

## Ανακοίνωση της Επιτροπής

## Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/C 138/05)

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1. Σκοπός των κατευθυντήριων γραμμών

- (1) Στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές διατυπώνονται οι αρχές για την αξιολόγηση, βάσει του άρθρου 101 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>(1)</sup>, ορισμένων ζητημάτων που προκύπτουν στο πλαίσιο κάθετων περιορισμών σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών. Συνοδεύουν τον κανονισμό (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<sup>(2)</sup> (εφεξής «κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας») και σκοπός τους είναι να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις να προβαίνουν οι ίδιες στην αξιολόγηση των εν λόγω συμφωνιών.
- (2) Οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν διευκρινίσεις για ζητήματα τα οποία είναι ιδιαίτερα κρίσιμα για την αυτοκινητοβιομηχανία, μεταξύ των οποίων η ερμηνεία ορισμένων διατάξεων 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<sup>(3)</sup> (εφεξής «κανονισμός γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών»). Δεν θίγουν την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς<sup>(4)</sup> (εφεξής «γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς»), και θα πρέπει επομένως να εφαρμόζονται σε συνδυασμό και συμπληρωματικά με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς.
- (3) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται τόσο στις κάθετες συμφωνίες όσο και στις εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν τους όρους υπό τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να αγοράζουν, να πωλούν ή να μεταπωλούν ανταλλακτικά αυτοκινήτων οχημάτων και/ή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και στις κάθετες συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν τους όρους υπό τους οποίους τα μέρη μπορούν να αγοράζουν, να πωλούν ή να μεταπωλούν καινούργια αυτοκίνητα οχήματα. Όπως διευκρινίζεται στο τμήμα II των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, αυτή η

τελευταία κατηγορία συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών θα εξακολουθήσει να διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (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<sup>(5)</sup> μέχρι τις 31 Μαΐου 2013. Συνεπώς, όσον αφορά τις κάθετες συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές για την αγορά, πώληση ή μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αρχίζουν να εφαρμόζονται την 1η Ιουνίου 2013. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται στις κάθετες συμφωνίες σε άλλους τομείς εκτός της αυτοκινητοβιομηχανίας, και οι αρχές που διατυπώνονται σ' αυτές δεν ισχύουν κατ' ανάγκη για την αξιολόγηση συμφωνιών σε άλλους τομείς.

- (4) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν θίγουν τη δυνατότητα παράλληλης εφαρμογής του άρθρου 102 της Συνθήκης στις κάθετες συμφωνίες που συνάπτονται στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας ούτε την ερμηνεία που μπορεί να δώσει το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 101 της Συνθήκης στις εν λόγω κάθετες συμφωνίες.
- (5) Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά, η ανάλυση και τα επιχειρήματα που περιέχονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν για όλα τα επίπεδα εμπορικών συναλλαγών. Οι όροι «προμηθευτής» και «διανομέας»<sup>(6)</sup> χρησιμοποιούνται για όλα τα επίπεδα εμπορικών συναλλαγών. Ο κανονισμός γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών και ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας αναφέρονται από κοινού ως «κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία».
- (6) Οι κανόνες που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να εφαρμόζονται λαμβάνοντας υπόψη τα ατομικά και νομικά δεδομένα κάθε περίπτωσης. Η Επιτροπή θα εφαρμόζει<sup>(7)</sup> τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές λελογισμένα και ευέλικτα, και με βάση την πείρα που απέκτησε στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων ελέγχου και παρακολούθησης της αγοράς που ασκεί.
- (7) Όπως φαίνεται από το ιστορικό της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο κλάδο, ορισμένοι περιορισμοί μπορεί να προκύψουν ως αποτέλεσμα της επιβολής είτε ρητών και άμεσων είτε έμμεσων συμβατικών υποχρεώσεων ή με άλλους έμμεσους τρόπους που επιτυγχάνουν το ίδιο αντιανταγωνιστικό αποτέλεσμα. Ο προμηθευτής που επιθυμεί

(1) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 101 και 102 αντίστοιχα της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Οι δύο νέες σειρές διατάξεων είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημες. Για τους σκοπούς των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, οι αναφορές στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ νοούνται αντίστοιχα ως αναφορές στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ, όπου ενδείκνυται. Η ΣΛΕΕ επίσης επέφερε ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως αντικατάσταση της λέξης «Κοινότητα» από τη λέξη «Ένωση» και των λέξεων «κοινή αγορά» από τις λέξεις «εσωτερική αγορά». Στο σύνολο των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

(2) ΕΕ L 129 της 28.5.2010, σ. 52.

(3) ΕΕ L 102 της 23.4.2010, σ. 1.

(4) ΕΕ C 130 της 19.5.2010, σ. 1

(5) ΕΕ L 203 της 1.8.2002, σ. 30.

(6) Οι διανομείς σε επίπεδο λιανικού εμπορίου αναφέρονται συνήθως ως «έμποροι».

(7) Μετά τον εκσυγχρονισμό των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης, την πρωταρχική ευθύνη για μια τέτοια ανάλυση έχουν τα μέρη των συμφωνιών. Η Επιτροπή μπορεί, ωστόσο, να εξετάσει κατά πόσον οι συμφωνίες είναι συμβατές με το άρθρο 101 της Συνθήκης, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν καταγγελίας.

να επηρεάσει την ανταγωνιστική συμπεριφορά του διανομέα μπορεί, για παράδειγμα, να καταφύγει σε απειλές, εκφοβισμό, προειδοποιήσεις ή επιβολή ποινών. Μπορεί επίσης να καθυστερήσει ή να αναστείλει τις παραδόσεις ή να απειλήσει ότι θα καταγγείλει τις συμβάσεις των διανομέων που πωλούν σε αλλοδαπούς καταναλωτές ή δεν τηρούν ένα δεδομένο επίπεδο τιμών. Η καθιέρωση διαφανών σχέσεων μεταξύ των συμβαλλομένων κατά κανόνα περιορίζει τον κίνδυνο να κατηγορηθούν οι κατασκευαστές ότι χρησιμοποιούν αυτές τις έμμεσες μορφές πίεσης για την επίτευξη αντανταγωνιστικού αποτελέσματος. Η τήρηση κώδικα δεοντολογίας αποτελεί μέσο για την επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των μερών. Οι εν λόγω κώδικες μπορεί μεταξύ άλλων να προβλέπουν: προειδοποιητικές προθεσμίες για την καταγγελία της σύμβασης, οι οποίες δύνανται να καθορίζονται σε συνάρτηση με τη διάρκεια κάθε σύμβασης· αποζημίωση για υπολειπόμενες επενδύσεις του εμπόρου στο πλαίσιο της συγκεκριμένης σχέσης, σε περίπτωση πρόωρης καταγγελίας χωρίς σοβαρό λόγο· καθώς και διαιτησία ως εναλλακτικό μηχανισμό επίλυσης των διαφορών. Αν ένας προμηθευτής συμπεριλάβει τέτοιο κώδικα δεοντολογίας στις συμφωνίες του με τους διανομείς και τους επισκευαστές, τον δημοσιοποιήσει και συμμορφώνεται με τις διατάξεις του, αυτό θα θεωρηθεί κρίσιμο στοιχείο για την αξιολόγηση της συμπεριφοράς του προμηθευτή σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

## 2. Διάρθρωση των κατευθυντήριων γραμμών

(8) Η διάρθρωση των κατευθυντήριων γραμμών είναι η ακόλουθη:

- α) Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας και σχέση με τον κανονισμό γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών (Τμήμα II).
- β) Εφαρμογή των πρόσθετων διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας (Τμήμα III).
- γ) Αξιολόγηση ειδικών περιορισμών: προώθηση ορισμένου σήματος και επιλεκτική διανομή (Τμήμα IV).

## II. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΤΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ

- (9) Σύμφωνα με το άρθρο 4 του σχετικού κανονισμού, ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας καλύπτει τις κάθετες συμφωνίες που αφορούν την αγορά, πώληση ή μεταπώληση ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων.
- (10) Με το άρθρο 2 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας παρατείνεται μέχρι τις 31 Μαΐου 2013 η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 στον βαθμό που αφορούν τις κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση ή μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας, από την 1η Ιουνίου 2013 οι κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση και μεταπώληση καινούργιων αυτοκι-

νήτων οχημάτων θα καλύπτονται από τον κανονισμό γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών <sup>(1)</sup>.

- (11) Η διάκριση που πραγματοποιεί το νέο πλαίσιο μεταξύ των αγορών πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και δευτερογενών αγορών αυτοκινήτων οχημάτων ανταποκρίνεται στις διαφορετικές συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στις σχετικές αγορές.
- (12) Από την εμπειριστατωμένη ανάλυση της αγοράς που περιλαμβάνεται στην έκθεση αξιολόγησης για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 28ης Μαΐου 2008 <sup>(2)</sup> και στην ανακοίνωση της Επιτροπής για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της 22ας Ιουλίου 2009 <sup>(3)</sup> δεν φαίνεται να υπάρχουν σημαντικές δυσλειτουργίες του ανταγωνισμού ώστε να διακρίνεται ο τομέας διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων από άλλους οικονομικούς κλάδους και να απαιτεί την εφαρμογή κανόνων διαφορετικών και αυστηρότερων από εκείνους του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών. Κατά συνέπεια, η εφαρμογή ορίου 30 % <sup>(4)</sup> ως προς τα μερίδια αγοράς, η μη απαλλαγή ορισμένων κάθετων περιορισμών και οι όροι που προβλέπονται στον κανονισμό γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών θα εξασφαλίζουν κατά κανόνα τη συμμόρφωση των κάθετων συμφωνιών στον τομέα της διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων με τις απαιτήσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης, χωρίς να χρειάζεται η επιβολή πρόσθετων όρων πέραν των ισχυόντων σε άλλους κλάδους.
- (13) Εντούτοις, για να μπορέσουν να προσαρμοσθούν όλες οι επιχειρήσεις στο γενικό καθεστώς, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι πρόκειται για μακροπρόθεσμες επενδύσεις συνδεδεμένες με συμβατικές σχέσεις, η περίοδος ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 παρατείνεται κατά τρία χρόνια μέχρι τις 31 Μαΐου 2013 όσον αφορά τις απαιτήσεις εκείνες που σχετίζονται ειδικότερα με τις κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση ή μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων. Από την 1η Ιουνίου 2010 μέχρι την 31η Μαΐου 2013, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 που αφορούν τόσο τις συμφωνίες για τη διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων όσο και τις συμφωνίες για την αγορά, πώληση και μεταπώληση ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων και/ή την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης,

<sup>(1)</sup> Η λήξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 και η αντικατάστασή του από το νέο νομικό πλαίσιο που αναλύεται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν σημαίνει αφ' εαυτής ότι πρέπει να λυθούν οι ισχύουσες συμβάσεις. Βλ. για παράδειγμα υπόθεση C-125/05 Vulcan Silkeborg A/S κατά Skandinavisk Motor Co. A/S, Συλλογή 2006, σ. I-7637.

