



## ΣΥΧΝΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΑΝΤΙΜΟΝΟΠΩΛΙΑΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

27 Αυγούστου 2012

Από την έκδοση του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων<sup>1</sup> και των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών<sup>2</sup>, οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν λάβει ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με την εφαρμογή του νέου πλαισίου για τη διανομή και την επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και τη διανομή των ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα. Οι ερωτήσεις που γίνονται συχνά ή είναι πιθανό να είναι με άλλον τρόπο ευρύτερου ενδιαφέροντος, αναπαράγονται κατωτέρω μαζί με απαντήσεις και εξηγήσεις.

Αυτές οι συχνές ερωτήσεις έχουν ως στόχο να συμπληρώσουν τις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές και δεν τις αντικαθιστούν. Οι συχνές ερωτήσεις στοχεύουν ιδίως να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις και τους ιδιώτες που δραστηριοποιούνται στον τομέα και τους επαγγελματίες νομικούς να κατανοήσουν τον τρόπο με τον οποίο η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής προσεγγίζει συγκεκριμένα ζητήματα που αφορούν τις αγορές αυτοκινήτων οχημάτων.<sup>3</sup> Οι συχνές ερωτήσεις δεν αποσκοπούν

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 της Επιτροπής για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας Επίσημη Εφημερίδα L-129 της 28.5.2010, σ. 52. Βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:EL:PDF>.

<sup>2</sup> Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων Επίσημη Εφημερίδα C-138 της 28.5.2010, σ. 16. ; βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF>.

<sup>3</sup> Οι παρούσες συχνές ερωτήσεις αφορούν ιδιαίτερους περιορισμούς στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίοι, υπό ορισμένες συνθήκες, μπορεί να οδηγήσουν σε παραβίαση από τη συμφωνία μεταξύ του κατασκευαστή οχημάτων και των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων ή επισκευαστών του (ή τελικά με έναν προμηθευτή ανταλλακτικών, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικών εργαλείων, κατασκευαστικών στοιχείων για την αρχική συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων ή άλλου εξοπλισμού) των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ. Σε γενικές γραμμές, αυτό θα συμβαίνει διότι: (1) ο υπό συζήτηση περιορισμός είναι πιθανό να προκαλέσει ή να ενισχύσει τις αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις των συμφωνιών μεταξύ του προμηθευτή του οχήματος και των αντιπροσώπων του ή των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών και διανομέων ανταλλακτικών και να προκαλέσει τη συμπερίληψή τους στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ· (2) οι εν λόγω συμφωνίες είναι απίθανο να επωφεληθούν από την απαλλαγή κατά κατηγορία, λόγω του μεριδίου αγοράς του προμηθευτή· και (3) αυτές οι συμφωνίες είναι απίθανο να επωφεληθούν σε ατομική βάση από την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 101 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Σε ορισμένες άλλες περιπτώσεις, μια συγκεκριμένη συμπεριφορά που αναφέρεται στις συχνές ερωτήσεις μπορεί να αποτελεί παραβίαση της απαγόρευσης της κατάχρησης από μια επιχείρηση της δεσπόζουσας θέσης της, σύμφωνα με το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ. Τέλος, οι συχνές ερωτήσεις αφορούν επίσης τη συμπεριφορά ή τις συμφωνίες που δεν είναι πιθανό να έρχονται σε αντίθεση με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων πρέπει τελικά να εκτιμάται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές και νομικές περιστάσεις της.

να αποτελέσουν αυθεντική επεξήγηση της νομοθεσίας και δεν θίγουν την ερμηνεία των άρθρων 101 και 102 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») από τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια. Τέλος, οι συχνές ερωτήσεις δεν προδικάζουν την εφαρμογή από την Επιτροπή των άρθρων 101 και 102 στις ειδικές περιστάσεις μιας μεμονωμένης υπόθεσης.

Οι συχνές ερωτήσεις είναι οργανωμένες σε διάφορες γενικές θεματικές κατηγορίες, όπως η τήρηση των εγγυήσεων, η συντήρηση στο πλαίσιο των συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, η προμήθεια ανταλλακτικών, η χρήση/αγορά εργαλείων, η πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες και η πρόσβαση στα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών.

## **ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ**

Οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές διατυπώνουν τη γενική αρχή βάσει της οποίας για τυχόν απαλλαγής συμφωνίες επιλεκτικής διανομής ποιοτικού χαρακτήρα βάσει των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ, η εγγύηση του κατασκευαστή του οχήματος δεν πρέπει να εξαρτάται από τον όρο να αναθέτει ο τελικός χρήστης τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που δεν καλύπτει η εγγύηση εντός των εξουσιοδοτημένων δικτύων επισκευών<sup>4</sup>. Παρομοίως, η εγγύηση δεν πρέπει να προβλέπει ως προϋπόθεση τη χρήση ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή του οχήματος για αντικαταστάσεις που δεν καλύπτονται από τους όρους της εγγύησης. Αυτοί οι δύο τύποι περιορισμών, οι οποίοι στις υπόλοιπες συχνές ερωτήσεις αναφέρονται αντιστοίχως ως περιορισμοί συντήρησης και ανταλλακτικών, είναι πιθανό να επιφέρουν την παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ από τη συμφωνία μεταξύ του κατασκευαστή οχημάτων και των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων ή επισκευαστών του. Το σκεπτικό πίσω από αυτή τη γενική αρχή είναι ότι μια τέτοια συμπεριφορά μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό των ανεξάρτητων επισκευαστών ή στο κλείσιμο εναλλακτικών διαύλων παραγωγής και διανομής ανταλλακτικών, γεγονός που μπορεί να έχει τελικά επίπτωση στην τιμή την οποία καταβάλλουν οι καταναλωτές για υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης.

Έχουν διατυπωθεί ερωτήσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής αυτής της γενικής αρχής και για το αν εφαρμόζεται κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες. Έχουν επίσης διατυπωθεί ερωτήματα για το αν θα μπορούσε να στερηθεί από τον καταναλωτή η δυνατότητα να επωφεληθεί από την εγγύηση για ένα όχημα που έχει αγοραστεί από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ.

Οι απαντήσεις που ακολουθούν ισχύουν με την επιφύλαξη της εφαρμογής των εθνικών νόμων περί προστασίας των καταναλωτών, οι οποίοι μπορεί να επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις και να δημιουργούν συγκεκριμένα δικαιώματα. Επίσης, δεν εφαρμόζονται στα αποκαλούμενα «προγράμματα γενναιοδωρίας», με τα οποία ένας προμηθευτής οχημάτων<sup>5</sup> δίνει εντολή στους αντιπροσώπους του να επισκευάζουν ορισμένα ελαττώματα δωρεάν μετά τη λήξη της περιόδου εγγύησης.

