ο προμηθευτής (κατασκευαστής οχήματος ή εισαγωγέας αυτού). Ο όρος «εξουσιοδοτημένος επισκευαστής» είναι νέος, καθότι βάσει του κανονισμού 1475/95,

¹⁴³ Άρθρο 3 παράγραφος 4.

¹⁴⁴ Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη μέλη ενδέχεται να υπάρχουν διατάξεις του αστικού δικαίου που επιβάλλουν αυτή την αιτιολόγηση.

τόσο η λιανική πώληση αυτοκινήτων όσο και η επισκευή και συντήρηση εξασφαλίζονταν εντός των δικτύων των προμηθευτών από τον ίδιο τύπο επιχειρήσεων, που είναι κοινώς γνωστές ως «αντιπροσωπείες». Αντίθετα, ο κανονισμός 1400/2002 βασίζεται σε διαφορετική αντίληψη: η διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και η παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης δεν είναι πλέον άρρηκτα συνδεδεμένες, αλλά μπορούν να παρέχονται από διαφορετικές επιχειρήσεις.

Συνεπώς, ο κανονισμός 1400/2002 δεν επιτρέπει στους προμηθευτές να επιβάλλουν στους αντιπροσώπους την υποχρέωση να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης¹⁴⁵ ούτε να υποχρεώνουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές τους να διαθέτουν καινούργια αυτοκίνητα οχήματα¹⁴⁶.

Ο κανονισμός επιτρέπει στους προμηθευτές να χρησιμοποιούν το σύστημα της ποσοτικής επιλεκτικής διανομής ή της αποκλειστικής διανομής για το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους μέχρι ποσοστού μεριδίου αγοράς 30%¹⁴⁷. Για τα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών που υπερβαίνουν αυτό το όριο, ο κανονισμός καλύπτει μόνο την ποιοτική επιλογή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών¹⁴⁸.

5.4.1. Πώς μπορεί κανείς να γίνει εξουσιοδοτημένος επισκευαστής

Ερώτηση 72: Είναι υποχρεωμένος ένας προμηθευτής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων να επιτρέψει σε έναν επισκευαστή να γίνει μέλος του δικτύου του εξουσιοδοτημένων επισκευαστών;

Κατ' αρχήν ο προμηθευτής είναι ελεύθερος να επιλέξει τα μέλη του δικτύου του. Ωστόσο, εάν ο προμηθευτής θέλει να καλύπτονται οι συμφωνίες του από τον κανονισμό, η απάντηση στην ερώτηση αυτή εξαρτάται από το μερίδιο αγοράς που κατέχει το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του προμηθευτή όσον αφορά τις εκτελούμενες επισκευές επί του συνόλου των αυτοκινήτων οχημάτων του οικείου σήματος. Εάν το μερίδιο αγοράς δεν υπερβαίνει το 30%, ο προμηθευτής μπορεί να βασίσει το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών είτε στην ποσοτική επιλεκτική διανομή είτε στην αποκλειστική διανομή και μπορεί να επιλέξει να μην περιλάβει ορισμένους επισκευαστές στο δίκτυό του, ακόμη και αν αυτοί πληρούν τα σχετικά ποιοτικά κριτήρια.

Εάν το μερίδιο αγοράς του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευής του οικείου σήματος υπερβαίνει το 30%, ο κανονισμός καλύπτει μόνο την ποιοτική επιλεκτική διανομή. Εάν ο προμηθευτής επιθυμεί να καλύπτεται η συμφωνία διανομής του από τον κανονισμό, μπορεί να εφαρμόσει μόνο ποιοτικά κριτήρια για τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές

¹⁴⁵ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ζ). Βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 22, όπου διευκρινίζεται μια σημαντική πτυχή των πολύ σοβαρών περιορισμών που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία ζ) και η), και αναφέρεται ρητά ότι η απαλλαγή δεν πρέπει να καλύπτει κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν άμεση ή έμμεση υποχρέωση ή κίνητρο που έχει σαν αποτέλεσμα τη σύνδεση των πωλήσεων με τις υπηρεσίες που παρέχονται μετά την πώληση ή που εξαρτά την παροχή μιας από τις υπηρεσίες αυτές από την παροχή άλλης υπηρεσίας.

¹⁴⁶ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η).

¹⁴⁷ Άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο.

¹⁴⁸ Άρθρο 3 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο.

του, και πρέπει να επιτρέψει σε όλους τους επισκευαστές που πληρούν τα κριτήρια αυτά να ενεργούν ως εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές, συμπεριλαμβανομένων των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων των οποίων οι συμβάσεις λύθηκαν οι οποίοι, όμως, επιθυμούν να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται ως εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές.

Ερώτηση 73: Είναι υποχρεωμένος ο προμηθευτής να γνωστοποιεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους επισκευαστές τα κριτήρια στα οποία βασίζεται όταν εφαρμόζει το σύστημα της επιλεκτικής διανομής με βάση την ποιότητα;

Ναι. Εάν ο προμηθευτής δεν γνωστοποιήσει τα ποιοτικά κριτήριά του, οι επισκευαστές δεν θα είναι σε θέση να γνωρίζουν πώς μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτά ούτε θα μπορούν να αποδείξουν ότι τα πληρούν. Θα ήταν σκόπιμο να γνωστοποιούν οι προμηθευτές τους ποιοτικούς όρους σε κάθε επισκευαστή κατόπιν αίτησης ή ακόμη και να τους δημοσιοποιούν π.χ. στο Διαδίκτυο.

Ερώτηση 74: Πώς πρέπει ένας προμηθευτής, του οποίου το εξουσιοδοτημένο δίκτυο επισκευής βασίζεται σε αμιγώς ποιοτικά κριτήρια, να εφαρμόζει τα κριτήρια αυτά;

Ένας προμηθευτής που έχει θέσει ποιοτικά κριτήρια για το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του πρέπει να εφαρμόζει τα ίδια κριτήρια κατά τον ίδιο τρόπο σε όλους τους επισκευαστές. Τούτο σημαίνει ειδικότερα ότι:

- μόλις ένας επισκευαστής ανταποκριθεί στα κριτήρια αυτά, πρέπει να γίνεται δεκτός στο δίκτυο ως εξουσιοδοτημένος επισκευαστής. Ωστόσο, ο προμηθευτής έχει κάθε δικαίωμα να ελέγξει εάν πράγματι ο επισκευαστής πληροί τα κριτήρια, προτού συνάψει σύμβαση μαζί του.
- πρέπει να ισχύουν τα ίδια κριτήρια για τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές που είναι και αντιπρόσωποι οι οποίοι πωλούν καινούργια αυτοκίνητα του ίδιου σήματος και για όσους δεν είναι. Ειδικότερα, ο προμηθευτής πρέπει να επιτρέπει σε όλους τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να τηρούν τις εγγυήσεις, να παρέχουν δωρεάν εξυπηρέτηση και να εκτελούν τις αναγκαίες εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικού οχήματος για όλα τα αυτοκίνητα οχήματα του σήματός του που πωλούνται στην κοινή αγορά¹⁴⁹.

5.4.2. Απαγόρευση της ρήτρας τόπου εγκατάστασης για τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές

Ερώτηση 75: Καλύπτει ο κανονισμός τον περιορισμό της δυνατότητας ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή σε ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής να αποφασίζει ελεύθερα πού θα εγκαταστήσει το συνεργείο επισκευής του ή τα πρόσθετα συνεργεία του;

Όχι. Ο περιορισμός αυτός δεν καλύπτεται από τον κανονισμό. Ο εξουσιοδοτημένος επισκευαστής πρέπει να μπορεί να επιλέγει ελεύθερα τον τόπο στον οποίο θα

¹⁴⁹ Βλ. αιτιολογική σκέψη 17.

εγκαταστήσει το συνεργείο του και τα τυχόν πρόσθετα συνεργεία στα οποία θα παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης¹⁵⁰.

5.4.3. Ανταλλακτικά και εξουσιοδοτημένος επισκευαστής

Ο αναγνώστης παραπέμπεται επίσης στο κεφάλαιο 7 του παρόντος φυλλαδίου.

Ερώτηση 76: Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να προσπαθήσει να εμποδίσει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να προμηθεύεται γνήσια ανταλλακτικά άμεσα από τον κατασκευαστή των ανταλλακτικών;

Όχι. Τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού¹⁵¹.

Ερώτηση 77: Μπορεί ένας προμηθευτής να υποχρεώσει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να πληροφορεί τους πελάτες του αν χρησιμοποιεί γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας;

Εάν εξαιρεθούν οι εργασίες που καλύπτονται από εγγύηση, για τις οποίες ο προμηθευτής μπορεί να επιμείνει να χρησιμοποιούνται ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος, αποτελεί περιορισμό ιδιαίτερης σοβαρότητας το να υποχρεώνει ο προμηθευτής τον επισκευαστή να πληροφορεί τους πελάτες του αν χρησιμοποιεί γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, επιδιώκοντας έτσι να περιορίσει άμεσα ή έμμεσα το δικαίωμα του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να προμηθεύεται και να χρησιμοποιεί τέτοια ανταλλακτικά. Ειδικότερα, δεν μπορεί να χρησιμοποιεί μια τέτοια υποχρέωση για να δημιουργήσει στους καταναλωτές την εντύπωση ότι τα ανταλλακτικά αυτά είναι κατώτερης ποιότητας από τα γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής του οχήματος.

Ερώτηση 78: Μπορεί ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής να υποχρεωθεί να εκτελεί επισκευές καλυπτόμενες από εγγύηση, να παρέχει δωρεάν εξυπηρέτηση και να εκτελεί τις αναγκαίες εργασίες κατά την ανάκληση ελαττωματικών οχημάτων χρησιμοποιώντας γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο προμηθευτής του οχήματος;

Ναι. Το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια) προβλέπει ότι ο προμηθευτής ενός οχήματος μπορεί να απαιτεί να χρησιμοποιούνται τα ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος για τις ανωτέρω επισκευαστικές εργασίες¹⁵². Ωστόσο, όσον αφορά τη συνήθη επισκευή και συντήρηση ενός αυτοκινήτου, η οποία δεν παρέχεται δωρεάν στον πελάτη (για παράδειγμα, η συντήρηση ενός αυτοκινήτου μετά τα 30.000 km) ο προμηθευτής του οχήματος δεν μπορεί να απαιτήσει να χρησιμοποιούνται τα γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος, καθότι τούτο θα αποτελούσε περιορισμό της ελευθερίας των

¹⁵⁰ Άρθρο 5 παράγραφος 3.

¹⁵¹ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

¹⁵² Επισκευή καλυπτόμενη από εγγύηση είναι η αντικατάσταση κατεστραμμένων ή ελαττωματικών ανταλλακτικών ενός οχήματος.

εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να χρησιμοποιούν για τέτοιες υπηρεσίες συντήρησης γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας άλλων προμηθευτών¹⁵³.

Ερώτηση 79: Μπορεί ένας προμηθευτής να υποχρεώσει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να χρησιμοποιεί αποκλειστικά ανταλλακτικά του σήματος του ιδίου του προμηθευτή;

Οι συμφωνίες αυτού του είδους, γνωστές ως υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού¹⁵⁴, μεταξύ του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή και του προμηθευτή οχημάτων ή μεταξύ του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή και του προμηθευτή ανταλλακτικών, δεν καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορία. Ωστόσο, η υποχρέωση να χρησιμοποιούνται ανταλλακτικά συγκεκριμένου σήματος μέχρι ποσοστού 30%¹⁵⁵ των ανταγωνιστικών ανταλλακτικών που αγοράζει ο εξουσιοδοτημένος επισκευαστής δεν θεωρείται ως υποχρέωση μη ανταγωνισμού και καλύπτεται από τον κανονισμό,¹⁵⁶ εφόσον ο εξουσιοδοτημένος επισκευαστής μπορεί ελεύθερα να αγοράζει τα προϊόντα αυτά από τον προμηθευτή ή από πηγές που ορίζει ο προμηθευτής, π.χ. στο πλαίσιο αμοιβαίων αγορών από άλλους εξουσιοδοτημένους διανομείς ή επισκευαστές¹⁵⁷.

Ερώτηση 80: Καλύπτει ο κανονισμός μια συμφωνία βάσει της οποίας ένας προμηθευτής οχημάτων υποχρεώνει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να διατηρεί τα ανταλλακτικά για οχήματα διαφορετικών σημάτων σε διαφορετικούς χώρους του συνεργείου επισκευής;

Όχι. Τούτο θα αποτελούσε έμμεσο περιορισμό του δικαιώματος ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να επισκευάζει οχήματα άλλων σημάτων. Ένας τέτοιος περιορισμός δεν καλύπτεται από τον κανονισμό¹⁵⁸. Ωστόσο, ένας προμηθευτής θα μπορούσε να υποχρεώσει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να εφαρμόζει ένα κατάλληλο σύστημα για να αποθηκεύει με τάξη τα ανταλλακτικά.

Ερώτηση 81: Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να προσπαθήσει να εμποδίσει έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να πωλεί γνήσια ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές;

Όχι. Τούτο θα αποτελούσε σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού¹⁵⁹.

¹⁵³ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

¹⁵⁴ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) και άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α).

¹⁵⁵ Ο υπολογισμός γίνεται βάσει της αξίας των αγορών ανταγωνιστικών προϊόντων που πραγματοποίησε το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

¹⁵⁶ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β).

¹⁵⁷ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ).

¹⁵⁸ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β).

¹⁵⁹ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ).

5.4.4. Υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού για εξουσιοδοτημένους επισκευαστές

Ερώτηση 82: Καλύπτει ο κανονισμός τις ενέργειες ενός προμηθευτή οχημάτων που αποβλέπουν στην παρεμπόδιση της επισκευής οχημάτων διαφορετικών σημάτων στο ίδιο συνεργείο από εξουσιοδοτημένους επισκευαστές;

Όχι. Ένας τέτοιος περιορισμός, είτε άμεσος είτε έμμεσος, δεν καλύπτεται από τον κανονισμό¹⁶⁰.

