

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Ανακοίνωση της Επιτροπής: Το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας»

COM(2009) 388 τελικό

(2010/C 354/18)

Εισηγητής: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER**

Στις 22 Ιουλίου 2009, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την:

«Ανακοίνωση της Επιτροπής: Το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας»

COM(2009) 388 τελικό.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενίαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 2 Μαρτίου 2010.

Κατά την 461η σύνοδο ολομέλειας, της 17ης και 18ης Μαρτίου 2010 (συνεδρίαση της 18ης Μαρτίου 2010), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 84 ψήφους υπέρ, 5 ψήφους κατά και 7 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τη διάγνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον τομέα και τα πεδία όπου χρειάζεται να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός. Αφού εξέτασε τις επιλογές που υπέβαλε η Επιτροπή, η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της υιοθέτησης τομεακών διατάξεων με τη μορφή κατευθυντήριων γραμμών που θα συνοδεύουν την γενική απαλλαγή κατά κατηγορίες. Η ΕΟΚΕ, συνεπώς, επικροτεί την πρόταση κανονισμού και τις προτεινόμενες συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές. Επιμένει όμως ότι πρέπει να εξεταστούν σε συνδυασμό με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές των κάθετων περιορισμών, οι οποίες δεν έχουν ακόμη υποβληθεί, γεγονός που καθιστά δύσκολη μια ανεξάρτητη ερμηνεία.

1.2 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα νομικό πλαίσιο που θα έχει συνολικά θετική επίδραση στην ευημερία των καταναλωτών και θα ενισχύσει την προστασία τους. Επαναλαμβάνει τους προσανατολισμούς που έχει ήδη διατυπώσει στις προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της σχετικά με τον ανταγωνισμό ⁽¹⁾.

1.3 Αποβαίνει ωστόσο αναγκαία, στην προκειμένη περίπτωση, η θέσπιση διετούς μεταβατικού καθεστώτος για τους εμπόρους αυτοκινήτων –ως επί το πλείστον μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις– που χρειάζονται, για λόγους ασφάλειας δικαίου και με βάση τις αρχές της εύλογης εμπιστοσύνης και της αναλογικότητας, ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να αποσβέσουν την επένδυσή τους, να προσαρμοσθούν καλύτερα στις τεχνολογικές εξελίξεις της αγοράς και να συμβάλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

1.4 Ομοίως, η ΕΟΚΕ ελπίζει ότι το νέο νομικό πλαίσιο, βασιζόμενο στις αρχές της «Πράξης για τις μικρές επιχειρήσεις» (Small Business Act) και στους ίδιους στόχους για τον ανταγωνισμό που περιλαμβάνει σήμερα ο κανονισμός 1400/2002, θα παρέχει ασφά-

λεια δικαίου σε όλους τους φορείς και δεν θα δημιουργήσει νέα εμπόδια για τις επιχειρήσεις.

1.5 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές δεν θα πρέπει να προβλέπουν κανένα όριο για τις συμφωνίες προώθησης ενός μόνο σήματος, ώστε να συνάδουν περισσότερο με τον νέο κανονισμό απαλλαγής.

1.6 Οι συμφωνίες που αφορούν τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως θα μπορούσαν να διέπονται από τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία για τους κάθετους περιορισμούς όσον αφορά τη δευτερογενή αγορά.

2. Εισαγωγή

2.1 Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης ΕΚ σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ⁽²⁾, θεσπίστηκαν αυστηρότεροι κανόνες από εκείνους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών ⁽³⁾.

2.2 Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής επικεντρώνεται κυρίως στις πρακτικές και τις συμπεριφορές που συνεπάγονται σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού και θεσπίζει έναν κατάλογο περιορισμών, η ύπαρξη των οποίων αποκλείει απολύτως την εφαρμογή του κανονισμού αυτού σε μια συμφωνία («περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας»), και έναν δεύτερο κατάλογο, όπου περιλαμβάνονται περιορισμοί που απαγορεύονται μεν, αλλά που δεν εμποδίζουν την εφαρμογή της απαλλαγής που θεσπίζει ο κανονισμός στα λοιπά μέρη της συμφωνίας («ειδικοί όροι»).

⁽¹⁾ EE C 228 της 22.9.2009, σ. 47 και EE C 175 της 28.7.2009, σ. 20.

⁽²⁾ EE L 203 της 1.8.2002, σ. 30.

⁽³⁾ EE L 336 της 29.12.1999, σ. 21.

2.3 Οι κύριες διατάξεις που θεσπίζει ο εν λόγω κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής είναι οι εξής:

- Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται αποκλειστικά στα επιβατηγά οχήματα, αλλά και σε άλλα αυτοκίνητα οχήματα, όπως τα λεωφορεία ή τα φορτηγά.
- Θεσπίζεται η υποχρέωση του κάθε κατασκευαστή να επιλέγει μεταξύ συστήματος επιλεκτικής διανομής ή συστήματος αποκλειστικής διανομής, παρότι το ευεργέτημα της απαλλαγής παρέχεται κυρίως σε δύο διακριτά συστήματα διανομής:
 - στην αποκλειστική διανομή, υπό τον όρο ότι ο κατασκευαστής παραχωρεί στον εκάστοτε διανομέα ή συνεργείο επισκευών την αποκλειστικότητα σε μια γεωγραφική περιοχή (ή σε μια ομάδα πελατών). Εντός της περιοχής αυτής, δεν μπορεί να οριστεί κανένας άλλος διανομέας. Επίσης, μπορούν να επιβάλλονται στους διανομείς αυτούς ορισμένα ελάχιστα επίπεδα ποιότητας. Ο ανταγωνισμός ενισχύεται όταν ευνοούνται οι παθητικές πωλήσεις στην αποκλειστική περιοχή και, ειδικότερα, οι πωλήσεις σε μεταπωλητές εκτός του δικτύου.
 - στην επιλεκτική διανομή, υπό τον όρο ότι ο προμηθευτής δεσμεύεται να πωλεί τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, είτε απευθείας είτε εμμέσως, αποκλειστικά σε διανομείς ή επισκευαστές που έχουν επιλεγεί βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων. Ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής μπορεί να στηρίζεται σε ποσοτικά ή σε ποιοτικά κριτήρια, ή και στα δύο ταυτόχρονα.
- Δεν επιτρέπεται να σωρεύονται, στην αυτή συμφωνία, ρήτρες επιλεκτικής και ρήτρες αποκλειστικής διανομής. Συγκεκριμένα, δεν επιτρέπεται η λεγόμενη «ρήτρα του τόπου εγκατάστασης» εντός συστήματος επιλεκτικής διανομής, ενώ στο παρελθόν ήταν δυνατόν να επιβάλλεται στους αποκλειστικούς διανομείς.
- Στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού, διακρίνονται τρεις διαφορετικές αγορές προϊόντων:
 - Διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων: το μερίδιο της αγοράς προσδιορίζεται με βάση τον όγκο των πωλήσεων στην αγορά προϊόντων που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης και αντιστοιχούν προϊόντων που πωλεί ο προμηθευτής, μαζί με οποιαδήποτε άλλα προϊόντα που πωλεί ο κατασκευαστής και θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα για τον διανομέα λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.
 - Διανομή ανταλλακτικών: το μερίδιο της αγοράς προσδιορίζεται με βάση την αξία των προϊόντων της σύμβασης και των άλλων προϊόντων που πωλεί ο κατασκευαστής, καθώς και κάθε άλλου προϊόντος που πωλεί ο κατασκευαστής και το οποίο ο διανομέας θεωρεί εναλλάξιμο ή υποκατάστατο λόγω των χαρακτηριστικών του, των τιμών του και της χρήσης για την οποία προορίζεται.
 - Παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης: το μερίδιο της αγοράς προσδιορίζεται με βάση την αξία των υπηρεσιών της σύμβασης που έχουν παράσχει τα μέλη του δικτύου διανομής του προμηθευτή, μαζί με όσες άλλες υπηρεσίες

που παρείχαν τα μέλη αυτά και θεωρούνται εναλλάξιμες ή υποκατάστατες από τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.

- Πέραν των ορίων ως προς το μερίδιο της αγοράς, δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού, θεωρούνταν ασυμβίβαστες με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης «οι τιμές ή οι όροι διάθεσης για τα προϊόντα της σύμβασης ή για αντιστοίχα προϊόντα [που] διαφέρουν σημαντικά μεταξύ γεωγραφικών αγορών» και, στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή μπορούσε ακόμη και να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατ'εφαρμογή του κανονισμού.
- Η Επιτροπή έχει καταβάλει προσπάθειες για την άρση των εμποδίων που περιορίζουν το παράλληλο εμπόριο, στον εν λόγω δε κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 εκτιμάται ότι ο περιορισμός των πωλήσεων από τον διανομέα στους τελικούς χρήστες άλλων κρατών μελών (λόγου χάρι, με την εξάρτηση της τιμής αγοράς και της αμοιβής του διανομέα από τον προορισμό των οχημάτων ή από τον τόπο διαμονής των τελικών χρηστών) θα ισοδυναμούσε με έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων. Επιπλέον, απαγορεύονται ήδη οι στόχοι πωλήσεων, η κατανομή της παραγωγής και τα συστήματα προμηθευτή που στηρίζονται σε περιοχή μικρότερη του συνόλου της κοινής αγοράς.

2.4 Το νομικό πλαίσιο που διέπει τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας έχει εξελχθεί κατά τα τελευταία χρόνια, με ιδιαίτερα σημαντική την υιοθέτηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από επιβατηγά και ελαφρά εμπορικά οχήματα και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων⁽⁴⁾. Οι διατάξεις προαιρετικής εφαρμογής του κανονισμού αυτού κατέστησαν υποχρεωτικές από τον Σεπτέμβριο του 2009⁽⁵⁾. Ωστόσο, για μερικά χρόνια, ο στόλος των αυτοκινήτων θα συμπεριλαμβάνει μεγάλο αριθμό οχημάτων που δεν θα καλύπτονται από τον κανονισμό αυτόν και τα οποία θα συγκροτούν μια σημαντική αγορά για τα ανεξάρτητα συνεργεία.

2.4.1 Όσον αφορά τον ανταγωνισμό στην αγορά ανταλλακτικών αυτοκινήτων, βάσει των δικαιωμάτων βιομηχανικής ιδιοκτησίας των οποίων είναι δικαιούχος ο κατασκευαστής, και λόγω της γενικευμένης χρήσης διαφόρων συμφωνιών υπεργολαβίας που έχουν συναφθεί με τους προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού («συμφωνίες εξοπλισμού»), ορισμένα ανταλλακτικά εξακολουθούν να είναι «δέσμια» των δικτύων κατασκευαστών αυτοκινήτων.