---

<sup>4</sup> Βλ. σημείο 69 των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών, υποσημείωση αριθ.2, ανωτέρω.

<sup>5</sup> Ο όρος «προμηθευτής(-ές) οχημάτων» αναφέρεται συνήθως, στο πλαίσιο του παρόντος εγγράφου, στον (στους) κατασκευαστή(-ές) οχημάτων, αλλά μπορεί επίσης να περιλαμβάνει, εφόσον απαιτείται στο αντίστοιχο πλαίσιο, άλλες κατηγορίες παραγόντων της αγοράς, όπως οι εισαγωγείς ή οι κύριοι αντιπρόσωποι (σε σχέση με τους υποαντιπρόσώπους).

**1. Εξαρτάται η αξιολόγηση των περιορισμών συντήρησης ή ανταλλακτικών από το αν αυτοί διατυπώνονται στο συμβόλαιο αγοράς ή αντίθετα στο βιβλιάριο συντήρησης ή εγγύησης;<sup>6</sup>**

Όχι. Στην πράξη οι περιορισμοί συντήρησης και ανταλλακτικών μπορεί να περιλαμβάνονται όχι στο συμβόλαιο αγοράς, αλλά αντίθετα σε άλλο έγγραφο, όπως το βιβλιάριο συντήρησης ή εγγύησης. Η αξιολόγηση αυτών των περιορισμών είναι κατ' αρχήν η ίδια, ανεξάρτητα από το έγγραφο στο οποίο εμφανίζονται.

Ανεξάρτητα από το πού ορίζεται ο περιορισμός, είναι πιθανό να οδηγήσει τους καταναλωτές στην πεποίθηση ότι η εγγύηση θα ακυρωθεί εάν οι εργασίες συντήρησης πραγματοποιηθούν σε ανεξάρτητα συνεργεία ή αν χρησιμοποιηθούν ανταλλακτικά άλλου εμπορικού σήματος. Αυτό με τη σειρά του είναι πιθανό να αποκλείσει τους εν λόγω επιχειρηματίες ή να κλείσει τους εναλλακτικούς διαύλους διανομής ανταλλακτικών.

**2. Διαφέρει η αξιολόγηση των περιορισμών συντήρησης ή ανταλλακτικών, εάν αυτοί διατυπώνονται στο πλαίσιο διευρυμένης εγγύησης χορηγούμενης από το εξουσιοδοτημένο δίκτυο κατά την πώληση του οχήματος ή λίγο αργότερα;**

Όχι. Το γεγονός ότι οι περιορισμοί συντήρησης ή ανταλλακτικών δεν διατυπώνονται στην εγγύηση του προμηθευτή του οχήματος, αλλά αντ' αυτού βρίσκονται σε μια διευρυμένη εγγύηση που χορηγείται από το εξουσιοδοτημένο δίκτυο κατά τη στιγμή της πώλησης του οχήματος (ή λίγο αργότερα) γενικά δεν αλλάζει την αξιολόγηση των εν λόγω περιορισμών.

Όπως ακριβώς οι κατασκευαστές οχημάτων ή οι εισαγωγείς τους, οι αντιπρόσωποι και οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές στο πλαίσιο ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής είναι συμβαλλόμενα μέρη σε ένα δίκτυο συμφωνιών. Εάν αυτά τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν να προσφέρουν ένα πρόγραμμα εγγύησης και οι εν λόγω εγγυήσεις περιλαμβάνουν περιορισμούς συντήρησης και ανταλλακτικών, αυτό είναι πιθανό να αποκλείσει τους ανεξάρτητους επισκευαστές ή να κλείσει τους εναλλακτικούς διαύλους διανομής ανταλλακτικών. Ως εκ τούτου, το πρόγραμμα εγγύησης είναι πιθανό να προκαλέσει ή να ενισχύσει τις αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις των συμφωνιών μεταξύ του προμηθευτή του οχήματος και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών και διανομέων ανταλλακτικών.

**3. Διαφέρει η αξιολόγηση των περιορισμών συντήρησης ή ανταλλακτικών, αν αυτοί διατυπώνονται σε διευρυμένη εγγύηση χορηγούμενη από τον προμηθευτή του οχήματος (ή από το εξουσιοδοτημένο δίκτυο κατά την πώληση του οχήματος ή λίγο αργότερα), μέσω τρίτου, π.χ. μέσω ασφαλιστή;**

Όχι. Το γεγονός ότι οι εγγυήσεις που περιέχουν έναν περιορισμό συντήρησης ή ανταλλακτικών χορηγούνται μέσω τρίτου (συνήθως ασφαλιστή) από τον προμηθευτή του οχήματος (ή από τα μέλη του εξουσιοδοτημένου δικτύου κατά την πώληση του

<sup>6</sup> Οι ερωτήσεις 1 έως 3 βασίζονται στην παραδοχή ότι η υπογραφή του συμβολαίου αγοράς ή η παράδοση του βιβλιαρίου εγγύησης στον τελικό καταναλωτή αποτελεί μέρος ή σχετίζεται με τη συμφωνία μεταξύ κατασκευαστή και αντιπροσώπου και κατά συνέπεια μπορεί να αντιμετωπιστεί βάσει του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ. Αυτές οι ερωτήσεις δεν καλύπτουν την περίπτωση στην οποία ο αντιπρόσωπος είναι μέλος του ομίλου του κατασκευαστή (π.χ. είναι θυγατρική του κατασκευαστή).

οχήματος ή λίγο αργότερα: βλ. ερώτηση 2 ανωτέρω), δεν μεταβάλλει κατ' αρχήν την αξιολόγηση των εν λόγω περιορισμών.

Το γεγονός ότι η διευρυμένη εγγύηση που περιέχει τον περιορισμό συντήρησης ή ανταλλακτικών χορηγείται μέσω τρίτου δεν αλλάζει την ανάλυση που διατυπώνεται στις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές. Το καθοριστικό στοιχείο είναι αν ο περιορισμός συντήρησης και ανταλλακτικών είναι παράγοντας που τελεί υπό τον έλεγχο ενός ή περισσότερων από τα συμβαλλόμενα μέρη του δικτύου των συμφωνιών επιλεκτικής διανομής<sup>7</sup> και, ως εκ τούτου, αν η εφαρμογή του είναι πιθανό να αποκλείσει τους ανεξάρτητους επισκευαστές ή να κλείσει τους εναλλακτικούς διαύλους διανομής ανταλλακτικών.