<sup>(2)</sup> SEC(2008) 1946.

<sup>(3)</sup> COM(2009) 388.

<sup>(4)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών, ο υπολογισμός αυτού του ορίου μεριδίου αγοράς κατά κανόνα βασίζεται στα δεδομένα για την αξία των πωλήσεων στην αγορά ή, εάν δεν είναι διαθέσιμα, σε άλλες αξιόπιστες πληροφορίες της αγοράς, μεταξύ των οποίων ο όγκος των πωλήσεων στην αγορά. Ως προς αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι, για τη διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, τα μερίδια αγοράς υπολογίζονται επί του παρόντος από τον κλάδο με βάση την ποσότητα των αυτοκινήτων που πωλούνται από τον προμηθευτή στη σχετική αγορά, που περιλαμβάνει όλα τα αυτοκίνητα που θεωρούνται από τον αγοραστή ως εναλλάξιμα ή υποκατάστατα, λόγω των χαρακτηριστικών των προϊόντων, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.

θα εφαρμόζονται μόνο στην πρώτη κατηγορία συμφωνιών. Επίσης, κατά την ίδια περίοδο δεν θα χρησιμοποιούνται οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002, αλλά θα πρέπει να ανατρέχει κανείς στο σχετικό επεξηγηματικό φυλλάδιο <sup>(1)</sup>.

- (14) Όσον αφορά τις κάθετες συμφωνίες που αφορούν τους όρους υπό τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να προμηθεύονται, να πωλούν ή να μεταπωλούν ανταλλακτικά αυτοκινήτων οχημάτων και/ή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων, ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας ισχύει από την 1η Ιουνίου 2010. Αυτό σημαίνει ότι, για να απαλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού, οι συμφωνίες αυτές πρέπει όχι μόνο να πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών, αλλά και να μην περιέχουν κανέναν από τους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας του ανταγωνισμού που απαριθμούνται στο άρθρο 5 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (15) Δεδομένου ότι οι αγορές παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και διανομής ανταλλακτικών συνήθως συνδέονται με συγκεκριμένα σήματα, ο ανταγωνισμός στις αγορές αυτές είναι από τη φύση του λιγότερο έντονος σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό στις αγορές πώλησης καινούργιων οχημάτων. Ενώ η αξιοπιστία των αυτοκινήτων έχει βελτιωθεί και τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των εργασιών συντήρησης έχουν επιμηκυνθεί, χάρη στη βελτίωση της τεχνολογίας, η εξέλιξη αυτή έχει ξεπεραστεί από την ανοδική τάση στις τιμές των μεμονωμένων εργασιών επισκευής και συντήρησης. Στις αγορές ανταλλακτικών, τα προϊόντα που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από εκείνα που πωλούν οι προμηθευτές γνήσιων ανταλλακτικών (OES) και άλλοι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να διατηρείται η πίεση στις τιμές στις αγορές αυτές, πράγμα που με τη σειρά του ασκεί πίεση στις τιμές στις αγορές επισκευής και συντήρησης, δεδομένου ότι στα ανταλλακτικά αντιστοιχεί μεγάλο ποσοστό του κόστους μιας μέσης επισκευής. Επιπλέον, τα έξοδα επισκευής και συντήρησης στο σύνολό τους αντιπροσωπεύουν πολύ μεγάλο μέρος του συνόλου της καταναλωτικής δαπάνης για τα αυτοκίνητα οχήματα, η οποία καθεαυτή αποτελεί σημαντικό τμήμα του μέσου προϋπολογισμού των καταναλωτών.
- (16) Για να αντιμετωπισθούν τα ιδιαίτερα προβλήματα ανταγωνισμού που προκύπτουν στις δευτερογενείς αγορές αυτοκινήτων οχημάτων, ο κανονισμός γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών συμπληρώνεται, με τρεις επιπλέον περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας στον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας, που εφαρμόζονται στις συμφωνίες για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων και για την προμήθεια ανταλλακτικών. Περαιτέρω διευκρινίσεις γι' αυτούς τους πρόσθετους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας παρέχονται στο τμήμα III των κατευθυντήριων γραμμών.

### III. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

- (17) Συμφωνίες δεν θα τυγχάνουν απαλλαγής κατά κατηγορία, αν περιέχουν ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς του ανταγωνισμού. Οι περιορισμοί αυτοί απαριθμούνται στο άρθρο 4 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών και στο άρθρο 5 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας. Εφόσον μια συμφωνία περιέχει οποιονδήποτε από τους εν λόγω περιορισμούς, τεκμαίρεται ότι εμπίπτει στο πεδίο του άρθρου 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Τεκμαίρεται επίσης ότι είναι ελάχιστα πιθανό να πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης, και για τον λόγο αυτό δεν ισχύει η απαλλαγή κατά κατηγορία. Ωστόσο, πρόκειται για μαχητό τεκμήριο, που αφήνει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να προβάλλουν σε μεμονωμένες περιπτώσεις αμυντικό ισχυρισμό για βελτίωση της αποτελεσματικότητας βάσει του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
- (18) Ένας από τους στόχους της Επιτροπής όσον αφορά την πολιτική ανταγωνισμού για την αυτοκινητοβιομηχανία είναι να προστατεύει την πρόσβαση των κατασκευαστών ανταλλακτικών στις δευτερογενείς αγορές αυτοκινήτων, ούτως ώστε τα ανταγωνιστικά σήματα ανταλλακτικών να εξακολουθήσουν να διατίθενται στους ανεξάρτητους και στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, καθώς και στους χονδρεμπόρους ανταλλακτικών. Η διαθεσιμότητα αυτών των ανταλλακτικών παρέχει μεγάλα οφέλη στους καταναλωτές, δεδομένου μάλιστα ότι υπάρχουν συχνά μεγάλες διαφορές στις τιμές μεταξύ των ανταλλακτικών που πωλούνται ή μεταπωλούνται από τους κατασκευαστές του αυτοκινήτου και των εναλλακτικών ανταλλακτικών. Εναλλακτικές λύσεις των ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος (ανταλλακτικά OEM) περιλαμβάνουν τα γνήσια ανταλλακτικά που κατασκευάζουν και διανέμουν οι προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού (ανταλλακτικά OES), ενώ άλλα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας με τα γνήσια προσφέρονται από τους κατασκευαστές ανταλλακτικών «εφάμιλλης ποιότητας».
- (19) «Γνήσια ανταλλακτικά ή εξοπλισμός» είναι τα ανταλλακτικά ή ο εξοπλισμός που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που παρέχει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου οχήματος για την παραγωγή ανταλλακτικών ή εξοπλισμού για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου οχήματος. Αυτά περιλαμβάνουν τα ανταλλακτικά ή τον εξοπλισμό που κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα εν λόγω ανταλλακτικά ή εξοπλισμό. Εφόσον δεν αποδεικνύεται το αντίθετο, τεκμαίρεται ότι τα ανταλλακτικά είναι γνήσια, αν ο κατασκευαστής τους πιστοποιεί ότι η ποιότητά τους είναι εφάμιλλη με την ποιότητα των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου οχήματος και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του αυτοκινήτου οχήματος (βλ. άρθρο 3 σημείο 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία πλαίσιο) <sup>(2)</sup>).

<sup>(1)</sup> Επεξηγηματικό φυλλάδιο για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002 — Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.



- (20) Για να θεωρούνται «εφάμιλλης ποιότητας», τα ανταλλακτικά πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας ώστε η χρήση τους να μη θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου. Όπως και για κάθε άλλο κριτήριο επιλογής, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να προσκομίσει αποδείξεις ότι ένα συγκεκριμένο ανταλλακτικό δεν ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή.
- (21) Το άρθρο 4 στοιχείο ε) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθεται συμφωνιών περιγράφει ως ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμό τη συμφωνία μεταξύ ενός προμηθευτή εξαρτημάτων και ενός αγοραστή που ενσωματώνει τα εξαρτήματα αυτά στα προϊόντα του, με την οποία απαγορεύεται ή περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί τα εξαρτήματά του σε τελικούς χρήστες, ανεξάρτητους επισκευαστές ή άλλους παρέχοντες υπηρεσίες, στους οποίους δεν έχει αναθέσει ο αγοραστής την επισκευή ή την συντήρηση των προϊόντων του. Το άρθρο 5 στοιχεία α) έως γ) του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας προβλέπει τρεις επιπλέον ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς όσον αφορά τις συμφωνίες για την προμήθεια ανταλλακτικών.
- (22) Το άρθρο 5 στοιχείο α) του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας αφορά τον περιορισμό στις πωλήσεις ανταλλακτικών για αυτοκίνητα από μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής σε ανεξάρτητους επισκευαστές. Η διάταξη αυτή αφορά ιδιαίτερα μια συγκεκριμένη κατηγορία ανταλλακτικών, που αναφέρονται συχνά ως «εξαρτήματα αποκλειστικότητας», τα οποία παρέχει μόνο ο κατασκευαστής του οχήματος ή τα μέλη των εξουσιοδοτημένων δικτύων του. Αν ένας προμηθευτής και ένας διανομέας συμφωνήσουν να μην προμηθεύουν τα εν λόγω ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους επισκευαστές, η σχετική συμφωνία είναι πιθανό να αποκλείσει τους εν λόγω επισκευαστές από την αγορά παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, και αποτελεί παράβαση του άρθρου 101 της Συνθήκης.
- (23) Το άρθρο 5 στοιχείο β) του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας αφορά κάθε άμεσο ή έμμεσο περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή ανταλλακτικών, εργαλείων επισκευής, διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού, αφενός, και ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, αφετέρου, που περιορίζει τη δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί τα προϊόντα αυτά σε εξουσιοδοτημένους και/ή ανεξάρτητους διανομείς και επισκευαστές. Παράδειγμα πιθανού έμμεσου περιορισμού του είδους αυτού αποτελούν οι λεγόμενες «συμφωνίες για τις εργαλειομηχανές» μεταξύ των προμηθευτών εξαρτημάτων και των κατασκευαστών αυτοκινήτων. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να ανατρέξει κανείς στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 1978 για την αξιολόγηση ορισμένων συμφωνιών υπεργολαβίας σε σχέση με το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ <sup>(1)</sup>. Κατά κανόνα, το άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν έχει εφαρμογή σε συμφωνίες βάσει των οποίων ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων παρέχει σε κατασκευαστή εξαρτημάτων εργαλειομηχανή που είναι αναγκαία για την παραγωγή ορισμένων εξαρτημάτων, συμμετέχει στο κόστος παραγωγής του προϊόντος ή συνεισφέρει τα αναγκαία <sup>(2)</sup> δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας ή τεχνογνωσία και δεν επιτρέπει

τη χρήση της εν λόγω συνεισφοράς για την παραγωγή ανταλλακτικών που θα πωληθούν απευθείας στη δευτερογενή αγορά. Αφετέρου, εάν ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων υποχρεώνει έναν προμηθευτή εξαρτημάτων να μεταβιβάσει την κυριότητα της εν λόγω εργαλειομηχανής ή τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας του ή την τεχνογνωσία, αναλαμβάνει ασήμαντο μόνο μέρος του κόστους ανάπτυξης του προϊόντος, ή δεν συνεισφέρει καμία αναγκαία εργαλειομηχανή ή δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας ή τεχνογνωσία, η σχετική συμφωνία δεν θεωρείται ότι αποτελεί γνήσια σύμβαση υπεργολαβίας. Κατά συνέπεια, είναι δυνατόν να εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης και να εξεταστεί σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία.