2.4.2 Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, η Επιτροπή, στην πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για τα σχέδια και τα υποδείγματα, πρότεινε την εισαγωγή «ρήτρας για τις επισκευές». Η ΕΟΚΕ, είχε τοποθετηθεί υπέρ της πρότασης αυτής, επαναλαμβάνοντας την άποψή της⁽⁶⁾, σύμφωνα με την οποία «το μονοπώλιο που παραχωρείται στους ιδιοκτήτες σχεδίων και υποδειγμάτων αφορά αποκλειστικά την εξωτερική διαμόρφωση ενός προϊόντος και όχι το ίδιο το προϊόν», και «όσον αφορά τα ανταλλακτικά που καλύπτονται από τη ρήτρα για τις επισκευές, η υπαγωγή τους στο καθεστώς προστασίας των σχεδίων ή υποδειγμάτων θα οδηγήσει σε μονοπώλιο των προϊόντων στη δευτερογενή αγορά, το οποίο έρχεται σε αντίθεση με την ίδια τη φύση της νομικής προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων».

⁽⁴⁾ ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 62.

⁽⁶⁾ Βλ. τις σχετικές γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ: ΕΕ C 388 της 31.12.1994, σ. 9 και ΕΕ C 286 της 17.11.2005, σ. 8.

2.5 Όσον αφορά συγκεκριμένα τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η ΕΟΚΕ υιοθέτησε γνωμοδότηση με θέμα «Η αγορά εξαρτημάτων και οι δευτερογενείς αγορές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας»⁽⁷⁾, στην οποία επισημαίνει ότι οι φορείς της αγοράς αυτής είναι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, οι προμηθευτές τους και οι ανεξάρτητοι ή εξουσιοδοτημένοι πάροχοι υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στους τομείς της συντήρησης, των ανταλλακτικών και των εξαρτημάτων, καθώς και της κατασκευής, της διανομής και του λιανικού εμπορίου, και ότι πρόκειται για ένα δίκτυο που περιλαμβάνει 834 700 επιχειρήσεις, κυρίως ΜΜΕ, με συνολικό κύκλο εργασιών 1 107 δισεκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες απασχολούν περίπου 4,6 εκατομμύρια εργαζομένους.

3. Πρόσφατη εξέλιξη των εγγράφων της Επιτροπής

3.1 Στις 21 Δεκεμβρίου 2009, η Επιτροπή υιοθέτησε τα εξής έγγραφα:

- «Σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας» και
- «Σχέδιο ανακοίνωσης 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».

Η Επιτροπή προέβη σε δημόσια διαβούλευση επί των εγγράφων αυτών.

3.2 Στις 15 Ιανουαρίου 2010, η Επίτροπος που είναι αρμόδια για τον ανταγωνισμό αποφάσισε να διαβιβάσει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή τα δύο προαναφερθέντα έγγραφα, για να γνωρίσει τις απόψεις της ΕΟΚΕ σχετικά με τα εν λόγω νομοθετικά σχέδια.

3.3 Κατά συνέπεια, στην παρούσα γνωμοδότηση επί του εγγράφου COM(2009) 388 τελικό, ο εισηγητής εξετάζει ταυτοχρόνως και τα δύο έγγραφα που αναφέρονται στο σημείο 3.1.

4. Κύρια σημεία της πρότασης

4.1 Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας καταλήγει στις εξής προτάσεις:

α) Όσον αφορά τις συμφωνίες πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, από τις 31 Μαΐου 2013:

- εφαρμογή των γενικών κανόνων της πρότασης περί νέας απαλλαγής κατά κατηγορία για τις κάθετες συμφωνίες·
- υιοθέτηση ειδικών κατευθυντήριων γραμμών για τον κλάδο, με στόχο την αποτροπή του αποκλεισμού των ανταγωνιστών κατασκευαστών αυτοκινήτων οχημάτων και διατήρηση της πρόσβασής τους στις αγορές λιανικής πώλησης και επισκευής οχημάτων· προστασία του ενδοσηματικού ανταγωνισμού και διατήρηση του αποτρεπτικού αποτελέσματος του άρθρου 81·

— παραμονή σε ισχύ των διατάξεων του κανονισμού που εφαρμόζονται στις συμφωνίες διανομής αυτοκινήτων οχημάτων, έως τις 31 Μαΐου 2013.

β) Όσον αφορά τις συμφωνίες παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, καθώς και διάθεσης και διανομής ανταλλακτικών, από τις 31 Μαΐου 2010:

— εφαρμογή των γενικών κανόνων της πρότασης περί νέας απαλλαγής κατά κατηγορία για τις κάθετες συμφωνίες·

— υιοθέτηση ειδικών κατευθυντήριων γραμμών για τον κλάδο, που θα συμπληρώνουν ένα στοχοθετημένο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, ή ακόμη ενός συνδυασμού των δύο αυτών μέσων, με σκοπό την ενίσχυση της ικανότητας των αρχών ανταγωνισμού να ανταποκρίνονται στα προβλήματα ανταγωνισμού με ευρύτερο και πιο ολοκληρωμένο τρόπο, ειδικότερα δε όσον αφορά: (i) την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες, (ii) την πρόσβαση σε ανταλλακτικά, (iii) την κατάχρηση εγγυήσεων και (iv) την πρόσβαση σε δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών.