5.4.5. Μεταβίβαση της εξουσιοδοτημένης επιχείρησης επισκευής

Ερώτηση 83: Έχει το δικαίωμα ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής να πωλήσει το συνεργείο επισκευής του σε αντιπροσωπεία;

Για να καλύπτεται από τον κανονισμό μια συμφωνία μεταξύ προμηθευτή και διανομέα ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή πρέπει να προβλέπει ότι οι τελευταίοι μπορούν να μεταβιβάσουν όλα τα δικαιώματα και όλες τις υποχρεώσεις τους σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση του ιδίου τύπου που πωλεί ή επισκευάζει αυτοκίνητα του ίδιου σήματος εντός του συστήματος διανομής, την οποία αυτοί επιλέγουν¹⁶¹.

Συνεπώς, ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής πρέπει να μπορεί ελεύθερα να πωλήσει την επιχείρησή του σε άλλο επισκευαστή εξουσιοδοτημένο να επισκευάζει οχήματα του ίδιου σήματος¹⁶². Ωστόσο, ένας προμηθευτής μπορεί να μην επιτρέψει σε έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να πωλήσει το συνεργείο επισκευής του σε έναν αντιπρόσωπο, καθότι δεν πρόκειται για επιχειρήσεις του ιδίου τύπου. Εν τούτοις, όταν ο αντιπρόσωπος προς τον οποίο ο επισκευαστής επιθυμεί να πωλήσει την επιχείρησή του είναι ταυτόχρονα εξουσιοδοτημένος επισκευαστής του ίδιου σήματος, ο προμηθευτής δεν μπορεί να προβάλει αντιρρήσεις.

5.5. Ανεξάρτητοι φορείς στην αγορά εξυπηρέτησης μετά την πώληση

Ένας από τους βασικούς στόχους του κανονισμού 1400/2002 είναι να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις αγορές επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων, και να δοθεί η δυνατότητα σε όλους τους φορείς στις αγορές αυτές, συμπεριλαμβανομένων των ανεξάρτητων επισκευαστών, να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός είναι προς όφελος των καταναλωτών και τους επιτρέπει να επιλέγουν μεταξύ διαφόρων παρόχων υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν εξουσιοδοτηθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, αλλά και όσων λειτουργούν ανεξάρτητα.

¹⁶⁰ Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β).

¹⁶¹ Άρθρο 3 παράγραφος 3 και αιτιολογική σκέψη 10.

¹⁶² Άρθρο 3 παράγραφος 3.

5.5.1. Πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες

Για να ασκείται αποτελεσματικός ανταγωνισμός, όλοι οι ανεξάρτητοι φορείς που δραστηριοποιούνται στην επισκευή και συντήρηση πρέπει να έχουν πρόσβαση στις ίδιες τεχνικές πληροφορίες, κατάρτιση, εργαλεία και εξοπλισμό με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Η προσέγγιση που εφαρμόζεται στον κανονισμό 1400/2002¹⁶³ είναι ευρύτερη σε σχέση με τον κανονισμό 1475/95¹⁶⁴ όσον αφορά τους φορείς που δικαιούνται να έχουν πρόσβαση και τα στοιχεία στα οποία πρέπει να παρέχεται πρόσβαση.

Η πρόσβαση πρέπει να παρέχεται χωρίς διακρίσεις¹⁶⁵, άμεσα και με τρόπο ανάλογο προς τις ανάγκες του εκάστοτε ανεξάρτητου φορέα, ενώ οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται με μορφή που επιτρέπει τη χρησιμοποίησή τους.

Η άρνηση να χορηγηθεί πρόσβαση σε πληροφορίες που καλύπτονται από δικαίωμα διανοητικής ιδιοκτησίας ή συνιστούν τεχνογνωσία είναι καταχρηστική στις περιπτώσεις που η άρνηση αυτή ισοδυναμεί με κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης βάσει του άρθρου 82.

Ερώτηση 84: Ποιοι έχουν τη δυνατότητα να ενεργούν ως ανεξάρτητοι φορείς βάσει του κανονισμού;

Το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού αναφέρει ενδεικτικά αυτούς που θεωρούνται ως «ανεξάρτητοι φορείς». Εν γένει, για τους σκοπούς του κανονισμού, ένας ανεξάρτητος φορέας είναι επιχείρηση¹⁶⁶ που συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων¹⁶⁷. Στους ανεξάρτητους φορείς που συμμετέχουν άμεσα στην επισκευή ή συντήρηση περιλαμβάνονται οι ανεξάρτητοι επισκευαστές (για παράδειγμα οι επισκευαστές αμαξωμάτων, τα ανεξάρτητα συνεργεία, οι αλυσίδες καταστημάτων ταχείας τοποθέτησης), οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και οι λέσχες αυτοκινήτου. Μεταξύ αυτών που θεωρείται ότι συμμετέχουν έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση περιλαμβάνονται οι εκδότες τεχνικών εντύπων, οι διανομείς ανταλλακτικών, οι κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής και οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής δοκιμής ή οι φορείς που παρέχουν εκπαιδευτικές υπηρεσίες στους επισκευαστές στο μέτρο που διευκολύνουν το έργο των επισκευαστών.

Ερώτηση 85: Ποιος πρέπει να παρέχει πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες;

Είναι ευθύνη του προμηθευτή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων¹⁶⁸ να λάβει τα αναγκαία μέτρα που θα εξασφαλίσουν στους ανεξάρτητους φορείς την απαιτούμενη

¹⁶³ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 2.

¹⁶⁴ Βλ. άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο 12) του κανονισμού 1475/95.

¹⁶⁵ Δεν πρέπει να γίνεται καμία διάκριση μεταξύ ανεξάρτητων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών.

¹⁶⁶ Ο όρος «επιχείρηση» μπορεί να καλύπτει ένα άτομο, μια εταιρεία, ή μια ένωση.

¹⁶⁷ Τούτο, για παράδειγμα, δεν ισχύει για τους εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στην εξέταση τροχαίων ατυχημάτων ή για τους κατασκευαστές που επιθυμούν να παράγουν ανταλλακτικά.

¹⁶⁸ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο.

πρόσβαση. Ωστόσο, ο κανονισμός καλύπτει τη μεταβίβαση της ευθύνης αυτής από τον προμηθευτή σε επιχείρηση στην οποία ο κατασκευαστής του οχήματος έχει αναθέσει τη διανομή τεχνικών πληροφοριών, όπως ο εθνικός εισαγωγέας του σχετικού σήματος.

Ερώτηση 86: Σε τι είδους τεχνικές πληροφορίες πρέπει να έχει πρόσβαση ένας ανεξάρτητος φορέας;

Οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να έχουν πρόσβαση στις ίδιες τεχνικές πληροφορίες με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Τούτο καλύπτει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκτέλεση εργασιών επισκευής και συντήρησης¹⁶⁹, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που απαιτούνται για την πρόσβαση και συντήρηση ηλεκτρονικών συστημάτων εγκατεστημένων σε αυτοκίνητο, συμπεριλαμβανομένων των διαγνωστικών συστημάτων. Καλύπτει τόσο πληροφορίες σε φυσική γλώσσα¹⁷⁰ όσο και ηλεκτρονικά δεδομένα. Εάν ένας κατασκευαστής παρέχει τεχνική βοήθεια στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του μέσω τηλεφώνου ή μέσω γραμμής βοήθειας στο Διαδίκτυο, την ίδια βοήθεια πρέπει να λαμβάνουν και οι ανεξάρτητοι επισκευαστές.

Ερώτηση 87: Σε τι είδους εργαλεία και εξοπλισμό πρέπει να έχει πρόσβαση ένας ανεξάρτητος φορέας;

Οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να έχουν πρόσβαση στα ίδια εργαλεία με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Τούτο περιλαμβάνει χειροκίνητα και μηχανικά εργαλεία, λογισμικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό¹⁷¹, διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό που απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Όταν ένας προμηθευτής εκμισθώνει εργαλεία στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, πρέπει να παρέχει την ίδια δυνατότητα στους ανεξάρτητους φορείς.

Ερώτηση 88: Δικαιούται ένας ανεξάρτητος φορέας να τύχει εκπαίδευσης;

Οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να έχουν πρόσβαση στην ίδια τεχνική εκπαίδευση που απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Τούτο περιλαμβάνει τόσο την εκπαίδευση on-line όσο και την εκπαίδευση στην οποία ο μηχανικός ή τεχνικός πρέπει να παρίσταται.

Ερώτηση 89: Μπορεί ο προμηθευτής να χρεώσει την παροχή τεχνικών πληροφοριών, εργαλείων ή εκπαίδευσης;

Ναι. Ωστόσο, η τιμή δεν μπορεί να είναι υψηλότερη από αυτή που χρεώνει στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Όταν το παρεχόμενο στοιχείο διατίθεται δωρεάν

¹⁶⁹ Η πρόσβαση αφορά μόνο πληροφορίες που απαιτούνται για την εκτέλεση εργασιών επισκευής και συντήρησης. Συνεπώς, δεν απαιτείται να παρέχεται πρόσβαση σε εκπαίδευση που αφορά, π.χ. τον τρόπο διοίκησης μιας επιχείρησης επισκευής αυτοκινήτων ή την τήρηση ενός λογιστικού συστήματος.

¹⁷⁰ Έντυπες, ηχογραφημένες ή σε ηλεκτρονική μορφή.

¹⁷¹ Συμπεριλαμβανομένου του λογισμικού και του υλικού εξοπλισμού που απαιτούνται για τη διεπαφή με συστήματα εγκατεστημένα στο αυτοκίνητο και τον επαναπρογραμματισμό αυτών των συστημάτων.

στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, πρέπει να διατίθεται δωρεάν και στους ανεξάρτητους φορείς.

Ερώτηση 90: Μπορεί ένας προμηθευτής να χρεώσει έναν ανεξάρτητο φορέα για ένα μεγάλο πακέτο πληροφοριών, ενώ το μόνο που χρειάζεται ο τελευταίος είναι οι πληροφορίες που απαιτούνται για συγκεκριμένη εργασία;

Όχι¹⁷². Η τιμή που χρεώνεται για τις παρεχόμενες πληροφορίες πρέπει να διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη το βαθμό στον οποίο οι πληροφορίες θα χρησιμοποιηθούν από τον ανεξάρτητο φορέα¹⁷³ και δεν πρέπει να είναι τόσο υψηλή ώστε να αποθαρρύνεται η πρόσβαση. Μολονότι συνήθως παρέχονται μεγάλα πακέτα πληροφοριών στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να μπορούν να αγοράσουν μικρότερα πακέτα ή μεμονωμένα στοιχεία. Εάν, για παράδειγμα, ένας επισκευαστής επιθυμεί να παρέχει υπηρεσίες συντήρησης ενός συγκεκριμένου μοντέλου, δεν θα πρέπει να αναγκαστεί να αγοράσει πληροφορίες που αφορούν τη συντήρηση ολόκληρης της σειράς. Ομοίως, εάν μια επιχείρηση «ταχείας τοποθέτησης» επιθυμεί να μάθει τη σωστή πίεση ελαστικών για ολόκληρη τη σειρά οχημάτων, δεν θα πρέπει να υποχρεωθεί να αγοράσει πληροφορίες που δεν αφορούν ελαστικά.

Ερώτηση 91: Πόσο γρήγορα δικαιούται ένας ανεξάρτητος φορέας να λάβει τις πληροφορίες;

Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται στους ανεξάρτητους φορείς όσο γρήγορα παρέχονται και στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές¹⁷⁴. Συνεπώς, δεν επιτρέπεται στους προμηθευτές να παρέχουν πληροφορίες στους ανεξάρτητους φορείς μόνον αφού πρώτα τις έχουν παράσχει στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Προς το σκοπό αυτό, οι προμηθευτές πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα όσον αφορά τις υποδομές και το προσωπικό. Όταν οι πληροφορίες έχουν ήδη παρασχεθεί σε όλους τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, πρέπει να παρασχεθούν κατόπιν αιτήματος στους ανεξάρτητους φορείς εγκαίρως, ώστε να μπορούν οι τελευταίοι να εκτελέσουν εργασίες επισκευής για έναν πελάτη χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Όταν οι τεχνικές πληροφορίες παρέχονται σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές μέσω ενός τύπου ατομικής ζεύξης δεδομένων (data link) που δεν χρησιμοποιείται κατά κανόνα από ανεξάρτητους φορείς, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να διατίθενται κατόπιν αίτησης σε ανεξάρτητους φορείς με άλλα γρήγορα ηλεκτρονικά μέσα, όπως το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή το Διαδίκτυο.

Οι πληροφορίες σχετικά με τα νέα μοντέλα πρέπει να διατίθενται στους ανεξάρτητους φορείς ταυτόχρονα με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές.

¹⁷² Άρθρο 4 παράγραφος 2 και αιτιολογική σκέψη 26.

¹⁷³ Αιτιολογική σκέψη 26.

¹⁷⁴ Αιτιολογική σκέψη 26.

Ερώτηση 92: Μπορούν οι εκδότες τεχνικών εντύπων να παρέχουν τεχνικές πληροφορίες που έλαβαν από προμηθευτή αυτοκινήτων οχημάτων;

Οι εκδότες τεχνικών εντύπων κατά κανόνα συλλέγουν πληροφορίες από διάφορους προμηθευτές και τις δημοσιεύουν σε τυποποιημένη μορφή που μπορεί εύκολα να χρησιμοποιηθεί από ανεξάρτητους επισκευαστές, γεγονός που απλοποιεί την πρόσβαση. Τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους μικρούς ανεξάρτητους φορείς που επισκευάζουν αυτοκίνητα οχήματα διαφόρων κατασκευαστών και για τους οποίους η άμεση πρόσβαση στα συστήματα διαφόρων κατασκευαστών οχημάτων θα ήταν πολύ δύσκολη ή περίπλοκη.

Ερώτηση 93: Βάσει του κανονισμού μπορεί ένας ανεξάρτητος διανομέας ανταλλακτικών να ζητήσει από έναν κατασκευαστή να του παραχωρήσει το δικαίωμα να μεταπωλεί πληροφορίες;

Όπως και οι εκδότες τεχνικών εντύπων, οι ανεξάρτητοι μεταπωλητές ανταλλακτικών δικαιούνται να έχουν πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες για δική τους χρήση, δηλαδή για να έχουν τη δυνατότητα να ασκούν τη δραστηριότητά τους με αποτελεσματικότητα και ακρίβεια. Εάν δεν είχαν πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες, δεν θα ήταν σε θέση να ενημερώνουν τους πελάτες τους, δηλαδή τους επισκευαστές, ποια ανταλλακτικά χρειάζονται για κάθε συγκεκριμένη εργασία.