**4. Διαφέρει η αξιολόγηση των περιορισμών συντήρησης ή ανταλλακτικών αν αυτοί οι περιορισμοί διατυπώνονται σε «παρατεταμένη εγγύηση» που αγοράζεται από τον καταναλωτή από εξουσιοδοτημένο επισκευαστή ή από τον προμηθευτή του οχήματος μετά την παρέλευση ετών από την αγορά του οχήματος;**

Ναι. Μια τέτοια εγγύηση είναι γενικά απίθανο να προκαλέσει παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

Μετά την παρέλευση ετών από την αγορά του οχήματος, οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι δεν διαθέτουν τον ίδιο βαθμό προνομιακής πρόσβασης στους πελάτες, όπως κατά την περίοδο λίγο μετά την αγορά. Κατά συνέπεια, οι εναλλακτικοί πάροχοι παρατεταμένης εγγύησης, όπως οι αλυσίδες ανεξάρτητων επισκευαστών και οι ασφαλιστικές εταιρείες, είναι λιγότερο πιθανό να αντιμετωπίσουν σημαντικούς φραγμούς που να τους εμποδίζουν να προσφέρουν τα προϊόντα τους σε ιδιοκτήτες οχημάτων. Σε τέτοιες περιπτώσεις, φαίνεται απίθανο ανεξάρτητοι επισκευαστές να αντιμετωπίσουν σημαντικό αποτέλεσμα αποκλεισμού, ακόμη και αν οι εγγυήσεις αυτοκινήτων που εκδίδονται από τους προμηθευτές οχημάτων ή τα εξουσιοδοτημένα δίκτυά τους περιέχουν περιορισμούς συντήρησης και ανταλλακτικών.<sup>8</sup>

**5. Θα έπρεπε ένας καταναλωτής να μπορεί να καλύπτεται από την εγγύηση για ένα όχημα που έχει αγοράσει από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ;**

Ναι, παρόλο που μπορεί να εφαρμόζονται ορισμένοι περιορισμοί όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της εγγύησης.

Στις περιπτώσεις που οι προμηθευτές οχημάτων είτε δεν τηρήσουν τις εγγυήσεις για οχήματα που αγοράζουν καταναλωτές από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους σε άλλα κράτη μέλη είτε δεν δεσμεύσουν συμβατικά τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να εκτελούν εργασίες εγγύησης στα εν λόγω οχήματα, αυτό συνιστά

<sup>7</sup> Γενικά, τέτοιοι περιορισμοί συντήρησης και εξαρτημάτων είναι απίθανο να αποφέρουν οφέλη στην ασφαλιστική εταιρεία.

<sup>8</sup> Ως εκ τούτου, τέτοιες εγγυήσεις είναι απίθανο να οδηγήσουν στην υπαγωγή των υπό συζήτηση συμφωνιών επιλεκτικής διανομής στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.

περιορισμό των πωλήσεων και οι σχετικές συμφωνίες επιλεκτικής διανομής είναι πιθανό να αντιβαίνουν στους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.<sup>9</sup>

Το ίδιο σκεπτικό εφαρμόζεται στις εργασίες δωρεάν συντήρησης ή τις εργασίες που πραγματοποιούνται ως αποτέλεσμα της ανάκλησης ενός προϊόντος.<sup>10</sup> Αυτό το σκεπτικό δεν αλλάζει αν ο καταναλωτής έχει αγοράσει το όχημα μέσω εντεταλμένου μεσάζοντα. Οι εγγυήσεις για οχήματα που αγοράζονται από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους σε άλλα κράτη μέλη δεν πρέπει επίσης να υπόκεινται σε πρόσθετες διοικητικές διαδικασίες που προκαλούν καθυστερήσεις στις εργασίες που εκτελούνται.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι οι όροι εγγύησης ενδέχεται να διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και ότι οι προμηθευτές οχημάτων, όταν καθορίζουν τη συνιστώμενη τιμή αγοράς του οχήματος, συνήθως λαμβάνουν υπόψη το κόστος της τήρησης ενός συγκεκριμένου συνόλου όρων της εγγύησης. Εάν ένα όχημα αποτελέσει αντικείμενο εξαγωγής, ο προμηθευτής του οχήματος μπορεί να εφαρμόσει νομίμως τους όρους της αρχικής εγγύησης που ισχύει για το όχημα και κατά συνέπεια δεν θα έχει υποχρέωση να εφαρμόζει πιο ευνοϊκούς όρους εγγύησης που μπορεί να περιλαμβάνονται σε οχήματα που πωλούνται στο κράτος μέλος εισαγωγής.

Επισημαίνεται εξάλλου ότι, αν ένας καταναλωτής έχει πληρώσει χωριστά για ένα πρόγραμμα κινητικότητας, το εν λόγω πρόγραμμα μπορεί να έχει περιορισμένο πεδίο εφαρμογής σε ένα συγκεκριμένο κράτος μέλος.

6. **Διαφέρει η αξιολόγηση ενός περιορισμού εξαρτημάτων εάν, για διαδικασίες που δεν καλύπτονται από την εγγύηση, ο κατασκευαστής του οχήματος απαιτεί τη χρήση ενός ανταλλακτικού (όπως λιπαντικό) από έναν συγκεκριμένο προμηθευτή (αντί να ορίζει να χρησιμοποιούνται ανταλλακτικά του δικού του εμπορικού σήματος);**

Συνήθως όχι. Ένας τέτοιος περιορισμός είναι πιθανό να προκαλέσει παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

<sup>9</sup> Αυτές οι συμφωνίες είναι πιθανό να εμπίπτουν στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, πιθανότατα δεν θα τυγχάνουν απαλλαγής βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 της Επιτροπής της 20ής Απριλίου 2010 για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών (ΕΕ L 102 της 23.04.2010, σ. 1-7), διότι οι εν λόγω ρήτρες θα συνιστούσαν περιορισμό των πωλήσεων κατά την έννοια του άρθρου 4 στοιχείο β) και αντίστοιχα του άρθρου 4 στοιχείο γ), βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:EL:PDF>. Βλ. επίσης σημείο 50 και ιδιαίτερα την υποσημείωση 4 των κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς. Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C-130 της 28/5/2010, σ. 52. ; βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:130:0052:0057:EL:PDF> Τέλος, είναι απίθανο να καλυφθούν από την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 101 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Βλ. επίσης την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 10ης Δεκεμβρίου 1985 στην υπόθεση 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches κατά SA DK Investment και λοιπών*.

<sup>10</sup> Η περίπτωση στην οποία οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δεν εκτελέσουν δωρεάν συντήρηση ή εργασία, ως αποτέλεσμα ανάκλησης προϊόντων σε οχήματα που έχουν αγοράσει οι καταναλωτές από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους σε άλλα κράτη μέλη ή δεν δεσμεύσουν συμβατικά τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές τους να εκτελούν σε αυτά τα οχήματα συντήρηση που σχετίζεται με ανάκληση προϊόντων, συνιστά παρομοίως περιορισμό των πωλήσεων και οι σχετικές συμφωνίες επιλεκτικής διανομής είναι πιθανό να αντιβαίνουν στους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

Όπως συμβαίνει και με τον περιορισμό ανταλλακτικών που απαιτεί τη χρήση ανταλλακτικών του εμπορικού σήματος του κατασκευαστή του οχήματος για να ισχύει η εγγύηση, ένας περιορισμός ανταλλακτικών που απαιτεί (και δεν συνιστά απλώς) τη χρήση ανταλλακτικών από συγκεκριμένο παραγωγό είναι πιθανό να αποκλείει άλλους εναλλακτικούς διαύλους διανομής ανταλλακτικών.