4.2 Το σχέδιο κανονισμού απαλλαγής

4.2.1 Οι κάθετες συμφωνίες μπορούν να βελτιώσουν την οικονομική αποτελεσματικότητα μιας αλυσίδας παραγωγής ή διανομής, διευκολύνοντας τον συντονισμό μεταξύ των συμμετεχουσών εταιρειών, αν και αυτό εξαρτάται από την ισχύ των μερών της συμφωνίας στην αγορά.

4.2.2 Επίσης, οι κάθετες συμφωνίες που προβλέπουν περιορισμούς, οι οποίοι είναι πιθανό να περιστείλουν τον ανταγωνισμό και να βλάψουν τους καταναλωτές ή δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των θετικών αποτελεσμάτων που αναφέρθηκαν ανωτέρω, θα πρέπει να αποκλειστούν από το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία.

4.2.3 Το σχέδιο κάνει διάκριση μεταξύ των συμφωνιών που αφορούν τη διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων («πρωτογενής αγορά») και εκείνων που αφορούν την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και τη διανομή ανταλλακτικών («δευτερογενής αγορά»).

4.2.4 Στην «πρωτογενή αγορά» θα εφαρμοσθούν οι διατάξεις του γενικού κανονισμού για τις κάθετες συμφωνίες, ιδίως ο περιορισμός των μεριδίων αγοράς, η μη απαλλαγή ορισμένων κάθετων συμφωνιών, καθώς και οι προϋποθέσεις που προβλέπονται από τον κανονισμό αυτό, σύμφωνα με τις οποίες, οι κάθετες συμφωνίες είναι επιλέξιμες για την απαλλαγή που χορηγείται από τον γενικό κανονισμό, υπό τον όρο ότι συμμορφώνονται με όλες τις προϋποθέσεις που ορίζονται σε αυτόν. Αυτό φαίνεται λογικό, αφού πρόκειται για μια αγορά όπου υπάρχει ανταγωνισμός.

4.2.5 Όσον αφορά τη «δευτερογενή αγορά», πρέπει να ληφθούν υπόψη ορισμένα ειδικά χαρακτηριστικά της αγοράς ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτοκινήτων, που συνδέονται με τις τεχνολογικές εξελίξεις και την αυξανόμενη πολυπλοκότητα και αξιοπιστία των εξαρτημάτων αυτοκινήτων, τα οποία οι κατασκευαστές οχημάτων αγοράζουν από τους προμηθευτές αρχικού εξοπλισμού.

⁽⁷⁾ EE C 317 της 23.12.2009, σελ. 29-36

4.2.6 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή στο ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτοκινήτων έχουν επίσης άμεσο αντίκτυπο στην δημόσια ασφάλεια, υπό την έννοια ότι η οδήγηση των οχημάτων μπορεί να καταστεί επικίνδυνη, αν αυτά δεν έχουν επισκευαστεί σωστά. Επίσης, θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία και στο περιβάλλον, λόγω των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρύπων που απαιτούν τακτική συντήρηση των οχημάτων.

4.2.7 Θα πρέπει να μπορεί να χορηγείται απαλλαγή στις κάθετες συμφωνίες για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης ή για τη διανομή ανταλλακτικών, μόνον εφόσον, επιπλέον των προϋποθέσεων απαλλαγής που προβλέπονται στον γενικό κανονισμό για τις κάθετες συμφωνίες, πληρούνται αυστηρότερες απαιτήσεις όσον αφορά ορισμένες μορφές σοβαρών περιορισμών του ανταγωνισμού που ενδέχεται να περιορίσουν την προμήθεια ανταλλακτικών στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτοκινήτων, συγκεκριμένα:

- οι συμφωνίες που περιορίζουν την πώληση ανταλλακτικών από μέλη του συστήματος επιλεκτικής διανομής ενός κατασκευαστή οχημάτων σε ανεξάρτητους επισκευαστές, οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την παροχή υπηρεσιών επισκευής ή συντήρησης·
- οι συμφωνίες που, παρά τη συμμόρφωσή τους με τις διατάξεις του γενικού κανονισμού, περιορίζουν τη δυνατότητα ενός κατασκευαστή ανταλλακτικών να πωλεί τα εν λόγω ανταλλακτικά σε εγκεκριμένους επισκευαστές στο πλαίσιο του συστήματος διανομής ενός κατασκευαστή οχημάτων, σε ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών, σε ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί ευθύνης του ιδιωτικού δικαίου και χωρίς να θίγεται η δυνατότητα των κατασκευαστών να απαιτούν τη χρήση «ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας»· ακόμη, οι συμφωνίες που περιλαμβάνουν υποχρέωση των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να χρησιμοποιούν μόνο ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής του οχήματος για τις επισκευές κατά την περίοδο ισχύος της εγγύησης·
- οι συμφωνίες που περιορίζουν τη δυνατότητα ενός κατασκευαστή γνήσιων εξαρτημάτων ή ανταλλακτικών να επιδέξει με ευδιάκριτο τρόπο το εμπορικό σήμα του ή το λογότυπό του σε αυτά τα εξαρτήματα.

4.3 Οι πρόσθετες κατευθυντήριες γραμμές:

4.3.1 Οι κατευθυντήριες γραμμές διατυπώνουν αρχές για την αξιολόγηση, σύμφωνα με το άρθρο 101 της Συνθήκης, των προβλημάτων τα οποία εμφανίζονται στο πλαίσιο των καθέτων περιορισμών που περιλαμβάνονται στις συμφωνίες πώλησης ή επισκευής αυτοκινήτων και διανομής των ανταλλακτικών. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται χωρίς να θίγουν την εφαρμογή των γενικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κάθετες συμφωνίες, τις οποίες συμπληρώνουν.

