



ΚΥΠΡΙΑΚΗ  
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Απόφαση ΕΠΑ 11/2015

Αρ. Φακέλου 11.17.011.09

ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 2008-2014

**Καταγγελία των εταιρειών Chr.Karodistrias & Sons Ltd και Kyros Auto Service Ltd εναντίον των εταιρειών Daimler AG και Cyprus Import Corporation Ltd**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

- |                          |          |
|--------------------------|----------|
| κα. Λουκία Χριστοδούλου, | Πρόεδρος |
| κα. Ελένη Καραολή,       | Μέλος    |
| κ. Χρίστος Τσίγκης,      | Μέλος    |
| κ. Ανδρέας Καρύδης,      | Μέλος    |
| κ. Χάρης Παστελλής,      | Μέλος    |

Ημερομηνία απόφασης: 23/4/2015

Για τις εταιρείες Chr.Karodistrias & Sons Ltd και Kyros Auto Service Ltd: Δικηγορικό Γραφείο Χάρη Κυριακίδη Δ.Ε.Π.Ε. & Δικηγορικό Γραφείο Θεόφιλος Β. Θεοφίλου

Για την εταιρεία Daimler AG: δικηγορικό Γραφείο Δρ Κ. Χρυσοστομίδη & ΣΙΑ Δ.Ε.Π.Ε. & Δικηγορικό γραφείο Χρυσ αφίνης και Πολυβίου Δ.Ε.Π.Ε

Για την εταιρεία Cyprus Import Corporation Ltd: Δικηγορικό Γραφείο Άντη Τριανταφυλλίδη & Υιοί Δ.Ε.Π.Ε.

## ΑΠΟΦΑΣΗ

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας υπόθεσης αποτέλεσε η καταγγελία που υπεβλήθη στις 13/4/2011 από τις εταιρείες Chr. Karodistrias & Sons Ltd (εφεξής η «Karodistrias»)

και Kyros Auto Services Ltd (εφεξής η «Kyros») στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Επιτροπή») εναντίον των εταιρειών Daimler AG (εφεξής η «Daimler») και Cyprus Import Corporation Ltd (εφεξής η «CIC») αναφορικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις των άρθρων 3(1)(α), (β), (γ) και (δ) και 6(1)(α), (β), (γ) και 6(2) του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου, Αρ. 13(Ι)/2008, ως ίσχυε τότε και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής η «ΣΛΕΕ»).

## 2. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ/ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Επιτροπή εστίασε την προσοχή της στην αξιολόγηση των γεγονότων που συνθέτουν την υπόθεση, αφού τα δεδομένα αυτά αποτελούν αναντίλεκτα το ουσιαστικό υπόβαθρο της εξέτασης του ζητήματος που προκύπτει.

Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο Νόμος 13(Ι)/2008 έχει τροποποιηθεί με τους περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμους του 2008 έως και 2014 (εφεξής ο «Νόμος») και σημειώνει τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 53 του Νόμου, το οποίο λαμβάνει υπόψη της στην εν προκειμένω εξέταση της καταγγελίας:

*«Μεταβατικές διατάξεις.*

*53.-(1) Τα Διατάγματα και οι Κανονισμοί που εκδόθηκαν δυνάμει των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 1989 μέχρι (Αρ.2) του 2000, εκτός εάν είναι ασύμβατα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν ως να είχαν εκδοθεί δυνάμει του παρόντος Νόμου, μέχρις ότου τροποποιηθούν ή καταργηθούν.*

*(2) Σε περίπτωση που νόμος άλλος από τον παρόντα ή κανονιστική διοικητική πράξη ή ατομική διοικητική πράξη αναφέρεται στους περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμους του 1989 μέχρι (Αρ.2) του 2000 η εν λόγω αναφορά θεωρείται ως αναφορά στον παρόντα Νόμο, τηρουμένων των αναλογιών.*

*(3) Η διαδικασία διεκπεραίωσης υποθέσεων, εξέτασης καταγγελιών και διενέργειας αυτεπάγγελτων ερευνών, περιλαμβανομένης της διαδικασίας λήψης προσωρινών μέτρων, οι οποίες κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος Νόμου, εκκρεμούν ενώπιον της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού που είχε ιδρυθεί δυνάμει του άρθρου 8 των περί Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 1989*

μέχρι (Αρ. 2) του 2000, θεωρείται εκκρεμούσα ενώπιον της Επιτροπής με βάση τις διατάξεις του παρόντος Νόμου.

41(Ι) του 2014 (4) Στις περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων του βασικού νόμου και/ή μη συμμόρφωσης με απόφαση της Επιτροπής που συντελέστηκαν πριν από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού (Τροποποιητικού) Νόμου 2014, εφαρμόζονται οι διατάξεις του βασικού νόμου, σε σχέση με την επιβολή προστίμου.»

Η παράθεση των σχετικών με την υπόθεση δεδομένων καθίσταται αναγκαία και επιτακτική και προς τούτο παρατίθενται συνοπτικά τα ουσιώδη γεγονότα που αφορούν την υπό εξέταση καταγγελία:

## **2.1. Ιστορικό Διαδικασίας**

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της ημερομηνίας 19/4/2011, αφού εξέτασε την καταγγελία διαπίστωσε ότι, οι πληροφορίες και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν δεν ήταν ικανοποιητικά, ώστε βάσιμα και έγκυρα να δικαιολογούν τη διερεύνηση της καταγγελίας, σύμφωνα με το άρθρο 35 του Νόμου και ομόφωνα αποφάσισε να αποστείλει επιστολή προς τις εταιρείες Karodistriias και Kyros με την οποία τις καλούσε να υποβάλουν περαιτέρω διευκρινίσεις σε ό,τι αφορούσε την καταγγελία τους.

Στις 5/5/2011, οι Karodistriias και Kyros απέστειλαν μέσω του δικηγόρου τους, συμπληρωματικά στοιχεία

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 13/5/2011 αποφάσισε ομόφωνα ότι, με βάση τα ενώπιον της στοιχεία δικαιολογείται η διερεύνηση της καταγγελίας και έδωσε προς τούτο οδηγίες στην Υπηρεσία της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Υπηρεσία»), για διερεύνηση της καταγγελίας.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 20/5/2011, λαμβάνοντας υπόψη το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 18/5/2011, αποφάσισε τη διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας σε σχέση και με πιθανολογούμενη παράβαση των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ, κοινοποιώντας παράλληλα την καταγγελία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών της Ε.Ε., ως η υποχρέωσή της σύμφωνα με το άρθρο 11(3) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του

Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ.

Στις 5/1/2012, η Επιτροπή υπό τη σύνθεση της σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως η σχετική απόφασή του ημερομηνίας 20/12/2011, εξέτασε την καταγγελία υπό το φως της απόφασης της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου ημερομηνίας 25/5/2011, στις προσφυγές με αριθμό 1544/2009, 1545/2009, 1596/2009 και 1601/2009 και αποφάσισε όπως ανακαλέσει όλες τις αποφάσεις που είχαν ληφθεί σε σχέση με την ως άνω υπόθεση. Αφού έλαβε υπόψη το ενώπιον της υλικό, κατά το χρόνο λήψης της ανακαλούμενης απόφασης ημερομηνίας 13/5/2011 για διεξαγωγή έρευνας, έκρινε ότι το εν λόγω υλικό δικαιολογεί τη διεξαγωγή έρευνας της καταγγελίας από την Υπηρεσία. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε όπως δώσει οδηγίες στην Υπηρεσία για την εξ' ύπαρξης διεξαγωγή της δέουσας έρευνας.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 26/1/2012, μελετώντας το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 20/1/2012 και υπό το φως της απόφασής της ημερομηνίας 5/1/2012 με την οποία ανακλήθηκαν όλες οι προηγούμενες αποφάσεις που είχαν ληφθεί, αποφάσισε την κοινοποίηση της υπό αναφορά καταγγελίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις Αρχές Ανταγωνισμού των κρατών μελών, ως η υποχρέωσή της που πηγάζει από το άρθρο 11(3) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 25/6/2013, υπό τη νέα σύνθεσή της, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 16/4/2013 και 24/5/2013, εξέτασε την καταγγελία σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 22 του περί Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμου, Ν. 158(Ι)/99 και έκρινε όπως επαναληφθεί από την αρχή η διαδικασία εξέτασης της υπόθεσης. Η Επιτροπή αποφάσισε ομόφωνα, στη βάση των διατάξεων του άρθρου 35 του Νόμου Αρ. 13(Ι)/2008, ως ίσχυε τότε, να αποδεχτεί την καταγγελία, καθότι έκρινε ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες ήταν ικανοποιητικές για την εξέταση της καταγγελίας και να δώσει οδηγίες προς την Υπηρεσία να διεξάγει προκαταρκτική έρευνα αναφορικά με τις πιθανολογούμενες παραβάσεις που περιέχονται σε αυτή και να υποβάλει σχετικό σημείωμα.

Περαιτέρω η Επιτροπή, κατά την εν λόγω συνεδρία, σημείωσε πως η Νομολογία επιτρέπει στην Υπηρεσία να κάνει χρήση του υπάρχοντος στο φάκελο υλικού γιατί θεωρεί ότι αποτελεί νόμιμο στοιχείο κρίσης ή στοιχείο για το οποίο δεν διαπιστώνεται

οποιαδήποτε μεμπτότητα στον τρόπο με τον οποίο έχει εξασφαλιστεί (Α.Η.Κ. –ν- Ευσταθιάδη (2002) 3 Α.Α.Δ. 436, 439, Χατζηγεωργίου –ν- Δημοκρατίας (1993) 3 Α.Α.Δ. 23, 29 και τις υποθέσεις οι οποίες αναφέρονται σε αυτή).

Η Υπηρεσία, στη βάση των προαναφερόμενων οδηγιών της Επιτροπής, προέβη στη δέουσα προκαταρκτική έρευνα των πιθανολογούμενων παραβάσεων που περιέχονται στην καταγγελία και αφού ολοκλήρωσε την έρευνα της ετοίμασε σχετικό σημείωμα ημερομηνίας 2/9/2013.

Το σημείωμα της Υπηρεσίας κατατέθηκε στη συνεδρία της Επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στις 5/9/2013. Η Επιτροπή κατά την εν λόγω συνεδρία της έκρινε ομόφωνα ότι τα ενώπιον της στοιχεία πρέπει να μελετηθούν περαιτέρω, πριν από την οποιαδήποτε τοποθέτησή της και/ή τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης επί της υποθέσεως και ανέβαλε τη συζήτηση της υπόθεσης για επόμενη συνεδρία.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 19/9/2013, αφού έλαβε υπόψη της όλο το περιεχόμενο του σχηματισθέντα διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, καθώς και το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, ομόφωνα αποφάσισε ότι εκ πρώτης όψεως στοιχειοθετείται πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου Αρ. 13(Ι)/2008, ως ίσχυε τότε και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ από μέρους της καταγγελλόμενης Daimler και της καταγγελλόμενης CIC.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε ότι, εκ πρώτης όψεως, η εφαρμογή από την Daimler του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής που απαγορεύει την πώληση γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, ήτοι του κατασκευαστή αυτοκινήτου, σε ανεξάρτητους μεταπωλητές μη-μέλη του Δικτύου Επιλεκτικής Διανομής, σε συνδυασμό με την κάθετη σύμπραξη για εφαρμογή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής μεταξύ των Daimler και CIC αναφορικά με τη διάθεση των εν λόγω ανταλλακτικών στην Κύπρο, έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, ήτοι του κατασκευαστή αυτοκινήτου, κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και δεν καλύπτεται από τον Κανονισμό (Ε.Ε) 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 και από τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ.461/2010 της

Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2010, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Υπό το φως όλων των αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της προκειμένης υπόθεσης, η Επιτροπή, έχοντας καταλήξει στην πιο πάνω προκαταρκτική διαπίστωση, ομόφωνα αποφάσισε στη βάση του άρθρου 17(2) του Νόμου ότι δικαιολογείται η κατάρτιση σχετικής Έκθεσης Αιτιάσεων αναφορικά με την εκ πρώτης όψεως παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, εναντίον των Daimler και CIC.

Κατά την ίδια συνεδρία στις 19/9/2013, η Επιτροπή, αναφορικά με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση των άρθρων 6(1) του Νόμου και 102 της ΣΛΕΕ, μέσα από την εξέταση και ανάλυση των στοιχείων που είχε ενώπιον της, ομόφωνα κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι, αυτοί δεν δύναντο να εξετασθούν υπό το φως της έλλειψης αρμοδιότητας της Επιτροπής να τους εξετάσει, καθότι αφορούσαν τη σχετική αγορά τρίτων κρατών μελών, εκτός της κυπριακής αγοράς. Επίσης, αναφορικά με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα κατέληξε, μέσα από την εξέταση και ανάλυση των στοιχείων που είχε ενώπιον της, στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι, δεν στοιχειοθετήθηκε παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου από μέρους της εταιρείας Daimler, λόγω του ότι δεν στοιχειοθετήθηκε η πρώτη από τρεις σωρευτικές προϋποθέσεις που θέτει ο Νόμος στο εν λόγω άρθρο κατά την εξέτασή του. Η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε ότι, δεν στοιχειοθετήθηκε παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου για καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης εναντίον της εταιρείας CIC, εφόσον δεν υπήρχε εμπορική συνεργασία, παρά μόνο σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις που προέκυπτε ανάγκη, με αποτέλεσμα να μην δύναται να τύχουν εξέτασης οι πρόνοιες του άρθρου 6(2) του Νόμου, καθώς η μεταξύ των εμπλεκομένων μερών σχέση δεν ήταν ούτε πελατειακή, αλλά ούτε υπήρξε οποιασδήποτε άλλης μορφής τακτική εμπορική συνεργασία.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της ημερομηνίας 24/1/2014, εξέτασε το κείμενο της Έκθεσης Αιτιάσεων, το οποίο τέθηκε ενώπιόν της από την Πρόεδρο της Επιτροπής και μετά από διεξοδική συζήτηση αποφάσισε να το υιοθετήσει και να το εγκρίνει,

αποφασίζοντας παράλληλα την άμεση κοινοποίησή του προς τις καταγγελλόμενες και τις καταγγέλλουσες εταιρείες.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, ενεργώντας στη βάση του άρθρου 17(6) του Νόμου, ομόφωνα αποφάσισε, όπως τα εμπλεκόμενα μέρη στην υπόθεση υποβάλουν γραπτώς τις παρατηρήσεις τους επί της εκ πρώτης όψεως διαπιστωθείσας παράβασης μέσα σε είκοσι μία (21) ημερολογιακές ημέρες από την ημερομηνία που θα παραλάμβαναν την Έκθεση Αιτιάσεων. Επίσης, στη βάση του άρθρου 17(4) και (5) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να καλέσει τα πρόσωπα που εμπλέκονται στη διαδικασία να παραστούν στη συνεδρία της Επιτροπής που ορίστηκε για τις 7/3/2014.

Η Έκθεση Αιτιάσεων παραδόθηκε δια χειρός και με τηλεομοιότυπο προς την εταιρεία CIC στις 27/1/2014 και επίσης απεστάλη ταχυδρομικώς διπλοσυστημένη, με τηλεομοιότυπο και με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στις 27/1/2014 προς την εταιρεία Daimler, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του Νόμου. Επίσης, αντίγραφο αυτής απεστάλη στις καταγγέλλουσες εταιρείες.

Κατά την ίδια ημερομηνία, απεστάλη επιστολή προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες με την οποία η Επιτροπή τους γνωστοποιούσε την προκαταρκτική της θέση που λήφθηκε στη συνεδρία της ημερομηνίας 19/9/2013, για τη μη στοιχειοθέτηση παράβασης των άρθρων 6(1) και 6(2) του Νόμου, δίδοντάς τους τη δυνατότητα, εάν το επιθυμούν, να θέσουν εγγράφως τις τυχόν απόψεις και θέσεις τους επ' αυτής εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της.

Στις 4/2/2014 παρελήφθη επιστολή από το δικηγорικό γραφείο που εκπροσωπούσε την εταιρεία CIC με αίτημα για παράταση του χρόνου υποβολής των γραπτών τους παρατηρήσεων μέχρι τις 31/3/2014. Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 7/2/2014 αποφάσισε να αποδεχθεί το αίτημα και όρισε ως νέα ημερομηνία λήψης των γραπτών παρατηρήσεων των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης τις 31/3/2014 και ημερομηνία προφορικής διαδικασίας τις 4/4/2014. Οι εν λόγω ημερομηνίες κοινοποιήθηκαν την ίδια ημέρα προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης.

Στις 20/2/2014, η CIC, με επιστολή της ζήτησε πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης για τις 27/2/2014. Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της στις 21/2/2014 αποδέχθηκε το αίτημα και την ενημέρωσε σχετικά αυθημερόν.

Η πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης πραγματοποιήθηκε από την εταιρεία CIC στις 27/2/2014. Την ίδια ημέρα παρελήφθη επιστολή από το δικηγόρο της CIC με αίτημα για αναβολή της υπόθεσης λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων του κατά τις 4/4/2014.

Στις 28/2/2014, η Επιτροπή σε συνεδρία της εξέτασε το εν λόγω αίτημα του δικηγόρου της CIC και όρισε ως νέα ημερομηνία για την ενώπιον της προφορική διαδικασία την 7/4/2014. Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά αυθημερόν. Επίσης, την ίδια ημέρα, στις 28/2/2014, η CIC αιτήθηκε αποκάλυψη κάποιων στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης που είχαν αποκρυφθεί ως εμπιστευτικά.

Στις 5/3/2014, η Επιτροπή κατά τη συνεδρία της αποφάσισε ομόφωνα να ζητήσει από το δικηγόρο της CIC να αιτιολογήσει τους λόγους για τους οποίους αιτήθηκε την αποκάλυψη ενός εκάστου των στοιχείων που αποκρύφθηκαν ως εμπιστευτικά μέχρι τις 7/3/2014. Ο δικηγόρος ενημερώθηκε περί τούτου με επιστολή αυθημερόν.

Στις 6/3/2014, ο δικηγόρος της CIC απέστειλε επιστολή με την οποία ανέφερε ότι δεν εμμένει στην αποκάλυψη όλων των εγγράφων που είχε καταγράψει στην προηγούμενη επιστολή του, αλλά ότι ζητά μόνο το πλήρες κείμενο του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 στην εμπιστευτική του μορφή.

Στις 10/3/2014, η Επιτροπή σε συνεδρία της εξέτασε ενδελεχώς τόσο το περιεχόμενο της επιστολής του δικηγόρου της εταιρείας CIC με ημερομηνία 6/3/2014 όσο και τα διαγραφέντα στοιχεία του εν λόγω Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 και ομόφωνα αποφάσισε, προτού λάβει την τελική της απόφαση, να αποστείλει πίνακα προς τα εμπλεκόμενα μέρη με τα στοιχεία που ήταν δυνατό να αποκαλυφθούν, ώστε να μπορέσουν να εκφράσουν, με πάσα αιτιολογία, τη θέση τους επ' αυτών, μέχρι τις 12/3/2014. Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ενημερώθηκαν σχετικά αυθημερόν.

Κατά την ίδια ημερομηνία, λήφθηκε επιστολή από το δικηγορικό γραφείο που θα εκπροσωπούσε την εταιρεία Daimler με την οποία ζητήθηκε όπως τους επιτραπεί η πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και τους δοθεί αντίγραφο του συνόλου των εγγράφων και των όποιων άλλων στοιχείων εμπεριέχονται στο διοικητικό φάκελο.



Στις 12/3/2014 παρελήφθη επιστολή από το δικηγορικό γραφείο που εκπροσωπούσε τις καταγγέλλουσες εταιρείες στην οποία καταγράφηκαν τα στοιχεία για τα οποία δεν έφεραν ένσταση να κοινοποιηθούν στο δικηγόρο της CIC.

Κατά την ίδια ημέρα, η Επιτροπή σε συνεδρία της αποφάσισε να αποσταλούν στις καταγγελλόμενες εταιρείες τα στοιχεία για τα οποία οι καταγγέλλουσες εταιρείες συναίνεσαν να αποκαλυφθούν. Παράλληλα, η Επιτροπή αποφάσισε να καλέσει την Daimler να επιθεωρήσει το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης στις 13/3/2014 και της ζητήθηκε να αιτιολογήσει με σαφήνεια τους λόγους για τους οποίους αιτήθηκε να λάβει καθένα από τα στοιχεία που αναφέρονταν στην επιστολή της. Ο δικηγόρος της Daimler ενημερώθηκε σχετικά αυθημερόν.

Στις 14/3/2014, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε νέα επιστολή προς την Επιτροπή με την οποία αιτείτο την αποκάλυψη όλων των διαγραφέντων σημείων επί του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, καθώς και άλλων εγγράφων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Η Επιτροπή εξέτασε το περιεχόμενό της επιστολής σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 17/3/2014 και αποφάσισε ομόφωνα όπως, προτού λάβει την τελική της απόφαση επί των στοιχείων/σημείων και εγγράφων που ζητήθηκαν, να αποστείλει προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες αντίγραφα όλων των αιτούμενων από την εταιρεία Daimler στοιχείων/σημείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, στη μορφή που είχαν δοθεί προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες, δηλαδή ως συνημμένα της Εκθέσεως Αιτιάσεων των καταγγελλόμενων εταιρειών σε μη εμπιστευτική μορφή, καθώς και πίνακα με τα διαγραφέντα σημεία του Εσωτερικού σημειώματος ημερομηνίας 2/9/2013 και να τους ζητηθεί να την πληροφορήσουν κατά πόσο αποδέχονται την αποκάλυψη των εν λόγω στοιχείων/σημείων.

Περαιτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να αποστείλει επιστολή και προς τις εταιρείες Daimler και CIC με την οποία τους ζητήθηκε να την πληροφορήσουν κατά πόσο αποδέχονταν την αποκάλυψη των διαγραφέντων στοιχείων/σημείων του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, τα οποία τους αφορούσαν, αιτιολογώντας την απάντησή τους μέχρι τις 24/3/2014. Η Επιτροπή, με σκοπό την ταυτόχρονη ενημέρωση των καταγγελλόμενων εταιρειών στη βάση της αρχής της ισότητας των όπλων και της ίσης μεταχείρισης, αποφάσισε ομόφωνα να ενημερώσει τις καταγγελλόμενες εταιρείες μετά τη λήψη της τελικής της απόφασης για τα έγγραφα και σημεία που θα τηρούνταν εμπιστευτικά και δεν θα

αποκαλύπτονταν και για αυτά που θα αποκαλύπτονταν, κατόπιν της ολοκλήρωσης της προαναφερόμενης διαδικασίας.

Τέλος, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε, λόγω του χρόνου που αναμένετο να παρέλθει μέχρις ότου αποφασιστεί τελικώς το εν λόγω ζήτημα, να μεταθέσει σε νέα ημερομηνία την προφορική ενώπιόν της διαδικασία, καθώς και την ημερομηνία υποβολής των γραπτών παρατηρήσεων, με σκοπό να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος προς διασφάλιση του δικαιώματος υπεράσπισης της υπόθεσης των καταγγελλόμενων εταιρειών.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά με επιστολή στις 19/3/2014. Παράλληλα, ενημερώθηκαν για τη νέα ορισθείσα ημερομηνία της προφορικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής που ορίστηκε στις 29/4/2014 και της υποβολής των γραπτών τους θέσεων στις 23/4/2014.

Στις 20/3/2014, ο δικηγόρος της CIC απέστειλε επιστολή με την οποία συγκατατέθηκε στην αποκάλυψη όλων των στοιχείων που αφορούσαν την CIC. Στις 21/3/2014, στάλθηκε επιστολή από το δικηγόρο της Daimler αιτούμενος παράταση για υποβολή της απάντησης σχετικά με τα εμπιστευτικά μέχρι τις 31/3/2014.

Στις 24/3/2014, ο δικηγόρος των καταγγελλουσών εταιρειών απέστειλε απαντητική επιστολή καταγράφοντας τα στοιχεία/σημεία που οι καταγγέλλουσες εταιρείες συμφωνούσαν να αποκαλυφθούν και αυτά για τα οποία δεν συναινούσαν, υποβάλλοντας σχετική αιτιολογία.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία ημερομηνίας 26/3/2014, μελέτησε τις πιο πάνω επιστολές και ομόφωνα αποφάσισε να κάνει αποδεκτό το αίτημα της Daimler για χορήγηση παράτασης του χρόνου προθεσμίας υποβολής της απάντησης της, καθώς και να αναβάλει τη λήψη απόφασης σε σχέση με τα εμπιστευτικά στοιχεία, έως ότου ληφθούν οι θέσεις όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Στις 28/3/2014, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε επιστολή καταγράφοντας τα στοιχεία/έγγραφα για τα οποία συμφωνούσαν να αποκαλυφθούν προς την εταιρεία CIC και αυτά για τα οποία δεν συναινούσαν.

Στις 31/3/2014, ο δικηγόρος των καταγγελλουσών εταιρειών απέστειλε νέα επιστολή με συμπληρωματικά στοιχεία που ως δηλώθηκε ήταν δυνατό να αποκαλυφθούν προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 2/4/2014, εξέτασε το περιεχόμενο όλων των απαντητικών επιστολών των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης, σε συνάρτηση με το αίτημά τους για αποκάλυψη των διαγραφέντων εμπιστευτικών στοιχείων του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 και το αίτημά τους για παροχή πρόσβασης και αποκάλυψης σε στοιχεία/έγγραφα που βρίσκονταν καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, τα γεγονότα που έλαβαν χώρα μετά τη λήψη των προαναφερόμενων επιστολών, τα όσα αποφασίσθηκαν κατά τις προηγούμενες της συνεδρίες και τη σχετική νομολογία και νομοθεσία αποφάσισε επί του ζητήματος καταρτίζοντας δύο (2) πίνακες, καταγράφοντας στον πρώτο πίνακα σημείο προς σημείο τα έγγραφα και στοιχεία που ζητήθηκαν από τις εταιρείες Daimler και CIC και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, τις θέσεις των καταγγελλουσών εταιρειών για τα στοιχεία/έγγραφα που τους αφορούσαν και την απόφασή της, επί εκάστου σημείου, η οποία λήφθηκε με επιδίωξη τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων άμυνας των καταγγελλόμενων εταιρειών και την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας ενώπιόν της. Κατά τον ίδιο τρόπο, η Επιτροπή στο δεύτερο πίνακα, εξέτασε κάθε παράγραφο του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας, ημερομηνίας 2/9/2013, η οποία περιλάμβανε διαγραφέντα σημεία, καταγράφοντας τις θέσεις έκαστου των εμπλεκόμενων μερών και την απόφασή της.

Αναφορικά με τα στοιχεία/σημεία και τα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή αποφάσισε και έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να τα αποκαλύψει ή/και τροποποιήσει, αναλόγως της πιο πάνω απόφασής της, να καταχωρήσει τα έγγραφα εκείνα που θα τροποποιούνταν στη νέα τους μορφή (μη εμπιστευτική/μερικώς εμπιστευτική) στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και να τα καταστήσει προσβάσιμα προς τις εταιρείες CIC και Daimler.

Αναφορικά με τα στοιχεία/σημεία του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, το οποίο συνόδευε την Έκθεση Αιτιάσεων που κοινοποιήθηκε προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες ως συνημμένο 2, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να δώσει οδηγίες στην Υπηρεσία να αποκαλύψει ή/και τροποποιήσει αυτό, αναλόγως της πιο πάνω απόφασής της (Πίνακας 2), να καταχωρήσει τις δύο (2) νέες μη εμπιστευτικές του μορφές εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης

και ακολούθως, να θέσει στη διάθεση των εταιρειών CIC και Daimler, το Εσωτερικό Σημείωμα της Υπηρεσίας 2/9/2013, που αντιστοιχεί στην κάθε μία.

Τέλος, η Επιτροπή κάλεσε τις καταγγελλόμενες εταιρείες σε εκ νέου πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, ως το σχετικό τους αίτημα. Συγκεκριμένα κάλεσε στις 9/4/2014 την εταιρεία Daimler και στις 11/4/2014 την εταιρεία CIC.

Η εν λόγω απόφαση της Επιτροπής κοινοποιήθηκε προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες στις 7/4/2014.

Κατά την ίδια ημερομηνία, στις 7/4/2014, παρελήφθη επιστολή από το δικηγόρο της Daimler με την οποία αιτείτο την αναβολή της προγραμματισθείσας πρόσβασης στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης. Το αίτημά του έγινε αποδεκτό και απεστάλη σχετική επιστολή στις 8/4/2014 με την οποία ορίσθηκε νέα ημερομηνία πρόσβασης για τις 10/4/2014.

Στις 9/4/2014, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε επιστολή με την οποία ανέφερε ότι διαφωνούσε με την απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 2/4/2014 σε σχέση με τα μη αποκαλυφθέντα στοιχεία και αιτήθηκε να λάβει αντίγραφα των εγγράφων που θεωρούσε σημαντικά.

Στις 10/4/2014, ο δικηγόρος της Daimler πραγματοποίησε επιθεώρηση του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης. Κατά την ίδια ημερομηνία, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε επιστολή με την οποία αιτήθηκε να προγραμματιστεί νέα ημερομηνία συνέχισης της επιθεώρησης του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Στις 11/4/2014, η Υπηρεσία, κατόπιν οδηγιών της Επιτροπής, απέστειλε απαντητική επιστολή προς το δικηγόρο της Daimler, στην οποία του επισημάνθηκε ότι μπορούσε να συνεχίσει την πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης σε οποιονδήποτε χρόνο επιθυμούσε και δη στις 14/4/2014, όπως είχε προτείνει.

Κατά την ίδια ημέρα, η εταιρεία CIC πραγματοποίησε πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Στις 14/4/2014, κατόπιν επιστολής από μέρος της εταιρείας Daimler, ζητήθηκε να συνεχιστεί η επιθεώρηση του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Στις 14/4/2014, ο δικηγόρος της CIC απέστειλε δύο επιστολές, όπου στην πρώτη απευθυνόμενη προς την Επιτροπή αιτήθηκε να μετατεθούν οι ήδη προγραμματισθείσες ημερομηνίες υποβολής των γραπτών τους θέσεων και η ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία. Η δεύτερη επιστολή απευθυνόταν προς την εταιρεία Daimler με κοινοποίηση προς την Επιτροπή και πληροφορούσε το δικηγόρο της Daimler ότι τα στοιχεία που τον αφορούν είναι στη διάθεσή του.

Στις 15/4/2014, σε συνεδρία της η Επιτροπή, υπό το φως της επιστολής της CIC ημερομηνίας 14/4/2014 και των αιτημάτων της, αφού έλαβε υπόψη τον περιορισμένο χρόνο που απέμενε για την προετοιμασία των εμπλεκόμενων μερών, αποφάσισε ομόφωνα να αποδεχθεί το αίτημα της CIC για αναβολή της ενώπιον της προφορικής διαδικασίας και την όρισε για τις 12/5/2014 και επιπρόσθετα, καθόρισε τις 7/5/2014, ως την ημερομηνία υποβολής των γραπτών παρατηρήσεων των μερών προς την Επιτροπή. Αυθημερόν ενημερώθηκαν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.

Στις 15/4/2014 πραγματοποιήθηκε νέα επιθεώρηση του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης από μέρους της εταιρείας Daimler.

Στις 17/4/2014, η Επιτροπή σε συνεδρία της, κατόπιν τηλεφωνικής ενημέρωσης του δικηγόρου της CIC για κώλυμα στις ορισθείσες ημερομηνίες, αποφάσισε να επαναορίσει την ενώπιον της προφορική διαδικασία για τις 20/5/2014 και την υποβολή των γραπτών παρατηρήσεων των μερών για τις 14/5/2014. Περαιτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να ενημερώσει την Daimler ότι δύνατο να επιθεωρήσει εκ νέου το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και να λάβει γνώση των στοιχείων της CIC οποιαδήποτε ημέρα θέλει να καθορίσει. Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά με επιστολή την ίδια ημέρα και επισημάνθηκε στην Daimler ότι είχε κάθε δυνατότητα, εάν και εφόσον το επιθυμούσε, να επιθεωρήσει εκ νέου το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και να λάβει γνώση των εν λόγω στοιχείων της εταιρείας CIC.

Στις 23/4/2014, ο δικηγόρος της Daimler με επιστολή του ζήτησε αντίγραφα συγκεκριμένων εγγράφων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης. Επ' αυτού, η Επιτροπή, σε συνεδρία της, στις 29/4/2014, παρατήρησε ότι μέρος των εν λόγω εγγράφων εμπεριέχοντο στο παράρτημα του σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/20103, το οποίο τους είχε ήδη δοθεί και πως τα υπόλοιπα ήταν και παρέμεναν διαθέσιμα προς επιθεώρηση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Στις 2/5/2014, ο δικηγόρος της Daimler ενημερώθηκε περί τούτου με επιστολή και κλήθηκε να προβεί σε νέα επιθεώρηση, μελέτη και καταγραφή των εγγράφων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και δη όλων των αιτούμενων στην επιστολή του στοιχείων, που δεν βρίσκονται ήδη στην κατοχή του.

Στις 5/5/2014, ο δικηγόρος της Daimler με επιστολή του προς την Επιτροπή αιτήθηκε να δοθεί παράταση της προθεσμίας υποβολής των γραπτών παρατηρήσεων και της προφορικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της στις 7/5/2014, υπό το φως της επιστολής του δικηγόρου της Daimler, αφού έλαβε υπόψη τα όσα επισημαίνοντο στην εν λόγω επιστολή και το γεγονός ότι επρόκειτο να μεταφραστούν τα έγγραφα της υπόθεσης, αν και παρατήρησε ότι, τόσο η υποβολή των γραπτών παρατηρήσεων των μερών της υπόθεσης όσο και η ενώπιον της προφορική διαδικασία είχε αναβληθεί και επαναορισθεί αρκετές φορές, για λόγους διασφάλισης όλων των απαραίτητων διαδικαστικών εγγυήσεων για την υπεράσπιση της Daimler, ομόφωνα αποφάσισε και απεδέχθη το αίτημα του δικηγόρου και επαναόρισε την προφορική διαδικασία για τις 11/6/2014 και την υποβολή των γραπτών παρατηρήσεων μέχρι τις 2/6/2014. Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά αυθημερόν.

Στις 27/5/2014, πραγματοποιήθηκε από μέρους της εταιρείας Daimler εκ νέου πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης κατόπιν ανταλλαγής διαφόρων επιστολών με την Επιτροπή.

Στις 29/5/2014, ο δικηγόρος της Daimler με επιστολή του αιτήθηκε αναβολή της προφορικής διαδικασίας λόγω υποχρεώσεων.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της στις 2/6/2014 απεδέχθη το αίτημα για αλλαγή της ημερομηνίας της προφορικής διαδικασίας και όρισε νέα ημερομηνία για τις 3/7/2014. Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά αυθημερόν. Επίσης, στις 2/6/2014 παρελήφθησαν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης οι γραπτές τους παρατηρήσεις.

Η εταιρεία CIC απέστειλε στις 23/6/2014 επιστολή με την οποία αιτήθηκε την αναβολή της ορισμένης στις 3/7/2014 προφορικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής. Στη συνέχεια απεστάλησαν και άλλες επιστολές επί του θέματος μεταξύ της Επιτροπής και όλων των μερών και στις 26/6/2014 απεστάλη νέα επιστολή από την CIC με την οποία πληροφορούσε την Επιτροπή ότι, κατόπιν συνεννόησης με

τους δικηγόρους που εκπροσωπούν τις λοιπές εμπλεκόμενες εταιρείες, δύναντο όλοι να παρευρεθούν σε προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής στις 9/7/2014.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της την 1/7/2014, εξέτασε όλες τις προαναφερθείσες επιστολές των εμπλεκόμενων μερών και υπό το φώς της κοινής αποδοχής από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης της ημερομηνίας 9/7/2014, ομόφωνα αποφάσισε να αποδεχθεί το αίτημα του δικηγόρου της CIC για αναβολή της προφορικής διαδικασίας και επαναορισμό αυτής στην κοινά αποδεκτή ημερομηνία. Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ενημερώθηκαν με επιστολή, αυθημερόν.

Η προφορική διαδικασία πραγματοποιήθηκε σε συνεδρία της Επιτροπής στις 9/7/2014 με την παρουσία όλων των εμπλεκόμενων μερών και των εκπροσώπων τους και συνεχίστηκε στις 14/7/2014. Κατά την τελευταία συνεδρία της Επιτροπής δόθηκε το δικαίωμα στα εμπλεκόμενα μέρη να καταθέσουν γραπτώς τη δευτερολογία τους ως απάντηση στα όσα λέχθηκαν επί της πρωτολογίας και να ανταλλαχθεί αυτή μεταξύ των. Η Επιτροπή επεφύλαξε την απόφασή της.

Η δευτερολογία του δικηγόρου των καταγγελλουσών εταιρειών απεστάλη στις 5/8/2014 και των δικηγόρων των καταγγελλόμενων εταιρειών την 1/9/2014.

Στις 4/9/2014, η Επιτροπή σε συνεδρία της αντάλλαξε απόψεις και έκρινε όπως μελετηθούν τα στοιχεία της υπόθεσης περαιτέρω.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 18/9/2014, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τις γραπτές παρατηρήσεις των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης ομόφωνα αποφάσισε να συζητήσει το θέμα σε επόμενη συνεδρία της.

Στις 22/9/2014 και στις 23/9/2014, η Επιτροπή ανέβαλε τη συζήτηση της υπόθεσης για επόμενη συνεδρία.

Στις 23/9/2014 παρελήφθη ηλεκτρονική επιστολή από το δικηγόρο των καταγγελλουσών εταιρειών ως ανταπάντηση στη δευτερολογία των καταγγελλόμενων εταιρειών.

Στις 24/9/2014, η Επιτροπή σε συνεδρία της αντάλλαξε απόψεις και έκρινε πως έπρεπε να μελετηθούν τα στοιχεία της υπόθεσης περαιτέρω πριν από την τοποθέτησή της και τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης.

Στις 25/9/2014, η Επιτροπή, σε συνεδρία της, αφού μελέτησε συνολικά το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ομόφωνα αποφάσισε κατ' εφαρμογή του άρθρου 42(2) του Νόμου όπως ειδοποιηθούν οι καταγγελλόμενες εταιρείες Daimler και CIC, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του Νόμου, για την πρόθεσή της να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, ενημερώνοντάς τις για τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιοιτοτρόπως και παρέχοντάς τους το δικαίωμα υποβολής γραπτών παραστάσεων επί του ύψους του προστίμου, εντός τριάντα ημερών (30) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασής της. Και ακολούθως, ενημέρωσε με λεπτομερή επιστολή της τις καταγγελλόμενες εταιρείες για την πρόθεσή της να τους επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, προβάλλοντας παράλληλα τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιοιτοτρόπως, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να υποβάλουν τις γραπτές τους παραστάσεις εντός προθεσμίας τριάντα ημερών.

Μετά την παραλαβή επιστολής και την εξέταση της υποβληθείσας από την εταιρεία Daimler αίτησης παράτασης της ημερομηνίας υποβολής των γραπτών της παραστάσεων, η Επιτροπή ενέκρινε το αίτημα και επαναόρισε την προθεσμία υποβολής των γραπτών παραστάσεων των εταιρειών Daimler και CIC, για τις 16/3/2015, ενημερώνοντας αμφότερες πλευρές σχετικά.

Στις 27/1/2015, η Επιτροπή σε συνεδρία της μελέτησε σχετική επιστολή που απέστειλε ο δικηγόρος της CIC στις 23/1/2015 με την οποία αιτήθηκε τη λήψη εσωτερικών εγγράφων και απέστειλε σχετική απαντητική επιστολή αυθημερόν στην οποία ανέφερε ότι ως ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, ενεργεί καθόλα εντός του πλαισίου, των αρμοδιοτήτων και εξουσιών που της παρέχει ο Νόμος και το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού και δη ο Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003.

Στις 29/1/2015, ο δικηγόρος της CIC απέστειλε νέα επιστολή προς την Επιτροπή επαναλαμβάνοντας το αίτημά του, την οποία η Επιτροπή μελέτησε στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 2/2/2015 και την οποία απάντησε με επιστολή της την ίδια ημέρα αναφέροντας ότι έχει ενεργήσει εντός των πλαισίων του Νόμου και δη του άρθρου 42(2) και ότι αναμένει από τις καταγγελλόμενες εταιρείες, εντός της νέας ταχθείσας προθεσμίας, την αποστολή των γραπτών τους παραστάσεων αναφορικά με το μετριασμό και μόνο του διοικητικού προστίμου.



Στις 16/2/2015 παρελήφθη επιστολή του δικηγόρου της Daimler με την οποία επαναλάμβανε το αίτημα το οποίο είχε υποβάλει ο δικηγόρος της CIC με επιστολές του στις 23/1/2015 και 29/1/2015.

Στις 18/2/2015, η Επιτροπή σε συνεδρία της μελέτησε ενδελεχώς το αίτημα και τη θέση του δικηγόρου της Daimler και απέστειλε απαντητική επιστολή αυθημερόν επαναλαμβάνοντας όσα είχαν ήδη αναφερθεί και προς το δικηγόρο της CIC.

Στις 9/3/2015 απεστάλη επιστολή από το δικηγορικό γραφείο Χρυσ αφίνης & Πολυβίου Δ.Ε.Π.Ε. δηλώνοντας προς την Επιτροπή ότι θα αντιπροσωπεύουν την εταιρεία Daimler από κοινού με το δικηγορικό γραφείο Δρ. Κ. Χρυσοστομίδης & ΣΙΑ Δ.Ε.Π.Ε. και αιτήθηκε πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης της Επιτροπής.

Στις 10/3/2015, η Επιτροπή σε συνεδρία της μελέτησε το περιεχόμενο της εν λόγω επιστολής και απέστειλε αυθημερόν απαντητική επιστολή καταγράφοντας μεταξύ άλλων ότι, η ενώπιον της διαδικασία εξέτασης της εν προκειμένω καταγγελίας για πιθανολογούμενες παραβάσεις του Νόμου, στη βάση του άρθρου 17 του Νόμου, είχε πραγματοποιηθεί και η Επιτροπή, ανέμενε από τις καταγγελλόμενες εταιρείες, εντός της ταχθείσας προθεσμίας, ήτοι στις 16/3/2015, τις γραπτές τους παραστάσεις αναφορικά με το μετριασμό και μόνο του διοικητικού προστίμου στη βάση του άρθρου 42(2) του Νόμου.

Στις 11/3/2015, ο δικηγόρος της Daimler επανέλαβε το αίτημά του και η Επιτροπή σε συνεδρία της στις 13/3/2015 αφού μελέτησε αυτό, απέστειλε απαντητική επιστολή αυθημερόν επαναλαμβάνοντας τη θέση της.

Στις 16/3/2015, οι καταγγελλόμενες εταιρείες Daimler και CIC απέστειλαν τις γραπτές τους παραστάσεις προς την Επιτροπή.

Σε συνεδρίες που πραγματοποιήθηκαν στις 18/3/2015 και στις 23/3/2015, η Επιτροπή σημείωσε τις υποβληθείσες γραπτές παραστάσεις των μερών και ανέβαλε τη συζήτηση της υπόθεσης και τη λήψη απόφασης, για επόμενη συνεδρία, ώστε να μελετηθούν περαιτέρω τα ενώπιον της στοιχεία.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 8/4/2015, μελέτησε το περιεχόμενο της επιστολής ημερομηνίας 8/4/2015 του δικηγορικού γραφείου Δρ. Κ. Χρυσοστομίδης & ΣΙΑ Δ.Ε.Π.Ε. και ομόφωνα αποφάσισε όπως αποσταλεί επιστολή

στην οποία να σημειωθεί ότι αναφορικά με το αίτημα για γνωστοποίηση του σκεπτικού της απόφασης και του ενδεχομένως επιβληθέντος προστίμου προς την Daimler τουλάχιστον 48 ώρες πριν τη δημοσίευση της απόφασης ή οποιουδήποτε σχετικού δελτίου τύπου, η πρακτική που ακολουθεί και τηρεί η Επιτροπή μέχρι σήμερα θα ακολουθηθεί και στην παρούσα υπόθεση και σε οποιαδήποτε περίπτωση, η δημοσιοποίηση των αποφάσεων της Επιτροπής δεν προηγείται της κοινοποίησης προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες. Η σχετική επιστολή απεστάλη στις 9/4/2015.

Στις 22/4/2015, η Επιτροπή ανέβαλε τη συνεδρία της λόγω απουσίας μέλους της Επιτροπής.

Στις 23/4/2015, η Επιτροπή σε συνεδρία της, αφού μελέτησε ενδελεχώς όλα τα ενώπιον της στοιχεία που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ομόφωνα έλαβε την απόφασή της ως ακολούθως:

## **2.2 Εμπλεκόμενα μέρη**

### **2.2.1 Καταγγέλλουσες**

#### **2.2.1.1 Kapodistrias & Sons Ltd**

Η Kapodistrias είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ιδρυθείσα το 1969, η οποία δραστηριοποιείται στη δευτερογενή αγορά ανταλλακτικών αυτοκινήτων (aftermarket), εισάγοντας και πωλώντας καινούρια ανταλλακτικά αυτοκινήτων για όλα τα ευρωπαϊκά και ασιατικά εμπορικά σήματα αυτοκινήτων και φορτηγών που κυκλοφορούν στην Κύπρο.

Η εν λόγω εταιρεία διαθέτει ειδικευση και δίδει έμφαση στα εμπορικά σήματα Mercedes, VAG (Volkswagen Group: VM/Audi/Seat/Skoda) και BMW. Διαθέτει επτά (7) καταστήματα διανομής και πωλήσεως ανταλλακτικών στην Κύπρο σε: Λευκωσία, Στρόβολο, Αλάμπρα, Λάρνακα, Παραλίμνι, Λεμεσό και Πάφο, τα οποία καλύπτουν όλο το φάσμα των ανταλλακτικών αυτοκινήτων όπως ανταλλακτικά μηχανής, διεύθυνσης και ανάρτησης, συστήματος φρένων, ηλεκτρικά, λάδια, υγρά, μπαταρίες, ανταλλακτικά για το αμάξωμα του οχήματος (π.χ. καθρεφτάκια, προφυλακτήρες, φτερά κτλ) και ανταλλακτικά για το σέρβις του οχήματος.

#### **2.2.1.2 Kyros Auto Service Ltd**

Η Kyros είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ιδρυθείσα τον Ιούλιο του 1979 και ασχολείται με την εισαγωγή, πώληση και διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων. Τα

ανταλλακτικά που εισάγονται αφορούν κατά βάση μέρη του αμαξώματος του αυτοκινήτου που χρησιμοποιούνται σε περιπτώσεις ζημιών από δυστυχήματα και καλύπτουν σχεδόν την πλειοψηφία των Ευρωπαϊκών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Κύπρο. Το μεγαλύτερο μέρος των εισαγόμενων ανταλλακτικών αφορά αυτοκίνητα όπως VW, Audi, Mercedes, BMW, Opel, Ford και άλλα. Περιορισμένες εισαγωγές για Ιαπωνικά αυτοκίνητα γίνονται από την Ταϊβάν και από Ιταλία και Ισπανία σε πολύ μικρές ποσότητες. Τα ανταλλακτικά από την Ταϊβάν προορίζονται κυρίως για αυτοκίνητα μεγάλης ηλικίας, ώστε να μειωθεί το κόστος επιδιόρθωσής τους στο ελάχιστο δυνατό.

Η εταιρεία διαθέτει δύο καταστήματα σε Λευκωσία και Λεμεσό και έχει υιοθετήσει τη μέθοδο παράδοσης των ανταλλακτικών στο χώρο των πελατών της. Οι πελάτες της είναι κυρίως ασφαλιστικοί οργανισμοί, συνεργεία επιδιόρθωσης αυτοκινήτων (φανοποιεία), μεταπωλητές ανταλλακτικών και ιδιώτες ιδιοκτήτες αυτοκινήτων

## **2.2.2 Καταγγελλόμενες εταιρείες**

### **2.2.2.1 Daimler AG**

Η Daimler είναι η μητρική εταιρεία του ομίλου εταιρειών της Daimler με έδρα τη Στουτγάρδη Γερμανίας. Η Daimler είναι κατασκευάστρια εταιρεία αυτοκινήτων και δραστηριοποιείται συγκεκριμένα στην ανάπτυξη, παραγωγή και διανομή ιδιωτικών αυτοκινήτων, φορτηγών, ημιφορτηγών, λεωφορείων και εμπορικών οχημάτων. Παράλληλα, ασχολείται με την παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών σε σχέση με τον κλάδο των αυτοκινήτων, όπως χρηματοδότηση, χρηματοδοτική μίσθωση, ασφάλιση και διαχείριση στόλου.

Η Daimler πωλεί τα οχήματα και προσφέρει τις υπηρεσίες της σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου και έχει εγκαταστάσεις παραγωγής σε πέντε ηπείρους. Τα σημαντικότερα εμπορικά σήματά της είναι: Mercedes-Benz, Smart, Maybach, Freightliner, Western Star, BharatBenz, Fuso, Setra, Orion και Thomas Built Buses. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στα χρηματιστήρια της Φρανκφούρτης και Στουτγκάρδης.

### **2.2.2.2 Cyprus Import Corporation Ltd**

Η CIC είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, η οποία ιδρύθηκε το 1951. Η CIC δραστηριοποιείται στην αγορά ως αντιπρόσωπος και πωλητής καινούργιων αυτοκινήτων τύπου Mercedes Benz, Smart, Fuso και των γνήσιων ανταλλακτικών τους. Διατηρεί κέντρα συντήρησης και επιδιόρθωσης επιβατηγών και εμπορικών

οχημάτων, καθώς και μηχανημάτων σε Λευκωσία, Λάρνακα, Λεμεσό και Πάφο. Δραστηριοποιείται ακόμα στην πώληση ανταλλακτικών, βιομηχανικών εργαλείων μηχανημάτων και αεροσυμπιεστών.

Η CIC έχει τις ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες:

- Την εταιρεία CIC Information Technology Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στην πώληση και συντήρηση Ηλεκτρονικών Υπολογιστών και κατέχει το 100% της CIC Automasters Ltd.
- Την εταιρεία CIC Automasters Ltd, μέσω της μητρικής της CIC Information Technology Ltd, η οποία εμπορεύεται τα αυτοκίνητα Fiat, Alfa Romeo, Abarth και Jeep και ασχολείται με την πώληση ανταλλακτικών, καθώς και την τεχνική εξυπηρέτηση μετά την πώληση. Και,
- την εταιρεία CIC Testing Stations Ltd, η οποία παρέχει υπηρεσίες MOT.

### **2.3 Αντικείμενο της καταγγελίας**

Σύμφωνα με την καταγγελία, μετά την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την εταιρεία Daimler στα αυθεντικά ανταλλακτικά που διαθέτει, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην εισαγωγή, αγορά, προμήθεια και μεταπώληση των ανταλλακτικών αυτών κυρίως για οχήματα Mercedes-Benz, τα οποία προμηθεύονται μέσω ανεξάρτητων εμπόρων και προμηθευτών του εξωτερικού, δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να τα αγοράσουν και να τα εισάγουν στην Κύπρο, καθότι η εταιρεία CIC πλέον αποτελεί το μοναδικό εισαγωγέα/διανομέα/προμηθευτή στην κυπριακή αγορά. Σύμφωνα με το σύστημα επιλεκτικής διανομής, τα μέλη του επίσημου δικτύου της εταιρείας Daimler είναι μόνο εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές και η πώληση αυθεντικών ανταλλακτικών από το επίσημο δίκτυο επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και σε ιδιοκτήτες οχημάτων μέσω των ανεξάρτητων συνεργείων. Επομένως, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των εταιρειών Karodistrias και Kyros, με την εισαγωγή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής οι εταιρείες Daimler και CIC μονοπωλούν και ελέγχουν πλήρως την αγορά των προϊόντων αυτών.

Οι εταιρείες Karodistrias και Kyros ανέφεραν επίσης ότι, οι εταιρείες Daimler και CIC προχώρησαν στην εισαγωγή και εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής στηριζόμενες στη δική τους ερμηνεία και/ή αντίληψη κάποιων προνοιών της παραγράφου 3 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ και των Ευρωπαϊκών Κανονισμών

330/2010<sup>1</sup> και 461/2010<sup>2</sup> που δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση, καθότι η συγκεκριμένη απόφαση ή/και εναρμονισμένη πρακτική δεν συμβάλλει στην επίτευξη οικονομικής προόδου και δεν εξασφαλίζει στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει για τις εταιρείες Daimler και CIC.

Στην καταγγελία γίνεται αναφορά στο άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 461/2010, το οποίο αναφέρει ότι: «*Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 4 δεν ισχύει για τις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, [...] έχουν ως αντικείμενο: [...] β) τον περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή ανταλλακτικών, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού και ενός κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί αυτά τα προϊόντα σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες.*»

Περαιτέρω αναφορά γίνεται και στις παραγράφους 13, 15 και 22 του προοιμίου του εν λόγω Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 461/2010, οι οποίες μεταξύ άλλων αναφέρουν: «*Στον βαθμό που είναι δυνατόν να προσδιορισθεί μια αυτοτελής δευτερογενής αγορά, ο ουσιαστικός ανταγωνισμός στις αγορές προμήθειας και πώλησης ανταλλακτικών, καθώς και παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκίνητων οχημάτων, εξαρτάται από τον βαθμό αλληλεπίδρασης στο πεδίο του ανταγωνισμού μεταξύ εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, ήτοι όσων δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο δικτύων συνεργείων που έχουν συγκροτηθεί άμεσα ή έμμεσα από κατασκευαστές οχημάτων, καθώς και μεταξύ εξουσιοδοτημένων και ανεξάρτητων επιχειρήσεων, περιλαμβανομένων των ανεξάρτητων προμηθευτών ανταλλακτικών και επισκευαστών. Η ικανότητα ανταγωνισμού των τελευταίων εξαρτάται από τη χωρίς περιορισμούς πρόσβασή τους σε βασικές εισροές, όπως ανταλλακτικά και τεχνικές πληροφορίες.*»

Οι εταιρείες Karodistriasis και Kyros ισχυρίζονται επίσης ότι, η εφαρμογή στην Κύπρο του συστήματος επιλεκτικής διανομής περιστέλλει δραστικά στην πράξη την προμήθεια και τη χρήση ανταλλακτικών στη δευτερογενή αγορά αυτοκίνητων οχημάτων κυρίως γιατί η Κυπριακή Δημοκρατία έχει τα χαρακτηριστικά μιας διακριτής

<sup>1</sup> 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, ΕΕ L 102 της 23.4.2010, σ. 1.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 της Επιτροπής για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ΕΕ L 129 της 28.5.2010, σ. 52.

γεωγραφικής αγοράς, αποκομμένης και απομονωμένης από την ευρύτερη ευρωπαϊκή αγορά ένεκα της απόστασής της από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, της νησιωτικής ιδιότητας, του πλέγματος των διεθνών συγκοινωνιών και μεταφορών της, καθώς και άλλων ιδιομορφιών της.

Αναφορικά με τις παραβάσεις των άρθρων 3 και 6 του Νόμου, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros ισχυρίστηκαν συνοπτικά ότι:

- Η παράβαση των άρθρων 3(1)(β) και 6(1)(β) του Νόμου, είναι εμφανής και αυταπόδεικτη με βάση τους ισχυρισμούς τους.
- Το σύστημα επιλεκτικής διανομής έχει ως επιδίωξη και αποτέλεσμα τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό τιμών πώλησης των προϊόντων, καθώς και άλλων όρων συναλλαγής σχετικά με τα υπό αναφορά προϊόντα, με αποτέλεσμα την ύπαρξη παράβασης των άρθρων 3(1)(α) και 6(1)(α) του Νόμου. Γι' αυτό τον ισχυρισμό όμως οι εταιρείες Karodistrias και Kyros δήλωσαν ότι δεν έχουν στη διάθεσή τους αποδεικτικά στοιχεία.
- Η απαγόρευση πώλησης αυθεντικών ανταλλακτικών σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές όπως αυτή αναλύεται από την CIC σε σχετική επιστολή θεωρείται από τις εταιρείες Karodistrias και Kyros παράβαση των άρθρων 3(1)(δ) και 6(1)(γ) του Νόμου, γιατί αποτελεί εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές.
- Η αναφορά στο άρθρο 6(2) του Νόμου, έγινε γιατί μετά την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την Daimler και την CIC, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros δεν έχουν ισοδύναμη εναλλακτική λύση, οπότε υπάρχει εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης και/ή διακοπή εμπορικών σχέσεων κατά τρόπο που επηρεάζει ουσιωδώς τον ανταγωνισμό ή την αιφνίδια διακοπή μακροχρόνιων σχέσεων.

Αναφορικά με τις παραβάσεις των άρθρων 101(1) στοιχ. β' και 102 στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros ισχυρίζονται στην καταγγελία τους ότι εξυπακούονται, αφού θεωρούν ότι παραβιάζονται τα αντίστοιχα άρθρα της εθνικής νομοθεσίας. Η αναφορά σε αυτά έγινε επειδή αγόραζαν, εισήγαγαν και προμηθεύονταν προϊόντα από εμπόρους-ανεξάρτητους προμηθευτές σε άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επομένως βάση αυτού υπάρχει επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών.

#### **2.4 Στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης**

Η Επιτροπή διεξήλθε με προσοχή το διοικητικό φάκελο και το καταχωρισμένο σ' αυτόν υλικό και προτού προχωρήσει σε συνοπτική καταγραφή των στοιχείων που απεστάλησαν ξεχωριστά από κάθε μία από τις εμπλεκόμενες εταιρείες κατά την προκαταρκτική έρευνα, σημειώνει κατωτέρω συνοπτικά τα σημαντικότερα στοιχεία και δεδομένα αναφορικά με τα γεγονότα της υπόθεσης:

- Την 1/7/2007, η Daimler σύναψε συμφωνία με τη CIC στη βάση της οποίας τη διόρισε ως το γενικό διανομέα των προϊόντων της στην Κύπρο (General Distributor). Πριν από το 2007, κατά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1/5/2004, η CIC ήταν ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος (authorized dealer and service partner), της Daimler και συνεργάζονταν στη βάση των μεταξύ τους συμφωνιών (dealer and service partner agreements) καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002.
- Οι εταιρείες Karodistrias και Kyros είναι εμπορικές εταιρείες που ασχολούνται με την εισαγωγή, αγορά, προμήθεια και πώληση ανταλλακτικών αυτοκινήτων περιλαμβανομένων και αυθεντικών ανταλλακτικών της εταιρείας Daimler για αυτοκίνητα Mercedes-Benz. Περί το τέλος του 2010, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros αγόραζαν και προμηθεύονταν τα ανταλλακτικά αυτά κυρίως από εμπόρους και ανεξάρτητους προμηθευτές στη Γερμανία, στη Γαλλία και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Σε κάποιες περιπτώσεις αγόραζαν και προμηθεύονταν τα ανταλλακτικά Daimler από την εταιρεία CIC που τα αντιπροσώπευε στην Κύπρο. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις εταιρείες Karodistrias και Kyros, η σχέση τους με τις εταιρείες Daimler και CIC ήταν κυρίως ανταγωνιστική και σε περιορισμένο βαθμό σχέση πελάτη-προμηθευτή. Οι εταιρείες Karodistrias και Kyros ουδέποτε είχαν συνεργαστεί άμεσα με την εταιρεία Daimler.
- Σύμφωνα με όσα ανέφεραν οι εταιρείες Karodistrias και Kyros, στην Κύπρο δραστηριοποιούνται μερικές δεκάδες ανεξάρτητων προμηθευτών ανταλλακτικών, περιλαμβανομένων και πέντε (5) περίπου ανεξάρτητων εισαγωγέων μεταξύ των οποίων είναι και οι ίδιες. Η συνολική αξία των πωλήσεων των υπό αναφορά προϊόντων στην Κυπριακή Δημοκρατία δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί με ακρίβεια. Εκτιμάται όμως ότι ανέρχεται σε αρκετά εκατομμύρια ευρώ.

- {...}\*
- Η CIC αυθημερόν ενημέρωσε τηλεφωνικά και τους μη εξουσιοδοτημένους διανομείς σχετικά με την αδυναμία παροχής αυθεντικών ανταλλακτικών, ένεκα της εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την Daimler σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση (after sales service) και τη διανομή αυθεντικών ανταλλακτικών Mercedes-Benz, Maybach, Enoabus, Unimog, Smart, και Fuso αποστέλλοντάς τους παράλληλα, στις 30/12/2010, γραπτή επιστολή που απευθυνόταν «Προς Πάντα Ενδιαφερόμενο».
- Η συγκεκριμένη επιστολή ανέφερε σχετικά ότι:
  - *«Μέλη του επίσημου δικτύου της Daimler AG μπορεί να είναι μόνο οι Εξουσιοδοτημένοι Επισκευαστές, δηλαδή συνεργεία που έχουν συμβληθεί μαζί της, αφού έχουν ικανοποιήσει τα ελάχιστα κριτήρια μιας ή περισσοτέρων των πιο πάνω μάρκων.*
  - *Η πώληση αυθεντικών ανταλλακτικών Genuine Parts από το επίσημο δίκτυο της Daimler, επιτρέπεται μόνο σε ιδιοκτήτες οχημάτων, ανεξάρτητα συνεργεία και σε ιδιωτικά συνεργεία στόλων οχημάτων εφ' όσον τα ανταλλακτικά θα χρησιμοποιηθούν από τον ίδιο τον αγοραστή.*
  - *Η πώληση αυθεντικών ανταλλακτικών Genuine Parts από το επίσημο δίκτυο της Daimler σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές απαγορεύεται.»*
- Σύμφωνα με τις εταιρείες Karodistrias και Kyros, οι μη εξουσιοδοτημένοι διανομείς αντέδρασαν άμεσα χωρίς όμως καμία θετική ανταπόκριση εκ μέρους της CIC, με τη δικαιολογία ότι οι οδηγίες της κατασκευάστριας εταιρείας περί εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής ήταν δεσμευτικές και δεν υπήρχε καμία δυνατότητα παρέκκλισης απ' αυτές.
- Την απόφαση της Daimler επιβεβαίωσε και η εταιρεία {...}, προμηθευτής της εταιρείας Kyros, σε σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα προς αυτή στις 10/01/2011. Μέχρι την εισαγωγή του συστήματος επιλεκτικής διανομής των αυθεντικών ανταλλακτικών της Daimler το Δεκέμβριο του 2010, υπήρχε σε μεγάλο βαθμό ελεύθερος ανταγωνισμός στην αγορά των εν λόγω προϊόντων. Μετά την εισαγωγή του συστήματος επιλεκτικής διανομής, η CIC αποτελεί το μοναδικό εισαγωγέα/διανομέα/προμηθευτή στην Κυπριακή αγορά.

---

\* Οι αριθμοί και/ή τα στοιχεία που παραλείπονται και δεν εμφανίζονται τόσο σε αυτό το σημείο, όσο και στη συνέχεια καλύπτονται από επιχειρηματικό/επαγγελματικό απόρρητο. Ενδεικτικό της παράλειψης είναι το σύμβολο {...}.



- Σύμφωνα με τις εταιρείες Karodistriias και Kyros, υπάρχουν κάποια υποκατάστατα προϊόντα που είναι δυνατόν να εξασφαλιστούν και να διατεθούν στους καταναλωτές σε πολύ περιορισμένη κλίμακα. Επειδή τα αυτοκίνητα Daimler είναι υψηλής ποιότητας και ακριβά, αγοράζονται και χρησιμοποιούνται από καταναλωτές με μεσαία και υψηλά εισοδήματα, οι ιδιοκτήτες τους ζητούν και επιμένουν στη χρήση αυθεντικών ανταλλακτικών για τη συντήρηση και επιδιόρθωσή τους. Ως συνέπεια του αποκλεισμού των εταιρειών Karodistriias και Kyros από την αγορά των προϊόντων αυτών, έχουν υποστεί σημαντικές απώλειες πελατών, στους οποίους πουλούσαν τα εν λόγω προϊόντα και ως εκ τούτου σημειώθηκε μείωση του εισοδήματός τους από τις πωλήσεις σε αυτούς.
- Η αξία των πωλήσεων αυθεντικών ανταλλακτικών Daimler της εταιρείας Karodistriias κατά το έτος 2010 ανερχόταν σε €{.....}, ποσοστό που αντιπροσώπευε το {.....}% περίπου του κύκλου εργασιών της. Η αξία των πωλήσεων αυθεντικών ανταλλακτικών Daimler της εταιρείας Kyros κατά το έτος 2010 ανερχόταν σε €{.....}, ποσοστό που, σύμφωνα με δήλωσή τους, αντιπροσώπευε το {.....}% περίπου του κύκλου εργασιών της.
- Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των εταιρειών Karodistriias και Kyros, πέραν της προαναφερθείσας απώλειας πελατών και εισοδήματος ένεκα του αποκλεισμού των εταιρειών Karodistriias και Kyros από την αγορά των αυθεντικών ανταλλακτικών της εταιρείας Daimler, κατόπιν της εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής, υπάρχουν και παράπλευρες απώλειες από τον περιορισμό των πωλήσεων των μη αυθεντικών ανταλλακτικών. Αυτό συμβαίνει επειδή οι πελάτες που ενδιαφέρονται να αγοράσουν μαζί με τα αυθεντικά ανταλλακτικά και κάποια μη αυθεντικά ανταλλακτικά, δεν απευθύνονται πλέον στις εταιρείες Karodistriias και Kyros, καθότι γνωρίζουν ότι μέρος της παραγγελίας τους θα παραμείνει ανεκπλήρωτο.
- Στις 31/1/2011, με πρωτοβουλία των εταιρειών Karodistriias και Kyros και σε συνεργασία με άλλους ανεξάρτητους εισαγωγείς ανταλλακτικών, ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων και Μεταπωλητών Ανταλλακτικών Αυτοκινήτων, του οποίου οι εταιρείες Karodistriias και Kyros είναι μέλη, έστειλε επιστολή διαμαρτυρίας στην CIC, στην οποία εκφράστηκε η διαφωνία και ένσταση των μελών του επαγγελματικού συνδέσμου στην εισαγωγή του συστήματος επιλεκτικής διανομής με την παράθεση σειράς επιχειρημάτων και ζητήθηκε η αναθεώρηση της απόφασης για την εισαγωγή του και η επαναφορά του προηγούμενου καθεστώτος. Στην εν λόγω επιστολή δεν υπήρξε οποιαδήποτε απάντηση από τη CIC σύμφωνα με δήλωση των εταιρειών Karodistriias και Kyros.

#### **2.4.1 Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η εταιρεία Karodistrias**

Από τις δηλώσεις και τα στοιχεία που απεστάλησαν από την εταιρεία Karodistrias, κατά την προκαταρκτική έρευνα, η Επιτροπή σημείωσε ιδιαίτερα τα πιο κάτω:-

- Οι εισαγωγές της εταιρείας σε γνήσια ανταλλακτικά για τα έτη 2009, 2010 και 2011 αποτέλεσαν περίπου το {...}% των συνολικών εισαγωγών της. Το {...}% των εισαγωγών της, αποτελείται από ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας.
- Η εταιρεία εισάγει γνήσια ανταλλακτικά αυτοκινήτων από τις αρχές τις δεκαετίας του 1980 και οι εισαγωγές και πωλήσεις της παρουσίαζαν αυξητική τάση μέχρι και το 2011, οπότε και εφαρμόστηκε το νέο σύστημα επιλεκτικής διανομής. Παρά το γεγονός ότι η εταιρεία μόλις ενημερώθηκε για την επικείμενη εφαρμογή του νέου επιλεκτικού συστήματος διανομής προσπάθησε να ενισχύσει τα αποθέματά της σε ανταλλακτικά Daimler, δεν κατέστη δυνατό να αποφευχθεί η ανακοπή των κερδών της που είχαν ανοδική πορεία κατά τα προηγούμενα έτη. Ως εκ τούτου, η εταιρεία εκτίμησε ότι η μείωση των πωλήσεών της θα είναι πολύ μεγαλύτερη μόλις εξαντληθούν τα αποθέματα των γνήσιων ανταλλακτικών που έχει στις αποθήκες της.
- Η δυνατότητα υποκατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών, σε περίπτωση που αυτά δεν εξευρίσκονται, αν και υπάρχει σε ένα βαθμό, είναι περιορισμένη. Η δυνατότητα υποκατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών με άλλα εφάμιλλης ποιότητας είναι σε μεγάλο βαθμό περιορισμένη και τα τελευταία έτη αποτελούσαν {...}% των εισαγωγών της εταιρείας. Υπάρχει κάποια αγοραστική ζήτηση για ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας λόγω της προσιτής τιμής τους, όμως στις πλείστες περιπτώσεις πολλά ανταλλακτικά δεν είναι διαθέσιμα παρά μόνο σε γνήσια συσκευασία Mercedes.
- Περί τον Νοέμβριο του 2010, μετά από σχετική ενημέρωση της εταιρείας Karodistrias για τη νέα πολιτική της Daimler, η εταιρεία παρέλαβε τις τελευταίες παραγγελίες που εκκρεμούσαν και έκτοτε ο προμηθευτής της δεν ήταν σε θέση να λάβει και να διεκπεραιώσει νέα παραγγελία. Από τον Δεκέμβριο του 2010, η εταιρεία αποτάθηκε σε πολλές αγορές παγκοσμίως, όπως στη Σιγκαπούρη, Αυστραλία, Ντουμπάι, Ν. Αφρική, Ινδία, Αμερική, Αγγλία κ.τ.λ. ψάχνοντας να βρει αγορές, οι οποίες διέθεταν ανοιχτά κανάλια πρόσβασης σε γνήσια ανταλλακτικά Mercedes στη γνήσια τους συσκευασία με ιδιαίτερη έμφαση σε

χώρες που οδηγούν με το ίδιο σύστημα, όπως στην Κύπρο διότι αρκετά ανταλλακτικά διαφέρουν όταν το όχημα είναι δεξιότιμονο. Σε γνήσια συσκευασία, η εταιρεία Karodistriasis αγόραζε ανέκαθεν ανταλλακτικά που δεν ήταν διαθέσιμα στην ανεξάρτητη αγορά ανταλλακτικών. Οι προσπάθειες όμως απέβησαν άκαρπες λόγω του αυστηρού ελέγχου που εξασκεί η Daimler και των τιμωρητικών μέτρων που προβλέπονται.

