Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 27ης Οκτωβρίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Αγορά για υπηρεσίες σχετικά με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητων οχημάτων – Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 – Άρθρο 61 – Υποχρεώσεις των κατασκευαστών αυτοκινήτων να παρέχουν πληροφορίες επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητου οχήματος – Περιεχόμενο – Δικαίωμα πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές – Ανεξάρτητοι φορείς – Εκδότες τεχνικών εντύπων – Άρθρο 63 – Εύλογα και αναλογικά τέλη πρόσβασης»

Στην υπόθεση C-390/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Ιουνίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

ADPA European Independent Automotive Data Publishers,

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

κατά

Automobiles PEUGEOT SA,

PSA Automobiles SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους N. Piçarra (εισηγητή), προεδρεύοντα, N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι ADPA European Independent Automotive Data Publishers και Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., εκπροσωπούμενες από την E. Macher και τους M. Sacré και P. Schmitz, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– οι Automobiles PEUGEOT SA και PSA Automobiles SA, εκπροσωπούμενες από τους F. Hübener, B. Lutz και A. Wendel, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και M. Noll-Ehlers,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 61, παράγραφος 1, και του άρθρου 63, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ 2018, L 151, σ. 1), καθώς και του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων 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 (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των ADPA European Independent Automotive Data Publishers, διεθνούς ενώσεως μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα βελγικού δικαίου, και Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., ενώσεως γερμανικού δικαίου, και, αφετέρου, των Automobiles PEUGEOT SA (στο εξής: Peugeot) και PSA Automobiles SA (στο εξής: PSA), σχετικά με τα επιβληθέντα από τις δύο τελευταίες τέλη για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων που κατασκευάζουν.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 50 και 52 του κανονισμού 2018/858 έχουν ως εξής:

«(50) Η απεριόριστη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, μέσω τυποποιημένου μορφότυπου που να μπορεί να χρησιμοποιείται για την ανάκτηση τεχνικών πληροφοριών, και ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για τις υπηρεσίες παροχής των εν λόγω πληροφοριών είναι αναγκαία ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Οι απαιτήσεις σχετικά με την παροχή πληροφοριών επισκευής και συντήρησης ορίζονταν έως σήμερα στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (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 (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ 2009, L 188, σ. 1)]. Οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να ενοποιηθούν στον παρόντα κανονισμό και οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 θα πρέπει να τροποποιηθούν αντίστοιχα.

[…]

(52) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για υπηρεσίες σχετικά με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων και προκειμένου να διασαφηνιστεί ότι αυτές οι πληροφορίες καλύπτουν επίσης πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σε ανεξάρτητους φορείς εκτός των επισκευαστών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι η ανεξάρτητη αγορά επισκευής και συντήρησης οχημάτων συνολικά μπορεί να ανταγωνίζεται τις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες, ανεξάρτητα από το εάν ο κατασκευαστής οχημάτων διαβιβάζει αυτές τις πληροφορίες απευθείας στις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες και εξουσιοδοτημένους επισκευαστές ή αν χρησιμοποιεί ο ίδιος αυτές τις πληροφορίες για τους σκοπούς της επισκευής και της συντήρησης, είναι απαραίτητο να οριστούν οι λεπτομέρειες των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται με σκοπό την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων.»

4 Το άρθρο 3 του ως άνω κανονισμού περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς:

«1. “έγκριση τύπου”: η διαδικασία με την οποία μια αρχή έγκρισης πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις·

[…]

45. “ανεξάρτητος φορέας”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκτός εξουσιοδοτημένης αντιπροσωπείας ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή, το οποίο συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση οχημάτων, και μεταξύ άλλων επισκευαστές, κατασκευαστές ή διανομείς εξοπλισμού, εργαλείων ή ανταλλακτικών επισκευής, καθώς και εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς παροχής υπηρεσιών τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και φορείς που παρέχουν κατάρτιση σε επισκευαστές, κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων· ως ανεξάρτητοι φορείς νοούνται επίσης εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές, αντιπρόσωποι και διανομείς στο πλαίσιο του συστήματος διανομής συγκεκριμένου κατασκευαστή οχημάτων, στον βαθμό που παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ως προς τα οποία δεν είναι μέλη του συστήματος διανομής του κατασκευαστή του οχήματος·

[…]

47. “ανεξάρτητος επισκευαστής”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων και που λειτουργεί εκτός του συστήματος διανομής του κατασκευαστή·

48. “πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος”: όλες οι πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων όλων των επακόλουθων τροποποιήσεων και παραρτημάτων τους, που

απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση και την τεχνική επιθεώρηση οχήματος, την προετοιμασία του για τεχνικό έλεγχο, την επισκευή, τον επαναπρογραμματισμό, την επαναφορά οχήματος στην αρχική του κατάσταση ή που απαιτούνται για την εξ αποστάσεως διαγνωστική υποστήριξη οχήματος, ή για την τοποθέτηση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε όχημα, και οι οποίες παρέχονται από τον κατασκευαστή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή για σκοπούς επισκευής και συντήρησης·

[…]».

