ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.5.2021
COM(2021) 264 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Έκθεση αξιολόγησης της Επιτροπής σχετικά με τη λειτουργία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 (κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας)

{SWD(2021) 112 final}

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 461/2010, της 27ης Μαΐου 2010, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Συνθήκη) σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας[1] (στο εξής: «κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία των αυτοκίνητων οχημάτων» ή «κανονισμός ΑΚΑΟ»), η Επιτροπή υποχρεούται να παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και να συντάξει έκθεση έως τις 31 Μαΐου 2021.

Το άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης απαγορεύει τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και τις εναρμονισμένες πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, εκτός εάν, σύμφωνα με το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης, συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει. Ο κανονισμός ΑΚΑΟ προβλέπει ότι, με ισχύ από την 1η Ιουνίου 2013, ο κανονισμός (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 (στο εξής: «κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία των κάθετων συμφωνιών» ή «κανονισμός ΑΚΚΣ») εφαρμόζεται στις συμφωνίες διανομής νέων οχημάτων. Όσον αφορά τις συμφωνίες που αφορούν την πώληση ή τη μεταπώληση ανταλλακτικών αυτοκίνητων οχημάτων ή την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκίνητων οχημάτων, το άρθρο 4 του κανονισμού ΑΚΑΟ προβλέπει ότι το άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν εφαρμόζεται, υπό την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες αυτές πληρούν τις προϋποθέσεις για απαλλαγή βάσει του κανονισμού ΑΚΚΣ και δεν περιέχουν καμία από τις ρήτρες ιδιαίτερης σοβαρότητας[2] που απαριθμούνται στο άρθρο 5 του κανονισμού ΑΚΑΟ.

Από την παραμετροποίηση που προκύπτει συνάγεται ότι η παρούσα έκθεση θα πρέπει να αξιολογήσει τη λειτουργία του κανονισμού ΑΚΑΟ και των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών[3] (στο εξής: ΣΚΓ), καθώς και του κανονισμού ΑΚΚΣ και των κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς[4] (στο εξής: ΚΓΚΠ) στον βαθμό που εφαρμόζονται στη διανομή καινουργών αυτοκίνητων οχημάτων, στην παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και στη διανομή ανταλλακτικών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΕΕ). Αυτές οι τέσσερις δέσμες κανόνων αναφέρονται

1 ΕΕ L 129 της 28.5.2010.

2 Ρήτρες ιδιαίτερης σοβαρότητας είναι εκείνες οι οποίες, εάν περιληφθούν σε κάθετη συμφωνία, αίρουν το ευεργέτημα της απαλλαγής από το σύνολο της συμφωνίας, με την έννοια ότι θα πρέπει να διενεργηθεί μεμονωμένη αξιολόγηση βάσει του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

3 Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκίνητων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκίνητων οχημάτων. ΕΕ C 138 της 28.5.2010.

4 Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς. ΕΕ C 130 της 19.5.2010.

συλλήβδην στην παρούσα έκθεση ως «καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ»[5]**.**

Η παρούσα έκθεση συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (SWD) και έξι τεχνικά παραρτήματα. Η έκθεση δεν προδικάζει τον τελικό χαρακτήρα ή περιεχόμενο οποιασδήποτε πράξης την οποία μπορεί να εκπονήσει η Επιτροπή μετά τη δημοσίευση της παρούσας έκθεσης.

1. Ιστορικό της παρέμβασης και πηγές

Η απόφαση της Επιτροπής αν θα χορηγήσει απαλλαγή κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και, αν ναι, με ποια μορφή, πρέπει να βασίζεται στις απαιτήσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης[6]. Το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ επιδιώκει γενικούς και ειδικούς στόχους που αποσκοπούν στη διασφάλιση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Οι **ειδικοί στόχοι** του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ είναι i) η παροχή ασφάλειας δικαίου στους ενδιαφερομένους του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ως προς το ποιες κάθετες συμφωνίες μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι σύμφωνες με το άρθρο 101 της Συνθήκης· ii) η μείωση του κινδύνου «ψευδώς θετικών αποτελεσμάτων» (δηλαδή κινδύνου υπεραπαλλαγής) και «ψευδώς αρνητικών αποτελεσμάτων» (δηλαδή κινδύνου ανεπαρκούς απαλλαγής)· iii) η παροχή κοινού πλαισίου αξιολόγησης για τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού (στο εξής: ΕΑΑ) και τα εθνικά δικαστήρια ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής εφαρμογή του άρθρου 101 της Συνθήκης· και iv) η προστασία ορισμένων μορφών ανταγωνισμού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι εν λόγω τέσσερις ειδικοί στόχοι υποστηρίζουν τον **γενικό στόχο**: να διαφυλαχθεί το αποτρεπτικό αποτέλεσμα του άρθρου 101 της Συνθήκης με τη διευκόλυνση του έργου επιβολής της νομοθεσίας της Επιτροπής, των ΕΑΑ και των εθνικών δικαστηρίων και να βοηθηθούν οι επιχειρήσεις στη διενέργεια αυτοαξιολόγησης των κάθετων συμφωνιών τους στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Δεδομένου ότι το νομικό και πραγματικό πλαίσιο των κανόνων ανταγωνισμού είναι ρευστό, η Επιτροπή πρέπει να αναλύσει αν το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ και οι στόχοι παραμένουν επίκαιροι, με αναφορά στα πέντε κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών για τη βελτίωση της νομοθεσίας[7] (δηλαδή, αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα, συνάφεια, συνοχή και ενωσιακή προστιθέμενη αξία).

Στις 3 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή δρομολόγησε επισήμως τη διαδικασία αξιολόγησης για το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ[8] με σκοπό την κατάρτιση της παρούσας έκθεσης. Η αξιολόγηση βασίζεται σε ένα ευρύ φάσμα πηγών πληροφόρησης: δραστηριότητες

---

5 Ο κανονισμός ΑΚΚΣ έχει επίσης αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης (βλ. έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής διαθέσιμο εδώ) και επί του παρόντος τελεί υπό αναθεώρηση. Ο κανονισμός ΑΚΚΣ λήγει στις 31 Μαΐου 2022, δηλαδή ένα έτος πριν από τον κανονισμό ΑΚΑΟ.

6 Ο κανονισμός 19/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου επιτρέπει στην Επιτροπή να εφαρμόζει με κανονισμό το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και αντίστοιχων εναρμονισμένων πρακτικών που εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, για τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί με επαρκή βαθμό βεβαιότητας ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

7 Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Better Regulation Guidelines, της 7ης Ιουλίου 2017, SWD(2017) 350.

8 Βλέπε τμήμα 4.1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

τομεακής παρακολούθησης και επιβολής της Επιτροπής, δημόσια διαβούλευση[9] με τα ενδιαφερόμενα μέρη, διερευνητική μελέτη σχετικά με την εξέλιξη του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας μεταξύ του διαστήματος 2007 και 2017, καθώς και δύο στοχευμένες διαβουλεύσεις[10] με τις ΕΑΑ για i) τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την επιβολή από τις ΕΑΑ του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ και ισοδύναμων εθνικών κανόνων· και ii) τη συλλογή των γνωμών τους σχετικά με την απόδοση του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ.