4.3.2 Για να ερμηνεύσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να λάβει υπόψη τον κώδικα δεοντολογίας που υπέβαλαν οι ενώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων ACEA (Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων) και JAMA (Ένωση Ιαπώνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων), σχετικά με ορισμένες ορθές επιχειρηματικές πρακτικές που δεσμεύονται να εφαρμό-

ζουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων για την καλόπιστη εκτέλεση των συμβατικών τους υποχρεώσεων έναντι των εξουσιοδοτημένων διανομών και επισκευαστών τους.

4.3.3 Η διάρθρωση των κατευθυντήριων γραμμών έχει ως εξής:

- Πεδίο εφαρμογής ης απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας και σχέση με τη γενική απαλλαγή των κάθετων συμφωνιών.
- Εφαρμογή των πρόσθετων διατάξεων στην απαλλαγή κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- Η αντιμετώπιση ειδικών περιορισμών: προώθηση ορισμένου σήματος και επιλεκτική διανομή.

4.3.4 Όσον αφορά την προώθηση ορισμένου σήματος, θεσπίζεται η καινοτομία ότι έναρξη της πενταετούς περιόδου είναι η αρχή της συμβατικής σχέσης μεταξύ των μερών και όχι η αντικατάσταση ενός συμβατικού εγγράφου με ένα άλλο που αναφέρεται στο ίδιο θέμα. Ωστόσο, αυτό προκύπτει από την υποσημείωση αριθ. 9 και όχι από το κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών. Λόγω της σπουδαιότητάς της, η αλλαγή αυτή καλό θα ήταν να ενσωματωθεί στο κείμενο του εγγράφου.

4.3.5 Οι κατευθυντήριες γραμμές εκδίδουν τις υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού, καθώς και τις αρνητικές (ύψωση φραγμών στην είσοδο στην αγορά ή στην επέκταση των ανταγωνιστών προμηθευτών) και τις θετικές (συμβολή στην επίλυση προβλημάτων «παρασιτισμού», βελτίωση της εικόνας του σήματος και της φήμης του δικτύου διανομής) συνέπειές τους.

4.3.6 Όσον αφορά την επιλεκτική διανομή, εκείνο που προέχει είναι η δυνατότητα πρόσβασης των ανεξάρτητων επισκευαστών σε τεχνικές πληροφορίες και η ορθή σωστή εφαρμογή των νομικών εγγυήσεων.

5. Παρατηρήσεις

5.1 Επί μια εικοσαετία και περισσότερο, ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας (επιβατηγά και ελαφρά εμπορικά οχήματα) διέπεται από ειδικούς κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία.

5.2 Σε μία έκθεση αξιολόγησης της 31ης Μαΐου 2008, η Επιτροπή εξέτασε τον αντίκτυπο της απαλλαγής κατά κατηγορία στις πρακτικές του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έκθεση αυτή προκάλεσε πλήθος παρατηρήσεων εκ μέρους των ενδιαφερομένων μερών, οι οποίες οδήγησαν, με τη σειρά τους, στην εκπόνηση έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων εκ μέρους των υπηρεσιών της Επιτροπής (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053). Συνιστάται, λοιπόν, η παράλληλη εξέταση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων και της ανακοίνωσης COM(2009) 388 τελικό.

5.3 Ταυτόχρονα, όμως, ο ισχύων κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, τελεί υπό αναθεώρηση και αναμένεται η υιοθέτηση νέου γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, που θα τον αντικαταστήσει από τον Μάιο του 2010. Με την προοπτική της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, η Επιτροπή προβλέπει,

— καταρχάς, για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τις εξής τρεις υπο-επιλογές: (ii) εφαρμογή, και στον τομέα αυτόν, του νέου γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία σχετικά με τις κάθετες συμφωνίες, (iii) θέσπιση τομεακών κατευθυντήριων γραμμών που θα συνοδεύουν τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία ή (iv) υιοθέτηση ειδικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, επικεντρωμένου στους περιορισμούς του ανταγωνισμού στην αγορά των υπηρεσιών εξυπηρέτησης μετά την πώληση·

— στη συνέχεια, με το σχέδιο κανονισμού και κατευθυντήριων γραμμών, την έγκριση κανονισμού με ειδικές τομεακές διατάξεις και συνοδευτικές κατευθυντήριες γραμμές.

5.4 Για τους Ευρωπαίους καταναλωτές, η αγορά αυτοκινήτου δεν αντιπροσωπεύει απλώς το μεγαλύτερο κινδύλιο του οικογενειακού προϋπολογισμού, μαζί με την απόκτηση ιδιόκτητης κατοικίας, είναι και το καλύτερο πειστήριο της σπουδαιότητας και του βαθμού υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του κλάδου, θεωρείται ότι το συνολικό κόστος που δαπανάται για την «ωφέλιμη διάρκεια ζωής» του αυτοκινήτου κατανέμεται ως εξής: 40 % για την αγορά, 40 % για συντήρηση και 20 % για ασφάλιση.

