

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το πετρέλαιο ήταν και παραμένει ένας στρατηγικός φυσικός πόρος. Είναι μια πηγή ενέργειας, μέγιστης σημασίας για τη λειτουργία του διεθνούς, αλλά και ταυτόχρονα του εθνικού μας οικονομικού συστήματος.

Όταν ο John D. Rockfeiler ιδρύει το 1870 τη Standard Oil, εγκαινιάζει μία ογδοηκονταετία συντριπτικής κυριαρχίας πάνω στον ενεργειακό αυτόν πόρο. Μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ένας μικρός αριθμός αμερικανικών και βρετανικών εταιριών (Shell, BP, Mobil, Texaco, Gulf, Chevron), οργανώνει τον κλάδο με βάση τα συμφέροντά του. Η παραγωγή είναι καθετοποιημένη από την εξόρυξη μέχρι την εμπορία.

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, η τότε δυναμική οικονομία του πετρελαίου - κατά την αδιάκοπη αναζήτηση νέων μεθόδων διάθεσης των προϊόντων, επέκταση των δραστηριοτήτων και διεξόδου σε νέες αγορές - εισέρχεται στην Ευρώπη και φυσικά, στη χώρα μας. Διαπλάσσει το δίκτυο διανομής καυσίμων, το οποίο αποτελεί πρότυπο γενικότερα των δικτύων διανομής. Ταυτόχρονα, διαπλάσσει τη σύμβαση πρατηρίου, αρχέτυπο της σύμβασης διανομής και της σύμβασης - πλαίσιο, με χαρακτηριστικά την αποκλειστικότητα της προμήθειας και την ένταξη σε δίκτυο.

Αυτό το «αυτοφύες» δίκαιο διανομής υγρών καυσίμων δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο συστηματικής επιστημονικής και νομολογιακής επεξεργασίας.

Από τα πρώτα χρόνια της δικηγορίας μου, ασχολήθηκα με συγκεκριμένα ζητήματα της σύμβασης πρατηρίου. Έτσι, γεννήθηκε σ' εμένα η ιδέα να ασχοληθώ με την εκπόνηση της διδακτορικής διατριβής, αντικείμενο της οποίας να είναι η ανεύρεση των αρχών και των κανόνων, στους οποίους θα υπαχθεί η σύμβαση πρατηρίου υπό τη διπλή λειτουργία της ως σύμβαση διανομής καυσίμων και ως σύμβαση δικτύου καυσίμων.

Κατά χρονολογική τάξη, ευγνωμοσύνη, θερμές και ιδιαίτερες ευχαριστίες εκφράζω στους επόμενους Καθηγητές μου του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης για τη συμπαράστασή τους στην εκπόνηση της παρούσας διδακτορικής διατριβής. Ειδικότερα στους:

κ. *Ιωάννη Σχινά*, αρχικά επιβλέποντα Καθηγητή της διατριβής, για την αρχική συγκρότηση και συμμετοχή του στην Τριμελή Συμβουλευτική Επιτροπή εκπόνησης και την επίβλεψή της στα δύσκολα πρώτα βήματα μου.

κ. *Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο*, Καθηγητή, για τη συμμετοχή του στην Τριμελή Συμβουλευτική Επιτροπή, στην Επταμελή Εξεταστική Επιτροπή κρίσης, τις πολύτιμες

## Πρόλογος

υποδείξεις του και την αποδοχή του να περιληφθεί και δημοσιευθεί η παρούσα στις «Μελέτες Εμπορικού και Οικονομικού Δικαίου», που ο ίδιος διευθύνει.

κ. *Γεώργιο Τριανταφυλλάκη*, Καθηγητή, επιβλέποντα Καθηγητή της διατριβής, για τη συμμετοχή του στην Τριμελή και Επταμελή Επιτροπή, την εμπιστοσύνη που μου επέδειξε, την αμέριστη συμπαράστασή του, τη συνεχή επιστημονική του καθοδήγηση, την αρμονική πολυετή συνεργασία μας και την ανεκτίμητη συμβολή του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διδακτορικής μου διατριβής.

κ. *Δημήτριο Αυγητίδη*, Αναπληρωτή Καθηγητή, για την πρόθυμη συμμετοχή του στην Τριμελή Συμβουλευτική Επιτροπή και την Επταμελή Εξεταστική Επιτροπή και τη διακριτική στήριξή του.