- (24) Το άρθρο 5 στοιχείο γ) του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας αφορά τη συμφωνία μεταξύ ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων ο οποίος χρησιμοποιεί εξαρτήματα για την αρχική συναρμολόγηση αυτοκινήτων και του προμηθευτή των εν λόγω εξαρτημάτων, με την οποία περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να θέτει το εμπορικό του σήμα ή τον λογότυπό του, πραγματικά και κατά τρόπο ώστε να είναι ορατά, επάνω στα εξαρτήματα που προμηθεύει ή στα ανταλλακτικά. Για να βελτιωθεί η ευχέρεια επιλογής του καταναλωτή, θα πρέπει να έχουν οι επισκευαστές και οι καταναλωτές τη δυνατότητα να διαπιστώνουν ποια ανταλλακτικά εναλλακτικών προμηθευτών, εκτός από εκείνα που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος, αντιστοιχούν σε ένα δεδομένο όχημα. Η τοποθέτηση του εμπορικού σήματος ή λογότυπου στα εξαρτήματα και τα ανταλλακτικά διευκολύνει την αναγνώριση των συμβατών ανταλλακτικών που μπορούν να εξασφαλίσουν οι προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού (OES). Αποκλείοντας αυτό, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων μπορούν να περιορίσουν την εμπορία των ανταλλακτικών OES και την ευχέρεια επιλογής των καταναλωτών κατά τρόπο αντίθετο προς τις διατάξεις του άρθρου 101 της Συνθήκης.

#### IV. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ

- (25) Τα μέρη κάθεται συμφωνιών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές συμπληρωματικά και σε συνδυασμό με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθεται περιορισμούς, προκειμένου να εκτιμούν κατά πόσον ορισμένοι περιορισμοί είναι συμβατοί με το άρθρο 101 της Συνθήκης. Στο παρόν τμήμα, παρέχονται ειδικότερες διευκρινίσεις σχετικά με την προώθηση ορισμένου σήματος και την επιλεκτική διανομή, που αποτελούν δύο τομείς που μπορεί να έχουν κρίσιμη σημασία για την αξιολόγηση της καταγωγής των συμφωνιών που αναφέρονται στο τμήμα II των κατευθυντήριων γραμμών.

##### 1. Υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος

- i) Αξιολόγηση των υποχρεώσεων προώθησης ορισμένου σήματος βάσει των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία
- (26) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθεται συμφωνιών, ένας προμηθευτής και ένας διανομέας αυτοκινήτων οι οποίοι κατέχουν στη σχετική αγορά μερίδιο που δεν υπερβαίνει το 30 % δύναται να συμφωνήσουν την επιβολή στον διανομέα υποχρέωσης για προώθηση ορισμένου σήματος ώστε να αγοράζει αυτοκίνητα οχήματα μόνο από τον προμηθευτή ή από άλλες επιχειρήσεις που υποδεικνύει ο προμηθευτής, υπό τον όρο ότι η διάρκεια της

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 1 της 3.1.1979, σ. 2.

<sup>(2)</sup> Εφόσον ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου παρέχει εργαλειομηχανή, δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας (ΔΔΙ) και/ή τεχνογνωσία σε προμηθευτή εξαρτημάτων, η σχετική συμφωνία δεν διέπεται από την ανακοίνωση περί υπεργολαβίας, εάν ο προμηθευτής των εξαρτημάτων έχει ήδη στη διάθεσή του την εν λόγω εργαλειομηχανή, τα ΔΔΙ ή την τεχνογνωσία ή θα μπορούσε να τα αποκτήσει με λογικούς όρους, δεδομένου ότι υπό τις συνθήκες αυτές η συνεισφορά δεν θα ήταν αναγκαία.

εν λόγω υποχρέωσης μη ανταγωνισμού περιορίζεται σε πέντε χρόνια κατ' ανώτατο όριο. Οι ίδιες αρχές ισχύουν για τις συμφωνίες μεταξύ προμηθευτών και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους και/ή διανομέων ανταλλακτικών τους. Ανανέωση πέραν των πέντε ετών απαιτεί τη ρητή συναίνεση και των δύο συμβαλλομένων, και δεν πρέπει να υπάρχουν εμπόδια που δεν επιτρέπουν στον διανομέα να απαλλαγεί πράγματι από την υποχρέωση μη ανταγωνισμού μετά το πέρας της πενταετούς περιόδου. Οι υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού δεν καλύπτονται από τους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία, εφόσον η διάρκεια τους είναι αόριστη ή υπερβαίνει τα πέντε χρόνια, αν και υπό τις συνθήκες αυτές οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία εξακολουθούν να εφαρμόζονται στο υπόλοιπο μέρος της κάθετης συμφωνίας. Το ίδιο ισχύει για τις υποχρεώσεις μη ανταγωνισμού που είναι σιωπηρά ανανεώσιμες πέραν της πενταετίας. Τα εμπόδια, οι απειλές καταγγελίας της σύμβασης ή υπαινιγμοί ότι θα επιβληθεί εκ νέου υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος προτού παρέλθει αρκετό χρονικό διάστημα που θα επιτρέψει είτε στον διανομέα είτε στον νέο προμηθευτή να αποσβέσει τις εφάπαξ επενδύσεις του θα ισοδυναμούσαν με σιωπηρή ανανέωση της εν λόγω υποχρέωσης για προώθηση ορισμένου σήματος.

(27) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών, δεν καλύπτεται από την απαλλαγή καμία άμεση ή έμμεση υποχρέωση των μελών ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής να μην πωλούν τα σήματα ορισμένων ανταγωνιστών προμηθευτών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζονται οι υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος στους υπάρχοντες διανομείς περισσότερων σημάτων, ώστε οι εν λόγω υποχρεώσεις να μην αποτελέσουν μέρος μιας συνολικότερης στρατηγικής που αποσκοπεί στην κατάργηση του ανταγωνισμού από έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους προμηθευτές, και ιδίως από νεοεισερχόμενους ή πιο αδύναμους ανταγωνιστές. Αυτού του είδους τα προβλήματα ενδέχεται να προκύψουν ιδίως σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων του μεριδίου αγοράς που αναφέρονται στο σημείο 34 των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών και εφόσον η θέση του προμηθευτή που εφαρμόζει τον εν λόγω περιορισμό στη σχετική αγορά είναι τέτοια που του επιτρέπει να συμβάλλει σημαντικά στο συνολικό αποτέλεσμα αποκλεισμού<sup>(1)</sup>.

(28) Οι υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού που περιλαμβάνονται στις κάθετες συμφωνίες δεν αποτελούν ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς, αλλά, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, μπορεί παρόλα αυτά να έχουν αρνητικές συνέπειες εξ' αιτίας των οποίων οι συμφωνίες μπορεί να υπαχθούν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης<sup>(2)</sup>. Μία τέτοια επιζήμια επίπτωση μπορεί να προκύψει, αν δημιουργούνται φραγμοί εισόδου ή επέκτασης που αποκλείουν

τους ανταγωνιζόμενους προμηθευτές από την αγορά και ζημιώνουν τους καταναλωτές, ιδίως με την αύξηση των τιμών ή τον περιορισμό της επιλογής των προϊόντων, την πτώση της ποιότητάς τους ή του επιπέδου καινοτομίας.

(29) Εντούτοις, οι υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού μπορεί να έχουν και θετικά αποτελέσματα, που δικαιολογούν ενδεχομένως εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Μπορεί ιδίως να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση προβλημάτων «παρασιτισμού», όπου ένας προμηθευτής επωφελείται από τις επενδύσεις που πραγματοποιεί κάποιος άλλος. Για παράδειγμα, ένας προμηθευτής επενδύει στο κατάστημα ενός διανομέα, αλλά με τον τρόπο αυτόν προσελκύει και πελάτες ανταγωνιστικού σήματος που πωλείται επίσης στο ίδιο κατάστημα. Το ίδιο ισχύει και για άλλου είδους επενδύσεις που έχει κάνει ο προμηθευτής, όπως επενδύσεις κατάρτισης, από τις οποίες μπορεί να επωφεληθεί ο διανομέας για την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων ανταγωνιστών κατασκευαστών.

(30) Ένα άλλο θετικό αποτέλεσμα των υποχρεώσεων μη άσκησης ανταγωνισμού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας αφορά τη βελτίωση της εικόνας του σήματος και της φήμης του δικτύου διανομής. Οι εν λόγω περιορισμοί μπορεί να συμβάλουν στη δημιουργία και διατήρηση της εικόνας του σήματος επιβάλλοντας ένα βαθμό ομοιομορφίας και προδιαγραφές ποιότητας στους διανομείς, ώστε να γίνονται ελκυστικότερα τα αυτοκίνητα του συγκεκριμένου σήματος για τον τελικό καταναλωτή και να αυξηθούν οι πωλήσεις του.