5.5 Ο κύριος στόχος των Ευρωπαίων καταναλωτών όσον αφορά τον ανταγωνισμό στην αυτοκινητοβιομηχανία θα μπορούσε να συνοψιστεί ως εξής: αγοράζω οπουδήποτε επιλέξω, επισκευάζω οπουδήποτε χρειαστεί, επωφελεύμαι από τις καλύτερες τιμές και διαθέτω αυξημένη οδική ασφάλεια.

5.6 Από τη μία πλευρά, βέβαια, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ο δυναμισμός και η ανταγωνιστικότητα μιας τεχνολογικά αρκετά εξελιγμένης αγοράς σε όλους τους οικονομικούς παράγοντες του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως δε στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο της επισκευής. Εξίσου σημαντικά, όμως, είναι τα μηνύματα εμπιστοσύνης προς τους καταναλωτές.

5.7 Ο ισχύων κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 εισήγαγε ορισμένα τέτοια θετικά μηνύματα, όπως π.χ. ότι η ισχύς της εγγύησης που παρέχει ο κατασκευαστής σε ένα κράτος μέλος επεκτείνεται, δυνάμει του κανονισμού, υπό τους ίδιους όρους σε όλα τα κράτη μέλη· ότι ο καταναλωτής που διαθέτει δελτίο εγγύησης συμπληρωμένο από αντιπρόσωπο σε άλλο κράτος μέλος δεν χρειάζεται πλέον να περιμένει προκειμένου να τηρηθεί η εγγύηση στη χώρα προέλευσής του· ή ακόμη, ότι ο αντιπρόσωπος ή τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία όπου προσκομίζει το αυτοκίνητό του ο καταναλωτής έπαψαν να χρεώνουν οιοδήποτε επιβαρύνσεις ή να απαιτούν συμπληρωματικά έγγραφα.

5.8 Εξακολουθούν, ωστόσο, να υφίστανται δυσχέρειες όσον αφορά την μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων μέσω μεσαζόντων —απαιτήσεις του προμηθευτή από τους αντιπροσώπους του, ιδίως για την τήρηση των όρων «ταυτότητας του σήματος»• ελευθερία εφοδιασμού από άλλους εντός της χώρας εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους ή εισαγωγείς—, οι οποίες συνιστούν έμμεσους περιορισμούς των αμοιβαίων προμηθειών αυτοκινήτων μεταξύ εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων.

5.9 Η Επιτροπή παρακολουθεί πολύ στενά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 και το έχει αποδείξει με υποδειγματικές αποφάσεις, όπως οι τέσσερις αποφάσεις που υιοθετήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2007, οι οποίες προσέφεραν σημαντικούς προσανατολισμούς στον κλάδο όσον αφορά την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες (υποθέσεις COMP/E-2/39.140 έως 39.143, που

αφορούσαν τα σήματα DaimlerChrysler, Fiat, Toyota και Opel αντιστοίχως) ⁽⁸⁾.

5.10 Οκτώ χρόνια μετά την υιοθέτηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002, οι οικονομικοί δείκτες επιβεβαιώνουν ότι το επίπεδο του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, βάσει του οποίου είχε υπογραφεί η επιλογή της Επιτροπής για πιο αυστηρή εφαρμογή της τομεακής απαλλαγής κατά κατηγορία, σημείωσε ουσιαστική βελτίωση.

5.11 Το δυναμικό και περίπλοκο αυτό ανταγωνιστικό περιβάλλον διαπιστώνεται κυρίως: από την μείωση των πραγματικών τιμών των καινούργιων αυτοκινήτων, από την είσοδο νέων σημάτων στην αγορά, από τις διακυμάνσεις των μεριδίων αγοράς των ανταγωνιστών κατασκευαστών, από την περιορισμένη και μάλιστα φθίνουσα συγκέντρωση της αγοράς, από την αύξηση των επιλογών για τους καταναλωτές στα διάφορα συγκρίσιμα τμήματα της αγοράς. Ωστόσο, η ποικιλία των εθνικών αγορών συνεχίζεται εντός της εσωτερικής αγοράς, ιδίως στα νέα κράτη μέλη, τα οποία διαθέτουν πιο ανεπτυγμένη αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και ανεξάρτητων επισκευαστών.

5.12 Ο χώρος στον οποίο εξακολουθούν να διαπιστώνονται εμπόδια στην αύξηση του ανταγωνισμού, με προφανή μειονεκτήματα για τους καταναλωτές, είναι κυρίως η πρόσβαση των ανεξάρτητων επισκευαστών σε ανταλλακτικά και σε τεχνικές πληροφορίες. Η παραποίηση/απομίμηση και η πειρατεία ανταλλακτικών εξακολουθεί να είναι ένα ανησυχητικό φαινόμενο στον κλάδο, εξαιτίας της ανεπαρκούς ποιότητας, σε ορισμένες περιπτώσεις, και της υπονόμευσης της οδικής ασφάλειας στην οποία μπορεί να οδηγήσει, σε άλλες περιπτώσεις, η χρήση των εν λόγω εξαρτημάτων.

5.13 Οι προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας διέπονται από την ίδια λογική και πολιτική της επιβολής της νομοθεσίας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ παραπέμπει στις προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της, στις οποίες έχει εκφράσει την υποστήριξή της προς τις εργασίες της Επιτροπής σε θέματα συλλογικών αγωγών, είτε γενικά, είτε ειδικότερα για την παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού.