κ. *Απόστολο Καραγκουνίδη*, Αναπληρωτή Καθηγητή, για τη συμμετοχή του στην Επταμελή Εξεταστική Επιτροπή, την άοκνη επιστημονική και ηθική υποστήριξη, την υπομονή του, την προθυμία του για βοήθεια οποιαδήποτε στιγμή, την αποτελεσματική συνεργασία μας και την καθοριστική συμβολή του στην ολοκλήρωση της παρούσας διατριβής.

Ευχαριστώ θερμά τα λοιπά μέλη της Επταμελούς Εξεταστικής Επιτροπής, κ. *Χρήστο Μαστροκώστα*, Αναπληρωτή Καθηγητή, κ. *Κωνσταντίνο Παναγόπουλο*, Αναπληρωτή Καθηγητή, και κα *Κυριακή Μαντενιώτου-Λυρατζοπούλου*, Λέκτορα, για την πρόθυμη συμμετοχή τους σε αυτήν και τη θετική κρίση τους.

Περαιτέρω, ολόψυχα ευχαριστώ τον κ. κ. *Πέτρο Σελέκο*, Λέκτορα, για την θερμή υποστήριξή του κατά την κρίση της διδακτορικής διατριβής,

Επίσης, θερμές και ολόψυχες ευχαριστίες απευθύνω προς όλους εκείνους που βοήθησαν στην προσπάθεια συγγραφής και ολοκλήρωσης της διατριβής: τον κ. *Ιωάννη Παπαδημόπουλο*, Καθηγητή Τ.Ε.Ι. για την καθοριστική προτροπή και ενθάρρυσή του στην ολοκλήρωσή της, την κα *Κέλλυ Νεζερίτη* για τις γόνιμες παρατηρήσεις της, τον κ. *Πάνο Σάκκουλα* για την υποστήριξη έκδοσης και την κα *Έλσα Σαμαρά* για την πληκτρολόγηση και τις διορθώσεις των κειμένων.

Μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στον πατέρα μου, *Λευτέρη Σκαλίδη*, για την ολόψυχη αγάπη του, το κουράγιο που μου προσέφερε και την επιστημονική, ηθική και υλική του βοήθεια. Η βοήθεια της μητέρας μου, υπήρξε πολύπλευρη και ανεκτίμητη. Αγκάλιασε και στήριξε το στόχο μου με κάθε τρόπο, δυστυχώς δεν πρόφτασε την υλοποίησή του.

Τέλος, ευχαριστώ από την καρδιά μου το σύζυγό μου *Βασίλη Ελμαλιώτη* και τα παιδάκια μας, *Παρασκευή* και *Γιάννη*, για την υπομονή και το κουράγιο, που επέδειξαν όλα τα χρόνια συγγραφής της διατριβής μου.

Ιανουάριος 2017  
*Χάρις Ε. Σκαλίδη*

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Ι. Θέση του ζητήματος

#### Α. Το ζήτημα

##### 1. Διανομή υγρών καυσίμων

Η διανομή υγρών καυσίμων (στο εξής καύσιμα) αναμφίβολα εντάσσεται στα συστήματα διανομής<sup>1</sup>. Τα συστήματα αυτά αποτελούν μορφή συνεργασίας των επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα δομούν μορφή υπεροχής της μίας επιχείρησης, συνήθως του παραγωγού ή προμηθευτή, έναντι της άλλης επιχείρησης, του διανομέα<sup>2</sup>. Επισημάνθηκε<sup>3</sup> ότι τα συστήματα αυτά συνιστούν *conditio sine qua non* για τον περιορισμό του κόστους διακίνησης των αγαθών, με την εξοικονόμηση πόρων, τη διάθεση νέων προϊόντων και την ολοκλήρωση της κοινής αγοράς, αρχικά στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>4</sup>, προς όφελος των καταναλωτών.