- Εκτιμάται ότι το 2012 ένεκα και της εξάντλησης των αποθεμάτων γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes της εταιρείας Karodistriasis, η μείωση των πωλήσεων θα είναι κάθετη. Εκτός από τους σημαντικούς πελάτες/μηχανικούς που ειδικεύονται σε οχήματα Mercedes, γνήσια ανταλλακτικά Mercedes αγοράζουν και όλοι οι άλλοι πελάτες της εταιρείας, καθώς και πολλοί ιδιώτες/ιδιοκτήτες οχημάτων Mercedes. Εκτός από την απώλεια πελατών, έχει παρατηρηθεί και μείωση στις πωλήσεις ανταλλακτικών εξαιτίας της αδυναμίας της εταιρείας να καλύψει πλήρως τη ζήτηση σε ανταλλακτικά των οποίων τα αποθέματα εξαντλήθηκαν. Ένα μέρος των ανταλλακτικών αυτών εξασφαλιζόνταν και διατίθονταν στους πελάτες από την CIC ή μέσω άλλων εισαγωγέων παρόμοιων ανταλλακτικών. Με την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την CIC, τα ανταλλακτικά αυτά, εφόσον δεν είναι προσβάσιμα στην εταιρεία Karodistriasis, αγοράζονταν απευθείας από τους ίδιους τους πελάτες από την CIC με δεσμευτικούς όρους.
- Με την πάροδο του χρόνου, η ραγδαία αυξητική τάση που παρουσιάστηκε τα έτη 2009-2010 και η δυναμική που αναπτύχθηκε στις πωλήσεις των ανταλλακτικών αυτών ανακόπηκε και άρχισε να αντιστρέφεται με εμφανή σταδιακή πτώση των πωλήσεων και μερική απώλεια πελατών, η οποία αναμένεται να συνεχιστεί και στο σύντομο μέλλον με τη συνέχιση της εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής ανταλλακτικών. Εκτός από τη μείωση των εσόδων της εταιρείας, ένεκα της πτώσης των πωλήσεων των εν λόγω ειδών και της απώλειας των πελατών της, η εταιρεία είχε και διαφυγόντα κέρδη, το ύψος των οποίων δεν είναι δυνατό να υπολογιστεί.
- Η Karodistriasis καταγράφει ότι, πέραν της έλλειψης των ανταλλακτικών που παρατηρείται και τον περιορισμό των επιλογών των καταναλωτών έχουν προκληθεί και άλλα πρακτικά προβλήματα που σχετίζονται με χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ένεκα της υποχρέωσης υπογραφής συμβολαίων και εγγυήσεων που έχει επιβάλει η CIC στα συνεργεία και τους αγοραστές εξαρτημάτων της Daimler, το κόστος των οποίων μετακυλιέται τελικά στον καταναλωτή. Επίσης σημειώνονται χρονοβόρες επιδιορθώσεις οχημάτων που

επηρεάζουν όχι μόνο τα ανεξάρτητα συνεργεία, αλλά και το δίκτυο των εξουσιοδοτημένων συνεργείων, μείωση της παραγωγικότητας, αύξηση του κόστους των συνεργείων λόγω της καθυστέρησης της επιδιόρθωσης που μετακυλίεται τελικά στον καταναλωτή, πρόκληση ταλαιπωρίας στον ιδιοκτήτη με αποτέλεσμα να υποσκάπτονται οι επαγγελματικές δραστηριότητες των ανεξάρτητων εισαγωγέων ανταλλακτικών και να δημιουργούνται μονοπωλιακές καταστάσεις από την CIC.

#### **2.4.2 Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η εταιρεία Kyros**

Μέσα από τα στοιχεία της προκαταρκτικής έρευνας, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω τα σημαντικότερα στοιχεία και δηλώσεις που λήφθηκαν από την εταιρεία Kyros, όπου αναφέρθηκαν τα εξής:

- Η εταιρεία εισήγαγε κυρίως γνήσια ανταλλακτικά σε ποσοστό {...}% των συνολικών εισαγωγών για τα έτη 2009, 2010, 2011 και δευτερευόντως, ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας σε ποσοστό {...}% των συνολικών εισαγωγών της για τα ίδια έτη.
- Η εταιρεία εισήγαγε γνήσια ανταλλακτικά Daimler επί δοκιμαστικής βάσης το 2007 και έκτοτε παρουσίαζαν ραγδαία αυξητική τάση στις εν λόγω εισαγωγές, η οποία ανακόπηκε το 2011 με την εφαρμογή του νέου επιλεκτικού συστήματος διανομής από την Daimler, παρά την προσπάθεια της εταιρείας να ενισχύσει τα αποθέματά της σε ανταλλακτικά Daimler πριν την εφαρμογή του συστήματος και κατά το αρχικό διάστημα της εφαρμογής του.
- Πέρα από τις εισαγωγές που πραγματοποιούσε, η εταιρεία πρόβαινε και σε αγορές από την τοπική αγορά γνήσιων ανταλλακτικών, εφάμιλλης ποιότητας και μεταχειρισμένων ανάλογα με τις ανάγκες της ζήτησης. Επισημαίνεται ότι, όλα τα γνήσια ανταλλακτικά που εμπορεύεται η εταιρεία δεν εισάγονται απευθείας από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, αλλά μέσω εταιρειών που εμπορεύονται ανταλλακτικά με τις οποίες η εταιρεία συνεργάζεται.
- Ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του επιλεκτικού συστήματος διανομής από την 01/01/2011, η εισαγωγή γνήσιων ανταλλακτικών αποκλείστηκε, όπως αποκλείστηκε και η δυνατότητα αγοράς των προαναφερθέντων ανταλλακτικών από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Daimler στην Κύπρο, δηλαδή από την CIC. Εξαιρέση αποτέλεσαν τα γνήσια ανταλλακτικά που

φέρουν το σήμα του κατασκευαστή ανταλλακτικού και όχι το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου, τα οποία εξακολουθούν να διατίθενται στους ανεξάρτητους διανομείς.

- Πέραν των ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή ανταλλακτικού και όχι το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου, τα οποία θεωρούνται γνήσια ανταλλακτικά και είναι ισάξιας ποιότητας με τα ανταλλακτικά Daimler, δεν υπάρχει η δυνατότητα προμήθειας και διάθεσης άλλων αντίστοιχων ανταλλακτικών. Οι προσπάθειες της εταιρείας εντάθηκαν ακόμα περισσότερο μετά την εισαγωγή του προαναφερθέντος συστήματος, αλλά χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα, επειδή η παραγωγή και διαθεσιμότητά τους είναι περιορισμένη. Το ποσοστό των γνήσιων ανταλλακτικών αυτής της κατηγορίας που μπορεί να εξασφαλίσει η εταιρεία κυμαίνεται γύρω στο {...}% , αναλόγως του τύπου οχήματος.
- Η δυνατότητα υποκατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών με άλλα εφάμιλλης ποιότητας είναι σε μεγάλο βαθμό περιορισμένη, αφού αυτά αποτελούν μόνο το {...}% των εισαγωγών της εταιρείας. Τα ανταλλακτικά αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως σε οχήματα μεγάλης ηλικίας και χαμηλού κόστους. Η ζήτηση για ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας που μπορούν να αντικαταστήσουν τα γνήσια ανταλλακτικά είναι πολύ μικρή.
- Τα ανταλλακτικά Daimler που εισήγε η εταιρεία Kyros αποτελούν περίπου το {...}% των συνολικών εισαγωγών της. Η εταιρεία μόλις πληροφορήθηκε τις προθέσεις της Daimler, σε σχέση με το νέο σύστημα επιλεκτικής διανομής που επρόκειτο να εφαρμόσει, προχώρησε άμεσα σε νέες παραγγελίες για την ενίσχυση των αποθεμάτων της. Ως εκ τούτου, η εταιρεία κατάφερε να μην έχει σημαντικές απώλειες πελατών κατά το 2011, όμως η μείωση πελατών και κατ' επέκταση εισοδημάτων προβλέπεται από την εταιρεία ότι θα επέλθει με βεβαιότητα στο μέλλον. Έγιναν προσπάθειες εξεύρεσης πηγών γνήσιων ανταλλακτικών σε Ευρώπη, Αμερική και Ασία, αλλά εξαιτίας των αυστηρών ελέγχων της Daimler και των τιμωρητικών μέτρων που προβλέπονται, οι προσπάθειες έπεσαν στο κενό. Εκτός από τη μείωση των εσόδων της εταιρείας, ένεκα της πτώσης των πωλήσεων των εν λόγω ειδών και της απώλειας των πελατών της, η εταιρεία ισχυρίζεται ότι είχε και διαφυγόντα κέρδη των οποίων το ύψος δεν είναι δυνατό να υπολογιστεί.
- Η εταιρεία Kyros ανέφερε περαιτέρω, ότι πέραν της έλλειψης των γνήσιων ανταλλακτικών της κατασκευάστριας εταιρείας Daimler που παρατηρείται και τον περιορισμό των επιλογών των καταναλωτών έχουν προκληθεί και άλλα

πρακτικά προβλήματα που σχετίζονται με χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ένεκα της υποχρέωσης υπογραφής συμβολαίων και εγγυήσεων που έχει επιβάλει η CIC στα συνεργεία και τους αγοραστές εξαρτημάτων της Daimler, το κόστος των οποίων μετακυλιέται τελικά στον καταναλωτή. Επίσης, αναφέρθηκε σε χρονοβόρες επιδιορθώσεις οχημάτων που επηρεάζουν όχι μόνο τα ανεξάρτητα συνεργεία, αλλά και το δίκτυο των εξουσιοδοτημένων συνεργείων, μείωση της παραγωγικότητας, αύξηση του κόστους των συνεργείων λόγω της καθυστέρησης της επιδιόρθωσης που μετακυλιέται τελικά στον καταναλωτή, πρόκληση ταλαιπωρίας στον ιδιοκτήτη με αποτέλεσμα να υποσκάπτονται οι επαγγελματικές δραστηριότητες των ανεξάρτητων εισαγωγέων ανταλλακτικών και δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων από την CIC.

#### **2.4.3 Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η εταιρεία CIC**

Από τα στοιχεία και τις δηλώσεις της εταιρείας CIC, που απεστάλησαν κατά την προκαταρκτική έρευνα, η Επιτροπή έχει σημειώσει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Η CIC διαθέτει εκθεσιακούς χώρους στο Στρόβολο και στο Καϊμακλί στη Λευκωσία (για εμπορικά οχήματα), στη Λάρνακα, στον Αγ. Αθανάσιο στη Λεμεσό και στην Πάφο. Τα ανταλλακτικά και τα συνεργεία της βρίσκονται επίσης στο Καϊμακλί στη Λευκωσία, στην Αραδίππου στη Λάρνακα, στη Βιομηχανική περιοχή της Λινόπετρας στη Λεμεσό και στα Κονιά στην Πάφο.
- Η Daimler έχει επιλέξει να λειτουργήσει το σύστημα επιλεκτικής διανομής ανταλλακτικών Mercedes και κατ' επέκταση, η CIC ως γενικός αντιπρόσωπος της Daimler έχει επιλέξει το ίδιο σύστημα για το επίσημο δίκτυο της στην Κύπρο. Η CIC έχει εξουσιοδοτήσει στην Κύπρο την εταιρεία G. Frantzis Motors Services Ltd, ως εξουσιοδοτημένο επισκευαστή «authorised repairer» και λειτουργεί βάσει του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Σύμφωνα με όσα αναφέρει η CIC, η Daimler με βάση τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 461/2010 απαγορεύει στο γενικό αντιπρόσωπό της και στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να πωλούν ανταλλακτικά σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς.
- Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της CIC, η εταιρεία Daimler, στις 25/11/2010, ενημέρωσε την CIC για την επιβολή και εφαρμογή λεπτομερών οδηγιών του επιλεκτικού συστήματος διανομής αναφορικά με τα αυθεντικά ανταλλακτικά Mercedes. Οι γενικοί αντιπρόσωποι και εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές ήταν

υποχρεωμένοι να επιβάλουν τις λεπτομερείς οδηγίες της Daimler σε σχέση με το σύστημα επιλεκτικής διανομής. Έγινε προτροπή από την Daimler να ενημερωθούν οι ενδιαφερόμενοι μέχρι τις 30/11/2010 και να εφαρμόσουν τις οδηγίες άμεσα.

- {.....}
- Αυθημερόν, σύμφωνα με όσα ανέφερε η CIC, ενημερώθηκαν τηλεφωνικά και οι μη εξουσιοδοτημένοι διανομείς σχετικά με την απαγόρευση πώλησης αυθεντικών ανταλλακτικών Mercedes Benz αποστέλλοντας τους παράλληλα και σχετική γραπτή επεξήγηση «Προς Πάντα Ενδιαφερόμενο» ημερομηνίας 30/12/2010. Οι μη εξουσιοδοτημένοι διανομείς αντέδρασαν άμεσα. Συγκεκριμένα, η εταιρεία Kyros απέστειλε ηλεκτρονικό μήνυμα ημερομηνίας 30/12/2010 και η CIC απαντώντας με ηλεκτρονικό μήνυμα εξέφρασε τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν έδωσε χρονικά περιθώρια στους μη εξουσιοδοτημένους διανομείς για προσαρμογή, αλλά αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι έπρεπε να συμμορφωθεί άμεσα με την εγκύκλιο που εξέδωσε η Daimler.
- Για σκοπούς συμμόρφωσης με τις οδηγίες της Daimler, όλα τα ανεξάρτητα συνεργεία και εταιρείες με στόλο οχημάτων θα πρέπει να υπογράψουν δήλωση για τη χρήση αυθεντικών ανταλλακτικών με την οποία θα δηλώνουν ότι η αγορά των αυθεντικών ανταλλακτικών γίνεται για δική τους χρήση και μόνο.
- Με σχετικό έγγραφο της CIC, με τίτλο «*Prohibition of sales to non-authorised resellers in Daimler's GenuineParts business*», ημερομηνίας 27/1/2011, δόθηκαν και επεξηγήθηκαν οι οδηγίες για τη σωστή λειτουργία του συστήματος.
- Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας CIC, το 2010 ανήλθε σε €{.....} και όσον αφορά τις πωλήσεις ανταλλακτικών το οικονομικό έτος 2009 ανήλθε στα €{.....}, το 2010 στα €{.....} και το 2011 στα €{.....}. Όσον αφορά τις εισαγωγές ανταλλακτικών Mercedes (επιβατηγών και εμπορικών), ο κύκλος εργασιών της ανήλθε στα €{.....} το 2009, στα €{.....} το 2010 και στα €{.....} το 2011.
- Τα μερίδια αγοράς της CIC, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, ήταν για το 2011 μόλις {.....}% για την αγορά ανταλλακτικών. Όσον αφορά τα επιβατηγά και τα εμπορικά οχήματα Mercedes-Benz ήταν {.....}% και {.....}% για τα επιβατηγά οχήματα Mercedes-Benz και Smart.
- Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της CIC, τη χρονική περίοδο Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2011, οι συνολικές εισαγωγές ανταλλακτικών στην Κύπρο ανήλθαν στα €{.....} και για το έτος 2010 στα €{.....}, ποσό που καταδεικνύει ότι, στην Κυπριακή αγορά υπάρχουν εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά. Με βάση τα

στοιχεία αυτά, η CIC θεωρεί ότι η εταιρεία Karodistriias κατέχει μερίδιο αγοράς {.....}%, αντιπροσωπεύοντας {.....} εταιρείες, όπως η Bosch, η Mann-Filter και η Textar, ενώ η εταιρεία Kyros κατέχει μερίδιο αγοράς {.....}% αντιπροσωπεύοντας {.....} εταιρείες, όπως η Valeo Services, Magneti και Marelli. Κατ' επέκταση, η CIC θεωρεί ότι, οι εταιρείες Karodistriias και Kyros δεν έχουν εμπόδιο ή νομική δυσκολία να προμηθευτούν ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας.

- Τέλος, η CIC υποστήριξε ότι η απαγόρευση μεταπώλησης σε τρίτα μέρη που δεν είναι εξουσιοδοτημένοι διανομείς στην περιοχή που υπάρχει εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος είναι θεμελιώδης αρχή του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Επιπλέον, βάσει του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 461/2010 είναι απαγορευτικό να μη διατίθενται αυθεντικά εξαρτήματα σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν τα αυθεντικά ανταλλακτικά Daimler.

#### **2.4.4 Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η εταιρεία Daimler**

Η εταιρεία Daimler απέστειλε στοιχεία κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας, από τα οποία η Επιτροπή σημειώνει συνοπτικά τα πιο κάτω που αναφέρθηκαν:

- Όσον αφορά την αγορά ανταλλακτικών, η εταιρεία Daimler έχει πελάτες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίοι μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες: 1) Θυγατρικές που ανήκουν εξολοκλήρου στην εταιρεία Daimler, 2) γενικοί διανομείς (π.χ. η CIC), εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες, ανεξάρτητοι επισκευαστές και τελικοί καταναλωτές στη Γερμανία και τέλος, 3) αριθμός άλλων επιλεγμένων κατασκευαστών ανταλλακτικών και άλλων βιομηχανικών πελατών, που η Daimler εξυπηρετεί άμεσα παρέχοντας τους ανταλλακτικά.
- Συγκεκριμένα, η Daimler συνεργάζεται με τη CIC στην Κύπρο από το 2007, υπό το καθεστώς του γενικού διανομέα. Πριν από το 2007 και πριν την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004, η CIC ήταν ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος και συνεργάτης της Daimler στη βάση συμβάσεων συνεργασίας που είχαν υπογράψει και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1400/2002. Η εταιρεία Daimler δεν συνεργάζεται άμεσα με καμία από τις εταιρείες Karodistriias και Kyros και δεν γνωρίζει αν υπήρχε συνεργασία μεταξύ των καταγγελλουσών και της CIC.



- Από την 1/10/2003, η Daimler λειτουργεί ένα ποσοτικό και ποιοτικό σύστημα επιλεκτικής διανομής σχετικά με την πώληση καινούργιων μηχανοκίνητων οχημάτων και ποιοτικό σύστημα επιλεκτικής διανομής σε σχέση με υπηρεσίες μετά την πώληση και διανομής ανταλλακτικών, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1400/2002. Η Daimler διορίζει γενικούς διανομείς στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου δεν έχει θυγατρικές εταιρείες, στη βάση γενικών συμφωνιών διανομής, όπως έχει συνάψει και με την CIC. Οι γενικοί αυτοί διανομείς, πρέπει να εφαρμόζουν τα συστήματα επιλεκτικής διανομής, ως αυτά περιγράφονται στις συμφωνίες.
- Η Daimler δεν αναγκάστηκε να αλλάξει τις γενικές συμφωνίες διανομής ή τις συμφωνίες με τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους λόγω του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού 461/2010 που ξεκίνησε να ισχύει από την 1/6/2010. Ωστόσο, λόγω της λήξης ισχύος του Κανονισμού 1400/2002, στις 31/5/2013, η Daimler αποφάσισε να εισάξει κάποιες αλλαγές σε σχέση με τις γενικές συμφωνίες διανομής και τις συμφωνίες με τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της και συνεργάτες της αναφορικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων και τις υπηρεσίες μετά την πώληση αυτών, καθώς επίσης και σε σχέση με τα ανταλλακτικά. Οι αλλαγές αυτές δεν θα επέφεραν τροποποίηση στις συμβατικές υποχρεώσεις, αναφορικά με το σύστημα επιλεκτικής διανομής. Οι αλλαγές αυτές αναμένεται να αρχίσουν να εφαρμόζονται από την 1/6/2013 και σε κάποιο βαθμό ίσως και νωρίτερα.
- Αναφορικά με τον κύκλο εργασιών της Daimler, η εταιρεία παραπέμπει στην ιστοσελίδα της και τις ετήσιες εκθέσεις της,<sup>3</sup> στα οποία διαφαίνεται ότι ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών της για τα οικονομικά έτη 2009, 2010 και 2011 ανήλθε στα €{.....}, στα €{.....} και στα €{.....}, αντιστοίχως.
- Ο παγκόσμιος συνολικός κύκλος εργασιών της εταιρείας Daimler, που προκύπτει από την πώληση ανταλλακτικών Mercedes-Benz ήταν περίπου €{.....} για το έτος 2009, €{.....} για το έτος 2010 και €{.....} για το έτος 2011.
- Ο συνολικός κύκλος εργασιών της ως άνω εταιρείας, όσον αφορά τα ανταλλακτικά της Mercedes-Benz στην Κύπρο, ήταν €{.....} το έτος 2009, €{.....} το έτος 2010 και €{.....} το έτος 2011, και πωλήθηκαν στην Κύπρο, στην αποκλειστική αντιπρόσωπό της, την εταιρεία CIC.
- Σύμφωνα με την Daimler, κατά το έτος 2011, το μερίδιο αγοράς της στην Κύπρο που προέκυψε από την πώληση επιβατηγών αυτοκινήτων ήταν περίπου {.....}% και περίπου {.....}% στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>3</sup>Βλ. σχετικά <http://www.daimler.com/investor-relations/en>

- Τα μερίδια αγοράς της Daimler σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, σε σχέση με καινούργια φορτηγά, ήταν για το 2011 περίπου {...}% για φορτηγά τύπου van, {...}% για φορτηγά 6-16 τόνων και περίπου {...}% για φορτηγά πέραν των 16 τόνων. Όσον αφορά τα μερίδια αγοράς της Daimler σε σχέση με την πώληση φορτηγών κατά το 2011 στην Κύπρο, ανήλθαν σε ποσοστό περίπου {...}% για φορτηγά τύπου van, περίπου {...}% για φορτηγά 6-16 τόνων και περίπου {...}% για φορτηγά πέραν των 16 τόνων.
- Αναφορικά με την πώληση ανταλλακτικών για επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων Mercedes-Benz, το μερίδιο αγοράς της Daimler το 2011, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, ήταν περίπου {...}% στην Κύπρο. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Daimler υπολογίζει το μερίδιο αγοράς της μεταξύ {...}% και {...}%.
- Στην Ευρωπαϊκή αγορά των μηχανοκίνητων οχημάτων υπάρχουν και άλλοι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων τους οποίους η Daimler θεωρεί ανταγωνιστές της, όπως για παράδειγμα οι BMW, Audi, VW, καθώς επίσης κατασκευαστές εμπορικών αυτοκινήτων, όπως για παράδειγμα οι MAN, Volvo, Scania, Iveco και λεωφορείων, όπως οι Irishbus, MAN, Volvo, Scania. Όσον αφορά την ευρωπαϊκή αγορά ανταλλακτικών, η Daimler θεωρεί κύριους ανταγωνιστές της, τους Bosch, Mahl, ZF AG (Sachs) και Valeo.
- Σε ερώτηση που τέθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα κατά πόσο η Daimler θεωρεί ότι υπάρχουν εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά, η Daimler απάντησε ότι υπάρχουν δύο διαφορετικές κατηγορίες ανταλλακτικών, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αυτοκίνητα τύπου Mercedes-Benz. Αφενός τα γνήσια ανταλλακτικά και αφετέρου τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας. Η Daimler σχετικά επανέλαβε τον ορισμό των γνήσιων ανταλλακτικών που δίδεται στις Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (εφεξής οι «*Κατευθυντήριες Γραμμές για τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων*»)<sup>4</sup> και ανέφερε ότι γνήσια ανταλλακτικά δύνανται να πωλούν τόσο η ίδια η Daimler (ανταλλακτικά τύπου OEM (Original Equipment Manufacturer)) όσο και προμηθευτές γνήσιων ανταλλακτικών (ανταλλακτικά τύπου OES (Original Equipment Supplier)). Τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας είναι ανταλλακτικά που πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση

<sup>4</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής-Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων, 2010/C 138/05, *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 138 της 28/05/2010 σ. 0016 – 0027.*

τους να μη θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.

- Με βάση τα παραπάνω, προμηθευτές γνήσιων ανταλλακτικών (ανταλλακτικά τύπου OES), όπως η εταιρεία Bosch, πωλούν γνήσια ανταλλακτικά σε όλη την Ευρώπη. Ομοίως υπάρχουν και κατασκευαστές ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας σε όλη την Ευρώπη. Εξ' όσων γνώριζε η Daimler και οι δυο τύποι προμηθευτών δραστηριοποιούνται στην Κύπρο και δεν γνώριζε κανένα νομικό ή πραγματικό εμπόδιο και δυσκολία για τις εταιρείες που θέλουν να πωλούν και να διανέμουν ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας για οχήματα Mercedes στην Κύπρο.
- Σύμφωνα με την Daimler, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros δύνανται να αγοράζουν γνήσια ανταλλακτικά τύπου OEM από το γενικό διανομέα στην Κύπρο την CIC χρησιμοποιώντας τα για ίδιους σκοπούς επισκευής και συντήρησης όχι όμως για να τα διανέμουν σε τρίτους, για εμπορικούς δηλαδή σκοπούς. Αυτή η απαγόρευση αναφέρεται στο Άρθρο 2.2.1.α της Συμφωνίας Γενικού Διανομέα που έχει υπογραφεί. Παρόλα αυτά, όπως αναφέρθηκε από την Daimler, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros μπορούν να αγοράσουν γνήσια ανταλλακτικά από προμηθευτές γνήσιων ανταλλακτικών (ανταλλακτικά τύπου OES), όπως η Bosch ή από κατασκευαστές ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας.
- Επιπλέον, η εταιρεία Daimler δηλώνει ότι εφαρμόζει ποιοτικά κριτήρια για το σύστημα επιλεκτικής διανομής σε σχέση με τις υπηρεσίες μετά την πώληση και τη διανομή ανταλλακτικών συνδυαστικά. Τα ποιοτικά κριτήρια για πρόσβαση στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής της συνδυάζουν την υπηρεσία για την πώληση (after sales services) και τη διανομή ανταλλακτικών, δηλαδή δεν υπάρχουν/παρέχονται ξεχωριστά. Αυτό προϋποθέτει ότι, οι εταιρείες που θα ενταχθούν στο εν λόγω σύστημα πληρούν κάποια βασικά κριτήρια, όπως αυτά καθορίζονται στο Παράρτημα 5 της Συμφωνίας Γενικού Διανομέα. Η CIC, γενικός διανομέας της Daimler στην Κύπρο, πρέπει να ακολουθεί τα ως άνω κριτήρια που έχουν καθοριστεί σε σχέση με πιθανούς εμπορικούς της συνεργάτες που επιθυμούν να λάβουν μέρος στο σύστημα επιλεκτικής διανομής. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες εθνικές ιδιαιτερότητες θα μπορούσε η CIC να τροποποιήσει τα κριτήρια αυτά σε κάποιο βαθμό.
- Η Daimler κατασκευάζει η ίδια (in-house) αποκλειστικά περίπου {...} από περίπου {...} διαφορετικά είδη ανταλλακτικών για τα οχήματα Mercedes-Benz.

Η πλειοψηφία αυτών των ανταλλακτικών που κατασκευάζει η ίδια (in-house) μπορούν να ταξινομηθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}
- {.....}

- Δεν υπάρχουν υποκατάστατα αυτών των γνήσιων ανταλλακτικών που διατίθενται από άλλες εταιρείες.
- Η Daimler θεωρεί ότι υπάρχουν γνήσια υποκατάστατα OES για τη συντριπτική πλειοψηφία των γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα της Daimler, αλλά έχουν κατασκευαστεί για λογαριασμό της Daimler από άλλες εταιρείες. Για τους ακόλουθους λόγους, ωστόσο, ορισμένα είδη τέτοιων ανταλλακτικών μπορεί να μην είναι διαθέσιμα από προμηθευτές OES:
  - Ορισμένα ανταλλακτικά μπορεί να μην είναι αρκετά ελκυστικά για προμηθευτές OES, ώστε να τα παράγουν και να τα πωλούν στη δευτερογενή αγορά. Τέτοια τμήματα μπορεί να περιλαμβάνουν ανταλλακτικά, τα οποία χρησιμοποιούνται σπάνια στη δευτερογενή αγορά (λόγω του μεγέθους της αγοράς, της διαχείρισης αποθήκευσης (logistics), διαδικασιών, κ.λπ.).
  - Ορισμένα ανταλλακτικά είναι προστατευμένα από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας<sup>5</sup> εντός της ΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να παράγονται και να πωλούνται στη δευτερογενή αγορά από προμηθευτές OES.

---

<sup>5</sup> Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010 ως «δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας» ορίζονται τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, η τεχνολογία, τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και τα συγγενικά δικαιώματα.

- Υπάρχουν περίπου {...} ενεργοί προμηθευτές, που βρίσκονται σε περίπου {...} διαφορετικές τοποθεσίες και από τους οποίους η Daimler αγοράζει ανταλλακτικά.
- Τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας προσφέρουν τις ίδιες λειτουργίες με τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά. Επιπλέον, για να θεωρηθεί «εφάμιλλης ποιότητας», ένα ανταλλακτικό πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση του να μην θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου, κάνοντας αναφορά στη σκέψη 20, των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων.
- Στο πλαίσιο αυτό, η Daimler υποστήριξε ότι τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά και τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας είναι εναλλάξιμα. Τούτου λεχθέντος, η Daimler ανέφερε ότι τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά υποβάλλονται συχνά σε μια αυστηρότερη διαδικασία διασφάλισης της ποιότητας. Ο ποιοτικός, ωστόσο έλεγχος εξαρτάται από τον κάθε προμηθευτή.
- Ο υπολογισμός του μεριδίου αγοράς της Daimler στην Κύπρο βασίζεται: (i) στα έσοδα της Daimler από την πώληση ανταλλακτικών OEM στην CIC δηλαδή, το γενικό διανομέα της στην Κύπρο (περίπου {...} ευρώ το 2011), (ii) την εκτίμηση του πληθυσμού οχημάτων Mercedes-Benz στην Κύπρο (περίπου 61.000 οχήματα το 2011) και, (iii) το εκτιμώμενο ετήσιο ποσό που κατά μέσο όρο κάθε ιδιοκτήτης οχήματος Mercedes-Benz στην Κύπρο δαπανά για ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων γνήσιων (OEM/OES) ανταλλακτικών και ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας (περίπου {...} το 2011). Σε αυτή τη βάση, η Daimler εκτιμά ότι το 2011 το μερίδιό της στην αγορά από την πώληση των ανταλλακτικών (για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων Mercedes-Benz) ανήλθε περίπου στο {...}% στην Κύπρο.
- Δεν υπάρχει αρκετά ακριβής βάση δεδομένων για την Daimler, ώστε να υπολογιστεί το μερίδιό της σε μια (καθαρά υποθετική, ως η ίδια ισχυρίζεται) αγορά γνήσιων (OEM/OES) ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, που δεν συμπεριλαμβάνει τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας. Η Daimler δεν γνώριζε ποιο κλάσμα του παραπάνω ετήσιου ποσού που κατά μέσο όρο δαπανά κάθε ιδιοκτήτης οχήματος Mercedes-Benz στην Κύπρο αντιστοιχεί σε ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας.
- Με βάση τα παραπάνω, η Daimler εκτίμησε ότι το μερίδιό της στην αγορά πώλησης των ανταλλακτικών (για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων

Mercedes-Benz) στην Κύπρο ανήλθε σε περίπου {...}% το 2009 και σε περίπου {...}% το 2010.

### **3. ΘΕΣΕΙΣ ΜΕΡΩΝ / ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

#### **3.1 Γραπτές Παρατηρήσεις της εταιρείας DAIMLER**

Η εταιρεία Daimler στις 2/6/2014 απέστειλε τις γραπτές τις παρατηρήσεις επί της Έκθεσης Αιτιάσεων που της κοινοποιήθηκε στις 27/1/2014, τις οποίες ανέπτυξε και προφορικά κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που έλαβε χώρα στις 9/7/2014 και στις 14/7/2014.

Η Επιτροπή προχώρησε και μελέτησε ενδελεχώς το σύνολο των γραπτών της παρατηρήσεων και τα όσα κατέθεσε και κατωτέρω καταγράφει, συνοπτικά, τα κύρια σημεία, που ανέπτυξε η εταιρεία Daimler, δεδομένου ότι ολοκληρωμένες οι θέσεις της βρίσκονται καταχωρισμένες εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης:

Πριν την ανάπτυξη των θέσεων της επί της ουσίας της υπόθεσης, η καταγγελλόμενη εταιρεία παρέθεσε σειρά προκαταρκτικών ενστάσεων στις οποίες αναφέρει τα κάτωθι:

#### **(α) Προκαταρκτικές Ενστάσεις της Daimler:**

- Υπήρξε παραβίαση του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης λόγω ελλιπούς αποκάλυψης απαραίτητων στοιχείων για τη δέουσα προετοιμασία της υπεράσπισης της Daimler. Ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή έχει υποχρέωση, σύμφωνα με το Άρθρο 17(9) του Νόμου να κοινοποιήσει στην Daimler οποιοδήποτε έγγραφο ή στοιχείο στο οποίο έχει βασιστεί για να στηρίξει την απόφασή της και έχει χρησιμοποιήσει τα στοιχεία που συνέλεξε από τους τρίτους εισαγωγείς.
- Έγινε χρήση μη νόμιμων στοιχείων κρίσης από την Επιτροπή. Σχετικά, η Daimler ανέφερε ότι η Υπηρεσία και/ή η Επιτροπή είχε υποχρέωση να μην χρησιμοποιήσει και/ή βασιστεί στο υλικό του διοικητικού φακέλου που είχε συλλεχθεί μετά από απόφαση και/ή έγκριση της Επιτροπής, από την υποβολή της σχετικής καταγγελίας έως την ημέρα που αποκαταστάθηκε η νομιμότητα της σύνθεσης της Επιτροπής, κατ' εφαρμογή της Απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην υπόθεση *Exxon Mobil Cyprus Ltd κ.α. -v- Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού*

ημερομηνίας 25.05.2011, (2011) 3 Α.Α.Δ. 449. Η Daimler προς ενίσχυση τούτου έκανε αναφορά σε διάφορες αποφάσεις του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

- Έγινε παραβίαση του άρθρου 35 του Νόμου και/ή των αρχών της καλής πίστης και/ή της χρηστής διοίκησης. Είναι η θέση της Daimler ότι: (α) η απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 19/4/2011 με την οποία ζήτησε να λάβει περισσότερες πληροφορίες από τις καταγγέλλουσες εταιρείες (η οποία απόφαση στη συνέχεια ανακλήθηκε με την απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 5/1/2012), (β) η μετέπειτα απόφασή της Επιτροπής ημερομηνίας 5/1/2013 να διεξάγει έρευνα στη βάση και του συμπληρωματικού υλικού που είχε ληφθεί από τις καταγγέλλουσες μετά από οδηγίες της Επιτροπής στις 19/4/2011 και, (γ) η μετέπειτα απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 25/6/2013 με την οποία έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής εξέτασης στη βάση, μεταξύ άλλων, και του συμπληρωματικού υλικού που είχε υποβληθεί από τις καταγγέλλουσες εταιρείες μετά την από 19/4/2011 απόφασή της, παραβιάζουν το γράμμα του Άρθρου 35 του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου του 2008 (Ν. 13(Ι)/2008).
- Έγινε παραβίαση της αρχής της αντικειμενικής αμεροληψίας. Η κατοχή από την Επιτροπή των ιδιοτήτων του κατηγορού και του κριτή στην επίδικη υπόθεση παραβιάζει την αρχή της αντικειμενικής αμεροληψίας, όπως αυτή κατοχυρώνεται στο Άρθρο 30.2 του Συντάγματος της Κυπριακής Δημοκρατίας, το Άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (εφεξής «ΕΣΔΑ») και τη νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (εφεξής «ΕΔΔΑ»).

### **(β) Απάντηση της Daimler στα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Έκθεσης Αιτιάσεων**

Η Daimler απέρριψε τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Έκθεσης Αιτιάσεων της Επιτροπής, καθώς θεωρεί ότι το Σύστημά Επιλεκτικής Διανομής της δεν παραβιάζει το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ ή/και το Άρθρο 3(1) του Νόμου για τους ακόλουθους λόγους:

- Ισχυρίστηκε πρώτον ότι, η παρούσα υπόθεση αφορά, στην ουσία, ένα και μοναδικό απλό αλλά καθοριστικό νομικό ερώτημα: Είναι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα σύμφωνα με τους Κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής; Εάν η απάντηση είναι θετική, σύμφωνα με τους κανόνες του ανταγωνισμού, θεωρεί ότι εξαιρείται επί της αρχής του πεδίου εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ καθιστώντας την όποια

περαιτέρω ανάλυση περιπτώ. Είναι η θέση της Daimler ότι, έγινε εσφαλμένη αξιολόγηση της συμβατότητας του Συστήματος της Daimler με το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ. Υποστήριξε ακόμα ότι, η προβλεπόμενη μεθοδολογία αξιολόγησης συστημάτων επιλεκτικής διανομής έχει ήδη υιοθετηθεί και εφαρμοστεί από την Επιτροπή στην Απόφασή της υπ' αριθμόν 37/2009 και η οποία έχει εξ' ολοκλήρου και αναπιολόγητα αγνοηθεί.

- Ισχυρίστηκε κατά δεύτερον ότι, έγινε εσφαλμένη οριοθέτηση της σχετικής αγοράς και του μεριδίου αγοράς της Daimler σε αυτή. Υποστήριξε ότι, η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε από την Υπηρεσία είναι αυθαίρετη και προδήλως εσφαλμένη και δεν προκύπτει από τη σχετική νομολογία και/ή βασίζεται σε μη ορθά και/ή μη αντικειμενικά πραγματικά δεδομένα και/ή δεν επαρκεί για τον προσδιορισμό της κατ' ισχυρισμό σχετικής αγοράς.
- Τρίτον, η Daimler απέρριψε τις κατ' ισχυρισμό δυσμενείς συνέπειες στον ανταγωνισμό που προκλήθηκαν από το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής, το οποίο, ως υπεστήριξε, επιτρέπει στα μέλη της να προμηθεύουν ανεξάρτητους επισκευαστές με γνήσια ανταλλακτικά για την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων.
- Τέταρτον, σύμφωνα με την Daimler, το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της καλύπτεται από τις πρόνοιες του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ και επομένως, δεν παραβιάζει τους κανόνες του ανταγωνισμού. Το σύστημα έχει καθιερωθεί μεταξύ των κορυφαίων προτύπων διανομής που προβλέπονται από το δίκαιο του ανταγωνισμού και έχει επιβεβαιώσει τη νομιμότητα και την εμπορική επιτυχία του για δεκαετίες.
- Σημειώνει ακόμη ότι, λαμβάνοντας υπόψη πως η Daimler εφαρμόζει το σύστημα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο με ενιαίο τρόπο, πέραν από μία δεκαετία, προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η Επιτροπή κίνησε την παρούσα διαδικασία, πόσο μάλλον ότι συμπέρανε, εκ πρώτης όψεως, ότι υπάρχει παραβίαση του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ.

Στη συνέχεια, η Daimler ανέφερε τα εξής:

- 1<sup>ος</sup> Λόγος: Σύμφωνα με την Daimler, η Επιτροπή εφάρμοσε εσφαλμένη μεθοδολογία κατά την αξιολόγηση του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler. Το σφάλμα έγκειται στο ότι δεν εντόπισε ότι, εφαρμόζεται εξειδικευμένη νομική μεθοδολογία και ανάλυση, η οποία εφαρμόζεται ευρέως τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και από τα Δικαστήρια της Ε.Ε. και διαφέρει ουσιωδώς από τις λοιπές μεθοδολογίες που προβλέπονται για την αξιολόγηση άλλων μορφών κάθετων περιορισμών.



- Η Daimler κάνει αναφορά στις Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>6</sup> και στην παράγραφο 175 που παρέχει κεντρικό νομικό κριτήριο για την αξιολόγηση του συστήματος και στην παράγραφο 43 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών, η οποία αναφέρει ότι «*Η επιλεκτική διανομή καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, επειδή δεν έχει αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις*». Ο αποφασιστικός χαρακτήρας του εν λόγω κριτηρίου έχει θεμελιωθεί και από την πάγια νομολογία στην υπόθεση *Leclerc*.<sup>7</sup>
- Η Daimler κάνει αναφορά και στην υπόθεση *Pierre Fabre*<sup>8</sup> του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «ΔΕΕ») και αναφέρει ότι εάν το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler αποδειχθεί ότι είναι καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα και ότι πληροί τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις, τότε θα πρέπει αυτόματα να θεωρηθεί ότι εκπίπτει του πεδίου εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση ως προς το εάν καλύπτεται από τους Κανόνες ομαδικής απαλλαγής ή τις πρόνοιες του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ.
- 2<sup>ος</sup> Λόγος: Η Daimler ανέφερε ότι, η ανάλυση και τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα για τα κριτήρια του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα είναι εσφαλμένα. Η Daimler προέβαλε ότι, η Επιτροπή δεν προέβη σε οποιαδήποτε ανάλυση ή έστω προέβη σε εσφαλμένη ή/και ανεπαρκή ανάλυση των κριτηρίων που εφαρμόζει η Daimler στα πλαίσια του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα.
- Όπως υποστήριξε η Daimler, το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην παράγραφο 43 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών. Για τον καθορισμό του πραγματικού χαρακτήρα των Συστημάτων Επιλεκτικής Διανομής, πρέπει να εξετασθεί ο χαρακτήρας των ειδικών κριτηρίων που εφαρμόζονται κατά την επιλογή των εξουσιοδοτημένων διανομέων. Εάν η επιλογή των διανομέων γίνεται στη βάση αντικειμενικά καθοριζόμενων και καθαρά ποιοτικών κριτηρίων, τότε, τα εν λόγω Συστήματα, γενικά, εκπίπτουν του πεδίου εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ (βλ. παράγραφο 43 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών). Αντιθέτως, εάν τα εφαρμοζόμενα κριτήρια θεωρηθούν ότι είναι εν όλω ή εν μέρει ποσοτικού χαρακτήρα,

<sup>6</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, ΕΕ C130 της 19.5.2010, σ. 1 έως 46.

<sup>7</sup> Βλ. Υπόθεση T-88/92, *Groupement d'Achat Edouard Leclerc v Commission*, [1992] ECR II-1967, σκέψη 107.

<sup>8</sup> Υπόθεση C-439/09, *Pierre Fabre Dermo-Cosmétique*, [2011] ECR I-09419.

τότε «τα δίκτυα είναι πιθανότερο να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.» (βλ. παράγραφο 44 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών).

- Ειδικότερα, ισχυρίστηκε ότι, αντί να αξιολογηθεί εάν το Σύστημα είναι καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα ή όχι: (α) εξ' αρχής αγνοήθηκε η σημασία και ο κεντρικός ρόλος της διάκρισης μεταξύ Συστημάτων καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα και Συστημάτων ποσοτικού χαρακτήρα σε αντίθεση με τα όσα προβλέπει η νομοθεσία, και (β) αυθαίρετα συμπεράθηκε ότι, το Σύστημα της Daimler εμπίπτει εντός του πεδίου εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ.
- Όπως ανέφερε η Daimler, σύμφωνα με την πάγια νομολογία των Δικαστηρίων της Ε.Ε. και τις Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές, η λεπτομερής εξέταση των κριτηρίων που εφαρμόζονται για την επιλογή των μεταπωλητών και των κριτηρίων εισδοχής νέων μελών στο δίκτυο επιλεκτικής διανομής της Daimler, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος και τον πυρήνα της αξιολόγησης για το εάν ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής είναι συμβατό με το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ. Υποστηρίζεται ότι, η εν λόγω ανάλυση αγνοήθηκε πλήρως.
- Η Daimler σημείωσε ότι, η Επιτροπή, από τη στιγμή που αποφάσισε να κινήσει έρευνα σε σχέση με τη συμβατότητα ενός Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής με το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ, θα έπρεπε να είχε προβεί, σε αξιολόγηση των ειδικών κριτηρίων επιλογής που εφαρμόζονται στα πλαίσια του Συστήματος.
- Η Daimler ανέφερε ότι τα κριτήρια καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα που εφαρμόζει στο Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της η Daimler είναι πλήρως αναλογικά.
- Κάθε αυτοκίνητο αποτελεί ένα πολύπλοκο σύστημα το οποίο καλείται να συμμορφωθεί με ιδιαίτερα απαιτητικές προϋποθέσεις ασφάλειας που τηρούνται από τον αντίστοιχο κατασκευαστή. Ο εντοπισμός του ορθού ανταλλακτικού είναι κρίσιμος για να διασφαλιστεί η ποιότητα του οχήματος, τόσο προκειμένου να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών των οχημάτων Mercedes-Benz, όσον αφορά την επισκευή και διατήρηση, όσο και για να προστατευτεί η ασφάλεια και η ακεραιότητα του προϊόντος και του πελάτη. Συνεπώς, η αναγνώριση και ο εντοπισμός του ορθού ανταλλακτικού είναι κρίσιμη και ταυτόχρονα ιδιαίτερα απαιτητική διαδικασία στο πλαίσιο της πώλησης ανταλλακτικών. Για το σκοπό αυτό, οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς και επισκευαστές υποχρεούνται να τηρούν τα κριτήρια της Mercedes-Benz και να διατηρούν τα απαραίτητα συστήματα εντοπισμού ανταλλακτικών, καθώς επίσης και να μεριμνούν για τη συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού τους.

- Η Daimler ανέφερε ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι αποτελεί ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα το οποίο πληροί κάθε μία χωριστά τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις:
- **(Α) Η φύση και οι ιδιότητες** των προϊόντων της Daimler δικαιολογούν απόλυτα την εφαρμογή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής. Έγινε αναφορά σε υποθέσεις του ΔΕΕ και καταγράφηκε ότι η επιλεκτική διανομή χρησιμοποιείται, σχεδόν πάντα, για τη διανομή τελικών προϊόντων αναγνωρισμένου σήματος<sup>9</sup> και ειδικά στην αυτοκινητοβιομηχανία. Λόγω του υψηλού αριθμού των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler (>{....}), η ορθή επιλογή και εγκατάσταση του σωστού ανταλλακτικού αποτελεί μία απαιτητική και καθοριστικής σημασίας εργασία για τη διατήρηση της ποιότητας και της ασφάλειας των οχημάτων της Daimler.
- **(Β) Καθαρά ποιοτικά, αναλογικά κριτήρια που εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.** Η Daimler ανέφερε ότι έχει θεσπίσει και καθορίσει ειδικά και ξεκάθαρα κριτήρια ένταξης στο δίκτυό της για κάθε ενδεχόμενο αιτητή, ο οποίος θα επιθυμούσε να γίνει νέο μέλος. Όλες οι αιτήσεις προωθούνται και εξετάζονται με καθ' όλα αντικειμενικό τρόπο και παραπέμπονται στους εκπροσώπους χονδρικής πώλησης της κάθε χώρας, όσον αφορά την Κύπρο, στη CIC.
- **(Γ) Επιδίωξη αποτελέσματος που μπορεί να βελτιώσει τον ανταγωνισμό.** Ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής για να εκπίπτει του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, θα πρέπει να επιδιώκει ένα αποτέλεσμα που να μπορεί να βελτιώσει τον ανταγωνισμό και επομένως, να αντισταθμίσει την εφαρμογή κοινών προδιαγραφών για όλους τους μεταπωλητές των προϊόντων. Σε κάθε περίπτωση, η απαγόρευση διανομής των ανταλλακτικών της Daimler σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές αποσκοπεί στη διασφάλιση ότι τα εν λόγω προϊόντα διακινούνται μόνο από διανομείς που διαθέτουν τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις και οι οποίοι είναι ιδίως σε θέση να προσφέρουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες παροχής συμβουλών και εξυπηρέτησης.
- Τα εξουσιοδοτημένα μέλη του δικτύου, λόγω της προφανούς τεχνογνωσίας και της εις βάθος καθημερινής πρακτικής εμπειρίας με οχήματα Daimler, είναι ικανοί να παρέχουν τα ανταλλακτικά της Daimler με την αντίστοιχη συμβουλευτική υπηρεσία σε σχέση με τον ορθό εντοπισμό και εγκατάσταση του εκάστοτε ανταλλακτικού στο υψηλό επίπεδο για το οποίο φημίζεται η Daimler.
- **3<sup>ος</sup> Λόγος:** Η Daimler ανέφερε ότι, οι κατ' ισχυρισμό δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό δεν αντανakλούν την πραγματικότητα ή/και δεν είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της. Δεν έχει εντοπίσει

<sup>9</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6, παράγραφος 174.

οποιαδήποτε απόφαση του ΔΕΕ με την οποία να έχει κριθεί ότι ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα παραβιάζει το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ.

- Η Daimler σημείωσε ότι, σύμφωνα με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η «εκτίμηση κατά πόσον μία συμφωνία περιορίζει τον ανταγωνισμό πρέπει να γίνεται με βάση το πραγματικό πλαίσιο στο οποίο θα λειτουργούσε ο ανταγωνισμός, εάν δεν υπήρχε η συμφωνία με τους εικαζόμενους περιορισμούς της».<sup>10</sup> Η απαγόρευση πώλησης σε τρίτους – μη μέλη του δικτύου επιλεκτικής διανομής – αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της φύσης του Συστήματος. Επομένως, το υπό κρίση σύστημα επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζει δεν εμπίπτει στις πρόνοιες του άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ.

- Όπως σημείωσε η Daimler, «Η εξάλειψη του ενδοσηματικού ανταγωνισμού σε αγορά όπου εφαρμόζεται ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής θα υφίστατο κανονικά μόνο εάν οι ανταγωνιστές, που δεν αποτελούν μέλη του εν λόγω δικτύου, επιθυμούσαν ή/και προσπάθησαν να ενταχθούν στο δίκτυο, αλλά δεν τους επιτράπη λόγω της φύσης των κριτηρίων επιλογής που εφαρμόζονται. Η Daimler υποβάλλει, ότι δεν έχει τεθεί υπόψη της οποιοδήποτε στοιχείο που να υποδηλώνει ότι με κάποιο τρόπο οι ιδιαιτερότητες της Κυπριακής αγοράς έχουν εμποδίσει ή περιορίσει τους ανταγωνιστές της CIC να ενταχθούν στο Σύστημα της Daimler. [...] Άλλωστε, οι ανεξάρτητοι διανομείς στην Κύπρο, ενδεχομένως επιλέγουν να μην επιδιώκουν να ενταχθούν στο Σύστημα, επειδή, κατά τη γνώμη τους, τα πλεονεκτήματά που μπορεί να αποκομίσουν είναι περιορισμένα.»

- Περαιτέρω, η Daimler σημείωσε ότι, οι ανταγωνιστές της CIC έχουν κάθε δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση για να γίνουν μέλη του δικτύου, εφόσον πληρούν τα κριτήρια επιλογής καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα.

- Η Daimler υποστήριξε ότι, υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των μελών του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, σε σχέση με την αγορά ανταλλακτικών. Αυτό ισχύει και στην Κυπριακή αγορά. Επομένως, οι καταναλωτές στην Κύπρο έχουν διάφορες επιλογές για τα οχήματά τους σε διαφορετικά επίπεδα τιμών και ποιότητας υπηρεσιών.

- Σύμφωνα με την Daimler, οι τιμές της CIC καθορίζονται από την ίδια τη CIC. Για να αξιολογηθεί η επίδραση στο επίπεδο των τιμών θα πρέπει να αναλυθεί ο πραγματικός και δυνητικός ανταγωνισμός. Οι ανεξάρτητοι διανομείς επικεντρώνονται

---

<sup>10</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, ΕΕ C 101/97 της 27.4.2004, παράγραφος 17. Βλ. επίσης Υπόθεση C-56/65 - *Société Technique Minière κατά Maschinenbau Ulm*, [1966] ECR 235. 1966 (σελίδα 00337), σ. 321 και Υπόθεση C-7/95 P - *Deere κατά Επιτροπής*, [1998] ECR I-03111, σκέψη 76.

κυρίως στα πιο κερδοφόρα μέρη της δευτερογενούς αγοράς και αποφεύγουν ή σε κάθε περίπτωση αδιαφορούν για τα μέρη εκείνα της αγοράς που δεν είναι τόσο κερδοφόρα ή που ενδεχομένως να είναι ζημιογόνα.

- Η Daimler προέβαλε ότι, η συντριπτική πλειοψηφία των ανταλλακτικών που αφορούν τα αυτοκίνητα της Daimler κατασκευάζονται από ανεξάρτητους κατασκευαστές ανταλλακτικών πολλοί από τους οποίους δραστηριοποιούνται στη δευτερογενή αγορά (βλ. π.χ. Bosch, Mahle, ZF, Mann & Hummel, Valeo κλπ.). Επιπλέον, διάφορες εταιρείες, πέρα των OES, αντιγράφουν ανταλλακτικά και τα πωλούν παράλληλα με τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους OES. Τέλος, μεταχειρισμένα και ανακατασκευασμένα ανταλλακτικά π.χ. replacement starters προσφέρονται συχνά από τοπικούς παρόχους. Ως αποτέλεσμα αυτού του έντονου ανταγωνισμού, οι καταγγέλλουσες ίσως αντιμετωπίζουν δυσκολίες στο να ανταγωνιστούν τους άλλους πιο επιτυχημένους παίκτες στην ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά (άλλους ανεξάρτητους μεταπωλητές) με ίσους όρους, ήτοι, χωρίς να παρασιτούν από την υψηλή ποιότητα της Daimler και ταυτόχρονα να βλάπτουν τη φήμη της με την παροχή χαμηλότερης ποιότητας υπηρεσιών στους πελάτες από αυτές που έχουν συνηθίσει να λαμβάνουν και αναμένουν από κάθε ένα εξουσιοδοτημένο διανομέα της Daimler.
- Επιπρόσθετα, η Daimler σημείωσε ότι, το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της δεν εφαρμόζει φραγμούς, ούτε εμποδίζει με οποιοδήποτε τρόπο την είσοδο στην αγορά νέων ανταγωνιστών. Στην πράξη, κάθε ανταγωνιστής της Daimler δικαιούται να εισέλθει στην αγορά, εφόσον πληροί τα αντικειμενικά κριτήρια επιλογής (ποιοτικού χαρακτήρα) που τίθενται. Τα κριτήρια εισόδου στο δίκτυο επιλογής της δεν επιβάλλουν δυσανάλογες δαπάνες εκ μέρους του υποψήφιου μέλους και δεν οδηγούν σε αποκλεισμό των ανεξάρτητων μεταπωλητών στην Κύπρο.
- Ήταν θέση της Daimler ότι, το γεγονός ότι η CIC είναι ο μόνος εξουσιοδοτημένος διανομέας στη Κύπρο οφείλεται ενδεχομένως, στην απροθυμία των άλλων ανταγωνιστών να συμμορφωθούν με τα αντικειμενικά καθορισμένα και καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα κριτήρια της Daimler. Οποιαδήποτε κεφαλαιακή επένδυση απαιτείται για την ένταξη στο δίκτυό της είναι απολύτως ανάλογη, με τη φύση των προϊόντων και έτι περισσότερο, του κέρδους που συνεπάγεται την ιδιότητα του μέλους του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της. Σύμφωνα με πληροφορίες της CIC, στη χονδρική αγορά ανταλλακτικών στην Κύπρο δραστηριοποιούνται 98 ανεξάρτητοι διανομείς ανταλλακτικών.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Βλ. Εσωτερικό Σημείωμα Υπηρεσίας, σελ. 36, παράγραφος 99.

- Η Daimler θεώρησε ιδιαίτερα αξιοσημείωτο το ότι ενδεχόμενη καταδίκη των Daimler και CIC δεν θα επιλύσει το πρόβλημα των καταγγελουσών, καθώς οι εν λόγω εταιρείες μπορεί να έχουν την επιλογή να προμηθευτούν ανταλλακτικά με το εμπορικό σήμα της Daimler από την CIC, ωστόσο, δεν θα μπορούν να προμηθευτούν ανταλλακτικά από διανομείς της Daimler σε όλα τα Κράτη Μέλη της ΕΕ, στα οποία εφαρμόζεται το Σύστημα της Daimler και όπου θεωρείται απολύτως συμβατό με τους κανόνες του ανταγωνισμού.
- Ο περιορισμός της πώλησης των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler μόνο σε μέλη του δικτύου εξουσιοδοτημένων διανομέων αποτελεί προϋπόθεση για την ύπαρξη και αποτελεσματική εφαρμογή του ίδιου του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής.
- Η Daimler αναφέρθηκε επί των ισχυρισμών για απώλειες εισοδήματος της Kyros και Karodistrias ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler καταγράφοντας ότι δεν έχουν υποβληθεί οποιαδήποτε στοιχεία τα οποία να υποδηλώνουν απώλεια εισοδήματος και πελατών ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος της Daimler.
- Για τον ισχυρισμό ότι τα ανταλλακτικά της Daimler δεν είναι προσβάσιμα στις Karodistrias and Kyros μετά την εφαρμογή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, η Daimler ανέφερε μεταξύ άλλων ότι, η όποια τυχόν αδυναμία πρόσβασης των καταγγελουσών σε ανταλλακτικά με σήμα της Daimler, είναι ελάχιστη και δεν δύναται να επηρεάσει ουσιαστικά τις πωλήσεις των, άρα σε κάθε περίπτωση τα ανταλλακτικά OES ή/και εφάμιλλης ποιότητας προσφέρουν διαζευκτικές και ισοδύναμες λύσεις για τους καταναλωτές/πελάτες της Karodistrias.
- Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι, το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler επιβάλλει χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες που προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό της σχετικής αγοράς, η Daimler ανέφερε ότι οι ισχυρισμοί αυτοί είναι καθ' όλα αυθαίρετοι.
- 4<sup>ος</sup> Λόγος: Ήταν θέση της Daimler ότι, ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος είναι εσφαλμένος ή/και η ανάλυση της σχετικής αγοράς βασίστηκε σε μη ορθά ή/και ελλιπή στοιχεία. Δεν εφαρμόστηκε η προβλεπόμενη μεθοδολογία ορισμού της σχετικής αγοράς και κατ' επέκταση των αντίστοιχων μεριδίων αγοράς των καταγγελλομένων εταιρειών και κατέληξε σε έναν εσφαλμένο ορισμό.
- Η Daimler έκανε αναφορά στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του κοινοτικού δικαίου

ανταγωνισμού<sup>12</sup> και ανέφερε ότι η προβλεπόμενη μέθοδος, σύμφωνα με την Ανακοίνωση για τον Ορισμό της Σχετικής Αγοράς, για να διαπιστωθεί η δυνατότητα υποκατάστασης των προϊόντων είναι το λεγόμενο «SSNIP test».<sup>13</sup>

- Περαιτέρω η Daimler υποστήριξε ότι, στα πλαίσια της ανάλυσης της αγοράς συγκεντρώθηκαν στοιχεία αποκλειστικά και μόνο από τους ανταγωνιστές της Daimler και δεν καταβλήθηκε οποιαδήποτε προσπάθεια να συλλεχθούν πληροφορίες π.χ. σε σχέση με τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα υποκατάστασης ανταλλακτικών ή ακόμα και τη συμπεριφορά και τις προτιμήσεις των επισκευαστών και των καταναλωτών στην Κύπρο, από τους τελικούς αγοραστές ή/και χρήστες ή έστω από ενώσεις καταναλωτών/επισκευαστών ή οποιοδήποτε άλλο ανεξάρτητο μέρος, οι οποίοι, κατά τη γνώμη της Daimler, ήταν οι πιο κατάλληλοι να διαφωτίσουν τα εν λόγω ζητήματα ή, εν πάση περιπτώσει, πιο ικανοί να παράσχουν πληροφορίες με αμερόληπτο τρόπο.
- Η Daimler παρέθεσε νομολογία σημειώνοντας ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαχωρίζει την αγορά στα εξής επίπεδα: α) παραγωγή και προμήθεια, β) χονδρική διανομή, και γ) λιανική διανομή ανταλλακτικών.<sup>14</sup>
- Επιπρόσθετα, αναφέρθηκε από την Daimler ότι, η νομολογία έχει διακρίνει τη δευτερογενή αγορά ανάλογα με τον τύπο του αγοραστή των ανταλλακτικών σε: i) γνήσια ανταλλακτικά που παράγονται και/ή πωλούνται από τον κατασκευαστή αυτοκινήτου (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αγοράζονται από άλλους ανεξάρτητους κατασκευαστές ανταλλακτικών) μέσω εξουσιοδοτημένων χονδρεμπόρων ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών (εφεξής η «αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών») και ii) την ανεξάρτητη αγορά ανταλλακτικών μετά την πώληση (Independent Aftermarket – «IAM») (εφεξής η «ανεξάρτητη αγορά ανταλλακτικών»)<sup>15</sup>. Η αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών (Original Equipments – «OE») περιλαμβάνει τόσο τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται από τους ίδιους τους κατασκευαστές αυτοκινήτων (Original Equipment Manufacturers – «OEM») όσο και τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται από άλλους κατασκευαστές ανταλλακτικών σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές του κατασκευαστή αυτοκινήτου, τα οποία δύνανται να φέρουν το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή ανταλλακτικών (Original

<sup>12</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, ΕΕ αριθ. C 372 της 09/12/1997 σ. 0005 – 0013.

<sup>13</sup> Βλέπε επίσης και Ομιλία του τότε Ευρωπαίου Επιτρόπου MONTI, M., *Market definition as a cornerstone of EU Competition Policy*, Helsinki, 5.10.2001, Speech 01/439, διαθέσιμο σε: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_SPEECH-01-439\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-01-439_en.htm?locale=en).

<sup>14</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Porsche/Volkswagen* (COMP/M.5250), παρά. 29. Επίσης, Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 13.11.2012, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO* (COMP/M.6718), παρά. 20.

<sup>15</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 29.07.2003, *VW-Audi/VW-Audi Sales Centres*, (COMP/M.3198), παρά. 12.

Equipment Supplier – «OES»). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα OES ανταλλακτικά και τα OEM ανταλλακτικά αποτελούν υποκατάστατες κατηγορίες προϊόντων.<sup>16</sup>

- Η Daimler υποστήριξε ότι ο διαχωρισμός μεταξύ της αγοράς γνήσιων ανταλλακτικών και της ανεξάρτητης δευτερογενούς αγοράς ανταλλακτικών, η οποία επιβεβαιώνεται και από την νομολογία, έχει γίνει παραδεκτή και από την Karodistriias στις απαντήσεις της πλην όμως δεν λήφθηκε υπόψη.
- Η Daimler έκανε αναφορά σε διάφορες υποθέσεις του ΔΕΕ, όπως την απόφαση *Itochu/Speedy*,<sup>17</sup> όπου σημειώνεται ότι στις παραγράφους 16-17 αυτής, με βάση προηγούμενη νομολογία, γίνεται διάκριση μεταξύ της αγοράς για γνήσια ανταλλακτικά και της ανεξάρτητης δευτερογενούς αγοράς ανταλλακτικών και στις υποθέσεις *Porsche/Volkswagen*,<sup>18</sup> *Carglass*<sup>19</sup> και *U-Shin/Valeo*.<sup>20</sup>
- Η Daimler υποστήριξε ότι: «[...] από τη μελέτη των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, [...], οι ανεξάρτητοι μεταπωλητές ανταλλακτικών, όπως είναι οι *Karodistriias* και *Kyros*, δραστηριοποιούνται στην ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά ανταλλακτικών και όχι στη δευτερογενή αγορά γνήσιων ανταλλακτικών. Και αυτό, διότι στις εν λόγω αποφάσεις της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ουσιαστικά αναγνωρίζει ότι τα γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου δεν διατίθενται προς πώληση από τους ανεξάρτητους μεταπωλητές. Επομένως, σύμφωνα με τον ορισμό της σχετικής αγορά προϊόντος της ΕΠΑ, ήτοι η χονδρική αγορά για γνήσια ανταλλακτικά με το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή *Mercedes-Benz*, οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συμμετέχουν σε αυτή, [...]. Ο μόνος τρόπος για να μπορέσουν οι καταγγέλλουσες εταιρείες ή οποιοσδήποτε άλλοι ανεξάρτητοι μεταπωλητές, να συμμετέχουν στην εν λόγω σχετική αγορά είναι να ενταχθούν στο σύστημα επιλεκτικής διανομής της *Daimler*.»
- Υποστήριξε επίσης ότι: «Υπό αυτή την οπτική, έπρεπε να είχε διαπιστωθεί ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες ότι δεν έχουν έννομο συμφέρον στην παρούσα υπόθεση, καθώς δεν δραστηριοποιούνται στην ορισθείσα από την Επιτροπή σχετική αγορά και

<sup>16</sup> Βλ. *supra* υποσ. 14, *Porsche/Volkswagen*, παρά.31-32. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 29.06.2005, *Johnson Controls / Robert Bosch / Delphi Sli*, (COMP/M.3789), παρά. 9. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 6.03.2007, *Mahle/Dana EPG* (COMP/M.4456), παρά. 10. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 24.03.2010, *Faurecia/Plastal* (COMP/M.5799), παρά. 7. *Supra* υποσ. 14, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, παρά. 20. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 6.02.2013, *U-Shin/Valeo "CAM"*(COMP/M.6714), παρά. 7.

<sup>17</sup> Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 12.05.2011, *Itochu/Speedy* (COMP/M.6063), C(2011) 3421.

<sup>18</sup> *Supra* υποσ. 14, *Porsche Volkswagen*, παρά. 31-32.

<sup>19</sup> Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερομηνίας 12.11.2008, *Carglass* (COMP/39.125).

<sup>20</sup> *Supra* υποσ. 16, *U-Shin/Valeo "CAM"*.



ως εκ τούτου, η καταγγελία θα έπρεπε να είχε απορριφθεί εξ' αρχής ως απαράδεκτη σύμφωνα με το άρθρο 35(3) του Νόμου.»

- Αναφορικά με την τιμή των ανταλλακτικών, η Daimler ανέφερε ότι, ο ορισμός της σχετικής αγοράς με βάση τις διαφορές στα επίπεδα των τιμών δύο ή περισσότερων προϊόντων είναι εσφαλμένος, ιδιαίτερα εάν οι διαφορές στις τιμές αντικατοπτρίζουν αντικειμενικές ή υποκειμενικές (real or perceived) διαφορές στην ποιότητα των εν λόγω προϊόντων και/ή των συνοδευτικών υπηρεσιών προώθησης ή διανομής τους.
- Εισηγήθηκε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, αυτό που έχει σημασία δεν είναι τόσο οι απόλυτες διαφορές στις τιμές, αλλά κατά πόσο μια μεταβολή στην τιμή ενός προϊόντος είναι πιθανό να έχει ανταγωνιστική επίδραση στην τιμή ενός άλλου προϊόντος. Σημειώνονται σχετικά οι υποθέσεις *SCS/P&G*,<sup>21</sup> *Nestle/Perrier*,<sup>22</sup> *Airtours/First Choice*,<sup>23</sup> και *ABF/GBI Business*.<sup>24</sup>
- Η Daimler κατέγραψε ότι, έστω ότι η Επιτροπή ήθελε κρίνει, εσφαλμένα, ότι οι διαφορές στις τιμές των ανταλλακτικών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, δεν προχώρησε όμως σε οποιαδήποτε αξιολόγηση του ύψους των διαφορών στις τιμές των ανταλλακτικών που συνέκρινε.
- Όσον αφορά τη χρήση και εναλλαξιμότητα των ανταλλακτικών καταγράφεται, από την Daimler, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή δεν έλαβε αυτήν υπόψη ή ότι τούτο δεν έγινε ορθά και ως εκ τούτου δεν οδήγησε στο σωστό καθορισμό της σχετικής αγοράς. Ο ορισμός της σχετικής αγοράς αγνόησε τη δυνατότητα εναλλαγής μεταξύ των ανταλλακτικών τύπου OEM, OES και εφάμιλλης ποιότητας, που αφορούν συγκεκριμένο κατασκευαστή αυτοκινήτου. Η αδιαμφισβήτητη εναλλαξιμότητα των ανταλλακτικών OEM/OES και εφάμιλλης ποιότητας έχει, ως υποστήριξε, καταγραφεί και στις Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις παραγράφους 15 και 18.
- Όσον αφορά την υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς και το δυνητικό ανταγωνισμό, η Daimler ανέφερε ότι αυτή δεν εξετάστηκε και/ή λήφθηκε υπόψη κατά τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 13 και 20 της Ανακοίνωσης για τον Ορισμό της Σχετικής Αγοράς. Ο ορισμός είναι εσφαλμένος, διότι αγνοήθηκε παντελώς η δυνατότητα υποκατάστασης

<sup>21</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, (COMP/M.4533 - SCA / P&G (*European tissue business*)), EE C 275 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>22</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1992 (IV/M.190 - *NESTLE/PERRIER*), EE L 356 της 5.12.1992, σ. 1 έως 31, (92/553/ΕΟΚ).

<sup>23</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 1999, (IV/M.1524 - *Airtours/First Choice*), EE L 93 της 13.4.2000, σ. 1 έως 33, (2000/276/ΕΚ).

<sup>24</sup> Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 2008, (COMP/M.4980 — *ABF/GBI Business*), EE C 145 της 25.6.2009, σ. 12 έως 15.

των γνήσιων ανταλλακτικών που παράγονται για λογαριασμό της Daimler από ανεξάρτητους προμηθευτές (π.χ. Bosch, Mahl, AG (Sachs), Valeo), και φέρουν το εμπορικό σήμα της Mercedes-Benz, με τα ίδια ακριβώς ανταλλακτικά που παράγουν οι ίδιοι ανεξάρτητοι προμηθευτές και τα οποία διοχετεύονται στην αγορά με το δικό τους εμπορικό σήμα (ανταλλακτικά τύπου OES).

- Σύμφωνα με την Daimler, η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς, ασκεί ένα σημαντικό ανταγωνιστικό περιορισμό στη συμπεριφορά της, και ως εκ τούτου τα ανταλλακτικά OEM ανήκουν στην ίδια αγορά με τα ανταλλακτικά τύπου OES. Ισχυρίστηκε ότι το ίδιο ισχύει και για τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας. Το γεγονός ότι τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας δεν καλύπτουν όλο το φάσμα των ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα Mercedes-Benz δεν σημαίνει ότι οι προμηθευτές των ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας δεν θα επεκταθούν στην παραγωγή και άλλων ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας για αυτοκίνητα οχήματα Mercedes-Benz, ως αντίδραση σε μια σημαντική μη-παροδική αύξηση των τιμών των γνήσιων ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz (OEM) ή το εμπορικό σήμα των ανεξάρτητων προμηθευτών ανταλλακτικών (OES). Αναφέρεται σχετικά η υπόθεση *Continental Can*<sup>25</sup>.

- Αναφορικά με τον ισχυρισμό για προτίμηση των καταναλωτών της Κύπρου σε ανταλλακτικά σήματος Mercedes-Benz παρά σε γνήσια ανταλλακτικά άλλων ανεξάρτητων κατασκευαστών, σημειώθηκε από την Daimler, μεταξύ άλλων, ότι ο μεγαλύτερος αριθμός πωλήσεων των ανταλλακτικών της Daimler από μερικούς ανεξάρτητους πωλητές δεν συνεπάγεται, κατ' ανάγκη, μεγαλύτερη προτίμηση ή ζήτηση εκ μέρους των καταναλωτών γι' αυτά τα προϊόντα. Ο μεγαλύτερος αριθμός πωλήσεων δύναται να εξηγηθεί εάν ληφθεί υπόψη η ουσιώδης επιρροή άλλων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων: (α) της ενδεχομένως καλύτερης και πιο εντατικής προώθησης των ανταλλακτικών της Daimler από τους σχετικούς ανεξάρτητους πωλητές, λόγω της υψηλότερης τιμής τους, η οποία κατ' επέκταση οδηγεί και στο αντίστοιχο υψηλότερο περιθώριο κέρδους σε αυτούς, (β) η ενδεχόμενη έλλειψη επαρκούς αποθέματος εκ μέρους των ανεξάρτητων μεταπωλητών σε ανταλλακτικά άλλων κατασκευαστών και γ) στο ότι οι ανταγωνιστές της Daimler δεν προμηθεύονται συγκεκριμένα ανταλλακτικά λόγω του μικρού περιθωρίου κέρδους που θα πραγματοποιήσουν από την πώληση τους, ή της χαμηλής συχνότητας των πωλήσεων τους ή του υψηλού κόστους αποθήκευσης ή και των μεγάλων απαιτήσεων σε αποθηκευτικό χώρο κλπ.