Ωστόσο, ένας κατασκευαστής οχημάτων μπορεί νομίμως να αρνηθεί να τηρήσει εγγυήσεις με την αιτιολογία ότι η κατάσταση που προκάλεσε την εν λόγω αξίωση έχει αιτιώδη συνάφεια με τη βλάβη ενός συγκεκριμένου ανταλλακτικού που παραδόθηκε από εναλλακτικό προμηθευτή.

## **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ**

Οι συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης μεταξύ επιχειρήσεων δεν καλύπτονται από τους γενικούς κανόνες της ΕΕ για τις κάθετες συμφωνίες.<sup>11</sup> Επίσης δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων<sup>12</sup>. Όσον αφορά τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης και ιδιωτών οδηγών, αυτές δεν εμπίπτουν στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.

Μολαταύτα, η ακόλουθη ερώτηση τίθεται συχνά.

- 7. Εάν ένα όχημα είναι μισθωμένο από εταιρεία συνδεδεμένη με τον προμηθευτή του οχήματος, μπορεί η εν λόγω επιχείρηση να ορίζει ότι η συντήρηση πρέπει να πραγματοποιείται εντός του εξουσιοδοτημένου δικτύου του προμηθευτή του οχήματος ή/και με χρήση αποκλειστικά επώνυμων ανταλλακτικών του προμηθευτή του οχήματος;**

Ναι, εκτός εάν (ή μέχρι να) είναι βέβαιο ότι η μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος στον μισθωτή θα πραγματοποιηθεί κατά τη λήξη της σύμβασης ή το τέλος της περιόδου μίσθωσης.

Κατ' αρχήν, για όσο διάστημα δεν υπάρχει βεβαιότητα ότι η κυριότητα του οχήματος θα μεταβιβαστεί στον μισθωτή, η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης θα έχει συμφέρον στη διατήρηση της υπολειμματικής αξίας του οχήματος και κατά συνέπεια μπορεί να δικαιούται να αποδώσει μεγαλύτερη αξία στο όχημα, εάν η συντήρησή του γινόταν πάντα στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο επισκευής αποκλειστικά με χρήση ανταλλακτικών του εμπορικού σήματος του προμηθευτή του οχήματος.

Αντίθετα, αν είναι βέβαιο ότι θα λάβει χώρα η μεταβίβαση της κυριότητας (είτε διότι έχει οριστεί ως τέτοια στη σύμβαση ή την ισχύουσα νομοθεσία είτε διότι ο μισθωτής έχει αποφασίσει να εκτελέσει μια ρήτρα προαίρεσης για τον σκοπό αυτό), η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης δεν μπορεί κατ' αρχήν να αξιώσει ένα ειδικό συμφέρον στην υπολειμματική αξία του οχήματος, το οποίο θα της έδινε το δικαίωμα να θέτει περιορισμούς στον μισθωτή σχετικά με τη χρήση υπηρεσιών ανεξάρτητων επισκευαστών ή τη χρήση εναλλακτικών ανταλλακτικών. Από αυτή την άποψη, η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης βρίσκεται στην ίδια θέση με εκείνη στην οποία θα βρισκόταν βάσει ενός κανονικού συμβολαίου αγοράς.

<sup>11</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 26, βλ. υποσημείωση 9.

<sup>12</sup> Βλ. άρθρο 2.

## ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Η προμήθεια ανταλλακτικών αποτελεί αντικείμενο τριών ρητρών ιδιαίτερης σοβαρότητας που αφορούν συγκεκριμένους κλάδους στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων.<sup>13</sup> Ωστόσο, συχνά τίθενται ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με την προμήθεια ανταλλακτικών τόσο σε ανεξάρτητους όσο και σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές.

8. **Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να πριμοδοτεί ή να προβαίνει σε εκπτώσεις για εξαρτήματα αποκλειστικότητας<sup>14</sup> υπό τον όρο της προμήθειας επίσης ανταγωνιστικών ανταλλακτικών;**

Αυτό το ζήτημα δεν αντιμετωπίζεται στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων ή στις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές. Υπό ορισμένες συνθήκες, εκπτώσεις υπό όρους ενδέχεται να συνιστούν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης και κατά συνέπεια να οδηγούν σε παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα συστήματα πριμοδότησης και εκπτώσεων αποτελούν νόμιμο και, πιθανώς, ευνοϊκό για τον ανταγωνισμό μέσο παροχής κινήτρων σε έναν επισκευαστή ώστε να πωλεί περισσότερα ανταλλακτικά του σχετικού εμπορικού σήματος. Ωστόσο, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα όσον αφορά τα εξαρτήματα αποκλειστικότητας, ως προς τα οποία ο προμηθευτής του οχήματος θα κατέχει δεσπόζουσα θέση. Η χορήγηση πριμοδοτήσεων ή εκπτώσεων σε σχέση με αυτά τα εξαρτήματα υπό τον όρο να αγοράζει ο επισκευαστής εξαρτήματα ανταγωνιστικά του εμπορικού σήματος του προμηθευτή του οχήματος θα μπορούσε να σημαίνει ότι ο προμηθευτής του οχήματος μοχλεύει μια δεσπόζουσα θέση στη μία αγορά για να κερδίσει καταχρηστικά πλεονέκτημα στην άλλη.<sup>15</sup>

9. **Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να υποχρεώνει τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του να αποθηκεύουν τα ανταλλακτικά άλλων εμπορικών σημάτων χωριστά από τα εξαρτήματα του δικού του εμπορικού σήματος;**

Συνήθως ναι, εφόσον αυτό δεν καθιστά υπερβολικά δύσκολο για τους επισκευαστές να χρησιμοποιούν ανταλλακτικά άλλου εμπορικού σήματος.

Ένας προμηθευτής οχημάτων μπορεί να έχει έννομο συμφέρον να διασφαλίζει ότι οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές αποθηκεύουν τα ανταλλακτικά με κανονικό τρόπο,

<sup>13</sup> Βλ. άρθρο 5.

<sup>14</sup> Ανταλλακτικά αποκλειστικότητας είναι τα ανταλλακτικά που μπορούν να διατίθενται μόνο από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος ή από μέλη των εξουσιοδοτημένων δικτύων του· βλ. συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές, σημείο 22. Βλ. υποσημείωση αριθ.2, ανωτέρω.

<sup>15</sup> Αυτό θα ισοδυναμούσε με παράβαση του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ. Γενικές κατευθύνσεις για την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ παρατίθενται στην Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις (ΕΕ C-45 της 24.2.2009, σ 7–20), βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:EL:PDF>. Βλ. ιδίως το κεφάλαιο σχετικά με τη δέσμευση και τη δεσμοποίηση.