5 Το άρθρο 61 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρεώσεις των κατασκευαστών να παρέχουν πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD) [On board diagnostics] και πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος», ορίζει τα εξής:

«1. Οι κατασκευαστές παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD), στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένων των πλήρων στοιχείων αναφοράς και των διαθέσιμων τηλεφορτώσεων του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος. Οι πληροφορίες παρουσιάζονται με εύκολα προσβάσιμο τρόπο υπό μορφή μηχαναγνώσιμων και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμων συνόλων δεδομένων. Οι ανεξάρτητοι φορείς έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες τηλεδιάγνωσης που χρησιμοποιούνται από τους κατασκευαστές και τους εξουσιοδοτημένους πωλητές και επισκευαστές.

Οι κατασκευαστές παρέχουν τυποποιημένο και ασφαλές σύστημα τηλεπρόσβασης προκειμένου ανεξάρτητοι επισκευαστές να μπορούν να διενεργούν επισκευές που απαιτούν πρόσβαση στο σύστημα ασφαλείας του οχήματος.

2. […]

Οι πληροφορίες του συστήματος OBD και οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος διατίθενται στους δικτυακούς τόπους των κατασκευαστών με τη χρήση τυποποιημένου μορφότυπου ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω της φύσης των πληροφοριών, σε άλλον κατάλληλο μορφότυπο. Για ανεξάρτητους φορείς εκτός των επισκευαστών, οι πληροφορίες παρέχονται επίσης σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο που μπορεί να υποβληθεί σε ηλεκτρονική επεξεργασία με κοινά εργαλεία πληροφορικής και λογισμικό, επιτρέποντας στους ανεξάρτητους φορείς να ασκούν τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς.

[…]

9. Όταν τηρούνται αρχεία επισκευών και συντήρησης του οχήματος σε κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος ή για λογαριασμό του, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές έχουν πρόσβαση στα εν λόγω αρχεία δωρεάν και μπορούν να καταχωρίζουν στοιχεία σχετικά με εργασίες επισκευής ή συντήρησης που έχουν εκτελέσει.

[…]»

6 Το άρθρο 63 του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Τέλη πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος», έχει ως εξής:

«1. Ο κατασκευαστής μπορεί να επιβάλλει εύλογα και αναλογικά τέλη για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, εκτός των αρχείων που αναφέρονται στο άρθρο 61 παράγραφος 10. Τα εν λόγω τέλη δεν θα πρέπει να αποθαρρύνουν την πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές μη λαμβάνοντας υπόψη τον βαθμό χρήσης των πληροφοριών από τον ανεξάρτητο φορέα. […]

2. Ο κατασκευαστής καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων συναλλακτικών υπηρεσιών, όπως ο επαναπρογραμματισμός ή παροχή τεχνικής βοήθειας, σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, και τα τέλη πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια των περιόδων για τις οποίες παρέχεται πρόσβαση.

Επιπροσθέτως της πρόσβασης βάσει χρόνου, οι κατασκευαστές μπορούν να προσφέρουν πρόσβαση βάσει συναλλαγής για την οποία επιβάλλεται τέλος ανά συναλλαγή και όχι ανάλογα με τη διάρκεια της πρόσβασης.

Όταν ο κατασκευαστής παρέχει και τα δύο συστήματα πρόσβασης, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές επιλέγουν συστήματα πρόσβασης, είτε βάσει χρόνου είτε βάσει συναλλαγής.»

7 Κατά το τιτλοφορούμενο «Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007» άρθρο 86 του κανονισμού 2018/858:

«1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 τροποποιείται ως εξής:

[…]

4. Το κεφάλαιο III διαγράφεται.

[…]

2. Οι παραπομπές στις διαγραφόμενες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που αναφέρεται στο παράρτημα XI σημείο 1 του παρόντος κανονισμού.»

8 Το άρθρο 89 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο περιέχει μεταβατικές διατάξεις, προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι «ο παρών κανονισμός δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή έγκριση τύπου ΕΕ που χορηγήθηκε σε οχήματα ή σε συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες έως την 31η Αυγούστου 2020».

9 Το παράρτημα X του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος και στις πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος», προβλέπει, στο σημείο 6.1, ότι «[ό]σοι ζητούν άδεια ανατύπωσης ή αναδημοσίευσης των πληροφοριών διαπραγματεύονται απευθείας με τον σχετικό κατασκευαστή».

Το γερμανικό δίκαιο

10 Το άρθρο 3a του Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (νόμου κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού), της 3ης Ιουλίου 2004 (BGBl. 2004 I, σ. 1414), όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο της 17ης Φεβρουαρίου 2016 (BGBI. 2016 I, σ. 233), προβλέπει ότι, «αθέμιτα ενεργεί όποιος παραβαίνει διάταξη νόμου η οποία έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων, να ρυθμίσει τη συμπεριφορά στις συναλλαγές προς το συμφέρον των συναλλασσομένων στη σχετική αγορά και η παράβαση είναι ικανή να βλάψει σημαντικά τα συμφέροντα των καταναλωτών, άλλων συναλλασσομένων ή των ανταγωνιστών».