---

<sup>25</sup> Υπόθεση C-6/72, *Europemballage Corporation και Continental Can Company κατά Επιτροπής*, [1973] ECR I-00215.

- Ήταν θέση της Daimler ότι, στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης έρευνας για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, έπρεπε να είχαν αποσταλεί ερωτηματολόγια σε συνδέσμους καταναλωτών, συνδέσμους κατόχων αυτοκινήτων ή και λέσχες αυτοκινήτων για να ληφθούν χρήσιμες πληροφορίες.
- Αναφορικά με την περιορισμένη κλίμακα διαθέσιμων υποκατάστατων ανταλλακτικών στους καταναλωτές, η Daimler ανέφερε επίσης ότι, οι ισχυρισμοί των Karodistriias και Kyros, απορρίπτονται καθώς βρίσκονται σε άμεση αντίθεση με τα συμπεράσματα της προκαταρκτικής έρευνας και τις δηλώσεις δύο άλλων εταιρειών, όπου η διαθεσιμότητα υποκατάστατων ανταλλακτικών ανέρχεται σε 85% και 90%, αντίστοιχα.
- Η Daimler παραδέχθηκε ότι ένα μέρος των ανταλλακτικών που κατασκευάζει παρέχονται μόνο στη γνήσια συσκευασία της, τόνισε όμως ότι οι Karodistriias και Kyros δεν διευκρίνισαν για ποια συγκεκριμένα ανταλλακτικά της Daimler υπήρχε ζήτηση και δεν είχαν δυνατότητα να προμηθευτούν.
- Ήταν θέση της Daimler ότι, έχει παραλειφθεί να αναφερθεί στην προκαταρκτική έρευνα το πόσα και ποια συγκεκριμένα ανταλλακτικά δεν ήταν διαθέσιμα και σε ποιά χρονική περίοδο σε άλλους ανεξάρτητους διανομείς στην Κύπρο. Η Daimler ανέφερε ότι: *«Ειδικότερα, δεδομένου ότι η Daimler δεν έχει στη διάθεσή της τους αριθμούς των πωλήσεων των συγκεκριμένων ανταλλακτικών των οποίων οι τιμές της Karodistriias έχουν αποκαλυφθεί, καθώς επίσης, τους αντίστοιχους αριθμούς πωλήσεων της Kyros και τις τιμές πώλησης των ανταλλακτικών της τελευταίας, όπως και τα αντίστοιχα στοιχεία των τρίτων εισαγωγέων που προσεγγίσθηκαν από την Υπηρεσία της ΕΠΑ, δε μπορεί να απαντήσει με ακρίβεια στους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών, ότι η μη διαθεσιμότητα συγκεκριμένων ανταλλακτικών από τρίτους κατασκευαστές οδηγεί σε μείωση των πωλήσεων.»*
- Υποβλήθηκε από την Daimler ότι: (α) δεν υπήρξαν σημαντικές ενδείξεις, ότι μετά την εφαρμογή του Συστήματος της Daimler υπήρχε αξιοσημείωτη ζήτηση για μη-εναλλάξιμα γνήσια ανταλλακτικά της Daimler από τρίτους μεταπωλητές τα οποία δεν ήταν προσβάσιμα, ή (β) ότι σε κάθε περίπτωση, ο αριθμός των εν λόγω ανταλλακτικών της Daimler, τα οποία δεν ήταν προσβάσιμα σε τρίτους ήταν ελάχιστος σε σχέση με το σύνολο των πωλήσεών τους και δεν επαρκεί για να προκαλέσει οποιοδήποτε σημαντικό περιορισμό στη σχετική αγορά.
- Για την πολιτική εγγυήσεων της Daimler που λήφθηκε υπόψη στην οριοθέτηση της σχετικής αγοράς προϊόντος, η Daimler υποστήριξε, μεταξύ άλλων, ότι λήφθηκε υπόψη για την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς προϊόντος το γεγονός ότι η

Daimler παρείχε εγγυήσεις στους πελάτες της μόνο για ανταλλακτικά τα οποία έφεραν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz και όχι για ανταλλακτικά που κατασκευάζονταν από άλλες εταιρείες (π.χ. Bosch). Διερωτήθηκε επομένως η Daimler στη βάση ποιίας εμπορικής λογικής ή πρακτικής ήταν υποχρεωμένη να παρέχει εγγύηση στα ανταλλακτικά άλλων εταιρειών, πόσο μάλλον σε ανταλλακτικά που παράγονταν από ανταγωνιστές της.

- Η Daimler υποστήριξε ότι, η εκτίμηση των μεριδίων αγοράς ήταν εσφαλμένη. Ο τρόπος ορισμού της σχετικής αγοράς από την Επιτροπή, εξυπακούει ότι η Daimler κατέχει μερίδιο αγοράς {...}% . Η CIC μπορεί να κατέχει μερίδιο αγοράς μικρότερο από το {...}% , λόγω του ότι οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές και/ή ανεξάρτητοι επισκευαστές των αυτοκινήτων οχημάτων με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz είχαν έως το 2010, από ότι φαίνεται, την επιλογή να εισάγουν γνήσια ανταλλακτικά με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz από άλλους διανομείς των εν λόγω ανταλλακτικών που συμμετέχουν στο σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler, και οι οποίοι βρίσκονται και σε άλλες χώρες εκτός Κύπρου. Ωστόσο, η ίδια η Daimler δεν μπορεί, στη βάση του συγκεκριμένου ορισμού της σχετικής αγοράς προϊόντος της Επιτροπής, να κατέχει μερίδιο αγοράς διαφορετικό από το {...}% στην Κυπριακή αγορά, αφού είναι ο κατασκευαστής των γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz.
- Υποστήριξε ότι εάν η σχετική αγορά, όπως ορίστηκε στην επίδικη υπόθεση, οριζόταν από την Επιτροπή με τον ίδιο τρόπο σε οποιαδήποτε άλλη αντίστοιχη περίπτωση, τότε καμία αυτοκινητοβιομηχανία ή κατασκευαστής γνήσιων ανταλλακτικών δεν θα μπορούσε να κάνει χρήση του ευεργετήματος που προκύπτει από τους προαναφερόμενους κανονισμούς απαλλαγής, αφού στα ανταλλακτικά τύπου OEM ή OES, αντίστοιχα, κατέχουν μερίδιο αγοράς {...}% . Ο ορισμός της σχετικής αγοράς είναι εσφαλμένος.
- Η Daimler, ακολούθως, παρέθεσε τις θέσεις της και τους λόγους που θεωρεί ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler καλύπτεται από τις διατάξεις του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ, αναφέροντας ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε παραβίαση του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, ακόμα κι αν θεωρηθεί ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler παραβιάζει τους κανόνες του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, το Σύστημά της καλύπτεται από τις διατάξεις του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ και αναλύει τις προϋποθέσεις του άρθρου στη βάση των Κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> *Supra* υποσ. 10, Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, παρά. 72. Βλ. επίσης απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *Cégétel* + 4, ΕΕ L 88 της 18.08.1999, σελ. 26.

- Η Daimler δήλωσε ότι σε μία συμφωνία διανομής τίθενται συγκεκριμένες προϋποθέσεις/κριτήρια, τα οποία στο δίκαιο του ανταγωνισμού διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες, σε ποιοτικά και ποσοτικά, ενώ υιοθέτησε μία οιονεί τρίτη κατηγορία, αυτή των «καθαρά ποιοτικών» κριτηρίων, η οποία απολαμβάνει την πλήρη εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου, ως ανέλυσε.
- Η Daimler ανέφερε ότι σύμφωνα με τη σύγχρονη οικονομική θεωρία,<sup>27</sup> αλλά και τους κανόνες της λογικής, δεν θα είχε λόγο να περιορίσει τους τρόπους διανομής των προϊόντων της εάν δεν υπήρχαν συγκεκριμένα αντισταθμιστικά οφέλη τα οποία θα αναγνωρίζονταν από τους καταναλωτές και επομένως θα οδηγούσαν σε αύξηση της ζήτησης.
- Για ό,τι αφορά στο πρόβλημα του παρασιτισμού, η Daimler ανέφερε ότι, εάν τα προϊόντα της πωλούνταν από τους ανεξάρτητους διανομείς, τότε θα ήταν ιδιαίτερα προσοδοφόρο για αρκετούς από αυτούς τους διανομείς το να μην προσφέρουν οποιεσδήποτε «υπηρεσίες» και απλώς να παρασιτούν και να δρέπουν τους καρπούς των επενδύσεων των μελών του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler και/ή της ίδιας της Daimler σε αυτές τις υπηρεσίες.
- Ήταν θέση της Daimler ότι, η μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών, λόγω της παρασιτικής συμπεριφοράς των ανεξάρτητων διανομέων ανταλλακτικών, θα έβλαπτε και την Daimler. Η μη παροχή υπηρεσιών και/ή η παροχή υπηρεσιών που δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές της Daimler θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης για τα ανταλλακτικά με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz της Daimler.
- Το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του δικτύου διανομής της στην Κύπρο, αφού θα περιορίσει το πρόβλημα του παρασιτισμού, και θα ενισχύσει τη ανταγωνιστική της θέση στο διασηματικό ανταγωνισμό, προς όφελος των καταναλωτών. Το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler επιδιώκει τον άριστο συνδυασμό τιμής και ποιότητας υπηρεσίας στον πελάτη.
- Επιπλέον, η Daimler ανέφερε ότι το ανεπαρκές περιβάλλον προώθησης και πώλησης των προϊόντων των ανεξάρτητων μεταπωλητών δύναται να βλάψει την εμπορική φήμη της Daimler.
- Η εφαρμογή, επομένως, του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την Daimler περιορίζει την εκμετάλλευση της εμπορικής της φήμης από τους

<sup>27</sup> Coscelli A., Buettner Th., Vergé Th., Winter R., 'An Economic Analysis of the Use of Selective Distribution by Luxury Goods Suppliers', 2009, 5 European Competition Journal, σ. 201.

ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών, η οποία μπορεί να έχει δυσμενή μακροχρόνια επίδραση στην Daimler, και ενισχύει, μέσω της βελτίωσης της εμπορικής της φήμης της Daimler, τον διασηματικό ανταγωνισμό προς όφελος των καταναλωτών.

- Περαιτέρω, η Daimler αναφέρθηκε σε μεροληπτικά κίνητρα των ανεξάρτητων διανομέων. Ισχυρίστηκε ότι οι Karodistriias και Kygos δεν ενδιαφέρονται για την ποιότητα των υπηρεσιών, ούτε και έχουν κίνητρα να επενδύσουν δικούς τους πόρους για την αναβάθμιση των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς επωφελούνται από τις επενδύσεις των επιλεγμένων διανομέων της Daimler και/ή της ίδιας της Daimler.
- Η Daimler σημείωσε ότι, το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής των γνήσιων ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz ήταν αναγκαίο για αποφυγή του προβλήματος του παρασιτισμού που δημιουργείται από την καιροσκοπική συμπεριφορά των ανεξάρτητων διανομέων ανταλλακτικών και/ή των κατασκευαστών αυτοκίνητων οχημάτων ή ανταλλακτικών, διασφαλίζει την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στους καταναλωτές με τρόπο που δεν περιορίζεται το κύρος του εμπορικού σήματος Mercedes-Benz και/ή η φήμη της Daimler και συμβάλει στη βελτιστοποίηση των μεθόδων διανομής των ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, προάγοντας κατά αυτό τον τρόπο, τον διασηματικό ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών ανταλλακτικών και/ή αυτοκίνητων οχημάτων.
- Η Daimler παρατήρησε ότι, τα οφέλη που δύναται να αποκομίσει ο καταναλωτής από το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της δεν περιορίζονται μόνο στην τιμή, αλλά επεκτείνονται και στην ποιότητα, την υπηρεσία και το εύρος επιλογών καθώς το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής επιδιώκει και διασφαλίζει τη μεγιστοποίηση της ευημερίας των καταναλωτών με την παροχή υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες πριν την πώληση, που δίχως αυτό δεν θα υπήρχαν.
- Όσον αφορά την ανάλυση που έγινε στην προκαταρκτική έρευνα ως προς την εφαρμογή του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ, η Daimler ανέφερε ότι έγινε αξιολόγηση της εφαρμογής του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ στην περίπτωση του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της, αν και το βάρος απόδειξης, εν προκειμένω, ανήκει σ' αυτήν. Η ανάλυση δεν περιλάμβανε οποιαδήποτε εξέταση ή αναφορά στα θετικά αποτελέσματα των κάθετων περιορισμών, όπως αυτά αναφέρονται αναλυτικά στις παραγράφους 107 και 185 των Κατευθυντήριων γραμμών. Η Daimler απέρριψε εξ' ολοκλήρου την ανάλυση και τα συμπεράσματα της προκαταρκτικής έρευνας ως προς την εφαρμογή του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ και απέρριψε ξεχωριστά την κάθε προϋπόθεση που τέθηκε στην ανάλυση της Υπηρεσίας:

- Αναφορικά με την πρώτη προϋπόθεση αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ότι το συμπέρασμα ότι δεν πληρούται η πρώτη προϋπόθεση είναι καθ' όλα αυθαίρετο, καθώς τούτο δεν αποτέλεσε προϊόν οποιασδήποτε αιτιολογίας ή ανάλυσης. Ο φαινόμενος ισχυρισμός έχει καταγραφεί κατά την ατομική αξιολόγηση στη βάση του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ και αποτελεί προϊόν νομικής πλάνης.
- Αναφορικά με τη δεύτερη προϋπόθεση αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ότι προωθήθηκε η θέση πως μόνο οι κάθετοι περιορισμοί με περιορισμένη χρονική διάρκεια δύνανται να θεωρηθούν αναγκαίοι ή να εξασφαλίσουν στους καταναλωτές δίκαιο μερίδιο από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και πως τούτο τελεί υπό νομική πλάνη. Επιπλέον, η Daimler ανέφερε ότι ο ισχυρισμός που τέθηκε στην προκαταρκτική έρευνα ότι η τιμή είναι ο μόνος παράγοντας, ο οποίος λαμβάνεται υπόψη κατά την εξέταση ως προς το κατά πόσον ο καταναλωτής λαμβάνει όφελος από την εφαρμογή ενός Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, είναι εξ' ολοκλήρου λανθασμένος και έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη σχετική νομοθεσία και νομολογία.
- Αναφορικά με την τρίτη προϋπόθεση αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ότι η προκαταρκτική έρευνα τελούσε υπό νομική πλάνη ως προς το κριτήριο αξιολόγησης της εν λόγω προϋπόθεσης, καθώς φαίνεται να ισχυρίζετο ότι η εφαρμογή της επιλεκτικής διανομής, από μόνη της, συστατικό στοιχείο της οποίας είναι η απαγόρευση μεταπώλησης σε μη-μέλη του δικτύου, καθιστά αδύνατη την πλήρωση της τρίτης προϋπόθεσης.
- Η Daimler σημείωσε ότι, αν ο ισχυρισμός της Υπηρεσίας ήταν ορθός, τότε κάθε σύστημα επιλεκτικής διανομής δεν θα μπορούσε εκ φύσεως να τύχει απαλλαγής σύμφωνα με το Άρθρο 101(3) ΣΛΕΕ και άρα η όποια αξιολόγηση της εφαρμογής του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ θα ήταν περιττή. Η ορθή αξιολόγηση του εν λόγω κριτηρίου ως εξηγήθηκε από την Daimler είναι ότι όχι μόνο δεν αποκλείονται οι ανεξάρτητοι μεταπωλητές, αλλά και ότι δημιουργούνται νέα κίνητρα για παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών τόσο στη CIC όσο και στους ανεξάρτητους μεταπωλητές.
- Αναφορικά με την τέταρτη προϋπόθεση, αναφερόμενη στην προκαταρκτική έρευνα ισχυρίστηκε ότι δεν έχει γίνει στην ουσία οποιαδήποτε ανάλυση πέραν από την εσφαλμένη αναφορά ότι το Σύστημα της Daimler *«καταργεί τον ανταγωνισμό σε όλη τη σχετική αγορά προϊόντος»*, στηρίζοντας αυτό το συμπέρασμα στο γεγονός ότι η μόνη εταιρεία που διανέμει γνήσια ανταλλακτικά της Daimler στην Κύπρο είναι η CIC. Το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής ως ισχυρίστηκε η Daimler επιτρέπει, χωρίς οποιαδήποτε επιφύλαξη, την είσοδο νέων μελών στην αγορά, ισχύει για όλες τις χώρες και δεν έχει σχεδιαστεί με σκοπό να περιορίσει τον ανταγωνισμό στην Κύπρο.

Το γεγονός ότι στην Κύπρο υπάρχει μόνο μια επιχείρηση που συμμετέχει στο σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler δεν οφείλεται στην Daimler αλλά στο ότι δεν έχει επιδειχθεί ενδιαφέρον από άλλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ανταλλακτικών να συμμετέχουν στο εν λόγω σύστημα της Daimler.

- Η Daimler σημείωσε ότι, στην προκαταρκτική έρευνα φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη αποκλειστικά και μόνο ο ισχύον πραγματικός ανταγωνισμός και να έχει παραληφθεί να εξεταστεί (αν και έπρεπε) ο δυνητικός ανταγωνισμός στην αγορά.
- Στα συμπεράσματά της η Daimler ανέφερε ότι η ανάλυση και τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Επιτροπής έχουν το εξής παράδοξο αποτέλεσμα: Στις περιπτώσεις όπου ένα προϊόν (α) είναι ευρέως γνωστό και προτιμάται στην Κυπριακή αγορά και (β) πωλείται στην Κυπριακή αγορά μέσω ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής, τότε, το εν λόγω σύστημα επιλεκτικής διανομής, παρά του ότι εφαρμόζει κριτήρια καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα, θα παραβιάζει το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή φαίνεται να ισχυρίζεται ότι, στις περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται σύστημα επιλεκτικής διανομής και διαπιστώνεται ένας μόνο διανομέας στην Κυπριακή αγορά, τότε, αυτό επαρκεί για να δημιουργηθεί τεκμήριο παραβίασης του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ.
- Η Daimler σημείωσε ότι, δεν κατέστη δυνατός ο εντοπισμός οποιασδήποτε απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή του ΔΕΕ ή ακόμα και απόφασης κάποιας αρχής ανταγωνισμού Κράτους-Μέλους της ΕΕ, όπου κρίθηκε ότι ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας παραβιάζει το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ.
- Για κάθε έναν χωριστά αλλά και όλους τους ανωτέρω λόγους σωρευτικά, η Daimler υποστήριξε ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της είναι απολύτως συμβατό με τους κανόνες του ανταγωνισμού και/ή η έως τώρα διαδικασία που ακολουθήθηκε ενέχει παραβιάσεις θεμελιωδών δικαιωμάτων της Daimler και/ή παραβιάσεις γενικών αρχών του διοικητικού δικαίου και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατή η έκδοση απόφασης από την Επιτροπή για τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις που περιέχονται στην Έκθεση Αιτιάσεων.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή μελέτησε τη δευτερολογία της εταιρείας Daimler που απέστειλε την 1/9/2014. Επειδή αρκετά από τα όσα είχαν αναφερθεί στις γραπτές παρατηρήσεις της Daimler στις 2/6/2014 επαναλαμβάνονται, καταγράφονται κατωτέρω περιληπτικά και επιγραμματικά νέα σημεία:



Αναφορικά με το ζήτημα της συμβατότητας του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της, η Daimler σημείωσε ότι:

- Το σύστημα της Daimler εφαρμόζεται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο με ενιαίο τρόπο πέραν από μία δεκαετία και δεν έχει κριθεί τόσα χρόνια ότι ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα παραβιάζει το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες προσπάθησαν να δημιουργήσουν την παραπλανητική εντύπωση ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής δεν ακολουθείται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Τόσο η Audi όσο και η BMW αλλά και άλλες κυρίαρχες εταιρείες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας εφαρμόζουν συστήματα επιλεκτικής διανομής τα οποία και αυτά, όπως και το Σύστημα της Daimler δεν έχουν προκαλέσει οποιεσδήποτε ανησυχίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Για το ζήτημα του καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα των κριτηρίων επιλογής του Συστήματος της, η Daimler αναφορικά με τον ισχυρισμό των καταγγελλουσών εταιρειών ότι η ανάγκη της CIC να προβεί σε διαφημιστικές ενέργειες και να διατηρεί ποσότητα αποθεμάτων ανταλλακτικών είναι κριτήρια ποσοτικού χαρακτήρα, υποστήριξε ότι σύμφωνα με τις Συμπληρωματικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Επιτροπής (ιδιαίτερα η παράγραφος 44), αυτά δεν αποτελούν κριτήρια ποσοτικού χαρακτήρα. Και συμπλήρωσε ότι σε κάθε περίπτωση, η υποχρέωση της CIC να διατηρεί αποθέματα είναι υποχρέωση προς τους πελάτες της για να διασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών της.

Σε σχέση με την πρώτη προϋπόθεση που θέτουν οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς «*Η αναγκαιότητα του Συστήματος*», η Daimler ανέφερε ότι:

- Η ορθή και αποτελεσματική πώληση των ανταλλακτικών της Daimler απαιτεί εξειδικευμένη τεχνογνωσία σήματος και εις βάθος πρακτική εμπειρία στο σύνολο των πολύπλοκων συστημάτων. Οι ανεξάρτητοι διανομείς δεν παρέχουν συνεχή εκπαίδευση στο ανθρώπινο δυναμικό τους. Οι εξουσιοδοτημένοι πωλητές εργοδοτούν πολύ έμπειρο προσωπικό, το οποίο κατέχει λεπτομερή και συνεχώς επικαιροποιημένη γνώση με ικανότητα να παρέχουν συμβουλές στον πελάτη που επιθυμεί να αγοράσει ανταλλακτικά για οποιοδήποτε ζήτημα.

Σε σχέση με την τρίτη προϋπόθεση που θέτουν οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς– *Η αναλογικότητα του Συστήματος*, η Daimler ανέφερε ότι:

- Όσον αφορά την «αναγκαιότητα» των κριτηρίων επιλογής ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής, αναγνωρίστηκε ευρεία διακριτική ευχέρεια στον κατασκευαστή των ανταλλακτικών. Το ουσιαστικό κριτήριο ήταν το κατά πόσον τα κριτήρια επιλογής δύναντο να δικαιολογηθούν αντικειμενικά.
- Η Daimler υποστήριξε πως, όπως και οι περισσότεροι κατασκευαστές ανταλλακτικών προτιμούσε την επιλεκτική διανομή, καθώς οι διανομείς που έδρευαν σε κάθε περιοχή ή κράτος γνώριζαν περισσότερα για την αγορά και δύναντο να εισέρχονται στην αγορά και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της πιο εύκολα και πιο αποτελεσματικά.<sup>28</sup>
- Η Daimler αναφερόμενη στην Απόφαση της Επιτροπής υπ' αρ. 37/2009, ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν εφάρμοσε τις νομολογιακές αρχές, την ίδια μεθοδολογία και σκεπτικό της αναφερόμενης απόφασης και στην επίδικη υπόθεση.
- Η Daimler για τον ισχυρισμό αποκλεισμού της αγοράς επεσήμανε την θέση των καταγγελλουσών εταιρειών που από τη μια ισχυρίζονταν ότι δεν είχαν τη δυνατότητα να εισάγουν ανταλλακτικά OEM της Daimler και από την άλλη να παραδέχθηκαν ότι τα OEM ήταν προσβάσιμα για αυτές.
- Η Daimler σημείωσε ότι: {...}.
- Η Daimler σημείωσε ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες αν και γνώριζαν για τη δυνατότητά τους να αιτηθούν για να γίνουν μέλη του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, ουδέποτε προέβησαν σε οποιαδήποτε τέτοια αίτηση ή επέδειξαν ενδιαφέρον για κάτι τέτοιο. Αναφορικά με τις κατ' ισχυρισμό απαγορευτικές επενδύσεις στις οποίες πρέπει να προβεί κάποιος για να γίνει μέλος του Συστήματος επιλεκτικής διανομής της Daimler, επισήμανε ότι δεν τέθηκε οποιοδήποτε στοιχείο προς υποστήριξη αυτού του ισχυρισμού.
- Αναφορικά με την εικαζόμενη διατήρηση υψηλών τιμών, η Daimler υποστήριξε ότι εάν οι τιμές ήταν υπερβολικές πριν την εφαρμογή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, τότε αυτό θα έπρεπε να οδηγήσει τους καταναλωτές στο να αγοράζουν OEM ανταλλακτικά από τους ανταγωνιστές της CIC και ειδικά από τις καταγγέλλουσες, κάτι που δεν έγινε.
- Αναφορικά με τον ορισμό της αγοράς, η Daimler σημείωσε ότι στην προκαταρκτική έρευνα δεν είχαν συλλεχθεί πληροφορίες σε σχέση με τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα υποκατάστασης ανταλλακτικών ή ακόμα και τη συμπεριφορά και τις προτιμήσεις των επισκευαστών και των καταναλωτών στην Κύπρο.

<sup>28</sup> Jones A. and Sufrin B., *EC Competition Law: Text, Cases and Materials*, OUP, 2010, σελ. 597.

- Η Daimler ισχυρίστηκε ότι όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς ως τα γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, δεν υπάρχει ούτε μία απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή του Δικαστηρίου που να ορίζει τη σχετική αγορά με αυτόν τον τρόπο.

Η Daimler κατέγραψε τις παρατηρήσεις της στο Υπόμνημα Απαντητικών Θέσεων/Δευτερολογιών των καταγγελλουσών εταιρειών της 4/8/2014, με τη μορφή πίνακα, στον οποίο καταγράφηκε η παρατήρηση για μία προς μία των Απαντητικών Θέσεων/Δευτερολογιών.

- Όσον αφορά τις παραγράφους 17-19 του Υπομνήματος των Απαντητικών Θέσεων/Δευτερολογιών των καταγγελλουσών εταιρειών, η Daimler ανέφερε ότι εάν πράγματι οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν προμηθεύονταν ανταλλακτικά από τη CIC, τότε η οποιαδήποτε συζήτηση περί επηρεασμού των καταγγελλουσών εταιρειών από το Σύστημα είναι εντελώς άσχετη.
- Η Daimler ανέφερε ότι ο ισχυρισμός περί επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου δεν αφορά την κάθετη συμφωνία μεταξύ Daimler και CIC αλλά τις κάθετες συμφωνίες μεταξύ της Daimler και των άλλων εξουσιοδοτημένων μεταπωλητών του εξωτερικού, δηλ. του συστήματος επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζεται σε άλλα Κράτη Μέλη. Αυτό δεν μπορεί να αποτελεί αντικείμενο έρευνας από την Επιτροπή γιατί η δικαιοδοσία της περιορίζεται στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας και μόνο. Οι μόνες αρμόδιες αρχές να εξετάσουν τις κάθετες συμφωνίες σε άλλα κράτη είναι οι κατά τόπους εθνικές αρχές και ενδεχομένως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Όσον αφορά τις παραγράφους 77-83 του Υπομνήματος των Απαντητικών Θέσεων/Δευτερολογιών των καταγγελλουσών εταιρειών, η Daimler ανέφερε:

{.....}

### **3.2 Γραπτές Παρατηρήσεις της εταιρείας CIC**

Η Επιτροπή, στη συνέχεια μελέτησε ενδελεχώς τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσε η εταιρεία CIC στις 2/6/2014 επί της Έκθεσης Αιτιάσεων που της κοινοποιήθηκε στις 27/1/2014, τις οποίες ανέπτυξε και προφορικά κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που έλαβε χώρα στις 9/7/2014 και στις 14/7/2014.

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς το σύνολο των γραπτών παρατηρήσεων της CIC και τα όσα κατέθεσε. Κατωτέρω καταγράφονται συνοπτικά, τα κύρια σημεία, που ανέπτυξε, δεδομένου ότι ολοκληρωμένες οι θέσεις της βρίσκονται καταχωρισμένες εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης:

Πριν την ανάπτυξη των θέσεων της επί της ουσίας της υπόθεσης, η καταγγελλόμενη εταιρεία παρέθεσε σειρά προκαταρκτικών ενστάσεων αναφέροντας τα κάτωθι:

**(α) Προκαταρκτικές Ενστάσεις της CIC:**

- Οι καταγγέλλουσες στερούνται εννόμου συμφέροντος υποβολής της υπό εξέταση καταγγελίας, καθότι δεν δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά. Κατά τον ουσιώδη χρόνο δεν προέβαιναν σε χονδρική προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, αλλά μόνο σε λιανικές αγορές από την CIC. Το γεγονός ότι περιστασιακά αγόραζαν λιανικά τα ανταλλακτικά και τα μεταπωλούσαν δεν μπορεί να καταδείξει ότι τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, αφού οι ίδιες δεν προμηθεύονταν χονδρικώς ανταλλακτικά από την CIC και επομένως, δεν αποτελούσαν ανταγωνιστές της CIC, η οποία αγοράζει χονδρικώς.
- Ο τρόπος που ενήργησε η Επιτροπή παραβιάζει το άρθρο 35 του Νόμου, καθότι, όπως προκύπτει με σαφήνεια από τη ρητή διατύπωσή του, η καταγγελία που υποβάλλεται πρέπει να περιέχει όλες τις πληροφορίες του Παραρτήματος Ι του Νόμου και στην περίπτωση που δεν τις περιέχει, η Επιτροπή εξετάζει αυτές που υποβλήθηκαν και προχωρεί στην αποδοχή της καταγγελίας μόνο εάν θεωρεί ότι οι «υποβληθείσες πληροφορίες είναι ικανοποιητικές». Σε αντίθετη περίπτωση, εάν κρίνει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν είναι ικανοποιητικές, οφείλει να απορρίψει την καταγγελία. Υποστήριξε ακόμα ότι δεν παρέχει ο Νόμος στην Επιτροπή διακριτική ευχέρεια να αξιολογεί την καταγγελία και σε περίπτωση που έχει ήδη κρίνει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν είναι ικανοποιητικές να ζητά διευκρινίσεις προκειμένου να καταστήσει τις πληροφορίες που περιέχονται σε αυτήν ικανοποιητικές. Επομένως, η Επιτροπή σε περίπτωση που διαπιστώσει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι μη ικανοποιητικές οφείλει να απορρίψει την καταγγελία χωρίς να έχει τη δυνατότητα να ενεργήσει διαφορετικά.
- Η Επιτροπή στήριξε τις εκ πρώτης όψεως διαπιστώσεις της σε στοιχεία που συλλέχθηκαν παράνομα και δεν μπορούσαν να ληφθούν υπόψη. Η Επιτροπή υπό πλάνη θεώρησε ότι η νομολογία της επέτρεπε να κάνει χρήση του υπάρχοντος στο φάκελο υλικού. Η Επιτροπή, προκειμένου να καταλήξει στις διαπιστώσεις της για εκ

πρώτης όψεως παράβαση, στηρίχθηκε στο υπάρχον στο φάκελο υλικό, το οποίο είχε συλλεχθεί κατόπιν απόφασης της Επιτροπής υπό την παλαιότερη συγκρότηση της, η οποία κρίθηκε ως παράνομη με απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

- Η διαδικασία διερεύνησης και λήψης απόφασης που ακολουθήθηκε από την Επιτροπή συνδυάζει τόσο την εξεταστική όσο και την εκδικαστική ιδιότητα, προσκρούει στο άρθρο 30.2. του Συντάγματος και στο άρθρο 6 της ΕΣΔΑ. Τα άρθρα αυτά διασφαλίζουν το δικαίωμα σε δίκαιη διαδικασία ενώπιον «ανεξάρτητου και αμερόληπτου οργάνου». Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή ενήργησε ως κατηγορος και θα ενεργήσει και ως κριτής λαμβάνοντας απόφαση επί των όσων η ίδια καταλόγισε στην CIC. Η Επιτροπή δεν ικανοποιεί τα κριτήρια της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας και τυχόν απόφαση που θα ληφθεί θα πάσχει και θα είναι ακυρωτέα.

- Η μη αποκάλυψη όλων των στοιχείων του φακέλου έχει παρακωλύσει την άσκηση του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης της CIC και της στέρηση τη δυνατότητα να επιχειρηματολογήσει προς ανατροπή των εκ πρώτης όψεως διαπιστώσεων της Επιτροπής. Η μεταχείριση αυτή της εταιρείας είναι αντίθετη προς τις θεμελιώδεις αρχές του διοικητικού δικαίου και τις Γενικές Αρχές (Ν. 158(Ι)/99). Λόγω της άρνησης της Επιτροπής να παράσχει πλήρη πρόσβαση στα στοιχεία έχει εμποδιστεί η άσκηση του δικαιώματος ακρόασης.

- Έχει παραβιαστεί η αρχή της φυσικής δικαιοσύνης, καθότι η Υπηρεσία και κατ' επέκταση η Επιτροπή στήριξε την έκθεση αιτιάσεων στις δηλώσεις των καταγγελλουσών εταιρειών, οι οποίες δεν υποστηρίζονταν από αντικειμενικά στοιχεία. Η πρακτική που ακολουθήθηκε παραβιάζει έκδηλα τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης (άρθρο 45 του Ν. 158(Ι)/99). Η απόφαση για παράβαση θα πρέπει να παρθεί μέσα από αντικειμενικά και αξιόπιστα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση του ζητήματος και όχι με αναφορά στις δηλώσεις των καταγγελλουσών.

### **(β) Απάντηση της CIC στα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Έκθεσης Αιτιάσεων:**

- Η CIC ισχυρίστηκε ότι οι εκ πρώτης όψεως διαπιστώσεις της Επιτροπής, οι οποίες βασίστηκαν στο σημείωμα της Υπηρεσίας, ήταν εσφαλμένες και ή πεπλανημένες. Προς τούτο παρέθεσε τους πιο κάτω ισχυρισμούς:

- Το βάρος απόδειξης ότι η συμφωνία παραβίασε το άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ το φέρει η Επιτροπή. Δεν έγινε οποιαδήποτε έρευνα αγοράς ανταλλακτικών με την

οποία να διαπιστώνεται και /ή να προκύπτει ότι οι καταναλωτές επέλεξαν ανταλλακτικά με βάση την τιμή και το κύρος κατασκευαστή ανταλλακτικών.

- Η CIC επισύναψε έρευνα της εταιρείας RAI Consultants Ltd αναφέροντας ότι οι μετέπειτα πωλήσεις της CIC από το 2010 μειώθηκαν. Αν το συμπέρασμα της Υπηρεσίας ήταν ορθό τότε, ως ισχυρίστηκε, οι πωλήσεις της CIC θα αυξάνονταν με το σύστημα επιλεκτικής διανομής. Περαιτέρω, υποστήριξε πως το γεγονός ότι ο Κύπριος καταναλωτής επιλέγει ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου δεν είναι πάντοτε λόγω τιμής, αλλά ενδεχομένως να υπάρχουν και άλλοι λόγοι για την επιλογή του αυτή όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι επιλέγει το συνεργείο αυτοκινήτου της CIC για εφαρμογή του ανταλλακτικού.
- Τα συμπεράσματα της Υπηρεσίας για σκοπούς προσδιορισμού της σχετικής αγοράς κρίθηκαν ως ατεκμηρίωτα και άσχετα. Το συμπέρασμα ότι ο καταναλωτής απώλεσε τη δυνατότητα εξεύρεσης των ανταλλακτικών σε χαμηλότερη τιμή, ως ισχυρίστηκε, είναι ανεδαφικό, καθότι οι τιμές των ανεξάρτητων εισαγωγέων στα ανταλλακτικά ήταν μέχρι και το 2010 παραπλήσιες με αυτές της CIC.
- Η Επιτροπή προσδιόρισε αυθαίρετα και περιοριστικά τη σχετική αγορά με αποτέλεσμα να οδηγηθεί σε πεπλανημένες διαπιστώσεις αναφορικά με τα μερίδια αγοράς. Δεν διενήργησε, ως όφειλε, οικονομική μελέτη στηριζόμενη σε έρευνα αγοράς που θα επέτρεπε να αξιολογήσει με τρόπο αντικειμενικό κατά πόσο στη συνείδηση του καταναλωτή τα διάφορα προϊόντα είναι εναλλάξιμα ώστε αυτά να αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς.
- Δεν ακολουθήθηκε η μεθοδολογία που καθορίζεται στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς και δεν εφαρμόστηκε το SSNIP TEST, το οποίο ήταν απαραίτητο για εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τον προσδιορισμό της αγοράς. Περαιτέρω, σύμφωνα με την Ανακοίνωση το θέμα της εναλλαξιμότητας των προϊόντων καθορίζεται τόσο από τα χαρακτηριστικά όσο και από την τιμή και την προτιθέμενη χρήση του. Δεν έγινε καμιά αναφορά στη χρήση αυτής της μεθόδου, ώστε να διαμορφωθεί με σωστό και αντικειμενικό τρόπο η σχετική αγορά.
- Η σχετική αγορά προσδιορίστηκε με τρόπο αυθαίρετο και εξαιρετικά περιοριστικά και οδήγησε σε εσφαλμένα συμπεράσματα. Η προκαταρκτική έρευνα εσφαλμένα προσδιόρισε τη σχετική αγορά με τρόπο που να περιλαμβάνει μόνο τα γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, παραβλέποντας πλήρως ότι τα προϊόντα αυτά εναλλάσσονται πλήρως και υποκαθίστανται αμοιβαία από όλες τις κατηγορίες ανταλλακτικών τις οποίες έχει συμπεριλάβει στην κατηγορία «γνήσια» και τα εφάμιλλα ανταλλακτικά. Τα γνήσια και τα εφάμιλλα ανταλλακτικά εμπίπτουν

στην ίδια σχετική αγορά, αφού μπορούν να εναλλάσσονται και να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται, υποστηρίζεται και από τις δηλώσεις των καταγγελλουσών, οι οποίες επιλεκτικά αγνοήθηκαν από την Υπηρεσία, και χωρίς οποιαδήποτε σαφή και δέουσα αιτιολογία.

- Ήταν εσφαλμένη η θέση που τέθηκε στην προκαταρκτική έρευνα ότι η πολιτική εγγυήσεων της Daimler έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη για την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς.
- Στην προκαταρκτική έρευνα έγινε αναφορά στο ζήτημα της τιμής των προϊόντων προκειμένου να κριθεί κατά πόσον τα προϊόντα αυτά εμπίπτουν στην ίδια αγορά. Η ανάλυση περιορίστηκε απλώς στην αναφορά ότι οι τιμές των ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου είναι υψηλότερες, απουσιάζει η ουσιαστική έρευνα σε σχέση με την επίδραση της τιμής στην αντίληψη του καταναλωτή.
- Ήταν η θέση της CIC ότι, η προκαταρκτική έρευνα στηρίχθηκε σε ατεκμηρίωτους ισχυρισμούς περί ύπαρξης ελλείψεων που προκύπτουν για τις εταιρείες λόγω της μη διαθεσιμότητας των ανταλλακτικών. Επισημάνθηκε ότι το δείγμα που λήφθηκε υπόψη από την Υπηρεσία ήταν πάρα πολύ μικρό- διατίθενται πέραν των {...} ανταλλακτικών- και δεν μπορούσαν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα.
- Ήταν η θέση της CIC ότι, θα έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη και να διερευνηθεί το γεγονός ότι οι ανεξάρτητοι εισαγωγείς ανταλλακτικών αποφεύγουν να εμπορεύονται ανταλλακτικά περιορισμένης εμπορευσιμότητας, ενώ η CIC με βάση και τις συμβατικές της υποχρεώσεις όφειλε να διατηρεί τέτοια ποικιλία και ποσότητα αποθέματος ανταλλακτικών.
- Ήταν η θέση της CIC ότι, είναι αμφίβολο εάν οι κατασκευαστές γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών και οι ανεξάρτητοι εισαγωγείς ανταλλακτικών στην Κύπρο κάθε φορά που η Daimler πρόβαινε σε αλλαγή κωδικών αριθμών ανταλλακτικών της για λόγους τεχνικούς, ποιοτικούς κτλ έσπευδαν να ενημερώσουν τη βιβλιογραφία και την παραγωγή τους, αφού κάτι τέτοιο θα ήταν ασύμφορο και περίπλοκο.
- Η CIC ισχυρίστηκε ότι η διαπίστωση της προκαταρκτικής έρευνας ότι οι τιμές της είναι υψηλότερες από αυτές των ανεξάρτητων εισαγωγέων, δεν στηρίζεται σε ασφαλή στοιχεία και τούτο γιατί με δεδομένο τον μεγάλο αριθμό ανταλλακτικών που διατίθενται από την Daimler, το δείγμα που λήφθηκε υπόψη ήταν πολύ περιορισμένο και δεν επιτρέπει την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων. Επισυνάφθηκε σχετικά

συγκριτικός πίνακας των τιμών της CIC με Karodistriias αυθεντικών ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή Mercedes στον οποίο φαίνεται ότι οι διαφορές στις τιμές πώλησης των δύο εταιρειών είναι παραπλήσιες.

- Τα προσδιορισθέντα μερίδια αγοράς καθορίστηκαν με βάση μη συγκρίσιμα στοιχεία. Ο τρόπος που προσδιορίστηκαν τα μερίδια αγοράς είναι εσφαλμένος και ουσιωδώς πεπλανημένος. Η CIC δραστηριοποιείτο μεν στην πώληση γνήσιων ανταλλακτικών για τα οχήματα Daimler, αλλά διατηρούσε και κέντρα συντήρησης και επιδιόρθωσης επιβατικών και εμπορικών οχημάτων, καθώς και μηχανημάτων σε Λευκωσία, Λάρνακα, Λεμεσό και Πάφο.
- Ήταν η θέση της CIC ότι, η Επιτροπή προσδιόρισε τη σχετική αγορά ως τη χονδρική προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz. Κατά τον υπολογισμό ωστόσο των μεριδίων αγοράς, συνεκτίμησε δεόντως την επίπτωση που έχει στον προσδιορισμό των μεριδίων αγοράς το γεγονός ότι η εταιρεία CIC δεν αγόραζε ανταλλακτικά μόνο υπό την ιδιότητα του πωλητή ανταλλακτικών, ήτοι για σκοπούς εξωτερικών πωλήσεων σε συνεργεία και τελικούς χρήστες (sales over the counter), αλλά το μεγαλύτερο μέρος των αγορών της γίνετο για σκοπούς προμήθειας των συνεργείων που η ίδια διατηρούσε στις επαρχίες και τα οποία παρείχαν υπηρεσίες συντήρησης και επιδιόρθωσης.
- Το ποσοστό ανταλλακτικών που προμηθεύετο η CIC για σκοπούς παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επιδιόρθωσης, δεν θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς, σύμφωνα και με την έρευνα της RAI Consultants Ltd.
- Η Επιτροπή εσφαλμένα έλαβε υπόψη της για τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς την αξία των πωλήσεων στην αγορά. Στην παρούσα περίπτωση, τα στοιχεία εισαγωγών ή/και πωλήσεων των εισαγωγέων ανταλλακτικών δεν μπορούσαν να παρέχουν βάση για ασφαλή συμπεράσματα για τα μερίδια αγοράς και για τον λόγο ότι τα στοιχεία αυτά δεν ήταν δυνατό να διαχωριστούν με πειστικό τρόπο σε ανταλλακτικά για κάθε μάρκα αυτοκινήτου ξεχωριστά, αφενός μεν γιατί δεν τηρούντο κατ' αυτόν τον τρόπο και ομοιόμορφα μεταξύ των εμπόρων και αφετέρου γιατί υπήρχαν πολλά είδη ανταλλακτικών που είναι κοινά σε πέραν της μίας μάρκας αυτοκινήτου.
- Η CIC κατέγραψε ακολούθως ότι η διαπίστωση ότι η συμφωνία επιλεκτικής διανομής μεταξύ Daimler και CIC παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ είναι εσφαλμένη και ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους Κάθετους περιορισμούς (παράγραφος 96), εφόσον μία κάθετη συμφωνία δεν περιέχει ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς, όπως στην παρούσα περίπτωση,



η συμφωνία ακόμα και εάν δεν τυγχάνει απαλλαγής κατά κατηγορία λόγω υπέρβασης του ορίου του μεριδίου αγοράς δεν τεκμαίρεται ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογή του άρθρου 101(1) ούτε ότι δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 101(3). Απαιτείται ατομική αξιολόγηση των πιθανών αποτελεσμάτων της συμφωνίας. Ισχυρίστηκε ότι το βάρος απόδειξης ότι η συμφωνία παραβιάζει το άρθρο 101(1) το φέρει η Επιτροπή.

- Η συμφωνία όχι μόνο δεν επέφερε αρνητικές συνέπειες σε σχέση με την ποικιλία των προσφερόμενων αγαθών, αλλά ευεργετικές, αφού οι καταναλωτές έχουν στη διάθεσή τους όλο το εύρος των ανταλλακτικών και όχι μόνο τα εμπορεύσιμα.
- Σε ό,τι αφορά την ποιότητα των προσφερόμενων αγαθών, με τη λειτουργία του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, το οποίο λειτουργεί βάσει ποιοτικών κριτηρίων, η CIC υποστήριξε ότι παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και η ίδια παρέχει τη δυνατότητα αναγνώρισης και εντοπισμού του ορθού ανταλλακτικού. Η CIC παρέχει υποστήριξη και συμβουλές σε πελάτες ανταλλακτικών για την ορθή επιλογή και εγκατάστασή τους.
- Αναφορικά με τα ζητήματα της καινοτομίας και της παραγωγής, ήταν η θέση της CIC ότι, η συμφωνία δεν επέφερε δυσμενείς συνέπειες, αλλά αντιθέτως συμβάλλει στη βελτίωση της καινοτομίας και της παραγωγής.
- Αναφορικά με τις *«χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ένεκα της υποχρέωσης δηλώσεων που έχει επιβάλει η CIC στα συνεργεία»* που αναφέρετο στο Σημείωμα της Υπηρεσίας, τονίζεται ότι η μόνη υποχρέωση που επιβάλλει η CIC είναι η συμπλήρωση ενός εντύπου με στοιχεία του συνεργείου. Επομένως, είναι παράδοξο να διαπιστώνεται ότι για τη συμπλήρωσή του επιβάλλονται χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.
- Ήταν η θέση της CIC ότι, η Υπηρεσία διαπίστωσε με τρόπο πεπλανημένο την επίδραση της συμφωνίας στο διασηματικό και ενδοσηματικό ανταγωνισμό. Στην αγορά δραστηριοποιούνταν εκτός από τους κατασκευαστές γνήσιων ανταλλακτικών που έφεραν το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου και οι κατασκευαστές γνήσιων ανταλλακτικών, που έφεραν το σήμα του κατασκευαστή ανταλλακτικού. Περαιτέρω, στην αγορά διατίθενται και ανταλλακτικά που παράγονταν από εταιρείες κατασκευής γνήσιων προϊόντων που προμηθεύουν τις αυτοκινητοβιομηχανίες (π.χ. BOSCH), καθώς και ανταλλακτικά που τεκμαίρεται ότι είναι γνήσια, εφόσον ο κατασκευαστής τους πιστοποιεί ότι η ποιότητά τους είναι εφάμιλλη με την ποιότητα των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του αυτοκινήτου. Παράλληλα, εναλλακτικές λύσεις παρείχαν τα εφάμιλλα ανταλλακτικά τα

οποία είναι υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση τους να μη θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.

- Όλες οι πιο πάνω κατηγορίες ανταλλακτικών ασκούν έντονο ανταγωνισμό στα ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz. Είναι η θέση της CIC ότι, η διαπίστωση της Υπηρεσίας περί ανυπαρξίας οποιουδήποτε ανταγωνισμού στην αγορά είναι εσφαλμένη και αποτελεί απόρροια της παράλειψης της να διεξάγει δέουσα έρευνα, ώστε να προσδιοριστεί με ορθό τρόπο η σχετική αγορά.
- Η CIC υποστήριξε ότι, στην υπό εξέταση αγορά υπάρχει έντονος διασηματικός ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών γνήσιων και εφάμιλλων ανταλλακτικών. Ακόμα και εάν η υπό εξέταση συμφωνία περιόριζε τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό, κάτι που δεν συμβαίνει, ο περιορισμός αυτός δεν θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες για τους καταναλωτές λόγω της ύπαρξης έντονου διασηματικού ανταγωνισμού.
- Η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη και να διερευνήσει τα πιο πάνω ζητήματα. Η Υπηρεσία κατέληξε υπό πλάνη και χωρίς δέουσα έρευνα στην αυθαίρετη διαπίστωση ότι το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην ευρύτερη αγορά παρέμεινε μικρό σε σχέση με αυτό της Daimler και ο διασηματικός ανταγωνισμός είναι ανύπαρκτος. Η διαπίστωση πάσχει πολλαπλώς γιατί παρόλο που η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της την ευρύτερη αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, εντούτοις δεν προσδιορίζει ποιες κατηγορίες γνήσιων ανταλλακτικών εντάσσει σε αυτή την κατηγορία. Απουσιάζει οποιαδήποτε αναφορά σε όλες τις κατηγορίες γνήσιων ανταλλακτικών, καθώς και στα εφάμιλλης ποιότητας.
- Περαιτέρω αναφέρεται ότι η διαπίστωση ότι το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών παρέμεινε χαμηλό στερείται οποιασδήποτε αιτιολογίας που θα επέτρεπε να γίνει αντιληπτό πώς υπολογίστηκε το μερίδιο αγοράς.
- Σημειώθηκε ότι η αύξηση των εκπτώσεων που παρέχονται από την CIC, μετά που τέθηκε η συμφωνία σε ισχύ και η μείωση του όγκου πωλήσεών της, επιβεβαιώνουν ότι ο διασηματικός ανταγωνισμός στην αγορά ήταν οξύς.
- Η CIC ανέφερε ότι, η Υπηρεσία εφάρμοσε εσφαλμένα τις προϋποθέσεις που καθορίστηκαν στην υπόθεση *Leclerc* ως προς τα κριτήρια που θα πρέπει να πληρούνται για να αποφασιστεί εάν ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής συνιστά στοιχείο ανταγωνισμού σύμφωνα με το 101(1) της ΣΛΕΕ. Η CIC ισχυρίστηκε ότι πληρούνται και οι τέσσερις προϋποθέσεις που τάσσει η νομολογία και δικαιολογείται αντικειμενικά το σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο έχει ενταχθεί και ως εκ τούτου εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ.

- Ακολούθως αναφέρεται ότι ακόμα και αν κριθεί ότι η συμφωνία αντίκειται στο άρθρο 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, η συμφωνία επιτρέπεται και είναι έγκυρη, αφού συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 4(1) του Νόμου και του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ.
- Η CIC έκανε αναφορά στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους Κάθετους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ισχυρίστηκε ότι η διαπίστωση της Επιτροπής ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις είναι εσφαλμένη αναφέροντας μεταξύ άλλων τα εξής:
  - Αναφορικά με την πρώτη προϋπόθεση: η CIC ισχυρίστηκε ότι, προκειμένου να αξιολογηθούν τα οφέλη που προκύπτουν από τη συμφωνία, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στη CIC σε σχέση με τον τρόπο άσκησης των δραστηριοτήτων της στα πλαίσια της συμφωνίας επιλεκτικής διανομής. Ο τρόπος λειτουργίας της διαφέρει ουσιωδώς από τους υπόλοιπους ανεξάρτητους εισαγωγείς και διανομείς ανταλλακτικών. Αυτοί αποφεύγουν να εμπορεύονται ανταλλακτικά που ενδεχομένως να αποδειχθούν αργοκίνητα ή ακίνητα δεσμεύοντας έτσι κεφάλαια και επιβαρύνοντας την κερδοφορία τους, σε αντίθεση με την CIC που διατηρεί τέτοια ποικιλία και ποσότητα αποθέματος ανταλλακτικών που να είναι επαρκές για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των οχημάτων Mercedes-Benz στην Κύπρο.
  - Αναφορικά με την τρίτη προϋπόθεση: η CIC ισχυρίστηκε ότι, στην υπό εξέταση καταγγελία δεν υπήρχε οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική επιλογή που να επέτρεπε στην Daimler να διασφαλίσει ότι κατά την πώληση των γνήσιων ανταλλακτικών της θα προσφέρεται υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από προσωπικό που να κατέχει εξειδικευμένες γνώσεις και το οποίο να είναι εκπαιδευμένο για να μπορεί να προσφέρει μεταξύ άλλων και συμβουλευτικές υπηρεσίες στους καταναλωτές σε σχέση με την επιλογή του σωστού ανταλλακτικού. Με την υιοθέτηση του συστήματος αποφεύγεται το πρόβλημα του παρασιτισμού που θα δημιουργείτο εάν τα ανταλλακτικά αυτά διανέμονταν από ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών, οι οποίοι θα επωφελούνταν από τις επενδύσεις των μελών του συστήματος της Daimler χωρίς οι ίδιοι να επενδύουν σε οποιεσδήποτε υπηρεσίες, προωθητικές ενέργειες και εκπαίδευση, θέτοντας σε κίνδυνο την εμπορική φήμη του σήματος Mercedes-Benz. Συνεπώς, ο περιορισμός που επιβλήθηκε ήταν εύλογα αναγκαίος για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.

- Αναφορικά με τη δεύτερη προϋπόθεση: η CIC ισχυρίστηκε ότι, όπου οι καταναλωτές εξασφαλίζουν δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, η προϋπόθεση πληρείται καθώς διασφαλίζεται πρώτον η παροχή στους καταναλωτές ποιοτικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Δεύτερον, χωρίς τη συμφωνία ο καταναλωτής δεν θα μπορούσε να βρει ανά πάσα στιγμή διαθέσιμα όλα τα είδη ανταλλακτικών ακόμα και αυτά που είναι αργοκίνητα.
- Αναφορικά με την τέταρτη προϋπόθεση: η CIC υποστήριξε ότι, η συμφωνία δεν πρέπει να παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της αγοράς και ότι η παρούσα συμφωνία δεν παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα καταστρατήγησης του ανταγωνισμού, καθότι στην αγορά υπάρχει οξύς διασηματικός ανταγωνισμός. Επομένως, οι καταναλωτές εύκολα μπορούν να επιλέξουν άλλες εναλλακτικές λύσεις που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τα ανταλλακτικά που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος.
- Ένα άλλο στοιχείο που δεν εξετάστηκε, σύμφωνα με την CIC, ήταν ο δυνητικός ανταγωνισμός που μπορούσε να αναπτυχθεί στη σχετική αγορά. Το σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler έχει καθαρά ποιοτικά κριτήρια εισδοχής στο εξουσιοδοτημένο σύστημα after-sales. Επομένως, οποιαδήποτε εταιρεία ανταποκρίνεται σε αυτά τα ποιοτικά κριτήρια θα μπορούσε να γίνει μέλος του δικτύου. Ήδη η εταιρεία Frantzis Motorservices Ltd ικανοποίησε τα κριτήρια. Η εν λόγω εταιρεία μπορεί να διαμορφώνει η ίδια την τιμολογιακή της πολιτική και τις εκπτώσεις που παρέχει χωρίς της οποιαδήποτε παρέμβαση ή ενημέρωση της CIC. Επομένως, ουδόλως καταργείται ή έστω επηρεάζεται ο ανταγωνισμός από τη συμφωνία.
- Στα συμπεράσματά της η CIC αναφέρει ότι στην υπό εξέταση περίπτωση δεν υπάρχει οποιαδήποτε παράβαση της εθνικής ή κοινοτικής νομοθεσίας του ανταγωνισμού. Το σύστημα επιλεκτικής διανομής που εφάρμοσε η Daimler πληροί όλα τα κριτήρια που τάσσει η νομολογία, ώστε να δικαιολογείται αντικειμενικά και να εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ.
- Η CIC ισχυρίστηκε ότι, η Υπηρεσία προσδιόρισε με τέτοιο τρόπο την αγορά, ώστε φαινομενικά να δημιουργείται η πεπλανημένη εντύπωση περί ύπαρξης παράβασης.
- Η Daimler εφάρμοσε το συγκεκριμένο σύστημα επιλεκτικής διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο από το 2003 και σε καμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης το σύστημα αυτό δεν αποτέλεσε αντικείμενο ελέγχου από τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή, αφού μελέτησε τη δευτερολογία της εταιρείας CIC που απέστειλε την 1/9/2014, σημειώνει ότι αρκετά από τα σημεία που αναφέρθηκαν στις γραπτές της παρατηρήσεις στις 2/6/2014 επαναλαμβάνονται. Έχοντας επομένως υπόψη τα πιο πάνω, η Επιτροπή κατέγραψε κατωτέρω περιληπτικά και επιγραμματικά κύρια νέα σημεία αυτής:

- Η CIC ισχυρίστηκε ότι, εσφαλμένα ο δικηγόρος των καταγγελλουσών εταιρειών αμφισβητεί τα αποτελέσματα της έρευνας της RAI Consultants Ltd καθ' ότι αυτή στηρίχθηκε στο σωστό δείγμα.
- Η CIC ανέφερε ότι με βάση τις οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας Karodistrias υπήρξε αντικατάσταση μέρους της απώλειάς της με άλλα εφάμιλλα προϊόντα. Αυτό επιβεβαιώνει ότι υπήρχε η δυνατότητα αντικατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα Mercedes με τις άλλες κατηγορίες ανταλλακτικών που δεν έφεραν το σήμα Mercedes. Ομοίως και για την Kyros.
- Σημειώθηκε ακόμα ότι με βάση τις διαπιστώσεις της Επιτροπής οι πωλήσεις της CIC για το 2011 θα έπρεπε να είχαν εκτοξευθεί στα ύψη αφού θα έπρεπε να είχαν στραφεί στη CIC όχι μόνο οι πελάτες που απώλεσαν οι καταγγέλλουσες αλλά και οι πελάτες όλων των υπολοίπων ανταγωνιστών της.
- Η CIC υποστήριξε ότι είναι εσφαλμένες οι διαπιστώσεις περί ύπαρξης ελλείψεων λόγω της εισαγωγής του συστήματος επιλεκτικής διανομής.
- Τονίστηκε η τεράστια απόκλιση που παρουσιάζεται μεταξύ των ισχυρισμών περί ελλείψεων που προβλήθηκαν από διάφορους ανταγωνιστές της CIC ήτοι, από 15% μέχρι 75%. Στο Υπόμνημα των καταγγελλουσών (παράγραφοι 46-54) χρησιμοποιούνται με εσφαλμένο τρόπο οι διάφορες κατηγορίες ανταλλακτικών.
- Σημειώνεται συναφώς από την CIC ότι, η επιστολή του κ. {...}, {...}, δεν μπορεί ασφαλώς να επιβεβαιώσει τους ατεκμηρίωτους ισχυρισμούς των καταγγελλόντων. Προς τούτο, επισυνάφθηκε, δέσμη βεβαιώσεων από διάφορες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα, οι οποίες δηλώνουν ότι δεν έχουν διαπιστώσει οποιαδήποτε έλλειψη και/ή δυσκολία και/ή οποιαδήποτε καθυστέρηση στην εξεύρεση ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes Benz.
- Η CIC υποστήριξε ότι ήταν εσφαλμένη η διαπίστωση της Επιτροπής περί ύπαρξης διαφορών στις τιμές μεταξύ της CIC και των καταγγελλουσών και προσκόμισε σχετικά στοιχεία που παρουσίαζαν ότι οι τιμές της δεν είναι υψηλότερες.
- Υποστήριξε ακόμα ότι ήταν εσφαλμένες οι διαπιστώσεις της Επιτροπής αναφορικά με τις επιπτώσεις της συμφωνίας στον ενδοσηματικό και διασηματικό ανταγωνισμό και αναφέρει σχετικά ότι δεν λήφθηκε υπόψη η δραστηριοποίηση στην

αγορά της εταιρείας G. Frantzis Motorservices Ltd, η οποία διαμορφώνει η ίδια την τιμολογιακή της πολιτική και τις εκπτώσεις που παρέχει, χωρίς να υπάρχει οποιαδήποτε παρέμβαση ή ενημέρωση της CIC.

- Η CIC υποστήριξε ότι είναι εσφαλμένος ο καθορισμός των μεριδίων αγοράς, καθώς οι υπηρεσίες που παρέχονται στα συνεργεία δεν μπορεί να συγκριθούν ή να ταυτιστούν με τη δραστηριότητα της πώλησης ανταλλακτικού. Ισχυρίστηκε ακόμα ότι η Επιτροπή, κατά τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς όφειλε να λάβει υπόψη της μόνο τα ανταλλακτικά που η CIC πωλεί over the counter και όχι τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται στα συνεργεία της CIC στα πλαίσια παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επιδιόρθωσης οχημάτων.
- Η CIC ανέφερε ότι, εκείνο που ενδιαφέρει πρωτίστως τον καταναλωτή κατά την επιλογή ενός συνεργείου είναι οι υπηρεσίες που θα του παρασχεθούν.
- Η CIC υποστήριξε ότι εσφαλμένα οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν ότι το σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler περιέχει ποσοτικά κριτήρια και παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ. Ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν της επιβάλλεται η υποχρέωση να διατηρεί όλα τα ανταλλακτικά της Daimler, ήτοι {...} ανταλλακτικά, αλλά οφείλει να παρέχει τέτοια ποικιλία και ποσότητα αποθέματος ανταλλακτικών ώστε να είναι επαρκές για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των οχημάτων Mercedes-Benz στην Κύπρο.
- Τέλος, η CIC ανέφερε ότι είναι εσφαλμένοι οι ισχυρισμοί των καταγγελλόντων σε σχέση με το πρόβλημα του παρασιτισμού, σημειώνοντας ότι, η Daimler, δεν είχε άλλη εναλλακτική επιλογή, που να διασφάλιζε ότι κατά την πώληση των γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα της, θα προσφέρεται το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που επιθυμούσε να συνοδεύει την πώληση των προϊόντων της.

### **3.3 Γραπτές Παρατηρήσεις των εταιρειών Kapodistrias και Kyros**

Η Επιτροπή, ακολούθως μελέτησε τις γραπτές παρατηρήσεις που απέστειλαν οι καταγγέλλουσες εταιρείες στις 2/6/2014, τις οποίες ανέπτυξε ο δικηγόρος τους και προφορικά κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που έλαβε χώρα στις 9/7/2014 και στις 14/7/2014. Ως εκ τούτων, η Επιτροπή καταγράφει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι, δραστηριοποιούνταν, μέχρι το τέλος του 2010, στην προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα της Mercedes-Benz, αγοράζοντάς τα από εμπόρους και ανεξάρτητους προμηθευτές σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, τα οποία στη συνέχεια μεταπωλούσαν στην κυπριακή αγορά. Σε

κάποιες περιπτώσεις οι καταγγέλλουσες προμηθεύονταν τα εν λόγω ανταλλακτικά και από την εταιρεία CIC χωρίς αυτό να αναιρεί την ανταγωνιστική σχέση που έχουν με τη συγκεκριμένη εταιρεία.

- Εξαιτίας του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, οι καταγγέλλουσες έχουν αποκλειστεί πλήρως από τη σχετική αγορά, η οποία έχει καταστεί μονοπωλιακή και συνεπώς νομιμοποιούνται να προβούν στην υπό εξέταση καταγγελία. Όσον αφορά τη σχετική αγορά, οι καταγγέλλουσες θεωρούν ότι τα γνήσια ανταλλακτικά Mercedes-Benz που πωλούνται με το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου δεν ανήκουν στην ίδια αγορά με τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται από τον προμηθευτή ανταλλακτικών και τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας. Προς ενίσχυση της παραπάνω θέσης παρέπεμψαν στη διαφορά που έχουν στην τιμή τους τα ανταλλακτικά σε συσκευασία κατασκευαστή αυτοκινήτου με εκείνα σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικών.
- Οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι, τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας δεν έχουν τη δυνατότητα υποκατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών, ούτε από πλευράς ζήτησης, ούτε και από πλευράς προσφοράς (η CIC δεν εμπορεύεται τέτοια ανταλλακτικά, για την εταιρεία Kyros καταλαμβάνουν το {...}% του όλου μεριδίου εισαγωγών της, ενώ για την Kapodistrias μόνο το {...}%).
- Οι καταγγέλλουσες ακόμα διατείνονται ότι εσφαλμένως εφαρμόστηκε το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής στην κυπριακή αγορά. Προς τούτο έγινε αναφορά στους Κανονισμούς 330/2010 και 461/2010, παρατέθηκε η σκέψη (43) των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίστηκαν ότι καταρχάς το βάρος απόδειξης για το επιτρεπτό και έγκυρο της σύμπραξης (άρθρο 4 παράγραφος 2 του Νόμου και άρθρο 2 του Κανονισμού 1/2003) το φέρουν οι καταγγελλόμενες που το επικαλούνται. Οι καταγγελλόμενες δεν παρέθεσαν τις αναγκαίες πληροφορίες για τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς.
- Οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν επίσης ότι δεν πληρούται η πρώτη, εκ των τριών προϋποθέσεων που αναφέρονται στη σκέψη 43 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άρα το υπό κρίση σύστημα έχει αντι-ανταγωνιστικές επιπτώσεις. Συγκεκριμένα, η φύση των ανταλλακτικών και εν γένει των αυτοκινήτων δεν απαιτεί τη χρήση συστήματος επιλεκτικής διανομής, το οποίο δεν θα μπορούσε να ευδοκιμήσει στηριζόμενο αποκλειστικά σε ποιοτικά κριτήρια, αφού το αυτοκίνητο είναι προϊόν με μακρά περίοδο ζωής, το οποίο χρειάζεται εξειδικευμένη συντήρηση και επισκευή, όχι πάντα

σε τακτά χρονικά διαστήματα και στον ίδιο τόπο. Τα πιο πάνω υπαγορεύουν τη χρήση και ποσοτικών κριτηρίων.

- Οι αντι-ανταγωνιστικές επιπτώσεις στην Κύπρο του εν λόγω συστήματος επιλεκτικής διανομής, είχαν επισημανθεί και τονιστεί από το Σύνδεσμο Εισαγωγέων και Μεταπωλητών Ανταλλακτικών Αυτοκινήτων με επιστολή ημερομηνίας 31/1/2011, προς το Διευθυντή ανταλλακτικών της CIC.
- Οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν περαιτέρω, ότι η πλειοψηφία των πελατών τους επειδή προσέρχονται για μια ολοκληρωμένη επισκευή/συντήρηση του αυτοκινήτου τους και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις καταγγέλλουσες εξ' ολοκλήρου, προτιμούν και στρέφονται πλέον απευθείας στη CIC, όπου θα βρουν όλα τα ανταλλακτικά που υπολείπονται, με αποτέλεσμα τη μείωση της πελατείας για τις καταγγέλλουσες.
- Η εφαρμογή του συστήματος στην Κύπρο, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν σ' αυτήν σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δεν επέφερε οικονομική πρόοδο, αλλά αντιθέτως κατήργησε εντελώς τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν ότι η υπό εξέταση κάθετη συμφωνία επιβάλλει τέτοιες υποχρεώσεις που είναι ικανές να περιορίσουν την ελευθερία του ανταγωνισμού, σε τέτοιο βαθμό που προσβάλλεται αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού οι καταγγέλλουσες δεν δύνανται πλέον να εισάγουν γνήσια ανταλλακτικά Mercedes-Benz από άλλα κράτη-μέλη, τα οποία ανταλλακτικά αποτελούν επομένως αντικείμενο διασυνοριακών συναλλαγών.
- Οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν ότι, η εφαρμογή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής από τη Daimler δεν αφήνει περιθώριο ύπαρξης ενδοσηματικού ανταγωνισμού από τη στιγμή που δραστηριοποιείται μόνο η CIC στη χονδρική προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz. Όσον αφορά τον διασηματικό ανταγωνισμό, παρόλο που στην αγορά δραστηριοποιούνται αρκετοί ανταγωνιστές, το μερίδιο αγοράς αυτών είναι μικρό σε σχέση με αυτό της Daimler.
- Όσον αφορά τη θέση των καταγγελλομένων εταιρειών στην αγορά, η ισχύς των Daimler και CIC, διαφαίνεται από το γεγονός ότι, επιτρέπεται στη CIC να διατηρεί τις τιμές των γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz σε υψηλά επίπεδα και το μερίδιό της στην εν λόγω αγορά σε πολύ ψηλό ποσοστό.
- Ήταν η θέση των καταγγελλουσών εταιρειών ότι με τα σημερινά δεδομένα η CIC αδυνατεί να καλύψει ποσοτικά πλήρως τις ανάγκες της αγοράς από μόνη της, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανεπάρκεια σε σύγκριση με την προ της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής περίοδο και περιορισμός των επιλογών των



καταναλωτών, οι οποίοι ταλαιπωρούνται με τις χρονοβόρες επιδιορθώσεις των οχημάτων τους.

- Όσον αφορά τη θέση των αγοραστών στην αγορά, η δομή της κυπριακής αγοράς ήταν τέτοια που με την εισαγωγή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής στεγανοποιήθηκε η αγορά της χονδρικής προμήθειας των γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz, αφού πλέον δεν υπάρχει κανένας ανταγωνισμός στην εν λόγω αγορά.
- Ισχυρίστηκαν επίσης ότι εν τέλει, είναι ο καταναλωτής που ζημιώνεται, καθώς η CIC, με την μονοπωλιακή θέση που κατέχει, δεν έχει κίνητρο να βελτιώσει τη διανομή των προϊόντων της, να μειώσει τις τιμές πώλησης αυτών και να αυξήσει την αποτελεσματικότητα, αφού έχει μείνει μόνη της στη σχετική αγορά. Με τον τρόπο αυτό, ο κύπριος καταναλωτής δεν έχει πλέον εναλλακτικές επιλογές.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες δραστηριοποιούνταν απρόσκοπτα, ως ανεξάρτητοι μεταπωλητές των ανταλλακτικών Mercedes-Benz, για σωρεία ετών μέχρι το 2011, γεγονός που αποδεικνύει ότι ουδέποτε δημιουργήθηκε το παραμικρό πρόβλημα που να έθετε σε κίνδυνο τη φήμη και την ποιότητα των συγκεκριμένων ανταλλακτικών. Από την άλλη, και οι δύο εταιρείες, αφ' ης στιγμής στήριζαν τις εμπορικές δραστηριότητές τους σε σημαντικό βαθμό στην πώληση γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz, δεν θα τις συνέφερε να μειώσουν το ποιοτικό επίπεδο των υπηρεσιών τους και να χάσουν έτσι μια σημαντική πηγή εσόδων.
- Είναι ισχυρισμός των καταγγελλουσών ότι οι θέσεις της Daimler διακρίνονται από αντιφατικότητα, αφού από τη μία, θέλοντας να δικαιολογήσει την εφαρμογή του συστήματος επικαλείται τη διασφάλιση της υψηλής ποιότητας των προϊόντων της, ισχυριζόμενη ότι το σύστημα είναι αμιγώς ποιοτικό, ενώ από την άλλη όσον αφορά την σχετική αγορά, θεωρεί ότι τα εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά συγκαταλέγονται στην ίδια αγορά με τα γνήσια ανταλλακτικά.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή, αφού μελέτησε τη δευτερολογία των καταγγελλουσών εταιρειών που απέστειλαν στις 4/8/2014, σημειώνει ότι αρκετά από τα όσα είχαν αναφερθεί στις γραπτές τους παρατηρήσεις στις 2/6/2014, επαναλαμβάνονται. Η Επιτροπή καταγράφει κατωτέρω περιληπτικά και επιγραμματικά σημεία αυτής:

- Στις θέσεις τους οι καταγγέλλουσες ισχυρίστηκαν ότι είχαν απώλειες εισοδήματος ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler.

- Οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι, από τις οικονομικές τους Καταστάσεις, των ετών 2009 και 2010 και 2011, σαφώς προκύπτει ότι υπέστησαν ζημιές λόγω της εισαγωγής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής. Ενδεικτικά, ανέφεραν ότι ενώ υπήρχε σταθερή αυξητική τάση στην εταιρεία Karodistriias ως προς τις πωλήσεις των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler τα έτη 2009 (€{.....}) και 2010 (€{.....}), το 2011 οι πωλήσεις μειώθηκαν σε σύγκριση με το 2010 κατά €{.....}, πέφτοντας {.....} στα €{.....}.
- Όσον αφορά τον ισχυρισμό των δικηγόρων της Daimler ότι η απώλεια εισοδήματος της εταιρείας για το 2011 οφείλεται στην οικονομική κρίση, οι καταγγέλλουσες απάντησαν ότι η οικονομική κρίση στην Κυπριακή Δημοκρατία εκδηλώθηκε έντονα το 2012 και κορυφώθηκε το 2013.
- Όσον αφορά την εταιρεία Kyros, σύμφωνα με τις Καταστάσεις Αποτελεσμάτων της εταιρείας για το έτος 2009, τα εισοδήματα από τις πωλήσεις γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz αποτελούσαν το {.....}% του συνόλου των πωλήσεων της εταιρείας. Η εταιρεία Kyros βασιζόταν για το έτος 2009 {.....} στις εισαγωγές που έκανε και τις προμήθειες που εξασφάλιζε από την ντόπια αγορά σε γνήσια ανταλλακτικά της Daimler, ενώ οι αγορές της εταιρείας Kyros για το 2009 από την CIC αποτελούσαν το {.....}% του κόστους των εμπορευμάτων που πωλήθηκαν και που αφορούν γνήσια ανταλλακτικά με σήμα Mercedes-Benz.
- Για το έτος 2010, η αξία συναλλαγών της εταιρείας Kyros με την CIC παρουσίασε ανοδική πορεία και αποτελούσαν το {.....}% του κόστους των εμπορευμάτων που πωλήθηκαν και που αφορούν γνήσια ανταλλακτικά με σήμα Mercedes-Benz. Σύμφωνα με τις Καταστάσεις Αποτελεσμάτων της εταιρείας Kyros για το έτος 2010, τα εισοδήματα από τις πωλήσεις γνήσιων ανταλλακτικών με σήμα Mercedes-Benz ανέρχονταν στο {.....}% του συνόλου των πωλήσεων της εταιρείας. Σύμφωνα με τις Καταστάσεις Αποτελεσμάτων της εταιρείας Kyros για το έτος 2011, τα εισοδήματα από τις πωλήσεις γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz αποτελούσαν το {.....}% του συνόλου των πωλήσεων της εταιρείας, ενώ οι προμήθειες της Kyros από την τοπική αγορά της Κύπρου για το έτος 2011, σε γνήσια ανταλλακτικά που κατασκευάζονται αποκλειστικά από ή για την εταιρεία της Daimler προέρχονταν στο μεγαλύτερο μέρος τους από την εταιρεία Karodistriias που τύχαινε να έχει ακόμα μερικά αποθέματα.
- Η εταιρεία Kyros, ενόψει της φημολογούμενης εισαγωγής του συστήματος επιλεκτικής διανομής, προέβη σε αυξημένες παραγγελίες το 2010 για εισαγωγές ανταλλακτικών ταχείας κατανάλωσης, προς ενίσχυση των γνήσιων ανταλλακτικών του stock της, που αφορούσε τους διάφορους τύπους ανταλλακτικών για οχήματα

Mercedes-Benz της Daimler. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι οι παραγγελίες που είχε κάνει από τα τέλη του 2010 προς τους συνεργάτες της στο εξωτερικό για γνήσια ανταλλακτικά Daimler είχαν ήδη ενεργοποιηθεί, δικαιολογεί τις εισαγωγές γνήσιων ανταλλακτικών Daimler που σημειώθηκαν για το 2011.

- Σε απάντηση προς την Daimler για τις Οικονομικές Καταστάσεις της εταιρείας Kyros, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι η ύπαρξη μόνο μερικής μείωσης των εισοδημάτων της εταιρείας Kyros οφείλεται στην αυξημένη δραστηριότητα της εταιρείας και την απόφασή της να προχωρήσει σε νέες εισαγωγές/πωλήσεις άλλων ανταλλακτικών άλλων τύπων οχημάτων, οι οποίες μπόρεσαν να καλύψουν μόνο μερικώς τις απώλειες που επήλθαν από την μείωση των πωλήσεων των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler. Η αύξηση των τελικών αποθεμάτων του 2011 σε σχέση με το 2010 κατά {...}% περίπου είναι αποτέλεσμα κυρίως της αύξησης των εισαγωγών της εταιρείας Kyros σε ανταλλακτικά VAG και BMW σε μια προσπάθεια να καλύψει τις απώλειες που υπήρξαν από τις πωλήσεις σε γνήσια ανταλλακτικά της Daimler.
- Με βάση πληροφορίες που συνέλεξε η εταιρεία Karodistrias, μέσω των προμηθευτών της, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κατά μέσο όρο το ποσοστό των ανταλλακτικών της Daimler που μπορεί η εταιρεία να βρει από ανεξάρτητους κατασκευαστές ανταλλακτικών OES κυμαίνεται περίπου στο 40% και σε καμία περίπτωση δεν νοείται να υπάρχουν εταιρείες που να δήλωσαν στην Υπηρεσία 85-90%, όπως ανέφεραν οι δικηγόροι της CIC, κατά την προφορική διεξαγωγή της υπόθεσης ενώπιον της Επιτροπής.
- Οι καταγγέλλουσες σημείωσαν ότι, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικών OEM/OES, στον βαθμό και την ποικιλία που παράγονται, συχνά δεν είναι όλα διαθέσιμα και δεν είναι αρκετά για να καλύψουν τις τρέχουσες ανάγκες των καταναλωτών, αφού τα περισσότερα εξ αυτών που κατασκευάζονται από τις εταιρείες όπως η Bosch ή η Valeo, προορίζονται πρωτίστως για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων όπως η Daimler. Επίσης, η δυνατότητα υποκατάστασης είναι περιορισμένη και η όποια εναλλαξιμότητα αφορά σε ανταλλακτικά όπως spark, κολάνια, μπαταρίες, αναλώσιμα, τα οποία δεν ανέρχονται καν στο 5% και είναι πολύ μικρής αξίας σε σύγκριση με τα υπόλοιπα ανταλλακτικά που έχει ένα αυτοκίνητο, τα οποία κατά πλειοψηφία είναι τα πλέον ακριβά και τα μονοπωλεί η Daimler.
- Όσον αφορά τα ανταλλακτικά OEM, η εταιρεία Kyros υποστήριξε ότι η εξασφάλιση των προϊόντων αυτών δεν είναι ικανοποιητική για να ανταποκριθεί στις ανάγκες των καταναλωτών και δεν υπερβαίνει στην περίπτωση της εταιρείας το

{.....}% όλων των γνήσιων ανταλλακτικών. Εξάλλου, και οι πωλήσεις των ανταλλακτικών αυτών επηρεάζονται αρνητικά εξαιτίας των ελλείψεων των γνήσιων ανταλλακτικών με σήμα.

- Αναφορικά με τη Συμφωνία Επιλεκτικής Διανομής που καταρτίστηκε μεταξύ της Daimler και της CIC, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ. Ισχυρίστηκαν ακόμα πως είναι ανακρίβεια να λέγεται από τις καταγγελλόμενες ότι το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής ισχύει εδώ και έντεκα (11) χρόνια. Το γεγονός ότι μέχρι στιγμής δεν υπήρξε καταγγελία του εν λόγω Συστήματος της Daimler σε άλλη χώρα, δεν σημαίνει και δεν αποκλείει ότι δεν θα υπάρξει στο μέλλον ανάλογη καταγγελία. Επιπλέον, κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.
- Οι καταγγέλλουσες σημείωσαν ότι, το σύστημα επιλεκτικής διανομής, με τη μορφή που το έχει εφαρμόσει η Daimler, δεν έχει τεθεί σε ισχύ από καμία άλλη αυτοκινητοβιομηχανία. Οι εταιρείες Kyros και Kapodistrias συνεχίζουν να έχουν κανονική πρόσβαση εισάγοντας γνήσια ανταλλακτικά με σήμα των εταιρειών VAG, BMW, FORD, PEUGEOT, OPEL και άλλων.
- Επίσης, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι, το σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler δεν είναι αμιγώς ποιοτικού χαρακτήρα. Υπάρχουν και ποσοτικά κριτήρια που ισχύουν στο Σύστημα της Daimler, όπως η υποχρέωση διατήρησης από τη CIC ελάχιστων αποθεμάτων και η διάθεση από αυτή πλήρους σειράς των προϊόντων του προμηθευτή,<sup>29</sup> δηλαδή των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler, όπως και η ίδια το παραδέχεται στις Γραπτές της Θέσεις.
- Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αμφισβήτησαν το κατά πόσο πληρούνται τα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια που επεβλήθησαν στη CIC μέσω του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler, ήτοι η υποχρέωση για συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού της CIC και η ανάγκη διατήρησης στις αποθήκες της, ως αποθεμάτων όλων των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler, ανεξαρτήτως κόστους κατασκευής και επιπέδου ζήτησης, αφού η CIC αρνήθηκε να παρουσιάσει τα stocks της και να απαριθμήσει τα training courses στα οποία υποβάλλονται οι υπάλληλοί της.
- Στην πράξη, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίστηκαν ότι αποκλείονται από το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής της Daimler καθότι δεν διαθέτουν συνεργείο επισκευής, γιατί οι κύριοι πελάτες των καταγγελλουσών εταιρειών είναι μηχανικοί

---

<sup>29</sup> Δ.Ν. Τζουγανάτος, «Οι συμφωνίες αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής στο δίκαιο του ανταγωνισμού», 2011, σελ. 100. Δ.Β. Κουτσούκη, «Οι κάθετες συμφωνίες στη διανομή καινούριων αυτοκινήτων με βάση τον Κανονισμό 1400/2002 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής», ΕπισκεΔ 2004, σελ. 32.

αυτοκινήτων, ισιωτές και φανοποιοί. Επομένως, με την εγκατάσταση από μέρους τους και συνεργείου επισκευής, θα ήταν σαν να ανταγωνίζονταν τους ίδιους τους πελάτες τους και θα έχαναν μια μεγάλη μερίδα από αυτούς.

- Η Daimler, όπως σημείωσαν οι καταγγέλλουσες, απέφυγε και/ή παρέλειψε σκόπιμα να πληροφορήσει τις καταγγέλλουσες εταιρείες σχετικά με τη δυνατότητα να ενταχθούν στο Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής που εισήγαγε, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς τις επιστολές που εστάλησαν τόσο στη CIC όσο και στην Daimler, μέσω της CIC, από την εταιρεία Kyros και από τον Σύνδεσμο των Ανεξάρτητων Εισαγωγέων Ανταλλακτικών της Κύπρου αντίστοιχα.

- Ήταν η θέση των καταγγελλουσών εταιρειών ότι, το Σύστημα της Daimler επιβάλλει χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες που προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό της σχετικής αγοράς. Αναφορικά με το ως άνω ζήτημα, οι καταγγέλλουσες εταιρείες διευκρίνισαν ότι, η έλλειψη ανταλλακτικών που έχει παρατηρηθεί εξαιτίας της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία όλων των υπόλοιπων προβλημάτων, όπως καθυστέρηση στις επιδιορθώσεις των οχημάτων, μείωση της παραγωγικότητας και τλαιπωρία στους ιδιοκτήτες των οχημάτων εξαιτίας των καθυστερημένων επιδιορθώσεων. Όλα τα παραπάνω έχουν ως συνέπεια να μετακυλιέται το κόστος στον καταναλωτή.

- Η επιστολή ημερ. 2/7/2014 που εστάλη από τον {...}, τον κ. {...}, ο οποίος λόγω της ιδιότητας που κατέχει, είναι σε θέση να γνωρίζει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο επαγγελματικός του κλάδος, είναι ενδεικτική της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά και θα ήταν ωφέλιμο να γίνει αποδεκτή ως μαρτυρία από την Επιτροπή.

- Αναφορικά με τον ισχυρισμό των καταγγελλομένων εταιρειών ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος της Υπηρεσίας είναι εσφαλμένος ή/και η ανάλυση της σχετικής αγοράς βασίστηκε σε μη ορθά ή/και ελλιπή στοιχεία οι καταγγέλλουσες σημείωσαν ότι, οι δυο αποφάσεις που κάνει χρήση η CIC, αφορούν περιπτώσεις συμφωνίας αποκλειστικής διανομής και όχι συμφωνία επιλεκτικής διανομής, όπως ισχύει στην περίπτωση της Daimler. Στην περίπτωση της αγοράς ανταλλακτικών, είναι πρωτίστως οι οικονομικοί παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν τον καταναλωτή στην επιλογή του αντίστοιχου συνεργείου.

- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν ότι από τους σχετικούς καταλόγους που καταρτίστηκαν αποδείχθηκε ότι από τους εκατό (100) περίπου κωδικούς προϊόντων που απέστειλε η CIC των προϊόντων της προς την Υπηρεσία κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας, οι καταγγέλλουσες εταιρείες είχαν κάνει

εισαγωγή 32 κωδικών για το έτος 2010, των οποίων οι τιμές ήταν κατά μέσο όρο {.....}% χαμηλότερες. Ο πίνακας που απέστειλε η CIC στην Υπηρεσία, συντάχθηκε από την ίδια και περιλαμβάνει ανταλλακτικά που επιλέχθηκαν εσκεμμένα, με τέτοιο τρόπο, ώστε ο μεγαλύτερος αριθμός από αυτά να αφορούν σε τελευταία μοντέλα αυτοκινήτων της Mercedes-Benz, τα οποία δεν παράγονται ούτε διατίθενται άμεσα από τους κατασκευαστές OEM. Επίσης, τα καινούρια οχήματα καλύπτονται από σχετική περίοδο εγγύησης από τη CIC. Περαιτέρω, από τους περισσότερους τύπους αυτοκινήτων που περιλαμβάνονταν στον εν λόγω κατάλογο, στα stocks των καταγγελουσών εταιρειών υπήρχαν διαθέσιμα άλλα γνήσια ανταλλακτικά με σήμα, με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως προφυλακτήρες, καπώ, φτερά κ.λ.π.

- Επίσης, υποστήριξαν ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ανταλλακτικών που περιέχονται στον κατάλογο που έστειλε η CIC σχετίζονται με την κινηματική αλυσίδα και ελάχιστα από αυτά σχετίζονται με το πλαίσιο του αυτοκινήτου, επομένως ο κατάλογος καταρτίστηκε από τη CIC με επιλεκτικό τρόπο.

- Υποστήριξαν ακόμα ότι οι δικηγόροι της Daimler, προσπάθησαν κατά την προφορική διαδικασία, να υποτιμήσουν την τιμή των προϊόντων, ως παράγοντα που επηρεάζει την επιλογή των καταναλωτών, μνημονεύοντας μια μελέτη που εκπονήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σημείωσαν σχετικά ότι η έρευνα δεν αφορούσε την Κύπρο, αλλά δώδεκα άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρατήρησαν ότι η έρευνα αυτή δεν διεξήχθη ούτε στη Μάλτα, ούτε στην Ισλανδία, χώρες οι οποίες παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες με την Κύπρο, λόγω της διακριτής γεωγραφικής τους θέσης και της πληθυσμιακής τους κατανομής, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να συναχθούν ασφαλή συμπεράσματα, για την κατάσταση που επικρατεί στην Κύπρο.

- Οι καταγγέλλουσες είχαν τη θέση ότι ο λόγος που παρατηρούνται μειωμένα ποσοστά εισαγωγής ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας, παρά το γεγονός ότι η τιμή τους είναι περισσότερο προσιτή από την τιμή των γνήσιων ανταλλακτικών, είναι γιατί τις πλείστες φορές τα ανταλλακτικά αυτά δεν παράγονται σε μεγάλο βαθμό, διότι έχουν πολύ περιορισμένη ζήτηση από τους καταναλωτές της Mercedes-Benz. Επιπλέον, τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας χρησιμοποιούνται κυρίως σε οχήματα μεγάλης ηλικίας και χαμηλού κόστους.

- Ως προς την πρώτη προϋπόθεση της παραγράφου 107 των Κατευθυντήριων Γραμμών, επισημάνθηκε ότι τα ανταλλακτικά αυτοκινήτων δεν είναι προϊόντα νέα, αλλά κυκλοφορούν στην αγορά για δεκαετίες και η οποιαδήποτε τεχνική βελτίωση αποτελεί συνέχεια της αρχικής κατασκευής τους. Ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση, υποστήριξαν επίσης ότι δεν πληρούται, εφόσον ο παρασιτισμός μεταξύ

προμηθευτών, που ισχυρίζεται η Daimler ότι υπάρχει, δεν περιορίζεται, ως απαιτείται, αποκλειστικά στις περιπτώσεις προώθησης στις εγκαταστάσεις του αγοραστή και αφορά συγκεκριμένο σήμα, αυτό της Mercedes-Benz κι όχι ένα προϊόν γενικά (παράγραφος 107(α) των Κατευθυντήριων Γραμμών).

- Οι καταγγέλλουσες προέβαλαν ακόμα τη θέση ότι, οι υψηλές πωλήσεις που σημειώνουν τα γνήσια ανταλλακτικά Mercedes-Benz είναι τρανταχτή απόδειξη ότι δεν ευδοκιμούν παρασιτικά οι ανταγωνιστές της Daimler. Η πολύχρονη επαγγελματική ενασχόληση των καταγγελλουσών εταιρειών στο συγκεκριμένο τομέα οικονομικής δραστηριότητας, όχι μόνο δεν είναι με οποιοδήποτε τρόπο παρασιτική αλλά, αντίθετα, συμβάλλει τόσο στην προώθηση της ποιότητας και της φήμης των ανταλλακτικών Mercedes-Benz όσο και στη διατήρηση υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά και κατ' ακολουθία και συνέπεια στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων των καταναλωτών.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν ότι είναι «οικογενειακές» επιχειρήσεις, γεγονός που συνεπάγεται μεγαλύτερο ζήλο και προσωπικό ενδιαφέρον, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών και σημαντικές επενδύσεις σε κτηριακές εγκαταστάσεις, αποθηκευτικούς χώρους, οργανωτικές δομές, παντός είδους εξοπλισμό, αυτοκίνητα διανομής, εκπαίδευση προσωπικού κ.α.

#### **4. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

##### **4.1 Προκαταρκτικά Ζητήματα/Ενστάσεις από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών**

Η Επιτροπή, προτού προχωρήσει σε ανάλυση των νομικών και πραγματικών στοιχείων που συνθέτουν την ουσία της υπόθεσης, παρατηρεί ότι πολλά από τα θέματα που τίγονται από τις καταγγελλόμενες εταιρείες αφορούν προδικαστικές ενστάσεις, όπου αρμόδιο όργανο για να επιληφθεί αυτών είναι το Ανώτατο Δικαστήριο της Δημοκρατίας, πλην όμως, η Επιτροπή, ως διοικητική αρχή, υπό το φως του ότι αυτά έχουν τεθεί και αναπτυχθεί ενώπιόν της, θεωρεί ότι πρέπει να καταγράψει και τη δική της θέση επ' αυτών.

Εκτός των ενστάσεων που υπέβαλαν γραπτώς οι καταγγελλόμενες εταιρείες στα πλαίσια υποβολής των γραπτών τους θέσεων και οι οποίες εξετάζονται κατωτέρω, υποβλήθηκε, κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία στις 9/7/2014, ένσταση από τον κ. Μούντη, δικηγόρο της Daimler, στην κατάθεση, από το δικηγόρο των καταγγελλουσών εταιρειών, δύο επιστολών, ημερομηνίας 18/6/2014 και 2/7/2014

αντίστοιχα. Η πρώτη αφορούσε επιστολή των καταγγελλουσών εταιρειών προς τον κ. {.....}, {.....}., ενώ η δεύτερη αποτελούσε την απάντηση του κ. {.....}.

Η επιστολή που έστειλε ο κ. {.....} συντάχθηκε κατόπιν αιτήματος των καταγγελλουσών εταιρειών, βάσει του οποίου ρωτήθηκε κατά πόσο τα μέλη του Συνδέσμου, {.....}., είχαν διαπιστώσει μετά το έτος 2011 ελλείψεις στην αγορά γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz, σε συνάρτηση με τα προηγούμενα έτη.

Η επιστολή του κ. {.....} αναφέρεται στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο επαγγελματικός του κλάδος και περιγράφει την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά σχετικά με ελλείψεις των ανταλλακτικών της Daimler που παρατηρούνται και που έχουν ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις στις επιδιορθώσεις των οχημάτων και ταλαιπωρία των καταναλωτών.

Με την ένσταση του κ. Μούντη στην κατάθεση της πιο πάνω επιστολής συμφώνησε και ο κ. Τριανταφυλλίδης, δικηγόρος της CIC, ο οποίος πρόσθεσε ότι θα έπρεπε να τους δοθεί το δικαίωμα να υποβάλουν και αυτοί, όπως και οι καταγγέλλουσες εταιρείες, γραπτώς τις απόψεις τους επί της επιστολής.

Η Επιτροπή, όσον αφορά την κατάθεση των δύο ως άνω επιστολών, στη συνεδρία της ημερομηνίας 14/7/2014 έδωσε οδηγίες όπως η Daimler και η CIC υποβάλουν και γραπτώς με πλήρη επιχειρηματολογία, κατά πόσον η Επιτροπή πρέπει να αποδεχθεί την κατάθεσή τους, αλλά και να σχολιάσουν τις δικές τους θέσεις επί του περιεχομένου των επιστολών, ώστε να δοθεί η ευκαιρία προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες της υπεράσπισης και ανάλυσης των θέσεων τους με τη δική τους επιχειρηματολογία, την οποία η Επιτροπή θα αξιολογήσει και συνεκτιμήσει.

Η CIC, στη δευτερολογία της, που καταχώρησε την 1/9/2014, επισύναψε ως Παράρτημα Α δέσμη βεβαιώσεων από 11 διευθυντές εταιρειών, προς αντίκρουση του περιεχομένου της επιστολής του κ. {.....}.

Ακολούθως, στις 22/9/2014, οι καταγγέλλουσες εταιρείες καταχώρησαν τις θέσεις τους σε σχέση με την κατάθεση από την CIC της δέσμης βεβαιώσεων. Οι θέσεις τους συνοδεύονταν από δύο Παραρτήματα με δηλώσεις δύο εκ των προσώπων που είχαν προβεί σε βεβαίωση προς την CIC, στις οποίες τα εν λόγω πρόσωπα ανέφεραν ότι δεν είχαν αντιληφθεί το λόγο που προέβηκαν στη βεβαίωση προς την CIC και ότι το περιεχόμενο της βεβαίωσής τους θα ήταν διαφορετικό, αν το είχαν αντιληφθεί.



Η Επιτροπή, αναφορικά με τα πιο πάνω, σημειώνει καταρχήν ότι στη βάση της αρχής της ισότητας μεταξύ των διοικουμένων και της αμεροληψίας (Άρθρα 41 και 42 του Ν. 158(Ι)/1999) που πρέπει να χαρακτηρίζουν την Επιτροπή ως διοικητικό όργανο, αλλά και βάσει της αρχής της ισότητας των όπλων και γενικότερα της αρχής της δίκαιης δίκης, που κατ' αναλογία εφαρμόζεται κατά τις διοικητικές διαδικασίες, έδωσε ίσες ευκαιρίες, τόσο στις καταγγέλλουσες, όσο και στις καταγγελλόμενες εταιρείες, να υπερασπιστούν την υπόθεσή τους και να καταθέσουν τις θέσεις τους, αλλά και όλα τα στοιχεία και έγγραφα που επιθυμούσαν, έστω και κατόπιν της εκπνοής της ταχθείσας προθεσμίας προς υποβολή των γραπτών τους παρατηρήσεων (άρθρο 17(6) του Νόμου).

Η Επιτροπή τονίζει ότι δεν είναι, αλλά ούτε και ενεργεί ως δικαστήριο, αλλά αποτελεί διοικητικό όργανο και ως εκ τούτου, στη βάση της υποχρέωσης που έχει για διεξαγωγή πλήρους και δέουσας έρευνας μιας υπόθεσης (Αρ. 45 Ν. 158(Ι)/1999), θεωρεί ότι δύναται να δέχεται μέχρι τέλους την κατάθεση ενώπιον της στοιχείων από τα εμπλεκόμενα μέρη.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή αποφάσισε όπως δεχθεί όλα τα στοιχεία, τα οποία τέθηκαν ενώπιόν της μέχρι και την έκδοση της παρούσας απόφασης από αμφότερες πλευρές, των οποίων το περιεχόμενο αποτελεί αντικείμενο ενδεδειγμένης μελέτης και αξιολόγησης.

Σημειώνεται παρενθετικά ότι, τα υπόλοιπα θέματα που προβλήθηκαν από τις καταγγελλόμενες εταιρείες στις γραπτές τους θέσεις και στην ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία δεν αφορούν σε θέματα διαδικαστικής/δικονομικής φύσης, αλλά σε θέματα ουσίας. Ως εκ τούτου, εξετάζονται στις οικείες ενότητες που θα ασχοληθεί η Επιτροπή κατωτέρω:

**(α) Αναφορικά με τον ισχυρισμό περί έλλειψης εννόμου συμφέροντος των καταγγελλουσών εταιρειών:**

Η CIC ισχυρίζεται ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες στερούνται εννόμου συμφέροντος προς υποβολή της υπό εξέταση καταγγελίας, διότι δεν δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά, όπως αυτή προσδιορίστηκε από την Επιτροπή, αυτή δηλαδή της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, ήτοι του κατασκευαστή αυτοκινήτων. Η CIC ισχυρίζεται ακόμα ότι κατά τον ουσιώδη χρόνο οι καταγγέλλουσες δεν προέβαιναν σε χονδρική προμήθεια

γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz από την CIC, αλλά προέβαιναν μόνο σε λιανικές αγορές από την CIC, ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz.

Επίσης σημειώνεται ότι και η Daimler στις γραπτές τις παρατηρήσεις στην ουσία της υπόθεσης αναφορικά με τον καθορισμό της σχετικής αγοράς αναφέρει ότι: «Υπό αυτή την οπτική, έπρεπε να είχε διαπιστωθεί ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν έχουν έννομο συμφέρον στην παρούσα υπόθεση, καθώς δεν δραστηριοποιούνται στην ορισθείσα από την Επιτροπή σχετική αγορά και ως εκ τούτου, η καταγγελία θα έπρεπε να είχε απορριφθεί εξ' αρχής ως απαράδεκτη σύμφωνα με το άρθρο 35(3) του Νόμου.»

Η Επιτροπή έχοντας διεξέλθει λεπτομερειακά τις θέσεις που κατατέθηκαν γραπτώς ή αναπτύχθηκαν προφορικά από όλα τα μέρη, σημειώνει ότι στη βάση του άρθρου 35(1) και (2) του Νόμου, απαιτείται η ύπαρξη έννομου συμφέροντος για τη νομιμοποίηση προσώπου να προβεί σε καταγγελία. Η έννοια του έννομου συμφέροντος, ως αυτή ορίζεται στο Νόμο, είναι ευρεία, ως μπορεί να διαφανεί και από το λεκτικό αυτού:

*«(1) Σε καταγγελία παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων 3 και/ή 6 του παρόντος Νόμου και/ ή των Άρθρων 101 ΣΛΕΕ και/ ή 102 ΣΛΕΕ, δικαιούται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει έννομο προς τούτο συμφέρον.*

*(2) Έννομο συμφέρον έχει αυτός που δύναται να αποδείξει ότι υπέστη ή υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή ότι τίθεται ή υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να τεθεί σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, ως άμεσο αποτέλεσμα της παράβασης.»* (δική μας υπογράμμιση)

Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο το πρόσωπο που καταγγέλλει θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην Επιτροπή το πώς και γιατί επηρεάζεται από οποιαδήποτε πρακτική/ συμπεριφορά/ πολιτική/ συμφωνία της καταγγελλόμενης/ των καταγγελλομένων, αποδεικνύοντας είτε ότι (α) υπέστη ή ότι υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή (β) ότι τίθεται ή υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να τεθεί σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση.

Η Επιτροπή σε ό,τι αφορά το έννομο συμφέρον προσώπων για υποβολή καταγγελίας άντλησε καθοδήγηση από την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η Επιτροπή επισημαίνοντας ότι σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής:<sup>30</sup> «επιχειρήσεις μπορούν να επικαλεσθούν έννομο συμφέρον οσάκις δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά, ή οσάκις η καταγγελλόμενη συμπεριφορά είναι δυνατόν να επηρεάσει άμεσα και αρνητικά τα συμφέροντά τους», έστρεψε την προσοχή της στα ακόλουθα αποσπάσματα του συγγράμματος των Hirsch, Montag και Sacker<sup>31</sup>:

*«The group of possible complainants is large. Apart from competitors, admissible complainants can be customers, consumers, associations, trade unions [...]»<sup>32</sup>*

*[...] The criterion of legitimate interest (standing) in the complaint restricts the possible complainants. Undertakings can claim a legitimate interest if they are active on the relevant market or if the contested activity is capable of affecting their interests directly. For example, competitors whose interests could be affected by the practice at issue as well as undertakings that are excluded from a distribution system.[...] In practice the Commission very rarely rejects a complaint because of a lack of legitimate interest. Nevertheless, the criterion must always be satisfied as competition law does not deal with pro bono public complaints.»<sup>33</sup>*

*[...] Natural and legal persons must show a legitimate interest in the ending of the state which their request is intended to remove. However, in practice the Commission is very generous in its acceptance of legitimate interest. For example, legitimate interests exist where a customer is excluded from supply or has to pay excessive prices because of an agreement.»<sup>34</sup>*

Ως διαφαίνεται από τα πιο πάνω, ακόμη και στα πλαίσια της αποδοχής καταγγελιών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου ένα από τα κριτήρια για την ύπαρξη έννομου συμφέροντος είναι η δραστηριοποίηση στη σχετική αγορά, η εφαρμογή της προϋπόθεσης του «έννομου συμφέροντος» καλύπτει ένα ευρύ φάσμα σχέσεων και δεν περιορίζεται στα στενά πλαίσια των σχέσεων που αφορούν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά.

Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι στη βάση του λεκτικού του οικείου Νόμου δεν απαιτείται ούτε η δραστηριοποίηση της καταγγέλλουσας και της καταγγελλόμενης

<sup>30</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής περί χειρισμού των καταγγελιών από την Επιτροπή βάσει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ (2004/С 101/05), παρ.36.

<sup>31</sup> GUNTHER HIRSCH & FRANK MONTAG & FRANZ JURGEN SACKER, COMPETITION LAW: EUROPEAN COMMUNITY PRACTICE AND PROCEDURE, (2007) THOMSON SWEET & MAXWELL

<sup>32</sup> *Ibid.* παρ. 4-7-047.

<sup>33</sup> *Ibid.* παρ. 4-7-049

<sup>34</sup> *Ibid.* παρ. 4-07-050.

στην ίδια αγορά ή στο ίδιο επίπεδο αγοράς αλλά ούτε και η καταγγέλλουσα να είναι ανταγωνιστής ή προμηθευτής σε λιανικό ή χονδρικό επίπεδο με αυτό της καταγγελλόμενης. Ο Νόμος θέτει μόνο δύο διαζευκτικές προϋποθέσεις για πλήρωση του «εννόμου συμφέροντος» και καμία από αυτές δεν προαπαιτεί τη δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων στην ίδια αγορά. Ως έχει καταγραφεί ανωτέρω οι δύο αυτές προϋποθέσεις είναι (α) η αισθητή οικονομική βλάβη ή (β) η μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση.

Η ευρύτητα των σχέσεων που μπορεί να θεωρηθούν ότι πληρούν την προϋπόθεση του έννομου συμφέροντος μπορεί να διαφανεί και από τα παραδείγματα που καταγράφονται στο ακόλουθο απόσπασμα του συγγράμματος των C.S. Kerse και N. Khan,<sup>35</sup> το οποίο η Επιτροπή σημειώνει κατωτέρω:

*“Examples of complainants accepted by the Commission include a distributor or wholesaler who is unable to export goods because of an export ban or disincentive; exporters who allege price-fixing and the imposition of unfair contract terms by shipping operators; a member of a trade association who is being fined for breach of the rules; a competitor squeezed out of the market by loyalty rebates or other exclusionary behaviour of a dominant firm; a competitor who suspects collusive behaviour in the market, or who is being restricted in the supply of non-patented goods to licensees because of tie-in clauses in the patent license; a licensee against restrictive provisions in a plant breeding license; a wholesaler, retailer, or even a competitor who is the subject of a refusal to supply or of price restrictions; a consumer who suspects price-fixing or who is unable to purchase goods for export on the grounds that export sales by dealers are prohibited or who is paying fares or fees fixed by a cartel, the target company of a take-over subject to Art.82; a local authority as major purchaser of services subject to alleged collusive tendering, and a ferry operator seeking access to port facilities.”*

Επιπροσθέτως των πιο πάνω, η Επιτροπή άντλησε καθοδήγηση και από την απόφαση του ΔΕΕ στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-213/01 και T-214/01<sup>36</sup>, όπου γίνεται ακόμη πιο ορατή η ευρύτητα σε ό,τι αφορά τα πρόσωπα που έχουν έννομο

---

<sup>35</sup> C.S. Kerse και N. Khan, *EC ANTITRUST PROCEDURE*, 5<sup>th</sup> Ed. Thomson Sweet & Maxwell σελ. 76-77.

<sup>36</sup> Απόφαση Πρωτοδικείο (Γενικού Δικαστηρίου) 7/6/2006 στις Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-213/01 και T-214/01, *Österreichische Postsparkasse AG εναντίον Bank für Arbeit und Wirtschaft AG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

συμφέρον για υποβολή καταγγελιών. Σχετικά κρίνονται από την Επιτροπή τα ακόλουθα αποσπάσματα της εν λόγω απόφασης:

*«Όμως, το Πρωτοδικείο κρίνει ότι τίποτα δεν εμποδίζει το ενδεχόμενο ένας τελικός πελάτης που αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες να έχει έννομο συμφέρον υπό την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού 17. Πράγματι, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι ένας τελικός πελάτης του οποίου τα οικονομικά συμφέροντα αποδεικνύεται ότι εθίγησαν ή ότι μπορούν να θιγούν εξαιτίας του οικείου περιορισμού του ανταγωνισμού έχει έννομο συμφέρον υπό την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού 17 να υποβάλει καταγγελία προκειμένου να διαπιστώσει η Επιτροπή μια παράβαση των άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ.<sup>37</sup>*

*[...] Όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή όφειλε να αιτιολογήσει ρητά το οικονομικό συμφέρον του FPÖ σε σχέση με καθεμία από τις διάφορες τραπεζικές αγορές, τούτο δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, η αναγνώριση σε έναν τελικό πελάτη της ιδιότητας του αιτούντος ή του καταγγέλλοντος εξαρτάται, όπως προαναφέρθηκε, από το αν αυτός μπορεί να υποστεί οικονομική ζημία εξαιτίας των οικείων πρακτικών και όχι, επομένως, από τη συμμετοχή του σε καθεμία από τις αγορές του προϊόντος που αποτελεί το αντικείμενο της έρευνας της Επιτροπής (βλ. σκέψεις 112 και 114, ανωτέρω). [...] <sup>38</sup>».*

Επιπρόσθετα με τον τρόπο που αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πλήρωση της προϋπόθεσης του έννομου συμφέροντος, η Επιτροπή οφείλει να σημειώσει ότι το έννομο συμφέρον σε ό,τι αφορά τον οικείο Νόμο περιλαμβάνει επίσης αριθμό σχέσεων όπου αποδεικνύεται είτε η αισθητή οικονομική βλάβη είτε η μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση χωρίς να χρειάζεται η σχέση καταγγέλλουσας – καταγγελλόμενης να πρέπει να εμπίπτει σε συγκεκριμένα πλαίσια (π.χ. ανταγωνιστή, πελάτη, προμηθευτή, δραστηριοποίηση σε ίδιο επίπεδο αγοράς κλπ). Αυτό δεικνύει και το λεκτικό του ίδιου του Νόμου.

Η Επιτροπή, παράλληλα κρίνει ιδιαίτερα σημαντική την καταγραφή αυτολεξεί των ακόλουθων δηλώσεων των καταγγελλουσών, οι οποίες θεωρεί ότι δεικνύουν το έννομο συμφέρον αυτής για υποβολή της καταγγελίας:

*«Οι εταιρείες μας είναι εμπορικές εταιρείες και ασχολούνται με την εισαγωγή, αγορά, προμήθεια και πώληση ανταλλακτικών αυτοκινήτων περιλαμβανομένων και*

<sup>37</sup> Ibid. παρ.114.

<sup>38</sup> Ibid. παρ.131.

*αυθεντικών ανταλλακτικών της εταιρείας Daimler AG για αυτοκίνητα Mercedes-Benz. Η εισαγωγή, αγορά, προμήθεια και μεταπώληση των ανταλλακτικών αυτών αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους.*

*[...] Από την ημέρα της εισαγωγής και εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής αυθεντικών ανταλλακτικών Daimler AG, οι εταιρείες μας έχουν αποκλεισθεί από την αγορά των προϊόντων αυτών τα οποία δεν μπορούν πλέον να αγοράζουν, εισάγουν ή άλλως πως προμηθευτούν και διαθέτουν στους πελάτες τους. Σαν αποτέλεσμα, έχουν επηρεαστεί αρνητικά ο κύκλος των εργασιών τους και τα εμπορικά/οικονομικά τους συμφέροντα με σημαντική απώλεια πελατών και εισοδημάτων. Εκτιμούμε με βεβαιότητα ότι με την πάροδο του χρόνου και την αναπόφευκτη εξάντληση των αποθεμάτων των αυθεντικών ανταλλακτικών που είχαμε εισαγάγει πριν την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής, η κατάσταση θα επιδεινωθεί κατά πολύ και οι αρνητικές επιπτώσεις τόσο σε μας όσο και στους καταναλωτές και στους ανεξάρτητους επαγγελματίες που ασχολούνται με την επισκευή/συντήρηση αυτοκινήτων θα είναι μεγαλύτερες.»*

Επομένως, γίνεται φανερό στην Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων ότι, τόσο η εταιρεία Karodistrias, όσο και η εταιρεία Kyros προμηθεύονταν/εισήγαγαν χονδρικώς ανταλλακτικά, για οχήματα Mercedes-Benz, τα οποία μετέπειτα πωλούσαν στους πελάτες τους/συνεργεία, που αυτοί κυρίως αποτελούσαν τους καταναλωτές. Κατά συνέπεια, οι καταγγέλλουσες δεν προέβαιναν μόνο σε λιανικές αγορές από την CIC, ως ο ισχυρισμός των καταγγελλόμενων εταιρειών, αλλά η κύρια δραστηριοποίησή τους αφορούσε την εισαγωγή/προμήθεια ανταλλακτικών.

Οι καταγγέλλουσες, οι οποίες δραστηριοποιούνταν, μεταξύ άλλων, στην εισαγωγή/προμήθεια και μεταπώληση ανταλλακτικών, για οχήματα Mercedes-Benz, τα οποία προμηθεύονταν μέσω ανεξάρτητων εμπόρων και προμηθευτών του εξωτερικού, μετά την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την εταιρεία Daimler, δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να τα εισάγουν στην Κύπρο, καθότι η εταιρεία CIC αποτελεί πια τον μοναδικό εισαγωγέα/διανομέα/προμηθευτή στην κυπριακή αγορά.

Έχοντας παραθέσει τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ομόφωνα ότι στην παρούσα καταγγελία ορθώς έχει κριθεί ότι οι καταγγέλλουσες έχουν έννομο συμφέρον να υποβάλουν καταγγελία προκειμένου να διαπιστώσει η Επιτροπή κατά πόσο η συμπεριφορά των καταγγελλομένων αποτελεί παράβαση των άρθρων 3 και/ή 6 του Νόμου και 101 ή/και 102 της ΣΛΕΕ.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ομόφωνα ότι, η προκαταρκτική ένσταση της CIC και οι ισχυρισμοί που τίθενται από την Daimler αναφορικά με την μη ύπαρξη εννόμου συμφέροντος από μέρους των καταγγελλουσών εταιρειών, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί και ως εκ τούτου απορρίπτονται.

**(β) Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι: «η Επιτροπή παραβιάζει το Άρθρο 35 του Νόμου και/ή των αρχών της καλής πίστης και/ή της χρηστής διοίκησης»:**

Η Επιτροπή σημειώνει ότι στις προκαταρκτικές τους ενστάσεις οι καταγγελλόμενες εταιρείες έθεσαν θέμα παραβίασης του άρθρου 35 του Νόμου και/ή των αρχών της καλής πίστης και/ή της χρηστής διοίκησης από μέρους της Επιτροπής.

Συγκεκριμένα, η CIC αναφέρθηκε στον τρόπο που ενήργησε η Επιτροπή κατά παράβαση του άρθρου 35 του Νόμου γιατί μετά την υποβολή της καταγγελίας σε συνεδρία της διαπίστωσε ότι οι πληροφορίες και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν δεν ήταν ικανοποιητικά ώστε βάσιμα και έγκυρα να δικαιολογούν τη διερεύνηση της καταγγελίας και αποφάσισε να ζητήσει από τις καταγγέλλουσες να υποβάλουν τα στοιχεία τα οποία διαπιστώθηκε ότι ελλείπουν. Κατόπιν έκαμε αναφορά στο ότι η Επιτροπή, σε μεταγενέστερο στάδιο επανεξέτασης της καταγγελίας στηρίχθηκε όχι μόνο στην υποβληθείσα καταγγελία, αλλά και στα συμπληρωματικά στοιχεία. Επ' αυτών, η CIC αναφέρει ότι ο Νόμος δεν παρέχει στην Επιτροπή διακριτική ευχέρεια να αξιολογεί την καταγγελία και σε περίπτωση που έχει ήδη κρίνει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν είναι ικανοποιητικές, να ζητά διευκρινίσεις προκειμένου να καταστήσει τις πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτήν ικανοποιητικές.

Η εταιρεία Daimler αναφέρθηκε στις διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής που μεσολάβησαν με την αλλαγή των μελών της και των ενδιάμεσων στοιχείων που ζητήθηκαν από τις καταγγέλλουσες εταιρείες και επανέλαβε αρκετά από τα πιο πάνω σημεία που αναφέρθηκαν από την εταιρεία CIC. Επίσης κατέγραψε ότι, από τη γραμματική ερμηνεία του Άρθρου 35(3) προκύπτει ότι στο στάδιο της αποδοχής ή του παραδεκτού μίας καταγγελίας, η Επιτροπή δεν έχει διακριτική ευχέρεια να ζητήσει συμπλήρωση ή οποιαδήποτε άλλη τροποποίηση του περιεχομένου μίας υποβληθείσας καταγγελίας στην περίπτωση που είτε η εν λόγω καταγγελία δεν παρείχε τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα του Νόμου είτε οι πληροφορίες που περιέχονταν σε αυτή κρίθηκαν από την ίδια ως μη ικανοποιητικές και ως εκ τούτου η καταγγελία δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτή.

Όσον αφορά την ένσταση που καταγράφεται από τις καταγγελλόμενες εταιρείες ότι η Επιτροπή παραβιάζει το άρθρο 35 του Νόμου, παρατίθεται αυτολεξεί η παράγραφος 3, του οποίου ορίζει τα ακόλουθα:

*«35(3) Η καταγγελία υποβάλλεται γραπτώς προς την Επιτροπή και υπογράφεται από τον καταγγέλλοντα, ή το νομικό σύμβουλο ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του καταγγέλλοντα. Η εν λόγω καταγγελία πρέπει να περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, ούτως ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να προβεί σε διερεύνηση της υποβληθείσας καταγγελίας. Σε περίπτωση που η υποβληθείσα καταγγελία δεν περιέχει όλες τις πληροφορίες του Παραρτήματος, η Επιτροπή δύναται να προχωρήσει στην αποδοχή της εν λόγω καταγγελίας εάν θεωρήσει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι ικανοποιητικές για την εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας.»*

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η σχετική διάταξη δεν ορίζει ρητά ότι σε υποβληθείσα καταγγελία που δεν περιέχει όλες τις πληροφορίες, που αναφέρονται στο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, η Επιτροπή υποχρεούται να απορρίψει την καταγγελία. Το γεγονός ότι, η παραπάνω διάταξη αναφέρεται στη δυνατότητα της Επιτροπής να προχωρήσει στην αποδοχή της καταγγελίας, εάν θεωρήσει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι ικανοποιητικές για την εξέταση της καταγγελίας, έρχεται σε αντίθεση με την εισήγηση των καταγγελλομένων. Αν ο νομοθέτης είχε σκοπό να δώσει στην Επιτροπή δέσμια αρμοδιότητα να απορρίπτει τις καταγγελίες που δεν περιέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα του Νόμου, τότε θα το όριζε ρητά. Εν τη απουσία ρητής πρόβλεψης, αναγνωρίζεται, στην Επιτροπή διακριτική ευχέρεια δράσης, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών της.

Σύμφωνα με μία, από τις βασικές αρχές του διοικητικού δικαίου, όταν ο νόμος απαιτεί από ένα διοικητικό όργανο να δράσει με καθορισμένο τρόπο, τότε το δηλώνει ρητά. Εκ της σιωπής του νομοθέτη παραχωρείται στο όργανο ευρεία διακριτική ευχέρεια δράσης.

Το Ανώτατο Δικαστήριο, στην απόφασή του ημερομηνίας 17/5/1996, στην προσφυγή 60/93, *Χριστόφορος Φορή ν. Κυπριακής Δημοκρατίας*, μέσω Αναθεωρητικής Αρχής Αδειών, υιοθέτησε τα εξής που αναφέρονται στο σύγγραμμα "Ελληνικό Διοικητικό Δίκαιο" του Α.Ι. Τάχου, 4η έκδοση, 1993, στις σελ. 293-94:



«2. Η άσκηση αρμοδιότητας κατά διακριτική ευχέρεια διέπεται από τις ακόλουθες, ιδίως, βασικές αρχές.

(α) Η παράλειψη άσκησης της διακριτικής ευχέρειας, όταν αυτή προβλέπεται από το νόμο, συνιστά παρανομία, διότι ως είδος αρμοδιότητας πρέπει να ασκείται κατά καθήκον (ΣΕ 113/1945).

(β) Όταν δεν υπάρχει κανόνας που να ορίζει αλλιώς, η διοικητική δράση τεκμαίρεται ότι δεν είναι δέσμια και συνεπώς η κατά διακριτική ευχέρεια συγχωρείται ως νόμιμη (ΣΕ 46/1930, 53/1944).

(γ) Η ουσιαστική κρίση της δημόσιας διοίκησης, δηλ. η κρίση διοικητικής σκοπιμότητας ή αλλιώς η επιστημονική και η τεχνική κρίση της διοίκησης δεν ελέγχεται, κατ' αρχή, από τον δικαστή (ΣΕ 275/1978, 695/1986, 2105/1988, 3040/1989, 3096/1990, 1098/1991 κ.α.).

(δ) Το ανέλεγκτο της διακριτικής ευχέρειας δεν σημαίνει αυθαιρεσία δράσης, διότι υπάρχουν όρια αυτής, τιθέμενα είτε ευθέως από το νόμο και τις γενικές αρχές που διέπουν το σύγχρονο διοικητικό δίκαιο με βασικό γνώμονα τη θεραπεία του δημόσιου συμφέροντος (βλ. ανωτέρω Μέρος Α', Κεφ.Β, §5) και αναφερόμενα ιδίως στον επιδιωκόμενο σκοπό (λ.χ. το συμφέρον της κοινής λογικής, της κοινής πείρας ή της κοινής αντίληψης (λ.χ. ΣΕ 3096,3291, 3498/1988, 3468/1989,664/1990,2217/1991, 2155/1992), αλλά και της επιστήμης.» ( δική μας υπογράμμιση)

Επίσης, το Ανώτατο Δικαστήριο, στην απόφασή του ημερομηνίας 28/11/2003, στην Προσφυγή Αρ. 1166/2002, G.Y.L. WHEELS (RENT A CAR) LTD κ.α. v. Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού, σημείωσε τα ακόλουθα:

«Ο όρος «δύνатаι να ανανεωθεί» που συναντούμε στο εδάφιο (7) του αρ. 18 συνιστά δυνητική έκφραση του Νόμου. Κυρίαρχο μέρος του όρου είναι η λέξη «δύνатаι». Όπου χρησιμοποιείται η λέξη «δύνатаι» «παρέχεται, κατ' αρχήν, εις το διοικητικόν όργανον η ευχέρεια να ενεργήσει κατ' ελευθέραν εκτίμησιν» (Ηλία Γ. Κυριακόπουλου «Ελληνικόν Διοικητικόν Δίκαιον Α΄» εκ. 4<sup>η</sup>, σελ. 206). Επομένως θεωρώ ότι η επίμαχη φράση δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως επιβάλλουσα υποχρέωση στην Επιτροπή να προβαίνει σε μια μόνο ανανέωση. Με την εν λόγω φράση παρέχεται στην Επιτροπή η ευχέρεια να προβαίνει σε διαδοχικές ανανεώσεις. Ακολουθεί πως η σχετική εισήγηση δεν ευσταθεί και απορρίπτεται.»

Σχετικά είναι επίσης τα εξής που λέχθηκαν από το Ανώτατο Δικαστήριο, στη απόφαση ημερομηνίας 18/6/1999, στην Προσφυγή 159/98, *LORDOS HOTEL (HOLDINGS) LTD ν Επαρχιακός Κτηματολογικός Λειτουργός, Επαρχιακό Κτηματολόγιο Λάρνακας*:

«Έχοντας μελετήσει με προσοχή τις πρόνοιες του άρθρου 67 του Κεφ.224, διαπιστώνω ότι δεν προκύπτει σαφώς επιτακτική υποχρέωση του διοικητικού οργάνου για την έκδοση διοικητικής πράξης. Η σχετική πρόνοια του εν λόγω άρθρου είναι "[...] δύναται να επανεκτιμηθεί καθ' οιονδήποτε χρόνο όστις δεν είναι βραχύτερος των 5 ετών από της ημερομηνίας της τελευταίας εκτιμήσεως."Έχω τη γνώμη ότι πρέπει να ισχύσει η γενική αρχή του διοικητικού δικαίου για το τεκμήριο υπέρ της διακριτικής ευχέρειας όπου από τις σχετικές διατάξεις δεν προκύπτει σαφώς επιτακτική υποχρέωση του διοικητικού οργάνου για την έκδοση διοικητικής πράξης. Στο Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου Σπηλιωτοπούλου, 4η Έκδοση, παράγραφος 152 αναφέροντα τα ακόλουθα:

"Κατά γενικήν αρχήν του διοικητικού δικαίου υπάρχει τεκμήριον υπέρ της διακριτικής ευχερείας, δηλαδή όπου εκ των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει σαφώς επιτακτική υποχρέωσις του διοικητικού οργάνου δια την έκδοσιν διοικητικής πράξεως, πρέπει να γίνη εν αμφιβολία δεκτόν ότι η αρμοδιότης αυτού έχει χαρακτήρα διακριτικής ευχερείας (ΣΕ 46/1930)."

Κρίνω περαιτέρω ότι υπάρχει ασάφεια στη σχετική διάταξη και επομένως πρέπει να ερμηνευθούν οι λέξεις που χρησιμοποιεί ο Νομοθέτης αποβλέποντας στο σκοπό που επιδιώχθηκε. Έχω τη γνώμη ότι σκοπός του Νομοθέτη ήταν να γίνεται επανεκτίμηση όπου αυτό δικαιολογείται μετά από δέουσα έρευνα από τον καθ' ου η αίτηση, κατά την οποία θα διαπιστωθεί αύξηση ή μείωση της αγοραίας αξίας του ακινήτου. Αυτό που επιδιώκει ο Νομοθέτης δεν είναι επανεκτίμηση λόγω διαφωνίας των αιτητών με τη γενική εκτίμηση για να πετύχουν μείωση της αγοραίας αξίας του ακινήτου. Τούτο μπορούσαν να το κάμουν υποβάλλοντας ένσταση με βάση τα άρθρα 70(δ) και 74 του Κεφ.224.» (δική μας υπογράμμιση)

Υπό το φως των πιο πάνω, η Επιτροπή, στην εν προκειμένη περίπτωση όσον αφορά το άρθρο 35(3) του Νόμου θα πρέπει να αναζητήσει το σκοπό (το «τέλος», η *ratio*) για να διαπιστώσει το νόημά του (τελολογική ερμηνεία).

Επ' αυτής της βάσης, η Επιτροπή, αναφέρει πως σε περιπτώσεις όπου η υποβληθείσα καταγγελία υπολείπεται στοιχείων, σύμφωνα με ακολουθούμενη της πρακτική, αποστέλλει στον καταγγέλλοντα επιστολή με την οποία τον καλεί να υποβάλει πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα του Νόμου εντός ταχθείσας προθεσμίας, έτσι ώστε να είναι σε θέση να προβεί σε διερεύνηση της καταγγελίας.

Δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ότι με βάση το Νόμο η υποβολή καταγγελίας μπορεί να γίνει και αυτοπροσώπως από ένα φυσικό πρόσωπο.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή θα κατέληγε να απορρίπτει καταγγελίες σωρηδόν, αν δεν ακολουθούσε αυτή την πρακτική, με αποτέλεσμα να μην ασκεί αποφασιστικά και κυριαρχικά την αρμοδιότητα της, ως ορίζει το άρθρο 17 του περί του περί των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμου, Ν.158(Ι)/1999, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα διοικητικά όργανα πρέπει να ασκούν την αρμοδιότητά τους αποφασιστικά και κυριαρχικά. Αυτό σημαίνει ότι το διοικητικό όργανο πρέπει να αντιμετωπίζει αποτελεσματικά ένα θέμα με στόχο την επίλυσή του και η αντιμετώπισή του να μην απολήγει σε απεμπόληση και μη άσκηση της κυριαρχικής εξουσίας του.

Η συνεχής απόρριψη καταγγελιών, λόγω ελλείψεως στοιχείων, θα ισοδυναμούσε με «αρνησιδικία» από μέρους της Επιτροπής και ενδεχόμενα άρνησή της να ασκήσει αποφασιστικά και αποτελεσματικά την αρμοδιότητά της να οδηγούσε σε εκ νέου υποβολή καταγγελιών.

Επιπρόσθετα, το δημόσιο συμφέρον, αποτιμώμενο υπό το πρίσμα της προστασίας του ανταγωνισμού, αποτελεί τη βασική αρχή, η οποία διέπει την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας της Επιτροπής. Η πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή, όχι μόνο δεν αντιστρατεύεται το δημόσιο συμφέρον, αλλά το εξυπηρετεί, αφού καθιστά ευχερή τη διεξοδική επίλυση όλων των ζητημάτων που τίθενται ενώπιόν της.

Υπογραμμίζεται ότι το μόνο που προκύπτει από το λεκτικό της παραγράφου (3) του άρθρου 35 του Νόμου είναι η διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής να αποδέχεται καταγγελία, σε περίπτωση που αυτή δεν περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα, εάν θεωρήσει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι ικανοποιητικές, για την εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας.

Επί του προκειμένου, η Επιτροπή έστρεψε την προσοχή της στην πρακτική, η οποία ακολουθείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όπως καταγράφεται στο άρθρο 7 του

Κανονισμού 773/2004 και έχει ως εξής σε μετάφραση: «Όπου η Επιτροπή θεωρεί ότι με βάση την πληροφόρηση που βρίσκεται στην κατοχή της, υπάρχουν ανεπαρκείς λόγοι για να ενεργήσει επί παραπόνου, θα πρέπει να πληροφορήσει τον παραπονούμενο για τους λόγους της και να του θέσει χρονοδιάγραμμα εντός του οποίου ο παραπονούμενος μπορεί να καταστήσει γνωστές τις απόψεις του εγγράφως. Η Επιτροπή δεν θα είναι υπόχρεη να λάβει υπόψη οποιοσδήποτε περαιτέρω γραπτές εισηγήσεις που λαμβάνονται μετά τη λήξη της προθεσμίας.»

Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ομόφωνα ότι η πρακτική να δίδεται η δυνατότητα συμπλήρωσης στοιχείων της καταγγελίας είναι ορθή και επιβεβλημένη, αφού εξασφαλίζει τα δικαιώματα αναφοράς του καταγγέλλοντα (άρθρο 33 Ν. 158(Ι)/99). Όταν παρέχεται η δυνατότητα αυτή στον καταγγέλλοντα για λόγους ουσίας, δεν μπορεί να την αποστερείται για τυπικούς λόγους.

Εν προκειμένω, ο καταγγέλλων δεν πρέπει να λαμβάνει μια μη ευνοϊκή απόφαση χωρίς πρώτα να έχει την ευκαιρία να γνωρίζει τις ελλείψεις επί της καταγγελίας του και να έχει τη δυνατότητα να υποβάλει συμπληρωματικά στοιχεία. Η υιοθέτηση αυτής της πρακτικής βρίσκει έρεισμα και κατ' αναλογία μέσα από την πρακτική που εφαρμόζεται στο άρθρο 17(4) του Νόμου και στο άρθρο 7(1) του Κανονισμού 773/2004, σχετικά με τη διεξαγωγή ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ, ως καταγράφηκε πιο πάνω.

Στο σημείο αυτό να αναφερθεί επίσης ότι η πρακτική να δίδεται η δυνατότητα συμπλήρωσης των στοιχείων της καταγγελίας παρέχεται ανεξαιρέτως προς όλους τους καταγγέλλοντες, με πλήρη σεβασμό στην αρχή της ίσης μεταχείρισης.

Ανεξαρτήτως των ως άνω, η Επιτροπή τονίζει ότι, η διαδικασία επί της οποίας ανέπτυξε τους ισχυρισμούς της η CIC πραγματοποιήθηκε στις 19/4/2011 υπό την προηγούμενη σύνθεση της Επιτροπής, η οποία κρίθηκε στις 25/05/2011 με την ακυρωτική απόφαση της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στις προσφυγές 1544/2009, 1545/2009, 1596/2009 και 1601/2009, ότι ο διορισμός του τότε Προέδρου της, δεν ήταν νόμιμος. Η Επιτροπή, υπό τη νέα, σημερινή της σύνθεση, στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 25/6/2013, αφού εξέτασε τα ενώπιόν της στοιχεία, που περιέχονται στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, ομόφωνα αποφάσισε να αποδεχθεί την καταγγελία, καθώς θεώρησε ικανοποιητικές τις πληροφορίες της καταγγελίας και έδωσε οδηγίες προς την Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας, στα πλαίσια επανεξέτασης της υπόθεσης. Επιπρόσθετα, η Επιτροπή δεν

έλαβε υπόψη της οποιαδήποτε απόφαση της Επιτροπής που είχε ήδη κριθεί ως μη νόμιμη στο Ανώτατο Δικαστήριο και αυτό διαπιστώνεται και από προηγούμενη συνεδρία της Επιτροπής, που είχε διορισθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο στις 20/12/2011 και η οποία σε συνεδρία της στις 5/1/2012 διαπίστωσε ότι οι αποφάσεις της Επιτροπής που συμμετείχε ο κος. Χριστοφόρου ήταν ελαττωματικές και προχώρησε σε ανάκληση αυτών. Συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι μέχρι τις 5/1/2012 οι αποφάσεις που είχαν παρθεί από την Επιτροπή που συμμετείχε ο κος Χριστοφόρου αφορούσαν τη συνεδρία στις 19/4/2011, κατά την οποία είχε εξετασθεί η καταγγελία και διαπιστώθηκε ότι οι πληροφορίες και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν δεν ήταν ικανοποιητικά και η συνεδρία στις 13/5/2011, όπου δόθηκαν οδηγίες στην Υπηρεσία για διερεύνηση της καταγγελίας.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η Επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα ότι η προκαταρκτική ένσταση που τέθηκε από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με την παράβαση του άρθρου 35(3) του Νόμου από μέρους της Επιτροπής, δεν ευσταθεί και ως εκ τούτου την απορρίπτει.

**(γ) Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι: «η Επιτροπή στήριξε τις εκ πρώτης όψεως διαπιστώσεις σε στοιχεία που συλλέχθηκαν παράνομα και δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη. Η Επιτροπή υπό πλάνη θεώρησε ότι η νομολογία της επέτρεπε να κάνει χρήση του υπάρχοντος στο φάκελο υλικού/Χρήση μη νόμιμων στοιχείων κρίσης από την Επιτροπή»:**

Αποτελεί ισχυρισμό της CIC ότι, η Επιτροπή κακώς στηρίχθηκε στο υπάρχον στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης υλικό, γιατί αυτό είχε συλλεχθεί κατόπιν απόφασης της Επιτροπής υπό την παλαιότερη συγκρότησή της, η οποία κρίθηκε ως παράνομη με απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου. Η CIC ισχυρίζεται περαιτέρω ότι, η Επιτροπή υπό πλάνη θεώρησε ότι η νομολογία της επέτρεπε να κάνει χρήση του υπάρχοντος στο φάκελο υλικού.

Η Daimler υποστηρίζει ότι, τόσο η Υπηρεσία όσο και η Επιτροπή είχαν υποχρέωση να μην χρησιμοποιήσουν το υλικό του διοικητικού φακέλου που είχε συλλεχθεί μετά από απόφαση και/ή έγκριση της Επιτροπής, από την υποβολή της σχετικής καταγγελίας έως την ημέρα που αποκαταστάθηκε η νομιμότητα της σύνθεσης της Επιτροπής, κατ' εφαρμογή της Απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην υπόθεση *ExxonMobil Cyprus Ltd κ.α. -v- Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού* ημερομηνίας 25.05.2011, (2011) 3 Α.Α.Δ. 449.

Συγκεκριμένα, η Daimler διατείνεται: {.....}

Όσον αφορά τους πιο πάνω ισχυρισμούς, η Επιτροπή μελετώντας σχετική νομολογία, τις γενικές αρχές δικαίου, καθώς και τον περί των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμο, Ν.158(Ι)/1999, σημειώνει τα ακόλουθα:

Αποτελεί θεμελιώδη αρχή του διοικητικού δικαίου ότι η διοίκηση κατά την επανεξέταση μιας υπόθεσης, κατόπιν ακύρωσης ή/και ανάκλησης μιας πράξης, ανατρέχει στο νομικό και πραγματικό καθεστώς που ίσχυε κατά την έκδοση της πράξης. (άρθρο 58 του Ν. 158(Ι)/1999)

Στο πραγματικό καθεστώς δεν εντάσσονται υποκειμενικά, αλλά μόνο αντικειμενικά στοιχεία. Αυτά που κατά κανόνα μπορούν και πρέπει να χρησιμοποιηθούν ξανά κατά την επανεξέταση είναι τα αντικειμενικά στοιχεία. Υποκειμενικά στοιχεία κρίσης, όπως π.χ. η εντύπωση που έκαναν σε μια Επιτροπή οι συνεντεύξεις υποψηφίων ή η κρίση μιας Επιτροπής ότι υπάρχει παράβαση μιας σχετικής νομοθεσίας ή η σύσταση Διευθυντή, αποτελούν υποκειμενικά στοιχεία κρίσης, στα οποία ενδέχεται να εμφιλοχώρησε το ελάττωμα της αρχικής ακυρωθείσας/ανακληθείσας πράξης.

Το Ανώτατο Δικαστήριο στην απόφαση ημερομηνίας 20/10/1993, στην Προσφυγή Αρ. 314/92, *Νίκη Κατσαούνη ν. Πανεπιστήμιο Κύπρου*, τόνισε τα εξής:

*«Η ακυρωτική δικαστική απόφαση εξαλείφει την προσβαλλόμενη πράξη από το χρόνο της έκδοσης της (ex tunc), καθώς και όλους τους λόγους οι οποίοι την στηρίζουν. Η αναγκαία συμμόρφωση της Διοίκησης στην ακυρωτική απόφαση του Δικαστηρίου είναι επιβεβλημένη. Η Διοίκηση έχει υποχρέωση να επανεξετάσει εκ νέου το θέμα με αναφορά στο νομικό και πραγματικό καθεστώς που ίσχυε κατά το χρόνο λήψης της απόφασης που ακυρώθηκε. Η νέα απόφαση έχει αναδρομική ισχύ και ανάγεται στο χρόνο έκδοσης της πράξης που ακυρώθηκε ή ανακλήθηκε.*

*Η επανεξέταση περιορίζεται στα γεγονότα εκείνα που υπήρχαν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής απόφασης, ανεξάρτητα αν λήφθηκαν υπόψη ή όχι κατά τη λήψη της.*

*Η δικαστική απόφαση άφησε τη Διοίκηση αδέσμευτη αναφορικά με το πόρισμά της. Η νέα έρευνα του θέματος θα πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα σφάλματα που επενέργησαν στη λήψη της πρώτης απόφασης και να ακολουθηθεί η καθοδήγηση που δίδεται από το Δικαστήριο στην ακυρωτική απόφαση.*

Το πλαίσιο των εξουσιών του Διοικητικού Οργάνου κατά την επανεξέταση, σε συνάρτηση με τα στοιχεία εκείνα που μπορούν νόμιμα να ληφθούν υπόψη στο στάδιο αυτό, εξετάστηκαν από την Ολομέλεια του Δικαστηρίου στην υπόθεση **R. v. Safirides** και επαναλήφθηκαν σε σειρά αποφάσεων. Σύμφωνα με τη νομολογία τα στοιχεία αυτά είναι όλα τα αντικειμενικά δεδομένα που υπήρχαν κατά τον κρίσιμο χρόνο, όπως για παράδειγμα τα στοιχεία των φακέλων των υποψηφίων κλπ, τα οποία αποκλείουν την υποκειμενικότητα.

Η αξιολόγηση των υποψηφίων από ένα Διοικητικό Όργανο, είτε στα πλαίσια μιας συνέντευξης, είτε υπό άλλη μορφή, δεν αποτελούν μέρος του πραγματικού καθεστώτος, αλλά είναι ένα υποκειμενικό στοιχείο κρίσης, που αντανακλά υποκειμενικές εκτιμήσεις, αναφορικά με την αξία και καταλληλότητα των υποψηφίων.» (δική μας υπογράμμιση)

Σχετική είναι επίσης η απόφαση ημερομηνίας 12/4/1995, στην Προσφυγή Αρ.676/93, Κωνσταντίνος Σ. Γιαλούκας ν. Κυπριακής Δημοκρατίας, μέσω Επιτροπής Εκπαιδευτικής Νομοθεσίας, στην οποία λέχθηκαν τα εξής:

«Έχει κατ' επανάληψη νομολογηθεί πως η επανεξέταση μίας διοικητικής πράξης περιορίζεται στα στοιχεία εκείνα, πραγματικά και νομικά, τα οποία ίσχυαν κατά το χρόνο λήψης της ακυρωθείσας πράξης. (Βλέπε Βανέζης κ.ά. ν. Δημοκρατίας (1989) 3 Α.Α.Δ. 2522 και Λύωνας κ.ά. ν. Δημοκρατίας (1990) 3 Α.Α.Δ. 2038.)

Η διοίκηση είναι υποχρεωμένη να προβεί σε νέα έρευνα και κρίση απαλλαγμένη από τα ελαττώματα που είχαν εμφολωρήσει στη διαμόρφωση της αρχικής, υπό το φως των πορισμάτων που δίδονται στην ακυρωτική απόφαση. (Βλέπε *Georghios Haris ν. Republic* (1989) 3 C.L.R. 147, *Νίκη Κατσαούνη ν. Πανεπιστημίου Κύπρου* (1993) 4 Α.Α.Δ. 2354 και *Πορίσματα Νομολογίας του Συμβουλίου Επικρατείας 1929-1959*, σελίδα 281.)

Το πλαίσιο των εξουσιών του διοικητικού οργάνου σε σχέση με τα στοιχεία τα οποία μπορούν νόμιμα να ληφθούν υπόψη κατά το στάδιο της επανεξέτασης έχει εξεταστεί από το Δικαστήριο στην απόφαση της Ολομέλειας στην υπόθεση **R. v. Safirides** (1985) 3 C.L.R. 163. Τα στοιχεία αυτά, σύμφωνα με τη νομολογία, είναι όλα τα αντικειμενικά δεδομένα τα οποία ίσχυαν κατά τον ουσιώδη χρόνο και τα οποία αποκλείουν την υποκειμενικότητα.

Η κρίση για την απόδοση υποψηφίων στα πλαίσια μίας συνέντευξης ή υπό οποιαδήποτε άλλη μορφή αποτελούν υποκειμενικά στοιχεία κρίσης, τα οποία δεν μπορούν να μεταβιβασθούν από ένα όργανο σε άλλο με διαφορετική σύνθεση. (Βλέπε σχετικά Μάριος Παπαδόπουλος ν. Οργανισμού Χρηματοδοτήσεως Στέγης (1992) 4 Α.Α.Δ. 2463, Ιωάννης Πρέζας ν. Επιτροπής [\*780] Εκπαιδευτικής Υπηρεσίας (1989) 3 Α.Α.Δ. 2304, Ανδρόνικος Γεωργίου ν. Επιτροπής Δημόσιας Υπηρεσίας (1993) 4 Α.Α.Δ. 275 και Εύης Δρουσιώτης ν. Δήμου Λασιών (1992) 3 Α.Α.Δ. 437.)» (δική μας υπογράμμιση)

Όσον αφορά την αναφερθείσα υπόθεση *Ευσταθιάδη*, αυτή λήφθηκε υπόψη μόνο ως καθοδήγηση, καθώς σε αυτήν γίνεται διαχωρισμός μεταξύ νόμιμων και μη νόμιμων στοιχείων κρίσης, όσον αφορά τα στοιχεία που μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την επανεξέταση μίας υπόθεσης μετά από ακύρωση ή ανάκληση μίας διοικητικής πράξης. Η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι στην εν προκειμένω περίπτωση δεν λήφθηκε υπόψη κατά την επανεξέταση κανένα στοιχείο κρίσης. Το εντός του διοικητικού φακέλου υλικό, όπως τα στοιχεία που απεστάλησαν από τις καταγγέλλουσες εταιρείες αποτελούν καθαρά αντικειμενικό στοιχείο και όχι υποκειμενικό, ενώ τα στοιχεία που αφορούσαν υποκειμενικές κρίσεις της παράνομης Επιτροπής με τη συμμετοχή του κ. Χριστοφόρου, ως κρίθηκε από το Ανώτατο Δικαστήριο, δεν χρησιμοποιήθηκαν ή/και λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή αλλά, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, κρίθηκαν ως ελαττωματικά και ανακλήθηκαν από την Επιτροπή υπό την προηγούμενη σύνθεσή της.