---

1. Βλ. για τα συστήματα του κειμένου, *Σουφλερό*, Οι συμβάσεις franchising στο ελληνικό δίκαιο και στο κοινοτικό δίκαιο ανταγωνισμού, σε Μελέτες Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, Διεύθυνση *Ρόκας Ν.*, 1989, σ. 208 επ., *Μαρίνο*, Συστήματα επιλεκτικής διανομής, σε «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού (επιμέλεια *Σχινάς Ι*)», 1992, σ. 117, *Τριανταφυλλάκη*, Οι κάθετοι περιορισμοί στα συστήματα διανομής και η συμβατότητά τους με τους κανόνες του ανταγωνισμού, *Συν* 1999 26, *Τζουγανάτο*, Οι συμφωνίες αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής στο δίκαιο του ανταγωνισμού (Ελεύθερου και Αθέμιτου), 2001, *Αυγητίδη*, Συστήματα διανομής και αποζημίωση πελατείας, *Χρ*ΙΔ 2001 590, *Καραγκουνίδη*, Ζητήματα καταγγελίας και αποζημιώσεως στη σύμβαση διανομής (με αφορμή τις ΕφΘεσ 1876/02 και ΕφΑθ 7303/2002), *ΕπισκΕΔ* 2003 376, *Μπαμπέτα*, Καθετοποίηση ή δίκτυο διανομής? Νομικοί προβληματισμοί, 13<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικού Δικαίου, «Η οργάνωση της επιχείρησης των κεφαλαιουχικών εταιριών», Κέρκυρα, 2003, *Μαστροκωστα*, Έννοια της σύμβασης εμπορικής διανομής, οι κανόνες που διέπουν το πέρας της, 2005, *Περάκη*, (επιμέλεια), Συμβάσεις διανομής, υποδείγματα συμβάσεων με σχόλια και παρατηρήσεις, Ι, 2009, *Περάκη – Ρόκα Ν.*, Γενικό μέρος του Εμπορικού Δικαίου – Αξιόγραφα, αναθεωρημένη έκδοση, 2013, σ. 278 επ., *Βαρελά-Γρηγοριάδη*, Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου (επιμέλεια *Τριανταφυλλάκη*), έκδ. 2<sup>η</sup>, 2014, 3, [6] Σύμβαση δικαιόχρησης, αρ. 2, σ. 131, *Σωτηρόπουλο*, Η παρέμβαση τρίτων σε συμβατικές σχέσεις ανταγωνιστών στο δίκαιο του αθέμιτου ανταγωνισμού. Απόσπαση πελατών, εργαζομένων, μελών δικτύου διανομής, (επιμέλεια *Περάκη*), 2014, σ. 11 επ., *Γεωργιάδη Απ.*, Νέες μορφές συμβάσεων, Leasing, Factoring, Franchising, Consulting, Know – how, Time – Sharing, Forfaiting, έκδ. 6<sup>η</sup>, 2015, σ. 230.

2. *Sayag*, Le contrat-cadre 2 – La distribution, σ. 5, *Γεωργιάδης Απ.*, Νέες μορφές συμβάσεων, σ. 221.

3. *Τριανταφυλλάκη*, *Συν* 1999 26.

4. Βλ. για τη μετονομασία του κειμένου, άρθρο 2 § 1 Συνθήκης της Λισαβόνας. Βλ. και άρθρο Α ΣΛΕΕ και άρθρο 1 ΣυνθΕΚ.

## Εισαγωγή

Η διανομή καυσίμων έχει μία σημαντική ιδιαιτερότητα σε σχέση με τα λοιπά συστήματα διανομής. Αναφέρεται σε ιδιαίτερη κατηγορία αγαθού, το οποίο είναι απαραίτητο σε όλες τις δραστηριότητες της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της χώρας, το καύσιμο, η διαχείριση του οποίου εντάσσεται στη γενικότερη ενεργειακή πολιτική του κράτους. Έτσι, η διανομή καυσίμων προβλέπεται, επιβάλλεται και εν μέρει ρυθμίζεται από το νόμο για λόγους δημοσίου συμφέροντος και ειδικότερα, για τη διασφάλιση ομαλής τροφοδοσίας της ελληνικής αγοράς με καύσιμα.