(31) Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο δ) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών, ως υποχρέωση μη άσκησης ανταγωνισμού νοείται:

«α) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση δυνάμει της οποίας ο αγοραστής δεν μπορεί να παράγει, να αγοράζει, να πωλεί ή να μεταπωλεί αγαθά ή υπηρεσίες που είναι ανταγωνιστικά προς τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση, ή

β) οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση υποχρέωση του αγοραστή να πραγματοποιεί από τον προμηθευτή ή από άλλη επιχείρηση την οποία υποδεικνύει ο προμηθευτής, πάνω από το 80 % των συνολικών προμηθειών του σε αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες και υποκατάστατά τους στη σχετική αγορά».

(32) Εκτός από τους άμεσους τρόπους για τη δέσμευση του διανομέα στο(-α) δικό(-ά) του σήμα(α), ο προμηθευτής μπορεί επίσης να καταφύγει σε έμμεσους τρόπους για να επιτύχει το ίδιο αποτέλεσμα. Στην αυτοκινητοβιομηχανία, τέτοιοι έμμεσοι τρόποι μπορεί να είναι, μεταξύ άλλων, η επιβολή ποιοτικών προδιαγραφών ειδικά σχεδιασμένων ώστε να αποτρέπονται οι διανομείς και να μην πωλούν προϊόντα ανταγωνιστικών σημάτων<sup>(3)</sup>, πριμοδοτήσεις υπό τον όρο ότι ο διανομέας δέχεται να πωλεί αποκλειστικά ένα σήμα, στοχευμένες εκπτώσεις ή ορισμένες άλλες απαιτήσεις, όπως σύσταση χωριστής νομικής

<sup>(1)</sup> Βλ. 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), ΕΕ C 368 της 22.12.2001, σ. 13.

<sup>(2)</sup> Όσον αφορά τους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση των υποχρεώσεων μη άσκησης ανταγωνισμού δυνάμει του άρθρου 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, βλ. το σχετικό κεφάλαιο των γενικών κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς, και ιδίως τα σημεία 129 έως 150.

<sup>(3)</sup> Βλ. υποθέσεις BMW IP/06/302 — 13.3.2006 και Opel 2006, IP/06/303 — 13.3.2006.

οντότητας για το ανταγωνιστικό σήμα, υποχρέωση να εκτίθεται το επιπλέον ανταγωνιστικό σήμα σε χωριστό εκδειακό χώρο σε γεωγραφικό σημείο όπου η τήρηση της εν λόγω απαίτησης δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμη (π.χ. αραιοκατοικημένες περιοχές).

(33) Η απαλλαγή κατά κατηγορία που προβλέπεται στον κανονισμό γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών καλύπτει όλες τις μορφές άμεσων ή έμμεσων υποχρεώσεων μη άσκησης ανταγωνισμού, υπό τον όρο ότι τα μερίδια αγοράς του προμηθευτή και του διανομέα του δεν υπερβαίνουν το 30 % και η διάρκεια της υποχρέωσης μη άσκησης ανταγωνισμού δεν υπερβαίνει τα πέντε χρόνια. Εντούτοις, ακόμη και σε περιπτώσεις που μεμονωμένες συμφωνίες πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις, η επιβολή υποχρεώσεων μη άσκησης ανταγωνισμού μπορεί να έχει αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις που δεν αντισταθμίζονται από τα θετικά τους αποτελέσματα. Στην αυτοκινητοβιομηχανία, οι εν λόγω καθαρές αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις θα μπορούσε ιδίως να προκύπτουν από σωρευτικές συνέπειες που οδηγούν σε αποκλεισμό ανταγωνιστικών σημάτων.

(34) Για τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων σε επίπεδο λιανικής πώλησης, αποκλεισμός του είδους αυτού είναι ελάχιστα πιθανό να προκύψει σε αγορές όπου όλοι οι προμηθευτές έχουν μερίδιο αγοράς κάτω του 30 % και εφόσον το συνολικό ποσοστό όλων των πωλήσεων αυτοκινήτων οχημάτων για τα οποία υπάρχουν υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος στη συγκεκριμένη αγορά (ήτοι το συνολικό δεσμευμένο μερίδιο αγοράς) είναι κάτω του 40 %<sup>(1)</sup>. Σε περίπτωση ύπαρξης ενός προμηθευτή που δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση και με μερίδιο πάνω από 30 % στη σχετική αγορά, ενώ τα μερίδια αγοράς όλων των άλλων προμηθευτών είναι κάτω του 30 %, δεν είναι πιθανές σωρευτικές αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις, εφόσον το σύνολο του δεσμευμένου μεριδίου αγοράς δεν υπερβαίνει το 30 %.

(35) Αν η πρόσβαση στη σχετική αγορά για την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και ο ανταγωνισμός σ' αυτήν περιορίζεται σημαντικά λόγω των σωρευτικών επιπτώσεων από παράλληλα δίκτυα παρόμοιων κάθετων συμφωνιών που περιέχουν υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος, η Επιτροπή δύναται να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία, σύμφωνα με το άρθρο 29 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης<sup>(2)</sup>. Απόφαση για άρση της απαλλαγής μπορεί να εκδοθεί ιδίως έναντι των προμηθευτών εκείνων που συμβάλλουν σημαντικά στο σωρευτικό αποτέλεσμα αποκλεισμού στη σχετική αγορά. Εφόσον το αποτέλεσμα αυτό προκύπτει σε εθνική αγορά, οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού του οικείου κράτους μέλους δύναται επίσης να άρουν το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία για τη συγκεκριμένη επικράτεια.

(36) Επιπλέον, αν τα παράλληλα δίκτυα συμφωνιών που περιέχουν παρόμοιους κάθετους περιορισμούς καλύπτουν πάνω από το 50 % μιας δεδομένης αγοράς, η Επιτροπή δύναται να εκδώσει κανονισμό και να κηρύξει ανεφάρμοστη την απαλλαγή κατά

κατηγορία για τους εν λόγω περιορισμούς στη σχετική αγορά, ιδίως σε περίπτωση που οι σωρευτικές επιπτώσεις από την εκτεταμένη επιβολή υποχρεώσεων προώθησης ορισμένου σήματος αποβαίνουν εις βάρος των καταναλωτών στη συγκεκριμένη αγορά.

(37) Όσον αφορά την αξιολόγηση των υποχρεώσεων ελάχιστων προμηθειών υπολογιζόμενων με βάση τις συνολικές ετήσιες ανάγκες του διανομέα, μπορεί να δικαιολογείται άρση της απαλλαγής κατά κατηγορία αν προκύπτουν σωρευτικές αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις, ακόμη και αν ο προμηθευτής επιβάλλει υποχρέωση ελάχιστων προμηθειών κάτω από το όριο του 80 % που προβλέπει το άρθρο 1 στοιχείο δ) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών. Τα μέρη πρέπει να εξετάζουν κατά πόσον, με βάση τα σχετικά πραγματικά δεδομένα, η επιβολή υποχρέωσης στον διανομέα να εξασφαλίζει ότι ορισμένο ποσοστό του συνόλου των προμηθειών του σε αυτοκίνητα οχήματα θα φέρει το σήμα του προμηθευτή, δεν του επιτρέπει να πωλεί ένα ή περισσότερα επιπλέον ανταγωνιστικά σήματα. Από την άποψη αυτή, ακόμη και αν η υποχρέωση ελάχιστων προμηθειών ορίζεται σε επίπεδο κάτω του 80 % των συνολικών ετήσιων προμηθειών, θα ισοδυναμεί με υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος, εφόσον ο διανομέας που επιθυμεί να εμπορευθεί ένα νέο σήμα ανταγωνιστή κατασκευαστή της επιλογής του, υποχρεώνεται να προμηθεύεται τόσο πολλά οχήματα του σήματος που πωλεί επί του παρόντος, ώστε η επιχείρησή του να μην είναι βιώσιμη οικονομικά<sup>(3)</sup>. Παρόμοια υποχρέωση ελάχιστων προμηθειών θα ισοδυναμεί ομοίως με υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος, αν υποχρεώνει έναν ανταγωνιστή προμηθευτή να κατανέμει σε περισσότερους διανομείς τον όγκο των προβλεπόμενων πωλήσεων του σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, με αποτέλεσμα τη διόγκωση των αναγκών επενδύσεων και τον κατακερματισμό της εμπορικής του παρουσίας.

ii) Αξιολόγηση των υποχρεώσεων προώθησης ορισμένου σήματος που δεν εμπίπτουν στους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία

(38) Τα μέρη μπορεί επίσης να κληθούν να αξιολογήσουν κατά πόσον είναι συμβατές με τους κανόνες ανταγωνισμού οι υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος σε συμφωνίες που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για απαλλαγή κατά κατηγορία, επειδή τα μερίδια αγοράς των μερών υπερβαίνουν το 30 % ή επειδή η διάρκεια της συμφωνίας υπερβαίνει την πενταετία. Οι εν λόγω συμφωνίες θα πρέπει επομένως να εξετάζονται ιδιαίτερος ώστε να διερευνείται αν εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, στην περίπτωση αυτή, αν μπορεί να αποδειχθεί βελτίωση της αποτελεσματικότητας που να αντισταθμίζει οποιοδήποτε αντιανταγωνιστικό αποτέλεσμα. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να υπαχθούν στην εξαίρεση του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Για την αξιολόγηση μεμονωμένων περιπτώσεων, ισχύουν οι γενικές αρχές που διατυπώνονται στο τμήμα VI.2.1 των γενικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κάθετες συμφωνίες.

<sup>(3)</sup> Για παράδειγμα, αν ένας έμπορος αγοράζει 100 αυτοκίνητα σήματος Α τον χρόνο για να καλύψει τη ζήτηση και επιθυμεί να αγοράσει 100 αυτοκίνητα σήματος Β, η υποχρέωση ελάχιστης προμήθειας 80 % όσον αφορά το σήμα Α θα σήμαινε ότι τον επόμενο χρόνο ο έμπορος θα έπρεπε να αγοράσει 160 αυτοκίνητα σήματος Α. Με δεδομένο ότι τα ποσοστά διείσδυσης στην αγορά είναι πιθανόν να παραμείνουν σχετικά σταθερά, ο έμπορος θα έμεινε με ένα μεγάλο απούλητο απόθεμα αυτοκινήτων του σήματος Α. Ως εκ τούτου, για να αποφύγει μια τέτοια κατάσταση, θα ήταν αναγκασμένος να περιορίσει σε πολύ μεγάλο βαθμό τις προμήθειες του σήματος Β. Ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης, μια τέτοια πρακτική μπορεί να θεωρηθεί ως υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος.

<sup>(1)</sup> Βλ. γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 141.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1.