αφού αν τα σωστά ανταλλακτικά είναι άμεσα διαθέσιμα, αυτό μπορεί να έχει επίπτωση στην εικόνα που έχουν οι καταναλωτές για το εμπορικό σήμα. Οι προμηθευτές οχημάτων μπορεί επίσης να έχουν έννομο συμφέρον να διασφαλίζουν ότι δεν χρησιμοποιούνται εξαρτήματα άλλων εμπορικών σημάτων εσφαλμένα για επισκευές εγγύησης ή πακέτα συντήρησης τα έξοδα των οποίων τους βαρύνουν.

Ωστόσο, οι απαιτήσεις αυτού του τύπου δεν πρέπει να περιπλέκουν αδικαιολόγητα τον έλεγχο των αποθεμάτων, να αυξάνουν τον απαιτούμενο χώρο αποθήκευσης ή να εμποδίζουν την πρόσβαση σε τέτοιο βαθμό, ώστε οι επισκευαστές να αποθαρρύνονται από το να χρησιμοποιούν εξαρτήματα άλλου εμπορικού σήματος.<sup>16</sup> Παραδείγματα περιορισμών που ενδεχομένως να μην μπορούν να δικαιολογηθούν περιλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από έναν προμηθευτή οχημάτων στους επισκευαστές του να έχουν χωριστή αποθήκη για τα εν λόγω εξαρτήματα ή να μην τα αποθηκεύουν στους θαλάμους επισκευής.

#### **10. Μπορεί ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής να αρνηθεί την προμήθεια εξαρτημάτων αποκλειστικότητας σε ανεξάρτητα συνεργεία;**

Συνήθως ναι. Είναι απίθανο να παραβιάζονται οι κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ, αν ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής απλώς αρνείται μονομερώς να προμηθεύει ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι προς το συμφέρον των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να πωλούν ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές, διότι με αυτόν τον τρόπο αποκτούν περιθώριο κέρδους.

Αν για κάποιο λόγο ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής αποφάσισε μονομερώς να μην πωλεί ανταλλακτικά αποκλειστικότητας σε ανεξάρτητους επισκευαστές, είναι απίθανο ότι αυτό θα παραβίαζε τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.<sup>17</sup> Συνήθως οι ανεξάρτητοι επισκευαστές έχουν τη δυνατότητα να στρέφονται σε άλλον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή για την αγορά εξαρτημάτων αποκλειστικότητας.

Αν, ωστόσο, τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής συμφωνούσαν μεταξύ τους να μην πωλούν εξαρτήματα αποκλειστικότητας σε ανεξάρτητους επισκευαστές, η υπό εξέταση συμφωνία θα ήταν πιθανό να είναι αντιανταγωνιστική.<sup>18</sup>

#### **11. Κάτω από ποιες συνθήκες θα ήταν ένας προμηθευτής οχημάτων υποχρεωμένος να προμηθεύει ανταλλακτικά απευθείας σε ανεξάρτητους επισκευαστές;**

<sup>16</sup> Οι απαιτήσεις που έχουν αυτού του είδους το αποτέλεσμα θα μπορούσαν να θεωρηθούν έμμεσες υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού, ο αντίκτυπος των οποίων πρέπει να αξιολογείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς. Βλ. υποσημείωση αριθ. 9 ανωτέρω.

<sup>17</sup> Το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ δεν θα ήταν σχετικό, αφού η απόφαση να μην πωληθούν τα ανταλλακτικά δεν θα προέκυπτε από οποιαδήποτε συμφωνία. Το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ γενικά δεν θα ήταν εφαρμοστέο, αφού είναι απίθανο ο υπό εξέταση εξουσιοδοτημένος επισκευαστής να θεωρηθεί ότι κατείχε δεσπόζουσα θέση.

<sup>18</sup> Μια τέτοια συμφωνία θα ήταν πράγματι πιθανό να εμπίπτει στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ. Επισημαίνεται επίσης ότι ο περιορισμός που επιβάλλει ο προμηθευτής στις πωλήσεις ανταλλακτικών από ένα μέλος του εξουσιοδοτημένου δικτύου του σε ανεξάρτητους επισκευαστές αποτελεί περιορισμό ιδιαίτερης σοβαρότητας (βλ. άρθρο 5 στοιχείο α) του κανονισμού αριθ. 461/2010, βλ. υποσημείωση 1 ανωτέρω) και ως εκ τούτου είναι επίσης πιθανό να εμπίπτει στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.



Αν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές αντιμετώπιζαν εκτενείς δυσκολίες στην απόκτηση ανταλλακτικών αποκλειστικότητας από εξουσιοδοτημένους διανομείς των εν λόγω ανταλλακτικών, μια παράλειψη εκ μέρους του προμηθευτή του οχήματος να προμηθεύσει άμεσα τα εν λόγω ανταλλακτικά θα μπορούσε να οδηγήσει σε παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

Οι προμηθευτές οχημάτων προμηθεύουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές τους με το πλήρες φάσμα ανταλλακτικών που χρειάζονται για την εκτέλεση των εργασιών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων του εμπορικού τους σήματος και είναι οι μόνες επιχειρήσεις που μπορούν να προμηθεύουν τους επισκευαστές και τους διανομείς με ορισμένα εξαρτήματα. Αν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές δεν είναι σε θέση να προμηθεύονται αυτά τα εξαρτήματα αποκλειστικότητας από εξουσιοδοτημένους διανομείς και ο προμηθευτής του οχήματος αρνείται να προμηθεύει άμεσα τους ανεξάρτητους επισκευαστές, θα μπορούσαν να ενισχυθούν οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις που απορρέουν από τις συμφωνίες του με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές ή/και διανομείς ανταλλακτικών.<sup>19</sup> Συγκεκριμένα, η έλλειψη πρόσβασης σε εξαρτήματα αποκλειστικότητας θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποδυνάμωση της θέσης που κατέχουν στην αγορά ανεξάρτητες επιχειρήσεις, προκαλώντας τελικά ζημιά στους καταναλωτές.