6. Ειδικές παρατηρήσεις

6.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η επιλογή της Επιτροπής να προτείνει ειδικό κανονισμό και κατευθυντήριες γραμμές είναι ισορροπημένη, διότι έτσι λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις, ο αντίκτυπος στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που αποτελούν ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς των υπηρεσιών επισκευής, συντήρησης και διανομής ανταλλακτικών, καθώς και οι ενδεχόμενες επιπτώσεις στην κοινωνία, το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια.

Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει τις ακόλουθες πτυχές της πρότασης:

6.2 **Υπαγωγή του ειδικού καθεστώτος για την αυτοκινητοβιομηχανία στον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία** - Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές που προτείνει η Επιτροπή για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να μελετηθούν σε συνδυασμό με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κάθετες συμφωνίες (*General Vertical Guidelines* - βλ. I, 1. (i) *Guidelines*), οι οποίες δεν έχουν ακόμα υποβληθεί, γεγονός το οποίο δυσχεραίνει φυσικά την ξεχωριστή και ανεξάρτητη αξιολόγηση των πρώτων.

⁽⁸⁾ EE C 66 της 22.3.2007, σ. 18.

6.3 Έναρξη ισχύος του νέου καθεστώτος - Το σχέδιο κανονισμού προβλέπει δύο διαφορετικά καθεστώτα έναρξης ισχύος, ανάλογα με την αγορά που προορίζονται να καλύψουν. Ένα καθεστώς άμεσης εφαρμογής, από την 1η Ιουνίου 2010, που αφορά την αγορά ανταλλακτικών, την επισκευή και τη συντήρηση των αυτοκινήτων, και ένα άλλο, για την επέκταση του κανονισμού 1400/2002, από την 31η Μαΐου 2013, το οποίο θα ισχύει για την αγορά και την πώληση νέων οχημάτων.

6.3.1 Μολονότι η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η πρώτη από τις παραπάνω αγορές, στην οποία παρατηρείται χαμηλότερο επίπεδο ανταγωνισμού, σημειώνει ότι η ύπαρξη δύο διαφορετικών καθεστώτων μπορεί να προκαλέσει προβλήματα, διότι συχνά οι συμβάσεις μεταξύ αντιπροσώπων και διανομέων περιλαμβάνουν και τις δύο συνιστώσες.

6.3.2 Αν και η ΕΟΚΕ προασπίζεται τα συμφέροντα των καταναλωτών στην ταχέως μεταβαλλόμενη κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά των ανταλλακτικών, επισκευών και συντήρησης, δέχεται ότι είναι δυνατόν να προβλεφθεί ένας μεταβατικός κανόνας που θα επιτρέψει να αποφευχθεί η δημιουργία πρόσθετων εμποδίων στην επαναδιαπραγματεύση των συμβάσεων μεταξύ των διανομέων και των εμπόρων υπό το φως των νέων κανόνων.

6.3.3 Η ΕΟΚΕ προτρέπει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να θέσει σε ισχύ ως σύνολο τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας από την 1η Ιουνίου 2010, παρέχοντας ένα διάστημα δύο ετών στην πρωτογενή αγορά, προκειμένου να προσαρμοστούν οι ισχύουσες συμφωνίες διανομής στους νέους κανόνες.

6.3.4 Ας υπενθυμιστεί εδώ ότι οι κατασκευαστές μπορούν να θέσουν τέρμα στις συμφωνίες διανομής, μέσω σχετικής προειδοποίησης δύο ετών. Αυτό σημαίνει ότι οι διανομείς που έχουν ήδη κάνει ορισμένες επιλογές και προβεί στις σχετικές επενδύσεις βάσει του υφιστάμενου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, θα είναι υποχρεωμένοι να περιμένουν μέχρι τον Ιούνιο του 2013 για να έχουν το δικαίωμα υπογραφής νέας συμφωνίας διανομής, εκτός εάν χορηγηθεί η άδεια στους κατασκευαστές και τους αντιπρόσωπους να προσαρμόσουν τις συμβάσεις τους νωρίτερα, εάν το κρίνουν αναγκαίο, υπό το φως των νέων κανόνων και των ενδεχόμενων αλλαγών των συνθηκών της αγοράς.

6.3.5 Η εφαρμογή του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στην πρωτογενή αγορά την 1η Ιουνίου 2010 θα έχει το πρόσθετο πλεονέκτημα να συμπίπτει με την έναρξη ισχύος του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία και των κατευθυντήριων γραμμών για τη δευτερογενή αγορά.

6.3.6 Το γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των διανομέων συμμετέχει εξίσου στην εξυπηρέτηση μετά την πώληση εξηγεί γιατί τάσσεται η ΕΟΚΕ υπέρ της ταυτόχρονης εφαρμογής του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία τόσο στην πρωτογενή όσο και στην δευτερογενή αγορά. Με την επιλογή αυτή διασφαλίζεται η απλούστευση, η ευελιξία και, ασφαλώς, η μείωση των δαπανών μετάβασης από το ένα σύστημα στο άλλο.

6.4 Προώθηση ενός μόνο σήματος

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες (παράγραφος 25 και υποσημείωση 9), από την έναρξη ισχύος του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία θα απαγορεύεται στους κατασκευαστές να συμπεριλαμβάνουν υποχρεώσεις προώθησης ενός μόνο σήματος στις νέες συμφωνίες με τους υπάρχοντες αντιπροσώπους τους. Δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των κατασκευαστών θα διατηρήσει το ίδιο δίκτυο διανομής στα επόμενα χρόνια, η απόφαση αυτή

θα καταργήσει στην πράξη την προώθηση ενός μόνο σήματος. Αυτός ο περιορισμός δεν είναι μόνο αντίθετος με την πρόταση της ΕΟΚΕ (βλ. παρατήρηση 1 παραπάνω), αλλά αντιβαίνει επίσης στον νέο γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία (28 Ιουλίου 2009), ο οποίος δεν προβλέπει κανένα περιορισμό στις συμφωνίες για την προώθηση ενός μόνο σήματος.