(39) Πιο συγκεκριμένα, οι συμφωνίες μεταξύ κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων ή του εισαγωγέα του, αφενός, και διανομέων ανταλλακτικών και/ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, αφετέρου, δεν καλύπτονται από τους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία, εφόσον το μερίδιο αγοράς των μερών υπερβαίνει το όριο του 30 %, πράγμα πιθανό για τις περισσότερες από τις εν λόγω συμφωνίες. Οι υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος που θα πρέπει να αξιολογηθούν στις περιπτώσεις αυτές περιλαμβάνουν όλα τα είδη περιορισμών που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τη δυνατότητα των εξουσιοδοτημένων διανομέων ή επισκευαστών να αποκτούν από τρίτους γνήσια ή εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά. Ωστόσο, η υποχρέωση που επιβάλλεται σε εξουσιοδοτημένο επισκευαστή να χρησιμοποιεί γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου οχήματος για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, τη δωρεάν εξυπηρέτηση μετά την πώληση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων οχημάτων, δεν θεωρείται ως υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος, αλλά αντικειμενικά δικαιολογημένη απαίτηση.

(40) Θα χρειαστεί επίσης ιδιαίτερη αξιολόγηση για τις υποχρεώσεις προώθησης ορισμένου σήματος στις συμφωνίες διανομής καινοουργών αυτοκινήτων που η διάρκειά τους υπερβαίνει την πενταετία ή/και εφόσον το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή υπερβαίνει το 30 %, όπως στην περίπτωση κάποιων προμηθευτών σε ορισμένα κράτη μέλη. Στις περιπτώσεις αυτές, τα μέρη θα πρέπει να εξετάζουν όχι μόνο το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή και του αγοραστή, αλλά και το σύνολο του δεσμευμένου μεριδίου αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια που αναφέρονται στο σημείο 34. Πάνω απ' αυτά τα όρια, οι μεμονωμένες περιπτώσεις θα αξιολογούνται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που διατυπώνονται στο τμήμα VI.2.1. των γενικών κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς.

(41) Εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία, κατά την αξιολόγηση των υποχρεώσεων ελάχιστης προμήθειας, που υπολογίζονται με βάση τις συνολικές ετήσιες ανάγκες του διανομέα, θα λαμβάνονται υπόψη όλες οι κρίσιμες πραγματικές περιστάσεις. Ιδίως η απαίτηση ελάχιστης προμήθειας που ορίζεται σε επίπεδο κάτω του 80 % του συνόλου των ετήσιων προμηθειών θα ισοδυναμεί με υποχρέωση προώθησης ορισμένου σήματος, αν συνεπάγεται παρεμπόδιση των διανομέων να εμπορεύονται ένα ή περισσότερα πρόσθετα ανταγωνιστικά σήματα.

## 2. Επιλεκτική διανομή

(42) Η επιλεκτική διανομή αποτελεί επί του παρόντος την κυρίαρχη μορφή διανομής στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η χρήση της είναι εκτεταμένη στη διανομή αυτοκινήτων, καθώς και όσον αφορά την επισκευή και συντήρηση και τη διανομή ανταλλακτικών.

(43) Στην επιλεκτική διανομή με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα, οι διανομείς και επισκευαστές επιλέγονται αποκλειστικά με βάση αντικειμενικά κριτήρια που απαιτεί η φύση του προϊόντος ή της υπηρεσίας, όπως οι τεχνικές ικανότητες του προσωπικού πωλήσεων, η διαρρύθμιση των εγκαταστάσεων πωλήσεων, οι τεχνικές πώλησης και το είδος των υπηρεσιών πωλήσεως που

παρέχει ο διανομέας<sup>(1)</sup>. Η εφαρμογή των εν λόγω κριτηρίων δεν θέτει ευθέως όριο στον αριθμό των διανομέων ή των επισκευαστών που γίνονται δεκτοί στο δίκτυο του προμηθευτή. Η επιλεκτική διανομή καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, επειδή δεν έχει αντιταγωνιστικές επιπτώσεις, εφόσον πληρούνται τρεις προϋποθέσεις. Πρώτον, η φύση του σχετικού προϊόντος πρέπει να απαιτεί τη χρήση επιλεκτικής διανομής, δηλαδή ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να συνιστά θεμιτή απαίτηση, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του προϊόντος, ώστε να διαφυλαχθεί η ποιότητα και να εξασφαλισθεί η κατάλληλη χρήση του. Δεύτερον, οι διανομείς ή επισκευαστές πρέπει να επιλέγονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια ποιοτικού χαρακτήρα, τα οποία καθορίζονται ομοιόμορφα για όλους τους δυνητικούς μεταπωλητές και δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο που ενέχει διακρίσεις. Τρίτον, τα κριτήρια που ισχύουν δεν πρέπει να υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο.

(44) Ενώ η επιλεκτική διανομή ποιοτικού χαρακτήρα προϋποθέτει την επιλογή διανομέων ή επισκευαστών μόνο με βάση αντικειμενικά κριτήρια που απαιτεί η φύση του προϊόντος ή της υπηρεσίας, η ποσοτική επιλογή προσδίδει και άλλα κριτήρια επιλογής που περιορίζουν πιο άμεσα τον δυνητικό αριθμό των διανομέων ή επισκευαστών, είτε καθορίζοντας ευθέως τον αριθμό τους, είτε, για παράδειγμα, απαιτώντας ένα ελάχιστο επίπεδο πωλήσεων. Τα δίκτυα που βασίζονται σε ποσοτικά κριτήρια κατά κανόνα θεωρούνται πιο περιοριστικά από εκείνα που βασίζονται σε ποιοτική και μόνον επιλογή, και ως εκ τούτου είναι πιθανότερο να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(45) Αν οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, τα μέρη θα πρέπει να εκτιμήσουν κατά πόσον οι συμφωνίες τους εμπίπτουν στους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία ή, σε ατομική βάση, στην εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

i) Η αξιολόγηση της επιλεκτικής διανομής βάσει των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία

(46) Οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία απαλλάσσουν τις συμφωνίες επιλεκτικής διανομής, ανεξάρτητα αν χρησιμοποιούν ποσοτικά ή καθαρά ποιοτικά κριτήρια επιλογής, εφόσον τα μερίδια αγοράς των μερών δεν υπερβαίνουν το 30 %. Ωστόσο, η απαλλαγή αυτή ισχύει με την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες δεν περιέχουν κανέναν από τους ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών και το

(1) Θα πρέπει πάντως να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, τα συστήματα επιλεκτικής διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα είναι δυνατόν παρόλα αυτά να περιορίζουν τον ανταγωνισμό σε περίπτωση που η ύπαρξη αρκετών τέτοιων συστημάτων δεν αφήνει περιθώρια για άλλες μορφές διανομής που βασίζονται σε διαφορετικό τρόπο ανταγωνισμού. Το πρόβλημα αυτό κατά κανόνα δεν προκύπτει στις αγορές πώλησης καινοουργών οχημάτων, στις οποίες η μίσθωση ή άλλες ανάλογες ρυθμίσεις αποτελούν ουσιαστική εναλλακτική δυνατότητα σε σύγκριση με την αγορά ενός οχήματος, ούτε στις αγορές επισκευής και συντήρησης, εφόσον οι ανεξάρτητοι επισκευαστές παρέχουν στους καταναλωτές έναν εναλλακτικό δίαυλο για τη συντήρηση των αυτοκινήτων τους. Βλ. για παράδειγμα υπόθεση T-88/92 Groupement d'achat Édouard Leclerc κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1961.

άρθρο 5 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας, ούτε κανέναν από τους αποκλειζόμενους περιορισμούς που περιγράφονται στο άρθρο 5 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών.

- (47) Τρεις από τους ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς στον κανονισμό γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών αφορούν ειδικά την επιλεκτική διανομή. Το άρθρο 4 στοιχείο β) χαρακτηρίζει ως ιδιαίτερης σοβαρότητας τον περιορισμό σχετικά με την περιοχή στην οποία, ή σχετικά με τους πελάτες στους οποίους, ο συμβαλλόμενος αγοραστής δύναται να πωλεί τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση, εκτός από τους περιορισμούς επί των πωλήσεων σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς από τα μέλη ενός επιλεκτικού συστήματος διανομής, σε αγορές όπου λειτουργεί ένα τέτοιο σύστημα. Το άρθρο 4 στοιχείο γ) αναφέρει ως ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς τις συμφωνίες που περιορίζουν τις ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις σε τελικούς χρήστες από τα μέλη ενός επιλεκτικού συστήματος διανομής που δραστηριοποιούνται στο επίπεδο λιανικής πώλησης, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα απαγόρευσης σε μέλος του δικτύου να ασκεί τις δραστηριότητές του από μη εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης, ενώ το άρθρο 4 στοιχείο δ) αφορά τον περιορισμό των αμοιβαίων προμηθειών μεταξύ διανομέων στο πλαίσιο ενός επιλεκτικού συστήματος διανομής, ακόμη και μεταξύ διανομέων που ενεργούν σε διαφορετικά επίπεδα εμπορικής δραστηριότητας. Οι τρεις αυτοί περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας παρουσιάζουν ειδικό ενδιαφέρον για τη διανομή των αυτοκινήτων οχημάτων.
- (48) Η εσωτερική αγορά έδωσε τη δυνατότητα στους καταναλωτές να αγοράζουν αυτοκίνητα σε άλλα κράτη μέλη και να επωφελοούνται από τις διαφορές τιμών μεταξύ αυτών, και η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό στόχο της πολιτικής ανταγωνισμού της της προστασία του παράλληλου εμπορίου στον κλάδο αυτό. Η δυνατότητα ενός καταναλωτή να αγοράζει προϊόντα σε άλλα κράτη μέλη είναι ιδιαίτερα σημαντική όσον αφορά τα αυτοκίνητα, λόγω της υψηλής αξίας του συγκεκριμένου προϊόντος και του άμεσου κέρδους που αποκομίζει ο καταναλωτής από τη χαμηλότερη τιμή του αυτοκινήτου που θα αγοράσει σε άλλη χώρα της Ένωσης. Η Επιτροπή επομένως μεριμνά ώστε οι συμφωνίες διανομής να μην περιορίζουν το παράλληλο εμπόριο, δεδομένου ότι οι σχετικοί περιορισμοί δεν μπορεί να θεωρηθούν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης<sup>(1)</sup>.
- (49) Η Επιτροπή κίνησε αρκετές διαδικασίες έναντι κατασκευαστών αυτοκινήτων οχημάτων για παρακώλυση του εν λόγω εμπορίου, και οι αποφάσεις της επικυρώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια<sup>(2)</sup>. Από την πείρα αυτή στον συγκεκριμένο τομέα προκύπτει ότι οι περιορισμοί του παραλλήλου εμπορίου μπορεί να λάβουν διάφορες μορφές. Για παράδειγμα, ένας προμηθευτής μπορεί να ασκήσει πιέσεις

στους διανομείς, να τους απειλήσει με καταγγελία της σύμβασης, να μην τους καταβάλει πριμ, να αρνηθεί την εκτέλεση εγγυήσεων σε αυτοκίνητα που έχουν εισαχθεί από καταναλωτή ή αποτέλεσαν αντικείμενο αμοιβαίας προμήθειας μεταξύ διανομέων εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη ή να αναγκάσει έναν διανομέα να περιμένει πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για την παράδοση όμοιου αυτοκινήτου οχήματος, όταν ο καταναλωτής είναι κάτοικος άλλου κράτους μέλους.