Θα ήταν άλλωστε άσκοπο να αναζητηθεί να ληφθεί κατά την επανεξέταση, εκ νέου, το ίδιο ακριβώς υλικό που υπήρχε ήδη στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης. Η Επιτροπή, κατά την επανεξέταση, χρησιμοποίησε μεν τα υπάρχοντα πραγματικά στοιχεία, αλλά προχώρησε σε νέα αξιολόγησή τους.

Στην απόφαση ημερομηνίας 13/1/2009, στην Αναθεωρητική Έφεση Αρ. 120/2006, *Δημήτρης Μπαρτζός ν. Κυπριακής Δημοκρατίας*, η Ολομέλεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου, απορρίπτοντας την έφεση, αποφάσισε ότι:

«[...] τίποτε δεν εμπόδιζε την Έφορο ΦΠΑ να βασισθεί στα ήδη εξασφαλισθέντα πραγματικά δεδομένα, δηλαδή τα βιβλία των εφεσειόντων, το ημερολόγιο, και τα άλλα τεκμήρια που εξασφαλίστηκαν ως αποτέλεσμα της έρευνας. Τα στοιχεία και δεδομένα αυτά ήταν ήδη στην κατοχή της Εφόρου ΦΠΑ, θα ήταν δε χωρίς έννοια οποιαδήποτε ενέργεια για νέα έρευνα με σκοπό την εξασφάλιση στοιχείων.



Είναι προφανές, ότι η Έφορος ΦΠΑ επανεξέτασε και ερεύνησε με βάση αυτά τα στοιχεία την περίπτωση των εφεισείδων, άκουσε δε και τις θέσεις τους, όπως αυτές εκφράστηκαν από τον λογιστή τους.» (δική μας υπογράμμιση).

Τέλος, η Επιτροπή θα ήθελε να αναφερθεί και στην υπόθεση *Χατζηγεωργίου ν. Κυπριακής Δημοκρατίας, μέσω Επιτροπής Δημόσιας Υπηρεσίας*, (1999) 3 A.A.Δ. 145, για την οποία ο δικηγόρος της CIC ανέφερε ότι δεν κατόρθωσε να εντοπίσει, καθώς όπως παρατηρείται είχε καταγραφεί εκ παραδρομής ως έτος έκδοσής της το 1997 αντί του έτους 1999 στο πρακτικό της Επιτροπής ημερομηνίας 25/6/2013. Στην εν λόγω απόφαση το Δικαστήριο αναφέρει τα εξής:

*«Η ανάκληση της απόφασης δε συνεπαγόταν και εξαφάνιση των στοιχείων, τα οποία υφίσταντο όταν λήφθηκε. Ό,τι ανακλήθηκε, ήταν αυτή τούτη η απόφαση της Επιτροπής Δημόσιας Υπηρεσίας, ώστε να επιστρωθεί το έδαφος για τη θεώρηση των ενώπιόν της στοιχείων των υποψηφίων, σε σχέση με το πρόσθετο προσόν, κάτω από τα παραδεκτά γεγονότα. Δε σημειώθηκε οποιαδήποτε μεταβολή στη σύνθεση της Επιτροπής Δημόσιας Υπηρεσίας, ώστε να δικαιολογείται η διαγραφή της αξιολόγησης των υποψηφίων κατά τις προφορικές συνεντεύξεις και ο αποκλεισμός τους ως εξωγενές στοιχείο - (βλ., μεταξύ άλλων, *Ieronymides and Others v. Republic* (1986) 3 C.L.R. 2424, *Ιερωνυμίδης ν. Δημοκρατίας* (1990) 3 A.A.Δ. 3234.»*

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η Επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα ότι η προκαταρκτική ένσταση που τέθηκε από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με τη χρήση από μέρους της Επιτροπής στοιχείων που συλλέχθηκαν παράνομα, δεν μπορεί να τύχει της αποδοχής της και ως εκ τούτου την απορρίπτει.

**(δ) Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι: «Η διαδικασία που ακολουθείται παραβιάζει το άρθρο 30(2) του Συντάγματος και το άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων/ Παραβίαση της αρχής της αντικειμενικής αμεροληψίας»:**

Αμφότερες οι καταγγελλόμενες εταιρείες ισχυρίστηκαν ότι η Επιτροπή παραβιάζει το άρθρο 30(2) του Συντάγματος και το άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, αναλύοντας τις θέσεις τους με λεπτομέρεια.

Ειδικότερα, η CIC ισχυρίστηκε ότι η διαδικασία διερεύνησης και λήψης απόφασης που ακολουθείται από την Επιτροπή όπου αυτή συνδυάζει τόσο την εξεταστική όσο και την εκδικαστική ιδιότητα, προσκρούει (και παραβιάζει) στο άρθρο 30.2 του

Συντάγματος και στο άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Θεμελιωδών Ελευθεριών, καθότι η Επιτροπή δεν μπορεί να ικανοποιήσει τα κριτήρια της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας σε σχέση με τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις από μέρους της εταιρείας CIC.

Η Daimler υποστήριξε ότι, η κατοχή από την ίδια την Επιτροπή των ιδιοτήτων του κατηγορού και του κριτή στην επίδικη υπόθεση παραβιάζει την αρχή της αντικειμενικής αμεροληψίας, όπως αυτή κατοχυρώνεται στο Άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και τη νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και παρέθεσε προς υποστήριξη της θέσης της σχετική νομολογία. Επισήμανε επίσης ότι, η διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής λαμβάνει το χαρακτήρα οιονεί ποινικής δίκης, λαμβάνοντας υπόψη την εξουσία της να επιβάλλει διάφορες ποινές και κυρώσεις μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η ποινή του προστίμου.

Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο εν πρώτοις να αναφερθεί στον τρόπο λειτουργίας της, όπως αυτός καθορίζεται από το Νόμο γιατί έτσι θα καταδειχθεί η σύμφωνη με τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης λειτουργία της, η οποία και ταυτίζεται με τον τρόπο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού, το αρμόδιο όργανο για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, ύστερα από δέουσα προκαταρκτική έρευνα, που διενεργείται από την Υπηρεσία, όταν διαπιστώσει πιθανολογούμενη παράβαση αποφασίζει να κινήσει διαδικασία εξέτασης της, καταρτίζοντας γραπτή Έκθεση περί των Αιτιάσεων την οποία κοινοποιεί προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες δίδοντάς τους χρόνο να υποβάλλουν τις γραπτές τους παρατηρήσεις, χρόνος ο οποίος σε δικαιολογημένες περιπτώσεις παρατείνεται και συνήθως παρατείνεται πέραν της μίας φορές.

Κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία για εξέταση παραβάσεων καλούνται να παρίστανται τόσο οι καταγγελλόμενες εταιρείες όσο και οι καταγγέλλουσες, καθώς και οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο, κατά την κρίση της Επιτροπής, θα βοηθήσει στην εξέταση της παράβασης και/ή της καταγγελίας.

Η Επιτροπή συνεδριάζει για τη λήψη της απόφασής της κατ' ιδίαν χωρίς την παρουσία οποιωνδήποτε τρίτων προσώπων, συμπεριλαμβανομένης και της Υπηρεσίας.

Κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία τα μέρη σε αυτήν έχουν κάθε δικαίωμα να αναπτύξουν και προφορικά τις θέσεις τους και στις πλείστες περιπτώσεις η Επιτροπή δίδει το δικαίωμα να υποβάλλουν και δευτερολογία.

Περαιτέρω, ως σημειωθεί ότι η Επιτροπή κοινοποιεί στην καταγγελλόμενη επιχείρηση, τα έγγραφα του φακέλου πάνω στα οποία προτίθεται να στηρίξει την απόφασή της, εξαιρουμένων εκείνων των εγγράφων που αποτελούν επαγγελματικά απόρρητα και της δίδει κάθε δικαίωμα να επιθεωρήσει το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, ώστε αυτή να είναι έγκυρα ενήμερη για όλα τα έγγραφα που θα χρησιμοποιηθούν από την Επιτροπή ως αποδεικτικά στοιχεία.

Η Επιτροπή συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 8 του Νόμου που όπως αναφέρεται στο Προοίμιο του: *«Για σκοπούς ρύθμισης και προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού στη Δημοκρατία και εφαρμογή της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 1/2003 [...]»*, η Βουλή των Αντιπροσώπων ψήφισε τον περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμο του 2008 δυνάμει του οποίου ιδρύθηκε ανεξάρτητη Επιτροπή, καλούμενη «Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού». Στη Δημοκρατία δηλαδή, επιλέχθηκε να ανατεθούν οι παραπάνω αρμοδιότητες στην Επιτροπή, ένα όργανο δεόντως και νομίμως συγκροτημένο από το Υπουργικό Συμβούλιο, κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1/2003,<sup>39</sup> ο οποίος ορίζει πως:

*«1. Τα κράτη μέλη ορίζουν την αρχή ανταγωνισμού ή τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης κατά τρόπο, ώστε να τηρούνται όντως οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού. Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την παραχώρηση στις αρχές αυτής της εξουσίας να εφαρμόζουν τα εν λόγω άρθρα λαμβάνονται πριν από την 1η Μαΐου 2004. Οι οριζόμενες αρχές ενδέχεται να περιλαμβάνουν δικαστήρια.*

*2. Όταν η επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού ανατίθεται σε διοικητικές και δικαστικές αρχές, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν διάφορες εξουσίες και καθήκοντα στις διάφορες αυτές εθνικές αρχές, είτε είναι διοικητικές είτε δικαστικές».*

---

<sup>39</sup> Κανονισμός (ΕΚ) του Συμβουλίου αριθ. 1/2003 της 16ης Δεκεμβρίου 2002 για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, Επίσημη Εφημερίδα L 001 της 4.1.2003.

Σημειώνεται παράλληλα πως από την ισχύ του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1/2003, η εθνική Επιτροπή έχει αρμοδιότητα και για την εφαρμογή των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ).

Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, του οποίου οι πράξεις υπόκεινται στον αναθεωρητικό έλεγχο του Ανώτατου Δικαστηρίου. Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να αποφασίζει επί παραβάσεων των άρθρων 3 και 6 του Νόμου, να προβαίνει σε έλεγχο των συγκεντρώσεων μείζονος σημασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 83(Ι)/2014 και να λαμβάνει σχετικές αποφάσεις, οι οποίες πρέπει να είναι πλήρως κι επαρκώς αιτιολογημένες σύμφωνα με τις γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου, όπως αυτές αποτυπώνονται στον περί των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμο, Ν. 158(Ι)/1999.

Στη βάση των άρθρων 17(1) του Νόμου και 35(6), η Επιτροπή αποφασίζει να κινήσει διαδικασία εξέτασης μιας παράβασης, εφόσον ύστερα από δέουσα προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας διαπιστώσει πιθανολογούμενη, εκ πρώτης όψεως, παράβαση του Νόμου ή των άρθρων 101 και/ή 102 ΣΛΕΕ.

Αξίζει να τονιστεί ότι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τον ίδιο τρόπο καλείται να διερευνήσει και να αποφασίσει επί παραβάσεων των κανόνων του ανταγωνισμού στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι αρμοδιότητες της Επιτροπής είναι ανάλογες των εξουσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ως αυτές καθορίζονται στον Κανονισμό 1/2003 και στον *«Κανονισμό (ΕΚ) αριθ.773/2004 της Επιτροπής, της 7<sup>ης</sup> Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ»*.

Ειδικότερα, ο Κύπριος Νομοθέτης με το άρθρο 23 του Νόμου καθόρισε λεπτομερειακά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής, σύμφωνα με τις οποίες η Επιτροπή είναι επιφορτισμένη, κυρίως, με τη λήψη αποφάσεων αναφορικά με τις παραβάσεις που ο Νόμος καθορίζει, καθώς επίσης και με την επιβολή διοικητικών προστίμων και κυρώσεων, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης.

Παράλληλα, με το άρθρο 20 του Νόμου, ο Νομοθέτης καθόρισε τις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας, η οποία είναι υπεύθυνη για: (α) την εκτέλεση έργων γραμματείας της Επιτροπής, (β) την τήρηση των Μητρώων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 22, (γ) τη συλλογή και τον έλεγχο πληροφοριών αναγκαίων για την άσκηση των κατά τον παρόντα Νόμο αρμοδιοτήτων, εξουσιών και καθηκόντων της Επιτροπής, (δ) την

εισαγωγή καταγγελιών και την υποβολή εισηγήσεων προς την Επιτροπή, (ε) τη διενέργεια των κατά τον παρόντα Νόμο αναγκαίων κοινοποιήσεων και δημοσιεύσεων και, (στ) την παροχή προς την Επιτροπή κάθε δυνατής διευκόλυνσης προς εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων, εξουσιών και καθηκόντων της.

Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η διερεύνηση της έγινε από την Υπηρεσία, η οποία στη βάση του άρθρου 35(4) του Νόμου έχει την ευθύνη να διεξάγει τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα. Η Υπηρεσία διενήργησε τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της κατόπιν των οδηγιών της Επιτροπής στη συνεδρία της ημερομηνίας 26/1/2012 και ολοκλήρωσε αυτήν με την καταχώρηση σημειώματος ημερομηνίας 2/9/2013 στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Εν συνεχεία, η Επιτροπή, αφού μελέτησε το σημείωμα της Υπηρεσίας στις 19/9/2013 κατέληξε σε *εκ πρώτης όψεως* παράβαση των άρθρων 3(1)(β) του Νόμου και 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και προχώρησε στον καταρτισμό Έκθεσης Αιτιάσεων κοινοποιώντας την στα εμπλεκόμενα μέρη στις 27/1/2014. Τονίζεται ότι η Έκθεση Αιτιάσεων αποτελεί στην ουσία μια γραπτή έκθεση, την οποία καταρτίζει η Επιτροπή προς ενημέρωση των επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων, αναφορικά με τις αιτιάσεις που εκ πρώτης όψεως διατυπώνονται εις βάρος τους για πιθανολογούμενες παραβάσεις των διατάξεων του Νόμου. Υπογραμμίζεται ότι στην έκθεση αυτή, που είναι το έναυσμα της όλης διαδικασίας, η όποια αναφορά σε «παράβαση», συνοδεύεται από τη λέξη «πιθανολογούμενη» ή «εκ πρώτης όψεως». Για να διαπιστωθεί τελικά παράβαση προηγείται η διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 17 του Νόμου, και καταγράφηκε πιο πάνω, με ενδιάμεσα στάδια την πραγματοποίηση επιθεώρησης του διοικητικού φακέλου και τις ενδιάμεσες συνεδρίες της Επιτροπής κατά τις οποίες οι καταγγελλόμενες εταιρείες υποβάλλουν τις γραπτές παρατηρήσεις επί της έκθεσης αιτιάσεων καθώς και προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής όπου τα μέρη έχουν το δικαίωμα να αναπτύξουν τις θέσεις τους και να αναλύσουν ενδελεχώς τις απόψεις τους. Όλα τα παραπάνω βήματα της προβλεπόμενης διαδικασίας, έχουν ακολουθηθεί κατά γράμμα από την Επιτροπή στην παρούσα υπόθεση. Καθίσταται λοιπόν αντιληπτό ότι στην υπό εξέταση υπόθεση τηρήθηκαν οι αρχές της αμεροληψίας και της φυσικής δικαιοσύνης από την Επιτροπή στη βάση των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου. Άλλωστε, οι αποφάσεις της Επιτροπής υπόκεινται σε έλεγχο από το Ανώτατο δικαστήριο στα πλαίσια άσκησης προσφυγής δυνάμει του Άρθρου 146 του Συντάγματος, ο έλεγχος

του οποίου παρέχει τα εχέγγυα του Άρθρου 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης και του Άρθρου 30.2 του Συντάγματος.

Η Επιτροπή, εξέτασε σωρεία αποφάσεων του Ανωτάτου Δικαστηρίου και αφού υπογραμμίζει ότι σε μεγάλο αριθμό αποφάσεων του έχει αποφασιστεί το θέμα τελεσιδίκως, σημειώνει την απόφαση της Πλήρους Ολομέλειας στην υπόθεση *Sigma Radio T.V. Ltd v. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου* (2004) 3 Α.Α.Δ, 134, στην οποία γίνεται αναφορά ότι μια διοικητική αρχή δεν είναι Δικαστήριο *stricto sensu* και δεν υπάρχει παραβίαση του Άρθρου 30.2 του Συντάγματος και του άρθρου 6.1 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, με την προϋπόθεση πάντοτε ότι ο Νόμος και οι Κανονισμοί του διοικητικού οργάνου παρέχουν, όπως και εδώ το εχέγγυο της ανεξαρτησίας και της αμεροληψίας.<sup>40</sup> Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα απορρίπτει τη θέση του δικηγόρου των καταγγελλομένων.

Παράλληλα, η Επιτροπή σημειώνει ότι παρόμοιο με το υπό εξέταση θέμα τέθηκε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1980, στην Υπόθεση 209-215/78 *Heintz van Landewyck Sarl κ.α. κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1980, 3125. Το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 6(1) της Συνθήκης δεν ήταν σχετικό, καθότι η Επιτροπή δεν ήταν Δικαστήριο, σύμφωνα με την έννοια του εν λόγω άρθρου. Έκτοτε το Δικαστήριο επανέλαβε την ίδια θέση σε σωρεία αποφάσεών του (Συνεκδικασθείσες Υποθέσεις 100-103/80 *Musique Diffusion Francaise SA and others v. Commission*, Συλλογή 1983, 1825, Υπόθεση T-11/89 *Shell v. Commission*, Συλλογή 1992, II-757.) Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε σχετικά νεώτερες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι: «η αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού θα επηρεαζόταν σοβαρά αν γινόταν δεκτή η άποψη ότι το δίκαιο του ανταγωνισμού υπάγεται στο ποινικό» (βλ. αποφάσεις C-388/00, *Volskwage*, Συλλογή 2003, I-9189, σκέψη 97 και T-276/04, *Compagnie Maritime Belge*, Συλλογή 2008, θθ-1277, σκέψη 66).

Ακόμα, η Επιτροπή σημείωσε ότι στην Υπόθεση T-348/94, *Espanola SA κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σελ. II-1875, η προσφεύγουσα υποστήριξε ότι η σώρευση των λειτουργιών της ανακρίσεως και της αποφάσεως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσβάλλει το θεμελιώδες δικαίωμα του κρίνεσθαι από αμερόληπτο και ανεξάρτητο δικαστήριο, με επίκληση του άρθρου 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης. Μεταξύ άλλων, η προσφεύγουσα ισχυρίστηκε ότι παρόλο που η μεροληψία της Επιτροπής θα μπορούσε να επανορθωθεί εάν υπήρχε η δυνατότητα άσκησης προσφυγής ενώπιον

---

<sup>40</sup> Βλ. Απόφαση Ανωτάτου Δικαστηρίου στην προσφυγή αρ. 1006/2009, *Aspis Πρόνοια ΑΕΓΑ, Aspis Holding Public Company Limited και Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς*, ημερομηνίας 22/7/2010.

δικαιοδοτικού οργάνου το οποίο διαθέτει εξουσία πλήρους δικαιοδοσίας, εντούτοις ο έλεγχος που ασκεί το Πρωτοδικείο «ουδόλως είναι έλεγχος πλήρους δικαιοδοσίας καθιστών δυνατή την έρευνα όλων των πραγματικών και νομικών εκτιμήσεων». Το Γενικό Δικαστήριο (πρώην Πρωτοδικείο) απέρριψε τον προβληθέντα λόγο ακύρωσης τονίζοντας ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 6 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης, ενώ ο έλεγχος νομιμότητας που ασκεί το Πρωτοδικείο επί των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τις οποίες διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού και επιβάλλονται πρόστιμα «πρέπει να θεωρηθεί ως αποτελεσματικός δικαστικός έλεγχος της προσβαλλόμενης πράξης.»

Η Επιτροπή σημειώνει εν κατακλείδι, ότι ο Νομοθέτης στο άρθρο 24 του Νόμου ρητά καθορίζει ότι η Επιτροπή δύναται να επιβάλλει διοικητικά πρόστιμα. Δεν επιβάλλεται οποιαδήποτε άλλη χρηματική ποινή, ως ορίζεται στον περί Ποινικού Κώδικα Νόμο, Κεφ. 154, οπότε ενισχυτικά με τα πιο πάνω, η Επιτροπή καταλήγει στο ομόφωνο συμπέρασμα ότι η διαδικασία που ακολουθείται δεν είναι ποινική ούτε προσομοιάζει ποινικής. Περαιτέρω, τονίζεται ότι το διοικητικό πρόστιμο που επιβάλλει η Επιτροπή εισπράττεται ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία, ως ορίζει το άρθρο 43 του Νόμου.

Στη βάση όλων των πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα απορρίπτει τη θέση των δικηγόρων των καταγγελλομένων.

**(ε) Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι: «Η μη αποκάλυψη όλων των στοιχείων του φακέλου παρακωλύει την άσκηση του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης και στερεί τη δυνατότητα να επιχειρηματολογήσει προς ανατροπή των εκ πρώτης όψεως διαπιστώσεων της Επιτροπής/Παραβίαση του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης λόγω ελλιπούς αποκάλυψης απαραίτητων στοιχείων για τη δέουσα προετοιμασία της υπεράσπισης»:**

Οι καταγγελλόμενες εταιρείες ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι η μη αποκάλυψη όλων των στοιχείων του φακέλου παραβιάζει τα δικαιώματά τους για προηγούμενη ακρόαση, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η υπεράσπισή τους.

Η Επιτροπή όσον αφορά την ανωτέρω προδικαστική ένσταση σημειώνει τα εξής:

Η εταιρεία CIC, με επιστολή ημερομηνίας 21/2/2014, ενημερώθηκε ότι η Επιτροπή ενέκρινε αίτημά της, που είχε υποβάλει με την επιστολή ημερομηνίας 20/2/2014, να

επιθεωρήσει τους διοικητικούς φακέλους της παρούσας υπόθεσης στις 27/2/2014. Δηλαδή, η ανταπόκριση της Επιτροπής στο αίτημα της CIC υπήρξε θετική και άμεση.

Η αναφερόμενη επιθεώρηση έγινε όντως στις 27/2/2014. Η πρόσβασή από την CIC στα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, έλαβε χώρα κατά τον προσηκόντα τρόπο, τηρουμένων όλων των προβλεπόμενων διαδικαστικών εγγυήσεων που αποσκοπούν στην προστασία των δικαιωμάτων άμυνας και στην εφαρμογή της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης.

Ως εκ τούτου, κατά την επιθεώρηση είχαν αποκρυφθεί τα εμπιστευτικά στοιχεία των καταγγελλουσών, της εταιρείας Daimler και των τρίτων επιχειρήσεων που δεν αποτελούσαν εμπλεκόμενα στην υπόθεση μέρη.

Μετάπειτα, με επιστολή του ημερομηνίας 28/2/2014, ο δικηγόρος της CIC ζήτησε πρόσβασή του σε 16 εμπιστευτικά στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης που είχαν αποκρυφθεί, καθότι, όπως ανέφερε στην επιστολή του, αυτά ήταν απαραίτητα για σκοπούς προετοιμασίας της υπόθεσης.

Με επιστολή ημερομηνίας 5/3/2014, η CIC ενημερώθηκε ότι, η Επιτροπή για να μπορέσει να εξετάσει το αίτημα της να της δοθεί πρόσβαση στα εμπιστευτικά έγγραφα, θα πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 13(Ι)/2008, ως ίσχυε τότε και τις γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου, να αιτιολογήσει πλήρως και με σαφήνεια τους λόγους για τους οποίους αιτείται να λάβει κάθε ένα από τα 16 στοιχεία.

Η CIC με επιστολή, ημερομηνίας 6/3/2014, απάντησε ότι δεν εμμένει στην επιθεώρηση των στοιχείων 1-14 και 16, νοουμένου ότι θα της δοθεί το στοιχείο 15, που αποτελεί το πλήρες κείμενο του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, στην εμπιστευτική του μορφή. Η επιστολή ανέφερε επίσης ότι το εν λόγω σημείωμα ήταν απαραίτητο για να μπορέσει να ετοιμάσει την υπεράσπισή της, αλλά και να διαπιστώσει την ορθότητα των συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η Επιτροπή.

Η Επιτροπή, με επιστολή της ημερομηνίας 19/3/2014, ενημέρωσε την CIC ότι στη συνεδρία της ημερομηνίας 10/3/2014, αφού μελέτησε ενδελεχώς ξεχωριστά κάθε ένα από τα διαγραφέντα (ως εμπιστευτικά) σημεία του εσωτερικού σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, ομόφωνα αποφάσισε όπως, προτού λάβει τη τελική της απόφαση επί του αιτήματος αποκάλυψής τους, αποστείλει πίνακα προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, Kyros και Karodistrias, με τα στοιχεία που δυνατό να



αποκαλυφθούν, ώστε να μπορέσουν αυτές να εκφράσουν αιτιολογημένα τη θέση τους επ' αυτών.

Στη συνεδρία της ημερομηνίας 12/3/2014, υπό το φως της απαντητικής επιστολής των εταιρειών Kyros και Karodistriias της ίδιας μέρας, αποφάσισε να αποστείλει στη CIC το εσωτερικό σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, αποκαλύπτοντας τα σημεία τα οποία έτυχαν αποδοχής των καταγγελλουσών εταιρειών προς αποκάλυψη.

Στη συνεδρία της ημερομηνίας 17/3/2014, αποφάσισε όπως σταλεί επιστολή και προς την εταιρεία Daimler με την οποία της ζητείτο όπως την πληροφορήσει κατά πόσο αποδέχεται την αποκάλυψη των διαγραφέντων στοιχείων/σημείων του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, τα οποία την αφορούσαν. Με την ίδια επιστολή επίσης της ζητήθηκε όπως, στην περίπτωση κατά την οποία θεωρούσε ότι τούτα αποτελούσαν επιχειρηματικά απόρρητα ή/και εμπιστευτικές πληροφορίες να τεκμηριώσει τη θέση της για τήρηση της εμπιστευτικότητας για κάθε διαγραμμένη πληροφορία και να δώσει αιτιολόγηση για το λόγο που η διαγραμμένη πληροφορία αποτελούσε επαγγελματικό απόρρητο ή εμπιστευτική πληροφορία και το λόγο που η αποκάλυψή της μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρή βλάβη την επιχείρηση.

Ακολούθως, η Επιτροπή, σε επόμενες της συνεδρίες ημερομηνίας 2/4/2014 και 7/4/2014, απεφάσισε όπως καλέσει την CIC σε εκ νέου πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, στον οποίον θα είχαν πλέον αποκαλυφθεί αναλόγως τα στοιχεία που δεν θεωρούνταν εμπιστευτικά από τις εταιρείες Kyros, Karodistriias & και Daimler. Η πρόσκληση της CIC για την εν λόγω πρόσβαση έγινε με επιστολή ημερομηνίας 7/4/2014, ενώ η πρόσβαση πραγματοποιήθηκε στις 11/4/2014, από τρεις, εκ των δικηγόρων, της εταιρείας.

Όπως διαφαίνεται από την ανωτέρω χρονολογική παράθεση των γεγονότων, δόθηκε στη εταιρεία CIC, δύο φορές η δυνατότητα πρόσβασης στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Όσον αφορά την εταιρεία Daimler, με επιστολή ημερομηνίας 12/3/2014, ενημερώθηκε ότι η Επιτροπή ενέκρινε αίτημά της, που είχε υποβάλει με την επιστολή ημερομηνίας 10/3/2014, να επιθεωρήσει τους διοικητικούς φακέλους της παρούσας υπόθεσης στις 13/3/2014.

Όπως φαίνεται η ανταπόκριση της Επιτροπής στο αίτημα της Daimler υπήρξε θετική και άμεση και έτσι η επιθεώρηση έγινε όντως στις 13/3/2014. Η πρόσβασή της Daimler στα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, έλαβε χώρα κατά τον προσήκοντα τρόπο, τηρουμένων όλων των προβλεπόμενων διαδικαστικών εγγυήσεων που αποσκοπούν στην προστασία των δικαιωμάτων άμυνας και στην εφαρμογή της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης. Προς τούτο, κατά την επιθεώρηση είχαν αποκρυφθεί τα εμπιστευτικά στοιχεία των καταγγελλουσών εταιρειών, της CIC και των τρίτων μη εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στην υπόθεση.

Με επιστολή του ημερομηνίας 14/3/2014, ο δικηγόρος της Daimler κατέγραψε σε πίνακα αριθμό εγγράφων με τα ερυθρά που βρίσκονταν στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης για τα οποία αιτείτο αποκάλυψη, συμπεριλαμβανομένων και στοιχείων που είχε αιτηθεί στην επιστολή του ημερομηνίας 10/3/2014.

Λαμβανομένου υπόψη του πιο πάνω αιτήματος της εταιρείας Daimler, για πρόσβαση σε ένα μεγάλο αριθμό εγγράφων, η Επιτροπή σε συνεδρία της ημερομηνίας 17/3/2014, ομόφωνα αποφάσισε, προτού λάβει την τελική της απόφαση επί των στοιχείων/σημείων και εγγράφων που ζητήθηκαν με τις επιστολές ημερομηνίας 10/3/2014 και 14/3/2014, να αποστείλει προς τις εταιρείες Kyros και Karodistrias, αντίγραφα όλων των αιτούμενων από την εταιρεία Daimler στοιχείων/σημείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, στη μορφή που είχαν δοθεί προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες, δηλαδή ως συνημμένα της Εκθέσεως Αιτιάσεων των καταγγελλόμενων εταιρειών σε μη εμπιστευτική μορφή, καθώς και πίνακα με τα διαγραφέντα σημεία του Εσωτερικού σημειώματος ημερομηνίας 2/9/2013 και να τους ζητήσει όπως την πληροφορήσουν κατά πόσο αποδέχονται την αποκάλυψη των εν λόγω στοιχείων/σημείων.

Με την ίδια επιστολή ζητήθηκε όπως, στην περίπτωση κατά την οποία θεωρούσαν ότι τούτα συνιστούσαν επιχειρηματικά απόρρητα ή/και εμπιστευτικές πληροφορίες, τεκμηριώσουν τη θέση τους για τήρηση της εμπιστευτικότητας, για κάθε διαγραμμένη πληροφορία και δώσουν αιτιολόγηση για το λόγο που η διαγραμμένη πληροφορία αποτελούσε επαγγελματικό απόρρητο ή εμπιστευτική πληροφορία και το λόγο που η αποκάλυψή της μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρή βλάβη την επιχείρηση.

Περαιτέρω η Επιτροπή αποφάσισε όπως αντίστοιχη επιστολή σταλεί και προς την εταιρεία CIC, ενώ με επιστολή της ημερομηνίας 19/3/2014, ενημέρωσε την Daimler για τα παραπάνω.

Στις 20/3/2014, ο δικηγόρος της CIC απέστειλε επιστολή με την οποία συγκατατέθηκε στην αποκάλυψη όλων των στοιχείων που αφορούσαν την CIC. Στις 21/3/2014, στάλθηκε επιστολή από το δικηγόρο της Daimler αιτούμενος παράταση για υποβολή της απάντησης σχετικά με τα εμπιστευτικά της εταιρείας μέχρι τις 31/3/2014.

Στις 24/3/2014, ο δικηγόρος των καταγγελλουσών εταιρειών απέστειλε απαντητική επιστολή καταγράφοντας τα στοιχεία/σημεία που οι καταγγέλλουσες εταιρείες συμφωνούσαν να αποκαλυφθούν και αυτά για τα οποία δεν συναινούσαν, υποβάλλοντας σχετική αιτιολογία.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία ημερομηνίας 26/3/2014, μελέτησε τις πιο πάνω επιστολές και ομόφωνα αποφάσισε να κάνει αποδεκτό το αίτημα της Daimler για χορήγηση παράτασης του χρόνου προθεσμίας υποβολής της απάντησης της, καθώς και να αναβάλει τη λήψη απόφασης σε σχέση με τα εμπιστευτικά στοιχεία, έως ότου ληφθούν οι θέσεις όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Στις 28/3/2014, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε επιστολή καταγράφοντας τα στοιχεία/έγγραφα για τα οποία συμφωνούσαν να αποκαλυφθούν προς την εταιρεία CIC και αυτά για τα οποία δεν συναινούσαν.

Στις 31/3/2014, ο δικηγόρος των καταγγελλουσών εταιρειών απέστειλε νέα επιστολή με συμπληρωματικά στοιχεία που ως δηλώθηκε ήταν δυνατό να αποκαλυφθούν προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 2/4/2014, εξέτασε το περιεχόμενο όλων των απαντητικών επιστολών των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης, σε συνάρτηση με το αίτημά τους για αποκάλυψη των διαγραφέντων εμπιστευτικών στοιχείων του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 και το αίτημά τους για παροχή πρόσβασης και αποκάλυψης σε στοιχεία/έγγραφα που βρίσκονταν καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, τα γεγονότα που έλαβαν χώρα μετά τη λήψη των προαναφερόμενων επιστολών, τα όσα αποφασίσθηκαν κατά τις προηγούμενες της συνεδρίες της και τη σχετική νομολογία και νομοθεσία, αποφάσισε επί του ζητήματος καταρτίζοντας δύο (2) πίνακες, καταγράφοντας στον πρώτο πίνακα σημείο προς σημείο τα έγγραφα και στοιχεία που ζητήθηκαν από τις εταιρείες Daimler και CIC και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του

διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, τις θέσεις των καταγγελλουσών εταιρειών για τα στοιχεία/έγγραφα που τους αφορούσαν και την απόφαση της Επιτροπής, επί εκάστου σημείου, η οποία λήφθηκε με επιδίωξη τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων άμυνας των καταγγελλόμενων εταιρειών και την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας ενώπιόν της. Κατά τον ίδιο τρόπο, η Επιτροπή στο δεύτερο πίνακα, εξέτασε κάθε παράγραφο του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας, ημερομηνίας 2/9/2013, η οποία περιλάμβανε διαγραφέντα σημεία, καταγράφοντας τις θέσεις έκαστου των εμπλεκόμενων μερών και την απόφασή της.

Αναφορικά με τα στοιχεία/σημεία και τα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή αποφάσισε και έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να τα αποκαλύψει ή/και τροποποιήσει, αναλόγως της εν λόγω απόφασής της, να καταχωρήσει τα έγγραφα εκείνα που θα τροποποιούνταν στη νέα τους μορφή στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και να τα καταστήσει προσβάσιμα προς τις εταιρείες CIC και Daimler.

Αναφορικά με τα στοιχεία/σημεία του Εσωτερικού Σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013, το οποίο συνόδευε την Έκθεση Αιτιάσεων που κοινοποιήθηκε προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες ως συνημμένο 2, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να δώσει οδηγίες στην Υπηρεσία να αποκαλύψει ή/και τροποποιήσει αυτό, αναλόγως της πιο πάνω απόφασής της (Πίνακας 2), να καταχωρήσει τις δύο (2) νέες μη εμπιστευτικές του μορφές εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και ακολούθως, να θέσει στη διάθεση των εταιρειών CIC και Daimler, το Εσωτερικό Σημείωμα της Υπηρεσίας 2/9/2013, που αντιστοιχεί στην κάθε μία.

Τέλος, η Επιτροπή κάλεσε τις καταγγελλόμενες εταιρείες σε εκ νέου πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, ως το σχετικό τους αίτημα. Συγκεκριμένα, κάλεσε στις 9/4/2014 την εταιρεία Daimler και στις 11/4/2014 την εταιρεία CIC.

Η εν λόγω απόφαση της Επιτροπής κοινοποιήθηκε προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες στις 7/4/2014.

Κατά την ίδια ημερομηνία, στις 7/4/2014, παρελήφθη επιστολή από το δικηγόρο της Daimler με την οποία αιτείτο την αναβολή της προγραμματισθείσας πρόσβασης στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης. Το αίτημά του έγινε αποδεκτό και απεστάλη σχετική επιστολή στις 8/4/2014 όπου ορίσθηκε νέα ημερομηνία πρόσβασης για τις 10/4/2014.

Στις 10/4/2014, ο δικηγόρος της Daimler πραγματοποίησε επιθεώρηση του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης. Κατά την ίδια ημερομηνία, ο δικηγόρος της Daimler απέστειλε επιστολή με την οποία αιτήθηκε να προγραμματιστεί νέα ημερομηνία συνέχισης της επιθεώρησης του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Η Επιτροπή απάντησε άμεσα στο πιο πάνω αίτημα, με επιστολή της ημερομηνίας 11/4/2014, ενημερώνοντας τον ότι θα μπορούσε να συνεχίσει την επιθεώρηση στο διοικητικό φάκελο σε οποιονδήποτε χρόνο επιθυμούσε. Η συνέχιση της επιθεώρησης της Daimler πραγματοποιήθηκε στις 15/4/2014.

Ο δικηγόρος της CIC απέστειλε στις 14/4/2014 επιστολή προς την εταιρεία Daimler, με κοινοποίηση προς την Επιτροπή, με την οποία πληροφορούσε το δικηγόρο της ότι τα στοιχεία που τον αφορούσαν ήταν στη διάθεσή του.

Υπό το φως της πιο πάνω επιστολής, η Επιτροπή με δική της επιστολή ημερομηνίας 17/4/2014, πληροφόρησε την Daimler ότι είχε κάθε δυνατότητα, εάν και εφόσον το επιθυμούσε, να επιθεωρήσει εκ νέου το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και να λάβει γνώση των εν λόγω στοιχείων της εταιρείας CIC.

Η εκ νέου πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης πραγματοποιήθηκε στις 27/5/2014.

Όπως διαφαίνεται από την ανωτέρω χρονολογική παράθεση των γεγονότων, δόθηκε στη εταιρεία Daimler, τέσσερις φορές η δυνατότητα πρόσβασης στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι ήτο επιβεβλημένο και δίκαιο να δοθούν τα πλήρη στοιχεία και ότι η μη αποκάλυψη στοιχείων περιορίζει ουσιωδώς τη δυνατότητα και το δικαίωμα να γνωρίζουν την εναντίον τους υπόθεση και να προετοιμασθούν καταλλήλως και να υποβάλουν τις παραστάσεις τους προς την Επιτροπή, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής:

Το άρθρο 17(9)(α) του Νόμου ορίζει ότι:

*«(9) Σε ό,τι αφορά την Επιτροπή, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:*

*(α) η Επιτροπή δεν έχει υποχρέωση να κοινοποιήσει στην επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων εναντίον της οποίας στρέφεται η καταγγελία ή η αυτεπάγγελτη έρευνα,*

ολόκληρο το σχηματισθέντα από την Επιτροπή φάκελο επί της υπόθεσης· οφείλει όμως, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 33, να κοινοποιήσει προς αυτήν εκείνα τα έγγραφα του φακέλου πάνω στα οποία προτίθεται να στηρίξει την απόφασή της, εξαιρουμένων εκείνων των εγγράφων που αποτελούν επαγγελματικά απόρρητα ή, εάν τα έγγραφα αυτά είναι ήδη προσιτά στην επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων, να της τα υποδείξει γραπτώς, ώστε αυτή η επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων να είναι έγκαιρα ενήμερη για όλα τα έγγραφα που θα χρησιμοποιηθούν από την Επιτροπή ως αποδεικτικά στοιχεία»·

Το άρθρο 33(1) του Νόμου επιβάλλει προς την Επιτροπή και την Υπηρεσία υποχρέωση προς εχεμύθεια για την προστασία επιχειρηματικών απορρήτων και πληροφοριών εμπιστευτικής φύσης:

«33.-(1) Ο Πρόεδρος, τα άλλα μέλη και τα αναπληρωματικά της Επιτροπής, τα πρόσωπα τα οποία εργάζονται υπό την εποπτεία της Επιτροπής, οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας και άλλοι δημόσιοι υπάλληλοι που λαμβάνουν γνώση, ένεκα της θέσης τους ή κατά την άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων, επιχειρηματικών απορρήτων και πληροφοριών εμπιστευτικής φύσης, έχουν υποχρέωση προς εχεμύθεια και οφείλουν να μην κοινοποιούν και/ή δημοσιοποιούν αυτές, εκτός κατά την έκταση όπου επιβάλλεται-

(α) για να αποδειχθεί μια παράβαση των άρθρων 3 και/ή 6 του παρόντος Νόμου και/ή των Άρθρων 81 ΕΚ και/ή 82 ΕΚ·

(β) προς εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου.»

Στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «περί των κανόνων πρόσβασης στον φάκελο υπόθεσης της Επιτροπής δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ»<sup>41</sup> (εφεξής η «Ανακοίνωση»), αναφέρονται τα ακόλουθα σημαντικά:

«Επαγγελματικά μυστικά

18. Ενόσω η αποκάλυψη πληροφοριών σχετικά με τις επαγγελματικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρή βλάβη της επιχείρησης αυτής, οι πληροφορίες αυτές αποτελούν επαγγελματικά μυστικά (3). Στις

---

<sup>41</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής περί των κανόνων πρόσβασης στον φάκελο υπόθεσης της Επιτροπής δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ, των άρθρων 53, 54 και 57 της Συμφωνίας ΕΟΧ, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, (2005/С 325/07).

πληροφορίες που είναι δυνατόν να χαρακτηρισθούν ως επαγγελματικά μυστικά περιλαμβάνονται: τεχνικές και/ή οικονομικές πληροφορίες σχετικά με την τεχνογνωσία μιας επιχείρησης, οι μέθοδοι κοστολόγησης, τα μυστικά και οι μέθοδοι παραγωγής, οι πηγές εφοδιασμού, οι παραγόμενες και πωλούμενες ποσότητες, τα μερίδια αγοράς, οι πίνακες πελατών και διανομέων, τα σχέδια διαχείρισης της αγοράς, η διάρθρωση του κόστους και των τιμών και η στρατηγική πωλήσεων.

Λοιπές εμπιστευτικές πληροφορίες

19. Η κατηγορία «λοιπές εμπιστευτικές πληροφορίες» περιλαμβάνει πληροφορίες πέραν των επαγγελματικών μυστικών οι οποίες είναι δυνατόν να θεωρηθούν ως εμπιστευτικές ενόσω η αποκάλυψή τους θα μπορούσε να βλάψει ουσιωδώς ένα πρόσωπο ή επιχείρηση. Ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιστάσεις κάθε υπόθεσης, τούτο μπορεί να ισχύει για πληροφορίες που παρέχονται από τρίτα μέρη για επιχειρήσεις οι οποίες είναι σε θέση να ασκήσουν πολύ μεγάλη οικονομική ή εμπορική πίεση στους ανταγωνιστές τους ή στους εμπορικούς εταίρους, πελάτες ή προμηθευτές τους. Το Πρωτοδικείο και το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχουν αναγνωρίσει ότι είναι σύνηθες η απόρριψη της αποκάλυψης σε τέτοιες επιχειρήσεις ορισμένων επιστολών που λαμβάνονται από πελάτες τους, δεδομένου ότι η αποκάλυψη αυτή θα μπορούσε εύκολα να εκθέσει τους αποστολείς των επιστολών στον κίνδυνο αντιποίνων (4). Ως εκ τούτου, η έννοια των λοιπών εμπιστευτικών πληροφοριών είναι δυνατόν να περιλαμβάνει και πληροφορίες που θα επέτρεπαν στα μέρη να αναγνωρίσουν τους καταγγέλλοντες ή άλλους τρίτους που προβάλλουν εύλογη επιθυμία να παραμείνουν ανώνυμοι.

24. Σε διαδικασίες δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ο χαρακτηρισμός μιας πληροφορίας ως εμπιστευτικής δεν εμποδίζει την αποκάλυψή της εάν η πληροφορία αυτή είναι αναγκαία για την απόδειξη εικαζόμενης παράβασης («ενοχοποιητικό έγγραφο»), ή εάν η πληροφορία αυτή είναι αναγκαία για την απαλλαγή εμπλεκόμενου μέρους («απενοχοποιητικό έγγραφο»). Στην περίπτωση αυτή, η ανάγκη διαφύλαξης των δικαιωμάτων άμυνας των μερών μέσω της παροχής της ευρύτερης δυνατής πρόσβασης στον φάκελο της Επιτροπής είναι δυνατόν να υπερβαίνει σε σπουδαιότητα τη μέριμνα προστασίας του εμπιστευτικού χαρακτήρα των πληροφοριών άλλων εμπλεκόμενων (5). Εναπόκειται στην Επιτροπή να αξιολογεί αν οι περιστάσεις αυτές συντρέχουν στην εκάστοτε περίπτωση. Προς τούτο απαιτείται να αξιολογούνται όλα τα σχετικά στοιχεία, όπως:

- η χρησιμότητα της πληροφορίας για τη στοιχειοθέτηση ή μη μιας παράβασης, καθώς και η αποδεικτική της αξία·
- το αν η πληροφορία είναι απαραίτητη·
- το κατά πόσον αποτελεί ευαίσθητο στοιχείο (δηλαδή σε ποιον βαθμό η αποκάλυψή της θα έβλαπτε τα συμφέροντα του εμπλεκόμενου προσώπου ή επιχείρησης)·
- η προκαταρκτική εκτίμηση της σοβαρότητας της εικαζόμενης παράβασης.»

Ακολούθως, η Επιτροπή θέλει να τονίσει ότι σημαντικό είναι, πέραν των ανωτέρω, και το άρθρο 43(6) του περί των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμο του 1999, Ν. 158(Ι)/99, όπου στη βάση του δικαιώματος ακρόασης που παρέχεται, επιβάλλεται ότι:

*«43(6) Κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα ακρόασης μπορεί ύστερα από γραπτή αίτηση του, να λάβει γνώση των στοιχείων του σχετικού διοικητικού φακέλου. Το αρμόδιο διοικητικό όργανο μπορεί με αιτιολογημένη απόφαση του να απορρίψει ολόκληρο ή μέρος του αιτήματος, αν η ικανοποίηση του παραβλάπτει το υπηρεσιακό συμφέρον ή το συμφέρον τρίτου προσώπου.»*

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή παραθέτει σχετική νομολογία του ΔΕΕ, το οποίο θεωρεί ότι:

*«Το δικαίωμα προσβάσεως στον φάκελο, απόρροια της αρχής του σεβασμού των δικαιωμάτων άμυνας, συνεπάγεται ότι η Επιτροπή υποχρεούται να παρέχει στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση τη δυνατότητα εξετάσεως όλων των εγγράφων που περιλαμβάνονται στον φάκελο έρευνας και τα οποία ενδέχεται να είναι κρίσιμα για την άμυνά της (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 29ης Ιουνίου 1995, T-30/91, Solvay κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1775, σκέψη 81, και του Δικαστηρίου της 2ας Οκτωβρίου 2003, C-199/99 P, Corus UK κατά Επιτροπής, η οποία δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψεις 125 έως 128). Στα έγγραφα αυτά περιλαμβάνονται τόσο τα ενοχοποιητικά όσο και τα απαλλακτικά στοιχεία, με εξαίρεση τα επιχειρηματικά απόρρητα άλλων επιχειρήσεων, τα εσωτερικά έγγραφα της Επιτροπής και άλλες εμπιστευτικές πληροφορίες (βλ. αποφάσεις της 13ης Φεβρουαρίου 1979, 85/76, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 215, σκέψεις 9 και 11, της 8ης Ιουλίου 1999, C-51/92 P, Hercules Chemicals κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-4235, σκέψη 75, και της 15ης Οκτωβρίου 2002, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P έως*



*C-252/99 P, και C-254/99 P, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-8375, σκέψη 315).*»<sup>42</sup>

Η Επιτροπή επισημαίνει ειδικότερα, μέσα και από τη σχετική νομολογία του ΔΕΕ, ότι αν και τα εμπλεκόμενα μέρη και δη οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις, πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν γνώση των πληροφοριακών στοιχείων που περιλαμβάνονται στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, προκειμένου να μπορούν να διατυπώσουν ουσιαστικά τις απόψεις τους επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων που τους κοινοποιήθηκαν μέσω της Έκθεσης Αιτιάσεων, ωστόσο, δεν υφίσταται υποχρέωση της Επιτροπής να τους αποκαλύπτει το σύνολο του περιεχομένου του φακέλου της υπόθεσης.<sup>43</sup>

Μέσα από τη νομολογία και την πρακτική των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαφανεί ότι, το δικαίωμα πρόσβασης στο φάκελο δεν επεκτείνεται στο επιχειρηματικό απόρρητο, στις πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα και στα εσωτερικά έγγραφα της Επιτροπής Ανταγωνισμού ή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών, καθώς και στη μεταξύ τους αλληλογραφία.<sup>44</sup> Επομένως, θα πρέπει να σταθμίζεται κάθε φορά αφενός το δικαίωμα άμυνας των καταγγελλόμενων επιχειρήσεων, και αφετέρου το δικαίωμα προστασίας των απορρήτων και των λοιπών εμπιστευτικών πληροφοριών των επιχειρήσεων, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων κάθε υπόθεσης.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, όσον αφορά το δικαίωμα πρόσβασης στο διοικητικό φάκελο αυτό δεν είναι απόλυτο, αλλά απαραίτητη είναι η στάθμιση των συμφερόντων των εμπλεκόμενων μερών· από τη μία πλευρά, τα εμπορικά συμφέροντα των καταγγελλουσών εταιρειών και των τρίτων, από τους οποίους λήφθηκαν στοιχεία και από την άλλη πλευρά το δικαίωμα άμυνας και υπεράσπισης της υπόθεσης των καταγγελλόμενων εταιρειών.

Η Επιτροπή τονίζει ότι, έγινε ενδελεχής εξέταση των σημείων/στοιχείων και εγγράφων που θεωρήθηκαν ως εμπιστευτικά και δεν κατέστησαν προσβάσιμα, σταθμίζοντας σε αυτά το δικαίωμα προστασίας του επαγγελματικού

<sup>42</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, *Aalborg Portland A/S κ.λπ. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας 2004 σελίδα I-00123.

<sup>43</sup> Βλ. ενδεικτικά υποθέσεις ΔΕΕ C-43/82 και 63/82, *VBVB & VBBB κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1984, σελ. 1984, σκ. 25, καθώς και ΔΕΕ C-62/86, *Akzo κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1991, σελ. I-3359, σκ. 16.

<sup>44</sup> Βλ. σχετικά άρθρο 27 παρ. 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 και άρθρο 15 παρ. 2 και άρθρο 16 παρ. 1 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΚ) 773/2004. Βλ. επίσης, ενδεικτικά, υπόθεση ΓενΔΕΕ T-7/89, *Hercules Chemicals κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1991, σελ. II-1711, σκ. 54.

απορρήτου/επαγγελματικών μυστικών, σε συνάρτηση με την κατοχύρωση των δικαιωμάτων άμυνας, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τη θέση των μερών και κρίνοντας στη βάση της χρησιμότητας, της αναγκαιότητας και της πιθανής βλάβης στα συμφέροντα τρίτων, σε σχέση με τη σοβαρότητα της πιθανολογούμενης παράβασης.

Είναι η θέση της Επιτροπής ότι, για να αποφασισθούν τα ανωτέρω, λήφθηκαν υπόψη όλα τα κριτήρια που προκύπτουν μέσα από την καταγεγραμμένη νομοθεσία, τη σχετική νομολογία και ιδιαίτερα τις αποφάσεις του ΔΕΕ και με σεβασμό στις θέσεις των εμπλεκόμενων μερών και την αιτιολογία που δόθηκε για τα έγγραφα και στοιχεία που θεώρησαν εμπιστευτικά, με σκοπό, όπως έχει ήδη τονιστεί, να διαφυλαχθεί και να διασφαλιστεί ότι, οι καταγγελλόμενες εταιρείες θα έχουν πρόσβαση στα πλείστα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης για την υπεράσπιση της υπόθεσής τους.

Όσον αφορά τα μη αποκαλυφθέντα στοιχεία/σημεία και έγγραφα που κρίθηκαν ως εμπιστευτικά και δεν αποκαλύφθηκαν, η Επιτροπή υπογραμμίζει εμφαντικά ότι, αφού είχε αξιολογήσει τις προαναφερόμενες παραμέτρους αποφάσισε ότι η μη αποκάλυψη αυτών δεν θα εμπόδιζε την άσκηση του δικαιώματος άμυνας από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών καθότι, είχαν στη διάθεσή τους όλα τα απαραίτητα στοιχεία προς υπεράσπιση, τη δυνατότητα να προβούν σε υπολογισμούς, να αξιολογήσουν τα στοιχεία και να εξαγάγουν τα απαιτούμενα συμπεράσματα, καθώς και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε από την Επιτροπή για την εξαγωγή συμπερασμάτων, η οποία καταγράφεται στο Εσωτερικό Σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013.

Σχετικό είναι και το ακόλουθο απόσπασμα από την απόφαση της Ολομέλειας της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού 369/V/2007 που αφορά αυτεπάγγελτη έρευνα σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή και εμπορία γαλακτοκομικών προϊόντων:

*«68. Καταρχάς, λεκτέον ότι, αντίθετα απ' ό,τι ισχυρίζονται οι ως άνω επιχειρήσεις και ο ΣΕΒΓΑΠ, γενικώς το δικαίωμα πρόσβασης σε έγγραφα δεν συνιστά απόλυτο δικαίωμα, ενώ τα στοιχεία του προγράμματος επιείκειας και οι αιτήσεις των επιχειρήσεων περί υπαγωγής σ' αυτό είναι και παραμένουν απόρρητα. Συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να αρθεί το απόρρητό τους και να δοθεί πρόσβαση στις λοιπές εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, διότι άλλως θα ανατρεπόταν η τελολογία της θεσπίσεως του, που συνίσταται όχι μόνο στη διευκόλυνση της ελέγχουσας αρχής κατά τη*

διαπίστωση των παραβάσεων αλλά και στην προστασία επιχειρήσεων ή μαρτύρων, που καταγγέλλουν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού αντιανταγωνιστικές συμπεριφορές.

69. [...] Ειδικότερα, η πρόσβαση στον φάκελο της υπόθεσης προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου και στο άρθρο 15 παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 27 του Κανονισμού 1/2003 «Κατά τη διεξαγωγή της διαδικασίας διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα υπεράσπισης των εμπλεκόμενων μερών, τα οποία έχουν το δικαίωμα να αποκτούν γνώση του φακέλου της Επιτροπής, με την επιφύλαξη του έννομου συμφέροντος των επιχειρήσεων για την προστασία του επιχειρηματικού απόρρητου. Το δικαίωμα πρόσβασης στο φάκελο δεν καλύπτει τις εμπιστευτικές πληροφορίες και τα έγγραφα εσωτερικής χρήσης της Επιτροπής ή των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών. Από το δικαίωμα πρόσβασης εξαιρούνται ιδίως η αλληλογραφία μεταξύ της Επιτροπής και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών ή μεταξύ των τελευταίων, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που συντάσσονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11 και 14. Καμία διάταξη της παρούσας παραγράφου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να δημοσιοποιεί και να χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί μια παράβαση».

[...]

75. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα και με την πάγια νομολογία του ΔΕΚ και ΠΕΚ και τις αντίστοιχες κοινοτικές διατάξεις, τις οποίες εφαρμόζει άμεσα, έχει υποχρέωση εκ του νόμου διαφύλαξης των επαγγελματικών / επιχειρηματικών απορρήτων των επιχειρήσεων, είτε αυτές είναι καταγγέλλουσες, είτε καταγγελλόμενες ή τρίτες εταιρίες. Σε κάθε περίπτωση, εμπιστευτικές πληροφορίες και απόρρητα εξαιρούνται από την ανακοίνωση στον καταγγέλλοντα ή σε άλλον συμμετέχοντα στη διαδικασία. **Η διαφύλαξη των απορρήτων είναι ισότιμη αξία προς το δικαίωμα υπεράσπισης των ελεγχόμενων επιχειρήσεων και αποτελεί εκάστοτε αντικείμενο στάθμισης.** [...]

76. Πάγια είναι επίσης και η νομολογία του ΔΕΚ και ΠΕΚ ως προς το θέμα αυτό. Το ΔΕΚ και ΠΕΚ, αναγνωρίζοντας το δικαίωμα των επιχειρήσεων να διαθέτουν πρόσβαση στο φάκελο της Επιτροπής, αποφαινόμενοι ότι το δικαίωμα αυτό υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς, οι οποίοι αποσκοπούν στη διασφάλιση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων της Επιτροπής και των εννόμων συμφερόντων τρίτων. Τούτο έγινε δεκτό και στην απόφαση Tokai Carbon κατά Επιτροπής (αποφάσεις ΠΕΚ της 29ης Απριλίου 2004, T-236/01, T-239/01, T-244/01 έως T-246/01, T-251/01 και T-

252/01 Συλλογή 2004, σελ.ΙΙ-1181), στην οποία το ΠΕΚ έκρινε, ότι «η Επιτροπή, προκειμένου να παράσχει στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις τη δυνατότητα να αμυνθούν αποτελεσματικά κατά των αιτιάσεων που διατυπώνονται κατ' αυτών στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, υποχρεούται να τους καταστήσει προσιτό ολόκληρο το φάκελο έρευνας της υποθέσεως, εξαιρουμένων των εγγράφων που περιέχουν επιχειρηματικά απόρρητα άλλων επιχειρήσεων ή άλλα εμπιστευτικά πληροφοριακά στοιχεία και των εσωτερικών εγγράφων της Επιτροπής. Ως προς τα εσωτερικά έγγραφα της Επιτροπής, ο περιορισμός προσβάσεως δικαιολογείται από την ανάγκη διασφάλισης της εύρυθμης λειτουργίας της Επιτροπής στον τομέα της πατάξεως των παραβάσεων των κανόνων του ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΚ.».

77. Εν προκειμένω διασφαλίστηκαν απόλυτα τα δικαιώματα υπεράσπισης των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, δεδομένου ότι τους χορηγήθηκε πλήρης κατάλογος με όλα τα έγγραφα του φακέλου της υπόθεσης, όπως προκύπτει από τα έγγραφα του Προέδρου Επιτροπής Ανταγωνισμού υπ' αριθμ. πρωτ. 982/15.2.2007 (για τη ΦΑΓΕ), υπ' αριθμ. 972/14.2.2007 (για την ΟΛΥΜΠΟΣ), 983/15.2.2007 και 1049/30.5.2007 (για τον ΣΕΒΓΑΠ) και 982/15.2.2007 (για τη ΔΕΛΤΑ) αλλά και από τα έγγραφα παραλαβής εγγράφων από τις εταιρίες, όπως παρατίθενται ανωτέρω. Στα προαναφερθέντα έγγραφα του Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού αιτιολογείται πλήρως η άρνηση πρόσβασης στα ονόματα των επιμέρους παραγωγών. Ειδικότερα, στο εν λόγω υπ' αριθμ. πρωτ. 982/15.2.2007 έγγραφο του Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού αναφέρεται, ότι «σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 9 του Κανονισμού Λειτουργίας της ΕΑ, οι καταθέσεις που προκύπτουν σε συνάρτηση με κινηθείσες διαδικασίες δεν είναι προσβάσιμες ως προς την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν, καθώς και των στοιχείων που αποκαλύπτουν την ταυτότητα αυτών. Τούτο διότι, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της ΕΕ (βλ. παρ. 19) και κατά πάγια νομολογία (βλ. T-203/01 παρ. 124, C- 310/93 παρ.26-27), ασθενέστερες επιχειρήσεις ή πρόσωπα δύναται να εκτεθούν στον κίνδυνο λήψεως μέτρων αντιποίνων από ισχυρές επιχειρήσεις που είτε κατέχουν δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά είτε είναι σε θέση να ασκήσουν οικονομική πίεση στους πελάτες και προμηθευτές τους. Για τους ίδιους λόγους τα τιμολόγια και οι χημικές αναλύσεις που υπέβαλλαν οι παραγωγοί ως συνημμένα αποδεικτικά στοιχεία δεν είναι προσβάσιμα». Αντίθετα, κρίθηκε, ότι δεν είναι απόρρητα και συνεπώς χορηγήθηκαν στην αιτούσα τα ονόματα των Συλλόγων. Κατά τα λοιπά, κατάλογοι εγγράφων, έγγραφα ή αποσπάσματα αυτών, που για όλους τους ανωτέρω λόγους δεν περιήλθαν στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, δεν

λαμβάνονται υπόψη για τη στοιχειοθέτηση της παραβάσεως. Αντίστοιχα, αναφέρονται στα λοιπά ανωτέρω έγγραφα του Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

78. Πάντως, υπό κάθε εκδοχή, όταν η Επιτροπή Ανταγωνισμού διαπιστώνει, ότι σε συγκεκριμένη περίπτωση οι επιχειρήσεις στερήθηκαν του δικαιώματος υπεράσπισης, η διαπίστωση αυτή δεν επιφέρει αυτόματα ακυρότητα της διαδικασίας ή της εκδοθησομένης απόφασης, αλλά επιβάλλει να εξετάζεται εκάστοτε αν η παράλειψη ανακοίνωσης εγγράφων της υπόθεσης στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είχε ως αποτέλεσμα να θιγεί το δικαίωμα υπεράσπισης, με συνέπεια δυσμενέστερη για την επιχείρηση εξέλιξη της διαδικασίας και δυσμενέστερο περιεχόμενο απόφασης (βλ. T-305/94, LVM κατά Επιτροπής, σκ. 1020-1021 και T-36/91, σκ. 78, Συλλογή σελ. II-931).» (δική μας υπογράμμιση)

Η Επιτροπή, αναφορικά με το δικαίωμα πρόσβασης και τη διαδικασία άσκησης του, παραπέμπει επίσης στη σημαντική απόφαση της Ολομέλειας της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού 520/VI/2011 επί των καταγγελιών της εταιρείας με τη διακριτική επωνυμία «ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΑΒΕΕ Βιομηχανία Τροφίμων-Σνακς» κατά της εταιρείας «TASTY FOODS ΑΒΓΕ» και συγκεκριμένα, στις παραγράφους 7-13.

Τέλος, η Επιτροπή, μελετώντας τα στοιχεία που αποκαλύφθηκαν προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες σε σύγκριση με τα στοιχεία που κρίθηκαν ως εμπιστευτικά, τονίζει ότι ελάχιστα είναι αυτά που κρίθηκαν ως εμπιστευτικά και δεν αποκαλύφθηκαν. Επιπλέον, ακόμη και αυτά που κρίθηκαν ως εμπιστευτικά έχουν μερικώς αποκαλυφθεί. Συγκεκριμένα, έχουν κυρίως αποκαλυφθεί από το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 στοιχεία που αφορούν τις απαντήσεις τρίτων μη εμπλεκόμενων στην υπόθεση επιχειρήσεων, στοιχεία που δεν αφορούν τις καταγγελλόμενες εταιρείες και την υπεράσπιση αυτών στην υπόθεση. Επίσης, κάποια έγγραφα/στοιχεία που δεν αποκαλύφθηκαν αφορούν τιμολόγια, πελατολόγιο, ονόματα προμηθευτών και τους μη εξελεγμένους λογαριασμούς του 2011 της εταιρείας Karodistrias, οι οποίοι όμως δόθηκαν εξελεγμένοι αργότερα από την ίδια την καταγγέλλουσα εταιρεία προς τις καταγγελλόμενες.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η Επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα ότι η προκαταρκτική ένσταση που τέθηκε από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με την παραβίαση από μέρους της Επιτροπής του δικαιώματος ακρόασης των καταγγελλομένων εταιρειών, δεν ευσταθεί και ως εκ τούτου την απορρίπτει.

**(στ) Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι: «Παραβιάζεται η αρχή της φυσικής δικαιοσύνης καθότι η Υπηρεσία και κατ' επέκταση η Επιτροπή στήριξε την έκθεση αιτιάσεων στις δηλώσεις των καταγγελλουσών εταιρειών, οι οποίες δεν υποστηρίζονταν από αντικειμενικά στοιχεία»:**

Είναι ισχυρισμός της CIC ότι: «[...] το κύριο μέρος των διαπιστώσεων της Υπηρεσίας δεν στηρίζεται σε πληροφορίες ή αντικειμενικά στοιχεία που συλλέχθηκαν από ανεξάρτητους τρίτους προς επιβεβαίωση των ισχυρισμών που αποτελούν το αντικείμενο της καταγγελίας αλλά στηρίχθηκε στην αποδοχή του περιεχομένου των ισχυρισμών και δηλώσεων των ίδιων των καταγγελλουσών. Η πρακτική που ακολουθήθηκε παραβιάζει έκδηλα τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης (άρθρο 45 του Ν. 158(Ι)/99) οι δηλώσεις και ισχυρισμοί των καταγγελλουσών δεν αποτελούν αντικειμενικά στοιχεία στα οποία μπορεί να στηριχθεί η Επιτροπή προκειμένου να διαπιστώσει την ύπαρξη παράβασης αλλά αποτελούν στοιχεία, τα οποία παρέχουν το έναυσμα για τη διεξαγωγή έρευνας σε σχέση με τα όσα αναφέρονται στην καταγγελία. Η απόφαση για παράβαση θα πρέπει να παρθεί μέσα από αντικειμενικά και αξιόπιστα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση του ζητήματος και όχι με αναφορά στις δηλώσεις των καταγγελλουσών. [...]

Προκύπτει ότι η Υπηρεσία δεν προέβη σε δέουσα και αντικειμενική διερεύνηση της καταγγελίας αλλά κατέληξε σε **διαπιστώσεις τις οποίες στήριξε κατά κόρον στις δηλώσεις των ίδιων των καταγγελλουσών**. Οι δηλώσεις των καταγγελλουσών εξέφρασαν τις υποκειμενικές τους απόψεις και εκτιμήσεις.» (έμφαση από CIC)

Σχετικά με τα ανωτέρω και ιδιαίτερα όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η πρακτική που ακολουθήθηκε παραβιάζει έκδηλα τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης (άρθρο 45 του Νόμου 158(Ι)/99), η Επιτροπή παραθέτει αυτούσιο το εν λόγω άρθρο το οποίο αναφέρει τα κάτωθι:

«Επαρκής έρευνα.

45.—(1) Η διοίκηση, κατά την άσκηση της διακριτικής της εξουσίας, οφείλει να προβαίνει σε επαρκή έρευνα όλων των σχετικών με την υπόθεση γεγονότων.

(2) Η έκταση της έρευνας εξαρτάται από τα περιστατικά κάθε υπόθεσης. Στο αρμόδιο διοικητικό όργανο εναπόκειται να επιλέξει τον ενδεδειγμένο τρόπο διεξαγωγής της έρευνας. Η έρευνα μπορεί να διεξαχθεί είτε από το αρμόδιο διοικητικό όργανο είτε διά μέσου άλλου οργάνου ή προσώπου.»

Όπως φαίνεται ξεκάθαρα, το άρθρο 45 του Νόμου 158(Ι)/99 αφορά στην υποχρέωση διεξαγωγής από τα διοικητικά όργανα επαρκούς έρευνας και την άσκηση από την διοίκηση της διακριτικής της εξουσίας και όχι την αρχή της φυσικής δικαιοσύνης. Η αρχή της φυσικής δικαιοσύνης, με την έκφραση της ως αρχή της αμεροληψίας - καθώς και του δικαιώματος ακροάσεως- προβλέπεται στο άρθρο 42 -και 43 αντιστοίχως- του Νόμου 158(Ι)/99.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 42 του Νόμου 158(Ι)/99 αναφέροντας την αρχή της αμεροληψίας σημειώνει τα εξής:

*«42.-(1) Κάθε διοικητικό όργανο που μετέχει στην παραγωγή διοικητικής Αρχή της πράξης πρέπει να παρέχει τα εχέγγυα, της αμερόληπτης κρίσης.*

*(2) Δε μετέχει στην παραγωγή διοικητικής πράξης πρόσωπο που έχει ιδιάζουσα σχέση ή συγγενικό δεσμό εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του τέταρτου βαθμού ή βρίσκεται σε οξεία έχθρα με το άτομο που αφορά η εξεταζόμενη υπόθεση ή που έχει συμφέρον για την έκβαση της.*

*(3) Η κατά το εδάφιο (2) πιο πάνω συμμετοχή σε διοικητικό όργανο επιτρέπεται, όταν η διοικητική πράξη δεν μπορεί να εκδοθεί από άλλο, κατά νόμο αρμόδιο όργανο ή όταν το αρμόδιο συλλογικό όργανο δεν μπορεί να συνέλθει επειδή δε θα υπάρχει απαρτία.»*

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, η αρχή της φυσικής δικαιοσύνης επιβάλλει στη διοίκηση να ενεργεί σε κάθε περίπτωση ορθά και δίκαια, καθώς κατά την παραγωγή μιας πράξης παρέχονται από το διοικητικό όργανο τα εχέγγυα αμερόληπτης κρίσης. Επομένως, πρόσωπο που έχει συμφέρον για την έκβαση της διοικητικής πράξης οφείλει να μην συμπράττει στην έκδοσή της.<sup>45</sup> Επίσης, πρόσωπο που έχει συμφέρον σε συγκεκριμένο ζήτημα, οφείλει να μην αναλαμβάνει είτε ατομικά είτε ως μέλος του συλλογικού οργάνου, την επίλυση του ζητήματος.

Από τις ενώπιον της Επιτροπής ενστάσεις της CIC, η Επιτροπή δεν έχει αντιληφθεί να γίνεται οποιαδήποτε συγκεκριμένη και τεκμηριωμένη υποβολή, ή έστω οποιαδήποτε υποβολή, από μέρους της CIC περί της ύπαρξης συμφέροντος ενός ή/και πολλών εκ των προσώπων που μετέχουν στην Επιτροπή. Αντίθετα η CIC συνδέει τον ισχυρισμό της περί παραβίασης της αρχής της φυσικής δικαιοσύνης από την Επιτροπή με ένα ξεχωριστό θέμα, αυτό της έλλειψης διεξαγωγής από μέρους της

---

<sup>45</sup> Γεώργιος Καλλουράς ν. Δημοκρατίας (1964) C.L.R. 313.

Υπηρεσίας δέουσας έρευνας. Οι δύο ισχυρισμοί προβάλλονται συγκεχυμένοι χωρίς να είναι κατανοητό ποια η μεταξύ τους σχέση και πώς ο ένας στηρίζει τον άλλο.

Διευκρινίζεται ότι η αρχή της φυσικής δικαιοσύνης αφορά την Επιτροπή, ενώ η διεξαγωγή δέουσας έρευνας αφορά την Υπηρεσία της Επιτροπής.

Οι αναφορές που γίνονται σχετικά με το ότι η Υπηρεσία κατά την έρευνά της ενήργησε έχοντας διαφορετική αντιμετώπιση έναντι των καταγγελλουσών εταιρειών σε σχέση με τις υπό διερεύνηση καταγγελλόμενες εταιρείες και ότι κάνει αποδεκτούς τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών σε αντίθεση με των καταγγελλομένων, καμία σχέση δεν έχουν με την αρχή της αμεροληψίας.