2. Χαρακτηριστικά τομέα

2.1.Αγορές υπό αξιολόγηση

Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει μια πολύπλοκη αλυσίδα εφοδιασμού με ετερογενείς οντότητες οι οποίες συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν σε διαφορετικά επίπεδα. Όσον αφορά τη **διανομή οχημάτων**, οι προμηθευτές είναι κατασκευαστές οχημάτων και οι εισαγωγείς τους. Από την πλευρά της ζήτησης, κύριοι παράγοντες είναι ιδιώτες και εταιρείες. Ορισμένες από τις εταιρείες είναι επαγγελματίες μεταφορείς / φορείς κινητικότητας, ενώ άλλοι δραστηριοποιούνται σε άλλους τομείς, αλλά χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εργαζομένων. Όσον αφορά **την επισκευή και τη συντήρηση**, οι πάροχοι υπηρεσιών είναι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές (εταιρείες με επίσημες συμβατικές διευθετήσεις με προμηθευτές αυτοκίνητων οχημάτων) και ανεξάρτητοι επισκευαστές. Από την πλευρά της ζήτησης, οι κύριοι παράγοντες είναι πάλι ιδιώτες και εταιρείες. Τα **ανταλλακτικά** παρέχονται από τους προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού (OES),[11] είτε άμεσα είτε μέσω των κατασκευαστών οχημάτων, και από ανεξάρτητους προμηθευτές, οι οποίοι —σε αντίθεση με τους OES— δεν προμηθεύουν εξαρτήματα για συναρμολόγηση οχημάτων. Από την πλευρά της ζήτησης, κύριοι παράγοντες είναι οι επισκευαστές και, σε μικρότερο βαθμό, οι φορείς εκμετάλλευσης του στόλου και οι ιδιώτες.

Το κατά πόσον μια συγκεκριμένη συμφωνία μπορεί να επωφεληθεί από απαλλαγή βάσει του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από το μερίδιο αγοράς. Ως εκ τούτου, ο ορθός ορισμός της αγοράς αποτελεί σημαντικό παράγοντα σε κάθε αξιολόγηση. Υπό ορισμένες συνθήκες, μια συστημική αγορά που περιλαμβάνει ταυτόχρονα αυτοκίνητα οχήματα και ανταλλακτικά μπορεί να ορισθεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τη διάρκεια ζωής του αυτοκίνητου οχήματος καθώς και τις προτιμήσεις και την αγοραστική συμπεριφορά των χρηστών[12]. Στις περιπτώσεις αυτές, τα σχετικά μερίδια αγοράς θα είναι εκείνα για ολόκληρο το σύστημα (πολλαπλών σημάτων) και όχι για την επισκευή και συντήρηση και την προμήθεια ανταλλακτικών.

---

9 Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε από τις 12 Οκτωβρίου 2020 έως τις 25 Ιανουαρίου 2021. Βλ. παράρτημα 3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για περισσότερες λεπτομέρειες.

10 Οι διαβουλεύσεις πραγματοποιήθηκαν από τις 8 Ιουνίου 2020 έως τις 16 Ιανουαρίου 2021. Βλ. παράρτημα 3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για περισσότερες λεπτομέρειες.

11 Είναι οι κατασκευαστές των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για την αρχική συναρμολόγηση του οχήματος.

12 Βλ. υποσημείωση 26 των ΣΚΓ και παράγραφο 56 της ανακοίνωσης της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ C 372 της 9.12.1997).

Κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων που οδήγησαν στην παρούσα έκθεση, ορισμένες ΕΑΑ υποστήριξαν ότι οι αγορές αυτοκίνητων οχημάτων θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι αποτελούν ένα τέτοιο σύστημα.

Ένας σημαντικός παράγοντας για την ανάλυση της ισχύος των δεσμών της αγοράς είναι το κατά πόσον ένα σημαντικό ποσοστό αγοραστών προβαίνουν στην επιλογή τους λαμβάνοντας υπόψη το κόστος προϊόντος στη διάρκεια ζωής του. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η ύπαρξη και η σχετική θέση των οντοτήτων που δραστηριοποιούνται στη δευτερογενή αγορά ανεξάρτητα από τους προμηθευτές των πρωτογενών προϊόντων. Με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά την αξιολόγηση, φαίνεται ότι, τουλάχιστον για τα επιβατικά αυτοκίνητα, είναι πιθανό να υπάρχουν δευτερογενείς αγορές για το συγκεκριμένο σήμα, κυρίως διότι: i) η πλειονότητα των αγοραστών είναι ιδιώτες ή μικρομεσαίες επιχειρήσεις που αγοράζουν αυτοκίνητα οχήματα και δευτερογενείς υπηρεσίες χωριστά· ii) παρότι τα στοιχεία που αποκαλύφθηκαν στη διερευνητική μελέτη δείχνουν ότι οι καταναλωτές χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο το Διαδίκτυο για σκοπούς έρευνας πριν από την αγορά ενός επιβατικού αυτοκινήτου, δεν αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω αγοραστές προσαρμόζουν γρήγορα και με συνέπεια την αγοραστική τους συμπεριφορά σε συνάρτηση με τις διακυμάνσεις των συνθηκών της δευτερογενούς αγοράς· και iii) υπάρχει ένα καλά ανεπτυγμένο πλαίσιο οντοτήτων που προσφέρουν μόνο προϊόντα και υπηρεσίες δευτερογενούς αγοράς. Αυτό ενδέχεται να μην ισχύει για άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπου η υψηλότερη παρουσία επαγγελματιών καταναλωτών μπορεί να οδηγήσει σε πιο σύνθετα αγοραστικά πρότυπα.

2.2. Εξελίξεις στην αγορά

Ο τομέας αυτός υπέστη αρκετές αλλαγές από την έκδοση του κανονισμού ΑΚΑΟ το 2010.

Όσον αφορά τη συγκέντρωση στον τομέα, τα μερίδια αγοράς παρουσίασαν διακυμάνσεις με την πάροδο του χρόνου, γεγονός που υποδηλώνει έντονο **ενδοσηματικό ανταγωνισμό**. Επιπλέον, παρόλο που η χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 επηρέασε ολόκληρο τον τομέα, οι δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης (Ε&Α) των κατασκευαστών επιβατικών αυτοκινήτων παρέμειναν αρκετά σταθερές[13].

Όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, κανένας κατασκευαστής δεν κατείχε ιδιαίτερα υψηλά μερίδια αγοράς κατά την περίοδο 2007-2017, παρότι αυτό ενδέχεται να έχει αλλάξει πρόσφατα, δεδομένου ότι δύο μεγάλοι κατασκευαστές —η FCA και η PSA— συγχωνεύθηκαν για να δημιουργήσουν μια νέα εταιρεία με την επωνυμία Stellantis[14]. Όπως και για τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα μερίδια αγοράς των κατασκευαστών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων παρουσίασαν επίσης διακυμάνσεις. Ωστόσο, σε αντίθεση με τα επιβατικά αυτοκίνητα, μετά την έναρξη ισχύος του

13 Βλ. τμήμα 5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για περισσότερες λεπτομέρειες και αριθμητικά στοιχεία.

14 M.9730 FCA/PSA.

καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ, ο τομέας των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων παρουσιάζει μεγαλύτερη συγκέντρωση, ακόμη δε περισσότερο μετά τη συγχώνευση FCA/PSA. Επίσης, οι τομείς των λεωφορείων και των φορτηγών είναι κατά παράδοση πιο συγκεντρωμένοι[15]. Και στις δύο περιπτώσεις σημειώθηκαν ορισμένες μεταβολές όσον αφορά τις θέσεις στην αγορά. Η διερευνητική μελέτη δείχνει ότι οι δαπάνες στην έρευνα και την ανάπτυξη αυξήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παρατήρησης (2007-2017) όσον αφορά τα λεωφορεία και τα φορτηγά, γεγονός που μπορεί να υποδηλώνει κάποιο βαθμό ανταγωνισμού.

Ο **ενδοσηματικός ανταγωνισμός** δεν φαίνεται να μειώθηκε σημαντικά μεταξύ 2007 και 2017, τουλάχιστον όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα. Η παρατηρούμενη μείωση της συνολικής πυκνότητας του δικτύου για τα επιβατικά αυτοκίνητα και η αύξηση της συγκέντρωσης της αγοράς φαίνεται ότι ήταν μέτριες συνολικά. Επιπλέον, υπήρξε κάποια διαφοροποίηση στα συστήματα διανομής, μολονότι περιορισμένη και χωρίς σημαντικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο τα διάφορα συστήματα χρησιμοποιούνται σε επίπεδο χώρας.