11 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, σημείο 2, του ως άνω νόμου, νομιμοποιούνται προς άσκηση αγωγής με αντικείμενο την άρση αθέμιτης εμπορικής πρακτικής «ενώσεις με νομική προσωπικότητα που έχουν ως σκοπό την προαγωγή των συμφερόντων των επιτηδευματιών ή των ελευθέρων επαγγελματιών, εφόσον σε αυτές ανήκει σημαντικός αριθμός επιχειρηματιών οι οποίοι εμπορεύονται πανομοιότυπα ή παρόμοια αγαθά ή υπηρεσίες στην ίδια αγορά, εφόσον επίσης είναι σε θέση να εκπληρώσουν πραγματικά τους καταστατικούς τους σκοπούς της επιδιώξεως ικανοποιήσεως των συμφερόντων των επιτηδευματιών ή των ελευθέρων επαγγελματιών, ιδίως επειδή διαθέτουν την αναγκαία υποδομή προς τούτο, από απόψεως ανθρωπίνων, υλικών και οικονομικών πόρων, και εφόσον η αθέμιτη πρακτική θίγει τα συμφέροντα των μελών τους».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12 Οι Peugeot και PSA είναι κάτοχοι των προβλεπόμενων στο άρθρο 3, σημείο 1, του κανονισμού 2018/858 εγκρίσεων τύπου για τα οχήματα της μάρκας Peugeot. Στο πλαίσιο αυτό, παρέχουν πρόσβαση στις μνημονευόμενες στο παράρτημα X του ως άνω κανονισμού πληροφορίες σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση των εγκεκριμένων οχημάτων, μέσω τράπεζας δεδομένων διαθέσιμης σε διαδικτυακή πύλη, τις οποίες οι «ανεξάρτητοι φορείς», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 45, του εν λόγω κανονισμού, δύνανται να συμβουλεύονται έναντι καταβολής κατ' αποκοπήν χρηματικού ποσού που ισχύει για όλους τους ανεξάρτητους φορείς και διαμορφώνεται ανάλογα με τη διάρκεια της περιόδου για την οποία παρέχεται πρόσβαση, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τυχόν άλλες ατομικές μεταβλητές.

13 Όσον αφορά, ειδικότερα, τους εκδότες τεχνικών εντύπων, αυτοί οφείλουν να συνάπτουν ετησίως με τις Peugeot και PSA σύμβαση βάσει της οποίας τους παρέχεται το δικαίωμα πρόσβασης στα εν λόγω δεδομένα, καθώς και το δικαίωμα να ανακτούν από τα δεδομένα αυτά τις πληροφορίες συντήρησης και επισκευής των οχημάτων και να τα επεξεργάζονται προκειμένου να αναπτύξουν και να διανείμουν ενημερωτικά δελτία που προορίζονται για χρήστες όπως συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων οχημάτων, χονδρεμπόρους και κατασκευαστές ανταλλακτικών. Το ύψος των επιβαλλόμενων τελών καθορίζεται ατομικά για τον εκάστοτε εκδότη και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, με βάση τη βασική τιμή. Η βασική τιμή αντιστοιχεί στα πάγια τέλη που επιβάλλονται στους λοιπούς ανεξάρτητους φορείς, πολλαπλασιάζεται δε επί τον αριθμό των τελικών πελατών του εκδότη και επί το μερίδιο αγοράς των οχημάτων κατά μέσο όρο στην αγορά κατά την τελευταία δεκαετία. Το σύνολο διαιρείται με συντελεστή μείωσης ο οποίος εξαρτάται από τον αριθμό των τελικών χρηστών και με την υπεραξία που προέκυψε από την επεξεργασία των δεδομένων.

14 Κατά τις ADPA European Independent Automotive Data Publishers και Gesamtverband Autoteile-Handel, τα κατ' αυτόν τον τρόπο υπολογιζόμενα τέλη δεν είναι ούτε «εύλογα» ούτε «αναλογικά», κατά την έννοια του άρθρου 63, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858. Η συνεκτίμηση του αριθμού των τελικών χρηστών συνιστά, κατά την άποψή τους, παράνομη ανταμοιβή για τη χρήση των πληροφοριών, καθόσον ισοδυναμεί με την παροχή στους κατασκευαστές αυτοκινήτων δικαιώματος συμμετοχής στα πραγματοποιηθέντα κέρδη. Οι ως άνω ενώσεις εκτιμούν ότι μια τέτοια μέθοδος υπολογισμού, καθόσον αντιβαίνει στον κανονισμό 2018/858, συνιστά αθέμιτη εμπορική πρακτική απαγορευόμενη από το γερμανικό δίκαιο. Κατά συνέπεια, άσκησαν κατά των Peugeot και PSA αγωγή με αίτημα να υποχρεωθούν οι δύο τελευταίες να επιβάλλουν στους εκδότες τεχνικών εντύπων τα ίδια τέλη για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων με αυτά που επιβάλλουν στους ανεξάρτητους επισκευαστές, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 47, του ως άνω κανονισμού.