Εάν οι πληροφορίες αυτές δεν παρέχονταν στο σημείο πώλησης, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές θα έπρεπε να τις λαμβάνουν στη συνέχεια από τον προμηθευτή του αυτοκινήτου οχήματος. Αυτό θα ήταν πολύ πιο χρονοβόρο και περίπλοκο και θα δημιουργούσε ένα ανταγωνιστικό μειονέκτημα εις βάρος των ανεξάρτητων επισκευαστών σε σχέση με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, οι οποίοι αποκτούν τα ανταλλακτικά και τις πληροφορίες από την ίδια πηγή. Εάν ένας προμηθευτής αρνείτο να δώσει στους ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών το δικαίωμα να μεταπωλούν τεχνικές πληροφορίες, τούτο θα εμπόδιζε τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μεταξύ ανεξάρτητων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών και θα αποτελούσε σοβαρό έμμεσο περιορισμό του ανταγωνισμού¹⁷⁵.

Ερώτηση 94: Υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις στις οποίες ο προμηθευτής μπορεί να αρνηθεί να χορηγήσει πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες;

Ως εξαίρεση στο γενικό κανόνα, ο κανονισμός προβλέπει¹⁷⁶ ότι είναι θεμιτό και αποδεκτό να αρνούνται οι προμηθευτές την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες που θα επέτρεπαν σε έναν τρίτο να παρακάμψει ή να εξουδετερώσει αντικλεπτικές συσκευές εγκατεστημένες σε ένα όχημα, να αναβαθμονομήσει τις ηλεκτρονικές διατάξεις του¹⁷⁷ ή να παρέμβει, για παράδειγμα, στις συσκευές που περιορίζουν την ταχύτητά του.

Ωστόσο, είναι σαφές ότι πολλοί ανεξάρτητοι φορείς θα βρίσκονται τακτικά αντιμέτωποι με καταστάσεις στις οποίες η πρόσβαση σε τέτοιου είδους πληροφορίες θα τους είναι

¹⁷⁵ Άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού.

¹⁷⁶ Βλ. αιτιολογική σκέψη 26.

¹⁷⁷ Κοινώς γνωστό ως "επαναπρογραμματισμός ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου".

απαραίτητη για να εκτελέσουν την εργασία τους. Για παράδειγμα, οι φορείς παροχής οδικής βοήθειας¹⁷⁸, πρέπει να μπορούν να κάνουν τη δουλειά τους χωρίς αδικαιολόγητη δυσκολία. Οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή δείχνουν ότι μεγάλο ποσοστό των κλήσεων προέρχονται από καταναλωτές που δεν μπορούν να βάλουν μπρος το αυτοκίνητό τους παρότι έχουν μαζί τους το κλειδί. Άλλο συχνό πρόβλημα αφορά καταναλωτές που έχουν κλειδωθεί έξω από το αυτοκίνητο, αφήνοντας το κλειδί μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας πρέπει να μπορούν να έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να κάνουν ό,τι είναι απαραίτητο για να μπορέσει ο καταναλωτής να οδηγήσει το αυτοκίνητό του ακόμη και αν είναι εξοπλισμένο με ηλεκτρονικό αντικλεπτικό σύστημα. Ομοίως, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές μπορεί επίσης να αντιμετωπίσουν καταστάσεις στις οποίες δεν θα μπορούν να εκτελέσουν εργασίες συντήρησης χωρίς πρόσβαση σε τέτοιου είδους πληροφορίες. Για παράδειγμα, κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί εάν κατά την αφαίρεση της μπαταρίας ενός ηλεκτρονικού στοιχείου κατά τη διάρκεια της συνήθους συντήρησης ενεργοποιηθεί συσκευή με την οποία ακινητοποιείται το όχημα σε περίπτωση κλοπής.

Συνεπώς, η εξαίρεση πρέπει να ερμηνεύεται περισταλτικά, και οι προμηθευτές μπορούν να μην χορηγούν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τέτοιου είδους συσκευές μόνο εάν δεν υπάρχει λιγότερο περιοριστικός τρόπος για την προστασία κατά της κλοπής, της αναβαθμονόμησης ή της παρέμβασης. Μια λιγότερο περιοριστική μέθοδος θα ήταν η προστασία της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας μέσω χωριστών κωδικών πρόσβασης ή κρυπτογράφησης που εμποδίζουν την τροποποίηση του σχετικού τυποποιημένου υλικού εξοπλισμού ή λογισμικού, αλλά επιτρέπουν σε έναν ανεξάρτητο επισκευαστή να επικαιροποιήσει το λογισμικό στο πλαίσιο των εργασιών επισκευής και συντήρησης.

Όσον αφορά την αντικλεπτική προστασία, είναι σαφές ότι θα ήταν δυνατό να παρέχονται στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και στους ανεξάρτητους επισκευαστές πληροφορίες οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνον από όποιον έχει επίσης το κλειδί της μηχανής του αυτοκινήτου του καταναλωτή. Ένας εναλλακτικός ασφαλής τρόπος διαβίβασης των αναγκαίων πληροφοριών για τη συντήρηση και επισκευή ενός αυτοκινήτου οχήματος θα μπορούσε επίσης να είναι η χρησιμοποίηση μιας ζεύξης δεδομένων συμβατής με της απαιτήσεις του προτύπου ISO DIS 15764 σχετικά με την Ασφάλεια Ζεύξης Δεδομένων ή οι λεγόμενες «τεχνικές διερχόμενου προγραμματισμού» με τις οποίες ένα όχημα συνδέεται άμεσα με τον κατασκευαστή του οχήματος, ο οποίος πραγματοποιεί τον επαναπρογραμματισμό του.

5.5.2. Η σχέση μεταξύ ανεξάρτητων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών

Ένας ανεξάρτητος επισκευαστής, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) του κανονισμού, είναι ένας ανεξάρτητος φορέας που επισκευάζει και συντηρεί οχήματα ενός σήματος χωρίς να έχει οριστεί από τον κατασκευαστή του σήματος. Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές ασκούν υγιή ανταγωνισμό στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο επισκευής. Ένας επισκευαστής μπορεί να ενεργεί ως ανεξάρτητος επισκευαστής για ορισμένα σήματα και ως εξουσιοδοτημένος επισκευαστής για άλλα. Ένας ανεξάρτητος επισκευαστής μπορεί επίσης να είναι εξουσιοδοτημένος διανομέας (δηλαδή «αντιπρόσωπος») για ένα ή περισσότερα σήματα καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων.

¹⁷⁸ Όπως οι λέσχες αυτοκινήτου.

6. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ

6.1. Βασικές αρχές για τον προσδιορισμό της αγοράς

Η σωστή οριοθέτηση της σχετικής αγοράς απαιτεί γνώση των πραγματικών περιστατικών και μπορεί να μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου, ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, των νέων προοπτικών που ανοίγει ο κανονισμός. Οι κάθετες συμφωνίες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας αφορούν πολλά και πολύ διαφορετικά μεταξύ τους προϊόντα. Κατά συνέπεια, παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός αφορά συγκεκριμένο τομέα, δεν καθορίζει τα όρια των γεωγραφικών αγορών και των αγορών προϊόντος στις οποίες εφαρμόζεται. Όσον αφορά τον προσδιορισμό της αγοράς, η Επιτροπή ακολουθεί την προσέγγιση που αναφέρεται στη σχετική ανακοίνωσή της¹⁷⁹. Λαμβάνει επίσης υπόψη προηγούμενες αποφάσεις όπου έχουν προσδιοριστεί οι σχετικές αγορές¹⁸⁰, εξετάζοντας ταυτόχρονα τις τυχόν αλλαγές που μεσολάβησαν από την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων συνεκτιμώντας το εμπορικό επίπεδο στο οποίο έγινε ο προσδιορισμός της αγοράς στην εκάστοτε απόφαση¹⁸¹. Οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς διευκρινίζουν συγκεκριμένα θέματα που ενδέχεται να προκύψουν στο πλαίσιο κάθετων συμφωνιών¹⁸².

Παρακάτω εκτίθενται διάφορες βασικές αρχές που περιλαμβάνονται στις ανωτέρω ανακοινώσεις και μπορούν να χρησιμεύσουν ως οδηγός για τον τρόπο προσδιορισμού των αγορών βάσει του κανονισμού. Η παρουσίαση των αρχών αυτών γίνεται προς διευκόλυνση του αναγνώστη και δεν αντικαθιστούν τις εν λόγω ανακοινώσεις ούτε προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίσει τις εν λόγω αγορές σε συγκεκριμένη υπόθεση.

- (1) Ο κανονισμός προβλέπει ότι η δυνατότητα υποκατάστασης προϊόντων για τους σκοπούς του ορισμού της αγοράς πρέπει να εκτιμάται από τη σκοπιά του αγοραστή¹⁸³. Το ίδιο προβλέπεται και στην ανακοίνωση σχετικά με τον προσδιορισμό της αγοράς όπου, μεταξύ άλλων, δίδεται έμφαση στη δυνατότητα

¹⁷⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, ΕΕ C 372 της 9.12.1997, σ. 5.

¹⁸⁰ Για παράδειγμα, στην απόφαση της Επιτροπής της 14.3.2000 στην υπόθεση αριθ. COMP/M.1672 - Volvo/Scania (ΕΕ L 143, 29.5.2001, σ. 74), τα φορτηγά χωρίστηκαν στο τμήμα ελαφρών φορτηγών, (κάτω των 5 τόνων), στο τμήμα μεσαίων φορτηγών (μεταξύ 5 και 16 τόνων) και στο τμήμα βαρέων φορτηγών (άνω των 16 τόνων) και οι αγορές προσδιορίστηκαν σε εθνικό επίπεδο. Η κατάσταση των αποφάσεων που έχει εκδώσει η Επιτροπή κατ' εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού υπάρχει στην ιστοσελίδα: http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

¹⁸¹ Είναι ευνόητο ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος και της σχετικής γεωγραφικής αγοράς σε μια απόφαση που εξετάζει, για παράδειγμα, μια συγκέντρωση μεταξύ κατασκευαστών συστατικών μερών αυτοκινήτων, μπορεί να μην είναι πάντα κατάλληλος για τον ορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος που επηρεάζεται από συμφωνία διανομής και εξυπηρέτησης για το ίδιο συστατικό μέρος χρησιμοποιούμενο ως ανταλλακτικό μαζί με όλα τα άλλα ανταλλακτικά που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών επισκευής.

¹⁸² Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, τμήμα V, παράγραφοι 88 έως 99.

¹⁸³ Άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ).

υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης μετά από μικρές αλλά διαρκούσες αλλαγές των τιμών. Για να εκτιμηθεί η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης πρέπει να καθοριστεί το φάσμα προϊόντων ή γεωγραφικών περιοχών που θεωρούνται ως υποκατάστατα από τον αγοραστή και να εκτιμηθεί κατά πόσον θα αντιδράσει η ζήτηση σε μικρές αλλά διαρκούσες αυξήσεις των τιμών π.χ. της τάξεως του 5-10%¹⁸⁴.

- (2) Σύμφωνα με τη διάκριση που προβλέπει ο κανονισμός, κατά κανόνα, η πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να εξετάζεται χωριστά από την πώληση ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης¹⁸⁵. Για τα ανταλλακτικά, η ύπαρξη πραγματικών υποκατάστατων στην αγορά πρέπει να εκτιμάται προσεκτικά. Σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχουν υποκατάστατα¹⁸⁶ ενώ σε άλλες όχι¹⁸⁷.
- (3) Για να εκτιμηθεί η δυνατότητα υποκατάστασης και, κατ' επέκταση, για να προσδιοριστεί η επηρεαζόμενη αγορά ή αγορές¹⁸⁸ πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το εμπορικό επίπεδο στο οποίο συνάπτεται μια κάθετη συμφωνία. Δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο, για παράδειγμα, το ίδιο ανταλλακτικό να ανήκει σε διαφορετικές σχετικές αγορές ανάλογα με το στάδιο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής στο οποίο συνάπτεται η συμφωνία, π.χ. παράδοση απευθείας από το εργοστάσιο, χονδρεμπόριο ή λιανικό εμπόριο¹⁸⁹.

¹⁸⁴ Μικρή αλλά σημαντική και μη παροδική αύξηση των τιμών πώλησης, "δοκιμή SSNIP" (small but significant and not transitory increase in selling prices). Στην ανακοίνωση της Επιτροπής προκρίνεται η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης έναντι της δυνατότητας υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς στο πλαίσιο του ορισμού της αγοράς.

¹⁸⁵ Είναι δυνατό να προσδιοριστούν ενιαίες αγορές που περιλαμβάνουν τόσο οχήματα όσο και ανταλλακτικά λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη τη διάρκεια ζωής του οχήματος καθώς και τις προτιμήσεις και την αγοραστική συμπεριφορά των χρηστών, βλ. ανακοίνωση για τον ορισμό της αγοράς, παράγραφος 56. Στην πράξη, το κρίσιμο ερώτημα είναι εάν το ποσοστό των αγοραστών που κάνουν την επιλογή τους λαμβάνοντας υπόψη το κόστος το οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του είναι σημαντικό ή όχι. Η αγοραστική συμπεριφορά μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, για παράδειγμα, μεταξύ αγοραστών φορτηγών που αγοράζουν και εκμεταλλεύονται στόλο οχημάτων, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη το κόστος συντήρησης όταν αγοράζουν το όχημα (π.χ. συνδυασμένες συμβάσεις αγοράς και χρήσης φορτηγών τιμολογούμενες με βάση την τιμή ανά χιλιόμετρο) και των αγοραστών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης.

¹⁸⁶ Για παράδειγμα, προϊόντα που χρησιμοποιούνται σε απλές εργασίες επισκευής και συντήρησης. Στην περίπτωση των μπαταριών, για παράδειγμα, διάφορα εναλλακτικά προϊόντα της αγοράς μπορούν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο αυτοκινήτου.