Η ελληνική πετρελαϊκή νομοθεσία, κατ' αρχήν με το ν. 1571/85<sup>5</sup> και στη συνέχεια με το ν. 3054/02<sup>6</sup>, όπως ισχύει, απαιτεί για τη διανομή καυσίμων, πρώτον, τη λειτουργία καθετοποιημένων επιχειρήσεων, με ειδικές υποχρεώσεις, περιουσία και τεχνική υποδομή και ως εκ τούτου ένα ειδικό σύστημα διανομής. Δεύτερον, απαιτεί τη σύναψη ειδικής μορφής σύμβασης διανομής, με κύρια χαρακτηριστικά την αποκλειστικότητα προμήθειας και τη διάρκεια. Μάλιστα, διαπιστώνεται<sup>7</sup> ότι η σύμβαση διανομής μορφοποιήθηκε μέσα από τις συμβάσεις πρατηρίου βενζίνης και ζύθου, ενώ η ρήτρα αποκλειστικότητας προμήθειας εμφανίστηκε για πρώτη φορά στις σχέσεις μεταξύ προμηθευτή και διανομέα καυσίμων<sup>8</sup>.

Η νομοθετική παρέμβαση καθιστά τη διανομή καυσίμων ιδιαίτερα πολύπλοκη, για δύο κυρίως αιτίες. Η πρώτη συνίσταται στην αυξημένη οικονομική επένδυση που απαιτείται για την παραγωγή, αποθήκευση, μεταφορά και πώληση των καυσίμων στον τελικό καταναλωτή. Η επένδυση αυτή εξασφαλίζεται με τη συμβατική ενσωμάτωση στο δίκτυο. Συγκεκριμένα, οι εταιρίες πετρελαιοειδών παρέχουν στους πρατηριούχους οικονομική υποστήριξη, όπως χρησιδάνειο εξοπλισμού, εμπορευ-

5. «Ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ Α' 192/14.11.85) όπως τροποποιήθηκε από τους ν. 1769/88 (ΦΕΚ Α' 66/07.04.88), ν. 1957/91 (ΦΕΚ Α' 114/19.07.91), ν. 2008/92 (ΦΕΚ Α' 16/11.02.92), ν. 2081/92 (ΦΕΚ Α' 154/10.09.92), π.δ. 327/92 (ΦΕΚ Α' 163/01.10.92), ν. 2289/95 (ΦΕΚ Α' 27/08.02.95), ν. 2516/97 (ΦΕΚ Α' 159/08.08.97) και ν. 2741/99 (ΦΕΚ Α' 199/28.09.99). Ο ν. 1571/85 καταργήθηκε από το άρθρο 24 του ν. 3054/02, εκτός από τα άρθρα 16 και 20Α.

6. «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ Α' 230/02.10.02, όπως τροποποιήθηκε με τους ν. 3190/03 (ΦΕΚ Α' 249/30.10.03), ν. 3335/05 (ΦΕΚ Α' 95/20.04.05), ν. 3419/05 (ΦΕΚ Α' 297/06.12.05), ν. 3423/05 (ΦΕΚ Α' 304/13.12.05), ν. 3522/06 (ΦΕΚ Α' 276/22.12.06), ν. 3587/07 (ΦΕΚ Α' 152/10.07.07), ν. 3653/08 (ΦΕΚ Α' 49/21.03.08), ν. 3734/09 (ΦΕΚ Α' 8/28.01.09), ν. 3769/09 (ΦΕΚ Α' 105/01.07.09), ν. 3784/09 (ΦΕΚ Α' 137/07.08.09), ν. 4062/10 (ΦΕΚ Α' 70/30.03.10), ν. 3851/10 (ΦΕΚ Α' 85/04.06.10), ν. 4001/10 (ΦΕΚ Α' 179/22.08.11), ν. 3897/10 (ΦΕΚ Α' 10.12.10), ν. 4062/12 (ΦΕΚ Α' 70/30.03.12), ν. 4067/12 (ΦΕΚ Α' 79/09.04.12), ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.12), ν. 4093/2012 (ΦΕΚ Α' 222/12.11.12), ν. 4123/13 (ΦΕΚ Α' 43/19.02.13), ν. 4203/13 (ΦΕΚ Α' 235/01.11.13) και ν. 4254/2014 (ΦΕΚ Α' 85/07.04.14).

7. Sayag, *Le contrat-cadre* 2, σ. 5.

8. Pigassou, *La distribution intégrée*, RTD com. 1980 473 (479). Βλ. και Didier, *A propos du contrat de concession: la station service*, D. 1966 chron. 55.