- (50) Ιδιαίτερο παράδειγμα έμμεσων περιορισμών στο παράλληλο εμπόριο είναι η περίπτωση κατά την οποία ο διανομέας δεν μπορεί να εξασφαλίσει καινούργια αυτοκίνητα με τις προδιαγραφές που απαιτούνται για διασυνοριακές πωλήσεις. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία μπορεί να εξαρτηθεί από το εάν ο προμηθευτής εφοδιάζει τους διανομείς του με αυτοκίνητα οχήματα προδιαγραφών πανομοιότυπων με εκείνες των αυτοκινήτων που πωλούνται σε άλλα κράτη μέλη, προκειμένου να πωληθούν σε καταναλωτές από τις χώρες αυτές (λεγόμενη «ρήτρα διαδεσιμότητας»)<sup>(3)</sup>.
- (51) Για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανονισμών απαλλαγών κατά κατηγορία, και ιδίως του άρθρου 4 στοιχείο γ) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών, η έννοια του «τελικού χρήστη» περιλαμβάνει και τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Αυτό σημαίνει ιδίως ότι δεν μπορεί να απαγορεύεται στους διανομείς που είναι μέλη επιλεκτικών συστημάτων διανομής να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα στις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης της επιλογής τους. Ωστόσο, ένας προμηθευτής που χρησιμοποιεί επιλεκτικό σύστημα διανομής μπορεί να απαγορεύει στους διανομείς να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, εφόσον υπάρχει διαπιστωμένος κίνδυνος να τα μεταπωλήσουν οι εν λόγω εταιρείες ενόσω είναι καινούργια. Ο προμηθευτής μπορεί, επομένως, να ζητήσει από τον έμπορο να ελέγχει τους γενικούς όρους που ισχύουν για τη χρηματοδοτική μίσθωση πριν από την πώληση σε συγκεκριμένη εταιρεία, ώστε να βεβαιώνεται ότι είναι πράγματι εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης και όχι μη εξουσιοδοτημένος μεταπωλητής. Πάντως, η επιβολή υποχρέωσης σε έμπορο να δίνει στον προμηθευτή του αντίγραφο κάθε συμφωνίας χρηματοδοτικής μίσθωσης προτού πωλήσει ένα αυτοκίνητο οχήμα σε εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, θα μπορούσε να ισοδυναμεί με έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων.
- (52) Η έννοια του «τελικού χρήστη» περιλαμβάνει και την έννοια του καταναλωτή που αγοράζει χρησιμοποιώντας μεσάζοντα. Ο μεσάζονας είναι πρόσωπο ή επιχείρηση που αγοράζει καινούργια αυτοκίνητο για λογαριασμό συγκεκριμένου καταναλωτή χωρίς να είναι μέλος δικτύου διανομής. Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αυτοκινητοβιομηχανία, διευκολύνοντας ιδίως τις αγορές από τους καταναλωτές, οχημάτων σε άλλα κράτη μέλη. Η ιδιότητα του μεσάζοντα κατά κανόνα αποδεικνύεται με την έγκυρη ανάθεση εντολής που αναφέρει το όνομα και τη διεύθυνση του καταναλωτή και που δίνεται πριν από τη συναλλαγή. Η χρήση του Διαδικτύου ως μέσου για την προσέλκυση πελατών σε σχέση με δεδομένο σύνολο μοντέλων αυτοκινήτων και για τη συγκέντρωση ηλεκτρονικών εντολών απ' αυτούς δεν επηρεάζει το καθεστώς του μεσάζοντα.

(1) Η αντίληψη ότι ο περιορισμός του διασυνοριακού εμπορίου μπορεί να ζημιώσει τους καταναλωτές έχει επιβεβαιωθεί από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-551/03 P, General Motors, σκέψεις 67-68, Συλλογή 2006-I-3173· υπόθεση C-338/00 P, Volkswagen κατά Επιτροπής, σκέψεις 44 και 49, Συλλογή 2003, σ. I-9189, και υπόθεση T-450/05, Peugeot κατά Επιτροπής, απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, σκέψεις 46-49, που δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

(2) Απόφαση της Επιτροπής 98/273/EK, της 28ης Ιανουαρίου 1998, στην υπόθεση IV/35.733 — VW, απόφαση της Επιτροπής 2001/146/EK, της 20ής Σεπτεμβρίου 2000, στην υπόθεση COMP/36.653 — Opel, EE L 59 της 28.2.2001, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής 2002/758/EK, της 10ης Οκτωβρίου 2001, στην υπόθεση COMP/36.264 — Mercedes-Benz, EE L 257 της 25.9.2002, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής 2006/431/EK, της 5ης Οκτωβρίου 2005, στις υποθέσεις F-2/36.623/36.820/37.275 — SEP και λοιποί/Peugeot SA.

(3) Συνεδικασθείσες υποθέσεις 25 και 26/84 Ford-Werke AG και Ford of Europe Inc. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1985, σ. 2725.



Οι μεσάζοντες πρέπει να διακρίνονται από τους ανεξάρτητους μεταπωλητές, οι οποίοι αγοράζουν οχήματα για μεταπώληση και δεν ενεργούν για λογαριασμό συγκεκριμένων καταναλωτών. Οι ανεξάρτητοι μεταπωλητές δεν πρέπει να θεωρούνται ως τελικοί χρήστες για τους σκοπούς των κανονισμών απαλλαγών κατά κατηγορία.

ii) Η αξιολόγηση της επιλεκτικής διανομής εκτός του πεδίου των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία

(53) Όπως εξηγείται στο σημείο 175 των γενικών κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς, οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που δημιουργεί για τον ανταγωνισμό η επιλεκτική διανομή είναι ο περιορισμός του ενδοσηματικού ανταγωνισμού και, ιδίως σε περιπτώσεις σφρευτικού αποτελέσματος, ο αποκλεισμός ορισμένων κατηγοριών διανομικών και η διευκόλυνση αθέμιτων συμπράξεων μεταξύ προμηθευτών ή αγοραστών.

(54) Για να αξιολογηθούν οι ενδεχόμενες αντανταγωνιστικές επιπτώσεις της επιλεκτικής διανομής βάσει του άρθρου 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της επιλεκτικής διανομής με καθαρά ποιοτικά χαρακτηριστικά και της επιλεκτικής διανομής ποσοτικού χαρακτήρα. Όπως υπογραμμίστηκε στο σημείο 43, η ποιοτική επιλεκτική διανομή κατά κανόνα δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(55) Το γεγονός ότι ένα δίκτυο συμφωνιών δεν τυγχάνει της απαλλαγής κατά κατηγορία, επειδή το μερίδιο αγοράς ενός ή περισσότερων από τα μέρη υπερβαίνει το όριο του 30 % που απαιτείται για την απαλλαγή, δεν σημαίνει ότι οι εν λόγω συμφωνίες είναι παράνομες. Αντιθέτως, τα μέρη των εν λόγω συμφωνιών πρέπει να τις υποβάλουν σε εξατομικευμένη ανάλυση για να διαπιστώσουν αν εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, στην περίπτωση αυτή, αν είναι δυνατόν, παρόλα αυτά, να υπαχθούν στην εξαίρεση του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(56) Όσον αφορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διανομής καινοουργών αυτοκινήτων, η ποιοτική επιλεκτική διανομή κατά κανόνα πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης, αν τα μερίδια αγοράς των μερών δεν υπερβαίνουν το 40 %. Ωστόσο, τα μέρη συμφωνιών του είδους αυτού θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η ύπαρξη ιδιαίτερων κριτηρίων επιλογής θα μπορούσε να έχει επίπτωση στο κατά πόσο οι συμφωνίες τους πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Για παράδειγμα, παρόλο που η χρήση ρητρών του τύπου εγκατάστασης σε συμφωνίες επιλεκτικής διανομής για καινοουργή αυτοκίνητα, δηλαδή σε συμφωνίες που απαγορεύουν στο μέλος συστήματος επιλεκτικής διανομής να δραστηριοποιείται σε μη εγκεκριμένο τόπο εγκατάστασης, συνήθως συνεπάγεται βελτίωση της αποτελεσματικότητας χάρη στην αποτελεσματικότερη υλικοτεχνική υποστήριξη και πιο προβλέψιμη κάλυψη του δικτύου, τα πλεονεκτήματα αυτά μπορεί να υπερκαλύπτονται από τα μειονεκτήματα, εάν το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή είναι πολύ υψηλό, οπότε οι εν λόγω ρήτρες μπορεί να μην είναι δυνατόν να τύχουν εξαίρεσης βάσει του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(57) Η αξιολόγηση των επιμέρους συμφωνιών επιλεκτικής διανομής για τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές θέτει επίσης κάποια ειδικά ζητήματα. Εφόσον η αγορά (<sup>1</sup>) υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής είναι χωριστή από την αγορά πώλησης καινοουργών οχημάτων, θεωρείται ότι είναι ειδική για το σήμα. Στην αγορά αυτή, η κύρια πηγή ανταγωνισμού απορρέει από την ανταγωνιστική αλληλεπίδραση μεταξύ των ανεξάρτητων επισκευαστών και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του συγκεκριμένου σήματος.

(58) Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές ιδίως ασκούν έντονη ανταγωνιστική πίεση, καθόσον το επιχειρηματικό τους μοντέλο και το σχετικό λειτουργικό κόστος τους είναι διαφορετικά από εκείνα των εξουσιοδοτημένων δικτύων. Επίσης, σε αντίθεση με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, οι οποίοι χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές κατά κανόνα καταφεύγουν περισσότερο σε άλλα σήματα, επιτρέποντας έτσι στον ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου οχήματος να επιλέγει ανάμεσα σε ανταγωνιστικά σήματα ανταλλακτικών. Επιπλέον, δεδομένου ότι η μεγάλη πλειονότητα των επισκευών για τα πιο καινούργια αυτοκίνητα πραγματοποιείται επί του παρόντος σε εξουσιοδοτημένα συνεργεία, είναι σημαντικό να διατηρείται πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, απαραίτητη προϋπόθεση του οποίου είναι να διατηρείται ανοικτή πρόσβαση στα δίκτυα για τους νεοεισερχόμενους.