¹⁸⁷ Για πολλά ειδικά για κάθε σήμα ανταλλακτικά, δεδομένου ότι είναι πιθανό να μην υπάρχουν πρόχειρες εναλλακτικές πηγές προμήθειας στην αγορά, οι τελικοί καταναλωτές δεν θα επισκευάζαν το αυτοκίνητό τους με διαφορετικό ανταλλακτικό. Έτσι, όταν δεν υπάρχουν υποκατάστατα, τα ανταλλακτικά συγκεκριμένου σήματος μπορεί να αποτελέσουν τη σχετική αγορά προϊόντος που επηρεάζεται από τη συμφωνία μεταξύ ενός προμηθευτή και του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευής.

¹⁸⁸ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφοι 91 έως 94.

¹⁸⁹ Είναι δυνατό να συναφθούν συμφωνίες προμήθειας ή χονδρεμπορίου για συστατικά μέρη ή ανταλλακτικά μεταξύ συμβαλλομένων που δραστηριοποιούνται σε όλα ή σε πολλά κράτη μέλη, γεγονός που οδηγεί σε ανάλογο ορισμό των γεωγραφικών αγορών (βλ. για παράδειγμα, την απόφαση της Επιτροπής με ημερομηνία 25.1.2002 στην υπόθεση αριθ. COMP/M.2696 - TMD/MENETA/MAST, στην οποία η Επιτροπή έκρινε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά για την

- (4) Για τη διανομή τελικών προϊόντων, όπως τα αυτοκίνητα οχήματα, ή για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης σε τελικούς καταναλωτές, τα δυνητικά υποκατάστατα από τη σκοπιά αγοραστών που δραστηριοποιούνται στο λιανικό εμπόριο, όπως οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς ή οι επισκευαστές που είναι μέλη του συστήματος διανομής, κατά κανόνα καθορίζονται βάσει των προτιμήσεων των τελικών χρηστών. Εφόσον οι τελικοί χρήστες θεωρούν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ διαφορετικών αυτοκινήτων οχημάτων, τα εν λόγω οχήματα δεν θεωρούνται ως δυνητικά υποκατάστατα για τους διανομείς που τα πωλούν λιανικώς¹⁹⁰. Ωστόσο, για ένα ενδιάμεσο προϊόν, που δεν είναι αναγνωρίσιμο στο τελικό προϊόν, οι προτιμήσεις των τελικών χρηστών δεν επηρεάζουν ιδιαίτερα τις επιλογές του αγοραστή, για παράδειγμα του κατασκευαστή του οχήματος¹⁹¹.
- (5) Πρέπει να εξετάζεται η ύπαρξη αλυσιδωτής υποκατάστασης μεταξύ προϊόντων για τα οποία δεν υπάρχει δυνατότητα άμεσης υποκατάστασης. Εάν δεν υπάρχει προηγούμενος ορισμός της σχετικής αγοράς, η πιθανή αλυσιδωτή υποκατάσταση είναι ιδιαίτερα σημαντική και πρέπει να ερευνάται για διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων¹⁹².
- (6) Όσον αφορά την εξυπηρέτηση μετά την πώληση και τα ανταλλακτικά, η κάθετη συμφωνία μεταξύ ενός προμηθευτή αυτοκινήτων οχημάτων και του δικτύου εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του σήματος του προμηθευτή συχνά καλύπτει μια ομάδα προϊόντων της σύμβασης, καθώς και την εξυπηρέτηση, τη στήριξη και την παραχώρηση άδειας εκμετάλλευσης δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας. Η ομαδοποίηση αυτή, σε συνδυασμό με σημαντικές επενδύσεις για το συγκεκριμένο σήμα επιτρέπει στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο να παρέχει υπηρεσίες

παραγωγή σφηνών απόσβεσης κραδασμών για δισκόφρενα αυτοκινήτων εκτεινόταν τουλάχιστον σε ολόκληρη την ΕΕ). Κάθετες συμφωνίες σε μεταγενέστερα στάδια της διανομής μπορούν να επηρεάσουν στενότερα οριζόμενες αγορές. Οι συμφωνίες που συνάπτονται στο αμέσως προηγούμενο από το λιανικό εμπόριο στάδιο κατά κανόνα μπορούν να αφορούν αγοραστές για τους οποίους η σχετική αγορά είναι εθνική ή περιφερειακή.

¹⁹⁰ Για παράδειγμα, δύο διαφορετικά αυτοκίνητα οχήματα, όπως ένα ελαφρό επαγγελματικό όχημα και μια πολυτελής λιμουζίνα, δεν θεωρούνται ως δυνητικά υποκατάστατα για τον αγοραστή εάν δεν είναι δυνητικά υποκατάστατα για τον τελικό καταναλωτή, ανεξαρτήτως εάν τα αγοράζει ο ίδιος διανομέας με σκοπό τη μεταπώληση.

¹⁹¹ Για παράδειγμα, ένα συστατικό μέρος που συναρμολογείται στο όχημα, μπορεί να οδηγήσει στον ορισμό της αγοράς προϊόντος σύμφωνα με τις προτιμήσεις του κατασκευαστή του οχήματος. Μια κάθετη συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ του τελευταίου και του προμηθευτή του συστατικού μέρους θα επηρέαζε υποθετικά την αγορά, π.χ. των «συστημάτων έγχυσης καυσίμου ντήζελ για ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων» (βλ., για παράδειγμα, την απόφαση της Επιτροπής με ημερομηνία 11.7.1996 στην υπόθεση αριθ. IV/M.768 - Lucas/Varity).

¹⁹² Ανακοίνωση σχετικά με τον ορισμό της αγοράς, παράγραφος 57. Για παράδειγμα, αν υποθεθεί ότι υπάρχουν τρεις κατηγορίες οχημάτων, Α, Β και Γ, εκ των οποίων για την κατηγορία Α υπάρχει δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης με την κατηγορία Β, αλλά όχι με την κατηγορία Γ, ενώ θεωρείται ότι υπάρχει δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης της κατηγορίας Β με την κατηγορία Γ. Η σχετική αγορά προϊόντος μπορεί να περιλαμβάνει οχήματα και των τριών κατηγοριών, Α, Β και Γ. Παρά την αδυναμία άμεσης υποκατάστασης μεταξύ των δύο άκρων Α και Γ, η δυνατότητα υποκατάστασης τους με τη «γειτονική» κατηγορία Β μπορεί να θέσει αποτελεσματικά όρια στην ανταγωνιστική συμπεριφορά των προμηθευτών των κατηγοριών Α και Γ.

επισκευής για τα οχήματα του εν λόγω σήματος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο προμηθευτής υπολογίζει τα μερίδια αγοράς του επί της αξίας τόσο των προϊόντων, ειδικότερα των ανταλλακτικών, τα οποία προμηθεύει στο δίκτυό του, δηλαδή στην αγορά μεταξύ προμηθευτών και επισκευαστών, όσο και των υπηρεσιών που παρέχει το δίκτυο, δηλαδή στην παρεπόμενη αγορά μεταξύ επισκευαστών και τελικών χρηστών¹⁹³.

¹⁹³ Αιτιολογική σκέψη 7. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφος 95.

6.2. Παραδείγματα προσδιορισμού της αγοράς και υπολογισμού των μεριδίων αγοράς

Άρθρο 8

Υπολογισμός του μεριδίου αγοράς

1. Τα μερίδια αγοράς που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, υπολογίζονται:
 - (α) για τη διανομή καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων, με βάση τον όγκο των πωλήσεων στην αγορά προϊόντων που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης και αντίστοιχων προϊόντων που πωλεί ο προμηθευτής, μαζί με οποιαδήποτε άλλα προϊόντα που πωλεί ο προμηθευτής και θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα για τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται·
 - (β) για τη διανομή ανταλλακτικών, με βάση την αξία των προϊόντων της σύμβασης και των άλλων προϊόντων που πωλεί ο προμηθευτής, καθώς και κάθε άλλο προϊόν που πωλεί ο προμηθευτής και το οποίο ο αγοραστής θεωρεί εναλλάξιμο ή υποκατάστατο λόγω των χαρακτηριστικών του, των τιμών του και της χρήσης για την οποία προορίζεται·
 - (γ) για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, με βάση την αξία των υπηρεσιών της σύμβασης που έχουν παράσχει τα μέλη του δικτύου διανομής του προμηθευτή, μαζί με όσες άλλες υπηρεσίες που παρείχαν τα μέλη αυτά θεωρούνται εναλλάξιμες ή υποκατάστατες από τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.

Εάν τα κατ' όγκο στοιχεία τα οποία απαιτούνται για τους υπολογισμούς αυτούς δεν είναι διαθέσιμα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα κατ' αξία στοιχεία ή αντίστροφα. Εάν τα στοιχεία αυτά δεν είναι διαθέσιμα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκτιμήσεις που βασίζονται σε άλλες αξιόπιστες πληροφορίες της αγοράς. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 2, κατά τον υπολογισμό του μεριδίου αγοράς χρησιμοποιούνται είτε ο όγκος ή η αξία, αντίστοιχα, των πραγματοποιούμενων αγορών είτε σχετικές εκτιμήσεις.

Άρθρο 1

Ορισμοί

(...)

2. Οι όροι "επιχείρηση", "προμηθευτής", "αγοραστής", "διανομέας" και "επισκευαστής" περιλαμβάνουν τις αντίστοιχες συνδεδεμένες επιχειρήσεις.
«Συνδεδεμένες επιχειρήσεις», είναι:
 - (α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ένα συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία, άμεσα ή έμμεσα:
 - (i) έχει την εξουσία να ασκεί περισσότερο από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου, ή
 - (ii) έχει την εξουσία να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που εκπροσωπούν νόμιμα την επιχείρηση, ή
 - (iii) έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται τις υποθέσεις της επιχείρησης·
 - (β) οι επιχειρήσεις που έχουν σε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο α)·
 - (γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο β) έχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο α)·
 - (δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει, μαζί με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) ή γ) ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες αυτές επιχειρήσεις έχουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο α)·
 - (ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο

α) κατέχονται από κοινού:

- (i) από τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία ή από τις αντίστοιχες συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), ή
- (ii) από ένα ή περισσότερα μέρη στη συμφωνία ή από μία ή περισσότερες συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), και ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Για τους σκοπούς της εφαρμογής του κανονισμού, τα μερίδια αγοράς που λαμβάνονται υπόψη είναι τα μερίδια αγοράς του προμηθευτή, εκτός από τις συμφωνίες που προβλέπουν υποχρεώσεις αποκλειστικής διάθεσης¹⁹⁴, για τις οποίες λαμβάνονται υπόψη τα μερίδια αγοράς του αγοραστή. Οι όροι «προμηθευτής» και «αγοραστής», όπως νοούνται στον κανονισμό, δεν περιορίζονται στο νομικό πρόσωπο που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία. Περιλαμβάνουν επίσης τις λοιπές συνδεδεμένες εταιρείες που συναποτελούν επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1. Κατά συνέπεια, ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς για μια συμφωνία που συνάφθηκε από σήμα με αυτόνομη νομική υπόσταση πρέπει να γίνεται, για τους σκοπούς του κανονισμού, αθροίζοντας τις πωλήσεις στη σχετική αγορά των άλλων σημάτων που ανήκουν στην ίδια επιχείρηση, συμπεριλαμβανομένων των συνδεδεμένων με αυτήν επιχειρήσεων.

Ο υπολογισμός μεριδίων αγοράς μπορεί να εξηγηθεί με τέσσερα χαρακτηριστικά, αλλά υποθετικά παραδείγματα. Τα παραδείγματα αυτά παρέχονται για λόγους διευκόλυνσης του αναγνώστη και δεν προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίσει τις αγορές σε συγκεκριμένη περίπτωση.

Παράδειγμα α): υπολογισμός μεριδίων αγοράς για συγκεκριμένο μοντέλο αυτοκινήτου όταν υπάρχει αλυσιδωτή υποκατάσταση μεταξύ πιθανών αγορών προϊόντος

Ένας προμηθευτής ανησυχεί λόγω της επιτυχίας που έχει στο οικείο κράτος μέλος το νέο μοντέλο αυτοκινήτου που παράγει, το οποίο απευθύνεται σε αστούς καταναλωτές (κατηγορία Γ ακολουθώντας π.χ. την ταξινόμηση που χρησιμοποιεί η Επιτροπή στις εξαμηνιαίες εκθέσεις της για τις τιμές των αυτοκινήτων ή σύμφωνα με παρόμοιες ταξινομήσεις που χρησιμοποιούνται σε μελέτες της αυτοκινητοβιομηχανίας). Σε προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής δεν έχει δοθεί ακριβής ορισμός της αγοράς ή των αγορών επιβατικών αυτοκινήτων¹⁹⁵. Ο προμηθευτής θέλει να εξετάσει εάν το υψηλό

¹⁹⁴ Βλ. ορισμό στο άρθρο 1 (1) στοιχείο ε).

¹⁹⁵ Τα επιβατικά αυτοκίνητα μπορούν να χωριστούν σε κατηγορίες βάσει αντικειμενικών παραγόντων, όπως η ιπποδύναμη, το αμάξωμα και η τιμή. Σε καμία προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής δεν υπάρχει ακριβής ορισμός της σχετικής αγοράς για τις πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων βάσει του άρθρου 81 ή βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 σχετικά με τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 395, 30.12.1989· διορθωτικό στην ΕΕ L 257, 21.9.1990, σ. 13). Όσον αφορά τις συγκεντρώσεις μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων, ακόμη και με τους στενότερους ορισμούς της αγοράς λαμβάνοντας υπόψη την ταξινόμηση των διαφόρων αυτοκινήτων σε κατηγορίες από την αυτοκινητοβιομηχανία, ο ακριβής ορισμός δεν επέφερε διαφοροποιήσεις στην εκτίμηση της υπόθεσης. Για την εφαρμογή του άρθρου 81, οι εξετασθείσες παραβάσεις αφορούσαν πρακτικές με αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, ο οποίος ήταν σημαντικός βάσει εναλλακτικών ορισμών της αγοράς, και ο ακριβής ορισμός παρέμεινε ανοιχτός. Για τις συγκεντρώσεις, βλέπε, για παράδειγμα τις υποθέσεις M.416 BMW/Rover, M.741 Ford/Mazda, M.1204 DaimlerBenz/Chrysler, M. 1283, Volkswagen/Rolls Royce, M.1326 Toyota/Daihatsu, M.1416 Hyundai/Kia, M.1452 Ford/Volvo, M.1847 GM/Saab,

μερίδιο αγοράς που κατέχει το εν λόγω μοντέλο σε σχέση με τα ανταγωνιστικά μοντέλα της ίδιας κατηγορίας έχει επιπτώσεις στην κάλυψη των συμφωνιών διανομής του ομίλου από τον κανονισμό. Αν υποθεθεί ότι οι διανομείς πραγματοποιούν τις αγορές τους σε εθνική βάση, ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών ως προς τις τιμές και τη διείσδυση στις αγορές και ότι το παράλληλο εμπόριο εμφανίζεται μόνο σε μικρή κλίμακα, τότε οι αγορές λιανικού εμπορίου ορίζονται κατά βάση σε εθνικό επίπεδο.