Οι στατιστικές δείχνουν ότι το μέγεθος της αγοράς υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυξήθηκε μεταξύ 2007 και 2017. Παρουσιάζουν επίσης πτωτική τάση στην πυκνότητα των εξουσιοδοτημένων δικτύων, η οποία θα μπορούσε να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, μεταξύ των οποίων η συνεχιζόμενη κίνηση που παρατηρείται προς την ενοποίηση των δικτύων εξουσιοδοτημένων εμπόρων ή η ανάγκη πραγματοποίησης μεγαλύτερων επενδύσεων για την κάλυψη της ζήτησης των ψηφιακών τεχνολογιών και των υβριδικών/ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης.

Η διερευνητική μελέτη δείχνει ότι οι ανεξάρτητοι φορείς εκμετάλλευσης που ανταγωνίζονται τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές στις αγορές επισκευής και συντήρησης ενδέχεται να εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση στις εισροές που χρειάζονται για την επισκευή των οχημάτων. Η πτυχή αυτή μπορεί να αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία με την αυξημένη χρήση ψηφιακών τεχνολογιών επί του οχήματος και την ανάπτυξη οχημάτων εναλλακτικού καυσίμου που απαιτούν ειδική εμπειρογνωσία, εργαλεία και ανταλλακτικά.

Η αγορά προμήθειας ανταλλακτικών σε επιλεγμένα κράτη μέλη αυξήθηκε κατά σχεδόν 30 % όσον αφορά την αξία των πωλήσεων μεταξύ 2007 και 2017. Κατά την ίδια περίοδο, οι κατασκευαστές εξαρτημάτων κατέγραψαν σταθερό περιθώριο εκμετάλλευσης, κατά μέσο όρο περίπου 6-7 %.

3. Επίτευξη των στόχων[16]

Στην παρούσα ενότητα αξιολογείται αν οι στόχοι του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ

[15] Το τμήμα 5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και το παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής περιλαμβάνουν επισκόπηση των μεριδίων αγοράς και των δεικτών συγκέντρωσης για τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα φορτηγά και τα λεωφορεία.

[16] Βλ. παραρτήματα 3 και 6 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις συγκεκριμένες απόψεις όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση και των ΕΑΑ όσον αφορά την επίτευξη των στόχων του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ.

έχουν επιτευχθεί στην πράξη και σε ποιον βαθμό το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ έχει αποδειχθεί ότι είναι αποτελεσματικό και/ή συναφές.

Α. Γενικοί και ειδικοί στόχοι

Ο **πρώτος ειδικός στόχος** του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ είναι η αύξηση της ασφάλειας δικαίου για τα ενδιαφερόμενα μέρη, ώστε να διευκολυνθεί η διενέργεια της αυτοαξιολόγησης που απαιτείται από το ευρύτερο πλαίσιο της νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό[17].

Από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ΕΑΑ και όσοι απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση προκύπτει ότι το καθεστώς έχει παράσχει υψηλό βαθμό ασφάλειας δικαίου. Ειδικότερα, η Επιτροπή έλαβε σχετικά λίγες ανεπίσημες ερωτήσεις[18] σχετικά με τον τρόπο που θα πρέπει να ερμηνεύονται οι κανόνες, και καμία από τις επίσημες καταγγελίες που έλαβε σχετικά με κάθετες συμφωνίες στον εν λόγω τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας δεν βασίστηκε σε παρανόηση των ουσιαστικών κανόνων. Ωστόσο, η αξιολόγηση εντόπισε ορισμένες διατάξεις οι οποίες: i) ενδέχεται να απαιτούν περαιτέρω διευκρινίσεις· ii) μπορεί να είναι δύσκολο να εφαρμοστούν· ή iii) ενδέχεται να απαιτούν προσαρμογές λόγω πρόσφατων εξελίξεων στην αγορά, νέων επιχειρηματικών μοντέλων και/ή νέων τεχνολογιών.

Ο **δεύτερος ειδικός στόχος** του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ είναι η μείωση του κινδύνου: i) των ψευδώς θετικών αποτελεσμάτων, δηλαδή της απαλλαγής συμφωνιών για τις οποίες δεν μπορεί να θεωρηθεί με επαρκή βαθμό βεβαιότητας ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης (υπεραπαλλαγή)· και ii) των ψευδώς αρνητικών αποτελεσμάτων, δηλαδή όταν η αντίστοιχη κάθετη συμφωνία ή πρακτική δεν τυγχάνει απαλλαγής κατά κατηγορία παρά το γεγονός ότι πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης (ανεπαρκής απαλλαγή)[19].

Οι όροι που πρέπει να πληρούν όλες οι συμφωνίες είναι οι εξής: i) το ανώτατο μερίδιο αγοράς[20], κάτω από το οποίο χορηγείται η απαλλαγή· και ii) την απουσία περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας[21], οι οποίοι οδηγούν στην άρση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία για το σύνολο της συμφωνίας. Οι όροι περιλαμβάνουν επίσης τους αποκλειόμενους περιορισμούς[22], στους οποίους δεν εφαρμόζεται η απαλλαγή κατά κατηγορία, μολονότι η υπόλοιπη συμφωνία στην οποία περιέχονται μπορεί να εξακολουθεί να τυγχάνει απαλλαγής.

---

17 Βλέπε τμήμα 6.1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

18 Περίπου το 14 % των ανεπίσημων υποβολών που έλαβε η Επιτροπή μεταξύ 2010 και 2020 αφορούσε γενικές ερωτήσεις σχετικά με την εφαρμογή του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ.

19 Βλέπε τμήμα 6.1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

20 Άρθρο 3 του κανονισμού ΑΚΚΣ.

21 Άρθρο 4 του κανονισμού ΑΚΚΣ και άρθρο 5 του κανονισμού ΑΚΑΟ.

22 Άρθρο 5 του κανονισμού ΑΚΚΣ.

Υπό το πρίσμα των απόψεων της πλειονότητας όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση και των ΕΑΑ, το ισχύον ανώτατο μερίδιο αγοράς του 30 % φαίνεται κατάλληλο και παραμένει επίκαιρο. Η πρακτική επιβολής της Επιτροπής στηρίζει την άποψη αυτή. Μέχρι σήμερα, η Επιτροπή δεν έχει εντοπίσει καμία κατηγορία συμφωνιών που δεν είναι σε θέση να επωφεληθούν από την απαλλαγή λόγω του μεριδίου αγοράς των μερών, αλλά οι οποίες δεν είναι ιδιαίτερα προβληματικές όσον αφορά τον ανταγωνισμό· ο εντοπισμός μιας τέτοιας κατηγορίας θα αποτελούσε ένδειξη ότι το ανώτατο όριο είναι υπερβολικά χαμηλό. Επίσης, δεν εντόπισε στοιχεία που να την οδηγούν να εξετάσει το ενδεχόμενο άρσης της απαλλαγής από οποιαδήποτε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, γεγονός που αποτελεί ένδειξη ότι το ανώτατο όριο απαλλαγής δεν είναι υπερβολικά υψηλό. [23]

Λαμβανομένων υπόψη των απόψεων όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση και των ΕΑΑ, οι κατάλογοι περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας και αποκλειόμενων περιορισμών παραμένουν οι ενδεδειγμένοι. Κατά την αξιολόγηση δεν εντοπίστηκαν πρόσθετες ρήτρες που θα έπρεπε να είχαν θεωρηθεί είτε ως γενικοί όροι για την εφαρμογή του κανονισμού είτε ως περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας ή αποκλειόμενοι περιορισμοί.

Ο **τρίτος ειδικός στόχος** του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ είναι η παροχή κοινού πλαισίου για τη συνεπή εφαρμογή του άρθρου 101 της Συνθήκης από τις ΕΑΑ και τα εθνικά δικαστήρια με βάση την αποκεντρωμένη εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης[24].