(59) Χάρη στο νέο νομικό πλαίσιο είναι ευκολότερο για την Επιτροπή και τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού να προστατεύουν τον ανταγωνισμό μεταξύ ανεξάρτητων συνεργείων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, καθώς και μεταξύ των μελών κάθε δικτύου εξουσιοδοτημένων επισκευαστών. Ειδικότερα, η μείωση του ορίου των μεριδίων αγοράς για την απαλλαγή της ποιοτικής επιλεκτικής διανομής από 100 % σε 30 % διευρύνει το πεδίο δράσης των αρχών ανταγωνισμού.

(60) Ως εκ τούτου, κατά την αξιολόγηση των ανταγωνιστικών επιπτώσεων των κάθετων συμφωνιών στις δευτερογενείς αγορές αυτοκινήτων οχημάτων, τα μέρη θα πρέπει να έχουν επίγνωση ότι η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να διαφυλάξει τον ανταγωνισμό τόσο μεταξύ των μελών των εξουσιοδοτημένων δικτύων επισκευής όσο και μεταξύ των τελευταίων και των ανεξάρτητων επισκευαστών. Για τον σκοπό αυτό, θα

(<sup>1</sup>) Υπό ορισμένες συνθήκες, μια συστημική αγορά που περιλαμβάνει ταυτόχρονα αυτοκίνητα οχήματα και ανταλλακτικά μπορεί να οριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου καθώς και τις προτιμήσεις και την αγοραστική συμπεριφορά των χρηστών. Βλ. 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, σημείο 56. Κρίσιμος παράγοντας είναι κατά πόσον ένα σημαντικό ποσοστό αγοραστών προβαίνουν στην επιλογή τους λαμβάνοντας υπόψη το κόστος του οχήματος στη διάρκεια ζωής του. Για παράδειγμα, η αγοραστική συμπεριφορά μπορεί να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των αγοραστών φορτηγών που αγοράζουν και χρησιμοποιούν έναν στόλο τέτοιων αυτοκινήτων και λαμβάνουν υπόψη το κόστος συντήρησης κατά τον χρόνο αγοράς του οχήματος, αφενός, και αγοραστών μεμονωμένων αυτοκινήτων, αφετέρου. Ένας άλλος κρίσιμος παράγοντας είναι η ύπαρξη και η σχετική θέση στην αγορά των προμηθευτών, των επισκευαστών και/ή των διανομικών ανταλλακτικών που δραστηριοποιούνται στη δευτερογενή αγορά ανεξάρτητα από τους κατασκευαστές του αυτοκινήτου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι πιθανόν να υπάρχει δευτερογενής αγορά για το συγκεκριμένο σήμα, κυρίως διότι η πλειοψηφία των αγοραστών είναι ιδιώτες ή μικρομεσαίες επιχειρήσεις που αγοράζουν αυτοκίνητα και υπηρεσίες μετά την πώληση χωριστά και δεν έχουν συστηματική πρόσβαση σε δεδομένα που να τους επιτρέπουν να εκτιμήσουν το συνολικό κόστος της ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου εκ των προτέρων.

πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε τρεις ειδικούς τύπους συμπεριφορών που μπορεί να περιορίσουν τον εν λόγω ανταγωνισμό: παρεμπόδιση της πρόσβασης ανεξάρτητων επισκευαστών σε τεχνικές πληροφορίες, κατάχρηση των νομικών και/ή διευρυμένων εγγυήσεων ώστε να αποκλεισθούν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές ή εξάρτηση της πρόσβασης σε εξουσιοδοτημένα δίκτυα επισκευαστών από μη ποιοτικά κριτήρια.

- (61) Αν και τα τρία επιμέρους τμήματα που ακολουθούν αναφέρονται ειδικά στην επιλεκτική διανομή, τα ίδια αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα αποκλεισμού από την αγορά θα μπορούσαν να προκύψουν και από άλλες μορφές κάθεται συμφωνιών οι οποίες περιορίζουν άμεσα ή έμμεσα τον αριθμό των συνεργαζόμενων παρόχων υπηρεσιών που έχουν συμβατική σχέση με κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων.

Πρόσβαση ανεξάρτητων επιχειρήσεων σε τεχνικές πληροφορίες

- (62) Παρόλο που η καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα επιλεκτική διανομή θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, λόγω απουσίας αντιανταγωνιστικών επιπτώσεων<sup>(1)</sup>, οι συμφωνίες ποιοτικής επιλεκτικής διανομής που συνάπτονται με εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και/ή διανομείς ανταλλακτικών μπορεί να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, εάν, στο πλαίσιο των συμφωνιών αυτών, ένα από τα μέρη ενεργεί κατά τρόπο που αποκλείει τις ανεξάρτητες επιχειρήσεις από την αγορά, για παράδειγμα με τη μη παροχή σ' αυτές των αναγκαίων τεχνικών πληροφοριών για την επισκευή και τη συντήρηση. Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια των ανεξάρτητων επιχειρήσεων περιλαμβάνει τους ανεξάρτητους επισκευαστές, τους παραγωγούς και διανομείς ανταλλακτικών, τους κατασκευαστές επισκευαστικού εξοπλισμού ή εργαλείων, τους εκδότες τεχνικών εντύπων, τις λέσχες αυτοκινήτου, τις επιχειρήσεις παροχής οδικής βοήθειας, τις επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου και δοκιμής, καθώς και επιχειρήσεις που προσφέρουν κατάρτιση σε επισκευαστές.

- (63) Οι προμηθευτές παρέχουν στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές τους όλες τις αναγκαίες τεχνικές πληροφορίες για την εκτέλεση εργασιών επισκευής και συντήρησης στα αυτοκίνητα οχήματα των σημάτων τους και συνήθως είναι οι μόνες εταιρείες που είναι σε θέση να παράσχουν στους επισκευαστές όλες τις τεχνικές πληροφορίες που χρειάζονται για τα εν λόγω σήματα. Υπό τις συνθήκες αυτές, αν ο προμηθευτής δεν παρέχει στις ανεξάρτητες εταιρείες κατάλληλη πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων του σήματός του, ενδέχεται να ενισχυθούν οι αρνητικές συνέπειες που απορρέουν από τις συμφωνίες του με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και/ή διανομείς ανταλλακτικών, με αποτέλεσμα αυτές να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

<sup>(1)</sup> Όπως αναφέρεται παραπάνω στο σημείο 54, αυτό κατά κανόνα συμβαίνει στις αγορές επισκευής και συντήρησης, εφόσον οι ανεξάρτητοι επισκευαστές παρέχουν στους καταναλωτές εναλλακτικό δίαυλο για τη συντήρηση των οχημάτων τους.

- (64) Επιπλέον, η έλλειψη πρόσβασης στις αναγκαίες τεχνικές πληροφορίες θα μπορούσε να εξασθενήσει τη θέση των ανεξάρτητων επιχειρήσεων στην αγορά, επί ζημία των καταναλωτών, καθώς θα περιόριζε σημαντικά την επιλογή τους σε ανταλλακτικά, θα αύξανε τις τιμές υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, θα περιόριζε την επιλογή τους σε συνεργεία και ενδεχομένως θα δημιουργούσε προβλήματα ασφάλειας. Υπό τις συνθήκες αυτές, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας που θα μπορούσε κανονικά να αναμένεται από τις συμφωνίες εξουσιοδοτημένης επισκευής και διανομής ανταλλακτικών δεν θα ήταν τόσο ώστε να αντισταθμίσει τις αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις και, συνεπώς, οι εν λόγω συμφωνίες δεν θα πληρούσαν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

- (65) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>(2)</sup>, καθώς και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>(3)</sup> προβλέπουν σύστημα για τη διάδοση των πληροφοριών επισκευής και συντήρησης σχετικά με τα επιβατικά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην αγορά από την 1η Σεπτεμβρίου 2009. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>(4)</sup>, και τα συνακόλουθα μέτρα εφαρμογής προβλέπουν ανάλογο σύστημα για τα επαγγελματικά οχήματα που κυκλοφορούν στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2013. Η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη της τους εν λόγω κανονισμούς κατά την αξιολόγηση υποθέσεων όπου υπάρχει υπόνοια παρακράτησης τεχνικών πληροφοριών επισκευής και συντήρησης σχετικά με αυτοκίνητα των οποίων η εμπορία έγινε πριν από τις ημερομηνίες αυτές. Για να διαπιστωθεί αν, λόγω παρακράτησης συγκεκριμένης πληροφορίας, μπορεί η συμφωνία να εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες, όπως:

- α) Κατά πόσον η συγκεκριμένη πληροφορία αποτελεί τεχνική ή άλλου είδους πληροφορία, όπως εμπορική πληροφορία<sup>(5)</sup>, στην οποία είναι θεμιτό να απαγορευθεί η πρόσβαση.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.

<sup>(5)</sup> Ως εμπορικές πληροφορίες μπορούν να θεωρηθούν οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία επιχείρησης επισκευών και συντήρησης, αλλά δεν χρειάζονται την επισκευή ή συντήρηση των αυτοκινήτων. Παραδείγματα, μεταξύ άλλων, είναι το λογισμικό τιμολόγησης ή πληροφορίες για τα ωριαία τιμολόγια που εφαρμόζει το εξουσιοδοτημένο δίκτυο.