Το βασικό μοντέλο του αυτοκινήτου πωλείται έναντι 15.000 ευρώ, αλλά με τις πρόσθετες επιλογές η τιμή του μπορεί να αυξηθεί κατά 33%, φθάνοντας έτσι τα 20.000 ευρώ, τιμή που πλησιάζει στις τιμές πώλησης των βασικών μοντέλων της ανώτερης κατηγορίας Δ. Μια μελέτη αγοράς δείχνει ότι παρόμοια αλληλεπικάλυψη τιμών παρατηρείται με την κατώτερη κατηγορία Β. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η αλυσιδωτή υποκατάσταση μεταξύ των τριών πιθανών αγορών προϊόντων μπορεί να δικαιολογήσει τον προσδιορισμό μιας ενιαίας σχετικής αγοράς προϊόντος που περιλαμβάνει και τις τρεις κατηγορίες, εάν αποδεικνύεται ότι υφίσταται επαρκής υποκατάσταση μεταξύ των κατηγοριών¹⁹⁶. Έτσι, ο προμηθευτής υπολογίζει το μερίδιό του στην αγορά λαμβάνοντας τον αριθμό όλων των μοντέλων του, στις κατηγορίες Β, Γ και Δ, που διατίθενται στο δίκτυο διανομής του και πωλούνται στη σχετική γεωγραφική αγορά, δηλαδή στο κράτος μέλος, και διαιρώντας τον με τον συνολικό αριθμό των μοντέλων που πωλούνται στην αγορά αυτή, στις κατηγορίες Β, Γ και Δ.

Παράδειγμα β): Συμφωνίες διανομής σχετικά με τη λιανική πώληση επιβατικών αυτοκινήτων μεταξύ ενός κατασκευαστή οχημάτων και του δικτύου του εξουσιοδοτημένων διανομέων

Ένας προμηθευτής επιβατικών αυτοκινήτων εμπορεύεται τη σειρά προϊόντων του μέσω δικτύου εξουσιοδοτημένων διανομέων στα 15 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζοντας το σύστημα της ποσοτικής επιλεκτικής διανομής. Ένα τέτοιο σύστημα καλύπτεται από τον κανονισμό, εφόσον το μερίδιο του προμηθευτή δεν υπερβαίνει το 40% στις σχετικές αγορές που επηρεάζονται από τις συμφωνίες διανομής. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς και προηγούμενες αποφάσεις, το λιανικό εμπόριο αυτοκινήτων θεωρείται κατά κανόνα ως αγορά διακριτή από την κατασκευή και το χονδρεμπόριο¹⁹⁷. Λαμβάνοντας υπόψη ότι επί

M.1998 Ford/Land-Rover, M.2832 General Motors/Daewoo. Καμία από αυτές τις συγκεντρώσεις δεν δημιουργούσε προβλήματα, ακόμη και με βάση τον στενότερο δυνατό ορισμό της αγοράς. Για την εφαρμογή του άρθρου 81, βλέπε, για παράδειγμα, τις υποθέσεις Volkswagen I (1998) και II (2001), Opel (2000), DaimlerChrysler (2001).

¹⁹⁶ Ένα παράδειγμα ταξινόμησης σε κατηγορίες που εξέτασε η Επιτροπή είναι το εξής: Α: μίνι αυτοκίνητα (π.χ. Smart), Β: μικρά αυτοκίνητα (Fiat Punto), Γ: μεσαία αυτοκίνητα (VW Golf), Δ: μεγάλα αυτοκίνητα (Volvo S-70), Ε: αυτοκίνητα ανώτερης κατηγορίας (Audi A6), ΣΤ: πολυτελή αυτοκίνητα (Mercedes Class S), Ζ: σπορ αυτοκίνητα (Ferrari), Μ: αυτοκίνητα πολλαπλού σκοπού (ή MPV-VAN, Renault Espace), Ι: sport utility cars (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινήτων με κίνηση στους τέσσερις τροχούς, όπως το Suzuki Vitara). Βλ. υποθέσεις M.416 BMW/Rover και M. 1452 Ford/Volvo. Όταν υπάρχει αλυσιδωτή υποκατάσταση, περισσότερες της μιας κατηγορίες μπορούν να ενταχθούν μαζί σε χωριστές αγορές προϊόντος. Έτσι, οι σχετικές αγορές είναι λιγότερες από τις κατηγορίες. Ωστόσο, είναι αμφίβολο το κατά πόσον η αλυσιδωτή υποκατάσταση μπορεί να επεκταθεί για να καλύψει όλες τις κατηγορίες.

¹⁹⁷ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, παράγραφοι 91-92. Βλέπε, για παράδειγμα, όσον αφορά τη διανομή αυτοκινήτων, τις υποθέσεις M.182 Inchape/IEP, M.1592 Toyota

του παρόντος οι διανομείς φαίνεται ότι πραγματοποιούν τις προμήθειές τους σε εθνική βάση, ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών ως προς τις τιμές και τη διείσδυση στις αγορές και ότι το παράλληλο εμπόριο εμφανίζεται μόνο σε μικρή κλίμακα, οι αγορές λιανικού εμπορίου θεωρείται ότι ορίζονται σε εθνικό επίπεδο. Η σειρά προϊόντων περιλαμβάνει αρκετά μοντέλα αυτοκινήτων, τα οποία αγοράζονται κυρίως από καταναλωτές, των οποίων οι ατομικές προτιμήσεις για έναν συγκεκριμένο τύπο αυτοκινήτου καθορίζουν και τις προτιμήσεις του εξουσιοδοτημένου διανομέα¹⁹⁸. Τα μοντέλα αυτοκινήτων που πωλούνται από το δίκτυο ανήκουν στις κατηγορίες Β, Γ και Δ.

Ο προμηθευτής υπολογίζει στη συνέχεια το ή τα μερίδια αγοράς του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος για καθεμιά από τις τρεις πιθανές αγορές προϊόντος, με βάση, για παράδειγμα, τα δημόσια στοιχεία σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας αυτοκινήτων σε κάθε κράτος μέλος. Κατά τον υπολογισμό λαμβάνονται επίσης υπόψη οι λιανικές πωλήσεις του προμηθευτή μέσω σημείων πώλησης που εκμεταλλεύεται άμεσα¹⁹⁹.

Εάν οι συνολικές πωλήσεις όλων των σημάτων του ίδιου προμηθευτή δεν υπερβαίνουν το 40% σε κάθε πιθανή αγορά προϊόντος Β, Γ και Δ και σε κάθε κράτος μέλος, οι συμφωνίες πληρούν τη γενική προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού²⁰⁰. Εάν, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, το μερίδιο αγοράς υπερβαίνει το όριο σε μία από τις πιθανές σχετικές αγορές, πρέπει να διερευνηθεί αν υφίσταται αλυσιδωτή υποκατάσταση που θα μπορούσε να οδηγήσει στον προσδιορισμό μιας ευρύτερης αγοράς προϊόντος, η οποία θα περιλάμβανε και τις τρεις πιθανές αγορές προϊόντος.

Παράδειγμα γ): Συμφωνίες εξυπηρέτησης μεταξύ ενός κατασκευαστή οχημάτων και του δικτύου εξουσιοδοτημένων επισκευαστών

Ένας κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων οργανώνει ένα δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών για το σήμα του, οι οποίοι αναλαμβάνουν την τήρηση της εγγύησης. Ο κατασκευαστής προμηθεύει επίσης ανταλλακτικά στους επισκευαστές του δικτύου του και τους παρέχει πρόσβαση στην εφοδιαστική διαχείριση της αλυσίδας προμήθειας, σε λογισμικό και σε στοιχεία που προστατεύονται από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας. Τα μέλη του συστήματος μπορούν να αναφέρουν ότι έχουν την ιδιότητα του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή για τα σήματα και να χρησιμοποιούν το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή στο συνεργείο και στις διαφημίσεις τους. Οι εξουσιοδοτημένοι

Motor/Toyota Denmark, M.1036 Chrysler/Διανομείς (BeNeLux, Γερμανία), M.1761 Toyota Motor/Toyota France.

¹⁹⁸ Βλ. ανωτέρω, Τμήμα 6.1, σημείο (4).

¹⁹⁹ Άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο β).

²⁰⁰ Στο εν λόγω παράδειγμα, δεν θα είχε σημασία αν ένα άλλο σήμα σπορ αυτοκινήτων ελεγχόμενο από την ίδια επιχείρηση κατείχε υψηλά μερίδια αγοράς, εφόσον τα εν λόγω αυτοκίνητα δεν περιλαμβάνονταν στην ίδια σχετική αγορά που επηρεάζεται από τις συμφωνίες διανομής. Το ίδιο θα ίσχυε εάν κατέχονταν υψηλά μερίδια αγοράς σε άλλα κράτη μέλη που δεν ανήκουν στη σχετική αγορά η οποία επηρεάζεται από τη συμφωνία ή εάν κατέχονταν υψηλά μερίδια αγοράς για προϊόντα που δεν ανταγωνίζονται τα επιβατικά αυτοκίνητα, είτε καλύπτονται από τον κανονισμό, π.χ. πούλμαν, είτε όχι, π.χ. μοτοσυκλέτες.

επισκευαστές πρέπει να πραγματοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις για το συγκεκριμένο σήμα, οι οποίες τους δίνουν τη δυνατότητα να παρέχουν όλο το φάσμα των υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης για όλα τα οχήματα του σήματος. Δεδομένου ότι ο εφοδιασμός του δικτύου οργανώνεται σε εθνική βάση και τα μέλη του δικτύου μπορούν και όντως πραγματοποιούν αγορές με παραπλήσιους εμπορικούς όρους στη βάση αυτή, η εθνική αγορά θεωρείται ως η γεωγραφική αγορά που επηρεάζεται από τη συμφωνία.

Η παροχή ανταλλακτικών και υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης θεωρείται διακεκριμένη από την αγορά πώλησης καινούργων αυτοκινήτων²⁰¹. Ας υποθέσουμε ότι μελέτες της αγοράς δείχνουν στο εν λόγω παράδειγμα ότι, παρόλο που και άλλοι επισκευαστές παρέχουν αποτελεσματική εξυπηρέτηση για τα αυτοκίνητα του σήματος που έχουν ορισμένη ηλικία ή εκτελούν απλές εργασίες συντήρησης ή επισκευής. π.χ. εξατμίσεις, μπαταρίες, ελαστικά, μόνο το εξουσιοδοτημένο δίκτυο είναι ικανό να εξασφαλίσει (και πράγματι εξασφαλίζει) την εξυπηρέτηση για τα περισσότερα αυτοκίνητα του σήματος που κυκλοφορούν σε κάθε γεωγραφική αγορά. Αν οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων θεωρούν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των ειδικών για το σήμα υπηρεσιών επισκευής και των μη ειδικών για το σήμα υπηρεσιών επισκευής, και εάν πολλά ειδικά για το σήμα ανταλλακτικά δεν μπορούν να υποκατασταθούν από μη ειδικά για το σήμα ανταλλακτικά στο πλαίσιο της παροχής των επισκευαστικών υπηρεσιών, τότε ως συνολική αξία της αγοράς για το εξουσιοδοτημένο δίκτυο λαμβάνεται η αξία των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν για τα οχήματα του συγκεκριμένου σήματος στην εθνική αγορά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος ή εκτιμήσεις της αξίας αυτής²⁰².

Στην περίπτωση αυτή, ο προμηθευτής πρέπει να υπολογίσει το ή τα μερίδια αγοράς του στην ή στις εθνικές αγορές βάσει τόσο της αξίας των υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης που παρέχει το δίκτυο, όσο και της αξίας των ανταλλακτικών που πωλεί στο δίκτυό του, ορισμένα από τα οποία είναι μοναδικά για το σήμα²⁰³. Τα ανταλλακτικά που παρέχονται χωρίς κέρδος προκειμένου να τηρηθούν οι νόμιμες υποχρεώσεις που απορρέουν από την εγγύηση δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό. Στο εν λόγω παράδειγμα, είναι πιθανό το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή και του δικτύου του να υπερβαίνει το όριο του 30% που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού, για τα ανταλλακτικά της σειράς προϊόντων που δεν μπορούν να υποκατασταθούν από ανταλλακτικά άλλων σημάτων και για τις υπηρεσίες επισκευής που παρέχονται από το εξουσιοδοτημένο δίκτυο και δεν παρέχονται από ανεξάρτητους επισκευαστές. Τούτο εξαρτάται από τη διείδυση στην αγορά ανεξάρτητων προμηθευτών ειδικών για το σήμα γνήσιων ανταλλακτικών και ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας.

²⁰¹ Βλ. ανωτέρω Τμήμα 6.1, σημείο (4), π.χ. τα εν λόγω αυτοκίνητα αγοράζονται κυρίως από τελικούς καταναλωτές, έχουν μέσο όρο ωφέλιμης ζωής τα 12 χρόνια, και αλλάζουν ιδιοκτήτη αρκετές φορές. Το κόστος εξυπηρέτησης δεν επηρεάζει ιδιαίτερα την επιλογή του αγοραστή μεταξύ ανταγωνιστικών αυτοκινήτων. Βλ. επίσης υπόθεση M.416 BMW/Rover.