15 Οι Peugeot και PSA υποστηρίζουν κατ' αρχάς ότι, δεδομένου ότι τα επίμαχα οχήματα έχουν εγκριθεί πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2020, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός 2018/858, εφαρμοστέος τυγχάνει ο κανονισμός 715/2007. Εν συνεχεία, φρονούν ότι η μέθοδος υπολογισμού των τελών δεν πρέπει να αξιολογηθεί με γνώμονα το άρθρο 63 του κανονισμού 2018/858, καθόσον τα επίμαχα τέλη δεν κατατείνουν στο να ανταμείψουν την απλή πρόσβαση στις πληροφορίες «επισκευής και συντήρησης οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 61, παράγραφος 1, του κανονισμού, αλλά συνιστούν την αντιπαροχή για την άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης των εν λόγω πληροφοριών. Τέλος, ακόμη και αν υποτεθεί ότι τα εν λόγω τέλη εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 63 του κανονισμού 2018/858, οι Peugeot και PSA διατείνονται ότι με τη διάταξη αυτή καταλείπεται περιθώριο εκτιμήσεως στους κατασκευαστές αυτοκινήτων όσον αφορά τη μέθοδο υπολογισμού των επιβαλλόμενων τελών.

16 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πρώτον, ως προς τις διατάξεις που τυγχάνουν εφαρμογής ratione temporis όσον αφορά την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με οχήματα που έχουν εγκριθεί πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2018/858.

17 Δεύτερον, διερωτάται αν, λαμβανομένης υπόψη της έννοιας «πρόσβαση στις πληροφορίες» του άρθρου 61 του ως άνω κανονισμού, ερμηνευόμενου υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 50 και 52 καθώς και του άρθρου 63 και του παραρτήματος X, σημείο 6.1, του εν λόγω κανονισμού, επιτρέπεται στους επίμαχους κατασκευαστές αυτοκινήτων να απαιτούν από τους εκδότες τεχνικών εντύπων την κατοχή ειδικής άδειας εκμετάλλευσης προκειμένου να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων.

18 Τρίτον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον η αρχή της ίσης μεταχείρισης επιτάσσει να εφαρμόζονται οι ίδιες μέθοδοι υπολογισμού των επιβαλλόμενων βάσει του άρθρου 63 του κανονισμού 2018/858 τελών στους ανεξάρτητους επισκευαστές και στους εκδότες τεχνικών εντύπων. Κατά την κρίση του, υπέρ ενός ενιαίου συστήματος τιμολόγησης συνηγορεί το γεγονός ότι το μόνον κριτήριο διαφοροποίησης που θεσπίζει το άρθρο 63, παράγραφος 2, του κανονισμού μεταξύ των δικαιούχων του δικαιώματος πρόσβασης στις πληροφορίες, όσον αφορά τον καθορισμό των τελών, είναι η διάρκεια πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές. Αντιστρόφως, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι ο περιεχόμενος στο άρθρο 63, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού όρος «εύλογα και αναλογικά τέλη» συνηγορεί υπέρ ενός κατά περίπτωση υπολογισμού των τελών που επιβάλλονται στους δικαιούχους του δικαιώματος πρόσβασης στις πληροφορίες συντήρησης και επισκευής οχημάτων.

19 Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν, κατ' ορθή ερμηνεία του όρου «εύλογα και αναλογικά τέλη», για τον υπολογισμό των τελών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνον το πραγματικό κόστος το οποίο επωμίζεται ο κατασκευαστής προκειμένου να παρέχει πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων του, ανεξαρτήτως της οικονομικής αξίας των πληροφοριών αυτών.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου XIV του κανονισμού 2018/858 (άρθρα 61 επ., συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος X) και σε μοντέλα οχημάτων που εγκρίθηκαν για πρώτη φορά πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2020 υπό την ισχύ του κανονισμού 715/2007;

Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση στο ερώτημα αυτό:

Εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε σχέση με τα εν λόγω "παλαιά οχήματα" το κεφάλαιο III του κανονισμού 715/2007 και ιδίως το άρθρο 7 αυτού για τον υπολογισμό των τελών;

2) Περιλαμβάνει η έννοια της "προσβάσεως" στις αναφερόμενες πληροφορίες την οποία πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές σύμφωνα με το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 την εξουσία των εκδοτών τεχνικών εντύπων σύμφωνα με το άρθρο 3, σημείο 45, του [εν λόγω] κανονισμού να εκμεταλλεύονται τις εν λόγω πληροφορίες για να ασκούν τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς ή απαιτείται για μια τέτοια εξουσία εκμεταλλεύσεως ειδική συμφωνία για άδεια εκμεταλλεύσεως και αναδημοσιεύσεως, η οποία, στην περίπτωση αυτή, δεν εμπίπτει, όσον αφορά την απαιτούμενη συναφώς από τον κατασκευαστή αμοιβή, στο άρθρο 63 του κανονισμού 2018/858;

Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και το κεφάλαιο II του κανονισμού 715/2007 τυγχάνει εφαρμογής σε παλαιά οχήματα:

Περιλαμβάνει η έννοια της "προσβάσεως" στις αναφερόμενες πληροφορίες την οποία πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007 την εξουσία των εκδοτών τεχνικών εντύπων σύμφωνα με το άρθρο 3, σημείο 15, του [εν λόγω] κανονισμού να εκμεταλλεύονται τις εν λόγω πληροφορίες για να ασκούν τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς ή απαιτείται για μια τέτοια εξουσία εκμεταλλεύσεως ειδική συμφωνία για άδεια εκμεταλλεύσεως και αναδημοσιεύσεως, η οποία, στην περίπτωση αυτή, δεν εμπίπτει, όσον αφορά την απαιτούμενη συναφώς από τον κατασκευαστή αμοιβή, στο άρθρο 7 του κανονισμού 715/2007;

3) Έχει ο όρος "εύλογα και αναλογικά τέλη" κατά το άρθρο 63, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 2018/858 την έννοια ότι ο κατασκευαστής οφείλει να αντιμετωπίζει κατά τον ίδιο τρόπο όλους τους ανεξάρτητους φορείς κατά το άρθρο 3, σημείο 45, του [εν λόγω] κανονισμού κατά τον υπολογισμό των τελών, ανεξαρτήτως της εκάστοτε οικονομικής τους δραστηριότητας;

Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και το κεφάλαιο III του κανονισμού 715/2007 τυγχάνει εφαρμογής σε παλαιά οχήματα:

Έχει ο όρος "εύλογα και ανάλογα τέλη" κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρώτη ημιπερίοδος, του κανονισμού 715/2007 την έννοια ότι ο κατασκευαστής πρέπει να αντιμετωπίζει κατά τον ίδιο τρόπο όλους τους ανεξάρτητους φορείς κατά το άρθρο 3, σημείο 15, του κανονισμού 715/2007 κατά τον υπολογισμό των τελών, ανεξαρτήτως της εκάστοτε οικονομικής τους δραστηριότητας;

Σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα:

4) Έχει ο όρος "εύλογα και αναλογικά τέλη" κατά το άρθρο 63, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 2018/858 την έννοια ότι το τέλος δεν μπορεί κατ' αρχήν να καλύπτει παρά μόνον το κόστος του κατασκευαστή;

Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 τυγχάνει εφαρμογής σε παλαιά οχήματα:

Έχει ο όρος "εύλογα και ανάλογα τέλη" κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρώτη ημιπερίοδος, του κανονισμού 715/2007 την έννοια ότι το τέλος δεν μπορεί κατ' αρχήν να καλύπτει παρά μόνον το κόστος του κατασκευαστή;»

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

21 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν τα άρθρα 61 και 63 του κανονισμού 2018/858 έχουν την έννοια ότι εφαρμόζονται στα μοντέλα οχημάτων που εγκρίθηκαν υπό την ισχύ του κανονισμού 715/2007.

22 Επισημαίνεται, πρώτον, ότι ο κανονισμός 2018/858, όπως προκύπτει από την αιτιολογική του σκέψη 50, δεν καταργεί τον κανονισμό 715/2007, αλλά προβαίνει σε ενοποίηση των απαιτήσεων τις οποίες θέσπιζε ο τελευταίος ως άνω κανονισμός σχετικά με την παροχή πληροφοριών επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητων οχημάτων, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 48, του κανονισμού 2018/858. Περαιτέρω, το άρθρο 89, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858, ο οποίος ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου 2020, διευκρινίζει ότι ο κανονισμός αυτός δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή έγκριση τύπου ΕΕ που χορηγήθηκε έως την 31η Αυγούστου 2020 σε οχήματα ή σε συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες.

23 Δεύτερον, υπογραμμίζεται ότι, παρότι δυνάμει του άρθρου 86, παράγραφος 1, σημείο 4, του κανονισμού 2018/858 διαγράφεται το κεφάλαιο III του κανονισμού 715/2007, σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος, εντούτοις στην παράγραφο 2 του ίδιου ως άνω άρθρου διευκρινίζεται ότι οι παραπομπές στις διαγραφόμενες διατάξεις του κανονισμού 715/2007 νοούνται ως παραπομπές στον κανονισμό 2018/858 σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που αναφέρεται στο παράρτημα XI, σημείο 1, του τελευταίου ως άνω κανονισμού. Σύμφωνα με το εν λόγω παράρτημα, τα άρθρα 61 και 63 του κανονισμού 2018/858 αντικαθιστούν τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού 715/2007 και από 1ης Σεπτεμβρίου 2020 εφαρμόζονται στα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία αυτή.

24 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 61 και 63 του κανονισμού 2018/858, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 86, παράγραφος 1, σημείο 4, και, παράγραφος 2, καθώς και με το παράρτημα XI, σημείο 1, του εν λόγω κανονισμού, έχουν την έννοια ότι εφαρμόζονται στα μοντέλα οχημάτων που εγκρίθηκαν υπό την ισχύ του κανονισμού 715/2007.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

25 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση που υπέχουν βάσει της διατάξεως αυτής οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση «στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος», οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3, σημείο 48, του κανονισμού, περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής στους εκδότες τεχνικών εντύπων της δυνατότητας να επεξεργάζονται και να εκμεταλλεύονται τις πληροφορίες αυτές για τους σκοπούς της άσκησης των δραστηριοτήτων τους στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς, δίχως να τους επιβάλλει να πληρούν άλλες προϋποθέσεις πέραν των προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό.