**12. Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να εμποδίσει ένα μέλος του εξουσιοδοτημένου δικτύου διανομής εξαρτημάτων του να πωλεί ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών ως αντιπροσώπους προμηθειών;**

Συνήθως όχι. Αν ένας εξουσιοδοτημένος διανομέας ανταλλακτικών αποφάσιζε μονομερώς να μην πωλεί σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν αντιπροσώπους, αυτό δεν θα παραβίαζε τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ. Ωστόσο, εάν ο προμηθευτής οχημάτων έδινε εντολή στους διανομείς του να μην πωλούν μέσω αντιπροσώπων, οι συμφωνίες διανομής του είναι πιθανόν να παραβίαζαν τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

Οι περισσότεροι προμηθευτές οχημάτων χρησιμοποιούν ποιοτικά επιλεκτικά συστήματα διανομής για την πώληση ανταλλακτικών. Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές πρέπει να αντιμετωπίζονται ως τελικοί χρήστες ανταλλακτικών για τους σκοπούς του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων.<sup>20</sup> Αν ένας προμηθευτής οχημάτων εμποδίζει τους επιλεκτικούς διανομείς να πωλούν στους εν λόγω επισκευαστές όταν αυτοί χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες αντιπροσώπων, αυτό θα αποτελούσε αντανταγωνιστικό περιορισμό των παθητικών πωλήσεων.

Οι αντιπρόσωποι πρέπει κατ' αρχήν να αντιμετωπίζονται ως επέκταση του συμβαλλόμενου μέρους. Ωστόσο, προκειμένου να θεωρηθεί αντιπρόσωπος, ο τελευταίος πρέπει να έχει λάβει εντολές να αγοράσει μια ορισμένη παραγγελία και δεν επιτρέπεται να εμπορεύεται ανταλλακτικά που έχει αγοράσει από μέλη του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Ένας προμηθευτής οχημάτων μπορεί να δώσει

<sup>19</sup> Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα τη συμπερίληψη των συμφωνιών στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ. Υπό ορισμένες συνθήκες, αν τα υπό εξέταση εξαρτήματα δεν διατίθεντο από εξουσιοδοτημένους διανομείς ανταλλακτικών, μια παράλειψη της αποδέσμευσης των εν λόγω εξαρτημάτων θα ισοδυναμούσε με παράβαση του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ.

<sup>20</sup> Άρθρο 5 στοιχείο α). Βλ. υποσημείωση αριθ. 1, ανωτέρω.

νομίμως εντολή στα μέλη ενός τέτοιου συστήματος να μην πωλούν σε επιχειρήσεις που σκοπεύουν να μεταπωλήσουν τα υπό εξέταση εξαρτήματα.

## **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

Στην αγορά υπάρχουν δύο κατηγορίες ηλεκτρονικών εργαλείων διάγνωσης και επισκευής: τα εργαλεία συγκεκριμένου εμπορικού σήματος που κατασκευάζονται από τρίτους, αλλά διατίθενται στο εμπόριο από τον προμηθευτή του οχήματος, και άλλα εργαλεία που έχουν σχεδιαστεί για να επισκευάζουν οχήματα πολλών εμπορικών σημάτων. Έχουν διατυπωθεί ερωτήσεις σε σχέση και με τις δύο.

- 13. Μπορούν οι συμφωνίες μεταξύ του προμηθευτή οχημάτων και των μελών του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευής του να ορίζουν ότι τα τελευταία πρέπει να χρησιμοποιούν καθορισμένα ηλεκτρονικά εργαλεία διάγνωσης ή επισκευής ή εξοπλισμό για την επισκευή, εξυπηρέτηση και τη συντήρηση οχημάτων, ακόμη και όταν ισοδύναμα εργαλεία ή εξοπλισμός είναι διαθέσιμα από άλλες πηγές;**

Συνήθως ναι. Ένας τέτοιος περιορισμός είναι απίθανο να προκαλέσει παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.<sup>21</sup>

Οικονομίες κλίμακας είναι πιθανό να προκύψουν αν ένας κατασκευαστής οχημάτων συμφωνήσει με έναν κατασκευαστή εργαλείων όσον αφορά τη χρήση ενός κοινού εργαλείου ή εργαλείων από το σύνολο του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευής του. Είναι επίσης πιθανό να βρίσκονται πιο εύκολα κοινές λύσεις σε τεχνικά προβλήματα, αν χρησιμοποιείται ένα κοινό εργαλείο. Επιπλέον, η εκπαίδευση μπορεί να διευκολύνεται αν χρησιμοποιείται ένα κοινό εργαλείο από όλους τους τεχνικούς. Ως εκ τούτου, στις περισσότερες περιπτώσεις ο όρος βάσει του οποίου ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής οφείλει να έχει πρόσβαση σε ένα συγκεκριμένο εργαλείο είναι πιθανό να αποτελεί αποδεκτό ποιοτικό κριτήριο.<sup>22</sup>

- 14. Ισχύει η καθοδήγηση σχετικά με την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες που παρατίθεται στις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές και για τους κατασκευαστές εργαλείων που επιθυμούν να έχουν πρόσβαση σε τέτοιες πληροφορίες, προκειμένου να παράγουν εργαλεία επισκευής για πολλά εμπορικά σήματα;**

Όχι. Όταν εξετάζεται αν η παρακράτηση τεχνικών πληροφοριών είναι πιθανό να παραβιάζει τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ, οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές κάνουν διάκριση μεταξύ των τεχνικών πληροφοριών που θα χρησιμοποιηθούν τελικά για το σκοπό της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων

<sup>21</sup> Οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές (βλ. υποσημείωση αριθ. 2, ανωτέρω) δίνουν διευκρινίσεις σχετικά με τη σχέση μεταξύ των κατασκευαστών εργαλείων και των προμηθευτών οχημάτων. Βλ. ιδίως σημεία 23 και 24.

<sup>22</sup> Ως εκ τούτου, αυτός ο περιορισμός δεν θα οδηγήσει στη συμπερίληψη των συμφωνιών μεταξύ του κατασκευαστή και του επισκευαστή στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

οχημάτων, σε αντίθεση με τις τεχνικές πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για άλλο σκοπό, όπως η κατασκευή εργαλείων.<sup>23</sup>

Όσον αφορά την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες και εργαλεία για ανεξάρτητους επισκευαστές, οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές αποσκοπούν να εμποδίσουν τους κατασκευαστές οχημάτων να κάνουν διακρίσεις μεταξύ των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους και των ανεξάρτητων επισκευαστών όσον αφορά την παροχή βασικών εισροών που είναι εξ ολοκλήρου υπό τον έλεγχο του κατασκευαστή του οχήματος και δεν είναι διαθέσιμες από άλλες πηγές.<sup>24</sup> Συνεπώς ο στόχος των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών είναι να διασφαλίζεται ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές έχουν πρόσβαση στα εργαλεία επισκευής συγκεκριμένου εμπορικού σήματος υπό τους ίδιους όρους όπως τα μέλη των εξουσιοδοτημένων δικτύων.

Οι συμφωνίες μεταξύ του κατασκευαστή οχημάτων και του κατασκευαστή εργαλείων υπάγονται στους γενικούς κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ και πρέπει να αξιολογούνται αναλόγως.<sup>25</sup>

## **ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

Παρά τις εκτενείς διευκρινίσεις που δίνονται στις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σε αυτό το θέμα,<sup>26</sup> τόσο η Επιτροπή όσο και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού έχουν δεχτεί ερωτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία, την τιμολόγηση και το ειδικό θέμα του ιστορικού συντήρησης των οχημάτων.