²⁰² Βλ. Τμήμα 6.1, σημείο (2) ανωτέρω και άρθρο 8 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο. Οι εκτιμήσεις της αξίας των παρεχόμενων υπηρεσιών μπορούν να υπολογιστούν βάσει του στόλου οχημάτων που κυκλοφορούν σε συγκεκριμένη περιοχή.

²⁰³ Βλ. άρθρο 8 παράγραφος 1, ιδίως, στοιχεία β) και γ), και τμήμα 6.1, σημείο (2).

Παράδειγμα δ): Υπολογισμός μεριδίων αγοράς δικτύου franchise εξουσιοδοτημένων επισκευαστών

Ένας προμηθευτής που δεν κατασκευάζει αυτοκίνητα οχήματα οργανώνει ένα δίκτυο επισκευαστών βάσει του συστήματος της αποκλειστικής διανομής, παραχωρώντας δηλαδή αποκλειστικές γεωγραφικές περιοχές σε κάθε επισκευαστή. Εφαρμόζει επίσης ποιοτικά κριτήρια για την παροχή υπηρεσιών επισκευής, επιτρέπει στα μέλη του δικτύου να χρησιμοποιούν δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας και τους παρέχει τεχνική και εμπορική βοήθεια για την εκμετάλλευση και διατήρηση μιας ξεχωριστής εικόνας για το εμπορικό του σήμα. Προμηθεύει επίσης απευθείας ανταλλακτικά ή καθορίζει τις προδιαγραφές των ανταλλακτικών που χρησιμοποιεί το δίκτυο για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Το δίκτυο παρέχει μόνον απλές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για όλα τα σήματα αυτοκινήτων οχημάτων. Καθότι ο εφοδιασμός του δικτύου οργανώνεται σε εθνική βάση και τα μέλη του δικτύου μπορούν και όντως πραγματοποιούν αγορές με παραπλήσιους εμπορικούς όρους στη βάση αυτή, η εθνική αγορά θεωρείται ότι είναι η γεωγραφική αγορά που επηρεάζεται από τη συμφωνία.

Ο κανονισμός καλύπτει τις συμφωνίες με τα μέλη του δικτύου εφόσον το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή δεν υπερβαίνει το 30% σε καμία από τις επηρεαζόμενες αγορές προϊόντων ή υπηρεσιών. Το δίκτυο δεν παρέχει ειδικές υπηρεσίες για συγκεκριμένο σήμα και, όσον αφορά το φάσμα υπηρεσιών που παρέχει, οι καταναλωτές έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ εναλλακτικών παρόχων της σχετικής υπηρεσίας, π.χ. δικτύων επισκευής των κατασκευαστών αυτοκινήτων, άλλων δικτύων ταχείας τοποθέτησης, μεμονωμένων ανεξάρτητων επισκευαστών. Έτσι, ο γενικός όρος που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού πληρούται εφόσον οι ανταγωνιστές παρέχουν το 70% ή περισσότερο των υπηρεσιών στις σχετικές αγορές επισκευής και συντήρησης για όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα στο εκάστοτε κράτος μέλος και εφόσον, για κάθε κατηγορία ανταλλακτικών, η αξία των ανταλλακτικών που πωλεί ο προμηθευτής στο δίκτυο δεν υπερβαίνει το 30% της αξίας αγοράς των ανταλλακτικών που χρησιμοποιούνται στις εν λόγω επισκευές σε ολόκληρη την αγορά.

7. ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Ο κανονισμός 1400/2002 έχει ως στόχο να διασφαλίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά ανταλλακτικών. Προς τούτο απαριθμεί ορισμένους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας και δεν επιτρέπει στους προμηθευτές, ειδικότερα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων και στους εισαγωγείς τους, να περιορίζουν το δικαίωμα των διανομέων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους να προμηθεύονται γνήσια ανταλλακτικά και ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής τους και να τα χρησιμοποιούν για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων²⁰⁴. Οι κατασκευαστές οχημάτων δεν μπορούν επίσης να περιορίζουν το δικαίωμα των κατασκευαστών ανταλλακτικών να πωλούν γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές²⁰⁵. Επιπλέον, ο κανονισμός 1400/2002 δεν επιτρέπει στους προμηθευτές να περιορίζουν το δικαίωμα των διανομέων και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους να πωλούν ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές, οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων²⁰⁶.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι προϋποθέσεις για την αποτελεσματική άσκηση του ανταγωνισμού, ο κανονισμός 1400/2002 εισάγει τον νέο όρο «γνήσια ανταλλακτικά»²⁰⁷. Πρόκειται για ανταλλακτικά της ίδιας ποιότητας με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση ενός καινούργιου αυτοκινήτου οχήματος. Τα γνήσια ανταλλακτικά είναι δυνατό να κατασκευάζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος, αλλά τα περισσότερα κατασκευάζονται από κατασκευαστές ανταλλακτικών βάσει συμφωνιών προμήθειας με τον κατασκευαστή του οχήματος. Κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος και σε πολλές περιπτώσεις παράγονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αυτοκινήτου οχήματος.

Η λέξη «καθορίζει» σημαίνει ότι οι προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή των ανταλλακτικών με τη σύμφωνη γνώμη του κατασκευαστή του οχήματος, προκειμένου να ενσωματωθούν τα ανταλλακτικά τα οποία ανταποκρίνονται στα εν λόγω πρότυπα και προδιαγραφές στα οχήματά του. Ωστόσο, οι προδιαγραφές και τα πρότυπα αυτά δεν είναι απαραίτητο να έχουν αναπτυχθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος· είναι επίσης δυνατό να προέκυψαν από κοινό πρόγραμμα ανάπτυξης ή ακόμη να αναπτύχθηκαν αποκλειστικά από τον κατασκευαστή του συστατικού ή ανταλλακτικού. Στη δεύτερη περίπτωση, οι προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής θεωρείται ότι έχουν παρασχεθεί στον κατασκευαστή των ανταλλακτικών με τη σύμφωνη γνώμη του κατασκευαστή του οχήματος και ότι ο κατασκευαστής των

²⁰⁴ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²⁰⁵ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι).

²⁰⁶ Αυτό διευκρινίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ) όσον αφορά τα συστήματα επιλεκτικής διανομής ανταλλακτικών· όσον αφορά τα συστήματα αποκλειστικής διανομής, το ίδιο συνάγεται από το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο θ) που δεν επιτρέπει στους προμηθευτές που εφαρμόζουν σύστημα αποκλειστικής διανομής να περιορίζουν τις παθητικές πωλήσεις σε οποιαδήποτε κατηγορία πελατών.

²⁰⁷ Βλ. τον ορισμό στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κ).

ανταλλακτικών μπορεί να τα χρησιμοποιήσει για την παραγωγή γνήσιων ανταλλακτικών. Δεν είναι επίσης απαραίτητο βάσει του κανονισμού 1400/2002 να δώσει ο κατασκευαστής του οχήματος ρητά την άδειά του στον κατασκευαστή των ανταλλακτικών, ο οποίος παράγει συστατικά μέρη, να χρησιμοποιήσει τις προδιαγραφές και τα πρότυπα για την παραγωγή και διανομή γνήσιων ανταλλακτικών: το γεγονός ότι τα πρότυπα αυτά είναι διαθέσιμα στον κατασκευαστή ανταλλακτικών του επιτρέπει να τα χρησιμοποιεί για την παραγωγή γνήσιων ανταλλακτικών, τα οποία δεν προμηθεύει στον κατασκευαστή του οχήματος, αλλά πωλεί απευθείας σε διανομείς ανταλλακτικών ή σε επισκευαστές²⁰⁸.

Καθότι σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις ο ίδιος κατασκευαστής παράγει τα συστατικά μέρη και τα ανταλλακτικά ενός οχήματος χρησιμοποιώντας τις ίδιες προδιαγραφές και τα ίδια πρότυπα παραγωγής, τα εν λόγω ανταλλακτικά είναι σαφώς «γνήσια». Ωστόσο, σε ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις οι κατασκευαστές συνάπτουν συμφωνίες προμήθειας με κατασκευαστές ανταλλακτικών οι οποίοι κατασκευάζουν και προμηθεύουν μόνο ανταλλακτικά και όχι συστατικά μέρη για ένα όχημα. Εφόσον τα ανταλλακτικά αυτά παράγονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος, οι δε προδιαγραφές και τα πρότυπα αυτά είναι ίδια με αυτά που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή των συστατικών μερών, τα ανταλλακτικά αυτά είναι επίσης «γνήσια ανταλλακτικά».

Τα «γνήσια ανταλλακτικά» πρέπει να διαχωρίζονται από τα «ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας»²⁰⁹. Τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας έχουν εφάμιλλη ποιότητα με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του εκάστοτε οχήματος, αλλά δεν παράγονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Τούτο σημαίνει ότι τα ανταλλακτικά αυτά είναι της ίδιας ή ακόμη και υψηλότερης ποιότητας, αλλά μπορεί για παράδειγμα να κατασκευάζονται από άλλο υλικό ή να βάφονται με άλλο χρώμα.

Ερώτηση 95: Ένα εξάρτημα είναι ανταλλακτικό;

Από τον ορισμό του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιθ) συνάγεται ότι τα αγαθά που δεν είναι απαραίτητα για τη χρησιμοποίηση του αυτοκίνητου οχήματος, όπως συσκευή ραδιοφώνου ή CD, διάταξη ανοικτής ακρόασης για κινητό τηλέφωνο, σύστημα πλοήγησης ή μια σχάρα αποσκευών που συνήθως αποκαλούνται εξαρτήματα, δεν θεωρούνται ως ανταλλακτικά. Ωστόσο, εάν τέτοια προϊόντα εγκαθίστανται στη γραμμή παραγωγής του καινούργιου οχήματος και ενοποιούνται με άλλα μέρη ή συστήματα του οχήματος, τότε τα προϊόντα αυτά καθίστανται συστατικά στοιχεία του οχήματος και τα μέρη που χρειάζονται για την επισκευή ή αντικατάστασή τους είναι ανταλλακτικά (π.χ. διακόπτες ελέγχου στερεοφωνικού συγκροτήματος ενσωματωμένοι στο τιμόνι του αυτοκινήτου). Συνεπώς, τα συστήματα κλιματισμού ή ελέγχου της θερμοκρασίας που εγκαθίστανται σε φορτηγό ή λεωφορείο, τα συστήματα συναγερμού ή τα στερεοφωνικά συγκροτήματα που εγκαθίστανται σε αυτοκίνητο αφού το όχημα έχει φύγει από τη γραμμή παραγωγής του κατασκευαστή του πρέπει να θεωρούνται ως εξαρτήματα.

²⁰⁸ Μάλιστα, κάθε περιορισμός αυτής της δυνατότητας θα αποτελούσε περιορισμό ιδιαίτερης σοβαρότητας βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²⁰⁹ Βλ. τον ορισμό στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κα).

Ο κανονισμός 1400/2002 δεν έχει εφαρμογή στη διανομή, επισκευή και συντήρηση των εξαρτημάτων. Η διανομή τους μπορεί να υπάγεται στον κανονισμό 2790/1999.

Ερώτηση 96: Είναι τα λιπαντικά ή άλλα υγρά, ανταλλακτικά και, εάν ναι, ποιες είναι οι συνέπειες;

Ο αναγνώστης παραπέμπεται στην ερώτηση 2.

Ερώτηση 97: Τι είναι τα «γνήσια ανταλλακτικά»;

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες «γνήσιων ανταλλακτικών».

Η πρώτη κατηγορία γνήσιων ανταλλακτικών περιλαμβάνει τα ανταλλακτικά που κατασκευάζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για τα εν λόγω γνήσια ανταλλακτικά:

- ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να απαιτήσει από τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του να χρησιμοποιούν την εν λόγω κατηγορία γνήσιων ανταλλακτικών για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, τη δωρεάν εξυπηρέτηση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων οχημάτων²¹⁰.
- ο κατασκευαστής του οχήματος δεν μπορεί να περιορίσει το δικαίωμα των διανομέων του να πωλούν την εν λόγω κατηγορία ανταλλακτικών, ενεργητικά ή παθητικά ανάλογα με την περίπτωση, σε ανεξάρτητους επισκευαστές οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων²¹¹. Στο πλαίσιο αυτό δεν έχει σημασία εάν οι εν λόγω επισκευαστές τα χρησιμοποιούν στο συνεργείο τους ή για την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας.

Η δεύτερη κατηγορία «γνήσιων ανταλλακτικών» περιλαμβάνει τα ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής ανταλλακτικών στον κατασκευαστή του οχήματος, ο οποίος τα πωλεί στη συνέχεια στους διανομείς του. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για τα εν λόγω γνήσια ανταλλακτικά:

- δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του κατασκευαστή των ανταλλακτικών να τοποθετεί το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο σε ορατό σημείο επί των ανταλλακτικών²¹². Το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνει επίσης το δικαίωμα να τοποθετεί το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο στη συσκευασία και στα τυχόν συνοδευτικά έγγραφα·
- ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί επίσης να τοποθετήσει το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο στα εν λόγω ανταλλακτικά·

²¹⁰ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²¹¹ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ) ή άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ι).

²¹² Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ιβ).

- δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του παραγωγού ανταλλακτικών να προμηθεύει αυτά τα ανταλλακτικά σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ή ανεξάρτητο διανομέα ανταλλακτικών ή σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ή ανεξάρτητο επισκευαστή²¹³, και δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να χρησιμοποιεί τα εν λόγω ανταλλακτικά²¹⁴.
- ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να απαιτήσει από τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του να χρησιμοποιούν την εν λόγω κατηγορία γνήσιων ανταλλακτικών για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, τη δωρεάν εξυπηρέτηση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών οχημάτων²¹⁵.
- ο κατασκευαστής του οχήματος δεν μπορεί να περιορίσει το δικαίωμα των διανομέων του να πωλούν την εν λόγω κατηγορία ανταλλακτικών, ενεργητικά ή παθητικά ανάλογα με την περίπτωση, σε ανεξάρτητους επισκευαστές οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων²¹⁶. στο πλαίσιο αυτό δεν έχει σημασία εάν οι εν λόγω επισκευαστές τα χρησιμοποιούν στο συνεργείο τους ή για την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας.