ματική πίστωση και μίσθωση πρατηρίου, σε αντάλλαγμα μιας συμφωνίας αποκλειστικής προμήθειας με σημαντική διάρκεια, προκειμένου να αποσβεστούν οι επενδύσεις της εταιρίας. Η δεύτερη αιτία της πολυπλοκότητας πηγάζει από την συνθετότητα των συμβατικών σχέσεων.

Η σύμβαση πρατηρίου συνάπτεται, επομένως, κατ' αρχήν προκειμένου τα μέρη να συμμορφωθούν με τις νομοθετικές υποχρεώσεις της διανομής καυσίμων. Αποτελεί μια ιδιαίτερη σύμβαση διανομής. Παραπέρα, όπως κάθε σύμβαση, η σύμβαση πρατηρίου καλείται να ρυθμίσει τις εμπορικές σχέσεις των μερών, για τις οποίες δεν ενδιαφέρεται η πετρελαϊκή νομοθεσία. Πρόκειται για σύμβαση – πλαίσιο. Ορίζει τους κανόνες, που διέπουν τη διαρκή συνεργασία των μερών και υποχρεώνει τα μέρη στη σύναψη εκτελεστικών συμβάσεων. Τέλος, η σύμβαση πρατηρίου λειτουργεί ως σύμβαση δικτύου, καθώς δομεί δίκτυο, όπως αυτό επιβάλλεται από την πετρελαϊκή νομοθεσία και ταυτόχρονα, όπως αυτό έχει ρυθμιστεί από το παράγωγο ενωσιακό δίκαιο με τους Κανονισμούς απαλλαγής<sup>9</sup>.

Είναι σαφές ότι η σύμβαση πρατηρίου είναι μια σύνθετη μορφή σύμβασης, η οποία, παρά τη συνεχή και με τυποποιημένο περιεχόμενο σύναψή της, δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο συστηματικής επιστημονικής και νομολογιακής έρευνας. Όπως σε κάθε ανώνυμη σύμβαση, παρατηρείται η αναγκαιότητα εύρεσης των εφαρμοστέων κανόνων δικαίου και αρχών<sup>10</sup>. Το δικαϊκό αυτό πλαίσιο θα μείωνε την ανασφάλεια των μερών, η οποία δημιουργείται τόσο από την απουσία εξειδικευμένων κανόνων δικαίου όσο και από τη συνθετότητα των παροχών, τη μεγάλη οικονομική επένδυση, που πρέπει να πραγματοποιηθεί και τη μεγάλη διάρκεια της σχέσης αυτής. Η προηγούμενη ανασφάλεια δεν αφορά μόνο στις σχέσεις των συμβαλλομένων μερών, αλλά και στις σχέσεις των τελευταίων με τα λοιπά μέλη του δικτύου, καθώς και με τους τρίτους, ανταγωνιστές και καταναλωτές.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η ένταξη της σύμβασης πρατηρίου στο ισχύον σύστημα δικαίου, με την αναζήτηση των βασικών κανόνων και αρχών, που τη διέπουν. Η μελέτη φιλοδοξεί να προσδιορίσει κατά το δυνατόν το ρυθμιστικό πλαίσιο, ώστε τα μέρη να γνωρίζουν ότι συνάπτουν μία σύμβαση, στην οποία υπάρχει σημαντικός βαθμός ισορροπίας των συμφερόντων τους, λαμβάνοντας υπόψη και τα συμφέροντα τρίτων προσώπων που εμπλέκονται σε αυτήν.

## 2. Αντίθεση συμφερόντων

Εταιρία πετρελαιοειδών και πρατηριούχος επιδιώκουν συνήθως αντίθετα συμφέ-

9. Βλ. γενικά για τους Κανονισμούς απαλλαγής, *Κόκκορη*, Εφαρμογή άρθρου 101 παρ. 3 ΣΛΕΕ και άρθρου 1 παρ. 3 Ν. 3959/2011, στο Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, (επιμέλεια *Τζουγανάτου*), 2013, σ. 328 επ.

10. Βλ. *Γεωργιάδη Απ.*, Νέες μορφές συμβάσεων, σ. 10.