Η αξιολόγηση δείχνει ότι το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ παρέχει προστιθέμενη αξία από την άποψη αυτή, δεδομένου ότι φαίνεται να έχει αυξήσει την ασφάλεια δικαίου και να είναι πιο αποτελεσματικό σε σύγκριση με τη γενικότερη, εθνικά κατακερματισμένη καθοδήγηση, πρακτική επιβολής και την εθνική νομολογία σχετική με την εφαρμογή του άρθρου 101 της Συνθήκης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η θέση αυτή υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από όσους απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση και τις ΕΑΑ, μολονότι ορισμένες από τις τελευταίες επισημαίνουν ότι ο τεχνικός χαρακτήρας των εν λόγω διατάξεων μπορεί να τις καταστήσει δυσνόητες για όσους δεν είναι δικηγόροι.

Ο **τέταρτος ειδικός στόχος** του κανονισμού ΑΚΑΟ αφορά την προστασία ορισμένων πτυχών του ανταγωνισμού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στην ανακοίνωσή της[25] της 22ας Ιουλίου 2009 (στο εξής: ανακοίνωση του 2009), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι εξακολουθούν να ισχύουν ορισμένοι ειδικοί στόχοι πολιτικής που διέπουν τον

---

23 Το άρθρο 29 παράγραφος 1 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 (ΕΕ L 1 της 4.1.2003) εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να ανακαλεί το ευεργέτημα της απαλλαγής από ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, όταν διαπιστώνει αποτελέσματα τα οποία δεν συμβιβάζονται με το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

24 Κατά την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της συνάφειας του στόχου αυτού, η αξιολόγηση εξέτασε επίσης την ενωσιακή προστιθέμενη αξία του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ. Για περισσότερα λεπτομέρειες, βλ. τμήμα 6.5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

25 Ανακοίνωση της Επιτροπής: Το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, 22 Ιουλίου 2009.

κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002[26]. Οι στόχοι αυτοί καθορίστηκαν λαμβάνοντας υπόψη ορισμένα ζητήματα τα οποία, τη δεδομένη στιγμή, θεωρήθηκαν ιδιαίτερα σημαντικά για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση του αν ο καθένας από τους στόχους αυτούς έχει επιτευχθεί και σε ποιον βαθμό αποδείχτηκαν αποτελεσματικοί και/ή αναγκαίοι. Η αξιολόγηση αυτή παρουσιάζεται κατωτέρω:

1. *Αποτροπή του αποκλεισμού των ανταγωνιστών κατασκευαστών οχημάτων και διαφύλαξη της πρόσβασής τους στην αγορά*

Όπως εξηγείται στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή έκρινε ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι περιορισμοί στις συμφωνίες διανομής —ιδίως η ευρεία χρήση ρητρών προώθησης συγκεκριμένου σήματος— ενδέχεται να δυσχεράνουν αδικαιολόγητα την πρόσβαση ανταγωνιστών κατασκευαστών αυτοκίνητων οχημάτων στις αγορές. Με τον τρόπο αυτόν, επιδίωξε να διατηρήσει τη δυνατότητα των ανταγωνιστών κατασκευαστών αυτοκίνητων οχημάτων να εισέρχονται στην αγορά και/ή να επεκτείνουν την παρουσία τους.

Με βάση, ιδίως, τα στοιχεία που ελήφθησαν από τις ΕΑΑ και όσους απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, η αξιολόγηση δείχνει ότι **ο στόχος αυτός φαίνεται να έχει επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό**. Ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ είναι έντονος και σταθερός[27]. Επιπλέον, οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της εν λόγω αξιολόγησης δεν παρείχαν ενδείξεις ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων αντιμετώπισαν ιδιαίτερα δυσκολίες πρόσβασης στις αγορές αυτοκίνητων οχημάτων της ΕΕ, είτε κατά την είσοδο είτε κατά την επέκταση της παρουσίας τους. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι, παρόλο που ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημαντικό στόχο για τις αγορές αυτές, η ειδική προστασία της πρόσβασης στην αγορά για τους ανταγωνιστές κατασκευαστές αυτοκινήτων ενδέχεται να μην είναι σημαντική. Αντίθετα, οι τομείς των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων[28], των φορτηγών και των λεωφορείων είναι παραδοσιακά πιο συγκεντρωμένοι και ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός στις εν λόγω αγορές φαίνεται πιο αδύναμος[29]. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, φαίνεται ότι **ο στόχος αυτός μπορεί να εξακολουθεί να είναι συναφής για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς, αλλά ενδέχεται να μην είναι εξίσου συναφής για τα επιβατικά αυτοκίνητα**.

2. *Προστασία του ανταγωνισμού μεταξύ εμπόρων του ίδιου εμπορικού σήματος*

---

26 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. ΕΕ L 203 της 1.8.2002.

27 Βλ. τμήμα 6.3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και τμήμα 2, παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

28 Ο τομέας των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων παρουσιάζει πρόσφατα μεγαλύτερη συγκέντρωση λόγω της συγχώνευσης της FCA με την PSA, υπόθεση M.9730 – FCA/PSA.

29 Η Επιτροπή θα παρακολουθεί με ιδιαίτερη προσοχή τις αγορές αυτές κατά τους προσεχείς μήνες και έτη.

Η προστασία του ενδοσηματικού ανταγωνισμού έχει ιδιαίτερη σημασία όταν ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός είναι σχετικά χαμηλός. Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχε κίνδυνος υπονόμευσης του ενδοσηματικού ανταγωνισμού, ιδίως σε ένα πλαίσιο όπου τα νέα οχήματα διανέμονται μέσω εμπόρων με σχεδόν πανομοιότυπα επιχειρηματικά μοντέλα. Ως εκ τούτου, έκρινε σκόπιμο να προστατεύσει τον ανταγωνισμό τιμών μεταξύ των εμπόρων του ίδιου σήματος και να ενθαρρύνει την ποικιλία τρόπων διανομής.

Η αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνονται υπόψη οι γνώμες των ΕΑΑ και όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, δείχνει ότι **ο στόχος αυτός φαίνεται να έχει επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό**. Με βάση τα πορίσματα της διερευνητικής μελέτης, ο ανταγωνισμός δεν μειώθηκε σημαντικά μεταξύ 2007 και 2017, τουλάχιστον όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα[30]. Επιπλέον, παρόλο που η πυκνότητα των εξουσιοδοτημένων δικτύων συνέχισε να μειώνεται την περίοδο μεταξύ 2007 και 2017[31], φαίνεται ότι οι καταναλωτές χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο το διαδίκτυο για να πραγματοποιούν αγορές όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα[32], και ότι το γεγονός αυτό επεκτείνει τη γεωγραφική εμβέλεια των υπόλοιπων εξουσιοδοτημένων εμπόρων. Τέλος, από το 2010, δεν έχει κινήσει καμία διαδικασία βάσει ισχυρισμών ότι οι προμηθευτές δημιούργησαν φραγμούς για τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό[33]. Ωστόσο, η αξιολόγηση δείχνει ότι η ομοιογένεια των τρόπων διανομής που παρατηρήθηκε πριν από το 2010 εξακολουθεί να υπάρχει στις αγορές το 2021 και ότι, ειδικότερα, η συντριπτική πλειονότητα των επιβατικών αυτοκινήτων εξακολουθεί να διανέμεται μέσω ποσοτικών δικτύων επιλεκτικής διανομής[34].

Με βάση τα ανωτέρω, φαίνεται ότι **ο στόχος αυτός εξακολουθεί να είναι συναφής για τους τομείς των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, των φορτηγών και των λεωφορείων**, όπου τα επίπεδα συγκέντρωσης είναι υψηλότερα και ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός είναι πιο αδύναμος. Όσον αφορά τον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων, η ύπαρξη ομίλων εμπόρων που μπορούν να κατέχουν ένα χαρτοφυλάκιο σημάτων σε συγκεκριμένη τοπική περιοχή, μειώνοντας έτσι δυνητικά τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό στην εν λόγω περιοχή, μπορεί να αποτελεί ένδειξη ότι **η προστασία του ενδοσηματικού ανταγωνισμού εξακολουθεί επίσης να αποτελεί συναφή στόχο για τη διανομή επιβατικών αυτοκινήτων**.