### **15. Μπορεί ένας κατασκευαστής οχημάτων να αρνηθεί την παροχή πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις για λόγους ασφάλειας ή προστασίας;**

Αν υποθεθεί ότι ένας κατασκευαστής οχημάτων είναι πιθανό να αποτελεί τη μοναδική πηγή για το πλήρες φάσμα τεχνικών πληροφοριών σχετικά με τα οχήματα του εμπορικού του σήματος (και κατά συνέπεια οι συμφωνίες του σχετικά με την παροχή των εν λόγω πληροφοριών δεν μπορούν να επωφεληθούν από τον ασφαλή λιμένα που δημιουργήθηκε από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων), η απάντηση είναι συνήθως αρνητική. Σε μια τέτοια περίπτωση, που περιλαμβάνει μια (σχεδόν) μονοπωλιακή θέση, η κατηγορηματική άρνηση παροχής τεχνικών πληροφοριών για υποτιθέμενους λόγους ασφάλειας ή προστασίας συνήθως δεν είναι συμβατή με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

<sup>23</sup> Βλ. σημείο 65, ιδίως 65 στοιχείο δ) των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών, βλ. υποσημείωση αριθ. 2, ανωτέρω.

<sup>24</sup> Σε αυτή την περίπτωση, οι συμφωνίες εξουσιοδοτημένης επισκευής εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ.

<sup>25</sup> Συνεπώς ο προμηθευτής οχημάτων και ο κατασκευαστής εργαλείων πρέπει να αξιολογήσουν τις συμφωνίες τους σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ και πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010 της Επιτροπής για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, βλ. υποσημείωση 9 ανωτέρω.

<sup>26</sup> Βλ. ιδίως σημεία 62 και επ. των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών. Βλ. υποσημείωση αριθ. 2 ανωτέρω.

Οι κατασκευαστές οχημάτων κατ' αρχήν απαιτείται να κοινοποιούν σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις τεχνικές πληροφορίες, για τις οποίες αποτελούν τη μοναδική πηγή. Η παράλειψη της παροχής τέτοιων πληροφοριών μπορεί να δικαιολογηθεί για λόγους ασφάλειας ή προστασίας μόνο κατ' εξαίρεση.<sup>27</sup> Παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε μεμονωμένες περιπτώσεις περιλαμβάνουν τους ακόλουθους.

#### *Πεδίο εφαρμογής των σχετικών πληροφοριών*

Τα ανεξάρτητα συνεργεία γενικά είναι εξοικειωμένα με συστήματα που έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια, τα οποία περιλαμβάνουν τα ελαστικά, το σύστημα διεύθυνσης, τα φρένα και τους αποσβεστήρες κραδασμών, και πράγματι έχουν εργαστεί κατά το παρελθόν σε αυτά χωρίς αποδεδειγμένες αρνητικές συνέπειες για την ασφάλεια. Η επιβολή περιορισμών που επηρεάζουν την παροχή εξαρτημάτων για τα εν λόγω συστήματα με την αιτιολογία ότι σχετίζονται με την ασφάλεια θα ήταν απίθανο να θεωρηθεί δικαιολογημένη.<sup>28</sup>

#### *Διαθεσιμότητα λιγότερο περιοριστικών μορφών προστασίας*

*Ασφάλεια:* Όπου υπάρχει ανάγκη να περιοριστεί η πρόσβαση σε ένα σχετικό με την ασφάλεια εξάρτημα με το οποίο οι ανεξάρτητοι επισκευαστές είναι πιθανό να μην είναι εξοικειωμένοι, όπως ένα ηλεκτρικό σύστημα υψηλής τάσης που είναι χαρακτηριστικό ενός συγκεκριμένου μοντέλου ή μια τεχνική για την αντικατάσταση τοιχωμάτων του αμαξώματος από σύνθετα υλικά άνθρακα, ο κατασκευαστής του οχήματος πρέπει να εγκρίνει τα λιγότερο περιοριστικά μέσα για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος. Ένα παράδειγμα θα ήταν να απαιτείται οι ανεξάρτητοι επισκευαστές να παρακολουθούν μαθήματα κατάρτισης στο συγκεκριμένο σύστημα ή τεχνική. Όταν ο κατασκευαστής του οχήματος ή μια επιχείρηση που ενεργεί για λογαριασμό του παρέχει την εν λόγω κατάρτιση, ο ανεξάρτητος επισκευαστής δεν πρέπει να απαιτείται να παρακολουθήσει περισσότερα μαθήματα από όσα χρειάζεται για να εργαστεί στο σύστημα ή να αφομοιώσει την τεχνική σε σχέση με την οποία γίνεται επίκληση της εξαίρεσης.

*Προστασία:* Όσον αφορά τις σχετικές με την προστασία πληροφορίες, ένας έλεγχος ποινικού μητρώου μπορεί συχνά να θεωρηθεί κατάλληλο, λιγότερο περιοριστικό μέσο για τη διασφάλιση της προστασίας.

### **16. Μπορεί ένας κατασκευαστής οχημάτων να χορηγεί εκπτώσεις ή επιστροφές για τεχνικές πληροφορίες, όταν ένας εξουσιοδοτημένος επισκευαστής αγοράζει έναν ορισμένο όγκο ανταλλακτικών ή εργαλείων του εμπορικού σήματος του κατασκευαστή οχημάτων;**

<sup>27</sup> Όπως εξηγούν οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές, γενικά η παράλειψη της κοινοποίησης τεχνικών πληροφοριών μπορεί να οδηγήσει στην υπαγωγή των συμφωνιών μεταξύ των προμηθευτών οχημάτων και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ. Βλ. ειδικότερα σημείο 63 των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών, βλ. υποσημείωση αριθ.2, ανωτέρω. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι προμηθευτές οχημάτων μπορεί να καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι ακόμη και αν παρακρατηθούν ορισμένες πληροφορίες, οι συμφωνίες τους μπορεί να επωφεληθούν από την εξαίρεση του άρθρου 101 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, αυτό είναι απίθανο σε περίπτωση (σχεδόν) μονοπωλιακής θέσης.