## Εισαγωγή

ροντα στη σύμβαση πρατηρίου. Εξάλλου, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται<sup>11</sup>, η σύμβαση δεν αποτελεί γάμο, αλλά «συνάντηση δύο εγωιστών». Η ηθική των ενοχών επιτρέπει στα υποκείμενα της ενοχής να κατοχυρώσουν με διάφορους μηχανισμούς τα συμφέροντά τους, αλλά δεν δικαιολογεί την πλήρη παραχώρηση των συμφερόντων του άλλου και τον «πόλεμο» μεταξύ τους, όπως γενικά και χαρακτηριστικά αναφέρει ο Σταθόπουλος<sup>12</sup>. Επίταση της σύγκρουσης συμφερόντων παράγεται από τον κοινό στόχο των μερών σε μία σύμβαση εμπορικής συνεργασίας, όπως η σύμβαση πρατηρίου<sup>13</sup>.

Στη διανομή γενικά, και ειδικότερα, στη διανομή καυσίμων, τα συμφέροντα των μερών απειλούνται από τρεις μορφές κινδύνων. Πρώτον, ο πρατηριούχος πρέπει να προστατευτεί σε περίπτωση εκμετάλλευσης της οικονομικής του εξάρτησης από την εταιρία. Δεύτερον, η εταιρία πρέπει να προστατευθεί σε περίπτωση μη εκτέλεσης από τον πρατηριούχο των υποχρεώσεών του. Τρίτον, τα δύο μέρη οφείλουν να εξισορροπήσουν τα ατομικά τους συμφέροντα προς όφελος του δικτύου, μεριμνώντας ταυτόχρονα να μην προσβάλλουν τα συμφέροντα τρίτων προσώπων, εκτός δικτύου.

Για παράδειγμα, το τυποποιημένο και προδιατυπωμένο περιεχόμενο της σύμβασης πρατηρίου από την εταιρία πετρελαιοειδών και η υποχρέωση του πρατηριούχου να ακολουθεί τις οδηγίες της, παραπέμπει στη σύμβαση προσχώρησης. Τίθεται το ερώτημα αν ο πρατηριούχος είναι ο άπειρος και αδύνατος συμβαλλόμενος και πρέπει να προστατευθεί ως καταναλωτής ή ως αποδέκτης Γενικών Όρων Συναλλαγών (ΓΟΣ). Κυρίως, αν μπορεί να προστατευτεί κατά το μέρος εκείνο της σύμβασης, που αφορά στις υποστηρικτικές συμβάσεις και στις σχετικές υπηρεσίες της εταιρίας, τελικός αποδέκτης των οποίων είναι ο πρατηριούχος<sup>14</sup>. Μέσα στα ίδια πλαίσια του κινδύνου οικονομικής εξάρτησης, ζήτημα τίθεται όταν αυθαίρετα η εταιρία αρνηθεί να προμηθεύσει καύσιμα στον πρατηριούχο. Δικαιούται ο τελευταίος να αγοράσει καύσιμα από άλλη εταιρία; Αν ναι, υπό ποιες προϋποθέσεις; Με την προηγούμενή του πράξη παραβιάζει την αποκλειστικότητα προμήθειας, η οποία μάλιστα συμφωνείται κατά νομοθετική επιβολή<sup>15</sup>; Παρόμοια ζητήματα θέτει και η αυθαίρετη αύξηση από την εταιρία της τιμής πώλησης των καυσίμων, η οποία υπό προϋποθέσεις, ανατρέπει το δικαιοπρακτικό θεμέλιο της σύμβασης πρατηρίου.

Επίσης, ο πρατηριούχος πρέπει να προστατευθεί σε περίπτωση αιφνίδιας και αδικαιολόγητης διακοπής ή μη ανανέωσης της σύμβασης από την εταιρία. Απαιτείται η

11. *De Boubée*, Essai sur l'acte juridique collectif, préface G. Marty, 1961, σ. 17.

12. Γενικό ενοχικό δίκαιο, έκδ. 4<sup>η</sup>, 2004, σ. 157.

13. *Cabrillac*, Remarques sur la théorie générale du contrat et les créations récentes de la pratique commerciale, Mélanges Marty, 1978, σ. 235.

14. Βλ. Παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό III Δ 1

15. Βλ. παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό I Β 2.

## I. Θέση του ζητήματος

αναζήτηση των κανόνων, που θα ρυθμίσουν γενικά την καταγγελία της σύμβασης και την εκκαθάρισή της<sup>16</sup>.