Η τρίτη κατηγορία «γνήσιων ανταλλακτικών» περιλαμβάνει ανταλλακτικά που δεν προμηθεύεται ο προμηθευτής του οχήματος, τα οποία όμως κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζει ο τελευταίος. Ο κατασκευαστής των ανταλλακτικών προμηθεύει τα εν λόγω ανταλλακτικά είτε σε ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών είτε απευθείας στους επισκευαστές. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για την εν λόγω κατηγορία ανταλλακτικών:

- δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του παραγωγού των ανταλλακτικών να τοποθετεί το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο σε ορατό σημείο επί των ανταλλακτικών. Τούτο περιλαμβάνει επίσης το δικαίωμά του να τοποθετεί το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο στη συσκευασία²¹⁷.
- δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του παραγωγού ανταλλακτικών να προμηθεύει αυτά τα ανταλλακτικά σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ή ανεξάρτητο διανομέα ανταλλακτικών ή σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ή ανεξάρτητο επισκευαστή²¹⁸, και δεν μπορεί να περιοριστεί η δυνατότητα του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να χρησιμοποιεί τα εν λόγω ανταλλακτικά²¹⁹.

²¹³ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι).

²¹⁴ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²¹⁵ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²¹⁶ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ) ή άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ι).

²¹⁷ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ιβ).

²¹⁸ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι).

²¹⁹ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

Ερώτηση 98: Μπορεί ο προμηθευτής να απαιτήσει από τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του να χρησιμοποιούν μόνο γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος για τη συνήθη συντήρηση ή για την επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων;

Όχι. Η υποχρέωση ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να χρησιμοποιεί μόνο γνήσια ανταλλακτικά που του προμηθεύει ο κατασκευαστής του οχήματος για τη συνήθη συντήρηση²²⁰ ή επισκευή²²¹ ενός αυτοκινήτου οχήματος θα αποτελούσε περιορισμό της ελευθερίας του επισκευαστή να χρησιμοποιεί γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας τα οποία προμηθεύεται από άλλους προμηθευτές της επιλογής του²²².

Ερώτηση 99: Μπορεί η χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών από άλλες πηγές εκτός του προμηθευτή ή ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας να έχει επιπτώσεις στην εγγύηση του κατασκευαστή του οχήματος;

Εάν η εγγύηση του κατασκευαστή ενός οχήματος απαιτεί να χρησιμοποιούν οι εξουσιοδοτημένοι ή ανεξάρτητοι επισκευαστές γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος για συνήθεις εργασίες επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια ισχύος της εγγύησης (μη καλυπτόμενες όμως από την εγγύηση), τότε πρόκειται για ιδιαίτερα σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια), οπότε το σύστημα διανομής του κατασκευαστή δεν θα καλύπτεται πλέον από τον κανονισμό 1400/2002.

Ερώτηση 100: Επιτρέπεται στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές ή διανομείς ανταλλακτικών να πωλούν ανταλλακτικά, τα οποία έχουν προμηθευθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, σε ανεξάρτητους επισκευαστές;

Ναι. Ο περιορισμός της πώλησης ανταλλακτικών από μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής προς ανεξάρτητους επισκευαστές, οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αποτελεί σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού²²³. Ο περιορισμός των παθητικών πωλήσεων ανταλλακτικών αυτοκινήτων από μέλη ενός συστήματος αποκλειστικής διανομής αποτελεί επίσης σοβαρό περιορισμό²²⁴. Και στις δύο περιπτώσεις, το σύστημα διανομής του κατασκευαστή δεν θα καλυπτόταν πλέον από τον κανονισμό 1400/2002.

Ερώτηση 101: Πώς αποδεικνύεται η ποιότητα των γνήσιων ανταλλακτικών;

Ένας παραγωγός που κατασκευάζει ανταλλακτικά βάσει των προδιαγραφών και προτύπων παραγωγής του κατασκευαστή του οχήματος πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό

²²⁰ Για παράδειγμα, συντήρηση ρουτίνας.

²²¹ Για παράδειγμα, μετά από ατύχημα.

²²² Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια).

²²³ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ): άρθρο 3 παράγραφος 10 στοιχείο β) και άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο 3) του κανονισμού 1475/95.

²²⁴ Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β).

με το οποίο βεβαιώνεται ότι τα ανταλλακτικά έχουν παραχθεί κατά τα ανωτέρω και ότι τα ανταλλακτικά είναι της ίδιας ποιότητας με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του οικείου οχήματος²²⁵. Η δήλωση αυτή του παραγωγού ανταλλακτικών μπορεί να τυπώνεται στη συσκευασία ή σε ένα χαρτί που συνοδεύει το ανταλλακτικό ή να δημοσιεύεται στο Διαδίκτυο. Εναπόκειται στον κατασκευαστή των ανταλλακτικών να αποφασίσει εάν θέλει να εκδίδει ο ίδιος αυτό το πιστοποιητικό ή να παραπέμπει σε πιστοποίηση από ανεξάρτητο φορέα, π.χ. έναν οργανισμό πιστοποίησης. Ωστόσο, δεν απαιτείται πιστοποίηση από ανεξάρτητο φορέα για να θεωρούνται τα ανταλλακτικά του γνήσια.

Τα ανταλλακτικά για τα οποία έχει εκδοθεί το ανωτέρω πιστοποιητικό κατά τεκμήριο είναι γνήσια ανταλλακτικά και ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής μπορεί να τα χρησιμοποιήσει για επισκευή και συντήρηση. Ωστόσο, εάν ο κατασκευαστής του οχήματος ή ένας τρίτος, π.χ. μια ένωση καταναλωτών ή μια λέσχη αυτοκινήτου, μπορεί να αποδείξει ότι ένα συγκεκριμένο ανταλλακτικό ή περισσότερα ανταλλακτικά της ίδιας παρτίδας παραγωγής είναι κατώτερης ποιότητας ή ότι δεν έχει κατασκευαστή σύμφωνα με τις προδιαγραφές ή τα πρότυπα παραγωγής του κατασκευαστή του οχήματος, τα ανταλλακτικά αυτά δεν μπορούν να πωληθούν ως γνήσια ανταλλακτικά.

Ερώτηση 102: Πώς αποδεικνύεται η ποιότητα των ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας;

Για να μπορεί ένα ανταλλακτικό να χαρακτηριστεί ως ανταλλακτικό εφάμιλλης ποιότητας, ο κατασκευαστής του πρέπει να μπορεί να πιστοποιήσει ανά πάσα στιγμή ότι έχει την ίδια ποιότητα με το αντίστοιχο συστατικό μέρος του οικείου οχήματος²²⁶. Εναπόκειται στον κατασκευαστή του ανταλλακτικού να δηλώσει τα ανωτέρω και να τα γνωστοποιήσει στο χρήστη με τον τρόπο που αναφέρθηκε ανωτέρω σχετικά με τα γνήσια ανταλλακτικά. Η πιστοποίηση αυτή πρέπει να μπορεί να γίνει ανά πάσα στιγμή, δηλαδή όχι μόνο όταν πωλείται το ανταλλακτικό, αλλά και αργότερα, για παράδειγμα, εάν διατυπωθεί ο ισχυρισμός ότι το ανταλλακτικό είναι ελαττωματικό.

Ερώτηση 103: Μπορούν ο κατασκευαστής του οχήματος ή ο εισαγωγέας του να εμποδίσουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να προμηθεύονται και να χρησιμοποιούν ανταλλακτικά από την ανεξάρτητη αγορά, τα οποία έχουν την ίδια ποιότητα με τα "οικονομικά" ανταλλακτικά του κατασκευαστή;

Οι κατασκευαστές οχημάτων πωλούν σήμερα και οι ίδιοι «οικονομικά» ανταλλακτικά μέσω των δικών τους δικτύων διανομής. Τα ανταλλακτικά αυτά κατασκευάζονται σύμφωνα με νέα πρότυπα (διαφορετικά από τα πρότυπα για τα συστατικά μέρη) για τα οχήματα που δεν παράγονται πλέον. Ένας τέτοιος περιορισμός δεν θα καλυπτόταν από τον κανονισμό, διότι θα αποτελούσε υποχρέωση μη ανταγωνισμού²²⁷.

²²⁵ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κ) τρίτη φράση.

²²⁶ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο κα).

²²⁷ Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α).

Ερώτηση 104: Εάν ένας κατασκευαστής οχήματος συνάψει συμφωνία με κατασκευαστή ανταλλακτικών η οποία προβλέπει ότι τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας (ΔΔΙ) ή η τεχνογνωσία που έχει αναπτύξει ο κατασκευαστής των ανταλλακτικών μεταβιβάζονται στον κατασκευαστή του οχήματος, μπορεί ο τελευταίος να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω δικαιώματα για να περιορίσει το δικαίωμα του κατασκευαστή ανταλλακτικών να διανέμει τα ανταλλακτικά που κατασκευάστηκαν χρησιμοποιώντας αυτά τα δικαιώματα;

Όχι. Μολονότι ο κανονισμός δεν απαγορεύει τη μεταβίβαση των ανωτέρω δικαιωμάτων, ο προμηθευτής (κατασκευαστής οχήματος ή εισαγωγέας του) δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει ΔΔΙ ή τεχνογνωσία για να περιορίσει το δικαίωμα του κατασκευαστή ανταλλακτικών να πωλεί τα εν λόγω ανταλλακτικά σε εξουσιοδοτημένους και ανεξάρτητους επισκευαστές²²⁸. Εάν ο προμηθευτής χρησιμοποιούσε κατ' αυτόν τον τρόπο ΔΔΙ ή τεχνογνωσία, ο κανονισμός 1400/2002 δεν θα είχε εφαρμογή στο σύστημα διανομής του.

²²⁸ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία ι) και ια).

8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Ορισμένα από τα κατωτέρω έγγραφα υπάρχουν και στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector

Κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 203, 1.8.2002, σ. 30.*

Προηγούμενοι κανονισμοί και ανακοινώσεις

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 145, 29.6.1995, σ. 25.*
- Επεξηγηματικό φυλλάδιο σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων. *Έχει δημοσιευθεί από τη Γενική Διεύθυνση IV - Ανταγωνισμός, IV/9509/95.*
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 της Επιτροπής της 12ης Δεκεμβρίου 1984 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης των πελατών πριν και μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 15, 18.1.1985, σ. 16.*
- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 της 12ης Δεκεμβρίου 1984 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης των πελατών πριν και μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα C 17, 18.1.1985, σ. 4.*
- Ανακοίνωση της Επιτροπής – Διευκρινίσεις σχετικά με τις δραστηριότητες των μεσαζόντων κατά την πώληση αυτοκινήτων. *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα C 329, 18.12.1991, σ. 20.*

Γενικός κανονισμός και ανακοινώσεις σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1999 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 336, 29.12.1999, σ. 21.*
- Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς. *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα C 291, 13.10.2000, σ. 1.*
- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (de minimis). *Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα C 368, 22.12.2001, σ. 13.*

Μελέτες

- Quantitative Study on the demand for new cars to define the relevant market in the passenger car sector by Frank Verboven, K.U. Leuven and C.E.P.R., *Σεπτέμβριος 2002*
- Customer preferences for existing and potential sales and servicing alternatives in automotive distribution by Dr. Lademann & Partner, *Δεκέμβριος 2001*
- Study on the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned by Andersen, *Δεκέμβριος 2001*
- Car price differentials in the European Union: An economic analysis by Hans Degryse and Frank Verboven, K.U. Leuven and C.E.P.R., *Νοέμβριος 2000*
- The Natural Link between Sales and Service by Autopolis, *Νοέμβριος 2000*

Πρόσφατες αποφάσεις (άρθρο 81)

- Απόφαση της Επιτροπής της 10.10.2001 κατά της DaimlerChrysler AG. *Ανακοίνωση τύπου IP/01/1394 της 10.10.2001. Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 257, 25.9.2002, σ. 1.*
- Απόφαση της Επιτροπής της 29.6.2001 κατά της Volkswagen AG. *Ανακοίνωση τύπου IP/01/760 της 30.5.2001. Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 262, 2.10.2001, σ. 14.*
- Απόφαση της Επιτροπής της 20.9.2000 κατά της Opel Nederland BV / General Motors Nederland BV. *Ανακοίνωση τύπου IP/00/1028 της 20.9.2000. Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 59, 28.2.2001, σ. 1.*
- Απόφαση της Επιτροπής της 28.1.1998 κατά της Volkswagen AG. *Ανακοίνωση τύπου IP/98/94 της 28.1.1998. Έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα L 124, 25.4.1998, σ. 60.*

Η απόφαση της Επιτροπής της 28.1.1998 κατά της Volkswagen AG επιβεβαιώθηκε κατά μεγάλο μέρος από το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην απόφασή του της 6.7.2000 στην υπόθεση T-62/98, Volkswagen κατά Επιτροπής. *Ανακοίνωση τύπου της Επιτροπής IP/00/725 της 6.7.2000. Ανακοίνωση τύπου του Πρωτοδικείου 50/00 της 6.7.2000. Έχει δημοσιευθεί στη συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2000, σ. II-02707.*

Άλλα έγγραφα

- Έκθεση της Επιτροπής για την αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 [γυν άρθρο 81 παράγραφος 3] της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων *15.11.2000 – COM(2000)743 τελικό.*
- Δημόσια ακρόαση της 13ης-14ης Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων – Σημειώσεις ομιλιών και διαφάνειες παρουσίασης.
- Έκθεση για τις τιμές των αυτοκινήτων, δημοσιευόμενη δύο φορές το χρόνο από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1400/2002

Επίσημη Εφημερίδα L 203, 1.8.2002, σ. 30

Υπάρχει επίσης σε όλες τις επίσημες κοινοτικές γλώσσες στο Διαδίκτυο:

http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

10. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ - ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