Επ' αυτού, η Επιτροπή σημειώνει την υπόθεση του Ανωτάτου Δικαστηρίου *Γεώργιος Στυλιανού και Επιτροπή Προστασίας Ανταγωνισμού*<sup>46</sup> όπου το Δικαστήριο ανεφέρθη στο ότι: «*Είναι όμως ιδιαίτερης σημασίας το γεγονός ότι όπως αναφέρθηκε σε σειρά υποθέσεων το θέμα της προκατάληψης ή της παράβασης της αρχής της αμεροληψίας θα πρέπει να στοιχειοθετείται με επάρκεια [...] (δείτε και Ε.Π. Σπηλιωτοπούλου: Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου 13η Έκδ., Τόμος 1, σελ. 138, υποσημείωση 30).*»

Συνεπώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, οι περί αμεροληψίας ισχυρισμοί δεν στοιχειοθετήθηκαν από τη CIC και ως εκ τούτου τους απορρίπτει. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η σχετική νομολογία καταγράφει ότι, η έλλειψη αμεροληψίας πρέπει να αποδεικνύεται με επαρκή βεβαιότητα, είτε από γεγονότα που προκύπτουν από το διοικητικό φάκελο, είτε από ασφαλή συμπεράσματα που μπορούν εύλογα να συναχθούν από τη διαπίστωση τέτοιων γεγονότων. Η Επιτροπή σημειώνει εν κατακλείδι ότι δεν υπάρχει καμιά ιδιάζουσα σχέση ή συγγένεια ή οποιοδήποτε προσωπικό συμφέρον από μέρους των προσώπων που μετέχουν στην παραγωγή της πράξης του διοικητικού οργάνου για την έκβαση της υπό εξέταση καταγγελίας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην προκείμενη περίπτωση, δεν έχουν αποδειχθεί από πλευράς της καταγγελλόμενης εταιρείας, ούτε έχουν προκύψει τέτοια γεγονότα, ώστε να δικαιολογείται εύρημα έλλειψης αμεροληψίας.

Περαιτέρω, όσον αφορά τον ισχυρισμό περί μη διεξαγωγής επαρκούς έρευνας στην υπό εξέταση υπόθεση, η Επιτροπή μελετώντας το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και όλη την προκαταρκτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Υπηρεσία,

<sup>46</sup> ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ v. ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ, Υπόθεση Αρ. 1782/2012, 30/6/2014.



θεωρεί ότι αυτή ήταν επαρκής και δέουσα, καθώς απεστάλησαν ερωτηματολόγια πολλάκις τόσο προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες και τους δόθηκε η ευκαιρία να αναπτύξουν τις θέσεις και απόψεις τους επί της καταγγελίας, όσο και προς τις καταγγέλλουσες και τρίτες επιχειρήσεις του κλάδου και ερευνήθηκαν στοιχεία της στατιστικής Υπηρεσίας τόσο εγχώρια όσο και άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή τονίζει ότι μελέτησε όλα τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης πλέον του σχετικού σημειώματος της Υπηρεσίας ημερομηνίας 2/9/2013 για να καταλήξει στις προκαταρκτικές της θέσεις βάσει των οποίων απεστάλη η Έκθεση Αιτιάσεως προς τις καταγγελλόμενες εταιρείες.

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις αποφάσεις του Ανωτάτου Δικαστηρίου που επικαλείται η CIC, *Άννυ Σιακαλλή ν. Υπουργού Εσωτερικών και Χριστάκης Βασιλείου ν. Δήμου Παραλιμνίου* και την αναφορά που γίνεται στο καταληκτικό της πρώτης απόφασης ότι: *«Επρόκειτο δηλαδή για έρευνα εντός της έρευνας, αφού, αντί ο ερευνητών λειτουργός να ενημερωθεί ως προς τη φύση των υπό διερεύνηση καταγγελιών και να ερευνήσει ο ίδιος ως προς την ύπαρξη υποστηρικτικών στοιχείων, αυτό το έργο φαίνεται να το ανέλαβε και διεκπεραίωσε η αρμόδια Αρχή»* και κρίνει ότι δεν σχετίζονται με κανένα στοιχείο της παρούσας υπόθεσης. Εξ ου και πραγματοποιήθηκε από μέρος της Υπηρεσίας ενδελεχής έρευνα κατά τη διάρκεια της οποίας απεστάλησαν πολλά ερωτηματολόγια, τόσο προς τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης -καταγγέλλουσες και καταγγελλόμενες εταιρείες, με 2 έως και 4 ερωτηματολόγια προς την κάθε μία-, αλλά και προς πολλές τρίτες επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά (σε 8 από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου, σε πολλές άλλες μικρότερες, αλλά και προς τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή της CIC). Επίσης, λήφθηκαν στοιχεία μέσα από επίσημες σελίδες επιχειρήσεων και οργανισμών, που βρίσκονται στο διαδίκτυο και σημαντικά στοιχεία από την Στατιστική Υπηρεσία της Δημοκρατίας και άλλες στατιστικές υπηρεσίες χωρών κρατών μελών της Ε.Ε.. Περαιτέρω σημειώνεται ότι, η όλη έρευνα της Υπηρεσίας στηρίχθηκε στη βάση των εχεγγύων που διέθετε η Επιτροπή και της νομοθεσίας της και ως τονιστεί ότι διήρκεσε από τον Ιανουάριο του 2012 έως και το καλοκαίρι του 2013.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η Επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα ότι η προκαταρκτική ένσταση που τέθηκε από μέρος της CIC αναφορικά με την παραβίαση από μέρος της Επιτροπής της αρχής της φυσικής δικαιοσύνης και με τη μη διεξαγωγή δέουσας έρευνας, δεν ευσταθεί και ως εκ τούτου την απορρίπτει.

#### **4.2 Έννομο συμφέρον**

Δεδομένων όσων αναφέρθηκαν ανωτέρω από την Επιτροπή κατά την εξέταση της ένστασης των καταγγελλόμενων εταιρειών επί του εννόμου συμφέροντος των καταγγελλουσών εταιρειών, η Επιτροπή αναφέρει τα εξής:

Βάσει του άρθρου 35(1) και (2) του Νόμου, δικαίωμα καταγγελίας πιθανών παραβάσεων του Νόμου, έχει οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει έννομο προς τούτο συμφέρον. Η Επιτροπή εξετάζοντας την ύπαρξη εννόμου συμφέροντος από μέρους των καταγγελλουσών εταιρειών σημειώνει ότι τόσο ο Karodistrias όσο και Kyros δραστηριοποιούνται στην εισαγωγή και εμπορία ανταλλακτικών για οχήματα, ενώ μέχρι την εφαρμογή της επιλεκτικής διανομής από την εταιρεία Daimler και της εφαρμογής αυτής από την εταιρεία CIC, εμπορεύονταν γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz, μέσω παράλληλης εισαγωγής. Επομένως, εξαιτίας του συστήματος επιλεκτικής διανομής που εφάρμοσε η Daimler και η CIC, σε σχέση με γνήσια ανταλλακτικά που η πρώτη κατασκεύαζε ή/και εμπορευόταν, επικαλούνται οικονομική βλάβη που προκύπτει από τη μείωση του κύκλου εργασιών τους, καθότι δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα της εισαγωγής και εμπορίας των εν λόγω γνήσιων ανταλλακτικών.

Στη βάση όσων προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή κρίνει ότι οι εταιρείες Karodistrias και Kyros νομιμοποιούνται να προβούν στην καταγγελία, καθόσον υπάρχει ο σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος αισθητής οικονομικής τους βλάβης με επιπτώσεις και στον ελεύθερο ανταγωνισμό και ως εκ τούτου, πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 35 του Νόμου.

#### **4.3 Επιχείρηση**

Το άρθρο 2 του Νόμου ορίζει ως «Επιχείρηση» κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του.

Σύμφωνα και με τη νομολογία του ΔΕΕ, η έννοια επιχείρηση, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνει *«κάθε οντότητα που ασκεί οικονομικής ή εμπορικής φύσεως δραστηριότητες»*, ανεξάρτητα από τη νομική της υπόσταση και τον τρόπο με

τον οποίο χρηματοδοτείται.<sup>47</sup> Επιπλέον, το ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι ο όρος «οικονομικής φύσεως δραστηριότητα» εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που έχει σχέση με την προσφορά αγαθών ή/και υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που διέπει την επιχείρηση και τον τρόπο της χρηματοδότησης της και επιπρόσθετα, η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.<sup>48</sup>

Ενόψει των όσων καταγράφηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι και οι δύο καταγγελλόμενες εταιρείες ασκούν καθ' όλα οικονομικής φύσεως δραστηριότητες και δύνανται να χαρακτηριστούν ως επιχειρήσεις βάσει της πρόνοιας του άρθρου 2 του Νόμου.

#### **4.4 Σχετική Αγορά**

##### **4.4.1 Σχετική αγορά προϊόντος**

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού:<sup>49</sup>

*«η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατό να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται»*

Ως προς τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, η Επιτροπή έχει σημειώσει το αντικείμενο της παρούσας υπό εξέταση καταγγελίας, καθώς και το γεγονός ότι η εταιρεία Daimler δραστηριοποιείται στην κατασκευή και εμπορία ανταλλακτικών για τα οχήματα Daimler, τα οποία προμηθεύει προς τα μέλη του δικτύου της και εν προκειμένω την καταγγελλόμενη εταιρεία CIC, η οποία δραστηριοποιείται στην εισαγωγή/προμήθεια, πώληση και μεταπώληση των εν λόγω ανταλλακτικών.

Οι εταιρείες Karodistriias και Kyros δραστηριοποιούνταν, πριν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής από τις εταιρείες Daimler και CIC, στην εισαγωγή/προμήθεια, στην πώληση και μεταπώληση των ανταλλακτικών για

<sup>47</sup> Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elser v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Supra* υποσ. 12.

οχήματα Daimler, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz στην Κύπρο.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 461/2010 της Επιτροπής<sup>50</sup> και τον ορισμό που δίδεται για τα ανταλλακτικά οχημάτων, όπου αναφέρεται ότι είναι: «αγαθά που προορίζονται να τοποθετηθούν ή να συναρμολογηθούν σε αυτοκίνητο όχημα για να αντικαταστήσουν συστατικά μέρη του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένων των αναγκαίων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου λιπαντικών, με την εξαίρεση των καυσίμων».

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι στις σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων<sup>51</sup> αναφέρεται ότι: «Γνήσια ανταλλακτικά ή εξοπλισμός είναι τα ανταλλακτικά ή ο εξοπλισμός που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που παρέχει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου οχήματος για την παραγωγή ανταλλακτικών ή εξοπλισμού για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου οχήματος. Αυτά περιλαμβάνουν τα ανταλλακτικά ή τον εξοπλισμό που κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα εν λόγω ανταλλακτικά ή εξοπλισμό.». Καθώς και ότι: «Εφάμιλλης ποιότητας θεωρούνται τα ανταλλακτικά που πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας ώστε η χρήση τους να μη θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.»

Επίσης αναφέρεται ότι: «εναλλακτικές λύσεις των ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος (ανταλλακτικά OEM) περιλαμβάνουν τα γνήσια ανταλλακτικά που κατασκευάζουν και διανέμουν οι προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού (ανταλλακτικά OES), ενώ άλλα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας με τα γνήσια προσφέρονται από τους κατασκευαστές ανταλλακτικών «εφάμιλλης ποιότητας».<sup>52</sup>

Περαιτέρω, η Επιτροπή, έχοντας υπόψη της το αντικείμενο της καταγγελίας σημειώνει ότι, ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 καταγράφει στο άρθρο 1(1)(θ) αναφορικά με το Σύστημα επιλεκτικής διανομής ότι: «αποτελεί το σύστημα διανομής στο οποίο ο προμηθευτής αναλαμβάνει να πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες, άμεσα ή έμμεσα, μόνο σε διανομείς επιλεγμένους με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και εφόσον οι διανομείς αυτοί αναλαμβάνουν την υποχρέωση να μην πωλούν τα εν λόγω αγαθά ή υπηρεσίες σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς

<sup>50</sup> *Supra* υποσ. 2, άρθρο 1 στοιχείο η.

<sup>51</sup> *Supra* υποσ. 4.

<sup>52</sup> *Ibid*, παρά. 18.

στη γεωγραφική περιοχή εντός της οποίας εφαρμόζει το σύστημα αυτό ο προμηθευτής.»

Επισημαίνεται επίσης ότι, σύμφωνα με την Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της Οδηγίας 98/71/EK για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων: «η Πρωτογενής αγορά ανταλλακτικών αφορά την ενσωμάτωσή τους στο αρχικό στάδιο κατασκευής και παραγωγής ενός σύνθετου προϊόντος. Από τη στιγμή που το σύνθετο αυτό προϊόν πωληθεί σε καταναλωτή και χρησιμοποιηθεί, μπορεί να υποστεί ατυχήματα, βλάβες ή ζημιές και ορισμένα τμήματά του ενδέχεται να χρειαστεί να αντικατασταθούν ή να επισκευαστούν. Αυτό αποτελεί τη δευτερογενή ή δευτερεύουσα αγορά. Το ίδιο στοιχείο μπορεί να εισαχθεί στην αγορά ως αρχικό κατασκευαστικό στοιχείο (νέο εξάρτημα) στην πρωτογενή αγορά ή ως ανταλλακτικό στη δευτερογενή αγορά.»<sup>53</sup>

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα όσα προαναφέρθηκαν, προτού καταλήξει στην οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, έχει σημειώσει τα όσα κατατέθηκαν από τις καταγγελλόμενες εταιρείες και τις θέσεις τους για το ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος της Επιτροπής είναι εσφαλμένος και η ανάλυση της σχετικής αγοράς βασίστηκε σε μη ορθά ή/και ελλιπή στοιχεία. Επίσης, γίνεται αναφορά σε πεπλανημένες διαπιστώσεις των μεριδίων αγοράς, λόγω του λανθασμένου προσδιορισμού της σχετικής αγοράς.

Μελετώντας τις θέσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών, η Επιτροπή για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος καταλήγει στα ακόλουθα:

Κατά πάγια πρακτική και νομολογία, η οριοθέτηση της σχετικής αγοράς κάθε υπόθεσης βασίζεται σε μια πολύπλευρη προσέγγιση, λαμβανομένων υπόψη όλων των διαθέσιμων στοιχείων και αποδεικτικών μέσων που μπορεί να είναι χρήσιμα για την εκτίμηση της συγκεκριμένης περίπτωσης και στα οποία έχει τη δυνατότητα η εκάστοτε αρχή να ανατρέξει. Το εύρος των στοιχείων δεν είναι ούτε προκαθορισμένο, ούτε εξαντλητικό, ούτε και δεσμευτικό.

Λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική Ανακοίνωση της Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς,<sup>54</sup> η κάθε αρχή ανταγωνισμού δεν χρησιμοποιεί, ούτε και δεσμεύεται

<sup>53</sup> Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 98/71/EK για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων, Βρυξέλλες 14.9.2004, COM(2004) 582, τελικό 2004/0203 (COD).

<sup>54</sup> *Supra* υποσ. 12, σημ. 25.

να χρησιμοποιεί, αυστηρά μια σειρά πηγών πληροφοριών ή αποδεικτικών στοιχείων προκειμένου να προσδιορίσει τη σχετική αγορά. Συναφώς, η εκάστοτε αρχή ανταγωνισμού δεν οφείλει να ακολουθεί προκαθορισμένη ή/και πάγια ιεράρχηση, ούτε και να διεξάγει κάθε φορά συγκεκριμένη ποιοτική, ποσοτική, τεχνική ή μη τεχνική ανάλυση, αλλά εκτιμά στο σύνολό τους τις διαπιστώσεις που προκύπτουν από το φάσμα των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, λαμβανομένου υπόψη του όλου οικονομικού πλαισίου.<sup>55</sup>

Επ' αυτού, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι εν προκειμένω η προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης έγινε στη βάση και των εχέγγυων μέσων που διέθετε η Υπηρεσία της και των επιτρεπτών ορίων της νομοθεσίας, αλλά και των στοιχείων που παρέθεσαν τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης.

Η Επιτροπή τονίζει ότι, για την εξαγωγή συμπερασμάτων δεν λήφθηκαν υπόψη μόνο οι απόψεις και απαντήσεις των καταγγελλουσών εταιρειών, όπως αναφέρουν στις θέσεις τους οι καταγγελλόμενες εταιρείες, αλλά το σύνολο των εγγράφων του διοικητικού φακέλου, το οποίο περιλαμβάνει τις θέσεις και απαντήσεις όλων των εμπλεκόμενων μερών, τρίτων εταιρειών, καθώς και οικονομικά, στατιστικά και λοιπά στοιχεία. Ως εκ τούτου είναι παντελώς αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη της μόνο τα δεδομένα που προήλθαν από εταιρείες ανταγωνιστές της Daimler.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς<sup>56</sup> και συγκεκριμένα:

*« 10. Η έννοια της σχετικής αγοράς συνδέεται στενά με τους επιδιωκόμενους στόχους στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής ανταγωνισμού. Για παράδειγμα, στο πλαίσιο του ελέγχου των συγκεντρώσεων στην Κοινότητα, στόχος του ελέγχου των διαρθρωτικών μεταβολών που επηρεάζουν την προσφορά ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας είναι να εμποδίσει τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα τον αισθητό περιορισμό του αποτελεσματικού ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Βάσει των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, η δεσπόζουσα θέση αποτελεί τη δυνατότητα, για μια ή περισσότερες επιχειρήσεις, να ενεργούν, σε σημαντικό βαθμό, ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές, τους πελάτες και,*

<sup>55</sup> Βλ. ΔΕΕ C- 333/94 P, *Tetra Pak κατά Επιτροπής*, Συλλ. [1996], σελ. I-5951, παρά. 10. Υπόθεση T-342/99 *Airtours κατά Επιτροπής*, Συλλ. [2002], σελ. II-2585, παρά. 20. Εφετειακό Δικαστήριο Ανταγωνισμού Ηνωμένου Βασιλείου 1005/11/1/01, *Aberdeen Journals κατά OFT* [2002], παρά. 96-97.

<sup>56</sup> *Supra* υποσ. 12.

σε τελική ανάλυση, τους καταναλωτές (3). Η κατάσταση αυτή δημιουργείται όταν μια επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων εξασφαλίζει σημαντικό τμήμα της προσφοράς σε συγκεκριμένη αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι και άλλοι παράγοντες που εξετάζονται στο πλαίσιο της αξιολόγησης (όπως η ύπαρξη φραγμών στην είσοδο, η ικανότητα αντίδρασης των καταναλωτών, κ.λπ.) οδηγούν προς την ίδια κατεύθυνση.

11. Την ίδια προσέγγιση ακολουθεί η Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 86 της συνθήκης στις επιχειρήσεις που κατέχουν, μεμονωμένα ή από κοινού, δεσπύουσα θέση. Δυνάμει του κανονισμού αριθ. 17, η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να διεξαγάγει έρευνα και να θέσει τέρμα στην κατάχρηση δεσπύουσας θέσης, η εκτίμηση της οποίας προϋποθέτει επίσης τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Ο ορισμός των αγορών ενδέχεται επίσης να είναι απαραίτητος για την εφαρμογή του άρθρου 85 της συνθήκης και συγκεκριμένα προκειμένου να προσδιοριστεί αν περιορίζεται αισθητά ο ανταγωνισμός ή για να επαληθευτεί ότι πληρούται ο όρος που προβλέπεται στο άρθρο 85 παράγραφος 3 στοιχείο β) για την απαλλαγή από την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1.

12. Τα κριτήρια για τον ορισμό της σχετικής αγοράς εφαρμόζονται γενικά για την ανάλυση ορισμένων συμπεριφορών στην αγορά ή αλλαγών στη δομή της προσφοράς των προϊόντων. Η μεθοδολογία αυτή μπορεί ωστόσο να έχει διαφορετικά αποτελέσματα ανάλογα με τη φύση του προβλήματος που δημιουργείται όσον αφορά τον ανταγωνισμό. Για παράδειγμα, η έκταση της γεωγραφικής αγοράς μπορεί να είναι διαφορετική στο πλαίσιο της εξέτασης μιας πράξης συγκέντρωσης, στην οποία η ανάλυση αφορά τις συνέπειες μιας μελλοντικής πράξης, απ' ό,τι θα ήταν στο πλαίσιο της ανάλυσης μιας ενέργειας που έχει πραγματοποιηθεί στο παρελθόν.[...]» (δική μας υπογράμμιση)

Επί της ουσίας, οι καταγγελλόμενες εταιρείες υποστηρίζουν ότι η σχετική αγορά, όπως καθορίστηκε από την Επιτροπή, ήταν εσφαλμένη γιατί δεν συμπεριλήφθησαν σε αυτήν όλα τα ανταλλακτικά που ανήκουν στην κατηγορία των γνήσιων ανταλλακτικών αλλά και τα εφάμιλλα ανταλλακτικά, καθότι μπορούν να εναλλάσσονται και να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Προς ενίσχυση αυτής της θέσης καταγράφουν το λεκτικό των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις παραγράφους 15 και 18.

Η CIC αναφέρει αρχικά ότι κατά τον ουσιώδη χρόνο οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν προέβαιναν σε χονδρική προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz από την CIC, αλλά μόνο σε λιανικές αγορές από αυτήν.

Επ' αυτών, η Επιτροπή σημειώνει ότι, η σχετική αγορά ως είχε καθορισθεί και κοινοποιηθεί προς τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης αφορούσε τη χονδρική προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών και όπως γίνεται φανερό μέσα από το όλο κείμενο και την προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας, χονδρική προμήθεια είναι η αγορά που δραστηριοποιούνται όλες οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, καθώς οι καταγγέλλουσες εταιρείες και η CIC προμηθεύονται/εφοδιάζονται τα γνήσια ανταλλακτικά της εταιρείας Daimler, μέσω εισαγωγής αυτών από το εξωτερικό, ενώ με τη σειρά της η Daimler τα προμήθευε/εφοδίαζε στην CIC και τρίτους χονδρέμπορους σε διάφορες χώρες, από τους οποίους τα προμηθεύονταν και τα εισήγαγαν στην κυπριακή αγορά οι καταγγέλλουσες εταιρείες.

Επομένως, όπως γίνεται φανερό από τα στοιχεία, οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν αγόραζαν τα ανταλλακτικά τους από την CIC και τα μεταπωλούσαν, αλλά τα εισήγαγαν από χονδρέμπορους του εξωτερικού στην κυπριακή αγορά. Όπως παρατηρεί η Επιτροπή, υπήρχε και μεταξύ των καταγγελλουσών και της CIC συνεργασία, καθώς και οι δύο πλευρές ανέφεραν ότι, εάν είχαν έλλειψη ενός ανταλλακτικού το αγόραζαν η μία πλευρά από την άλλη και όχι κατ' ανάγκη μόνο οι καταγγέλλουσες από την CIC, που και η ίδια σε αρκετές περιπτώσεις φαίνεται να αγόρασε από την εταιρεία Karodistrias.

Έχοντας τα πιο πάνω υπόψη της, η Επιτροπή παρατηρεί ενδεχόμενη σύγχυση από τις καταγγελλόμενες εταιρείες σε ό,τι αφορά την έννοια της χονδρικής προμήθειας, καθότι προμήθεια είναι «ο εφοδιασμός κάποιου με κάτι, η αγορά απαραίτητων ειδών, υλικών» (βλ. σχετικά Λεξικό Τριανταφυλλίδη). Επίσης, η αναφορά που γίνεται στο αντικείμενο της υπόθεσης, κατά τη διερεύνηση της σχετικής αγοράς με σκοπό την κατάληξη σε αυτήν, είναι ακριβώς για να δοθούν τα στοιχεία της δραστηριοποίησης των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης, του θέματος των ισχυρισμών, που τους απασχολούν. Και στην προκειμένη περίπτωση, η υπό εξέταση καταγγελία αφορούσε το πρόβλημα που κατά τις καταγγέλλουσες εταιρείες δημιουργήθηκε από τις καταγγελλόμενες εταιρείες, ήτοι ότι δεν είχαν πλέον τη δυνατότητα να προμηθεύονται/εισαγάγουν/εφοδιάζονται, από τους χονδρέμπορους με τους οποίους συνεργάζονταν στο εξωτερικό, τα γνήσια ανταλλακτικά της Daimler για οχήματα



Mercedes-Benz με το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου στην κυπριακή αγορά και στην οποία δραστηριοποιούνταν πολλά συναπτά έτη.

Επομένως, η αγορά με την οποία ασχολήθηκε η Επιτροπή και αφορά την ενώπιόν της καταγγελία είναι η αγορά του προηγούμενου σταδίου της χονδρικής πώλησης των ανταλλακτικών εντός της κυπριακής αγοράς.

Αυτό γίνεται και άμεσα αντιληπτό στη βάση των στοιχείων και από την όλη προκαταρκτική έρευνα, που πραγματοποιήθηκε, καθώς τα στοιχεία λήφθηκαν από τους εισαγωγείς και ανταγωνιστές των καταγγελλουσών και της CIC στην κυπριακή αγορά και τα μερίδια αγοράς υπολογίστηκαν στη βάση των εισαγωγών τους και όχι των πωλήσεών τους.

Όσον αφορά το θέμα που τίγεται περί της συμπερίληψης όλων των γνήσιων ανταλλακτικών, καθώς και των εφάμιλλων στη σχετική αγορά, η Επιτροπή έχει καταρχήν να παρατηρήσει ότι, στην υπόθεση *ITOCHU/SPEEDY*,<sup>57</sup> αναφέρονται τα εξής:

*“[...] the market for the wholesale supply of automotive spare parts can be further segmented according to whether the spare parts are aftermarket spare parts sold by independent wholesalers or original spare parts sold by vehicle manufacturers and their respective supply chains. In the case of original spare parts, these can be further distinguished by car brand.*

*Although the parties believe that the new Motor Vehicles Block Exemption Regulation has had an impact on the market, they submit that at the wholesale level, however, it is still fair to distinguish between the original parts, per car manufacturer, handled by car dealers and the spare parts (often non-branded or manufacturer-branded) handled by the independent wholesalers.”*

Διαφαίνεται λοιπόν ότι είναι δίκαιο να γίνεται διάκριση μεταξύ των γνήσιων ανταλλακτικών, ανά κατασκευαστή αυτοκινήτου, που διαχειρίζονται οι έμποροι αυτοκινήτων και των ανταλλακτικών (συχνά μη επώνυμα ή με την ονομασία του κατασκευαστή ανταλλακτικών) που διαχειρίζονται οι ανεξάρτητοι χονδρέμποροι. Η συγκεκριμένη υπόθεση δεν αναφέρεται σε διάκριση μεταξύ της αγοράς για γνήσια ανταλλακτικά και της δευτερογενούς αγοράς βασιζόμενη στο είδος των

---

<sup>57</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *ITOCHU / SPEEDY* (COMP/M.6063), C(2011)3421.

ανταλλακτικών, αλλά κάνει έναν τελείως διαφορετικό διαχωρισμό βάσει του διαύλου διανομής των ανταλλακτικών. Η εν λόγω υπόθεση αφορά περαιτέρω διαχωρισμό των εταιρειών που αγοράζουν και πωλούν ανταλλακτικά, ανάλογα με την ιδιότητα της κάθε εταιρείας, δηλαδή αν είναι εξουσιοδοτημένη εταιρεία από τον κατασκευαστή αυτοκινήτου ή ανεξάρτητη.

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάκριση που γίνεται στην πιο πάνω υπόθεση δεν έχει οποιαδήποτε σχέση και είναι ανεφάρμοστη στην υπό εξέταση υπόθεση, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη της πιο πάνω υπόθεσης που καταγράφηκε δραστηριοποιούνται σε αγορές του επόμενου σταδίου, ήτοι της χονδρικής πώλησης και των υπηρεσιών επισκευής οχημάτων. Εξάλλου, η αγορά δεν γίνεται να διαχωρισθεί σε γνήσια ανταλλακτικά και σε ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά, καθώς τότε οι αγορές δεν θα είναι συγκρίσιμες. Στη σχετική νομολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που παρατίθεται γίνεται διάκριση στον τρόπο διάθεσης των ανταλλακτικών (επίσημο κανάλι και ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά) και δευτερευόντως στις κατηγορίες των ανταλλακτικών (γνήσια με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου ή γνήσια με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού ή εφάμιλλης ποιότητας).

Σε κάθε περίπτωση, οι σχετικές υποθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορούν συγκεντρώσεις, με εξαίρεση την υπόθεση *Carglass*,<sup>58</sup> που αφορούσε καρτέλ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασχολήθηκε στο διαχωρισμό της αγοράς όχι στη βάση του είδους του ανταλλακτικού, ως η υπό εξέταση υπόθεση, αλλά του πωλητή αυτού γι' αυτό και αναφέρεται σε διαχωρισμό των γνήσιων ανταλλακτικών από τη μια του κατασκευαστή αυτοκινήτου και από την άλλη αυτών που πωλούνται μέσω των ανεξάρτητων χονδρεμπόρων της δευτερογενούς αγοράς. Ως έχει επεξηγηθεί ανωτέρω, η δευτερογενής αγορά αφορά την εμπορία ανταλλακτικών μετά την αγορά του οχήματος από τον καταναλωτή. Δηλαδή, τα ανταλλακτικά κυρίως που χρειάζεται ένα όχημα κατά την επισκευή, εφόσον π.χ. κάποιος έχει ατύχημα ή πραγματοποιεί τον ετήσιο έλεγχο αυτού. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στις διάφορες υποθέσεις της, κάνει το διαχωρισμό των γνήσιων ανταλλακτικών, αναφέροντας αυτά του κατασκευαστή αυτοκινήτου και αυτά που πωλούνται μέσω των ανεξάρτητων χονδρεμπόρων, ουσιαστικά διαχωρίζει το επίσημο κανάλι της δευτερογενούς αγοράς από την ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά. Ας σημειωθεί ότι και οι δύο καταγγέλλουσες εταιρείες δραστηριοποιούνταν, πριν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, στην ευρύτερη δευτερογενή

<sup>58</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12 Νοεμβρίου 2008, *Carglass* (COMP/39.125), [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39125/39125\\_1806\\_5.pdf](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39125/39125_1806_5.pdf)

αγορά των ανταλλακτικών (εντάσσοντας δηλαδή και ανταλλακτικά με το σήμα της Daimler και ανταλλακτικά με το σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού).

Η Επιτροπή κάνει χρήση της εν λόγω υπόθεσης στο βαθμό που γίνεται φανερή η διάκριση των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου από τα υπόλοιπα είδη ανταλλακτικών.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή, κάνοντας αναφορά στην υπόθεση *PORSCHE/VOLKSWAGEN*, παρατηρεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχολιάζει τη θέση που υποστήριξε το κοινοποιούν μέρος όπου σε σχέση με παλαιότερες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ορίζονται ξεχωριστά για κάθε εμπορικό σήμα αυτοκινήτου, αγορές που αφορούν: (i) την κατασκευή ανταλλακτικών αυτοκινήτων, (ii) το χονδρικό εμπόριο και (iii) το λιανικό εμπόριο. Επίσης, σημαντικό είναι ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει ως διαφορετική την αγορά για γνήσια ανταλλακτικά με το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου από την ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά.<sup>59</sup>

Η Επιτροπή επιπρόσθετα σημειώνει και την υπόθεση *VWAG/OFH/VWGI*,<sup>60</sup> η οποία αναφέρει:

*“11. The Commission has also defined markets for the manufacture and supply of spare parts for passenger cars and for the wholesale of these parts. The narrowest possible product market definition would be a market definition which only comprises brand specific original spare parts. [...]”*

*17. Traditionally, car manufacturers have strong positions on the markets for the manufacture and (wholesale) distribution of brand specific original spare parts produced by car manufacturers or the car manufactures’ suppliers.”*

Η υπόθεση *VWAG/OFH/VWGI*,<sup>61</sup> επίσης καθιστά ξεκάθαρο το ότι δεν λαμβάνονται σε καμία περίπτωση υπόψη τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας στη σχετική αγορά, αλλά μόνο τα γνήσια και δη τα γνήσια με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου. Επιπρόσθετα, γίνεται για ακόμα μια φορά στις παραπάνω υποθέσεις διαχωρισμός ανάμεσα στην προμήθεια ανταλλακτικών και στη χονδρική πώληση αυτών (που αποτελεί αγορά επόμενου σταδίου).

<sup>59</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Porsche/Volkswagen* (COMP/M.5250), παρά. 29-30.

<sup>60</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *VWAG / OFH / VWGI* (COMP/M.5219), παρά. 11 & 17.

<sup>61</sup> *Ibid.*

Υποστηρικτικό στοιχείο για το γεγονός ότι, τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας αποτελούν ξεχωριστή αγορά αποτελεί και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση *VW-AUDI/VW-AUDIVERTRIEBSZENTREN*<sup>62</sup> στην οποία ορίζεται ξεκάθαρα ξεχωριστή αγορά για τα γνήσια ανταλλακτικά, ενώ αναφέρεται κιόλας ότι τα ανταλλακτικά της VW διανέμονται και μέσα από το δικό της σύστημα διανομής, αλλά και μέσω ανεξάρτητων χονδρεμπόρων.

Όσον αφορά την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση *Carglass*,<sup>63</sup> η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αν και τα γεγονότα αυτής και το επίπεδο της αγοράς που αφορά είναι του προηγούμενου σταδίου, το όλο σκεπτικό της απόφασης αφορά το ότι η σχετική αγορά δύναται να διαχωρισθεί ακόμα περισσότερο· είναι δηλαδή δυνατόν να ορισθεί ως σχετική αγορά αυτή που αφορά συγκεκριμένο είδος ανταλλακτικού έναντι της ευρύτερης αγοράς, που αφορά όλα τα ανταλλακτικά ενός συγκεκριμένου σήματος. Επ' αυτής της βάσης, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της την εν λόγω υπόθεση.

Περαιτέρω, η Επιτροπή έχοντας λάβει υπόψη της τη σχετική Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, σημειώνει ότι είναι πολλοί οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για την εξαγωγή συμπερασμάτων για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος. Ενδεικτικά σημειώνονται τα εξής σημεία της Ανακοίνωσης:

*«35. Τα στοιχεία από τα οποία μπορεί να συναχθεί κάποιο συμπέρασμα όσον αφορά την αγορά του σχετικού προϊόντος μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής.*

*Στοιχεία για τον ορισμό των αγορών από την άποψη του προϊόντος*

*36. Η ανάλυση των χαρακτηριστικών του προϊόντος και της χρήσης για την οποία προορίζεται επιτρέπει στην Επιτροπή, σε πρώτη φάση, να περιορίσει το πεδίο των ερευνών της σχετικά με την ενδεχόμενη ύπαρξη υποκατάστατων. Ωστόσο, τα χαρακτηριστικά του προϊόντος και η χρήση για την οποία προορίζεται δεν επαρκούν για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης δύο προϊόντων από την πλευρά της ζήτησης. Η δυνατότητα εναλλαγής των προϊόντων από τον καταναλωτή ή οι ομοιότητες όσον αφορά τα χαρακτηριστικά τους*

<sup>62</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *VW - AUDI/VW-AUDIVERTRIEBSZENTREN* (COMP/M.3198) παρά.12

<sup>63</sup> *Supra* υποσ. 58, *Carglass*.

δεν αποτελούν, καθαυτές, επαρκή κριτήρια, δεδομένου ότι η ευαισθησία των πελατών στις μεταβολές των σχετικών τιμών εξαρτάται και από άλλους παράγοντες.[...]

37. Τα στοιχεία που η Επιτροπή θεωρεί χρήσιμα για την αξιολόγηση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ δύο προϊόντων από την πλευρά της ζήτησης μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

38. Στοιχεία που αποδεικνύουν την υποκατάσταση στο πρόσφατο παρελθόν.[...]

39. Για την οριοθέτηση των αγορών έχουν προβλεφθεί ορισμένοι ποσοτικοί δοκιμαστικοί έλεγχοι. Οι δοκιμαστικοί έλεγχοι γίνονται στο πλαίσιο διαφόρων οικονομετρικών και στατιστικών προσεγγίσεων: εκτίμηση της ελαστικότητας και της αλληλεπίδρασης των τιμών στη ζήτηση ενός προϊόντος (5), παραλληλισμοί της διαχρονικής κίνησης τιμών, ανάλυση των αιτιακών σχέσεων μεταξύ χρονολογικών σειρών τιμών και συσχέτιση επιπέδου τιμών ή/και της σύγκλισής τους.[...]

40. Απόψεις των πελατών και των ανταγωνιστών. Στο πλαίσιο των ερευνών της, η Επιτροπή έρχεται συχνά σε επαφή με τους κυριότερους πελάτες και ανταγωνιστές των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, προκειμένου να γνωρίσει τις απόψεις τους όσον αφορά τα όρια της αγοράς του σχετικού προϊόντος και να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες οι οποίες της χρειάζονται προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα όσον αφορά την έκταση της αγοράς.[.....]

41. Προτιμήσεις των καταναλωτών. Στην περίπτωση των καταναλωτικών αγαθών, είναι ίσως δύσκολο για την Επιτροπή να γνωρίζει άμεσα την άποψη των τελικών καταναλωτών όσον αφορά τα προϊόντα υποκατάστασης.[.....]

42. Φραγμοί και δαπάνες που συνδέονται με τη μετατόπιση της ζήτησης σε δυνητικά υποκατάστατα. Η ύπαρξη ορισμένων φραγμών και δαπανών μπορεί να οδηγήσει την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι δύο προϊόντα μεταξύ των οποίων υπάρχει, εκ πρώτης όψεως, δυνατότητα υποκατάστασης από την άποψη της ζήτησης, δεν ανήκουν στην ίδια αγορά. Είναι αδύνατο να παρασχεθεί εξαντλητικός κατάλογος όλων των δυνατών φραγμών στην υποκατάσταση, καθώς και των δαπανών που συνεπάγεται η μετατόπιση της ζήτησης.[...]

43. Διάφορες κατηγορίες πελατών και διακρίσεις ως προς τις τιμές.[.....]»

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ο κατάλογος των στοιχείων της αξιολόγησης της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ δύο προϊόντων από πλευράς ζήτησης που παραθέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Ανακοίνωσή της, ως έχει ήδη λεχθεί, δεν είναι εξαντλητικός ούτε και σωρευτικός. Παρά ταύτα, η Επιτροπή προχώρησε και ερεύνησε στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων, αρκετούς από τους προαναφερθέντες παράγοντες.

Η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τη συσχέτιση επιπέδου τιμών ή/και τη σύγκλισή τους και παρατηρεί ότι, καταρτίστηκε κατάλογος από την Υπηρεσία, αφού ζητήθηκε από την CIC να καταγράψει ανταλλακτικά ταχείας κατανάλωσης ευρέως φάσματος τιμών, από δέκα (10) γενικές κατηγορίες προϊόντων για οχήματα Daimler και παράλληλα από τις εταιρείες Karodistrias και Kyros να σημειώσουν τιμές των αντίστοιχων προϊόντων σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικών. Από τους εκατό (100) περίπου κωδικούς προϊόντων που απέστειλε η CIC, είχαν εισαχθεί από τις εταιρείες Karodistrias και Kyros τριάντα δύο (32) αντίστοιχα προϊόντα σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικών το 2010, των οποίων οι τιμές ήταν κατά μέσο όρο {.....}% χαμηλότερες.

Η Επιτροπή, έχοντας αναλύσει τα πιο πάνω, επισημαίνει περαιτέρω ότι, οι καταναλωτές φαίνεται να επιλέγουν μεταξύ των ανωτέρω κατηγοριών ανταλλακτικών με βάση, μεταξύ άλλων, την τιμή και το κύρος του κατασκευαστή ανταλλακτικών. Αυτό διαφαίνεται από τα στοιχεία με τις πωλήσεις σε ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικών και σε ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου (Mercedes-Benz), όπως διαφαίνεται στους Πίνακες 1 και 2, που δόθηκαν από τους μεγαλύτερους εισαγωγείς ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz και την CIC και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και οι οποίοι παρατίθενται κατωτέρω:

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1

### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ	γ2009(€)	γ2010(€)	γ2011(€)
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}

{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	{.....}	{.....}	{.....}

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ	γ2009(€)	γ2010(€)	γ2011(€)
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	{.....}	{.....}	{.....}

Δεδομένων των πιο πάνω αποτελεσμάτων, η Επιτροπή συμπεραίνει την προτίμηση του Κύπριου καταναλωτή για αγορά ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου (Mercedes-Benz), καθώς οι συνολικές πωλήσεις των εισαγωγών για τα εν λόγω ανταλλακτικά φθάνουν το έτος 2010 περίπου τα €{.....} εκ. σε σύγκριση με τις πωλήσεις τους το αντίστοιχο έτος, σε ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικών, οι οποίες ανέρχονται σε €{.....} εκ..

Επιπλέον, η Επιτροπή εστίασε την προσοχή της και παρατήρησε τη σημαντικότητα του σήματος της Mercedes-Benz στην Κύπρο και της αγοράς αυτοκινήτων γενικότερα, μέσα από στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συγκεκριμένα, διαφαίνεται ότι η Κύπρος αποτελούσε το 2010 την τρίτη χώρα σε σειρά, αναφορικά με τον αριθμό εγγεγραμμένων επιβατηγών αυτοκινήτων ανά 1000 κατοίκους πληθυσμού, με πρώτες χώρες το Λουξεμβούργο και την Ιταλία, καθώς στην Κύπρο αντιστοιχούν 575 αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους.

Επίσης, σύμφωνα με τη Στατιστική Υπηρεσία της Κύπρου, οι άδειες οδηγών στην Κυπριακή Δημοκρατία το 2010 ήταν 555.263, ενώ η αντιστοιχία επιβατηγών αυτοκινήτων ανά 1000 άτομα πληθυσμού με άδεια οδήγησης ανέρχεται στα 833.

Αναφορικά με τα εγγεγραμμένα οχήματα όλων των τύπων στη Δημοκρατία, σε 138 εγγεγραμμένα εμπορικά σήματα αυτοκινήτων, το 2010, ήταν εγγεγραμμένα 49.372 οχήματα Mercedes-Benz, κατατάσσοντας την Mercedes-Benz τρίτη (3) στην αγορά, με μερίδιο 8,1%.

Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι, σύμφωνα με την ίδια πηγή, το 2010, 1.567 ταξί στο σύνολο των 1.822 στη Δημοκρατία ήταν σήματος Mercedes-Benz, δηλαδή ποσοστό που φθάνει το 86%.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή παρατηρεί τη σημαντικότητα του σήματος Mercedes-Benz στις δύο χώρες που βρίσκονται σε υψηλότερη θέση αναφορικά με την πυκνότητα στην κυκλοφορία οχημάτων, όπως ορίστηκε πιο πάνω. Λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία του Λουξεμβούργου και της Κύπρου και από το Υπουργείο Συγκοινωνιών της Ιταλίας και σε συνδυασμό με τα στατιστικά στοιχεία μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Υπηρεσία κατέγραψε τον αριθμό των εγγεγραμμένων επιβατηγών οχημάτων στο Λουξεμβούργο, στην Ιταλία και στην Κύπρο, σήματος Mercedes-Benz. Το ποσοστό των εγγεγραμμένων επιβατηγών αυτοκινήτων Mercedes-Benz στην Κύπρο φθάνει το 9,21% και ακολουθούν το Λουξεμβούργο και η Ιταλία με ποσοστά 6,80% και 3,52% αντίστοιχα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή εκτός των προαναφερόμενων στοιχείων έλαβε υπόψη της και απόψεις των ανταγωνιστών, καθώς και των εμπλεκόμενων στην υπόθεση επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή παρατηρεί μέσα από τις δηλώσεις αυτών τα ακόλουθα:

Οι καταγγέλλουσες εταιρείες, σύμφωνα με τις απόψεις τους, δήλωσαν ότι η αγορά δυνατό να διακριθεί στις παρακάτω κατηγορίες:

(α) Γνήσια ανταλλακτικά (Original Parts): Τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που παρέχει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου για την παραγωγή ανταλλακτικών ή εξοπλισμού για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου. Τα γνήσια ανταλλακτικά δύναται να διαχωριστούν στις εξής υποκατηγορίες:

(i) Ανταλλακτικά κατασκευασμένα από τις ίδιες τις αυτοκινητοβιομηχανίες στους δικούς τους χώρους κατασκευής (in house products).



- (ii) Ανταλλακτικά που παράγονται από ανεξάρτητους κατασκευαστές προϊόντων και για τα οποία οι αυτοκινητοβιομηχανίες διατηρούν το δικαίωμα του βιομηχανικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος (Captive Part).
- (iii) Ανταλλακτικά που παράγονται από εταιρείες κατασκευής γνήσιων προϊόντων που προμηθεύουν τις αυτοκινητοβιομηχανίες και οι οποίες διαθέτουν παράλληλα τα προϊόντα τους και στη δευτερογενή αγορά.
- (iv) Ανταλλακτικά που τεκμαίρεται ότι είναι γνήσια, εφόσον ο κατασκευαστής τους πιστοποιεί ότι η ποιότητά τους είναι εφάμιλλη με την ποιότητα των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του αυτοκινήτου.

(β) Εφάμιλλα ανταλλακτικά (Matching parts): είναι ανταλλακτικά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση τους να μη θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.

Αναφορικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης των γνήσιων ανταλλακτικών με τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν ότι, είναι πολύ περιορισμένη. Αν και υπάρχει κάποια αγοραστική ζήτηση για ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, λόγω της πιο προσιτής τιμής τους, πολλά ανταλλακτικά δεν είναι διαθέσιμα παρά μόνο σε γνήσια συσκευασία της εταιρείας Daimler. Οι εταιρείες Karodistriias και Kyros δήλωσαν επίσης ότι, πέραν των ανταλλακτικών της υποκατηγορίας α(iii), που θεωρούνται γνήσια και όμοιας και ισάξιας ποιότητας με τα ανταλλακτικά Daimler, δεν υπάρχει η δυνατότητα προμήθειας και διάθεσης άλλων αντίστοιχων ανταλλακτικών.

Η καταγγελλόμενη εταιρεία Daimler δήλωσε ότι τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας προσφέρουν τις ίδιες λειτουργίες με τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά. Επιπλέον, για να θεωρηθεί «εφάμιλλης ποιότητας», ένα ανταλλακτικό πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση του να μην θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό, η Daimler θεωρεί ότι, τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά και τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας είναι εναλλάξιμα, παρόλο που τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά υποβάλλονται συχνά σε μια αυστηρότερη διαδικασία διασφάλισης της ποιότητας.

Σύμφωνα με την εταιρεία CIC, οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς γνήσιων ανταλλακτικών Daimler είναι οι παρακάτω εταιρείες:

- i. {.....}
- ii. {.....}
- iii. {.....}
- iv. {.....}
- v. {.....}
- vi. {.....}

Ερωτηθέντες κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας οι εταιρείες που υποδείχθηκαν από την CIC, ως οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα της Daimler για λοιπούς εισαγωγείς γνήσιων ανταλλακτικών Daimler, πρόσθεσαν στον κατάλογο τις ακόλουθες εταιρείες:

- i. {.....}
- ii. {.....}
- iii. {.....}
- iv. {.....}

Από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης διαφαίνεται ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα απεστάλησαν ερωτηματολόγια σε όλες τις πιο πάνω εταιρείες εισαγωγείς, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι εταιρείες Karodistriias και Kyros, έτσι ώστε να ληφθούν στοιχεία για την αγορά και συγκεκριμένα, για τη διαθεσιμότητα των προϊόντων, καθώς και την αξία των εισαγωγών και πωλήσεων τους για σκοπούς καθορισμού των μεριδίων αγοράς.

Επιπρόσθετα, παρατηρείται ότι απεστάλη και σχετικό ερωτηματολόγιο προς τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή της CIC, την εταιρεία G. Frantzis Motorservices Ltd, για σκοπούς πληρότητας της έρευνας.

Η μεθοδολογία και το σκεπτικό που ακολουθήθηκε για την αποστολή ερωτηματολογίων ήταν με δεδομένο ότι οι παραπάνω δέκα (10) εισαγωγείς αναφέρονταν από την CIC και τις υπόλοιπες εταιρείες ως οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς γνήσιων ανταλλακτικών Daimler που δραστηριοποιούνταν στην κυπριακή αγορά και προς επιβεβαίωση αυτού το δεδομένου, κατά την προκαταρκτική έρευνα απεστάλη ερωτηματολόγιο δειγματοληπτικά σε κάποιους από τους εναπομείναντες ανεξάρτητους διανομείς (πέρα από αυτές τις 10 εταιρείες) με σκοπό να επιβεβαιωθεί ότι η αξία των εισαγωγών τους δεν υπερέβαινε τις €{.....} το έτος 2010, ποσό που αποτελούσε τη μικρότερη εισαγωγή των δέκα (10) βασικών εισαγωγέων. Τα στοιχεία

που λήφθηκαν επιβεβαίωσαν ότι οι αναφερθέντες εισαγωγείς που καταγράφηκαν ονομαστικά αποτελούσαν πράγματι τους μεγαλύτερους εισαγωγείς ανταλλακτικών για οχήματα Daimler στην κυπριακή αγορά και ως εκ τούτου, μπορούσαν να χρησιμοποιούν για να εξαχθούν βάσιμα συμπεράσματα στη βάση όσων συγκεντρώθηκαν.

Από τις απαντήσεις των εισαγωγέων προκύπτει ότι, το ποσοστό του συνόλου των ανταλλακτικών για αυτοκίνητα της Daimler που μπορούν να εξασφαλιστούν από τους ανεξάρτητους κατασκευαστές γνήσιων προϊόντων κυμαίνεται ανάλογα με τον τομέα εξειδίκευσης της κάθε επιχείρησης.

Σύμφωνα με τις εταιρείες Karodistriasis και Kyros από τον τιμοκατάλογο της Daimler διαφαίνεται ότι αυτή διαθέτει περίπου {...} ανταλλακτικά. Η εταιρεία Kyros ανέφερε ότι το ποσοστό των ανταλλακτικών που κατασκευάζει η Daimler αθροιστικά με το ποσοστό των ανταλλακτικών που προμηθεύεται από κατασκευαστές ανταλλακτικών, αλλά των οποίων κατέχει δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας δεν είναι γνωστό. Ουσιαστικό ρόλο όμως παίζει ποιο ποσοστό από αυτά είναι ταχείας κατανάλωσης και ποιο όχι σε συνάρτηση με το κόστος πώλησης τους. Τονίζεται ότι στα προϊόντα αυτά συμπεριλαμβάνονται υψηλού κόστους ανταλλακτικά, όπως «γυμνές» μηχανές (bare engines), κιβώτια ταχυτήτων, συστήματα κίνησης, καθώς και ανταλλακτικά που σχετίζονται με το πλαίσιο του οχήματος κ.λπ..

Επίσης, σύμφωνα με τις εταιρείες Karodistriasis και Kyros, πάρα πολλά από τα ανταλλακτικά των κατασκευαστών ανταλλακτικών που είναι προσβάσιμα στους εισαγωγείς, μετά την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής, είναι ελάχιστης έως μηδαμινής κατανάλωσης και ως εκ τούτου, μη χρήσιμα για εισαγωγή. Επίσης, ένας πολύ ασήμαντος αριθμός ανταλλακτικών που κατασκευάζονται από άλλους κατασκευαστές είναι εναλλάξιμα και μπορούν να εφαρμοστούν σε διάφορα οχήματα της Daimler όπως π.χ. μπαταρίες (συσσωρευτές ενέργειας), ελαστικά, αναφλεκτήρες κ.λπ..

Ο τομέας εξειδίκευσης της εταιρείας Kyros είναι η πώληση ανταλλακτικών που σχετίζονται με το πλαίσιο του οχήματος. Εκτός από κάποιες μονάδες φωτισμού και ορισμένα ανταλλακτικά που σχετίζονται με το σύστημα ψύξης του οχήματος, όπως ψυγεία, συμπυκνωτές και μοτέρ ψύξης, όλα τα υπόλοιπα, όπως φτερά, κάλυμμα μηχανής (καπώ), προφυλακτήρες, γρίλιες κ.λπ., δεν είναι προσβάσιμα σ' αυτήν μετά την εισαγωγή του συστήματος επιλεκτικής διανομής της Daimler. Το ποσοστό των

ανταλλακτικών που είναι πλέον προσβάσιμα στην εταιρεία Kygos και που κατασκευάζονται από κατασκευαστές γνήσιων προϊόντων δεν υπερβαίνουν σε μέσο όρο ανά έτος το {...}% των ανταλλακτικών Mercedes-Benz που εμπορευόταν πριν την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Συμπερασματικά, περίπου το {...}% των ανταλλακτικών Mercedes-Benz που εμπορεύεται η επιχείρηση είναι διαθέσιμα αποκλειστικά και μόνο από την Daimler και ως εκ τούτου δεν είναι προσβάσιμα μετά την εφαρμογή του νέου συστήματος διανομής.

Η εταιρεία Karodistriias ανέφερε στις απαντήσεις της ότι, το ποσοστό των ανταλλακτικών που είναι διαθέσιμα από κατασκευαστές γνήσιων ανταλλακτικών για τον τομέα εξειδίκευσής της, κυμαίνεται γύρω στο {...}%. Το υπόλοιπο {...}% είναι διαθέσιμο μόνο από την Daimler και κατ' επέκταση από την CIC, και αφορά ανταλλακτικά υψίστης σημασίας, καθότι αποτελούν μέρη του αυτοκινήτου που είναι ακριβά και χαλούν συχνά λόγω ατυχήματος ή φθοράς. Τέτοια μέρη είναι αξονάκια, εξαρτήματα του κιβωτίου ταχυτήτων, εξαρτήματα του διαφορικού, ηλεκτρονικοί εγκέφαλοι της μηχανής ή του κιβωτίου ταχυτήτων, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, ρυθμιστές ηλεκτρισμού, μηχανικά μέρη, όπως ρυθμιστές εκκεντροφόρου άξονα, εξωτερικά μέρη πλαισίου όπως γρίλιες και εμβλήματα και πολλά άλλα ανταλλακτικά ταχείας κατανάλωσης.

Η εταιρεία {...}, η οποία έχει ειδίκευση σε ανταλλακτικά {...} δήλωσε ότι, από 70 ανταλλακτικά πρώτης ανάγκης, μονάχα τα 31 εντοπίστηκαν σε άλλους κατασκευαστές, ποσοστό δηλαδή περίπου 44% κι αυτά όχι όλα γνήσια.

Η εταιρεία {...} δήλωσε ότι βρίσκει γνήσια ανταλλακτικά από τρίτους κατασκευαστές που καλύπτουν 85-90% των αναγκών της σε ανταλλακτικά Daimler. Επιπρόσθετα, δήλωσε ότι, πριν την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής εισήγαγαν ανταλλακτικά σε συσκευασία κατασκευαστή αυτοκινήτου από τη Γερμανία, αλλά δεν αγόραζαν ποτέ από την CIC γιατί ήταν πανάκριβη και με χαμηλά ποσοστά εκπτώσεων.

Σύμφωνα με την εταιρεία {...} βρίσκει 90% των αναγκών της σε ανταλλακτικά σε γνήσια ανταλλακτικά Daimler από τρίτους κατασκευαστές, τα οποία είναι πολύ φθηνότερα από τα ανταλλακτικά σε συσκευασία κατασκευαστή αυτοκινήτου.

Η εταιρεία {...} ασχολείται κυρίως με {...} ανταλλακτικά {...}, αλλά δήλωσε ότι ένα σημαντικό ποσοστό ανταλλακτικών δεν μπορεί να βρεθεί από ανεξάρτητους προμηθευτές.

Η εταιρεία {...} δήλωσε ότι βρίσκει γνήσια ανταλλακτικά από τρίτους κατασκευαστές περίπου 70% των ανταλλακτικών για Daimler. Ενώ δήλωσε περαιτέρω τα εξής: «πολλές φορές είναι ασύμφορη η αγορά και εμπορευσιμότητά τους διότι η Daimler Κύπρου αρνείται να πουλήσει ανταλλακτικά που μπορούν να συμπληρώσουν την σειρά ή την παραγγελία του πελάτη. Το υπόλοιπο 30% η Daimler το χρησιμοποιεί ως μοχλό πίεσης επί των συνεργείων για να αγοράσουν από αυτήν και άλλα ανταλλακτικά. Αποτέλεσμα της πρακτικής αυτής είναι να αποκτά η Daimler συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της και οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων να πληρώνουν «παραφουσκωμένους λογαριασμούς»».

Η εταιρεία {...} σχολίασε ότι δεν είναι προς το συμφέρον του καταναλωτή η ύπαρξη ενός μόνο εισαγωγέα. Ανέφερε ότι, στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, υπάρχουν πολλοί έμποροι σε κάθε χώρα δημιουργώντας ανταγωνισμό μεταξύ τους, κάτι που δεν υπάρχει στην Κύπρο με την παρούσα κατάσταση.

Η εταιρεία {...} δεν σχολίασε την παρούσα κατάσταση του συστήματος επιλεκτικής διανομής, όπως επίσης και η εταιρεία {...}, η οποία δήλωσε ότι δεν γνωρίζει επειδή η κύρια εμπορική δραστηριότητα της εταιρείας είναι η πώληση {...}.

Τέλος, η εταιρεία G. Frantzis Motorservices Ltd, εξουσιοδοτημένος επισκευαστής της CIC, δήλωσε ότι ασχολείται με τη συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων και την πώληση και διανομή ανταλλακτικών. Επιπρόσθετα, δήλωσε ότι δεν είναι εισαγωγέας και κάνει αγορές κυρίως από την CIC και {...}.

Οι εταιρείες Karodistrias και Kyros ανέφεραν ότι, η ποιότητα των ανταλλακτικών που κατασκευάζουν οι εταιρείες Bosch, Valeo, Hella, Behr, Ulo, Magneti Marelli είναι ακριβώς η ίδια με αυτά που χρησιμοποιεί η ίδια η Daimler κατά την κατασκευή των οχημάτων της ως εξαρτήματα πρώτης τοποθέτησης. Γι' αυτό και η πώληση των προϊόντων τούτων διασφαλίζει και αναβαθμίζει τη φήμη της επιχείρησης που τα εμπορεύεται, αλλά και προστατεύει τον ίδιο τον καταναλωτή, ο οποίος εξασφαλίζει προϊόντα ισάξια και πανομοιότυπα με τα γνήσια, κατασκευασμένα με σωστά υλικά με ακριβή σχεδιασμό και που προσφέρουν αξιοπιστία και ασφάλεια. Μοναδική διαφορά μεταξύ των προϊόντων αυτών αποτελεί η συσκευασία τους. Τα προϊόντα που

εισάγονται μέσω των κατασκευαστών ανταλλακτικών διατίθενται σε αποκλειστική συσκευασία που ανήκει στο συγκεκριμένο κατασκευαστή και φέρει το δικό του λογότυπο. Η Daimler διαθέτει όλα τα προϊόντα της ανεξάρτητα του χώρου προέλευσης τους, αν προέρχονται δηλαδή από τους δικούς της χώρους παραγωγής ή από τρίτους στη δική της συσκευασία με το δικό της λογότυπο.

Σύμφωνα με τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία που κατέθεσαν οι εισαγωγείς ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, φαίνεται ότι επηρεάζονται από το σύστημα επιλεκτικής διανομής, αναφορικά με τη διαθεσιμότητα των προϊόντων, εφόσον έχουν δηλώσει ότι ακόμα και με τη χρήση ανταλλακτικών σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικών υπάρχει έλλειψη από 15% έως και 75% στην κάλυψη των αναγκών τους, αναλόγως ειδίκευσης της κάθε εταιρείας/εισαγωγέα.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι το μεγάλο εύρος ποσοστού αναφορικά με τις ελλείψεις ανταλλακτικών οφείλεται στην εξειδίκευση της κάθε εταιρείας και όχι στη χαμηλή εμπορευσιμότητα κάποιων προϊόντων, ούτε στην έλλειψη έρευνας από μέρους της Υπηρεσίας, ως ο ισχυρισμός των καταγγελλόμενων εταιρειών.

Επίσης, η Επιτροπή, αναφορικά με τη θέση της Daimler που απορρίπτει τους ισχυρισμούς για περιορισμένη κλίμακα διαθέσιμων υποκατάστατων ανταλλακτικών στους καταναλωτές αναφερόμενη σε σημείο της προκαταρκτικής έρευνας, όπου γίνεται αναφορά ότι: *«[...] από τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και καταγράφηκε ανωτέρω, τα ανταλλακτικά μέρη ενός εμπορικού σήματος όπως π.χ. των Mercedes-Benz, έχουν πολύ περιορισμένο βαθμό εναλλαξιμότητας με ανταλλακτικά άλλων εμπορικών σημάτων. Προς τούτο συνηγορεί και η σχετική νομολογία όπως αναφέρθηκε στις παραγράφους 74 και 76 παραπάνω.»*, επισημαίνει ότι η εν προκειμένω αναφορά σε άλλα εμπορικά σήματα εννοεί σε σχέση με άλλες επωνυμίες οχημάτων π.χ. AUDI, RENAULT, FORD κτλ. και όχι ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού. Περαιτέρω, η αναφορά που γίνεται στη σχετική νομολογία στις υποθέσεις που προαναφέρθηκαν ήτοι την *ITOCHU/SPEEDY* και *PORSCHE/VOLKSWAGEN*, έγιναν με σκοπό να δείξουν, μεταξύ άλλων, τον περιορισμένο βαθμό εναλλαξιμότητας μεταξύ ανταλλακτικών διαφορετικών εμπορικών σημάτων.

Όσον αφορά τη θέση της Daimler στο ίδιο σημείο για τις δηλώσεις εισαγωγέων ανταλλακτικών που καταγράφηκαν στην προκαταρκτική έρευνα, οι οποίοι δήλωσαν διαθεσιμότητα υποκατάστατων ανταλλακτικών ύψους 85% με 90%, η Επιτροπή

επισημαίνει ότι οι αναφορές των εν λόγω εισαγωγέων για ελλείψεις αφορούν τα δικά τους ανταλλακτικά, δηλαδή ανταλλακτικά της εξειδίκευσής τους.

Επιπρόσθετα με τα όσα αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, σημειώνεται ότι η Daimler στις θέσεις της ανέφερε ότι «[...] μη-διαθεσιμότητα από ανεξάρτητους κατασκευαστές μέρους των ανταλλακτικών που κατασκευάζει η Daimler οφείλεται στις περισσότερες περιπτώσεις στο γεγονός ότι αυτά ενέχουν τις λιγότερες πωλήσεις.». Επ' αυτού, η Daimler παραθέτει σε υποσημείωση ότι: «Υπάρχουν και περιπτώσεις όπου τα ανταλλακτικά καλύπτονται από δικαιώματα ευρεσιτεχνίας.» Η Επιτροπή, μελετώντας τα ενώπιόν της στοιχεία, επισημαίνει ότι αν και η Daimler φαίνεται να υποβιβάζει σε υποσημείωση, ως ασήμαντη, την εν λόγω λεπτομέρεια ότι δηλαδή ανταλλακτικά της καλύπτονται από δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, η Daimler έχει αναφέρει ότι περίπου {...}% των συνολικών ανταλλακτικών για τα οχήματά της τα κατασκευάζει η ίδια, και πέρα από τα παραπάνω, υπάρχουν ανταλλακτικά, που είναι προστατευμένα από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας εντός της ΕΕ και δεν μπορούν να παράγονται και να πωλούνται στη δευτερογενή αγορά.

Μέσα από τις απαντήσεις των καταγγελλουσών, η Επιτροπή σημειώνει την άποψη της εταιρείας Kyros, η οποία παρατηρεί ότι σημαντική παράμετρος στην περίπτωση διάθεσης ενός προϊόντος, εκτός από την ποιότητα, είναι και η τιμή πώλησης του. Επισημάνθηκε σχετικά από την Kyros ότι, ενίοτε η συσκευασία ενός προϊόντος της Daimler, σε πακέτο με το δικό της λογότυπο, έστω και αν είναι ακριβότερο, υπερσχύει σε ζήτηση από το ίδιο προϊόν σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικού, παρά το γεγονός ότι τα δυο προϊόντα είναι πανομοιότυπα.

Η Επιτροπή δεδομένων όλων των πιο πάνω, προχώρησε να εξετάσει το επίπεδο των τιμών, λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό κατάλογο ανταλλακτικών ταχείας κατανάλωσης που καταρτίστηκε από την CIC, κατόπιν αιτήματος της Υπηρεσίας κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας, στον οποίο καταγράφηκαν ανταλλακτικά για οχήματα Daimler από δέκα (10) γενικές κατηγορίες προϊόντων, με την αρχική τιμή πώλησης για το έτος 2010 προς ανεξάρτητους επισκευαστές, καθώς και ελάχιστο και μέγιστο ποσοστό έκπτωσης σε κάθε ένα προϊόν ξεχωριστά.

Σημειώθηκε περαιτέρω ότι, στον εν λόγω κατάλογο ζητήθηκε από την CIC να καταγράψει σε κάθε κατηγορία ανταλλακτικά τόσο με χαμηλές τιμές πώλησης όσο και με υψηλές τιμές, καθώς και τα ανταλλακτικά με τις μεγαλύτερες πωλήσεις.

Κατόπιν, ο εν λόγω κατάλογος, ο οποίος περιλάμβανε περί των εκατό (100) κωδικών ανταλλακτικών, προωθήθηκε προς τις εταιρείες Kyros και Karodistrias για καταγραφή των δικών τους αρχικών τιμών πώλησης για το έτος 2010 προς ανεξάρτητους επισκευαστές, καθώς και το ελάχιστο και μέγιστο ποσοστό έκπτωσης σε κάθε ένα προϊόν. Επιπρόσθετα, ζητήθηκε από τις εταιρείες Karodistrias και Kyros να καταρτίσουν οι ίδιες έναν αντίστοιχο κατάλογο με εκατό περίπου επιπρόσθετους κωδικούς ανταλλακτικών, ο οποίος και προωθήθηκε στη CIC για καταγραφή των δικών της αρχικών τιμών πώλησης για το έτος 2010 προς ανεξάρτητους επισκευαστές, καθώς και το ελάχιστο και μέγιστο ποσοστό έκπτωσης σε κάθε ένα προϊόν.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, μέσα από τον καταρτισθέντα κατάλογο των πρώτων εκατό (100) κωδικών προϊόντων που παρείχε η CIC οι εταιρείες Karodistrias και Kyros είχαν κάνει εισαγωγή 27 κωδικών το έτος 2010 και η τιμή πώλησής τους ήταν χαμηλότερη σε {...} από αυτούς τους κωδικούς προϊόντων. Για τους συγκεκριμένους κωδικούς, που ήταν εφικτή η σύγκριση, η CIC ήταν ακριβότερη κατά μέσο όρο {...}%, με ελάχιστη διαφορά {...}% και μέγιστη διαφορά {...}%.

Ο δεύτερος κατάλογος που απέστειλαν οι εταιρείες Karodistrias και Kyros και συμπληρώθηκε μετά από την CIC δείχνει ότι από τους {...} κωδικούς που παρείχε η εταιρεία Karodistrias, η CIC ήταν ακριβότερη στους {...} με μέσο όρο διαφοράς τιμής {...}%, ενώ στους {...} κωδικούς που παρείχε η εταιρεία Kyros, η CIC ήταν ακριβότερη στους {...} με μέσο όρο διαφοράς τιμής {...}%. Λαμβάνοντας υπόψη και τις δυο εταιρείες, η ελάχιστη διαφορά ήταν {...}% και η μέγιστη διαφορά {...}%.

Σημειώνεται ότι, το ποσοστό εκπτώσεων που οι εταιρείες δήλωσαν ότι παρέχουν στους πελάτες τους είναι: η CIC από {...}% μέχρι {...}%, η Karodistrias {...}% και η Kyros από {...}% μέχρι {...}%. Δεδομένου ότι, τα επίπεδα των εκπτώσεων κυμαίνονται {...}, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν επηρεάζουν την παραπάνω ανάλυση των αρχικών τιμών.

Η εταιρεία CIC απέστειλε προς την Επιτροπή συγκριτικό πίνακα στον οποίο παρατέθηκαν οι τιμές στις οποίες πωλούσε η εταιρεία Karodistrias γνήσια ανταλλακτικά με το σήμα Mercedes καθώς και οι τιμές που πωλούσε η CIC τα ίδια ανταλλακτικά. Η Επιτροπή μελέτησε τον εν λόγω κατάλογο καθώς και τα σχετικά τιμολόγια που απεστάλησαν και έχει να σημειώσει τα ακόλουθα:



Ο πίνακας αποτελείται από 136 κωδικούς χωρίς να προσδιορίζεται κατά πόσο είναι ταχείας κυκλοφορίας ανταλλακτικά, ούτε κατά πόσο προέρχονται από όλες τις κατηγορίες προϊόντων ως αυτές δόθηκαν στους προαναφερθέντες καταλόγους κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας από την Υπηρεσία. Επίσης, η σύγκριση των τιμών δεικνύει ότι ο Karodistrias είναι {...}% φθηνότερος, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι εκπτώσεις. Σημειώνεται ότι στις γραπτές της θέσεις η CIC αναφέρει ότι είναι {...}% φθηνότερη σε σχέση με τις τιμές του Karodistrias λαμβάνοντας υπόψη της τη μέγιστη έκπτωση που μπορεί να παρέχει που είναι {...}%. Κατά την προκαταρκτική έρευνα μέσα από τα στοιχεία που απέστειλαν τότε τόσο ο Karodistrias και ο Kyros όσο και η CIC, οι εκπτώσεις που κατέγραψαν ήταν: CIC από {...}% μέχρι {...}%, Karodistrias {...}% και Kyros από {...}% μέχρι {...}%.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η CIC δήλωσε εκπτώσεις από {...}% έως {...}% και όχι μόνο {...}% ως καταγράφει στις γραπτές τις παρατηρήσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό ότι η CIC είναι φθηνότερη, εφόσον τα ίδια τα στοιχεία που απέστειλε κατά την προκαταρκτική έρευνα, καταρρίπτουν αυτόν τον ισχυρισμό.

Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί, μέσα από τα τιμολόγια που απέστειλε η CIC ότι, οι εταιρείες Karodistrias και CIC συμπλήρωναν η μία την άλλη για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς, ως διαφαίνεται από τα τιμολόγια που δείχνουν ότι η CIC προμηθευόταν προϊόντα από την Karodistrias, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς περί παράλειψης εφαρμογής της μεθοδολογίας του SSNIP τεστ, επισημαίνεται, σχετικώς, ότι καταρχήν το SSNIP τεστ σπανίως χρησιμοποιείται στην πράξη από τις αρχές ανταγωνισμού. Στην ουσία, το SSNIP τεστ χρησιμοποιείται κατά την εκτίμηση της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης και αποτελεί ένα διανοητικό πείραμα, στο πλαίσιο του οποίου γίνεται υπόθεση για μικρή, αλλά διαρκή διακύμανση των σχετικών τιμών και αξιολογούνται οι πιθανές αντιδράσεις των πελατών. Η τιμή που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι η επικρατούσα τιμή στην υπό εξέταση αγορά, η οποία όμως ενδέχεται να έχει καθοριστεί σε πλαίσιο μη επαρκούς ανταγωνισμού.<sup>64</sup> Ως αποτέλεσμα, το SSNIP τεστ μπορεί να οδηγήσει σε ορισμό της σχετικής αγοράς κατά τρόπο υπερβολικά ευρύ

<sup>64</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, *supra* υποσ. 12, παρά. 19. Βλ. σχετ. Απόφαση της Ολομέλειας της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού 520/VI/2011 επί των καταγγελιών της εταιρείας με τη διακριτική επωνυμία «ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΑΒΕΕ Βιομηχανία Τροφίμων-Σνακς» κατά της εταιρείας «TASTY FOODS ΑΒΓΕ».