26 Συναφώς, επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι ως «ανεξάρτητος φορέας» ορίζεται, στο άρθρο 3, σημείο 45, του κανονισμού 2018/858, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκτός εξουσιοδοτημένης αντιπροσωπείας ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή, το οποίο συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση οχημάτων. Στο ως άνω σημείο 45 μνημονεύεται ρητώς ότι οι εκδότες τεχνικών εντύπων υπάγονται στην κατηγορία των ανεξάρτητων φορέων.

27 Συνεπώς, δυνάμει του άρθρου 61, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 2018/858, οι εκδότες τεχνικών εντύπων απολαύουν, ως ανεξάρτητοι φορείς, απεριόριστης, τυποποιημένης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος. Οι πληροφορίες πρέπει να παρουσιάζονται με εύκολα προσβάσιμο τρόπο, υπό μορφή μηχαναγνώσιμων και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμων συνόλων δεδομένων. Όπως αναφέρει η αιτιολογική σκέψη 50 του κανονισμού, μια τέτοιου είδους πρόσβαση μέσω τυποποιημένου μορφότυπου αποσκοπεί στο να καταστήσει δυνατή την «ανάκτηση τεχνικών πληροφοριών».

28 Το άρθρο 61, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, δεύτερη περίοδος, του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει ότι, για ανεξάρτητους φορείς εκτός των επισκευαστών, συμπεριλαμβανομένων των εκδοτών τεχνικών εντύπων, οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρέχονται σε μορφότυπο δυνάμενο να υποβληθεί σε ηλεκτρονική επεξεργασία, προκειμένου οι οικείοι φορείς να μπορούν να ασκούν τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς. Επισημαίνεται επίσης ότι η εν λόγω υποχρέωση που υπέχουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων θεσπίστηκε το πρώτον κατά τη σχετική με τον κανονισμό 2018/858 νομοθετική διαδικασία (πρβλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, σκέψη 34).

29 Επομένως, από το ίδιο το γράμμα των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι η υποχρέωση που υπέχουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858, περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής στους εκδότες τεχνικών εντύπων της δυνατότητας να επεξεργάζονται και να εκμεταλλεύονται τέτοιες πληροφορίες στο πλαίσιο και για τους σκοπούς της άσκησης των εκάστοτε

επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς, χωρίς να απαιτείται να πληρούν άλλες προϋποθέσεις πέραν των προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό.

30 Η κατά τα ανωτέρω ερμηνεία επιρρωννύεται από τον εκτιθέμενο στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και 52 του κανονισμού 2018/858 σκοπό, ήτοι το να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για τις υπηρεσίες που συνίστανται στην παροχή πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι η αγορά επισκευής και συντήρησης οχημάτων από ανεξάρτητους φορείς μπορεί να ανταγωνίζεται την αγορά των εξουσιοδοτημένων αντιπροσωπειών.

31 Συγκεκριμένα, οι εκδότες τεχνικών εντύπων, καθόσον διευκολύνουν την πρόσβαση στις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων από τους ανεξάρτητους φορείς –οι οποίοι δεν είναι ούτε εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες ούτε εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές που συμμετέχουν στο σύστημα διανομής των κατασκευαστών–, ιδίως μέσω εργασίας συνιστάμενης στην επεξεργασία, εκμετάλλευση και συγκέντρωση των πληροφοριών αυτών, συμβάλλουν στην ανάπτυξη της αγοράς επισκευής και συντήρησης οχημάτων από τέτοιους φορείς.

32 Ως εκ τούτου, το δικαίωμα πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες, το οποίο οι κατασκευαστές αυτοκινήτων υποχρεούνται βάσει του άρθρου 61, παράγραφος 1, του κανονισμού να διασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, στους εκδότες τεχνικών εντύπων, πρέπει να περιλαμβάνει το δικαίωμα των τελευταίων να επεξεργάζονται και να εκμεταλλεύονται τις πληροφορίες αυτές στο πλαίσιο και για τους σκοπούς της δικής τους επιχειρηματικής δραστηριότητας, χωρίς να απαιτείται να πληρούν άλλες προϋποθέσεις πέραν των προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό.

33 Το παράρτημα Χ, σημείο 6.1, του κανονισμού 2018/858 –το οποίο θεσπίζει την υποχρέωση για όσους ζητούν άδεια ανατύπωσης ή αναδημοσίευσης των πληροφοριών συντήρησης και επισκευής των οχημάτων να διαπραγματεύονται απευθείας με τον σχετικό κατασκευαστή– δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την κατά τα ανωτέρω ερμηνεία του δικαιώματος πρόσβασης στις πληροφορίες, το οποίο εγγυάται το άρθρο 61 του κανονισμού στους εκδότες τεχνικών εντύπων υπό την ιδιότητά τους ως ανεξάρτητων φορέων.