3. Αποτροπή περιορισμών στο παράλληλο εμπόριο αυτοκίνητων οχημάτων

Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η προστασία του διασυνοριακού εμπορίου έδωσε τη δυνατότητα στους καταναλωτές να πραγματοποιούν

30 Βλέπε πορίσματα της διερευνητικής μελέτης, τμήμα 5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

31 Πρόκειται για συνέχεια μιας μακρόχρονης τάσης· βλ. τμήμα ΙΙΙ της έκθεσης αξιολόγησης του Μαΐου 2008 της Επιτροπής σχετικά με τη λειτουργία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 όσον αφορά τη διανομή, πώληση και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκίνητων οχημάτων.

32 Βλέπε παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

33 Βλέπε παράρτημα 4 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

34 Βλ. τμήμα 5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών.

αγορές εντός της ενιαίας αγοράς και να επωφελούνται από τις διαφορές τιμών μεταξύ των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, έκρινε αναγκαίο να διασφαλίσει ότι οι καταναλωτές θα εξακολουθήσουν να έχουν αυτήν τη δυνατότητα και ότι οι συμφωνίες διανομής δεν θα περιορίζουν το παράλληλο εμπόριο.

Λαμβάνοντας υπόψη τις γνώμες των ΕΑΑ και όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, η αξιολόγηση δείχνει ότι **ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί τουλάχιστον εν μέρει**, με την έννοια ότι οι καταναλωτές είναι γενικά σε θέση να αγοράζουν αυτοκίνητα οχήματα σε άλλα κράτη μέλη χωρίς ουσιαστικά εμπόδια. Μολονότι η Επιτροπή είχε ανταλλαγές πληροφοριών[35] και επίσημες καταγγελίες σχετικά με περιορισμούς στο διασυνοριακό εμπόριο, δεν εντόπισε σημαντικά εμπόδια εκ μέρους των προμηθευτών που θα δικαιολογούσαν διεξοδική έρευνα.

Επιπλέον, η εκτίμηση της Επιτροπής είναι ότι **ο στόχος αυτός εξακολουθεί να είναι συναφής**: διαπίστωση που υποστηρίχθηκε κυρίως από τις ΕΑΑ και όσους απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση. Η προστασία και η προώθηση της ενιαίας αγοράς εξακολουθεί να αποτελεί βασικό στόχο της Επιτροπής[36]. Για να επωφεληθούν οι ιδιώτες καταναλωτές από την ενιαία αγορά, είναι σημαντικό να μπορούν να αγοράζουν προϊόντα και υπηρεσίες σε διασυνοριακό επίπεδο χωρίς να αντιμετωπίζουν τεχνητούς φραγμούς. Μετά την αγορά κατοικίας, το αυτοκίνητο είναι η ακριβότερη επένδυση που πραγματοποιεί ο μέσος καταναλωτής και, ως εκ τούτου, εάν παρεμποδίζονται οι διασυνοριακές αγορές, ο κίνδυνος να θιγούν οι καταναλωτές είναι υψηλός.

4. *Παροχή δυνατότητας στους ανεξάρτητους επισκευαστές να ανταγωνίζονται τα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών των κατασκευαστών*

Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές παρείχαν στους καταναλωτές εναλλακτικό δίαυλο για τη συντήρηση των αυτοκίνητων οχημάτων τους και αποτελούσαν πηγή ζωτικής ανταγωνιστικής πίεσης, δεδομένου ότι τα επιχειρηματικά μοντέλα και το κόστος λειτουργίας τους ήταν διαφορετικά από εκείνα των εξουσιοδοτημένων δικτύων. Η ικανότητα ανταγωνισμού των ανεξάρτητων επισκευαστών εξαρτήθηκε από τη χωρίς περιορισμούς πρόσβασή τους σε βασικές εισροές, όπως ανταλλακτικά, εργαλεία, κατάρτιση και τεχνικές πληροφορίες. Ως εκ τούτου, έκρινε αναγκαίο να διασφαλιστεί η πρόσβαση αυτή, καθώς και να αποτραπούν οι προμηθευτές και/ή οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές τους από το να χρησιμοποιήσουν άλλα έμμεσα μέσα για τον αποκλεισμό ανεξάρτητων επισκευαστών, όπως η κατάχρηση εγγυήσεων.

Οι ΕΑΑ και όσοι απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό **ότι ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί τουλάχιστον εν μέρει**. Αφότου η Επιτροπή

35 Περίπου το 25 % των ανεπίσημων υποβολών που έλαβε η Επιτροπή από το 2010 αφορούσε περιορισμούς του παράλληλου εμπορίου.

36 Η νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη [COM(2020) 102 της 10.3.2020], τοποθετεί την ενιαία αγορά στον πυρήνα της Ευρώπης, ως ένα από τα θεμελιώδη στοιχεία του βιομηχανικού μετασχηματισμού της.

εξέδωσε τις τέσσερις αποφάσεις χορήγησης *τεχνικών πληροφοριών* το 2007[37], και συμπεριέλαβε τα διδάγματα που αντλήθηκαν από τις ΣΚΓ, δεν της έχουν υποβληθεί σοβαρές καταγγελίες σχετικά με αυτό το συγκεκριμένο σημείο. Ωστόσο, οι ανεξάρτητοι φορείς εκμετάλλευσης που ανταγωνίζονται τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές εξακολουθούν να αναφέρουν δυσκολίες πρόσβασης στις εισροές που χρειάζονται για την επισκευή οχημάτων (π.χ. ζητήματα που αφορούν την απόκτηση πλήρων ή επικαιροποιημένων πληροφοριών και περιορισμοί στην πρόσβαση σε επί του οχήματος δεδομένα)[38]. Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από ορισμένες ΕΑΑ, οι οποίες αναφέρουν επίσης τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές όσον αφορά την απόκτηση έγκαιρης πρόσβασης σε εισροές για την επισκευή και τη συντήρηση. Μολονότι ορισμένα από τα ζητήματα αυτά μπορεί να συνδέονται με τα επιχειρηματικά μοντέλα (συχνά πολλαπλών σημάτων) των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης και με τις μεγάλες επενδύσεις που απαιτούνται για την επισκευή ολοένα και πιο προηγμένων τεχνολογικά αυτοκίνητων οχημάτων, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι ορισμένες από τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν μπορεί να οφείλονται σε περιορισμούς στις αγορές.

Με βάση τα ανωτέρω, η αξιολόγηση διαπιστώνει ότι **ο στόχος εξακολουθεί να είναι συναφής**, υπό την έννοια ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές εξακολουθούν να παρέχουν σημαντική πρόταση αξίας για τους καταναλωτές, μολονότι ορισμένες συμπεριφορές παραγόντων της αγοράς ενδέχεται να χρειάζονται ενδελεχέστερο έλεγχο, ιδίως υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στην αγορά όσον αφορά την αυξημένη σημασία της πρόσβασης στα δεδομένα.

5. *Προστασία του ανταγωνισμού μεταξύ εξουσιοδοτημένων επισκευαστών του ίδιου εμπορικού σήματος*

Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή έκρινε ότι ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης δεν εξαρτήθηκε μόνο από την ανταγωνιστική αλληλεπίδραση μεταξύ ανεξάρτητων και εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, αλλά και από τον βαθμό της αλληλεπίδρασης αυτής εντός του δικτύου των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών. Αυτό ίσχυε ακόμα περισσότερο για τους ιδιοκτήτες καινουργών αυτοκίνητων οχημάτων, οι οποίοι είχαν την τάση να τα συντηρούν σε εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Ως εκ τούτου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η υποβολή υποψήφιων επισκευαστών σε ποσοτική επιλογή (μεταξύ άλλων υποχρεώνοντάς τους επίσης να πωλούν καινουργή αυτοκίνητα οχήματα) ήταν πιθανό να οδηγήσει σε υπαγωγή συμφωνιών στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης[39]. Δεδομένου ότι οι περισσότερες συμφωνίες εξουσιοδοτημένων επισκευών δεν μπορούσαν να τύχουν απαλλαγής κατά κατηγορία λόγω των μεριδίων αγοράς των μερών, αυτό σήμαινε ότι οι περιορισμοί στον αριθμό των επισκευαστών θα απαιτούσαν μεμονωμένη αυτοαξιολόγηση.