Η νομολογία μας στο παρελθόν προσπάθησε να επιλύσει ζητήματα αντίθεσης συμφερόντων. Έκρινε άκυρες συμβάσεις πρατηρίου λόγω αοριστίας παροχής ως προς την τιμή πώλησης, εφαρμόζοντας τις ΑΚ 179 και 371<sup>17</sup>. Η ακύρωση της σύμβασης ευνόησε αδικαιολόγητα τον πρατηριούχο, ο οποίος απέφυγε τη ευθύνη του από την άκαιρη καταγγελία της σύμβασης, εις βάρος φυσικά των συμφερόντων της εταιρίας πετρελαιοειδών. Ασφαλέστερη επίλυση των ζητημάτων μπορεί να επιτευχθεί με την έρευνα της νομικής φύσης της σύμβασης πρατηρίου, και κυρίως την έρευνα της υποχρέωσης αποκλειστικής προμήθειας<sup>18</sup>.

Η έρευνα της υποχρέωσης αποκλειστικότητας θα λύσει ζητήματα σύγκρουσης συμφερόντων που παράγονται από την αντισυμβατική συμπεριφορά του πρατηριούχου, με κυριότερη την παράλειψη αποκλειστικής προμήθειας. Παραπέρα, προστασία της εταιρίας πετρελαιοειδών οφείλεται σε περίπτωση αιφνίδιας απομάκρυνσης από τον πρατηριούχο των σημάτων της και ανάρτησης στο πρατήριο σημάτων ανταγωνίστριας εταιρίας, σε περίπτωση άκαιρης καταγγελίας της σύμβασης, ρητής ή σιωπηρής, κυρίως προκειμένου ο πρατηριούχος να συμβληθεί με ανταγωνίστρια εταιρία πετρελαιοειδών.

Ιδιαίτερα προβλήματα δημιουργούνται κατά το χρόνο λύσης της σύμβασης. Για παράδειγμα, ερωτήματα τίθενται για την απόδοση των χρησιδανεισθέντων πραγμάτων. Οι δεξαμενές και αντλίες έχουν καταστεί συστατικά του εδάφους; Ως εκ τούτου, η εταιρία δεν δικαιούται να τα αναζητήσει; Η καταφατική απάντηση θα οδηγούσε σε ανεπιεικείς συνέπειες ως προς την περιουσία της. Η αρνητική απάντηση θα ήταν αντίθετη με τις ΑΚ 953-955. Ταυτόχρονα, η υποχρέωση επιστροφής του εξοπλισμού δυσκολεύει τον πρατηριούχο να αλλάξει προμηθευτή<sup>19</sup>. Επίσης, ζήτημα τίθεται για την τύχη των υποστηρικτικών και εκτελεστικών συμβάσεων, που εκκρεμούν και αν επιδέχονται ξεχωριστή εκτέλεση ή λύνονται αυτοδίκαια<sup>20</sup>.

Τέλος, η εμπειρική παρατήρηση της δόμησης δικτύου διανομής καυσίμων με σύνολο ανεξάρτητων συμβάσεων μεταξύ προμηθευτή και πρατηριούχων, αποκαλύπτει *de facto* ένωση προσώπων με κοινό σε όλα τα μέλη σκοπό<sup>21</sup>. Ο κοινός σκοπός συνυπάρχει με σύγκρουση συμφερόντων, κατά το μέρος που οι πρατηριούχοι του δικτύου συνεργάζονται και ταυτόχρονα ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Σύγκρουση συμφερόντων παράγε-

16. Βλ. παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό V.

17. ΑΠ 336/1999 ΔΕΕ 2000 187 (188) = ΕλλΔνη 1999 1359 (1360), ΕφΑθ 7840/1990 ΕΕμπΔ 1991 246, ΜΠρΑθ 434/1989 ΕΕμπΔ 1990 240. Βλ. γενικότερη περίπτωση της ΑΚ 179 σε σύμβαση πρατηρίου, ΕφΠατρ 1034/2005 Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ.

18. Βλ. παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό IV.

19. Βλ. παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό V Γ 2.

20. Βλ. παρακάτω, Πρώτο μέρος υπό V Γ 5.

21. Βλ. παρακάτω. Δεύτερο μέρος υπό I.