A

Αγορά	
Όρια μεριδίων αγοράς	σημείο 4.3.1
Προσδιορισμός αγοράς	κεφάλαιο 6 και σημείο 6.1
Παραδείγματα ορισμού αγοράς	σημείο 6.2
Υπολογισμός μεριδίων αγοράς	σημείο 6.2
Ανεξάρτητος φορέας	σημείο 5.5 και ερώτηση 84
Ανεξάρτητος διανομέας ανταλλακτικών	ερωτήσεις 84 και 93
Ανεξάρτητος επισκευαστής- ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ιγ)
Επισκευή κατά τη διάρκεια ισχύος της εγγύησης	ερώτηση 37
Επιχείρηση οδικής βοήθειας	ερώτηση 84
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 4(2), 4ο εδάφιο
Πρόσβαση σε εργαλεία και εξοπλισμό	ερωτήσεις 87 και 89 έως 91
Πρόσβαση σε κατάρτιση	ερώτηση 88
Πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες	σημείο 5.5.1
Σχέσεις με εξουσιοδοτημένο επισκευαστή	σημείο 5.5.2
Χρέωση της πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες, κατάρτιση κλπ	ερώτηση 89
Ανταλλακτικό	
Ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας- ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(κα)
Ανταλλακτικά οικονομικής γραμμής	ερώτηση 103
Γνήσιο ανταλλακτικό - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(κ)
Γνήσιο ανταλλακτικό	ερώτηση 97
Διανομή	κεφάλαιο 7
Δικαίωμα διανοητικής ιδιοκτησίας κατασκευαστή ανταλλακτικών	ερώτηση 104
Εγγύηση και χρησιμοποίηση ορισμένων ανταλλακτικών	ερώτηση 99
Εγγύηση, δωρεάν εξυπηρέτηση και εργασίες κατά την ανάκληση ελαττωματικών αυτοκινήτων	ερώτηση 78
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(θ)
Πληροφόρηση καταναλωτών	ερώτηση 77
Ποιότητα ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας	ερώτηση 102
Ποιότητα γνήσιων ανταλλακτικών	ερώτηση 101
Προμήθεια απευθείας από τον κατασκευαστή ανταλλακτικών	ερωτήσεις 76 και 79
Πώληση σε ανεξάρτητους επισκευαστές	ερώτηση 100
Σουπερμάρκετ	ερώτηση 2
Χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών που προμηθεύει ο προμηθευτής	ερώτηση 98
Αντιπρόσωπος	σημείο 5.3
Αμοιβαίες προμήθειες εντός του συστήματος διανομής	ερώτηση 58
Διαφορές με τον προμηθευτή	σημείο 5.3.5
Δικαίωμα άσκησης της δραστηριότητας του ανεξάρτητου επισκευαστή	ερώτηση 62
Δικαίωμα παραπομπής διαφορών σε εμπειρογνώμονα ή διαιτητή	ερωτήσεις 60 και 61
Δικαίωμα υπεργολαβικής ανάθεσης εργασιών επισκευής και συντήρησης	σημείο 5.3.6
Εμπορία μέσω ηλεκτρονικού και παραδοσιακού ταχυδρομείου	ερώτηση 45
Εμπορία μέσω του Διαδικτύου	ερώτηση 44
Μεταβίβαση/πώληση αντιπροσωπείας	σημείο 5.3.7, ερωτήσεις 10 και 63 έως 66
Προμήθεια καινούργιων οχημάτων στον αντιπρόσωπο	σημείο 5.3.4, ερωτήσεις 41 και 42
Πρόσθετα σημεία πώλησης και παράδοσης	σημεία 4.5.2 και 5.3.3
Πωλήσεις σε αλλοδαπό καταναλωτή	ερώτηση 41
Στόχοι πωλήσεων	ερώτηση 43
Συμφωνία αντιπροσωπείας – αιτιολόγηση σε περίπτωση καταγγελίας	ερωτήσεις 70 και 71
Συμφωνία αντιπροσωπείας – καταγγελία συμφωνίας χωρίς προειδοποίηση	ερώτηση 69
Συμφωνία αντιπροσωπείας – καταγγελία συμφωνίας	σημείο 5.3.8 και ερώτηση 20
Συμφωνία αντιπροσωπείας – προειδοποιητικές προθεσμίες	σημείο 5.3.8, ερωτήσεις 67 και 68
Χρόνος παράδοσης για πωλήσεις μέσω πρόσθετων καταστημάτων	ερώτηση 59
Απαλλαγή	
Απαλλαγή κατά κατηγορία	ερώτηση 6
Απαλλαγή σε ατομική βάση	ερωτήσεις 6, 8 και 17

Άρση του ευεργετήματος του κανονισμού	σημείο 4.6 και ερώτηση 18
Αυτοκίνητο όχημα	
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ιδ)
Σειρά προϊόντων της σύμβασης - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ιζ) και (ιη)
Γ	
Γενική προσέγγιση του κανονισμού	κεφάλαιο 3
Δ	
Διανομή περισσότερων	σημάτων σημείο 4.5.1
Ειδικοί όροι	ερώτηση 14
Πριμοδότηση για αντιπροσώπους ενός μόνο σήματος	ερώτηση 50
Χώρος έκθεσης	ερωτήσεις 51 και 52
Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας	
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(θ)
Δ	
De Minimis	ερώτηση 7
Ε	
Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα	ερώτηση 16
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ιστ)
Ρήτρα τόπου εγκατάστασης	ερώτηση 16
Εμπορικός αντιπρόσωπος	
Αντιπρόσωπος οριζόμενος ως αγοραστής – ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ια)
Αντιπρόσωπος σε σύστημα διανομής πολλών βαθμίδων	ερώτηση 3
Εφαρμογή του κανονισμού σε συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας	ερώτηση 5
Έναρξη ισχύος του κανονισμού	σημείο 4.8
Ένωση αντιπροσώπων ή επισκευαστών – από κοινού εφοδιασμός	ερώτηση 3
Εξάρτημα	ερώτηση 95
Εξουσιοδοτημένος επισκευαστής	σημείο 5.4
Ανταλλακτικά – διαφόρων προμηθευτών και διατήρηση αποθεμάτων	ερώτηση 80
Ανταλλακτικά – πληροφόρηση καταναλωτών	ερώτηση 77
Ανταλλακτικά – προμήθεια απευθείας από τον κατασκευαστή ανταλλακτικών	ερώτηση 76
Ανταλλακτικά – πωλήσεις σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές	ερώτηση 81
Ανταλλακτικά – χρησιμοποίηση ανταλλακτικών από τον προμηθευτή του οχήματος	ερώτηση 79
Ανταλλακτικά – χρησιμοποίηση για επισκευές υπό καθεστώς εγγύησης, δωρεάν εξυπηρέτηση και εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων	ερώτηση 78
Απαγόρευση ρήτρας τόπου εγκατάστασης	σημείο 5.4.2
Διαδικασία ορισμού εξουσιοδοτημένου επισκευαστή	σημείο 5.4.1 και ερωτήσεις 72 έως 74
Διαφορές σχετικά με συμβατικά θέματα	σημείο 5.3.5
Μεταβίβαση/πώληση επιχείρησης	σημείο 5.4.5
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ι)
Υποχρέωση μη ανταγωνισμού	σημείο 5.4.4 και ερώτηση 82
Εξυπηρέτηση	σημείο 5.1.2
Επιβατικό αυτοκίνητο	
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο (1)(1)(ιε)
Επιλεκτική διανομή	
Ποιοτική επιλεκτική διανομή	Άρθρο 1(1)(η)
Ποσοτική επιλεκτική διανομή	Άρθρο 1(1)(ζ)
Επισκευή και συντήρηση	σημείο 5.1.2
Επιχειρήσεις	
Ανταγωνιζόμενες επιχειρήσεις - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(α)
Συνδεδεμένες επιχειρήσεις - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(2)
Εντός του συστήματος διανομής- ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(κβ)

Κ

Κάθετος/-η

Περιορισμός- ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(δ)
Συμφωνία - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(γ)

Καταναλωτής

Αγορά από το εξωτερικό – εκπτώσεις και εξαγωγικές πωλήσεις	ερώτηση 33
Αγορά από το εξωτερικό – μπορεί ένας αντιπρόσωπος να αρνηθεί να πωλήσει σε καταναλωτή	ερώτηση 26
Αγορά από το εξωτερικό – όχημα με δεξιό τιμόνι	ερώτηση 30
Αγορά από το εξωτερικό – πιστοποιητικό συμμόρφωσης	ερώτηση 28
Αγορά από το εξωτερικό – προδιαγραφές οχημάτων για άλλα κράτη μέλη	ερώτηση 30
Αγορά από το εξωτερικό – προσαύξηση για όχημα με δεξιό τιμόνι	ερώτηση 31
Αγορά από το εξωτερικό – χρόνος παράδοσης καινούργιους οχήματος	ερωτήσεις 27 και 41
Αγορά από το εξωτερικό ή από αντιπρόσωπο από άλλη περιοχή του ίδιου κράτους μέλους	ερώτηση 41
Δήλωση περί μη μεταπώλησης οχήματος	ερώτηση 29
Διατήρηση τιμής μεταπώλησης	ερώτηση 32
Εγγύηση	ερωτήσεις 34 έως 36
Εγγύηση και επισκευή από ανεξάρτητο επισκευαστή	ερώτηση 37
Εκπτώσεις	ερώτηση 32
Ελευθερία αγοράς στην ενιαία αγορά	ερώτηση 25
Επισκευή και συντήρηση από εξουσιοδοτημένους επισκευαστές	ερώτηση 34
Οφέλη του νέου συστήματος για τους καταναλωτές	σημείο 5.1
Τηλεφωνικές υπηρεσίες ενημέρωσης από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων	ερώτηση 38

Καταστρατήγηση

Γενικοί και ειδικοί όροι για την εφαρμογή του κανονισμού	ερώτηση 6
Περιορισμός ιδιαίτερης σοβαρότητας	ερωτήσεις 6 και 11

Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς	σημείο 4.3.1
---	--------------

Λ

Λιπαντικά

Εμπορικά δάνεια	ερώτηση 15
Εφαρμογή του κανονισμού	ερώτηση 2
Θεωρούμενα ως ανταλλακτικά - ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(ιθ)
Μεταβατική περίοδος	ερώτηση 24

Μ

Μεσάζοντας	σημείο 5.2
------------------	------------

Πρόσθετα έγγραφα ταυτότητας του πελάτη	ερώτηση 39
--	------------

Μεταβατική περίοδος	σημείο 4.8
---------------------------	------------

Συμφωνίες διανομής λιπαντικών	ερώτηση 24
-------------------------------------	------------

Εφαρμογή σε υφιστάμενες συμφωνίες	ερώτηση 21
---	------------

Ορισμός επισκευαστών	ερώτηση 22
----------------------------	------------

Διανομή περισσότερων σημάτων	ερώτηση 23
------------------------------------	------------

Λήξη συμβάσεων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου	ερώτηση 20
--	------------

Μη εφαρμογή του κανονισμού	σημείο 4.7 και ερώτηση 19
----------------------------------	---------------------------

O

Όροι

Γενικοί όροι για την εφαρμογή του κανονισμού	σημείο 4.3
Γενικοί όροι σχετικά με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται σε κάθετες συμφωνίες	σημείο 4.3.2 και ερώτηση 9
Ειδικοί όροι για την εφαρμογή του κανονισμού	σημείο 4.5 και ερώτηση 6

Π

Πεδίο εφαρμογής

Είδη κάθετων συμφωνιών καλυπτόμενων από τον κανονισμό	ερώτηση 3
Εφαρμογή στα λιπαντικά και σε άλλα ανταλλακτικά	ερώτηση 2
Κάθετες συμφωνίες εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού κανονισμός 2790/1999	ερώτηση 2
Προϊόντα και υπηρεσίες καλυπτόμενα από τον κανονισμό	σημείο 4.2.1
Συμφωνίες εμπορικής αντιπροσωπείας	ερώτηση 5
Συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών	ερώτηση 4
του κανονισμού	σημείο 4.2

Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας

Γενική επεξήγηση	σημείο 4.4
------------------------	------------

Πωλήσεις

Διανομή περισσότερων σημάτων	σημεία 4.5.1 και 5.3.2
Ενεργητικές πωλήσεις	ερωτήσεις 12 και 40
Παθητικές πωλήσεις	ερωτήσεις 12 και 40
Πωλήσεις σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης	ερώτηση 46

P

Ρήτρα τύπου εγκατάστασης

Απαγόρευση	σημείο 4.5.2 και ερώτηση 53
Αρχικό κατάστημα	ερώτηση 55
Διανομή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων	ερώτηση 16
Εξουσιοδοτημένος επισκευαστής	σημείο 5.4.2
Κατάστημα – σημείο παράδοσης	ερώτηση 53
Κατάστημα – σημείο πώλησης	ερώτηση 53
Προδιαγραφές πρόσθετων καταστημάτων	ερώτηση 54
Προμήθεια οχημάτων σε πρόσθετο κατάστημα	ερώτηση 57
Σύμφωνη γνώμη προμηθευτή	ερώτηση 56
Χρόνος παράδοσης για πωλήσεις μέσω πρόσθετων καταστημάτων	ερώτηση 59

T

Τεχνικές πληροφορίες

Είδη τεχνικών πληροφοριών που πρέπει να διατίθενται	σημείο 5.5.1
Εξαιρέση ως προς την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες	ερώτηση 86
Περαιτέρω διανομή από διανομέα ανταλλακτικών	ερώτηση 94
Περαιτέρω διανομή από εκδότη	ερώτηση 93
Ποιος υποχρεούται να παραχωρήσει πρόσβαση	ερώτηση 92
Πρόσβαση – πόσο γρήγορα πρέπει να παρέχεται	ερώτηση 85
Χρέωση πρόσβασης	ερώτηση 91
Χρέωση πρόσβασης	ερώτηση 90

Τεχνογνωσία

Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(i)
------------------------------	---------------

Υ

Υποχρέωση μη ανταγωνισμού	σημείο 4.5.1
Αγορά προϊόντων από άλλους προμηθευτές	ερώτηση 13
Εμπορικά δάνεια	ερώτηση 15
Ορισμός στον κανονισμό	Άρθρο 1(1)(β)

Χ

Χρηματοδοτική μίσθωση

Αγορά οχημάτων για σύσταση αποθέματος	ερώτηση 49
Αίτημα χορήγησης αντιγράφου της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης	ερώτηση 48
Εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης ως τελικός χρήστης βάσει του κανονισμού	Άρθρο 1(1)(κ)
Μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων	ερώτηση 47
Πωλήσεις σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης	σημείο 5.3.1.2 και ερωτήσεις 46 έως 49
Χρηματοδοτική μίσθωση από τον αντιπρόσωπο	σημείο 5.3.1.2