---

37 Βλ. υποθέσεις AT. 39140 – DaimlerChrysler, AT. 39141 – Fiat, AT. 39142 – Toyota Motor Europe και AT. 39143 – Opel.

38 Περίπου το 10 % των ανεπίσημων υποβολών που έλαβε η Επιτροπή από το 2010 αφορούσε περιορισμούς στην πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης / σε δεδομένα οχημάτων.

39 Βλ. παράγραφο 70 των ΣΚΓ.

Με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά την αξιολόγηση, ειδικότερα των απόψεων των ΕΑΑ, αλλά και των ενδιαφερόμενων μερών, φαίνεται ότι **ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί, τουλάχιστον εν μέρει**. Παρά το γεγονός ότι η διερευνητική μελέτη κατέδειξε γενική μείωση του αριθμού των εξουσιοδοτημένων συνεργείων από το 2007 έως το 2017, καθώς και μείωση του συνολικού αριθμού των υπογεγραμμένων συμβάσεων από κατασκευαστές αυτοκίνητων οχημάτων με εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, η πείρα της Επιτροπής δεν υποδεικνύει γενικευμένες πρακτικές εκ μέρους των προμηθευτών όσον αφορά την άρνηση εισόδου στο δίκτυο σε υποψήφιους επισκευαστές που πληρούν τα ισχύοντα κριτήρια ποιότητας.

Με βάση τα στοιχεία από τις ΕΑΑ και όσους απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, η αξιολόγηση δείχνει ότι **ο στόχος αυτός εξακολουθεί να είναι συναφής**, κυρίως διότι τα εξουσιοδοτημένα δίκτυα εξακολουθούν να έχουν σημαντική ισχύ στην αγορά.

6. Αποτροπή του αποκλεισμού των προμηθευτών ανταλλακτικών

Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή παρατήρησε ότι συχνά υπήρχαν μεγάλες διαφορές στην τιμή μεταξύ των ανταλλακτικών που πωλούνται ή μεταπωλούνται από έναν κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων και των ανταλλακτικών από εναλλακτικά σήματα. Η διαθεσιμότητα εναλλακτικών απέφερε σημαντικά οφέλη στους καταναλωτές, όσον αφορά τόσο την επιλογή όσο και την τιμή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε αναγκαίο να προστατεύσει την πρόσβαση των κατασκευαστών ανταλλακτικών στις δευτερογενείς αγορές αυτοκίνητων οχημάτων, ιδίως μέσω του προσδιορισμού τριών ρητρών ιδιαίτερης σοβαρότητας στον κανονισμό ΑΚΑΟ, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τη συνέχιση της διαθεσιμότητας ανταγωνιστικών σημάτων ανταλλακτικών.

Έχοντας υπόψη τις απόψεις των ΕΑΑ και όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, από την αξιολόγηση προκύπτει ότι **ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί εν μέρει**. Πρώτον, σύμφωνα με την πείρα που έχει αποκομίσει η Επιτροπή από την παρακολούθηση και την επιβολή,[40] υπάρχουν συνήθως διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις για τα συνηθέστερα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται στη συντήρηση αυτοκίνητων οχημάτων, και οι ανεξάρτητοι επισκευαστές χρησιμοποιούν συχνά τα εν λόγω ανταλλακτικά για την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων των πελατών. Δεύτερον, παρά το γεγονός ότι ορισμένοι ενδιαφερόμενοι ανέφεραν ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν ορισμένες δυσκολίες, η Επιτροπή δεν έχει λάβει καταγγελίες για παραβίαση της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, οι οποίες θα μπορούσαν να υποδεικνύουν κάτι περισσότερο από μια περιορισμένη πιθανότητα διαπίστωσης παράβασης του άρθρου 101 της Συνθήκης.

Όσον αφορά τη συνέχεια της συνάφειας του στόχου αυτού, οι αγορές ανταλλακτικών φαίνεται γενικά να χαρακτηρίζονται από δύο δυσκαμψίες. Πρώτον, οι συμβατικές διευθετήσεις των προμηθευτών γνήσιου εξοπλισμού με τους κατασκευαστές αυτοκίνητων οχημάτων ενδέχεται να αποτρέπουν ή να παρεμποδίζουν τους πρώτους να προμηθεύουν απευθείας τη δευτερογενή αγορά, σε ανταγωνισμό με εξαρτήματα που

[40] Βλέπε παράρτημα 4 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

πωλούνται στους κατασκευαστές οχημάτων και στη συνέχεια μεταπωλούνται ως ανταλλακτικά. Ειδικότερα, οι προμηθευτές του τομέα αυτού φαίνεται να χρησιμοποιούν τις λεγόμενες «συμφωνίες για τις εργαλειομηχανές» και ενίοτε θέτουν απαιτήσεις στους προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού για τη μεταβίβαση δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας στους πελάτες τους. Δεύτερον, οι συμφωνίες μεταξύ των προμηθευτών γνήσιου εξοπλισμού και των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών μπορούν να υποχρεώνουν ή να παρακινούν τους εν λόγω επισκευαστές να αγοράζουν το μεγαλύτερο μέρος των προμηθειών τους σε ανταλλακτικά απευθείας από τον κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων. Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση κρίνει ότι ο **στόχος αυτός εξακολουθεί να είναι συναφής**.

7. *Διατήρηση του αποτρεπτικού αποτελέσματος του άρθρου 101 της Συνθήκης – αποτροπή των προμηθευτών από την άσκηση έμμεσων πιέσεων και απειλών για την επίτευξη αντιανταγωνιστικών αποτελεσμάτων*

Στην ανακοίνωσή της του 2009, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να συμπεριλάβει ως «συνοδευτικό» μέτρο, τον στόχο να διασφαλιστεί ότι οι προμηθευτές δεν θα χρησιμοποιούν την «περιοχή ασφαλείας» που χορηγείται με την απαλλαγή κατά κατηγορία για να παρεμποδίσουν την ανεξάρτητη ευνοϊκή για τον ανταγωνισμό συμπεριφορά εξουσιοδοτημένων εμπόρων και επισκευαστών μέσω διαφόρων μορφών έμμεσης πίεσης και απειλών για την επίτευξη αντιανταγωνιστικών αποτελεσμάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των ΕΑΑ και όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, από την αξιολόγηση προκύπτει ότι **ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί εν μέρει, αν όχι πλήρως**. Ειδικότερα, την περίοδο μεταξύ 2010 και 2020, η Επιτροπή δεν έλαβε καταγγελίες που θα της παρείχαν τη δυνατότητα να διαπιστώσει ότι οι προμηθευτές παρεμπόδισαν ευνοϊκή για τον ανταγωνισμό συμπεριφορά με την άσκηση έμμεσων πιέσεων ή απειλών σε εμπόρους ή επισκευαστές, γεγονός που θα δικαιολογούσε τη διενέργεια διεξοδικής έρευνας. Φαίνεται ότι, όπως συμβαίνει σε πολλές βιομηχανίες διαρκών αγαθών, οι διανομείς αποτελούν συχνά το ασθενέστερο μέρος σε συμφωνίες με προμηθευτές. Μολονότι αυτό δεν είναι από μόνο του αντίθετο προς τον ανταγωνισμό και δεν συνιστά εκ πρώτης όψεως απόδειξη αντιανταγωνιστικής συμπεριφοράς, η Επιτροπή θα λάμβανε ωστόσο υπόψη την εν λόγω ανισορροπία αν περιέρχονταν σε γνώση της στοιχεία που υποδήλωναν ότι οι προμηθευτές είχαν ασκήσει τέτοιες έμμεσες πιέσεις ή απειλές στους εμπόρους ή τους επισκευαστές. Οι απαντήσεις ορισμένων ΕΑΑ, καθώς και όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση, επιβεβαιώνουν τις παρατηρήσεις αυτές όσον αφορά τη συγκριτική αδυναμία της συμβατικής θέσης των εμπόρων, ωστόσο, δεν φαίνεται να υποδεικνύουν ότι έχουν ασκηθεί πιέσεις ή απειλές για την εκμετάλλευση αυτής της αδυναμίας με σκοπό να παρεμποδίσουν την ευνοϊκή για τον ανταγωνισμό συμπεριφορά.