<sup>28</sup> Συνεπώς αυτές οι πρακτικές είναι απίθανο να καλυφθούν από την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 101 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

Αυτό το ζήτημα δεν αντιμετωπίζεται στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία ή στις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές. Υπό ορισμένες συνθήκες, αυτή η συμπεριφορά ενδέχεται να συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης και κατά συνέπεια να οδηγεί σε παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

Ο κατασκευαστής οχημάτων είναι πιθανό να αποτελεί τη μόνη πηγή για το πλήρες φάσμα τεχνικών πληροφοριών σχετικά με τα οχήματα του εμπορικού του σήματος. Η χορήγηση εκπτώσεων ή επιστροφών για τεχνικές πληροφορίες, υπό τον όρο να αγοράσει ο επισκευαστής ένα ορισμένο όγκο εξαρτημάτων ή εργαλείων του εμπορικού σήματος του κατασκευαστή, θα μπορούσε να σημαίνει ότι ο κατασκευαστής οχημάτων μοχλεύει μια δεσπόζουσα θέση στη μία αγορά για να κερδίσει καταχρηστικά πλεονέκτημα στην άλλη.<sup>29</sup>

**17. Μπορεί ένας ανεξάρτητος επισκευαστής να αποκλειστεί από την πρόσβαση ή την ενημέρωση ενός έντυπου ή ηλεκτρονικού αρχείου του ιστορικού συντήρησης του οχήματος;**

Όχι, στο βαθμό που ένας προμηθευτής οχημάτων ή/και οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές του είναι πιθανό να είναι η μοναδική πηγή για ένα συνολικό αρχείο σχετικά με τα οχήματα του εμπορικού του σήματος. Οποιαδήποτε τέτοια άρνηση παροχής πρόσβασης στο αρχείο συντήρησης θα ήταν πιθανό να οδηγήσει σε παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ από τις συμφωνίες μεταξύ του προμηθευτή οχημάτων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του.

Τα υφιστάμενα αρχεία συντήρησης και επισκευής, σε οποιαδήποτε μορφή, πρέπει να θεωρούνται τεχνικές πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής των συμπληρωματικών κατευθυντηρίων γραμμών. Η πρόσβαση στα εν λόγω αρχεία θα είναι γενικά απαραίτητη προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα στον επισκευαστή να ορίζει ποιες εργασίες πρέπει να εκτελούνται προκειμένου να ενημερώνεται το πρόγραμμα συντήρησης.

Ένα ελλιπές αρχείο συντήρησης και επισκευής θα ήταν πιθανό να μειώσει την υπολειμματική αξία του οχήματος και να καταστήσει δύσκολη την απόδειξη ότι τηρήθηκαν οι όροι της εγγύησης. Αν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές δεν μπορούσαν να ενημερώσουν τα εν λόγω αρχεία, αυτό πιθανώς θα απέτρεπε τους καταναλωτές από τη χρήση ανεξάρτητων επισκευαστών και θα απέκλειε τις εν λόγω επιχειρήσεις από ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς.

## **ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΔΙΚΤΥΑ**

Οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές διατυπώνουν την αρχή βάσει της οποίας εκτός του ασφαλούς λιμένα που δημιουργήθηκε με τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων<sup>30</sup>, τα εξουσιοδοτημένα

<sup>29</sup> Γενικές κατευθύνσεις για την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ διατίθενται στις κατευθύνσεις της Επιτροπής σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις. Βλ. υποσημείωση αριθ. 15, ανωτέρω.

<sup>30</sup> Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα εξουσιοδοτημένα δίκτυα επισκευών κατασκευαστών αυτοκινήτων είναι πιθανό να υπερβούν το κατώτατο όριο του 30% του μεριδίου αγοράς στη (στις) σχετική(-ές) αγορά(-ές).

δίκτυα επισκευών πρέπει γενικά να είναι ανοικτά σε όλες τις επιχειρήσεις που πληρούν τα σχετικά ποιοτικά κριτήρια.<sup>31</sup> Μολαταύτα, έχει ανακύψει ένα ερώτημα ως προς το κατά πόσον ορισμένοι όροι πρόσβασης πρέπει να θεωρούνται μη ποιοτικής φύσεως (και κατά συνέπεια να θεωρείται ότι συνιστούν ποσοτικό κριτήριο).<sup>32</sup>

**18. Μπορεί ένας προμηθευτής οχημάτων να αρνηθεί την πρόσβαση στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο επισκευής του, με την αιτιολογία ότι ο υπό εξέταση επισκευαστής είναι ήδη εξουσιοδοτημένος να επισκευάζει οχήματα εμπορικού σήματος ενός ανταγωνιστή προμηθευτή οχημάτων;**

Όταν πρόκειται για συμφωνίες εκτός του ασφαλούς λιμένα που δημιουργήθηκε από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκινήτων οχημάτων, η απάντηση είναι συνήθως αρνητική. Αυτό θα ήταν πιθανό να οδηγήσει σε παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ από τις υπό εξέταση συμφωνίες.

Στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, οι προμηθευτές οχημάτων χρησιμοποιούν ποιοτικά κριτήρια προκειμένου να επιλέξουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές τους.<sup>33</sup> Συνεπώς τίθεται το ερώτημα κατά πόσον η απαίτηση να μην είναι εξουσιοδοτημένη η επισκευή οχημάτων εμπορικού σήματος άλλου προμηθευτή αποτελεί έγκυρη ποιοτική απαίτηση. Για να προσδιοριστεί αυτό, πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον αυτή η απαίτηση είναι αντικειμενική και επιβάλλεται από τη φύση της υπηρεσίας. Δεν υπάρχει συνήθως τίποτα στη φύση των υπηρεσιών επισκευής για ένα εμπορικό σήμα που να απαιτεί την αποκλειστική εκτέλεσή τους από επιχειρήσεις που δεν είναι εξουσιοδοτημένες να επισκευάζουν οχήματα άλλων εμπορικών σημάτων. Ως εκ τούτου, μια τέτοια υποχρέωση κανονικά ισοδυναμεί με μη ποιοτικό κριτήριο που μπορεί να περιορίσει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, συγκεκριμένα στην αγορά υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης του εν λόγω εμπορικού σήματος.

<sup>31</sup> Βλ. ιδίως σημεία 70 και 71 των συμπληρωματικών κατευθυντηρίων γραμμών. Βλ. υποσημείωση αριθ. 2, ανωτέρω.

<sup>32</sup> Οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής απαλλάσσονται κατά κατηγορία, εφόσον το μερίδιο αγοράς των συμβαλλόμενων μερών είναι κάτω του 30%, υπό τους όρους που περιγράφονται στον κανονισμό, βλ. σημείο 46 των συμπληρωματικών κατευθυντηρίων γραμμών. Βλ. υποσημείωση αριθ. 2, ανωτέρω. Επιπλέον, οι συμφωνίες διανομής που βασίζονται σε αμιγώς ποιοτικά κριτήρια δεν εμπίπτουν στο άρθρο 101, ανεξάρτητα από το μερίδιο αγοράς των συμβαλλόμενων μερών. Βλ. σημείο 43 των συμπληρωματικών κατευθυντηρίων γραμμών (βλ. υποσημείωση αριθ. 2, ανωτέρω).

<sup>33</sup> Όπως εξηγείται στην υποσημείωση αριθ. 32 ανωτέρω, οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής ποιοτικού χαρακτήρα κατ' αρχήν δεν εμπίπτουν στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.