34 Πράγματι, η επεξεργασία και η εκμετάλλευση τέτοιων πληροφοριών από τους εκδότες τεχνικών εντύπων, στο πλαίσιο και για τους σκοπούς της δικής τους επιχειρηματικής δραστηριότητας, επί τη βάσει του άρθρου 61 του κανονισμού 2018/858, δεν μπορούν να εξομοιωθούν με την απλή ανατύπωση ή αναδημοσίευση των εν λόγω πληροφοριών, κατά την έννοια του παραρτήματος Χ, σημείο 6.1, του κανονισμού, το οποίο, όπως επισημαίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θεσπίζει γενικώς τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων.

35 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση που υπέχουν βάσει της διατάξεως αυτής οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητου οχήματος, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3, σημείο 48, του κανονισμού, περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής στους εκδότες τεχνικών εντύπων της δυνατότητας να επεξεργάζονται και να εκμεταλλεύονται τις πληροφορίες αυτές για τους

σκοπούς της άσκησης των δραστηριοτήτων τους στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς, δίχως να τους επιβάλλει να πληρούν άλλες προϋποθέσεις πέραν των προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό.

Επί του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

36 Με το τρίτο και το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν, κατ' ορθή ερμηνεία του άρθρου 63 του κανονισμού 2018/858, ο περιεχόμενος στη διάταξη αυτή όρος «εύλογα και αναλογικά τέλη» υποχρεώνει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να εφαρμόζουν, σε όλους τους ανεξάρτητους φορείς, ενιαία μέθοδο υπολογισμού των τελών στηριζόμενη αποκλειστικά στο κόστος που επωμίζονται συνεπεία της υποχρέωσης την οποία υπέχουν δυνάμει του κανονισμού να παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων.

37 Το άρθρο 63, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 2018/858 επιτρέπει στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να επιβάλλουν τέλη για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, εφόσον τα τέλη αυτά είναι εύλογα και αναλογικά. Από τη δεύτερη περίοδο του άρθρου 63, παράγραφος 1, προκύπτει ότι τα εν λόγω τέλη δεν θα πρέπει να αποθαρρύνουν την πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές και, για τον σκοπό αυτό, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον βαθμό χρήσης των πληροφοριών από τον εκάστοτε ανεξάρτητο φορέα.

38 Το άρθρο 63, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 2018/858 προβλέπει επίσης ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων καθιστούν διαθέσιμες τις εν λόγω πληροφορίες σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση και καθορίζουν τα τέλη πρόσβασης στις ίδιες πληροφορίες ανάλογα με τη διάρκεια των περιόδων για τις οποίες παρέχεται πρόσβαση. Το δεύτερο εδάφιο της εν λόγω παραγράφου 2 επιτρέπει στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να προσφέρουν, εναλλακτικώς, πρόσβαση βάσει συναλλαγής, για την οποία επιβάλλεται τέλος πρόσβασης ανάλογα με τον αριθμό των συναλλαγών. Το τρίτο εδάφιο της εν λόγω παραγράφου 2 παρέχει στους ανεξάρτητους επισκευαστές, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 3, σημείο 47, του κανονισμού 2018/858, τη δυνατότητα να επιλέγουν μεταξύ των δύο ως άνω συστημάτων πρόσβασης, όταν ο κατασκευαστής παρέχει αμφότερα τα συστήματα.

39 Εξάλλου, το άρθρο 61, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, τελευταία περίοδος, του κανονισμού 2018/858 εξασφαλίζει στους ανεξάρτητους επισκευαστές πρόσβαση στις υπηρεσίες τηλεδιάγνωσης που χρησιμοποιούνται από τους κατασκευαστές και τους εξουσιοδοτημένους πωλητές, προκειμένου να μπορούν να διενεργούν επισκευές που απαιτούν πρόσβαση στο σύστημα ασφαλείας των οχημάτων. Ομοίως, το άρθρο 61, παράγραφος 9, του κανονισμού προβλέπει ότι, όταν τηρούνται αρχεία επισκευών και συντήρησης του οχήματος σε κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές έχουν πρόσβαση στα εν λόγω αρχεία δωρεάν και μπορούν να καταχωρίζουν στοιχεία σχετικά με εργασίες επισκευής ή συντήρησης που έχουν εκτελέσει.

40 Πρώτον, από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δυνάμει του κανονισμού 2018/858 ποικίλλουν ανάλογα με την ιδιότητα του ωφελουμένου από τις υποχρεώσεις αυτές, γεγονός που αποκλείει εκ προοιμίου την εφαρμογή ενιαίου κατ' αποκοπήν ποσού σε όλους τους ανεξάρτητους φορείς ως επιβαλλόμενου τέλους για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων. Προς

τούτο, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων οφείλουν, μεταξύ άλλων, να λαμβάνουν υπόψη τη χρήση των πληροφοριών αυτών από τους διάφορους ανεξάρτητους φορείς στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων.