Από την αξιολόγηση προκύπτει ότι **ο στόχος αυτός ενδέχεται να μην είναι ιδιαίτερα συναφής, ιδίως όσον αφορά τις αγορές επιβατικών αυτοκινήτων** στις οποίες, όπως

επιβεβαιώνεται από τη διερευνητική μελέτη[41], υφίσταται υγιής ενδοσηματικός ανταγωνισμός. Πρώτον, υπάρχουν ελάχιστες ενδείξεις ότι οι προμηθευτές επιτυγχάνουν αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα ασκώντας πίεση στους εμπόρους/επισκευαστές τους ή εξαπολύοντας απειλές εναντίον τους. Αντίθετα, κατά την πείρα της Επιτροπής, η ικανότητα των προμηθευτών να επηρεάζουν τη συμπεριφορά των εμπόρων/επισκευαστών τους τείνει να εκδηλώνεται με το γεγονός ότι, όπως πολλοί διανομείς διαρκών αγαθών, οι έμποροι/επισκευαστές πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις στο σήμα και, ως εκ τούτου, δεν είναι διατεθειμένοι να θέσουν σε κίνδυνο τις επενδύσεις αυτές, αντιβαίνοντας σε αυτό που αντιλαμβάνονται ως συμφέρον του προμηθευτή τους. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις ορισμένων ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με ορισμένες πρακτικές οι οποίες, κατά την άποψή τους, θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως έμμεσο μέσο για την επίτευξη αντιανταγωνιστικών αποτελεσμάτων[42], ενδέχεται να χρειαστεί περαιτέρω ανάλυση σχετικά με το αν ο παρών στόχος εξακολουθεί να αποτελεί συναφή ειδικό στόχο πολιτικής.

Η αξιολόγηση συμπεριέλαβε επίσης ανάλυση του αν **άλλοι στόχοι που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό θα μπορούσαν να είναι συναφείς**, ειδικότερα υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στην αγορά όσον αφορά την πρόσβαση σε επί του οχήματος δεδομένα και τη σημασία της βιωσιμότητας.

Πολλά επί του οχήματος δεδομένα, ή οι πληροφορίες που προκύπτουν από αυτά (όπως το γεγονός ότι ένα όχημα έχει συγκεκριμένη βλάβη ή χρειάζεται εργασίες τακτικής συντήρησης), μπορούν να θεωρηθούν βασική εισροή για την επισκευή και τη συντήρηση. Όταν τα εν λόγω δεδομένα ή πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμα από άλλες πηγές και παρέχονται σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, θα πρέπει επίσης να παρέχονται σε ισότιμη βάση σε ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης που ανταγωνίζονται τους εν λόγω επισκευαστές. Ωστόσο, η αξιολόγηση διαπιστώνει ότι η πρόσβαση σε δεδομένα, όπως η πρόσβαση σε άλλες βασικές εισροές, θα πρέπει να θεωρείται υποσύνολο του ειδικού στόχου που συνίσταται στο να μπορούν οι ανεξάρτητοι επισκευαστές να ανταγωνίζονται τα δίκτυα εξουσιοδοτημένων επισκευαστών των κατασκευαστών, και όχι χωριστός στόχος.

Όσον αφορά τη βιωσιμότητα[43], ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να συμβάλλουν οι κανόνες ανταγωνισμού στην επίτευξη των στόχων αυτών είναι να διασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός, ο οποίος θα τονώσει την καινοτομία και, ως εκ τούτου, θα ενθαρρύνει την προσφορά βιώσιμων προϊόντων και υπηρεσιών. Ο κανονισμός ΑΚΑΟ επιτρέπει ήδη την απαλλαγή όλων των συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που επιδιώκουν στόχους βιωσιμότητας, εφόσον τα μερίδια αγοράς των μερών δεν

41 Βλέπε τμήμα 2, παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

42 Βλέπε υποσημείωση 150 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής· τμήμα 2.3.1 («Συχνότητα ειδικών περιορισμών») και τμήμα 3.3.2, παράρτημα 3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής· και τμήμα 1.9, παράρτημα 6 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

43 Ορισμένοι από όσους απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση ανέφεραν ότι η εφαρμογή του κανονισμού ΑΚΑΟ θα πρέπει να διευκολύνει ή να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας.

υπερβαίνουν το ανώτατο όριο του 30 %[44] και δεν υπάρχουν περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας[45]. Όταν τα μερίδια αγοράς υπερβαίνουν το ανώτατο όριο του 30 %, οι συμφωνίες αυτές εξακολουθούν να υπόκεινται σε μεμονωμένη αξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

Τέλος, όσον αφορά τη συνάφεια του υφιστάμενου καθ' ύλην πεδίου εφαρμογής του κανονισμού ΑΚΑΟ[46], τούτο καθορίστηκε το 2010 μετά την πλήρη ανάλυση του τομέα, η οποία κατέδειξε, μεταξύ άλλων, σημαντικές δυσκαμψίες[47] στις αγορές ανταλλακτικών για τετράτροχα οχήματα[48]. Μολονότι η πλειονότητα όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση θεώρησε ότι το πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει και τα δίτροχα οχήματα και ορισμένα οχήματα που δεν προορίζονται για δρόμους (π.χ. γεωργικά μηχανήματα, ελκυστήρες και δασικά οχήματα, κατασκευαστικά οχήματα), η πείρα της Επιτροπής κατά την τελευταία δεκαετία δεν έχει παράσχει συγκεκριμένες ενδείξεις ότι υπάρχουν παρόμοιες δυσκαμψίες όσον αφορά τα εν λόγω προϊόντα. Ως εκ τούτου, η τρέχουσα αξιολόγησή της είναι ότι **το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής εξακολουθεί να είναι συναφές και ενδεδειγμένο**: μια άποψη την οποία συμμερίζεται η πλειονότητα των ΕΑΑ.

Ως εκ τούτου, από την αξιολόγηση προκύπτει ότι το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ έχει γενικά επιτύχει τους τέσσερις ειδικούς στόχους του, οι οποίοι εξακολουθούν να είναι συναφείς. Επομένως, συνάγεται ότι ο **γενικός στόχος** του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ[49] έχει επίσης **επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό και εξακολουθεί να είναι συναφής.**

Β. <u>Αποτελεσματικότητα και συνοχή του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ</u>

Από την αξιολόγηση προκύπτει ότι το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ υπήρξε αποτελεσματικό και ότι το κόστος που προκύπτει από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κάθετων συμφωνιών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με το άρθρο 101 της Συνθήκης είναι ανάλογο προς τα οφέλη που αποφέρει το καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ. Ελλείψει αυτού, το κόστος θα ήταν υψηλότερο. Επιπλέον, η αξιολόγηση έδειξε ότι ο κανονισμός ΑΚΑΟ, ο κανονισμός ΑΚΚΣ, οι ΣΚΓ και οι ΚΓΠ έχουν συνοχή, τόσο μεμονωμένα όσο και μεταξύ τους, καθώς και με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ.

---

44 Βλ. άρθρο 3 του κανονισμού ΑΚΚΣ.