- β) Κατά πόσον η άρνηση πρόσβασης στην τεχνική αυτή πληροφορία θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στη δυνατότητα των ανεξάρτητων επιχειρήσεων να εκτελούν τις εργασίες τους και να ασκούν ανταγωνιστική πίεση στην αγορά.
- γ) Κατά πόσον η συγκεκριμένη τεχνική πληροφορία είναι διαθέσιμη στα μέλη του σχετικού εξουσιοδοτημένου επισκευαστικού δικτύου. Εάν είναι διαθέσιμη στο εξουσιοδοτημένο δίκτυο με οποιαδήποτε μορφή, θα πρέπει να διατίθεται χωρίς διακρίσεις και στις ανεξάρτητες επιχειρήσεις.
- δ) Κατά πόσον η συγκεκριμένη τεχνική πληροφορία θα χρησιμοποιηθεί εν τέλει <sup>(1)</sup> για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων ή για κάποιον άλλο σκοπό <sup>(2)</sup>, όπως για την κατασκευή ανταλλακτικών ή εργαλείων.
- (66) Λόγω της τεχνολογικής προόδου, η έννοια των τεχνικών πληροφοριών είναι ρευστή. Συγκεκριμένα παραδείγματα τεχνικών πληροφοριών που μπορεί να παρατεθούν σήμερα είναι μεταξύ άλλων το λογισμικό, οι κωδικοί βλάβης και άλλες παράμετροι, μαζί με την επικαιροποίησή τους, που απαιτούνται για τις εργασίες στις μονάδες ηλεκτρονικού ελέγχου για την εγκατάσταση ή αποκατάσταση ρυθμίσεων που συνιστά ο προμηθευτής, οι αναγνωριστικοί αριθμοί ή άλλες μέθοδοι ταυτοποίησης οχημάτων, κατάλογοι ανταλλακτικών, διαδικασίες επισκευής και συντήρησης, λύσεις εργασίας που προκύπτουν από την πρακτική εμπειρία και έχουν σχέση με προβλήματα που παρουσιάζει συνήθως ένα συγκεκριμένο μοντέλο ή παρτίδα, και ανακοινώσεις ανάκλησης, καθώς και άλλες ανακοινώσεις που προσδιορίζουν τις επισκευές που πρέπει να πραγματοποιηθούν χωρίς επιβάρυνση εντός του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευαστών. Ο κωδικός ανταλλακτικού και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ταυτοποίηση του σωστού ανταλλακτικού με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου που θα συναρμολογηθεί σε ένα συγκεκριμένο αυτοκίνητο όχημα (δηλ. του ανταλλακτικού που θα προμήθευε γενικά ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου στα μέλη του εξουσιοδοτημένου επισκευαστικού δικτύου του για την επισκευή του συγκεκριμένου αυτοκινήτου) συνιστούν επίσης τεχνική πληροφορία <sup>(3)</sup>. Ο κατάλογος των πληροφοριών που απαριθμούνται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 θα πρέπει να χρησιμοποιείται επίσης ως οδηγός για το τι θεωρεί η Επιτροπή τεχνικές πληροφορίες στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 101 της Συνθήκης.

- (67) Ο τρόπος παροχής τεχνικών πληροφοριών είναι επίσης σημαντικός κατά την αξιολόγηση του συμβατού των συμφωνιών

<sup>(1)</sup> Όπως πληροφορίες σε εκδότες εντύπων που τα προμηθεύουν σε επισκευαστές αυτοκινήτων.

<sup>(2)</sup> Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την τοποθέτηση ανταλλακτικού ή χρήση εργαλείου σε αυτοκίνητο όχημα θα πρέπει να θεωρείται ότι χρησιμοποιούνται για επισκευή και συντήρηση, ενώ πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό, διαδικασία παραγωγής ή υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ανταλλακτικών δεν πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή και, ως εκ τούτου, μπορούν να παρακρατηθούν.

<sup>(3)</sup> Η ανεξάρτητη επιχείρηση δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωμένη να αγοράζει τα εν λόγω ανταλλακτικά ώστε να αποκτήσει τις πληροφορίες αυτές.

εξουσιοδοτημένης επισκευής με το άρθρο 101 της Συνθήκης. Η πρόσβαση θα πρέπει να παρέχεται εφόσον ζητηθεί και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται σε χρηστική μορφή και το κόστος που χρεώνεται δεν θα πρέπει να αποθαρρύνει την πρόσβαση σ' αυτές μη συνυπολογίζοντας την έκταση χρήσης των πληροφοριών από την ανεξάρτητη επιχείρηση. Ο προμηθευτής αυτοκινήτων οχημάτων θα πρέπει να υποχρεώνεται να παρέχει στις ανεξάρτητες επιχειρήσεις πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες για καινούργια αυτοκίνητα οχήματα μόλις η εν λόγω πρόσβαση παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του και δεν θα πρέπει να υποχρεώνει τους ανεξάρτητους επισκευαστές να αγοράζουν περισσότερες από τις απαιτούμενες πληροφορίες για την εκτέλεση των συγκεκριμένων εργασιών. Πάντως, το άρθρο 101 της Συνθήκης δεν υποχρεώνει τον προμηθευτή να παρέχει τεχνικές πληροφορίες σε τυποποιημένο μορφότυπο ή μέσω καθορισμένου τεχνικού συστήματος, όπως το πρότυπο CEN/ISO και το μορφότυπο OASIS, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 295/2009 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2009, σχετικά με τη δασμολογική κατάταξη ορισμένων εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία <sup>(4)</sup>.

- (68) Τα παραπάνω ισχύουν και για τη διαθεσιμότητα εργαλείων και κατάρτισης σε ανεξάρτητους επισκευαστές. Στο πλαίσιο αυτό, τα «εργαλεία» περιλαμβάνουν τον διαγνωστικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό και άλλα επισκευαστικά εργαλεία, καθώς και το σχετικό λογισμικό, μαζί με τις περιοδικές τους επικαιροποιήσεις, καθώς και την εξυπηρέτηση μετά την πώληση για τα εργαλεία αυτά.

#### Κατάχρηση των εγγυήσεων

- (69) Οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής ποιοτικού χαρακτήρα μπορεί επίσης να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, αν ο προμηθευτής και τα μέλη του εξουσιοδοτημένου δικτύου του επιφυλάσσουν ρητά ή σιωπηρά τις επισκευές ορισμένων κατηγοριών οχημάτων στα μέλη των εξουσιοδοτημένων δικτύων. Αυτό ενδέχεται να συμβεί, για παράδειγμα, αν η εγγύηση του κατασκευαστή έναντι του αγοραστή, είτε νόμιμη είτε διευρυμένη, εξαρτηθεί από τον όρο να αναθέτει ο τελικός χρήστης τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που δεν καλύπτει η εγγύηση μόνον εντός των εξουσιοδοτημένων δικτύων επισκευών. Το ίδιο ισχύει για την εγγύηση που προβλέπει ως προϋπόθεση τη χρήση ανταλλακτικών με σήμα του κατασκευαστή για αντικαταστάσεις που δεν καλύπτονται από τους όρους της εγγύησης. Είναι αμφίβολο επίσης αν οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής που περιλαμβάνουν τέτοιες πρακτικές θα μπορούσαν να αποφέρουν όφελι στους καταναλωτές ώστε να τύχουν της εξαίρεσης του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ωστόσο, αν ένας προμηθευτής αρνείται νόμιμα να ικανοποιήσει μια αξίωση από εγγύηση λόγω του ότι οι περιστάσεις που οδήγησαν στην εν λόγω αξίωση έχουν αιτιώδη συνάφεια με τη μη ορθή εκτέλεση μιας συγκεκριμένης εργασίας επισκευής ή συντήρησης εκ μέρους επισκευαστή ή με τη χρήση ανταλλακτικών κακής ποιότητας, αυτό δεν θα επηρεάσει το συμβατό των συμφωνιών επισκευής του προμηθευτή με τους κανόνες ανταγωνισμού.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 7.



Πρόσβαση στα δίκτυα εξουσιοδοτημένα να επισκευαστών

- (70) Ο ανταγωνισμός μεταξύ εξουσιοδοτημένων και ανεξάρτητων επισκευαστών δεν αποτελεί τη μόνη μορφή ανταγωνισμού που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάλυση του συμβατού των συμφωνιών εξουσιοδοτημένης επισκευής με το άρθρο 101 της Συνθήκης· τα μέρη θα πρέπει επίσης να εκτιμούν τον βαθμό στον οποίο οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται μεταξύ τους εντός του συγκεκριμένου δικτύου. Ένας από τους κυριότερους παράγοντες από τον οποίο εξαρτάται ο εν λόγω ανταγωνισμός σχετίζεται με τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο δίκτυο που προβλέπονται στις στερεότυπες συμφωνίες με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές. Λαμβάνοντας υπόψη τη γενικά ισχυρή θέση που κατέχουν στην αγορά τα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, την ιδιαίτερη σημασία τους για τους ιδιοκτήτες καινοουργών αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και το γεγονός ότι οι καταναλωτές δεν είναι διατεθειμένοι να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για την επισκευή των αυτοκινήτων τους, η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό η πρόσβαση στα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να παραμένει γενικά ανοικτή σε όλες τις επιχειρήσεις που ανταποκρίνονται σε ορισμένα ποιοτικά κριτήρια. Η υποβολή των αιτούντων σε ποσοτική επιλογή είναι πιθανό να οδηγήσει σε υπαγωγή της συμφωνίας στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (71) Ιδιαίτερο πρόβλημα προκύπτει όταν οι συμφωνίες υποχρεώνουν τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να πωλούν και

καινοουργή αυτοκίνητα οχήματα. Οι εν λόγω συμφωνίες είναι πιθανόν να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, δεδομένου ότι η εν λόγω υποχρέωση δεν απαιτείται από τη φύση των συμβατικών υπηρεσιών. Επιπλέον, για ένα καθιερωμένο σήμα, οι συμφωνίες που περιέχουν την εν λόγω υποχρέωση δεν θα μπορούν κανονικά να τύχουν της εξαίρεσης του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης, δεδομένου ότι θα είχαν ως αποτέλεσμα τον σοβαρό περιορισμό της πρόσβασης στα εξουσιοδοτημένα δίκτυα επισκευής, εξασθενίζοντας έτσι τον ανταγωνισμό, χωρίς να αποφέρουν αντίστοιχα οφέλη στους καταναλωτές. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο προμηθευτής που επιθυμεί να κυκλοφορήσει ένα σήμα σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική αγορά μπορεί αρχικά να δυσκολεύεται να προσελκύσει διανομείς πρόθυμους να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, εκτός αν αυτοί έχουν τη βεβαιότητα ότι δεν θα αντιμετωπίσουν ανταγωνισμό από αυτόνομους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές που θα επιδίωκαν να επωφεληθούν ανέξοδα από τις εν λόγω αρχικές επενδύσεις. Υπό τις συνθήκες αυτές, η συμβατική σύνδεση των δύο δραστηριοτήτων για περιορισμένο χρονικό διάστημα θα ευνοούσε τον ανταγωνισμό στην αγορά πώλησης αυτοκινήτων παρέχοντας τη δυνατότητα κυκλοφορίας ενός νέου σήματος, και δεν θα είχε επιπτώσεις στη δυνητική αγορά επισκευών ορισμένου σήματος, η οποία εν πάση περιπτώσει δεν θα υπήρχε, αν δεν μπορούσαν να πωληθούν τα αυτοκίνητα. Οι εν λόγω συμφωνίες συνεπώς δεν είναι πιθανόν να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.