41 Άλλωστε, η κατά τα ανωτέρω γραμματική ερμηνεία συνάδει προς τη γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης η οποία επιτάσσει όχι μόνο να μην επιφυλάσσεται σε παρόμοιες περιπτώσεις διαφορετική μεταχείριση, αλλά και να μην επιφυλάσσεται σε διαφορετικές περιπτώσεις παρόμοια μεταχείριση, εκτός αν μια τέτοια αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς (αποφάσεις της 19ης Οκτωβρίου 1977, Ruckdeschel κ.λπ., 117/76 και 16/77, EU:C:1977:160, σκέψη 7, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine κ.λπ., C-127/07, EU:C:2008:728, σκέψη 23, και της 17ης Δεκεμβρίου 2020, Centraal Israëlitisch Consistorie van België κ.λπ., C-336/19, EU:C:2020:1031, σκέψη 85 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

42 Όπως όμως επισήμαναν κατ' ουσίαν οι Peugeot και PSA, οι εκδότες τεχνικών εντύπων, αφενός, και οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, αφετέρου, δεν τελούν σε συγκρίσιμη κατάσταση από πλευράς του αντικειμένου του κανονισμού 2018/858 και του σκοπού τον οποίο επιδιώκει. Επομένως, η γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης αποκλείει την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού υπό την έννοια ότι επιτάσσει ενιαία μέθοδο υπολογισμού για την πρόσβαση όλων των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων.

43 Δεύτερον, από το γράμμα των διατάξεων που μνημονεύθηκαν στις σκέψεις 37 και 38 της παρούσας αποφάσεως δεν συνάγεται ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων υποχρεούνται, για τον υπολογισμό των τελών πρόσβασης στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων, να στηρίζονται αποκλειστικά στο κόστος που συνεπάγεται η υποχρέωση παροχής πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές, την οποία υπέχουν από τον κανονισμό 2018/858. Συγκεκριμένα, η μόνη προϋπόθεση που προβλέπει το άρθρο 63, παράγραφος 1, του κανονισμού, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη του 52, συνίσταται στο να είναι τα εν λόγω τέλη εύλογα και αναλογικά, ώστε το ύψος τους να μην αποθαρρύνει τους ανεξάρτητους φορείς από το να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων, διότι άλλως θα στερείτο πρακτικής αποτελεσματικότητας ο επιδιωκόμενος από τον εν λόγω κανονισμό σκοπός, ο οποίος συνίσταται στην παροχή στους ανεξάρτητους φορείς της δυνατότητας να ανταγωνίζονται τις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες και τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές στην αγορά για υπηρεσίες σχετικά με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων.

44 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο τρίτο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 63 του κανονισμού 2018/858, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 52 του κανονισμού και της αρχής της ίσης μεταχείρισης, έχει την έννοια ότι ο περιεχόμενος στο εν λόγω άρθρο όρος «εύλογα και αναλογικά τέλη», αφενός, υποχρεώνει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρηματική δραστηριότητα στο πλαίσιο της οποίας οι διάφοροι ανεξάρτητοι φορείς χρησιμοποιούν τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων και, αφετέρου, τους επιτρέπει να επιβάλλουν τέλη που υπερβαίνουν το κόστος που επωμίζονται συνεπεία της υποχρέωσης την οποία υπέχουν δυνάμει του κανονισμού να παρέχουν στους ανεξάρτητους φορείς πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές, υπό την προϋπόθεση εντούτοις ότι τα εν λόγω τέλη δεν είναι αποτρεπτικά για τους ανεξάρτητους φορείς.

Επί των δικαστικών εξόδων

45 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Τα άρθρα 61 και 63 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 86, παράγραφος 1, σημείο 4, και, παράγραφος 2, καθώς και με το παράρτημα XI, σημείο 1, του κανονισμού,**

   έχουν την έννοια ότι:

   εφαρμόζονται στα μοντέλα οχημάτων που εγκρίθηκαν υπό την ισχύ του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων 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.

2) **Το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858**

   έχει την έννοια ότι:

   η υποχρέωση που υπέχουν βάσει της διατάξεως αυτής οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητου οχήματος, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3, σημείο 48, του κανονισμού, περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής στους εκδότες τεχνικών εντύπων της δυνατότητας να επεξεργάζονται και να εκμεταλλεύονται τις πληροφορίες αυτές για τους σκοπούς της άσκησης των δραστηριοτήτων τους στην αλυσίδα εφοδιασμού της δευτερογενούς αγοράς, δίχως να τους επιβάλλει να πληρούν άλλες προϋποθέσεις πέραν των προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό.

3) **Το άρθρο 63 του κανονισμού 2018/858, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 52 του κανονισμού και της αρχής της ίσης μεταχείρισης,**

   έχει την έννοια ότι:

   ο περιεχόμενος στο εν λόγω άρθρο όρος «εύλογα και αναλογικά τέλη», αφενός, υποχρεώνει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρηματική δραστηριότητα στο πλαίσιο της οποίας οι διάφοροι ανεξάρτητοι φορείς χρησιμοποιούν τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων και, αφετέρου, τους επιτρέπει να επιβάλλουν τέλη που υπερβαίνουν το κόστος που

επωμίζονται συνεπεία της υποχρέωσης την οποία υπέχουν δυνάμει του κανονισμού να παρέχουν στους ανεξάρτητους φορείς πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές, υπό την προϋπόθεση εντούτοις ότι τα εν λόγω τέλη δεν είναι αποτρεπτικά για τους ανεξάρτητους φορείς.

(υπογραφές)