6.5 Επιβατηγά και ελαφρά εμπορικά οχήματα

Όπως και στην περίπτωση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θέτει στο ίδιο επίπεδο τα οχήματα ιδιωτικής και τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως. Ωστόσο, τα πρώτα είναι καταναλωτικά αγαθά, ενώ τα δεύτερα είναι κεφαλαιουχικά αγαθά που χρησιμοποιούνται σε διεισδυτικό περιβάλλον όπου ο πελάτης δεν αγοράζει μόνο το όχημα, αλλά ένα πακέτο στο οποίο οι υπηρεσίες αποτελούν βασική πτυχή της επιλογής για την μεγιστοποίηση της χρήσης του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως, όπως ισχύει για τους γεωργικούς ελκυστήρες και τον κατασκευαστικό εξοπλισμό.

6.5.1 Άλλωστε, ο τομέας των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, τόσο στην πρωτογενή όσο και στη δευτερογενή αγορά, δεν αντιμετωπίζει προβλήματα ανταγωνισμού, ούτε και έχει υποστεί κριτική από τους τελικούς χρήστες, καθότι πρόκειται για πολύ ανταγωνιστική αγορά, στην οποία οι ανεξάρτητοι προμηθευτές ανταλλακτικών έχουν, ιστορικά, υψηλό μερίδιο αγοράς.

6.5.2 Γι' αυτόν τον λόγο η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι συμφωνίες που αφορούν τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως πρέπει να διέπονται από τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία ακόμα και όσον αφορά τη δευτερογενή αγορά, όπως ισχύει για τους γεωργικούς ελκυστήρες και τον κατασκευαστικό εξοπλισμό.

6.6 Η προμήθεια ανταλλακτικών

6.6.1 Το άρθρο 5 β) του σχεδίου κανονισμού προβλέπει ότι η απαλλαγή δεν ισχύει «για τον περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή ανταλλακτικών, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού και ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί αυτά τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες».

6.6.2 Η διατύπωση του εν λόγω περιορισμού δεν φαίνεται να είναι σύμφωνη με τον σκοπό που επιδιώκει η Επιτροπή.

6.6.3 Πράγματι, η ρήτρα αγοράς ανταλλακτικών, στον ισχύοντα κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, εμποδίζει τον κατασκευαστή να επιβάλει στους αγοραστές να προμηθευτούν άνω του 30 % της προμήθειας τους από αυτόν. Κατά συνέπεια, η διαφοροποίηση των δικτύων εφοδιασμού είναι παράγοντας μείωσης των τιμών. Το γεγονός ότι οι κατασκευαστές εξακολουθούν να κατέχουν μερίδιο μεγαλύτερο από το 30 % της προμήθειας, εξηγείται από τα συστήματα στόχων, πριμοδοτήσεων και εκπτώσεων που εφαρμόζουν. Η

κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζει την ανταγωνιστική πίεση που ασκούν οι κατασκευαστές εξοπλισμού στους κατασκευαστές.

6.6.4 Ωστόσο, στο προτεινόμενο άρθρο 5 β) δεν γίνεται καμία αναφορά σε ποσοστό, πέραν του οποίου οι διανομείς ή οι επισκευαστές παύουν να είναι υποχρεωμένοι να αγοράζουν από τον κατασκευαστή (όπως η τρέχουσα ρήτρα του 30 %).

6.6.5 Επιπλέον, δηλώνεται ότι οι παραγωγοί ανταλλακτικών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προμηθεύουν τους εγκεκριμένους επισκευαστές. Εντούτοις, η δυνατότητα αυτή θα παραμένει αυστηρά θεωρητική, αν οι κατασκευαστές διατηρήσουν τη δυνατότητα να επιβάλουν αποκλειστική ή οιονεί αποκλειστική προμήθεια στα δίκτυα ανταλλακτικών τους.

6.7 Εγγυήσεις

Τέλος, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει για μία ακόμη φορά τη θέση της Επιτροπής σχετικά με τις εγγυήσεις των οχημάτων. Με δεδομένη την άμεση ευθύνη του κατασκευαστή για την καλή λειτουργία και την επισκευή των ελαττωμάτων, η Επιτροπή αναμένει ότι η υποχρέωση που επιβάλλεται στους επισκευαστές να χρησιμοποιούν μόνο ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής κατά τη διάρκεια της περιόδου εγγύησης αποτελεί νομική εξαίρεση. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι η προσέγγιση αυτή είναι αποδεκτή, εφόσον δεν συνεπάγεται την απόλυτη αδυναμία του καταναλωτή να προσφεύγει σε ανεξάρτητους επισκευαστές για την τακτική συντήρηση του οχήματος, αδυναμία που περιορίζει τα δικαιώματα του καταναλωτή, και συγκεκριμένα το δικαίωμα πρόσβασης σε προϊόντα ποιότητας και στις αντίστοιχες εγγυήσεις.

Βρυξέλλες, 18 Μαρτίου 2010.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Mario SEPI