και, τα προβλήματα αυτού, γίνονται ευρέως αποδεκτά τόσο στη θεωρία όσο και στη νομολογία.<sup>65</sup>

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι από τα ενώπιόν της στοιχεία και τις ίδιες τις δηλώσεις των εμπλεκόμενων μερών της υπόθεσης διαφαίνεται ότι τα γνήσια ανταλλακτικά για Mercedes-Benz από πλευράς χαρακτηριστικών και χρήσης εμφανίζονται ομοειδή. Οι εταιρείες Karodistrias και Kyros αναφέρουν ότι, η ποιότητα των ανταλλακτικών που κατασκευάζουν οι εταιρείες Bosch, Valeo, Hella, Behr, Ulo, Magneti Marelli είναι ακριβώς η ίδια με αυτά που χρησιμοποιεί η ίδια η Daimler κατά την κατασκευή των οχημάτων της ως εξαρτήματα πρώτης τοποθέτησης.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Daimler, η ίδια κατασκευάζει (in-house) αποκλειστικά περίπου {...} από περίπου {...} διαφορετικά είδη ανταλλακτικών για τα οχήματα Mercedes-Benz. Η πλειοψηφία αυτών των ανταλλακτικών που κατασκευάζει η ίδια, περιλαμβάνει Engines (incl. industrial engines), Gear boxes, Axels, Exhaust systems, Gear Wheels, Cross beams, Frames, Cables/Harnesses, Camshafts, Driveshafts, BodysHELLS / Assembled body parts, Body Parts και Warning signs και αποτελεί ποσοστό {...}% των συνολικών ανταλλακτικών για τα οχήματά της.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή σημειώνει αναφορικά με τη θέση της Daimler για την πολιτική εγγυήσεων της, η οποία λήφθηκε υπόψη στην οριοθέτηση της σχετικής αγοράς προϊόντος, ότι ορθώς διερωτήθηκε η Daimler στη βάση ποιάς εμπορικής λογικής ή πρακτικής ήταν υποχρεωμένη να παρέχει εγγύηση στα ανταλλακτικά άλλων εταιρειών, πόσο μάλλον σε ανταλλακτικά που παράγονταν από ανταγωνιστές της. Στην ουσία, αυτό που υποστηρίχθηκε από την Επιτροπή με την αναφορά στην πολιτική εγγυήσεων, ουδόλως ήταν η υποχρέωση της Daimler να παρέχει εγγύηση για ανταλλακτικά τρίτων εταιρειών, αλλά η σημασία στα μάτια του καταναλωτή της επώνυμης εγγύησης πράγμα που διαφοροποιεί το προϊόν με σφραγίδα κατασκευαστή αυτοκινήτου από το προϊόν με σφραγίδα κατασκευαστή ανταλλακτικού, ακόμα και στην περίπτωση όπου ο τελευταίος είναι εταιρεία εγνωσμένου κύρους.

---

<sup>65</sup> Βλ. σχετικά Lapo Filistrucchi, "A SSNIP test for two-sided markets: some theoretical considerations," 1/4/2008, Tilburg University & Università di Siena. Kaushal Sharma "SSNIP Test: A Useful Tool, Not A Panacea", Competition Law Reports (May-Jun 2011). Patrick Massey "Market Definition and Market Power in Competition Analysis: Some Practical Issues" Irish Competition Authority, The Economic and Social Review, Vol. 31, No. 4, October 2000, p.p.309-328. Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού, Απόφαση αριθμ. 520/VI/2011.

Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει περαιτέρω, έχοντας μελετήσει τις θέσεις και απόψεις των καταγγελλόμενων εταιρειών, αναφορικά με την υποκατάσταση από πλευράς προσφοράς, ότι οι ανεξάρτητοι προμηθευτές ανταλλακτικών, οι οποίοι προμηθεύουν και την Daimler με γνήσια ανταλλακτικά, έχουν την ικανότητα να μετατοπίσουν άμεσα την παραγωγή τους, χωρίς σημαντικό πρόσθετο κόστος και χωρίς να διατρέχουν σημαντικό επιπλέον κίνδυνο, εφόσον, ως έχει ήδη αναφερθεί και από τις καταγγέλλουσες εταιρείες, οι ανεξάρτητοι προμηθευτές ανταλλακτικών (π.χ. Bosch, Mahl, AG (Sachs), Valeo) κατασκευάζουν για λογαριασμό της Daimler ανταλλακτικά που φέρουν το εμπορικό σήμα της Mercedes-Benz, ενώ παράλληλα από την ίδια γραμμή παραγωγής κατασκευάζονται και ανταλλακτικά με τα ίδια ακριβώς χαρακτηριστικά τα οποία διοχετεύονται στην αγορά με το δικό τους εμπορικό σήμα (ανταλλακτικά τύπου OES).

Παρόλα αυτά, δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι το ίδιο συμβαίνει και με τους κατασκευαστές ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας, λαμβάνοντας υπόψη ότι το κόστος για την αλλαγή παραγωγής από ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας σε γνήσια σίγουρα είναι υψηλότερο και εν πάση περιπτώσει αδύνατο να υπολογιστεί με ακρίβεια. Σημειώνεται επίσης και προς ενίσχυση αυτών, η θέση της Daimler, η οποία αναγνώρισε ότι, τα γνήσια (OEM/OES) ανταλλακτικά υποβάλλονται συχνά σε μια αυστηρότερη διαδικασία διασφάλισης της ποιότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη την αξία των πωλήσεων στα γνήσια με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου και την αξία των πωλήσεων με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού, διαφαίνεται ότι οι πρώτες είναι 400% υψηλότερες από τις δεύτερες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στα μάτια του καταναλωτή υπάρχει διαφορά στα χαρακτηριστικά και την ποιότητα των δύο κατηγοριών των γνήσιων ανταλλακτικών. Αυτό επιβεβαιώνεται και μέσα από τις γραπτές θέσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας Daimler, η οποία υποστηρίζει ότι: {.....}.

Παρά ταύτα, ο δικηγόρος της Daimler υποστηρίζει ακολούθως ότι: {.....}. Προς υποστήριξη αυτών του των ισχυρισμών παραθέτει τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *SCS/P&G*,<sup>66</sup> *Nestle/Perrier*,<sup>67</sup> *Airtours/First Choice*<sup>68</sup> και *ABF/GBI Business*.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, (COMP/M.4533 - SCA / P&G (*European tissue business*)), EE C 275 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>67</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1992 (IV/M.190 - *NESTLE/PERRIER*), EE L 356 της 5.12.1992, σ. 1 έως 31, (92/553/ΕΟΚ).

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στις εν λόγω αποφάσεις, οι οποίες αφορούσαν υποθέσεις συγκεντρώσεων (και όχι περιορισμών του ανταγωνισμού), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε να κρίνει στην απόφαση *SCS/P&G* τα επώνυμα χαρτομάντιλα και την τιμή λιανικής τους που ήταν υψηλότερη σε σχέση με τα μη επώνυμα, που οι διαφορές τους ήταν ανεπαίσθητες. Στη δεύτερη απόφαση, *Nestle/Perrier*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε να διακρίνει στη βάση και της τιμής μεταξύ εμφιαλωμένου νερού και των αναψυκτικών, τα οποία κόστιζαν διπλάσια από το εμφιαλωμένο νερό, ενώ στην επόμενη απόφαση, *Airtours/First Choice*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε ότι τα πακέτα διακοπών μικρής απόστασης με τα πακέτα διακοπών μεγάλης απόστασης ανήκουν σε διαφορετική σχετική αγορά, ελέγχοντας μεταξύ άλλων ότι η κίνηση των τιμών δεν συσχετιζόταν μεταξύ των δύο πακέτων. Στην τελευταία απόφαση, *ABF/GBI Business*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς έλαβε υπόψη τα επίπεδα τιμών για τη συμπιεσμένη μαγιά.

Έχοντας υπόψη της τα πιο πάνω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτές δεν αντανakλούν τα δεδομένα της παρούσας υπόθεσης και παραθέτει σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>70</sup> στις οποίες καθορίστηκε ξεχωριστή σχετική αγορά για τα επώνυμα προϊόντα πολυτελείας. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημείωσε ότι:

*«Luxury products are high quality articles with a relatively high price, marketed under a prestige trademark. From the demand-side point of view, luxury products have a low degree of substitutability with other products falling within other segments of the same sector (namely, within cosmetic products, at least women's perfumes and men's perfumes, other beauty products-, designer clothes -haute couture, furs, men's luxury ready-to-wear clothes, women's luxury ready-to-wear clothes-, leather goods - for example, suitcases, handbags, belts, wallets-, other accessories). The notifying party claims that, from a supply-side point of view, there is a single market for all luxury products. For this particular case, it is not necessary to take a definitive view*

<sup>68</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 1999, (IV/M.1524 - *Airtours/First Choice*), ΕΕ L 93 της 13.4.2000, σ. 1 έως 33, (2000/276/EK).

<sup>69</sup> Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 2008, (COMP/M.4980 — *ABF/GBI Business*), ΕΕ C 145 της 25.6.2009, σ. 12 έως 15.

<sup>70</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Sanofi/Yves Saint-Laurent* (IV/M.312), 15.03.1993, παρ. 8. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *L'Oreal/YSL Beaute*, (COMP/M.5068), 17.06.2008, παρ. 8 και Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *AS Watson/Marionnaud*, (COMP/M.3716), 7.04.2005, παρ. 6. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Pinault-Printemps-Redoute/Gucci* (IV/M.1534), 22.07.1999. Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 1991 (IV/33 242 - *Yves Saint Laurent Parfums SA*), ΕΕ L 12 της 18.01.1992, σ. 24 έως 35, (92/33/ΕΟΚ). Απόφαση της Επιτροπής της 24ης Ιουλίου 1992 (IV/33.542 *σύστημα επιλεκτικής διανομής της εταιρείας Parfums Givenchy*), ΕΕ L 236 της 19/08/1992 σ. 0011 – 0022, (92/428/ΕΟΚ).

*on the precise market definition to be adopted, since the proposed operation does not create or strengthen a dominant position irrespective of the market definition chosen.»<sup>71</sup>*

*«8. Les parfums et produits de beauté ou produits cosmétiques recouvrent une grande variété d'articles destinés à de multiples usages comprenant notamment les produits de la parfumerie alcoolique, les articles de soin et de beauté, les produits capillaires et les produits de toilette. La Commission a reconnu l'existence d'un marché constitué par les produits de luxe définis comme des articles de haute qualité, au prix relativement élevé, commercialisés sous une marque de prestige et généralement vendus au moyen de réseaux de distributeurs agréés.»<sup>72</sup> (σε ελεύθερη μετάφραση: «Τα αρώματα και τα προϊόντα ομορφιάς ή καλλυντικά προϊόντα καλύπτουν μια ευρεία ποικιλία ειδών για πολλές χρήσεις, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των προϊόντων αρωματοποίησης, των προϊόντων φροντίδας και ομορφιάς, των προϊόντων για τα μαλλιά και των προϊόντων περιποίησης. Η Επιτροπή αναγνώρισε την ύπαρξη μιας αγοράς που αποτελείται από πολυτελή προϊόντα που ορίζεται ως τα προϊόντα υψηλής ποιότητας, σε σχετικά υψηλές τιμές, που διατίθενται στο εμπόριο με ένα εμπορικό σήμα κύρους και συνήθως πωλούνται μέσω εξουσιοδοτημένου δικτύου διανομής.»)*

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή, αναφορικά με τον ισχυρισμό των καταγγελλομένων ότι, στην προκαταρκτική έρευνα διακρίθηκαν δύο διαφορετικές, διακριτές αγορές για τα γνήσια ανταλλακτικά, επισημαίνει ότι από τα ενώπιον της στοιχεία και την έρευνα και μελέτη που πραγματοποίησε δεν έχει διαφανεί να δημιουργήθηκαν και να καταγράφηκαν δύο διακριτές αγορές, αλλά αυτό που καταγράφηκε ήταν ότι η αγορά ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου αποτελεί υποσύνολο-υποαγορά της ευρύτερης αγοράς των γνήσιων ανταλλακτικών. Αυτό γίνεται φανερό και μέσα από την μετέπειτα εξέταση των περιορισμών της αγοράς, όπου γίνεται σύγκριση και συνδυασμός των επιπτώσεων τόσο στη διασηματική αγορά όσο και στην ενδοσηματική και στα μερίδια αγοράς, τα οποία καθορίστηκαν τόσο για την ευρύτερη αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών, όσο και στην υποαγορά των γνήσιων ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου (Mercedes-Benz).

Τέλος, η Επιτροπή, όσον αφορά το θέμα των συγκρίσιμων τιμών και τη μελέτη των τιμών που πραγματοποίησε η Επιτροπή μεταξύ των γνήσιων ανταλλακτικών με σήμα

<sup>71</sup> *Ibid*, PINAULT-PRINTEMPS-REDOUTE/GUCCI.

<sup>72</sup> *Supra* υποσ. 70, SANOFI / YVES SAINT LAURENT.

κατασκευαστή αυτοκινήτου σε σχέση με αυτά του κατασκευαστή ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, σημειώνει ότι: «[...] όταν τα υπό σύγκριση αγαθά, από πλευράς χαρακτηριστικών και χρήση εμφανίζονται ομοειδή και ως εκ τούτου φαίνεται εκ πρώτης όψεως ότι ανήκουν στην ίδια αγορά, τότε για την συναγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, είναι αναγκαία και η διερεύνηση ενός άλλου σημαντικού παράγοντα, προσδιοριστικού της ζήτηση των αγαθών, που είναι η τιμή τους, η διαπίστωση συγκρίσιμων (χωρίς σημαντικές διαφορές) τιμών οδηγεί κατά κανόνα στον καταλογισμό των εν λόγω αγαθών ή/και υπηρεσιών στην ίδια σχετική αγορά.»<sup>73</sup>

Σχετικά με τη συμπερίληψη των ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας μαζί με τα γνήσια ανταλλακτικά, η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι η όλη θέση των καταγγελλόμενων εταιρειών βασίζεται στην παράγραφο 15 και 18 των Συμπληρωματικών κατευθυντήριων Γραμμών σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων,<sup>74</sup> στην οποία αναφέρονται τα εξής:

*«(15) Δεδομένου ότι οι αγορές παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και διανομής ανταλλακτικών συνήθως συνδέονται με συγκεκριμένα σήματα, ο ανταγωνισμός στις αγορές αυτές είναι από τη φύση του λιγότερο έντονος σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό στις αγορές πώλησης καινούργιων οχημάτων. Ενώ η αξιοπιστία των αυτοκινήτων έχει βελτιωθεί και τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των εργασιών συντήρησης έχουν επιμηκυνθεί, χάρη στη βελτίωση της τεχνολογίας, η εξέλιξη αυτή έχει ξεπεραστεί από την ανοδική τάση στις τιμές των μεμονωμένων εργασιών επισκευής και συντήρησης. Στις αγορές ανταλλακτικών, τα προϊόντα που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από εκείνα που πωλούν οι προμηθευτές γνήσιων ανταλλακτικών (OES) και άλλοι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να διατηρείται η πίεση στις τιμές στις αγορές αυτές, πράγμα που με τη σειρά του ασκεί πίεση στις τιμές στις αγορές επισκευής και συντήρησης, δεδομένου ότι στα ανταλλακτικά αντιστοιχεί μεγάλο ποσοστό του κόστους μιας μέσης επισκευής. [...]*

<sup>73</sup> Βλ. σχετικά Γεώργιος Σπ. Καρύδης, Επίκουρος Καθηγητής Ευρωπαϊκού Δικαίου στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Οικονομικών Σπουδών (ΔΕΟΣ) του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών με Έδρα Jean Monnet, «Ευρωπαϊκό δίκαιο επιχειρήσεων και ανταγωνισμού, Θεμελιώδεις ελευθερίες. Ανταγωνισμός, κρατικές ενισχύσεις», [2004] Σάκουλας Αντ. Ν..

<sup>74</sup> *Supra* υποσ. 4.

18. [...] εναλλακτικές λύσεις των ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου οχήματος (ανταλλακτικά OEM) περιλαμβάνουν τα γνήσια ανταλλακτικά που κατασκευάζουν και διανέμουν οι προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού (ανταλλακτικά OES), ενώ άλλα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας με τα γνήσια προσφέρονται από τους κατασκευαστές ανταλλακτικών «εφάμιλλης ποιότητας».

Η Επιτροπή διαπιστώνει από τα ενώπιόν της στοιχεία και από το λεκτικό των εν προκειμένω Συμπληρωματικών κατευθυντήριων Γραμμών ότι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται σε εναλλακτικές λύσεις και μόνο· τα δε ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας καταγράφονται απλά ως άλλα ανταλλακτικά. Δεν προβαίνει σε καθορισμό της σχετικής αγοράς και επί τούτου, στις Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς<sup>75</sup> στις παραγράφους 86-95 δίδει κατεύθυνση μόνο ως προς τον τρόπο καθορισμού μίας σχετικής αγοράς, χωρίς να προσδιορίζει ποια είναι αυτή. Εξάλλου, ο ορισμός της σχετικής αγοράς αφορά κάθε υπόθεση ξεχωριστά, ανάλογα με τη φύση του προβλήματος που δημιουργείται όσον αφορά τον ανταγωνισμό.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι πέραν από την ερμηνεία των σχετικών Κανονισμών και των Κατευθυντήριων Γραμμών από μέρος των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με την ένταξη των ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας στην ίδια κατηγορία των γνήσιων ανταλλακτικών, ως εναλλάξιμα αυτών που βρίσκονται στην ίδια σχετική αγορά, με την οποία η Επιτροπή διαφωνεί, δεν δόθηκαν οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που να αποδεικνύουν τους ισχυρισμούς τους.

Συνακόλουθα, η Επιτροπή, με βάση όλα όσα καταγράφηκαν και αναλύθηκαν ανωτέρω και ιδιαίτερα στο πλαίσιο της καταγγελίας, η οποία αφορά τη χονδρική προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα της εταιρείας Daimler στη δευτερογενή αγορά, και συγκεκριμένα των οχημάτων Mercedes-Benz, στην οποία δραστηριοποιούνταν οι εταιρείες Karodistriias και Kyros, καταλήγει ότι η αγορά προϊόντος στην υπό εξέταση καταγγελία δυνατόν να οριστεί ως η αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz.

Περαιτέρω, η Επιτροπή έχοντας ως βάση τη σχετική νομολογία, τα δεδομένα της υπόθεσης και όσα καταγράφηκαν ανωτέρω, καθώς και τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση η εν λόγω σχετική

---

<sup>75</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6.

αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz δύναται να διαχωριστεί στις υποαγορές:

(i) γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, ήτοι του κατασκευαστή αυτοκινήτου και,

(ii) γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή των ανταλλακτικών.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας ανταλλακτικών, θα μπορούσε να διαχωριστεί σε περαιτέρω υποαγορές αναλόγως του είδους και της χρησιμότητας του κάθε ανταλλακτικού, όπως παρατηρήθηκε στη νομολογία που καταγράφηκε ανωτέρω.

Εφόσον όμως, το αντικείμενο της υπό εξέταση καταγγελίας είναι η απαγόρευση της χονδρικής προμήθειας όλων των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz με το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου προς τις εταιρείες Karodistrias και Kyros/ανεξάρτητους χονδρέμπορους, η Επιτροπή δεν κρίνει αναγκαίο τον επιμέρους διαχωρισμό της σχετικής αγοράς, καθότι τα δεδομένα της καταγγελίας δεν έχει διαφανεί να αφορούν, αλλά ούτε έχει καταγγελθεί οποιαδήποτε παράβαση του Νόμου, για ορισμένο μόνο τύπο/είδος ανταλλακτικού για οχήματα Mercedes-Benz. Τουναντίον, η καταγγελία για παράβαση του Νόμου αφορά όλα τα ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του οχήματος, ήτοι της Mercedes-Benz που διέθεταν πριν την απαγόρευση από την εταιρεία Daimler, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει την αναφορά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ανακοίνωση της για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, όπου στην παράγραφο 2 αυτής καταγράφεται ότι: *«με τον ορισμό της αγοράς προσδιορίζονται τα όρια εντός των οποίων ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων. Ο ορισμός αυτός επιτρέπει τον καθορισμό του πλαισίου εντός του οποίου η Επιτροπή εφαρμόζει την κοινοτική πολιτική ανταγωνισμού. Βασικός στόχος του είναι ο συστηματικός εντοπισμός των περιορισμών τους οποίους υφίσταται ο ανταγωνισμός στον οποίο υπόκεινται οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Ο ορισμός μιας αγοράς, τόσο όσον αφορά τα προϊόντα όσο και τη γεωγραφική διάστασή της, έχει ως στόχο τον προσδιορισμό των πραγματικών ανταγωνιστών, οι οποίοι είναι σε θέση να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων και να τις εμποδίσουν να ενεργούν ανεξάρτητα από τις πιέσεις που επιβάλλει ο πραγματικός ανταγωνισμός [...].»*



Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, λαμβάνοντας καθοδήγηση από τις διάφορες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και για τους λόγους που καταγράφηκαν ανωτέρω, ομόφωνα καταλήγει ότι, στην παρούσα καταγγελία η σχετική αγορά προϊόντος, η οποία θα αξιολογηθεί ακολούθως είναι η ευρεία αγορά της *χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz και η υποαγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, δηλαδή του κατασκευαστή αυτοκινήτου.*

#### **4.4.2 Σχετική γεωγραφική αγορά**

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού,<sup>76</sup>

*«η γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά».*

Αναφορικά με το θέμα του προσδιορισμού της σχετικής γεωγραφικής αγοράς στην καταγγελία, η Επιτροπή, έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι, αναφορικά με τη σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, πριν την αλλαγή του συστήματος που εφάρμοζε η εταιρεία Daimler στο σύστημα επιλεκτικής διανομής, τα προϊόντα της εταιρείας διατίθεντο μέσα από ένα μεγάλο δίκτυο που περιλάμβανε ανεξάρτητους χονδρέμπορους γνήσιων και μη ανταλλακτικών ανά την Ευρώπη και από τους οποίους εισήγαν τα εν λόγω προϊόντα οι εταιρείες Karodistriias και Kyros και οι διάφοροι ανεξάρτητοι χονδρέμποροι ανταλλακτικών στην κυπριακή αγορά.

Αφ' ής στιγμής, η εταιρεία Daimler έθεσε σε αυστηρή εφαρμογή το σύστημα επιλεκτικής διανομής, η χονδρική προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, γίνεται μόνο από την εταιρεία CIC για την κυπριακή αγορά.

---

<sup>76</sup> *Supra* υποσ. 12.

Όσον αφορά τα λοιπά γνήσια ανταλλακτικά της ευρείας αγοράς των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, τα προϊόντα αυτά διατίθενται μέσα από ένα μεγάλο δίκτυο πολλών κατασκευαστικών εταιρειών και εισάγονται στην κυπριακή αγορά από ανεξάρτητους χονδρέμπορους.

Ως εκ τούτου, η αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz και η υποαγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα Mercedes-Benz, δηλαδή του κατασκευαστή αυτοκινήτου που ορίστηκαν ως σχετικές αγορές στην υπό εξέταση καταγγελία αφορούν την χονδρική προμήθεια των προϊόντων αυτών στην Κυπριακή Δημοκρατία και δη όλων των εμπόρων ανταλλακτικών αυτοκινήτων που τα προμηθεύονται από τους κατασκευαστές ή άλλους εμπόρους για να τα προμηθεύσουν στους χρήστες εντός της Κύπρου. Η προμήθεια από την Daimler γινόταν και εξακολουθεί να γίνεται μόνο προς την CIC, ενώ οι υπόλοιποι Κύπριοι εισαγωγείς προμηθεύονται τα ανταλλακτικά τους από τους κατασκευαστές ή άλλους εμπόρους γνήσιων ανταλλακτικών υπό παρόμοιους όρους, αφού αφορούν μόνο την Κύπρο και δυνατό να είναι διαφορετικοί οι όροι από άλλες χώρες λόγω και της νησιώτικης φύσης της κυπριακής αγοράς.

Επομένως, η σχετική γεωγραφική αγορά για τις ορισθείσες στην εν λόγω υπόθεση σχετικές αγορές και για την ευρεία και για την υποαγορά, ορίζεται ως το σύνολο των περιοχών που τελούν υπό τον έλεγχο της κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας.

#### **4.4.3 Μερίδια Αγοράς**

Ακολούθως, η Επιτροπή μελέτησε τους ισχυρισμούς των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με τα προσδιορισθέντα μερίδια αγοράς, τα οποία αναφέρουν ότι καθορίστηκαν με βάση μη συγκρίσιμα στοιχεία και ότι ο τρόπος που η Επιτροπή τα προσδιόρισε είναι εσφαλμένος.

Η CIC ανέφερε σχετικά ότι δραστηριοποιείται μεν στην πώληση γνήσιων ανταλλακτικών για τα οχήματα Daimler, αλλά διατηρεί και κέντρα συντήρησης και επιδιόρθωσης επιβατικών και εμπορικών οχημάτων, καθώς και μηχανημάτων σε Λευκωσία, Λάρνακα, Λεμεσό και Πάφο και το ποσοστό ανταλλακτικών που προμηθεύεται για σκοπούς παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επιδιόρθωσης, δεν θα έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς. Η

Επιτροπή, ισχυρίζεται η CIC, κατέληξε σε προσδιορισμό μεριδίων αγοράς που αφορούν διαφορετικές δραστηριότητες.

Η Daimler ανέφερε μεταξύ άλλων ότι «δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής της Επιτροπής, ότι η συμμετοχή στο Σύστημα της Daimler δεν είναι φραγμένη». Εάν ο ορισμός της σχετικής αγοράς ήταν ορθός, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να μην μπορούν να ικανοποιηθούν οι στόχοι που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφορικά με την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς ο Κανονισμός 330/2010 και ο Κανονισμός 461/2010 θα κατέληγαν ουσιαστικά σε αχρησία.

Η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει ενδελεχώς το θέμα, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων σημειώνει ότι, το μερίδιο αγοράς των προμηθευτών από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπολογίζεται βάσει της αξίας των πωλήσεων τους στους εισαγωγείς της Κυπριακής Δημοκρατίας, και το μερίδιο αγοράς των αγοραστών/εισαγωγέων (όπως ο Karodistrias, ο Kyros και η CIC) υπολογίζεται με βάση την αξία των αγορών/εισαγωγών τους από τους διαθέσιμους προμηθευτές στην αγορά. Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι, το μερίδιο αγοράς του κάθε αγοραστή/εισαγωγέα δεν υπολογίζεται με βάση τις πωλήσεις του στο επόμενο στάδιο της αγοράς.

Στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010 αναφέρεται ότι για την εφαρμογή των ανωτάτων ορίων μεριδίου αγοράς, που προβλέπεται στο άρθρο 3 του Κανονισμού, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

*«α) το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία για την αξία των πωλήσεων στην αγορά και το μερίδιο αγοράς του αγοραστή υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία για την αξία των αγορών που πραγματοποιεί στην αγορά [...]*

*β) τα μερίδια αγοράς υπολογίζονται με βάση στοιχεία που αναφέρονται στο προηγούμενο ημερολογιακό έτος·*

*γ) το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή περιλαμβάνει τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που παρέχονται προς πώληση στους κάθετα ολοκληρωμένους διανομείς [...].»*

Στην παρούσα υπόθεση, οι προμηθευτές είναι οι χονδρέμποροι και/ή οι κατασκευαστές ανταλλακτικών του εξωτερικού και οι αγοραστές είναι οι εταιρείες της

Κυπριακής Δημοκρατίας, όπως ο Kapodistrias, ο Kyros και η CIC, που εισάγουν τα ανταλλακτικά.

Οι καταγγελλόμενες εταιρείες έχουν υποπέσει στο σφάλμα να υπολογίζουν τα μερίδια αγοράς με βάση τις χονδρικές πωλήσεις τους εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας αντί να τα υπολογίσουν με βάση την αξία των εισαγωγών στην Κυπριακή Δημοκρατία. Ως εκ τούτου, όλη τους η επιχειρηματολογία βασίζεται σε δεδομένα της αγοράς του επόμενου σταδίου από την εξεταζόμενη στην υπόθεση αγορά, δηλαδή τις χονδρικές πωλήσεις και όχι τη χονδρική προμήθεια ανταλλακτικών.

Το ίδιο ισχύει και για την έρευνα αγοράς που πραγματοποίησε η εταιρεία RAI Consultants Ltd για λογαριασμό της CIC, την οποία η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς και έγινε λαμβάνοντας υπόψη δεδομένα άλλου επιπέδου της αγοράς. Εκτός αυτού η έρευνα της εταιρείας RAI Consultants Ltd πραγματοποιήθηκε το έτος 2014, δηλαδή χρονικά ήταν εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας.

Συμπερασματικά, η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει τα ενώπιον της στοιχεία, καταλήγει ομόφωνα ότι, ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς, που έγινε στη βάση των στοιχείων που απέστειλαν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και άλλοι παίκτες της αγοράς και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ήταν ορθός, βασίστηκε σε ορθούς υπολογισμούς και δεικνύουν την πραγματική κατάσταση της δομής της αγοράς, κατά τον ουσιώδη υπό εξέταση χρόνο.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, η CIC έχει δηλώσει ότι, το μερίδιο αγοράς της για το έτος 2011 ήταν {...}% όσον αφορά την πώληση ανταλλακτικών στην Κύπρο, ενώ η εταιρεία Daimler δήλωσε ότι, το μερίδιο αγοράς της ήταν {...}% στην κυπριακή αγορά για το έτος 2011 και στην Ευρωπαϊκή αγορά το μερίδιό της ανήλθε σε ποσοστό μεταξύ {...}%. Ωστόσο, η επεξήγηση των δύο εταιρειών για τον τρόπο υπολογισμού του μεριδίου αγοράς τους, δεν πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της πιο πάνω ανάλυσης, αλλά όπως ήδη καταγράφηκε, στη βάση άλλων στοιχείων, που δεν δύνανται να θεωρηθούν αποδεκτά. Συγκεκριμένα, ο υπολογισμός του μεριδίου αγοράς της Daimler στην Κύπρο βασίζεται: (i) στα έσοδα της Daimler από την πώληση ανταλλακτικών OEM στην CIC δηλαδή, το γενικό διανομέα της Daimler στην Κύπρο (περίπου {...} ευρώ το 2011), (ii) την εκτίμηση του πληθυσμού οχημάτων Mercedes-Benz στην Κύπρο (περίπου 61.000 οχήματα το 2011) και (iii) το

εκτιμώμενο ετήσιο ποσό που κατά μέσο όρο κάθε ιδιοκτήτης οχήματος Mercedes-Benz στην Κύπρο δαπανά για ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων γνήσιων (OEM/OES) ανταλλακτικών και ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας (περίπου {.....} ευρώ το 2011). Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 330/2010, τα μερίδια αγοράς που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι αυτά του προηγούμενου έτους της πιθανολογούμενης παράβασης, δηλαδή, του 2010.

Στα πλαίσια της έρευνας που διεξήχθη αναφορικά με τους δέκα (10) εισαγωγείς ανταλλακτικών της Daimler, καταρτίστηκαν οι πιο κάτω Πίνακες 3 και 4, όπου στον Πίνακα 3 διαφαίνεται η αξία των εισαγωγών και στον Πίνακα 4 διαφαίνονται τα μερίδια αγοράς των εισαγωγέων στη Δημοκρατία, τους οποίους η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ MERCEDES-BENZ</b>			
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ</b>	<b>y2009</b>	<b>y2010</b>	<b>y2011</b>
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	{.....}	{.....}	{.....}

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**

<b>% ΣΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΤΑΛ/ΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ MERCEDES-BENZ</b>			
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ</b>	<b>y2009</b>	<b>y2010</b>	<b>y2011</b>
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%

Με βάση τα στοιχεία αυτά εξαγεται το συμπέρασμα ότι, το μερίδιο αγοράς της CIC για το 2010 υπολογίζεται σε περίπου {.....}% στην αγορά ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου Mercedes-Benz. Δεδομένου ότι, στην Κυπριακή Δημοκρατία υπάρχει ένας μόνο γενικός διανομέας των ανταλλακτικών της Daimler, το μερίδιο του προμηθευτή, δηλαδή της Daimler, ταυτίζεται με αυτό του αγοραστή και γενικού διανομέα, δηλαδή της CIC και υπολογίζεται όπως προαναφέρθηκε στο {.....}%.

Όσον αφορά τη γενικότερη σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, με βάση τα στοιχεία της έρευνας, καταρτίστηκαν οι πιο κάτω Πίνακες 5 και 6:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5

##### ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ MERCEDES-BENZ ΚΑΙ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ	y2009	y2010	y2011
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	{.....}	{.....}	{.....}

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 6

##### % ΣΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ MERCEDES-BENZ ΚΑΙ ΜΕ ΣΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ	y2009	y2010	y2011
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%
{.....}	{.....}%	{.....}%	{.....}%

{.....}

{.....}%

{.....}%

{.....}%

Επομένως, στη βάση των πιο πάνω στοιχείων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι και στην ευρύτερη σχετική αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, τόσο το μερίδιο αγοράς της Daimler όσο και της CIC κυμαίνονται περί το {.....}% και στην αγορά των ανταλλακτικών με το σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου, ήτοι της Mercedes – Benz, το μερίδιο της CIC και κατ' επέκταση της Daimler στο {.....}%.

#### **4.5 Επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών**

Στη συνέχεια, η Επιτροπή σημειώνει ότι στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 26/1/2012, μελετώντας το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 20/1/2012 αναφορικά με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση των άρθρων 101(1) και 102 της ΣΛΕΕ, παράλληλα με τις αντίστοιχες διατάξεις του άρθρου 3(1) και 6(1) του Νόμου, αποφάσισε και προχώρησε σε κοινοποίηση της υπό αναφορά καταγγελίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις Αρχές Ανταγωνισμού των κρατών μελών, ως η υποχρέωσή της που πηγάζει από το άρθρο 11(3) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003.

Η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο υφίσταται, στην εν προκειμένω υπόθεση, θέμα επηρεασμού ή όχι του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών, ώστε να δικαιολογείται η παράλληλη εφαρμογή του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού.

Συναφώς, το Άρθρο 3(1) του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου προβλέπει ότι:<sup>77</sup> «οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 81(1) της Συνθήκης, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 81 της Συνθήκης στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο 82 της συνθήκης εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 82».

Συνεπώς, το άρθρο 3(1) του Κανονισμού 1/2003 υποχρεώνει τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών, να εφαρμόζουν και τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ όταν εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία περί

<sup>77</sup> Βλ. *supra* υποσ. 39.

ανταγωνισμού σε συμφωνίες ή/και καταχρηστικές πρακτικές που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.<sup>78</sup>

Το κριτήριο επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών συνιστά αυτόνομο κριτήριο της ενωσιακής νομοθεσίας, το οποίο εκτιμάται *ad hoc* και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού.

Το κριτήριο αυτό πληρούται όταν οι υπό εξέταση κάθε φορά συμφωνίες και πρακτικές δύνανται να έχουν ένα *ελάχιστο επίπεδο* διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης.<sup>79</sup>

Σύμφωνα και με τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>80</sup> η έννοια του εμπορίου καλύπτει όλες τις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες.

Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια πρακτική να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ των κρατών μελών, τούτο δε, κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών.<sup>81</sup> Δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η κάθε φορά εξεταζόμενη πρακτική είχε όντως το αποτέλεσμα αυτό.<sup>82</sup> Επίσης είναι αδιάφορο αν η πρακτική μιας συγκεκριμένης επιχείρησης επηρεάζει, αυτοτελώς εξεταζόμενη, το διακοινοτικό εμπόριο.<sup>83</sup>

Η έννοια της επίδρασης στα εμπορικά ρεύματα δεν προϋποθέτει μόνο τον περιορισμό ή τη μείωση του εμπορίου αλλά οποιαδήποτε διαφοροποίηση των εμπορικών ρευμάτων, αρκεί αυτή να είναι *αισθητή*.<sup>84</sup>

Κατά συνέπεια και στην περίπτωση συμφωνιών ή πρακτικών που καλύπτουν το έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους θεμελιώνεται επίδραση στο εμπόριο μεταξύ

---

<sup>78</sup> Βλ. σχετικά Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής —Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101, 27/04/2004, σελ. 81, παρ. 8 επ..

<sup>79</sup> *Ibid*, παρά. 12-13.

<sup>80</sup> *Ibid*.

<sup>81</sup> Βλ. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 215 και 218/78, *Heintz van Landewyck SARL και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1980], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1980 σελίδα 03125, σκέψη 170. Υπόθεση C-219/95 P, *Ferriere Nord SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1997] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1997 σελίδα I-04411, σκέψη 20.

<sup>82</sup> Βλ. *supra* υποσ. 78, παρά. 16.

<sup>83</sup> *Ibid*, παρά. 15.

<sup>84</sup> *Ibid*, παρά. 34 και 77.



κρατών μελών αρκεί να υπάρχει δυνατότητα αισθητής μεταβολής των εμπορικών ρευμάτων μεταξύ αυτών.

Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης,<sup>85</sup> οι περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές που καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος ενός των κρατών μελών, ζωτικό δηλαδή τμήμα της κοινής αγοράς, έχουν εξ ορισμού ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της οικονομικής αλληλοδιεισδύσεως που επιδιώκεται με τη Συνθήκη.

Η φύση των προϊόντων που καλύπτονται από τις συμφωνίες ή πρακτικές παρέχει μία ένδειξη για το εάν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί. Όταν η ίδια η φύση των προϊόντων διευκολύνει τις διασυνοριακές συναλλαγές ή τα καθιστά ιδιαίτερα σημαντικά για επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν ή να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους σε άλλα κράτη μέλη, το εφαρμοστέο του ενωσιακού δικαίου προσδιορίζεται ευκολότερα απ' ό,τι σε περιπτώσεις στις οποίες η ζήτηση για προϊόντα προμηθευτών από άλλα κράτη μέλη είναι, λόγω της φύσης τους, πιο περιορισμένη ή στις οποίες τα προϊόντα παρουσιάζουν μικρότερο ενδιαφέρον από την άποψη της διασυνοριακής εγκατάστασης ή της επέκτασης της οικονομικής δραστηριότητας που δραστηριοποιείται μέσω παρόμοιας εγκατάστασης.<sup>86</sup>

Επομένως, αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ στην υπό εξέταση καταγγελία, η κάθετη συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC σε συνδυασμό με τη φύση των προϊόντων, τα οποία αποτελούν αντικείμενο διασυνοριακών συναλλαγών και τον ισχυριζόμενο αποκλεισμό στην αγορά των εν λόγω προϊόντων στη βάση της σύναψης της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC, θεωρείται ως δυνάμενη να επηρεάσει αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, λόγω ακριβώς της μείωσης ή/και του αποκλεισμού των εισαγωγών/εξαγωγών από και προς ένα άλλο κράτος μέλος των προϊόντων της σχετικής αγοράς -που εν προκειμένω αφορά τα ανταλλακτικά οχημάτων- καθώς και της δυνατότητας διείσδυσης στην αγορά ανταγωνιστικών εταιρειών.

---

<sup>85</sup> Βλ. Υπόθεση 8/72, *Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής*, [1972] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1972 σελίδα 00977, σκέψη 29. Υπόθεση 126/80, *Maria Salonia κατά Giorgio Poidomani και Franca Giglio, χήρας Baglieri*, [1981] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1981 σελίδα 015631981. Υπόθεση 42/84. [1985] *Remia BV και λοιποί κατά Επιτροπής*, Συλλ. Νομ. 1985, σελ. 2545, σκέψη 22. Υπόθεση C-35/96, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, [1998] Συλλ. Νομ. 1998, σελ. I-3851, σκέψη 48. Υπόθεση C-309/99, *J. C. J. Wouters, J. W. Savelbergh, Price Waterhouse Belastingadviseurs BV κατά Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten* [2002] Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 109 της 04/05/2002 σ. 0004.

<sup>86</sup> Βλ. *supra* υποσ. 78, παρά. 30.

Η Επιτροπή καταλήγοντας αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, εξάγει το πιο πάνω συμπέρασμα βασιζόμενη στα όσα καταγράφηκαν, στο γεγονός ότι η υπό εξέταση υπόθεση αφορά τον επηρεασμό των δραστηριοτήτων των εταιρειών Kapodistrias και Kyros εντός της ευρωπαϊκής αγοράς ή/και ενός κράτους μέλους, καθώς και στα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω και αφορούν τον κύκλο εργασιών των καταγγελλομένων εταιρειών και το μερίδιο αγοράς που διαθέτουν στη σχετική αγορά.

Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη, τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και τους ισχυρισμούς στην καταγγελία, κρίνει ότι ο ισχυρισμός περί άρνησης και των δύο εταιρειών της χονδρικής προμήθειας αυτών προς ανεξάρτητους διανομείς, δυνατό να θεωρηθεί εφαρμογή από μέρους τους καταχρηστικής πρακτικής, που εντάσσεται σε μία γενικότερη στρατηγική παραγκωνισμού ή αποκλεισμού των ανταγωνιστών και ικανής να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών.

Επομένως, στη βάση των ανωτέρω δεδομένων και ιδιαίτερα του γεγονότος ότι, οι καταγγελλόμενες πρακτικές καλύπτουν όλη την περιοχή που ελέγχεται από την Κυπριακή Δημοκρατία, η Επιτροπή θεωρεί ότι υφίσταται επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και, κατ'επέκταση, εφαρμογής και των άρθρων 101(1) και 102 της ΣΛΕΕ, τα οποία θα εξετάσει στη συνέχεια, παράλληλα με το εθνικό δίκαιο και τις αντίστοιχες διατάξεις των άρθρων 3(1) και 6(1) του Νόμου.

#### **4.6 Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής ποιοτικού χαρακτήρα**

Σύμφωνα με την Daimler, από την 1/10/2003 εφαρμόζει ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής ποιοτικού χαρακτήρα για τη διανομή των ανταλλακτικών της στην Ευρώπη, στη βάση του Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002 και διόρισε στην Κύπρο την εταιρεία CIC με συμφωνία ημερομηνίας 1/7/2007.

Σύμφωνα με το άρθρο 1(1) στοιχ. ε' του Κανονισμού (ΕΕ) 330/2010,<sup>87</sup> και το άρθρο 1(1) στοιχ. θ' του Κανονισμού 461/2010<sup>88</sup> ως σύστημα επιλεκτικής διανομής νοείται το *«σύστημα διανομής στο οποίο ο προμηθευτής αναλαμβάνει να πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες, άμεσα ή έμμεσα, μόνο σε επιλεγμένους διανομείς με βάση ορισμένα κριτήρια και εφόσον οι διανομείς αυτοί αναλαμβάνουν την υποχρέωση να μην πωλούν τα εν λόγω αγαθά ή υπηρεσίες σε μη*

<sup>87</sup> Βλ. *supra* υποσ. 1.

<sup>88</sup> Βλ. *supra* υποσ. 2.

εξουσιοδοτημένους διανομείς στη συγκεκριμένη περιοχή εντός της οποίας ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα αυτό». (δική μας υπογράμμιση)

Συνεπώς, ο ορισμός του συστήματος επιλεκτικής διανομής για τους σκοπούς εφαρμογής του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες περιλαμβάνει τρία (3) επιμέρους στοιχεία:<sup>89</sup>

α) τη διάθεση από τον προμηθευτή των διακινούμενων προϊόντων σε επιλεγμένους διανομείς με βάση ορισμένα κριτήρια,

β) την απαγόρευση διάθεσης των προϊόντων αυτών σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς, δηλ. σε μεταπωλητές εκτός συστήματος και,

γ) η απαγόρευση αυτή εκτείνεται στην περιοχή που ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα επιλεκτικής διανομής ή που δεν πωλεί ακόμη τα συμβατικά προϊόντα.

Αυτό επομένως που χαρακτηρίζει την επιλεκτική διανομή, σύμφωνα με τους πιο πάνω Κανονισμούς, είναι ότι ο προμηθευτής στην πράξη περιορίζει τη μεταπώληση σε μία ομάδα διανομέων που έχει επιλέξει και αυτή η ομάδα είναι ελεύθερη να πωλεί σε όλους όσους είναι μέλη του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και σε όλους τους τελικούς χρήστες, οπουδήποτε και αν βρίσκονται.

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής-Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων,<sup>90</sup> η επιλεκτική διανομή αποτελεί επί του παρόντος την κυρίαρχη μορφή διανομής στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και γίνεται με ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια. Στην επιλεκτική διανομή με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα, οι διανομείς και επισκευαστές επιλέγονται αποκλειστικά με βάση αντικειμενικά κριτήρια που απαιτεί η φύση του προϊόντος ή της υπηρεσίας, όπως οι τεχνικές ικανότητες του προσωπικού πωλήσεων, η διαρρύθμιση των εγκαταστάσεων πωλήσεων, οι τεχνικές πώλησης και το είδος των υπηρεσιών πωλήσεως που παρέχει ο διανομέας. Η εφαρμογή των εν λόγω κριτηρίων δεν θέτει ευθέως όριο στον αριθμό των διανομέων ή των επισκευαστών που γίνονται δεκτοί στο δίκτυο του προμηθευτή. Η επιλεκτική διανομή καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης, επειδή δεν έχει αντι-ανταγωνιστικές επιπτώσεις, εφόσον πληρούνται τρεις

<sup>89</sup> Βλ. σχετικά Άρθρο 1(1)(ε) του Κανονισμού 330/2010 και Άρθρο 4(β) στη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρά. 55.

<sup>90</sup> *Supra* υποσ. 4.

προϋποθέσεις. Πρώτον, η φύση του σχετικού προϊόντος πρέπει να απαιτεί τη χρήση επιλεκτικής διανομής, δηλαδή ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να συνιστά θεμιτή απαίτηση, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του προϊόντος, ώστε να διαφυλαχθεί η ποιότητα και να εξασφαλισθεί η κατάλληλη χρήση του. Δεύτερον, οι διανομείς ή επισκευαστές πρέπει να επιλέγονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια ποιοτικού χαρακτήρα, τα οποία καθορίζονται ομοιόμορφα για όλους τους δυνητικούς μεταπωλητές και δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο που ενέχει διακρίσεις. Τρίτον, τα κριτήρια που ισχύουν δεν πρέπει να υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο.<sup>91</sup>

Επίσης, διαφαίνεται μέσα από τη νομολογία ότι το σύστημα της επιλεκτικής διανομής επιλέγεται συνήθως για αγαθά πολυτελείας ή υψηλής τεχνολογίας, όπου υπάρχει ειδικός λόγος να υπάρχει δίκτυο που να εξασφαλίζει τη γνησιότητα, την ύπαρξη πλήρων σειρών εμπορευμάτων, την εξυπηρέτηση, την εγγύηση, τη συντήρηση, τη σωστή διαφήμιση, την παρουσίαση, την εμπειρία των πωλητών κλπ. Επιπρόσθετα, στο εν λόγω δίκτυο δεν υπάρχει μεν εδαφική αποκλειστικότητα, υπάρχει όμως υποχρέωση των διανομέων να μην πωλούν τα εν λόγω αγαθά σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές με αποτέλεσμα από το δίκτυο αυτό να προκύπτει στεγανότητα.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς,<sup>92</sup> επαναλαμβάνουν σχετικά ότι: «*Η επιλεκτική διανομή καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1, επειδή δεν έχει αντανταγωνιστικές επιπτώσεις, εφόσον πληρούνται τρεις προϋποθέσεις. Πρώτον, η φύση του εκάστοτε προϊόντος πρέπει να απαιτεί σύστημα επιλεκτικής διανομής, δηλαδή το σύστημα αυτό πρέπει να αποτελεί θεμιτή απαίτηση, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του σχετικού προϊόντος, με στόχο τη διατήρηση της ποιότητάς του και την εξασφάλιση της ορθής χρήσης του. Δεύτερον, οι μεταπωλητές πρέπει να επιλέγονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια ποιοτικής φύσεως που καθορίζονται με ομοιόμορφο τρόπο για όλους τους δυνητικούς μεταπωλητές και τίθενται στη διάθεσή τους, και επίσης εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις. Τρίτον, τα κριτήρια που ισχύουν δεν πρέπει να υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο.*» (δική μας υπογράμμιση)

Η Επιτροπή εξέτασε την αναφορά και τη θέση των καταγγελλόμενων εταιρειών ότι πληρούνται και οι τέσσερις προϋποθέσεις που τάσσει η νομολογία (στην υπόθεση T-88/92 *Leclerc*) και δικαιολογείται αντικειμενικά το σύστημα επιλεκτικής διανομής και

<sup>91</sup> *Ibid*, παρά. 43.

<sup>92</sup> *Supra* υποσ. 6, παρά. 175.

πως ως εκ τούτου εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ. Επίσης, σημειώνεται ο ισχυρισμός τους ότι η διαπίστωση της προκαταρκτικής έρευνας πως η Daimler και η CIC με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής προέβηκαν σε σύμπραξη απαγορευμένη, είναι εσφαλμένη.

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι η Επιτροπή εξέτασε τον ισχυρισμό της Daimler ότι, η Επιτροπή εφάρμοσε εσφαλμένη μεθοδολογία κατά την αξιολόγηση του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler. Σύμφωνα με την Daimler, η προβλεπόμενη μεθοδολογία αξιολόγησης της συμβατότητας ενός Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής με το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ έχει ως εξής: *«Το πρώτο στάδιο αποτελεί την αξιολόγηση ως προς το κατά πόσον το υπό εξέταση Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής εμπίπτει, στο πεδίο εφαρμογής του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό θα εξαρτηθεί από το εάν το εν λόγω Σύστημα εφαρμόζει καθαρά ποιοτικά ή ποσοτικά κριτήρια. Εάν το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής δεν είναι καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα ή δεν πληροί όλες τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις, τότε, το δεύτερο στάδιο είναι η εξέταση ως προς το κατά πόσον μπορεί να καλυφθεί από τους Κανόνες απαλλαγής κατά κατηγορία. Εάν το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής δεν καλύπτεται από τους Κανόνες απαλλαγής κατά κατηγορία, διεξάγεται εξατομικευμένη ανάλυση του εν λόγω Συστήματος ως προς τη συμβατότητά του με το Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ. Εάν το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής φαίνεται ότι παραβιάζει τις πρόνοιες του Άρθρου 101(1) ΣΛΕΕ, ως τελικό στάδιο, εξετάζεται η ενδεχόμενη εφαρμογή των κανόνων ατομικής απαλλαγής του Άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ.»*

Καταρχήν, η Επιτροπή παρατηρεί τη μεθοδολογία που προτείνει η καταγγελλόμενη εταιρεία και την υπόδειξη που κάνει παραθέτοντας την υπόθεση *Pierre Fabre*.<sup>93</sup> Μελετώντας την εν λόγω υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόκειται για απόφαση του ΔΕΕ κατόπιν αίτησης για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στη βάση συγκεκριμένου ερωτήματος. Το Δικαστήριο απάντησε σχετικά στο ερώτημα που του τέθηκε το οποίο αφορούσε τα εξής: *«Συνιστά η επιβαλλόμενη σε εξουσιοδοτημένους διανομείς, στο πλαίσιο ενός δικτύου επιλεκτικής διανομής, γενική και απόλυτη απαγόρευση πωλήσεως των συμβατικών προϊόντων μέσω του διαδικτύου στους τελικούς χρήστες, όντως ιδιαιτέρως σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου της, κατά την έννοια του άρθρου 81, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ [άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ], ο οποίος δεν μπορεί να τύχει της απαλλαγής κατά κατηγορία που προβλέπει ο κανονισμός 2790/1999, αλλά μπορεί, ενδεχομένως,*

---

<sup>93</sup> *Supra* υποσ. 8, *Pierre Fabre*.

να τύχει ατομικής απαλλαγής βάσει του άρθρου 81, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ [άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ];»

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σειρά που ακολουθήθηκε στην εν προκειμένω υπόθεση από το Δικαστήριο αφορούσε την απάντηση προς συγκεκριμένο ερώτημα και όχι την ενδεδειγμένη σειρά αξιολόγησης.

Παρά ταύτα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σειρά που ακολουθείται προς αξιολόγηση μίας συμφωνίας για εφαρμογή ενός ποιοτικού συστήματος επιλεκτικής διανομής δεν επηρεάζει το τελικό αποτέλεσμα.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι ως τέθηκε μέσα και από τις σχετικές Ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι οποίες βασίζονται στη νομολογία του ΔΕΕ, η επιλεκτική διανομή καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα θεωρείται κατά κανόνα ότι δεν εμπίπτει στο άρθρο 101 παράγραφος 1, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι εξαιρείται αυτομάτως από την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου και χωρίς να σημαίνει ότι οι προϋποθέσεις που τέθηκαν από το ΔΕΕ αφορούν τα ανταγωνιστικά αποτελέσματα που ενδέχεται να υπάρχουν. Εξού και στην παράγραφο (46) των *Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων*<sup>94</sup> αναφέρεται ότι: «Οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία απαλλάσσουν τις συμφωνίες επιλεκτικής διανομής, ανεξάρτητα αν χρησιμοποιούν ποσοτικά ή καθαρά ποιοτικά κριτήρια επιλογής, εφόσον τα μερίδια αγοράς των μερών δεν υπερβαίνουν το 30%».

Ακολουθως, η Επιτροπή λαμβάνοντας καθοδήγηση από τη σχετική νομολογία του ΔΕΕ που αφορούσε υποθέσεις που εφαρμόστηκε το σύστημα επιλεκτικής διανομής σημειώνει ότι, το Δικαστήριο, προβλέπει για την επιλογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής κάποια κριτήρια/προϋποθέσεις, που καθορίζουν τον ειδικό λόγο ύπαρξης του δικτύου.

Συγκεκριμένα, το ΔΕΕ στην υπόθεση *Leclerc*<sup>95</sup> επεσήμανε ότι: «Τα συστήματα επιλεκτικής διανομής συνιστούν στοιχείο ανταγωνισμού σύμφωνο προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται τέσσερις προϋποθέσεις, ήτοι: πρώτον, ότι οι ιδιότητες του επίμαχου προϊόντος καθιστούν αναγκαίο ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής, υπό την έννοια ότι το σύστημα αυτό συνιστά θεμιτή απαίτηση, ενόψει της φύσεως των σχετικών προϊόντων, ιδίως δε της υψηλής ποιότητας ή της

<sup>94</sup> *Supra* υποσ. 4.

<sup>95</sup> *Supra* υποσ. 7, *Leclerc*, σκέψεις 106-107.

τεχνολογίας τους, προκειμένου να διατηρηθεί η ποιότητά τους και να διασφαλιστεί η καλή χρήση τους· δεύτερον, ότι η επιλογή των μεταπωλητών πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων ποιοτικού χαρακτήρα, τα οποία καθορίζονται κατά ομοιόμορφο τρόπο έναντι όλων των δυνητικών μεταπωλητών και εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις· τρίτον, ότι το επίμαχο σύστημα σκοπεύει στην επίτευξη ενός αποτελέσματος που να μπορεί να βελτιώσει τον ανταγωνισμό και, επομένως, να αντισταθμίσει τον περιορισμό του ανταγωνισμού που είναι σύμφυτος στα συστήματα επιλεκτικής διανομής, ιδίως όσον αφορά τις τιμές, και, τέταρτον, ότι τα επιβαλλόμενα κριτήρια δεν βαίνουν πέραν του αναγκαίου μέτρου. Το ζήτημα αν πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να εκτιμάται αντικειμενικώς, λαμβανομένου υπόψη του συμφέροντος του καταναλωτή.

[...] από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι τα συστήματα επιλεκτικής διανομής που δικαιολογούνται από την ειδική φύση των προϊόντων ή τις απαιτήσεις της διανομής τους μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή και σε άλλους οικονομικούς τομείς πέραν εκείνου της παραγωγής διαρκών καταναλωτικών αγαθών, υψηλής ποιότητας ή τεχνολογίας, χωρίς αυτό να συνιστά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.»

Προς αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή του κατά πόσο πληρούνται οι εν λόγω προϋποθέσεις υπό αντικειμενικές εκτιμήσεις, το Δικαστήριο επισήμανε τις σχετικές αποφάσεις του στις υποθέσεις *Metro*<sup>96</sup> και *Vichy*.<sup>97</sup> Ενώ κατέληξε σημειώνοντας ότι: «Το Πρωτοδικείο θεωρεί επομένως ότι ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής δεν εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης παρά μόνον αν δικαιολογείται αντικειμενικώς, λαμβανομένου υπόψη του συμφέροντος των καταναλωτών».<sup>98</sup>

Επίσης, τονίστηκε από το Δικαστήριο ότι: «[...] μολονότι κάθε παραγωγός είναι ελεύθερος να επιλέξει την πολιτική εμπορίας που επιθυμεί, το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αφ' ης στιγμής η εφαρμογή της πολιτικής αυτής συνεπάγεται συμφωνίες που επιβάλλουν σε άλλους ανεξάρτητους επιχειρηματίες υποχρεώσεις ικανές να περιορίσουν την ελευθερία ανταγωνισμού σε τέτοιο βαθμό που να θίγεται αισθητά το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Υπό τις συνθήκες αυτές, το γεγονός και μόνον ότι ένας παραγωγός κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες

<sup>96</sup> Υπόθεση 26/76, *Metro κατά Επιτροπής*, [1977] Συλλογή της Νομολογίας 1977 σ. 567, σκέψη 21.

<sup>97</sup> Υπόθεση T-19/91, *Société d'hygiène dermatologique de Vichy κατά Επιτροπής*, [1992] Συλλογή 1992, σ. II-415, σκέψεις 69 έως 71.

<sup>98</sup> *Supra* υποσ. 7, *Leclerc*, σκέψη 112.

για την προαγωγή των προϊόντων δεν συνιστά, αυτό καθεαυτό, αντικειμενική δικαιολογία ικανή να εμποδίσει την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης σ' ένα δίκτυο διανομής που περιορίζει την ελευθερία ανταγωνισμού των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και των τρίτων. Αν ίσχυε κάτι διαφορετικό, πράγματι, ο οποιοσδήποτε παρασκευαστής θα μπορούσε να δικαιολογήσει την εφαρμογή συστήματος επιλεκτικής διανομής στηριζόμενος αποκλειστικά στις προσπάθειες προαγωγής των προϊόντων του και οποιοδήποτε περιοριστικό κριτήριο επιλογής θα μπορούσε να δικαιολογηθεί για τον λόγο ότι είναι αναγκαίο προκειμένου να προστατευθεί η πολιτική εμπορίας που επέλεξε ο παρασκευαστής (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Vichy κατά Επιτροπής, σκέψη 71).»<sup>99</sup> (δική μας υπογράμμιση)

Περαιτέρω, δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στην άποψη του Δικαστηρίου στην υπόθεση Metro όπου σχολιάστηκε ότι: «Είναι ακριβές ότι γενικά σ' αυτά τα συστήματα διανομής το κέντρο βάρους δεν πέφτει κατ' αποκλειστικότητα ούτε καν κατά κύριο λόγο στον ανταγωνισμό των τιμών. Αυτό συμβαίνει ιδίως, όταν η πρόσβαση στο δίκτυο διανομής εξαρτάται — όπως συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση — από προϋποθέσεις που υπερβαίνουν τις ανάγκες της διανομής, η οποία ταιριάζει στη φύση των προϊόντων. Όσο σημαντικός κι αν είναι ο ανταγωνισμός στις τιμές — ώστε να μη μπορεί ποτέ να καταργηθεί τελείως — πάντως δεν είναι η μοναδική αποτελεσματική μορφή ανταγωνισμού ούτε και εκείνη η μορφή ανταγωνισμού στην οποία πρέπει σε κάθε περίπτωση να δίδεται απόλυτη υπεροχή. Οι αρμοδιότητες που παρέχονται στην Επιτροπή με το άρθρο 85, παράγραφος 3 δείχνουν ότι οι αξιώσεις διατήρησης αποτελεσματικού ανταγωνισμού μπορούν να συμβιβαστούν με τη διαφύλαξη διαφορετικής φύσεως σκοπών και ότι για το σκοπό αυτό είναι θεμιτοί ορισμένοι περιορισμοί στον ανταγωνισμό, εφόσον είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των σκοπών αυτών και δεν οδηγούν στην κατάργηση του ανταγωνισμού σ' ένα σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Η επιδίωξη της διατήρησης στο ειδικό χονδρικό και λιανικό εμπόριο ορισμένου επιπέδου τιμών, που συνδυάζεται με την επιδίωξη της διατήρησης, προς το συμφέρον του καταναλωτή, της δυνατότητας να εξακολουθήσει να υπάρχει αυτή η μορφή διανομής παράλληλα με νέες μορφές διανομής που βασίζονται σε διαφορετική πολιτική ανταγωνισμού, εντάσσεται στους σκοπούς που μπορούν να επιδιώκονται χωρίς να εμπίπτουν αναγκαστικά στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1 και, αν ήθελε συμβεί κάτι τέτοιο εν όλω ή εν μέρει, είναι

---

<sup>99</sup> Ibid, σκέψη 111.



δυνατόν η επιδίωξη αυτή να συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3.

Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο, αν οι προϋποθέσεις αυτές συμβάλλουν επιπλέον στην ενίσχυση του ανταγωνισμού σε άλλους τομείς εκτός των τιμών.»<sup>100</sup> (δική μας υπογράμμιση)

Τέλος, αναφορικά με τη στεγανότητα του δικτύου της επιλεκτικής διανομής που αναφέρθηκε πιο πάνω, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι στην απόφαση *Metro/Cartier*,<sup>101</sup> το ΔΕΕ θεώρησε μεν νόμιμη τη στεγανότητα, όταν πρόκειται για δίκτυο επιλεκτικής διανομής, είτε το αποτέλεσμα αυτό επιτυγχάνεται με απαγορεύσεις μεταπώλησης, είτε με ανάλογες ρήτρες, όπως είναι ο αποκλεισμός από την εγγύηση του παραγωγού προϊόντων που πουλήθηκαν από πωλητές εκτός δικτύου. Όμως το ΔΕΕ διευκρίνισε ότι δεν ισχύει και το αντίστροφο, ότι δηλ. η στεγανότητα είναι προσόν του δικτύου, απαραίτητο για τη συμβατότητά του με το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ. Το Δικαστήριο τόνισε ότι θα ήταν παράδοξο να αντιμετωπίζονται ευνοϊκότερα τα πιο κλειστά από τα πιο ανοικτά σχήματα, αφήνοντας έτσι κάποιο «παράθυρο» ανοικτό για τις διαρροές και άρα τις παράλληλες εισαγωγές, αν όχι ως επιδιωκτέο, πάντως όχι και ανεπιθύμητο αποτέλεσμα.

Συγκεκριμένα, το ΔΕΕ κατέγραψε ότι:

«26 Εξάλλου, όπως ορθά παρατήρησε η Επιτροπή, η εξάρτηση του κύρους ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής, σε σχέση με το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, από τη "στεγανότητά" του θα είχε το παράδοξο αποτέλεσμα να υπάρχει ευμενέστερη μεταχείριση, από πλευράς του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, των πιο άκαμπτων και κλειστών συστημάτων επιλεκτικής διανομής σε σχέση με τα πιο εύκαμπτα και πιο ανοικτά στο παράλληλο εμπόριο συστήματα.

27 Τέλος, η αναγνώριση της εγκυρότητας ενός δικτύου επιλεκτικής διανομής εντός της κοινής αγοράς δεν μπορεί να εξαρτάται από το κατά πόσον είναι σε θέση ο κατασκευαστής να εξασφαλίζει παντού τη "στεγανότητα" του δικτύου, εφόσον μάλιστα η νομοθεσία ορισμένων τρίτων κρατών μπορεί να εμποδίζει την πραγματοποίηση αυτού του στόχου ή ακόμη και να αποκλείει την επίτευξή του.

<sup>100</sup> *Supra* υποσ. 97, *Metro*, σκέψη 21.

<sup>101</sup> Υπόθεση C-376/92, *Metro SB-Großmärkte GmbH & Co. KG κατά Cartier SA*, [1994], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1994 σελίδα I-00015.

*28 Από τις παρατηρήσεις αυτές, προκύπτει ότι η "στεγανότητα" ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής δεν αποτελεί προϋπόθεση του κύρους του από πλευράς κοινοτικού δικαίου.»*

Ακολούθως, η Επιτροπή εξέτασε τα κριτήρια/προυποθέσεις που τέθηκαν από τη νομολογία του ΔΕΕ και ξεκινώντας από την πρώτη προϋπόθεση όπου προαπαιτούμενο είναι το επίμαχο προϊόν να έχει τέτοιες ιδιότητες που να καθιστούν αναγκαίο ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής, λόγω της φύσεως του, ιδίως της υψηλής ποιότητας ή της τεχνολογίας του, προκειμένου να διατηρηθεί η ποιότητά του και να διασφαλιστεί η καλή χρήση του.

Αναφορικά με την πρώτη προϋπόθεση, η εταιρεία CIC υποστηρίζει ότι δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο διερεύνησης κατά πόσο διατηρείτο η ποιότητα των γνήσιων ανταλλακτικών και εξασφαλιζόταν η ορθή τους χρήση από τις καταγγέλλουσες εταιρείες πριν την εφαρμογή του συστήματος. Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι η στάση της Υπηρεσίας στο σημείωμά της είναι αντιφατική, γιατί ενώ απορρίπτει τη δήλωση της Daimler ότι τα εφάμιλλα ανταλλακτικά συγκαταλέγονται στην ίδια κατηγορία με τα γνήσια, χρησιμοποιεί αυτή την αναφορά για να υποστηρίξει τις αμφιβολίες της ως προς το εάν το σύστημα επιλεκτικής διανομής συνιστά θεμιτή απαίτηση ενόψει της φύσεως των προϊόντων. Περαιτέρω ισχυρίζεται ότι αφής στιγμής, η Υπηρεσία δεν απεδέχθη τη δήλωση, αφού δεν συμπεριέλαβε στη σχετική αγορά τα εφάμιλλα ανταλλακτικά, δεν μπορεί να επικαλείται την εν λόγω δήλωση προκειμένου να υποστηρίξει την ορθότητα των διαπιστώσεών της. Τέλος, η CIC υποστηρίζει ότι, οι ιδιότητες του προϊόντος καθιστούν αναγκαίο ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής.

Η Daimler προώθησε τους ίδιους ισχυρισμούς επί τούτου όπως αυτούς που κατέγραψε και η CIC και περαιτέρω ισχυρίστηκε τα εξής, παραθέτοντας σχετική νομολογία: Ο εντοπισμός του ορθού ανταλλακτικού είναι κρίσιμος για να διασφαλιστεί η ποιότητα του οχήματος, τόσο προκειμένου να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών των οχημάτων Mercedes-Benz, όσον αφορά την επισκευή και συντήρηση, όσο και για να προστατευτεί η ασφάλεια και η ακεραιότητα του προϊόντος και του πελάτη. Τα οχήματα περιέχουν χιλιάδες διαφορετικά ανταλλακτικά. Εάν η πώληση των ανταλλακτικών δεν πραγματοποιηθεί εντός του εξουσιοδοτημένου δικτύου αλλά λάβει χώρα από ανεξάρτητους πωλητές, αυτό συνεπάγεται, ότι δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με κανένα τρόπο η εγγύηση εξειδικευμένης γνώσης και τεχνογνωσίας. Παρά τις όποιες δεξιότητες σε θέματα γενικής μηχανικής που μπορεί να έχουν οι ανεξάρτητοι διανομείς, η εξειδικευμένη

γνώση σε σχέση με το εμπορικό σήμα της Mercedes-Benz είναι κατά κανόνα ελάχιστη. Η ορθή και αποτελεσματική πώληση των ανταλλακτικών της Daimler απαιτεί εξειδικευμένη τεχνογνωσία σήματος και εις βάθος πρακτική εμπειρία στο σύνολο των πολύπλοκων συστημάτων. Ο σκοπός της είναι να διασφαλίσει ότι το σύνολο των πελατών της θα απολαμβάνουν τις ίδιες υψηλού επιπέδου υπηρεσίες της Mercedes-Benz σε κάθε ένα εξουσιοδοτημένο σημείο πώλησης, ανεξαρτήτως εάν οι εν λόγω πελάτες αγοράζουν αυτοκίνητα, υπηρεσίες ή ανταλλακτικά.

Η Επιτροπή, μελετώντας εξαντλητικά τη σχετική με το ζήτημα νομολογία, καταλήγει ότι, η νομολογία θεωρεί πως ο στόχος επιλογής του συστήματος είναι η διατήρηση της ποιότητας του προϊόντος και της εξασφάλισης της ορθής χρήσης του και απορρίπτει τη θέση ότι ένα σήμα με ισχυρό γόητρο αποτελεί αιτία για την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Σχετικά παραθέτει την υπόθεση *Pierre Fabre*,<sup>102</sup> στην οποία αναφέρονται τα εξής: «*Η Pierre Fabre Dermo-Cosmétique παραπέμπει, επίσης, στην αναγκαιότητα διατήρησης της εικόνας γοήτρου των επίμαχων προϊόντων. Ο σκοπός της διατήρησης της εικόνας γοήτρου ενός προϊόντος δεν μπορεί να αποτελέσει νόμιμο λόγο για τον περιορισμό του ανταγωνισμού και δεν μπορεί, συνεπώς, να δικαιολογήσει την εκτίμηση ότι συμβατική ρήτρα επιδιώκουσα τον σκοπό αυτό δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.*»

Η Επιτροπή, δεδομένων των όσων αναφέρθηκαν και λαμβάνοντας καθοδήγηση από τη σχετική νομολογία, τονίζει ότι εν προκειμένω οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν έχουν προσκομίσει οποιαδήποτε αποδεικτικά στοιχεία, πέραν των θέσεων και ισχυρισμών τους, που να δεικνύουν την ιδιαίτερη φύση των προϊόντων. Συγκεκριμένα, δεν έχουν αποδείξει ότι η πώληση των ανταλλακτικών Mercedes-Benz, ως αναφέρουν οι ίδιες, χρήζει απαραίτητης εξειδικευμένης τεχνογνωσίας και εις βάθος πρακτική εμπειρία λόγω της πολυπλοκότητας τους και είναι απαραίτητη για την αναγνώριση και τον εντοπισμό του ορθού ανταλλακτικού, ενώ έχουν τέτοιες ιδιότητες που να καθιστούν αναγκαίο ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής σήματος για να προστατευτεί η ασφάλεια και η ακεραιότητα τους.