45 Βλ. άρθρο 4 του κανονισμού ΑΚΚΣ και άρθρο 5 του κανονισμού ΑΚΑΟ.

46 Άρθρο 1 στοιχείο ζ) και άρθρο 4 του κανονισμού ΑΚΑΟ.

47 Συγκεκριμένα: i) οι συμβατικές διευθετήσεις των προμηθευτών γνήσιου εξοπλισμού με τους κατασκευαστές οχημάτων (π.χ. οι λεγόμενες συμφωνίες για τις εργαλειομηχανές)· και ii) τα κίνητρα που παρέχονται στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές για να αγοράζουν το μεγαλύτερο μέρος των προμηθειών τους σε ανταλλακτικά απευθείας από τον προμηθευτή γνήσιου εξοπλισμού.

48 Βλ. παράγραφο 64 κ. επ. του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, εκτίμηση των επιπτώσεων και τμήμα 4 της μελέτης με τίτλο «Developments in car retail and post-sales markets under Regulation N°1400/2002» (Εξελίξεις στην αγορά λιανικής πώλησης αυτοκίνητων και στη δευτερογενή αγορά βάσει του κανονισμού αριθ. 1400/2002).

49 Για να διαφυλαχθεί το αποτρεπτικό αποτέλεσμα του άρθρου 101 της Συνθήκης με τη διευκόλυνση του έργου επιβολής της νομοθεσίας από την Επιτροπή, τις ΕΑΑ και τα εθνικά δικαστήρια και να βοηθηθούν οι επιχειρήσεις στη διενέργεια αυτοαξιολόγησης των κάθετων συμφωνιών τους.

Ωστόσο, ορισμένοι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι το καθεστώς στερείται συνοχής σε κάποια πεδία, όπως η διάκριση μεταξύ διμερούς και μονομερούς συμπεριφοράς όσον αφορά το ζήτημα της πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες, ορισμένες αναφορές σε μερίδια αγοράς στις ΣΚΓ, ή οι ορισμοί σχετικής αγοράς στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας[50].

4. Συνολική αξιολόγηση

Συνολικά, το ανταγωνιστικό περιβάλλον στις αγορές αυτοκίνητων οχημάτων δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά από το 2010. Ωστόσο, ο τομέας υφίσταται πλέον έντονες πιέσεις για προσαρμογή, κυρίως λόγω τριών παραγόντων. Πρώτον, υπάρχει τεχνολογική εξέλιξη, ειδικότερα όσον αφορά τις τεχνολογίες επικοινωνιών και την αυξανόμενη σημασία των επί του οχήματος δεδομένων. Δεύτερον, ασκείται συνεχής πίεση για τη μείωση των εκπομπών, ιδίως υπό το πρίσμα της στρατηγικής της ΕΕ για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα[51] και της Πράσινης Συμφωνίας[52], και για τη μετάβαση προς πιο φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα και συστήματα κίνησης. Τρίτον, ο τομέας πρέπει να αντιμετωπίσει τον κόσμο μετά τη νόσο COVID-19 και την πιθανότητα τα μοντέλα κινητικότητας να έχουν αλλάξει οριστικά σε κάποιον βαθμό. Ως εκ τούτου, φαίνεται πιθανό ότι ορισμένα τμήματα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας θα εξελιχθούν ταχέως κατά τα προσεχή έτη και ότι το γεγονός αυτό θα έχει αντίκτυπο στους όρους ανταγωνισμού που, μέχρι στιγμής, δεν μπορεί να προσδιοριστεί ποσοτικά.

Όσον αφορά τις αγορές διανομής αυτοκίνητων οχημάτων, οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του οχήματος. Μολονότι ο ανταγωνισμός στα επιβατικά αυτοκίνητα είναι ισχυρός, είναι λιγότερο έντονος για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα φορτηγά και τα λεωφορεία.

Στο παρόν στάδιο, δεν υπάρχουν ενδείξεις δυσλειτουργίας της αγοράς ή πραγματικής ή δυνητικής ζημίας για τους καταναλωτές οι οποίες θα δικαιολογούσαν τη διάκριση της διανομής αυτοκίνητων οχημάτων από τη διανομή άλλων διαρκών αγαθών. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του κανονισμού ΑΚΚΣ φαίνεται η ενδεδειγμένη για τη διανομή αυτοκίνητων οχημάτων.

Όσον αφορά τις αγορές επισκευής αυτοκίνητων οχημάτων, από την αξιολόγηση προκύπτει ότι πολλοί εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές διαθέτουν σημαντική ισχύ στην τοπική αγορά (ιδίως λόγω του υψηλού μεριδίου τους σε επισκευές νεότερων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων) και ότι, ως εκ τούτου, δεν θα ήταν ασφαλές να αυξηθεί το ανώτατο όριο μεριδίου αγοράς του κανονισμού ΑΚΑΟ για την κάλυψη συμφωνιών μεταξύ των εν λόγω επισκευαστών και των προμηθευτών τους.

---

50 Για περισσότερα λεπτομέρειες, βλ. τμήμα 4, παράρτημα 6 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

51 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος. COM(2020) 789 final.

52 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. COM(2019) 640 final.

Παρά το γεγονός ότι ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός εντός των εξουσιοδοτημένων δικτύων περιορίζεται από τα αυστηρά και λεπτομερή κριτήρια ποιότητας και από τις μεγάλες επενδύσεις που υποχρεούνται να πραγματοποιήσουν οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές εξακολουθούν να ασκούν σημαντική ανταγωνιστική πίεση στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και να διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν δυνατότητα επιλογών όσον αφορά την προσφορά και τις τιμές. Οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να συνεχίσουν να ασκούν τέτοια πίεση μόνον εάν έχουν πρόσβαση σε βασικές εισροές, όπως ανταλλακτικά, εργαλεία, κατάρτιση, τεχνικές πληροφορίες και επί του οχήματος δεδομένα. Ως εκ τούτου, το ισχύον καθεστώς παραμένει κατάλληλο, αλλά ενδέχεται να χρειαστεί επικαιροποίηση προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος.

Οι αγορές ανταλλακτικών αυτοκίνητων οχημάτων φαίνεται να έχουν δυσκαμψίες που (έμμεσα) μειώνουν τις διαθέσιμες επιλογές των τελικών καταναλωτών. Επομένως, στο παρόν στάδιο φαίνεται ότι εξακολουθεί να είναι αναγκαία η ειδική μεταχείριση των εν λόγω αγορών.

Συνολικά, το ισχύον καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ έχει αποδειχθεί κατάλληλο και προσαρμοσμένο σε διάφορες καταστάσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι επί του παρόντος απαιτείται σημαντική αλλαγή στους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, παρατηρεί επίσης ότι ορισμένες διατάξεις ενδέχεται να χρήζουν επικαιροποίησης, ειδικότερα προκειμένου να ληφθεί υπόψη η σημασία που ενδέχεται να έχει η πρόσβαση στα δεδομένα ως παράγοντας ανταγωνισμού. Ορισμένοι από τους ειδικούς στόχους πολιτικής του ισχύοντος καθεστώτος ενδέχεται επίσης να πρέπει να επανεκτιμηθούν υπό το πρίσμα της παρούσας αξιολόγησης.

5. Συμπέρασμα

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης σχετικά με τη λειτουργία του καθεστώτος κανονισμού ΑΚΑΟ και δεν προδικάζει σε καμία περίπτωση την απόφαση της Επιτροπής να αφήσει το ισχύον καθεστώς κανονισμού ΑΚΑΟ να λήξει στις 31 Μαΐου 2023[53], να το ανανεώσει ή να το αναθεωρήσει. Τα πορίσματα της αξιολόγησης του κανονισμού ΑΚΚΣ θα ληφθούν επίσης υπόψη στο πλαίσιο αυτό.

[53] Εάν ο ισχύων κανονισμός ΑΚΑΟ παύσει να ισχύει, ο κανονισμός ΑΚΚΣ θα εφαρμόζεται εξ ορισμού.