Επ' αυτού, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της το σκεπτικό στην υπόθεση *Leclerc*,<sup>103</sup> η οποία αναφέρει τα εξής: «*126. [...] Κατά τα λοιπά, η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε στοιχεία που να παρέχουν τη δυνατότητα στο Πρωτοδικείο να κρίνει αν τα προσόντα*

<sup>102</sup> *Supra* υποσ. 8, σκέψεις 45-46.

<sup>103</sup> *Supra* υποσ. 7.

που απαιτούνται στο σημείο II.3 της Συμβάσεως, ήτοι είτε δίπλωμα αισθητικού ή ανάλογη επαγγελματική κατάρτιση είτε διεισδυτική απασχόληση με την πώληση αρωμάτων, είναι δυσανάλογα ενόψει της φύσεως των σχετικών προϊόντων.»

Περαιτέρω, αξίζει να σημειωθεί ότι, τα όσα αναφέρονται πιο πάνω, δεν πρέπει να συγχέονται με τον καθορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος, όπου η διάκριση ανάμεσα στις αγορές γίνεται και με βάση την αντίληψη του καταναλωτή για το προϊόν και όχι μόνο με τις αντικειμενικές ιδιότητές του. Όπως προαναφέρθηκε, η φύση και μόνο του προϊόντος ως επώνυμου δεν καθιστά απαραίτητη την εφαρμογή ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής.

Περαιτέρω, όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, η καταγγελλόμενη εταιρεία Daimler έκανε αναφορά στις υποθέσεις *L'Oréal*<sup>104</sup> (σκέψη 15), στην υπόθεση *Pierre Fabre*<sup>105</sup> (σκέψη 40) και στην υπόθεση *Villeroy & Boch*.<sup>106</sup>

Η Επιτροπή, μελετώντας τις εν λόγω υποθέσεις, παρατηρεί ότι, οι σκέψεις που παραθέτονται δεν αφορούν την πρώτη προϋπόθεση, αλλά αφορούν την με αντικειμενικά κριτήρια επιλογή μεταπωλητών του δικτύου, δηλαδή τη δεύτερη προϋπόθεση και επίσης δεν γίνεται αναφορά, ως ο ισχυρισμός της Daimler, ότι τα προϊόντα υψηλής ποιότητας ή/και τεχνικά πολύπλοκα θεωρούνται ότι δικαιολογούν την εφαρμογή επιλεκτικής διανομής. Αναφορικά με την υπόθεση *Villeroy & Boch*,<sup>107</sup> παρατίθεται το σχετικό απόσπασμα το οποίο αναφέρει τα εξής: «[...] ορισμένα προϊόντα ή υπηρεσίες τα οποία δεν είναι απλά προϊόντα και υπηρεσίες έχουν τέτοιες ιδιότητες που να μην μπορούν να διατίθενται σωστά στο κοινό χωρίς την παρέμβαση εξειδικευμένων διανομέων.».

Επ' αυτού, η Επιτροπή σημειώνει και τους περαιτέρω ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης Daimler, η οποία έχει τη θέση ότι: «Παρά τις όποιες δεξιότητες σε θέματα γενικής μηχανικής που μπορεί να έχουν οι ανεξάρτητοι διανομείς, η εξειδικευμένη γνώση σε σχέση με το εμπορικό σήμα της Mercedes-Benz είναι κατά κανόνα ελάχιστη.» και θεωρεί ότι δεν έχουν προσκομιστεί οποιαδήποτε στοιχεία που να δεικνύουν ότι πριν την αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής εφαρμογής παρέχονταν χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες από τις καταγγέλλουσες

<sup>104</sup> Βλέπε Υπόθεση C-31/80 *L'Oréal NV and Others v PVBA (De Nieuwe AMCK)*, [1980] ECR 3775, σκέψη 15.

<sup>105</sup> *Supra* υποσ. 8, *Pierre Fabre*.

<sup>106</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 1985 (IV/30.665 - *Villeroy & Boch*), EE L 376 της 31.12.1985, σ. 15 έως 20, (85/616/ΕΟΚ), σκέψη 22.

<sup>107</sup> *Ibid.*

εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνταν στον κλάδο πάρα πολλά συναπτά έτη, ούτε ότι οι τεχνικοί συνεργείων/μηχανικοί οχημάτων στερούνταν γνώσεων ή/και τεχνικής κατάρτισης με αποτέλεσμα την παροχή χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες προς τον καταναλωτή.

Σχετικά με το ζήτημα σημειώνεται πως και οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν στις θέσεις τους ότι *«δραστηριοποιούνταν απρόσκοπτα, ως ανεξάρτητοι μεταπωλητές των ανταλλακτικών Mercedes-Benz, για σωρεία ετών μέχρι το 2011, γεγονός που αποδεικνύει περίτρανα ότι ουδέποτε δημιουργήθηκε το παραμικρό πρόβλημα που να θέτει σε κίνδυνο τη φήμη και την ποιότητα των συγκεκριμένων ανταλλακτικών. Από την άλλη, και οι δύο εταιρείες, αφ' ης στιγμής στήριζαν τις εμπορικές δραστηριότητές τους σε σημαντικό βαθμό στην πώληση γνήσιων ανταλλακτικών Mercedes-Benz, δεν θα τις συνέφερε να μειώσουν το ποιοτικό επίπεδο των υπηρεσιών τους και να χάσουν έτσι μια σημαντική πηγή εσόδων.»*

Όσον αφορά την αναγνώριση και τον εντοπισμό του ορθού ανταλλακτικού σε κάθε συντήρηση/επισκευή ενός οχήματος Mercedes-Benz, ώστε να εξασφαλίζεται η εγγύηση εξειδικευμένης γνώσης και τεχνογνωσίας από σχετικό μηχανικό ή/και συνεργείο, καθώς και η ασφάλεια του πελάτη, η Επιτροπή υπογραμμίζει emphatically ότι οι εν λόγω θέσεις που τέθηκαν αφορούν επόμενο στάδιο της αγοράς, ήτοι αυτό της συντήρησης και επισκευής, και πως δεν σχετίζονται άμεσα με την προμήθεια ανταλλακτικών από μεταπωλητές, οι οποίοι δεν κρίνουν την ορθότητα της διάγνωσης της βλάβης, του αναγκαίου ανταλλακτικού ή των παραγγελιών που τίθενται προς αυτούς.

Προς ενίσχυση των όσων λέχθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή παραθέτει το σκεπτικό του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Yves Saint Laurent*<sup>108</sup> καταγράφοντας τη διαφωνία του με την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην απόφασή της, η οποία αναφέρει τα εξής: *«Εν συνεχεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κριτήρια επιλογής της Yves Saint Laurent, όσον αφορά την επαγγελματική κατάρτιση, τη θέση και την εγκατάσταση του σημείου πωλήσεως, καθώς και τον διακριτικό τίτλο του εμπόρου λιανικής πωλήσεως, δεν εμπίπτουν στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Η Επιτροπή θεωρεί, μεταξύ άλλων, ότι «η παρουσία στο [σημείο] πώλησης ενός ειδικευμένου επαγγελματικού συμβούλου αποτελεί θεμιτή απαίτηση στον βαθμό που*

---

<sup>108</sup> Υπόθεση T-19/92, *Groupement d'achat Idouard Leclerc κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (Σύστημα επιλεκτικής διανομής - Καλλυντικά προϊόντα πολυτελείας), ΕΕ C40 της 08.02.1997, σελ. 17, σκέψη 21.

ειδικές γνώσεις είναι απαραίτητες για να βοηθήσουν τον καταναλωτή στην εξεύρεση του καλύτερα προσαρμοσμένου στο αισθητήριό του και στις ανάγκες του προϊόντος και για να του δοθούν οι καλύτερες δυνατές πληροφορίες [για τις συνθήκες χρησιμοποίησεως, ακόμη δε και διατηρήσεως], των προϊόντων αυτών» (σημείο II. Α. 5, τρίτο εδάφιο) και ότι, «εφόσον η συντήρηση μιας εικόνας σήματος υψηλού κύρους αποτελεί, στην αγορά καλλυντικών προϊόντων πολυτελείας, ουσιαστικό παράγοντα ανταγωνισμού, κανείς παραγωγός δεν θα μπορούσε να διατηρήσει τη θέση του στην αγορά χωρίς συνεχή προσπάθεια προώθησης.» Ενώ, το Δικαστήριο καταγράφει κατωτέρω τα εξής:

«116 Όσον αφορά το αν η επιλεκτική διανομή συνιστά θεμιτή απαίτηση στην περίπτωση προϊόντων που διαθέτουν τέτοια χαρακτηριστικά, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η αιτιολογία της Αποφάσεως επί του σημείου αυτού (σημείο Π. Α.) δεν στηρίζεται στην έννοια του εξειδικευμένου εμπορίου ικανού να παρέχει ειδικές υπηρεσίες για προϊόντα υψηλής τεχνολογίας, κατά την έννοια των προπαρατεθεισών αποφάσεων *Melro I*, *Melro II* και *AEG*, αλλά μάλλον στηρίζεται σε δύο άλλες κύριες σκέψεις, ήτοι α) το συμφέρον της *Yves Saint Laurent*, ως παραγωγού καλλυντικών πολυτελείας, να διατηρήσει την εικόνα υψηλού κύρους του σήματος της και να διαφυλάξει τους καρπούς των προσπαθειών της που αφορούν την προαγωγή των προϊόντων της (βλ. το σημείο II. Α. 5, δεύτερο και τέταρτο εδάφιο, της Αποφάσεως· βλ., επίσης, με το ίδιο πνεύμα, το σημείο Π. Β. 2) και β) την ανάγκη να διαφυλαχθεί, στην αντίληψη των καταναλωτών, η «αίγλη αποκλειστικότητας και κύρους» των επίμαχων προϊόντων, διασφαλίζοντας κυρίως μια «παρουσίαση στο κοινό ικανή να αξιοποιήσει την αισθητική ή λειτουργική ιδιαιτερότητα» των προϊόντων (σημείο II. Α. 5, δεύτερο εδάφιο) και «ένα πλαίσιο [που εναρμονίζεται] με τον πολυτελή και αποκλειστικό χαρακτήρα των εν λόγω προϊόντων, καθώς και μια παρουσίαση σύμφωνη με την εικόνα του σήματος» (βλ. σημείο Π. Α. 5, τέταρτο εδάφιο- βλ. επίσης το σημείο Π. Α. 5, πέμπτο και έκτο εδάφιο).

117 Συναφώς, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, μολονότι κάθε παραγωγός είναι ελεύθερος να επιλέξει την πολιτική εμπορίας που επιθυμεί, το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αφ' ης στιγμής η εφαρμογή της πολιτικής αυτής συνεπάγεται συμφωνίες που επιβάλλουν σε άλλους ανεξάρτητους επιχειρηματίες υποχρεώσεις ικανές να περιορίσουν την ελευθερία ανταγωνισμού σε τέτοιο βαθμό που να θίγεται αισθητά το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Υπό τις συνθήκες αυτές, το γεγονός και μόνον ότι ένας παραγωγός κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες για την προαγωγή των προϊόντων δεν συνιστά, αυτό καθεαυτό, αντικειμενική

δικαιολογία ικανή να εμποδίσει την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης σ' ένα δίκτυο διανομής που περιορίζει την ελευθερία ανταγωνισμού των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και των τρίτων. Αν ίσχυε κάτι διαφορετικό, πράγματι, ο οποιοσδήποτε παρασκευαστής θα μπορούσε να δικαιολογήσει την εφαρμογή συστήματος επιλεκτικής διανομής στηριζόμενος αποκλειστικά στις προσπάθειες προαγωγής των προϊόντων του και οποιοδήποτε περιοριστικό κριτήριο επιλογής θα μπορούσε να δικαιολογηθεί για τον λόγο ότι είναι αναγκαίο προκειμένου να προστατευθεί η πολιτική εμπορίας που επέλεξε ο παρασκευαστής (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Vichy κατά Επιτροπής, σκέψη 71).

118 Το Πρωτοδικείο θεωρεί επομένως ότι ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής δεν εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης παρά μόνον αν δικαιολογείται αντικειμενικώς, λαμβανομένου υπόψη του συμφέροντος των καταναλωτών (βλ. σκέψη 112, in fine, ανωτέρω).» (δική μας υπογράμμιση)

Στην εν προκειμένω περίπτωση, όπως έχει λεχθεί, στα ανταλλακτικά η επιλογή του ορθού είδους του ανταλλακτικού γίνεται όχι από τον τελικό καταναλωτή, ούτε από τον πωλητή/έμπορο, αλλά από τον εκάστοτε μηχανικό ή συνεργείο επισκευής/συντήρησης οχημάτων, το οποίο είναι το μόνο που μπορεί να εντοπίσει το αναγκαίο κατά περίπτωση ανταλλακτικό έχοντας διενεργήσει έλεγχο στο όχημα.

Σύμφωνα με την εταιρεία Kygos: «η φύση των ανταλλακτικών και εν γένει των αυτοκινήτων δεν απαιτεί τη χρήση συστήματος επιλεκτικής διανομής, το οποίο δεν θα μπορούσε να ευδοκιμήσει στηριζόμενο αποκλειστικά σε ποιοτικά κριτήρια, αφού το αυτοκίνητο είναι προϊόν με μακρά περίοδο ζωής, το οποίο χρειάζεται εξειδικευμένη συντήρηση και επισκευή, όχι πάντα σε τακτά χρονικά διαστήματα και στον ίδιο τόπο. Τα πιο πάνω υπαγορεύουν τη χρήση και ποσοτικών κριτηρίων.»

Η Επιτροπή σημειώνει σχετικά ότι τα ανταλλακτικά αυτοκινήτων είναι αντικείμενα, τα οποία θα εισηγηθεί/προτείνει ο μηχανικός/επιδιορθωτής του αυτοκινήτου – με εξαίρεση ίσως εξωτερικών ανταλλακτικών που είναι εύκολο να κριθούν στα μάτια του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου – και σπάνια ο ιδιοκτήτης θα διαφωνήσει παρόλο που δυνατό να ζητήσει επιπρόσθετη γνώμη, ιδίως αν πρόκειται για ιδιαίτερα ακριβά ανταλλακτικά. Οπότε, η ορθή επιλογή και χρήση του ανταλλακτικού βασίζεται περισσότερο στο μηχανικό/επιδιορθωτή και όχι τόσο στον πωλητή μιας γκάμας ανταλλακτικών, ενώ ο τελικός καταναλωτής, αν αυτός είναι που θα αγοράσει το ανταλλακτικό, θα ακολουθήσει τις εισηγήσεις του μηχανικού/επιδιορθωτή. Ως εκ

τούτου, στην αγορά της χονδρικής προμήθειας ανταλλακτικών, η επιλεκτική διανομή δεν «αποτελεί θεμιτή απαίτηση στον βαθμό που ειδικές γνώσεις είναι απαραίτητες για να βοηθήσουν τον καταναλωτή στην εξεύρεση του καλύτερα προσαρμοσμένου στο αισθητήριό του και στις ανάγκες του προϊόντος και για να του δοθούν οι καλύτερες δυνατές πληροφορίες [για τις συνθήκες χρησιμοποίησης, ακόμη δε και διατηρήσεως], των προϊόντων αυτών».<sup>109</sup>

Αναφορικά με τη δεύτερη προϋπόθεση που θέτει η νομολογία, ήτοι την επιλογή των μεταπωλητών βάσει αντικειμενικών κριτηρίων ποιοτικού χαρακτήρα, τα οποία καθορίζονται κατά ομοιόμορφο τρόπο έναντι όλων των δυνητικών μεταπωλητών και εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις, η Επιτροπή σημειώνει ότι η εταιρεία CIC ανέφερε σχετικά ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα δεν εξετάστηκε το θέμα της επιλογής των μεταπωλητών του δικτύου της Daimler και ως εκ τούτου δεν αμφισβητήθηκε ο τρόπος της επιλογής τους. Επομένως, η δεύτερη προϋπόθεση είναι αποδεκτό ότι πληρείται χωρίς να χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση. Η Daimler ανέφερε ότι κρίθηκε εσφαλμένα ότι δεν χρειαζόταν να αξιολογηθεί το θέμα της επιλογής των μεταπωλητών.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη της τη σχετική νομολογία, η οποία προαναφέρθηκε στην πρώτη προϋπόθεση και αναφέρεται στη σχέση μεταξύ προμηθευτή και μεταπωλητή/διανομέα και όχι σε τρίτους εμπόρους, σημειώνει ότι το ΔΕΕ εξέτασε συγκεκριμένους ισχυρισμούς των διαδίκων για τη συνδρομή μη αντικειμενικών κριτηρίων ποιοτικού χαρακτήρα για την επιλογή των διανομέων. Στην εν προκειμένω υπόθεση δεν υπήρξε θέμα αίτησης για εισδοχή των καταγγελλουσών στο δίκτυο της Daimler ούτε ισχυρισμός για μη αντικειμενικά κριτήρια επιλογής των διανομέων του συστήματος της Daimler.

Ανεξάρτητα με τα πιο πάνω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν στις θέσεις τους ότι: «οι πραγματικές προθέσεις της Daimler φάνηκαν περί τα τέλη του 2010 όταν απέφυγε και/ή παρέλειψε σκόπιμα να πληροφορήσει τις καταγγέλλουσες εταιρείες σχετικά με τη δυνατότητα να ενταχθούν στο Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής που εισήγαγε. Η παράλειψη αυτή γίνεται δε πιο εμφανής αν λάβει κανείς υπόψη τις επιστολές που εστάλησαν τόσο στη CIC όσο και στην Daimler μέσω της CIC από την εταιρεία Kyros και από τον Σύνδεσμο των Ανεξάρτητων Εισαγωγέων Ανταλλακτικών της Κύπρου αντίστοιχα. Η πρώτη επιστολή απαντήθηκε με την έκφραση λύπης για την εισαγωγή του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής,

---

<sup>109</sup> Ibid.



*χωρίς καμιά νύξη για τη δυνατότητα συνέχισης της συνεργασίας με την εταιρεία Kyros. Η δεύτερη επιστολή αγνοήθηκε παντελώς και δεν απαντήθηκε.»*

Σχετικά με τη θέση της Daimler ότι η Επιτροπή δεν εφάρμοσε το ίδιο σκεπτικό που είχε εφαρμόσει στην Απόφασή της υπ' αριθμό 37/2009,<sup>110</sup> η Επιτροπή σημειώνει ότι σε εκείνη την υπόθεση δεν εισήλθε στο νομότυπο της συμφωνίας μιας και αυτό είχε ήδη αποφασιστεί<sup>111</sup> και δεδομένου ότι η υπόθεση αφορούσε το άρθρο 6(1)(β) του Νόμου, δηλαδή κατάχρηση δεσπόζουσα θέσης και όχι το άρθρο 3(1) του Νόμου, όπως αφορά η παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή δεν εξέτασε το θέμα από την πλευρά των κριτηρίων/προυποθέσεων του συστήματος της επιλεκτικής διανομής αλλά εξέτασε συγκεκριμένα μόνο τη δεύτερη προϋπόθεση αναφορικά με τα αντικειμενικά ή μη κριτήρια επιλογής των Συνεργατών από μέρος της ΑΤΗΚ σε σχέση με την κατάχρηση ή όχι δεσπόζουσας θέσης. Η Επιτροπή με την εν λόγω απόφασή της ομόφωνα διαπίστωσε ότι η διαδικασία επιλογής έγινε μέσα από μια ανταγωνιστική διαδικασία στη βάση αντικειμενικών ποιοτικών κριτηρίων που είχαν γνωστοποιηθεί στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Συνακόλουθα, η Επιτροπή ομόφωνα διαπίστωσε ότι δεν στοιχειοθετείτο παράβαση των διατάξεων του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου, καταλήγοντας στην απόρριψη της καταγγελίας.

Όσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση, ήτοι ότι *το επίμαχο σύστημα σκοπεύει στην επίτευξη ενός αποτελέσματος που να μπορεί να βελτιώσει τον ανταγωνισμό και, επομένως, να αντισταθμίσει τον περιορισμό του ανταγωνισμού που είναι σύμφυτος στα συστήματα επιλεκτικής διανομής*, σημειώνεται ότι η CIC ανέφερε ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε διερεύνηση του ζητήματος. Η Daimler ανέφερε στις θέσεις της ότι η Επιτροπή δεν ζήτησε ποτέ από τη Daimler περαιτέρω διευκρινήσεις και πληροφορίες ως προς το επιδιωκόμενο από το Σύστημα της Daimler αποτέλεσμα που να βελτιώνει τον ανταγωνισμό.

Η Επιτροπή σημειώνει ακόμα ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες αναφορικά με τη στοιχειοθέτηση της τρίτης προϋπόθεσης ανέφεραν ότι με την παροχή εξειδικευμένων συμβουλευτικών υπηρεσιών, ο καταναλωτής έχει την ευχέρεια, ανάλογα με την προτίμησή του, να επιλέξει μεταξύ προσφορών σε διαφορετικά επίπεδα τιμών και ποιότητας. Επίσης αναφέρθηκε ότι δίνεται η ευκαιρία στους πελάτες της Daimler, οι

<sup>110</sup> Απόφαση ΕΠΑ: 37/2009, Αρ. Φακ.: 11.17.18/2004, *Καταγγελία της εταιρείας M.D. Midia Tel2phone Communication Ltd (Soundtech & Hadjimitsis) εναντίον της ΑΤΗΚ*, απόφαση ημερομηνίας 27.04.2009.

<sup>111</sup> Απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού με ημερομηνία 15/11/2004, Αίτηση της Αρχής Τηλεπικοινωνιών Κύπρου για χορήγηση Ατομικής Αρνητικής Πιστοποίησης ή Ατομικής Εξαίρεσης των Συμφωνιών μεταξύ της Αρχής Τηλεπικοινωνιών Κύπρου και των εταιρειών M & P MEGAFONE LTD, INFOTEL LTD, ALP (AELIOTIS) Ltd, Α. ΣΤΕΦΑΝΗΣ & ΣΙΑ Λτδ.

οποίοι προτιμούν τις υπηρεσίες του δικτύου εξουσιοδοτημένων μελών της, να λαμβάνουν την ποιότητα που αναμένουν από την Daimler.

Η Επιτροπή, μελετώντας τις θέσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών, θεωρεί ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν παρείχαν οποιαδήποτε υποστηρικτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν τα πιο πάνω λεγόμενά τους, τα οποία, ακόμα και στην περίπτωση που έχουν ισχύ, δεν δεικνύουν ότι η επιλογή του ποιοτικού συστήματος επιλεκτικής διανομής αντισταθμίζει τις δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό που έχει ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής αποκλείοντας από την αγορά τους λοιπούς μεταπωλητές/χονδρεμπόρους και άρα περισσότερες επιλογές στον καταναλωτή ούτως ώστε να υπάρχει βελτίωση του ανταγωνισμού. Παρά μόνο περιορίζεται στην απλή αναφορά περί παροχής της ποιότητας που αναμένουν οι πελάτες της Daimler.

Σύμφωνα με τη νομολογία, ο στόχος του συστήματος επιλεκτικής διανομής πρέπει να είναι η ενίσχυση άλλων μορφών ανταγωνισμού για να αντισταθμίζει τη στρέβλωση των τιμών του ανταγωνισμού, που προκαλούνται από τη χρήση του συστήματος επιλεκτικής διανομής: για παράδειγμα, το σύστημα θα πρέπει να ενισχύσει τον ανταγωνισμό εκτός των τιμών, όπως σε σχέση με τα επίπεδα εξυπηρέτησης των πελατών, ως αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημιά του ανταγωνισμού των τιμών μεταξύ των προϊόντων.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων και δεδομένων, θεωρεί ότι με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής από την Daimler με τη σχετική συμφωνία της με την CIC στην κυπριακή αγορά, σε μία ήδη απομονωμένη νησιωτική αγορά (isolated island market), ο ανταγωνισμός που υπήρχε μεταξύ του διανομέα και των ανεξάρτητων εταιρειών, δεν υφίσταται πλέον, και ως εκ τούτου έχουν περιοριστεί στο μέγιστο βαθμό οι επιλογές του καταναλωτή, αλλά και η δυνατότητα πρόσβασης σε καλύτερες τιμές αγοράς των προϊόντων.

Τέλος, όσον αφορά την τέταρτη προϋπόθεση, η οποία θέτει την αρχή της αναλογικότητας στο σύστημα, ήτοι ότι *τα επιβαλλόμενα κριτήρια δεν πρέπει να υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο*, η Επιτροπή μελετώντας τις θέσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών παρατηρεί ότι η CIC αναφέρει ότι δεν αφήνεται οποιαδήποτε αμφιβολία ότι και αυτή η προϋπόθεση πληρούται συνδυάζοντας τη με την τρίτη προϋπόθεση. Αναφέρεται ότι, «ο περιορισμός της πώλησης των προϊόντων είναι απολύτως απαραίτητος, ανάλογος και αναγκαίος προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή χρήση των προϊόντων, η οποία εξασφαλίζεται μόνο με την πώληση τους από

ειδικά εκπαιδευμένους διανομείς, οι οποίοι διαθέτουν τις αναγκαίες εξειδικευμένες γνώσεις.» Η Daimler στις θέσεις της αναφέρει ότι: «[...] η Υπηρεσία παραλείπει να εξηγήσει πως η Daimler θα μπορούσε να επιτύχει την απολύτως νόμιμη επιδίωξή της να εφαρμόσει ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα, με πιο ανάλογα μέσα, χωρίς να διακινδυνεύει την ορθή χρήση των προϊόντων της και την ποιότητα της επωνυμίας της, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και τις ιδιότητες των σχετικών προϊόντων.» Επίσης καταγράφεται ότι: «τα κριτήρια με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα της είναι απολύτως αναλογικά. Επισημαίνεται, επίσης, ότι, όσον αφορά την «αναγκαιότητα» των κριτηρίων επιλογής ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής αναγνωρίζεται ευρεία διακριτική ευχέρεια στον κατασκευαστή των ανταλλακτικών».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι σύμφωνα με τη νομολογία, αλλά και με τις σχετικές Ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η αρχή της αναλογικότητας, που τίθεται ως τέταρτη προϋπόθεση, συνδυάζεται με τις προηγούμενες προϋποθέσεις και ιδιαίτερα με την τρίτη προϋπόθεση. Για τη αρχή της αναλογικότητας ενδεικτικά στο σύγγραμμα του R. Whish, 'Competition Law', με παραπομπές σε σχετική ευρωπαϊκή νομολογία και επίσης στο σύγγραμμα του Δ. Τζουγανάτου, «Οι συμφωνίες αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής στο δίκαιο του ανταγωνισμού», επισημαίνουν ότι εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας σημαίνει εξέταση της κρινόμενης περίπτωσης, τόσο ως προς την καταλληλότητα της για την επίτευξη του επιδιωκόμενου αποτελέσματος, όσο και ως προς το βαθμό περιορισμού του ανταγωνισμού που επιφέρει, προκειμένου να επιτευχθεί το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.<sup>112</sup>

Όσον αφορά τις πιο πάνω θέσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών, η Επιτροπή κρίνει ότι αυτές δεν έχουν αποδειχθεί στη βάση στοιχείων, αλλά αποτελούν απλούς ισχυρισμούς, οι οποίοι, εκτός του ότι δεν απαντώνται με στοιχεία, επιδιώκουν να ρίξουν το βάρος της απόδειξης αυτών προς την Επιτροπή, με τον ισχυρισμό τους ότι η τελευταία δεν ζήτησε περαιτέρω διευκρινίσεις και πληροφορίες επί του θέματος από την Daimler. Το βάρος απόδειξης ότι, επιτυγχάνεται ένα αποτέλεσμα που μπορεί να βελτιώσει τον ανταγωνισμό και δεν είναι πέραν του αναγκαίου, δεν το φέρει η Επιτροπή, αλλά οι ίδιες οι εταιρείες οι οποίες όφειλαν να αποδείξουν τη θέση τους και τα όσα ισχυρίζονται. Και ιδιαίτερα το ότι η μη επιλεκτική διανομή των ανταλλακτικών της τα προηγούμενα της εφαρμογής της χρόνια είχε δυσμενή και

---

<sup>112</sup> Δ. Τζουγανάτου, «Οι συμφωνίες αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής στο δίκαιο του ανταγωνισμού (Ελεύθερου και Αθέμιτου)», Νομική Βιβλιοθήκη, εκδ. 2011, σελ. 97. R. Whish, *Competition Law*, Oxford University Press, σελ.180-181.

επιζήμια αποτελέσματα στη χρήση ή φήμη τους που κατέστησαν αναγκαία την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής. Οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις δεν προσκόμισαν στοιχεία παραπόνων των ιδιοκτητών αυτοκινήτων Mercedes-Benz περί της ποιότητας ή μη ορθής χρήσης των ανταλλακτικών των αλλά ούτε και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία περί γενικότερων προβλημάτων στην αγορά χονδρικής προμήθειας των ανταλλακτικών Mercedes-Benz. Ο ισχυρισμός περί παρασιτισμού (free riding) δεν είναι αρκετός για να εξισοροπήσει τα αποτελέσματα του συστήματος αυτού στην κυπριακή αγορά που ήταν η εξαφάνιση παντελώς του ανταγωνισμού και ο απόλυτος περιορισμός των επιλογών των καταναλωτών. Γι' αυτό και κρίνεται το μέτρο επιβολής της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά ως δυσανάλογο των επιδιώξεων και συνεπειών που αυτό έχει ως σκοπό να επιτευχθούν. Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι η CIC κατείχε σημαντικότατο μερίδιο της αγοράς ανταλλακτικών που έφεραν το σήμα Mercedes-Benz ({.....}%) και πριν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, στοιχείο που καταδεικνύει ότι η ύπαρξη παρασιτισμού (free riding) ήταν πολύ περιορισμένη ώστε να δικαιολογείται η όποια λήψη μέτρων που είχε τις σοβαρές συνέπειες για τον ανταγωνισμό που καταγράφονται ανωτέρω.

Επιπρόσθετα, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι στην υπόθεση *Metro*,<sup>113</sup> το ΔΕΕ έκρινε ότι η υποχρέωση συμβολής στη δημιουργία συστήματος διανομής, οι υποχρεώσεις επιτεύξεως συγκεκριμένου κύκλου εργασιών, καθώς και οι υποχρεώσεις ελαχίστων αγορών και αποθηκείσεως υπερβαίνουν τις ανάγκες συστήματος εκλεκτικής διανομής που βασίζεται σε ποιοτικές απαιτήσεις.<sup>114</sup>

Επ' αυτού, η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει τη μεταξύ της εταιρείας CIC και Daimler συμφωνία ημερομηνίας 1/7/2007, παρατηρεί ότι σε αυτήν τίθενται ποσοτικοί στόχοι πωλήσεων και ελάχιστη τήρηση αποθεμάτων. Σύμφωνα με τη σχετική νομολογία και νομοθεσία, τα εν λόγω κριτήρια αποτελούν πρόσθετα κριτήρια επιλογής διανομείας με έμμεσα ποσοτικό χαρακτήρα.<sup>115</sup> Σχετικά αναφέρεται και στην παράγραφο 44 των Κατευθυντήριων γραμμών αναφορικά με τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων<sup>116</sup> ότι: «(44) *Ενώ η επιλεκτική διανομή ποιοτικού χαρακτήρα προϋποθέτει την επιλογή διανομέων ή επισκευαστών μόνο με βάση αντικειμενικά κριτήρια που απαιτεί η φύση του προϊόντος ή της υπηρεσίας, η ποσοτική επιλογή προσθέτει και άλλα κριτήρια*

<sup>113</sup> *Supra* υποσ. 96, *Metro*.

<sup>114</sup> Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 104, *L'Oréal NV*. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 10ης Δεκεμβρίου 1984, (V/30.299 - σύστημα διανομής *Grohe*), ΕΕ L 19 της 23.1.1985, σ. 17 έως 25, (85/44/ΕΟΚ).

<sup>115</sup> Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 101.

<sup>116</sup> *Supra* υποσ. 4.

επιλογής που περιορίζουν πιο άμεσα τον δυνητικό αριθμό των διανομέων ή επισκευαστών, είτε καθορίζοντας ευθέως τον αριθμό τους, είτε, για παράδειγμα, απαιτώντας ένα ελάχιστο επίπεδο πωλήσεων. Τα δίκτυα που βασίζονται σε ποσοτικά κριτήρια κατά κανόνα θεωρούνται πιο περιοριστικά από εκείνα που βασίζονται σε ποιοτική και μόνον επιλογή, και ως εκ τούτου είναι πιθανότερο να εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης.» (δική μας υπογράμμιση)

Εξάλλου, και η Daimler στις γραπτές της παρατηρήσεις σημειώνει τα εξής: {.....}.

Περαιτέρω, η Daimler στις γραπτές τις παρατηρήσεις σημειώνει ότι: {.....}. (δική μας υπογράμμιση)

Έχοντας τα πιο πάνω υπόψη της, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σύστημα επιλεκτικής διανομής που βασίζεται σε αμιγώς ποιοτικά κριτήρια στον τομέα των ανταλλακτικών αυτοκινήτων δεν είναι δυνατόν να ευδοκιμήσει και αυτό, διότι η ίδια η φύση του αυτοκινήτου, ως προϊόν με μακρά περίοδο ζωής, το οποίο σε μη τακτά χρονικά διαστήματα και όχι πάντα στον ίδιο τόπο, χρειάζεται εξειδικευμένη συντήρηση και επισκευή, υπαγορεύει τη χρήση και ποσοτικών κριτηρίων (σύστημα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής). Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής πρόκειται για δίκτυο με πρόσθετα κριτήρια επιλογής ή με ενισχυμένες δεσμεύσεις των μεταπωλητών, αφού με την αύξηση των υποχρεώσεων των μεταπωλητών μειώνεται ο αριθμός εκείνων, που είναι σε θέση να τις αναλάβουν.<sup>117</sup> Τέτοια κριτήρια είναι λ.χ ο περιορισμένος αριθμός των διανομέων στην ίδια συμβατική περιοχή, η δυνατότητα συμμετοχής του διανομέα σε διαφημιστικές εκδηλώσεις, η απαγόρευση εμπορίας ανταγωνιστικών προϊόντων, διατήρησης ελάχιστων αποθεμάτων και διάθεσης πλήρους σειράς των προϊόντων του προμηθευτή,<sup>118</sup> ελάχιστες ποσότητες, η επιβολή στόχων πώλησης, η εγγύηση ενός ορισμένου κύκλου εργασιών ή άλλες ποσοτικές απαιτήσεις.

Η Daimler δεν φαίνεται να έλαβε υπόψη της τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κυπριακής αγοράς προς βελτίωση του ήδη ασθενούς ανταγωνισμού και το μεγάλο μερίδιο αγοράς που αυτή και ο επιλεγμένος διανομέας της κατείχαν. Ο τρόπος

<sup>117</sup> Βλ. Δ. Ν. Τζουγανάτο, «Οι συμφωνίες αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής στο δίκαιο του ανταγωνισμού», 2001, σελ.100.

<sup>118</sup> Βλ. σχετ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1983 σχετικά με διαδικασία κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ (IV/29.598 — Σύστημα διανομής SABA ΕΟΚ), ΕΕ L 376 της 31.12.1983, σ. 41 έως 51 (Metro II), (83/672/ΕΟΚ). Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 10ης Ιουλίου 1985 (IV/29.420 — GRUNDIG-ΕΟΚ — Αποκλειστική διανομή), ΕΕ L 233 της 30.8.1985, σ. 1-8,(85/404/ΕΟΚ). Υπόθεση 75/84, Metro SB-Großmärkte GmbH & Co. KG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή της Νομολογίας 1986 -03021 (METRO II).

εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά είχε ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση του οποιουδήποτε ανταγωνισμού υφίστατο μέχρι εκείνη τη στιγμή μεταξύ των καταγελλουσών και άλλων εισαγωγέων ανταλλακτικών και της CIC που είχε εν πάση περιπτώσει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς και όπου ο ανταγωνισμός ήταν ήδη εξασθενημένος. Ως εκ τούτου, η τρίτη προϋπόθεση δεν ικανοποιείται.

Η Επιτροπή, εξετάζοντας την αναλογικότητα του συγκεκριμένου συστήματος και την εφαρμογή του στην Κύπρο, θεωρεί ότι οι επιβαλλόμενοι, από το εν λόγω σύστημα, περιορισμοί δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, στην κυπριακή αγορά, ως αναλύθηκε ανωτέρω και ως εκ τούτου δεν δύναται να θεωρηθεί ότι δεν βαίνουν πέραν του αναγκαίου, αλλά είναι δυσανάλογες σε σχέση με την οποιαδήποτε θετική συνέπεια ενδέχεται να έχει. Οι θετικές συνέπειες δεν έχουν παρατεθεί από τις καταγελλόμενες (εκτός από τη γενική αναφορά ότι οι πελάτες της Daimler λαμβάνουν την ποιότητα που αναμένουν από αυτήν). Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω σύστημα όχι μόνο δεν είναι αναγκαίο, αλλά ούτε και πρόσφορο/κατάλληλο για τη βελτίωση του ανταγωνισμού, ειδικά στην κυπριακή αγορά, ενώ κρίνεται δυσανάλογο ως προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Οι καταγελλόμενες δεν υπέβαλαν οποιαδήποτε στοιχεία ως προς το ποιοι σκοποί επιτεύχθηκαν με την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από την ημερομηνία εφαρμογής του μέχρι τον παρόντα χρόνο που να αποδεικνύουν την ορθότητα της επιλογής του ή και την αναγκαιότητα του.

Επομένως, η Επιτροπή, έχοντας αναφέρει τα πιο πάνω, θεωρεί ότι στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων και από τα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω, το σύστημα επιλεκτικής διανομής που διατηρεί η εταιρεία Daimler στην κυπριακή αγορά δεν φαίνεται να ικανοποιεί και τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις και να δικαιολογείται αντικειμενικά, ώστε να εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ. Ενώ δεν παρατηρείται μέσα από την πιο πάνω ανάλυση να αποτελεί ένα **αμιγώς ποιοτικό** σύστημα επιλεκτικής διανομής.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με τα όσα ανέφερε η καταγελλόμενη Daimler, το σύστημα επιλεκτικής διανομής, με τη μορφή που το έχει εφαρμόσει η Daimler στην Κύπρο, δεν έχει τεθεί σε ισχύ από καμία άλλη αυτοκινητοβιομηχανία. Οι εταιρείες Kyros και Kapodistriasis αναφέρουν ότι συνεχίζουν να έχουν κανονική πρόσβαση εισάγοντας γνήσια ανταλλακτικά με σήμα των εταιρειών VAG, BMW, FORD, PEUGEOT, OPEL και άλλων.

#### **4.7 Παραβάσεις του Νόμου**

##### **4.7.1 Άρθρο 3(1) του Νόμου & Άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ**

Υπό το πρίσμα των ισχυρισμών των καταγγελλουσών εταιρειών, η Επιτροπή επικέντρωσε την προσοχή της στις πρόνοιες του άρθρου 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου 101 της ΣΛΕΕ, το οποίο ορίζει ότι απαγορεύονται όλες οι συμπράξεις επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα δε οι συνιστάμενες –

*«(α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής.*

*(β) στον περιορισμό ή τον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων.*

*(γ) στη γεωγραφική ή άλλη κατανομή των αγορών ή των πηγών προμήθειας.*

*(δ) στην εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση.*

*(ε) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή από μέρους των αντισυμβαλλόμενων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, κατά τη φύση τους ή σύμφωνα με τις κρατούσες εμπορικές συνήθειες, δε συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.»*

##### **4.7.2 Σύμπραξη**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου «Σύμπραξη» σημαίνει οποιαδήποτε τυπική ή άτυπη, γραπτή ή άγραφη, εκτελεστή κατά νόμο ή μη συμφωνία ή την εναρμονισμένη πρακτική δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων ή την απόφαση ενώσεως επιχειρήσεων.

###### **4.7.2.1 Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων**

Στη βάση των ισχυρισμών της καταγγελίας, οι εταιρείες Kapodistrias και Kyros αποκλείστηκαν από την αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το λογότυπο Mercedes-Benz της εταιρείας Daimler, λόγω της εφαρμογής από την τελευταία του συστήματος επιλεκτικής διανομής μέσω της συμφωνίας της με την CIC.

Σύμφωνα με την εταιρεία CIC, η οποία αποτελεί το Γενικό Διανομέα της εταιρείας Daimler στην Κύπρο, ως η μεταξύ τους συμφωνία ημερομηνίας 1/7/2007, η εταιρεία Daimler βάσει των προνοιών του Ευρωπαϊκού Κανονισμού αρ. 461/2010 απαγορεύει στο γενικό αντιπρόσωπό της και στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές να πωλούν ανταλλακτικά σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς.

Επίσης, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στη συμφωνία μεταξύ της εταιρείας Daimler και της εταιρείας CIC και ειδικότερα στο άρθρο 2.2.1, η CIC δεν δύναται να πραγματοποιεί πωλήσεις προϊόντων σε μεταπωλητές, οι οποίοι δεν αποτελούν μέρος του δικτύου της Mercedes-Benz και οι οποίοι θα μεταπωλήσουν τα εν λόγω προϊόντα. Δηλαδή, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν γνήσια ανταλλακτικά με το λογότυπο της Mercedes-Benz από την CIC εάν και εφόσον θα τα χρησιμοποιήσουν για ίδιους σκοπούς επισκευής και συντήρησης και όχι για μεταπώληση σε τρίτους.

{.....}

Η Επιτροπή παρενθετικά σημειώνει ότι ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αρ. 461/2010 εκδόθηκε στις 27 Μαΐου 2010, αντικατέστησε τον προηγούμενο Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 και εξαιρεί από την εφαρμογή του άρθρου 101 παρ. 1 της ΣΛΕΕ ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 εφαρμόζει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010 στις κάθετες συμφωνίες με αντικείμενο την αγορά, την πώληση ή τη μεταπώληση καινούργιων αυτοκίνητων οχημάτων. Ωστόσο, προκειμένου να προσαρμοστούν στο γενικό καθεστώς οι επιχειρήσεις, παρατάθηκε η ισχύς των διατάξεων, που σχετίζονται με τέτοιες συμφωνίες, του Κανονισμού αριθ. 1400/2002 μέχρι τις 31 Μαΐου 2013.

Περαιτέρω, ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 εφαρμόζει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010 σε κάθετες συμφωνίες με αντικείμενο τους όρους αγοράς, πώλησης ή μεταπώλησης ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα ή παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα οχήματα, εφόσον οι συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 και δεν περιλαμβάνουν κάποιον από τους παρακάτω περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας που προβλέπονται στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 461/2010:



- περιορισμός των πωλήσεων ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα από μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής;
- περιορισμός που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή ανταλλακτικών ή εξοπλισμού επισκευής και ενός κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί αυτά τα προϊόντα σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, επισκευαστές ή τελικούς χρήστες;
- περιορισμός που συμφωνείται μεταξύ ενός κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων που χρησιμοποιεί εξαρτήματα για την αρχική συναρμολόγηση αυτοκίνητων οχημάτων και του προμηθευτή αυτών των εξαρτημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να επιθέτει το εμπορικό του σήμα ή το λογότυπό του σε ορατό σημείο επί των παρεχόμενων εξαρτημάτων.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 έχει ισχύ από την 1/6/2010 και λήγει στις 31/5/2023.

Το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία που προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 461/2010 δεν πρέπει να καλύπτει συμφωνίες, οι οποίες περιορίζουν την πώληση ανταλλακτικών από τα μέλη του συστήματος επιλεκτικής διανομής ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων σε ανεξάρτητους επισκευαστές, οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Χωρίς δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά τα ανταλλακτικά, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές δεν θα ήταν σε θέση να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, εφόσον δεν θα μπορούσαν να παράσχουν στους καταναλωτές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας που ενισχύουν την ασφάλεια και την αξιόπιστη λειτουργία των αυτοκίνητων οχημάτων.<sup>119</sup>

Οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία απαλλάσσουν τις συμφωνίες επιλεκτικής διανομής, ανεξάρτητα αν χρησιμοποιούν ποσοτικά ή καθαρά ποιοτικά κριτήρια επιλογής, εφόσον τα μερίδια αγοράς, που διαθέτει στη σχετική αγορά ο προμηθευτής και ο αγοραστής, δεν υπερβαίνουν το 30%. Ωστόσο, η απαλλαγή αυτή ισχύει με την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες δεν περιέχουν κανέναν από τους ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς που προβλέπει το άρθρο 4 του Κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών (αρ. 330/2010) και το άρθρο 5 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας (αρ. 461/2010), ούτε κανέναν

<sup>119</sup> Βλ. *supra* υποσ. 2, παρά. 16.

από τους αποκλειόμενους περιορισμούς που περιγράφονται στο άρθρο 5 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών (αρ. 330/2010).<sup>120</sup>

Αυτό σημαίνει ότι, για να απαλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού 461/2010, οι συμφωνίες αυτές πρέπει όχι μόνο να πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του Κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών (αρ. 330/2010), αλλά και να μην περιέχουν κανέναν από τους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας του ανταγωνισμού που απαριθμούνται στο άρθρο 5 του Κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας (αρ. 461/2010).<sup>121</sup> Πρέπει δηλαδή να γίνεται συνδυασμός εφαρμογής των σχετικών άρθρων των δυο κανονισμών.

Οι κάθετες συμφωνίες ορίζονται στο άρθρο 1(1) στοιχείο α' του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 (Κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορίες)<sup>122</sup> ως «*συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές που συνάπτονται μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων κάθε μία εκ των οποίων δραστηριοποιείται, για τους σκοπούς της συμφωνίας ή της εναρμονισμένης πρακτικής, σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής, και που αφορούν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα μέρη μπορούν να προμηθεύονται, να πωλούν ή να μεταπωλούν ορισμένα αγαθά ή υπηρεσίες*».

Επιπλέον, ο Κανονισμός αρ. 330/2010 απαλλαγής κατά κατηγορίες δεν εφαρμόζεται στη μονομερή συμπεριφορά των οικείων επιχειρήσεων. Η εν λόγω μονομερής συμπεριφορά μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, το οποίο απαγορεύει τις καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης. Για να υπάρχει συμφωνία κατά την έννοια του άρθρου 101, αρκεί τα μέρη να έχουν εκφράσει την κοινή τους βούληση να συμπεριφέρονται στην αγορά κατά ορισμένο τρόπο. Η μορφή με την οποία εκφράζεται η βούληση αυτή δεν έχει σημασία, εφόσον αποτελεί πιστή έκφραση της βούλησης των μελών.<sup>123</sup> Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ρητή συμφωνία με την οποία εκφράζεται η σύμπτωση των βουλήσεων, θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι η μονομερής πολιτική του ενός μέρους έχει τη συναίνεση του άλλου.<sup>124</sup>

---

<sup>120</sup> *Supra* υποσ. 4, παρά. 46.

<sup>121</sup> *Ibid*, παρά. 14.

<sup>122</sup> Βλ. *supra* υποσ. 1.

<sup>123</sup> Υπόθεση C-41/69, *Chemiefarma v. Commission*, παρά.112, Υπόθεση T-41/96, *Bayer v. Commission*, παρά.67-69, Υπόθεση T-208/01, *Volkswagen v. Commission*, παρά. 30-32.

<sup>124</sup> *Supra* υποσ. 6, Κατευθυντήριες Γραμμές για κάθετους περιορισμούς, παρά. 25(α).

Επ' αυτού, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σχέση συνεργασίας διανομής των δύο εταιρειών, ήτοι της Daimler και της CIC, αποτελεί κάθετη σύμπραξη δηλαδή, συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής και που υπάγεται σε έλεγχο στη βάση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 3 του Νόμου και του αντίστοιχου 101 της ΣΛΕΕ, η οποία δύναται να κριθεί παράνομη ή μη, αν και εφόσον έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού.

Υπό το φως των προαναφερόμενων προνοιών του άρθρου 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου 101(1) της ΣΛΕΕ, είναι εμφανές ότι είναι απαραίτητο η υπό εξέταση σύμπραξη, ήτοι η συμφωνία επιλεκτικής διανομής μεταξύ των δύο επιχειρήσεων, να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού και αυτή να επηρεάζει τον ανταγωνισμό και ο επηρεασμός αυτός να είναι αισθητός.

#### **4.7.2.2 Παρακώλυση του ανταγωνισμού**

Παρεμπόδιση, περιορισμός ή νόθευση του ανταγωνισμού υπάρχει όταν η συμπεριφορά του επιχειρηματία στην αγορά δεν προσδιορίζεται από τους φυσικούς κανόνες της αγοράς, αλλά από τεχνητούς κανόνες που επιβάλλουν οι διάφορες συμφωνίες. Στην προκειμένη περίπτωση, μέσω της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, εξετάζεται ο περιορισμός ή/και έλεγχος της διάθεσης των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή αυτοκινήτου τόσο σε σχέση με τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό όσο και το διασηματικό κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου Άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ.

Σύμφωνα με την παρούσα καταγγελία, αποτέλεσμα των προαναφερόμενων ενεργειών των εταιρειών Daimler και CIC, ήταν ο αποκλεισμός των εταιρειών Karodistrias και Kyros από την προμήθεια ανταλλακτικών με το λογότυπο Mercedes-Benz της εταιρείας Daimler, που βασίστηκε, ως ισχυρίζονται οι εταιρείες CIC και Daimler, στο νέο Ευρωπαϊκό Κανονισμό Αρ. 461/2010, ο οποίος εξαιρεί από την εφαρμογή του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των εταιρειών Karodistrias και Kyros, η εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής, στη βάση της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC, πέραν του ότι έχει ως αποτέλεσμα την άρνηση

συνδιαλλαγής και τον αποκλεισμό τους από τη χονδρική προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το λογότυπο Mercedes-Benz, έχει επίσης ως αποτέλεσμα τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό τιμών πώλησης των προϊόντων, καθώς και άλλων όρων συναλλαγής, της γεωγραφικής κατανομής των αγορών και των πηγών προμήθειας και την εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης.

Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη όλους τους πιο πάνω ισχυρισμούς των εταιρειών Karodistrias και Kyros, αλλά και των ενώπιον της δεδομένων και γεγονότων της υπόθεσης, εξετάζει τους ισχυρισμούς αυτούς υπό το πρίσμα του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ. Ο λόγος έγκειται στο ότι, οι αναφορές για παραβάσεις περί καθορισμού τιμών και όρων, διακριτικής μεταχείρισης και γεωγραφικής κατανομής της αγοράς απορρέουν -σύμφωνα με τα ενώπιόν στοιχεία και δεδομένα των μερών- από την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και βασίζονται στο γεγονός της άρνησης χονδρικής προμήθειας των σχετικών προϊόντων από τις εταιρείες Daimler και CIC.

Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι θα πρέπει να εξετασθεί το κατά πόσον τυγχάνει εφαρμογής ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός αρ. 461/2010, καθώς και το αντίστοιχο εθνικό Διάταγμα περί Εξαιρέσεων, πριν την ανάλυση της ύπαρξης ή μη, περιοριστικής του ανταγωνισμού σύμπραξης, εφόσον είναι δεδομένη η ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC και υπάρχει ο ισχυρισμός της εφαρμογής από αυτές του εν λόγω Ευρωπαϊκού Κανονισμού, ο οποίος αποτελεί συνέχεια του προηγούμενου Κανονισμού Απαλλαγής (Block Exemption Regulation (BER)) του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1400/2002.

Ο λόγος έγκειται στο ότι, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που τάσσει ένα Διάταγμα περί Εξαιρέσεων και ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός απαλλαγής (BER), οι περιορισμοί που εισάγονται με τις σχετικές συμφωνίες μεταξύ των μερών που εξετάζονται κάθε φορά απαλλάσσονται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ.

**ι. Εξέταση της εφαρμογής των κανόνων Ομαδικής Απαλλαγής/ Διατάγματα κατά κατηγορίες συμπράξεων**

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σε εθνικό επίπεδο μέχρι και τις 7/3/2014, οπότε και καταργήθηκε με την Κανονιστική Διοικητική Πράξη αρ. 140/2014, εφαρμοζόταν η Κανονιστική Διοικητική Πράξη αριθ. 837, η οποία φέρει τον τίτλο «ο περί Εξαιρέσεων

κατά Κατηγορίες (σε Ορισμένες Κατηγορίες Κάθετων Συμφωνιών και Εναρμονισμένων Πρακτικών στο Τομέα της Αυτοκινητοβιομηχανίας) Διάταγμα του 2003», (Κ.Δ.Π. 837/2003).<sup>125</sup> Το εν λόγω Διάταγμα υιοθετήθηκε στη βάση του προηγούμενου σχετικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1400/2002.

Επίσης σημειώνεται ότι, στην εν προκειμένω περίπτωση που εξετάζεται, τίθεται καταρχήν θέμα εξέτασης και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών, ο οποίος αντικατέστησε τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999.

Σε εθνικό επίπεδο υιοθετήθηκε και τύγχανε εφαρμογής το Διάταγμα περί Εξαιρέσεων κατά Κατηγορίες (Κάθετες Συμφωνίες και Εναρμονισμένες Πρακτικές), Κ.Δ.Π. 365 του 2000, σύμφωνα με το προηγούμενο Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, το οποίο όμως καταργήθηκε με την Κανονιστική Διοικητική Πράξη αρ. 141/2014, η οποία δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας στις 7/3/2014.

Οι καταργηθείσες σχετικές εθνικές Κ.Δ.Π. αντανάκλυσαν τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην εσωτερική αγορά των προηγούμενων Ευρωπαϊκών Κανονισμών, αρ. 2790/1999 και του αρ. 1400/2002, που αφορούσαν τους κάθετους περιορισμούς και τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, αντιστοίχως.

Με την εφαρμογή των νέων Κανονισμών 461/2010 και 330/2010 τέθηκαν σημαντικές αλλαγές στο νομικό πλαίσιο της εφαρμογής των προηγούμενων Κ.Δ.Π., που στην περίπτωση εφαρμογής τους θα υπήρχε ο κίνδυνος σύγκρουσης του εθνικού δικαίου με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει το χρονικό πλαίσιο της έρευνας, καθώς και την ενώπιόν της νομοθεσία, σημειώνει και επαναλαμβάνει τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 53 του Νόμου και συγκεκριμένα, την παράγραφο (1), η οποία αναφέρει τα εξής:

*«53.-(1) Τα Διατάγματα και οι Κανονισμοί που εκδόθηκαν δυνάμει των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 1989 μέχρι (Αρ.2) του 2000, εκτός εάν είναι ασύμβατα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν ως να*

---

<sup>125</sup> Αφορούσε εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1400/2002.

*είχαν εκδοθεί δυνάμει του παρόντος Νόμου, μέχρις ότου τροποποιηθούν ή καταργηθούν.»*

Σε συνάρτηση με το άρθρο 53(1) του Νόμου, το άρθρο 5(2) του Νόμου που αφορά τις «Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3» αναφέρει τα εξής:

*«(2) Στις συμπράξεις για τις οποίες τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και όχι οι διατάξεις του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού, εφαρμόζονται κατ' αναλογίαν οι διατάξεις των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εκδίδονται δυνάμει της παραγράφου 3 του Άρθρου 101 ΣΛΕΕ στο βαθμό που δεν υπάρχει αντίθετη διάταξη σε Διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου. σε τέτοια περίπτωση, οι συμπράξεις τεκμαίρονται επιτρεπτές και έγκυρες δυνάμει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, ο οποίος ρυθμίζει την ίδια κατηγορία συμπράξεων στα πλαίσια του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού.»* (δική μας υπογράμμιση)

Επομένως, η Επιτροπή, στη βάση των προαναφερόμενων, ομόφωνα κρίνει ότι στην εν προκειμένω περίπτωση τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 5(2) του Νόμου, δεδομένου ότι, στην περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ ενωσιακού και εθνικού δικαίου, εφαρμόζεται η αρχή της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου, η οποία είναι αναγκαία για την ύπαρξη της ενωσιακής έννομης τάξης.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αρ. 330/2010 θέτει τις προϋποθέσεις εξαίρεσης από την εφαρμογή του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και κατ' επέκταση του αντίστοιχου άρθρου 3 του Νόμου, σε κάθετες συμπράξεις, εισάγοντας ουσιαστικά τεκμήριο νομιμότητας για τις κάθετες συμφωνίες, που εξαρτάται από το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή ή/και του αγοραστή.

Επί τούτου σημειώνεται ότι, στον Κανονισμό (ΕΕ) 461/2010 αναφέρεται ότι: «Με γνώμονα τα προαναφερθέντα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, οι κανόνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010, συμπεριλαμβανόμενου του ενιαίου ορίου του μεριδίου αγοράς ύψους 30%, είναι αναγκαίοι αλλά όχι ικανοί για να διασφαλισθεί ότι το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία θα καλύπτει μόνο τις κάθετες συμφωνίες εκείνες οι οποίες αφορούν τη διανομή ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και για τις οποίες είναι δυνατόν να θεωρηθεί με ικανή βεβαιότητα ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης.»

Περαιτέρω, το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 461/2010 καταγράφει ότι: «Σύμφωνα με το άρθρο 101 παράγραφος 3 της συνθήκης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 101 παράγραφος 1 της συνθήκης κηρύσσεται ανεφάρμοστο στις κάθετες συμφωνίες σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αγοράζουν, να πωλούν ή να μεταπωλούν ανταλλακτικά αυτοκίνητων οχημάτων ή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκίνητων οχημάτων οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 και δεν περιλαμβάνουν κανέναν από τους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας που απαριθμούνται στο άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού.

*Η εν λόγω απαλλαγή εφαρμόζεται στον βαθμό που οι εν λόγω συμφωνίες περιλαμβάνουν κάθετους περιορισμούς.»*

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 461/2010, στο βαθμό που είναι δυνατόν να προσδιορισθεί μια αυτοτελής δευτερογενής αγορά, ο ουσιαστικός ανταγωνισμός στις αγορές προμήθειας και πώλησης ανταλλακτικών, καθώς και παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκίνητων οχημάτων, εξαρτάται από το βαθμό αλληλεπίδρασης στο πεδίο του ανταγωνισμού μεταξύ εξουσιοδοτημένων επισκευαστών, ήτοι όσων δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο δικτύων συνεργειών που έχουν συγκροτηθεί άμεσα ή έμμεσα από κατασκευαστές οχημάτων, καθώς και μεταξύ εξουσιοδοτημένων και ανεξάρτητων επιχειρήσεων, περιλαμβανομένων των ανεξάρτητων προμηθευτών ανταλλακτικών και επισκευαστών. Η ικανότητα ανταγωνισμού των τελευταίων εξαρτάται από τη χωρίς περιορισμούς πρόσβασή τους σε βασικές εισροές, όπως ανταλλακτικά και τεχνικές πληροφορίες.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, έχοντας υπόψη της τα πιο πάνω, εξετάζει κατά πόσο πληρούνται ή όχι οι προϋποθέσεις που τίθενται καταρχήν στον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 461/2010 και το άρθρο 5 αυτού στο οποίο αναφέρονται «Περιορισμοί που αίρουν το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία — περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας» σε σχέση με την εφαρμογή από την Daimler του συστήματος επιλεκτικής διανομής στην Κύπρο.

Οι εταιρείες Karodistriias και Kyros αναφέρθηκαν συγκεκριμένα στο άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 461/2010, το οποίο αναφέρει ότι: «Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 4 δεν ισχύει για τις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, [...] έχουν ως αντικείμενο: [...] β) τον περιορισμό που συμφωνείται μεταξύ ενός προμηθευτή

*ανταλλακτικών, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού και ενός κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων, με τον οποίο περιορίζεται η δυνατότητα του προμηθευτή να πωλεί αυτά τα προϊόντα σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες».*

Όμως, το άρθρο 5 στοιχείο β) του Κανονισμού 461/2010 πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με την Ανακοίνωση της Επιτροπής αναφορικά με τις συμφωνίες υπεργολαβίας. Κατά κανόνα, το άρθρο 101 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν έχει εφαρμογή σε συμφωνίες βάσει των οποίων ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων παρέχει σε κατασκευαστή εξαρτημάτων εργαλειομηχανή που είναι αναγκαία για την παραγωγή ορισμένων εξαρτημάτων, συμμετέχει στο κόστος παραγωγής του προϊόντος ή συνεισφέρει τα αναγκαία δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας ή τεχνογνωσία και δεν επιτρέπει τη χρήση της εν λόγω συνεισφοράς για την παραγωγή ανταλλακτικών που θα πωληθούν απευθείας στη δευτερογενή αγορά.

Επομένως, η εν λόγω διάταξη προβλέπει την απαλλαγή των συμφωνιών μεταξύ ενός προμηθευτή ανταλλακτικών, όπως είναι π.χ. η Bosch, με έναν κατασκευαστή οχημάτων, όπως π.χ. είναι η Daimler, στη βάση της οποίας η τελευταία περιορίζει την Bosch να πωλεί τα εν λόγω προϊόντα σε ανεξάρτητους διανομείς, όπως είναι οι εταιρείες Karodistrias και Kyros.

Στην εν προκειμένω ωστόσο περίπτωση, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν τυγχάνει εφαρμογής η εν λόγω διάταξη δια το λόγο ότι δεν έχει τεθεί οποιοδήποτε θέμα περιορισμού του προμηθευτή -όπως είναι η Bosch- από την Daimler, στο να προμηθεύσει με προϊόντα της τις εταιρείες Karodistrias και Kyros.

Επομένως, η Επιτροπή, έχοντας καταλήξει κατά τη διερεύνηση της πιθανότητας ύπαρξης ενός ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμού στη βάση του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 461/2010, προχωρεί να διερευνήσει κατά πόσο πληρούνται οι περιορισμοί αναφορικά με τα ποσοστά των μεριδίων αγοράς, που ορίζουν οι Κανονισμοί (ΕΕ) αρ. 461/2010 και 330/2010.

Με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 330/2010, η πιθανότητα τα ευεργετικά αποτελέσματα από την εφαρμογή του να υπερκαλύπτουν κάθε αρνητική για τον ανταγωνισμό επίπτωση των περιορισμών που περιέχονται στις κάθετες συμφωνίες εξαρτάται από την ισχύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στην αγορά και, ως εκ



τούτου, από το βαθμό στον οποίο οι επιχειρήσεις αυτές αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από άλλους παρόχους αγαθών ή υπηρεσιών που θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα από τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.<sup>126</sup>

Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τη διανομή ανταλλακτικών οχημάτων,<sup>127</sup> αν οι συμφωνίες επιλεκτικής διανομής εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, τα μέρη θα πρέπει να εκτιμήσουν κατά πόσον οι συμφωνίες τους εμπίπτουν στους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία ή, σε ατομική βάση, στην εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

Όσον αφορά την αξιολόγηση της επιλεκτικής διανομής βάσει των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία, στις εν λόγω Κατευθυντήριες Γραμμές αναφέρεται ότι, οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορία απαλλάσσουν τις συμφωνίες επιλεκτικής διανομής, ανεξάρτητα αν χρησιμοποιούν ποσοτικά ή καθαρά ποιοτικά κριτήρια επιλογής, εφόσον τα μερίδια αγοράς των μερών δεν υπερβαίνουν το 30%. Ωστόσο, η απαλλαγή αυτή ισχύει με την προϋπόθεση ότι, οι συμφωνίες δεν περιέχουν κανέναν από τους ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών και το άρθρο 5 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας, ούτε κανέναν από τους αποκλειόμενους περιορισμούς που περιγράφονται στο άρθρο 5 του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών.<sup>128</sup>

Επίσης, στο προοίμιο του Κανονισμού καταγράφεται ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι, εφόσον το μερίδιο που διαθέτει στη σχετική αγορά ο προμηθευτής και ο αγοραστής δεν υπερβαίνει για καθένα το 30%, οι κάθετες συμφωνίες, οι οποίες δεν περιέχουν ορισμένες μορφές πολύ σοβαρών περιορισμών που αντιβαίνουν στον ανταγωνισμό, οδηγούν κατά κανόνα σε βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής και εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από τα οφέλη που προκύπτουν.<sup>129</sup>

Σχετικά, το άρθρο 3 του Κανονισμού 330/2010 προνοεί ότι, η απαλλαγή που προβλέπεται στον Κανονισμό, στο άρθρο 2, εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι, το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή δεν υπερβαίνει το 30% της σχετικής αγοράς στην οποία πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες και το μερίδιο αγοράς του

---

<sup>126</sup> Βλ. *supra* υποσ. 1, παρά. 7.

<sup>127</sup> Βλ. *supra* υποσ. 4, παρά. 45.

<sup>128</sup> *Ibid*, παρά. 46.

<sup>129</sup> Βλ. *supra* υποσ. 2, παρά. 8.

αγοραστή δεν υπερβαίνει το 30% της σχετικής αγοράς στην οποία αγοράζει τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες.

Το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία που αναφέρονται στο προηγούμενο ημερολογιακό έτος, αναφορικά με την αξία των πωλήσεων στην αγορά και το μερίδιο αγοράς του αγοραστή υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία για την αξία των αγορών που πραγματοποιεί στην αγορά. Εάν δεν υπάρχουν στοιχεία για την αξία των πωλήσεων στην αγορά ή την αξία των αγορών που πραγματοποιούνται στην αγορά, για να καθοριστεί το μερίδιο αγοράς της οικείας επιχείρησης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκτιμήσεις που βασίζονται σε άλλες αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την αγορά, συμπεριλαμβανομένου του όγκου των πωλήσεων και των αγορών σ' αυτήν.

Το μερίδιο αγοράς των προμηθευτών υπολογίζεται βάσει της αξίας των πωλήσεών τους στους εισαγωγείς και το μερίδιο αγοράς των αγοραστών/εισαγωγέων υπολογίζεται με βάση την αξία των αγορών τους από τους διαθέσιμους προμηθευτές στην αγορά. Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι, το μερίδιο αγοράς του κάθε αγοραστή δεν υπολογίζεται με βάση τις πωλήσεις του στο επόμενο στάδιο της αγοράς.

Όπως σημειώθηκε ανωτέρω, στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και σύμφωνα με αυτά τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας, το μερίδιο αγοράς της CIC για το 2010 υπολογίσθηκε σε περίπου {.....}% στην αγορά ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου Mercedes-Benz. Δεδομένου ότι, στην Κυπριακή Δημοκρατία υπάρχει ένας μόνο γενικός διανομέας των ανταλλακτικών της Daimler, το μερίδιο του προμηθευτή, δηλαδή της Daimler, ταυτίζεται με αυτό του αγοραστή και γενικού διανομέα, δηλαδή της CIC και υπολογίζεται όπως προαναφέρθηκε στο {.....}%.

Όσον αφορά τη ευρύτερη σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, το μερίδιο αγοράς της Daimler και της CIC από τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία υπολογίσθηκε περί το {.....}%.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή έχει ομόφωνα καταλήξει ότι, η κάθετη συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC δεν δύναται να τύχει της απαλλαγής κατά κατηγορία από την εφαρμογή του άρθρου 3(1) του Νόμου και του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς αυτών στη σχετική αγορά.

Παρά ταύτα, το γεγονός ότι ένα δίκτυο συμφωνιών δεν τυγχάνει της απαλλαγής κατά κατηγορία, επειδή το μερίδιο αγοράς ενός ή περισσότερων από τα μέρη υπερβαίνει το όριο του 30% που απαιτείται για την απαλλαγή, δεν σημαίνει *per se* ότι οι εν λόγω συμφωνίες είναι παράνομες. Αντιθέτως, τα μέρη των εν λόγω συμφωνιών πρέπει να τις υποβάλουν σε εξατομικευμένη ανάλυση για να διαπιστώσουν αν εμπίπτουν στο άρθρο 101 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, στην περίπτωση αυτή, αν είναι δυνατόν, παράλα αυτά, να υπαχθούν στην εξαίρεση του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης.<sup>130</sup>

Επομένως, η μέθοδος ανάλυσης που ακολουθείται για την αξιολόγηση ενός κάθετου περιορισμού εάν το σχετικό μερίδιο της αγοράς υπερβαίνει το όριο του 30% για τον προμηθευτή ή/και τον αγοραστή, είναι να εξετασθεί κατά πόσον η κάθετη συμφωνία παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και κατά δεύτερο, σε περίπτωση που η κάθετη συμφωνία παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ.

Δηλαδή, εφόσον απαιτείται ατομική εκτίμηση ως προς τη συνδρομή των προϋποθέσεων των άρθρων 101(1) και 101(3) της ΣΛΕΕ και των αντίστοιχων άρθρων 3(1) και 4(1) του Νόμου, για τη διαπίστωση της ύπαρξης περιορισμού του ανταγωνισμού, θα πρέπει να εκτιμηθεί ο βαθμός αποκλεισμού της αγοράς και περιορισμού του ενδοσηματικού και διασηματικού ανταγωνισμού και άλλων παραγόντων, ως και η σχετική νομολογία και η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής-Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς.<sup>131</sup>

Σημειώνεται ότι, κατά την εκτίμηση των προϋποθέσεων της ατομικής εξαίρεσης, ήτοι του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ ή του αντίστοιχου 4(1) του Νόμου, η παράγραφος 2 του άρθρου 4 του Νόμου και το άρθρο 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1/2003<sup>132</sup> προνοεί ότι το βάρος της απόδειξης ότι μια σύμπραξη είναι επιτρεπτή και έγκυρη, βαρύνει την εμπλεκόμενη επιχείρηση που επικαλείται το εν λόγω εδάφιο.

ii. **Εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής και Ισχυρισμός περί Περιορισμού της διάθεσης (Άρθρο 3(1)(β) του Νόμου/Άρθρο 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ)**

<sup>130</sup> Βλ. *supra* υποσ. 4. παρά. 55.

<sup>131</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6.

<sup>132</sup> Βλ. *supra* υποσ. 39, Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003.

Συνακόλουθα, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και αξιολογεί τα ενώπιον της στοιχεία και δεδομένα όσον αφορά τον περιορισμό της διάθεσης στη σχετική αγορά προϊόντος και στη σχετική γεωγραφική αγορά, στη βάση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, και στη βάση της διαπίστωση της, ως αυτή καταγράφηκε πιο πάνω, ότι το σύστημα της επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζει η Daimler στην κυπριακή αγορά δεν αποτελεί ένα αμιγώς ποιοτικό σύστημα το οποίο εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και του αντίστοιχου άρθρου 3(1) του Νόμου.

Όπως προαναφέρθηκε σύμφωνα με το άρθρο 1(1) στοιχ. ε' του Κανονισμού (ΕΕ) 330/2010, ως σύστημα επιλεκτικής διανομής νοείται το «*σύστημα διανομής στο οποίο ο προμηθευτής αναλαμβάνει να πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες, άμεσα ή έμμεσα, μόνο σε επιλεγμένους διανομείς με βάση ορισμένα κριτήρια και εφόσον οι διανομείς αυτοί αναλαμβάνουν την υποχρέωση να μην πωλούν τα εν λόγω αγαθά ή υπηρεσίες σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς στη συγκεκριμένη περιοχή εντός της οποίας ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα αυτό*».

Συνεπώς, ο ορισμός του συστήματος επιλεκτικής διανομής για τους σκοπούς εφαρμογής του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες περιλαμβάνει τρία (3) επιμέρους στοιχεία:<sup>133</sup>

α) τη διάθεση από τον προμηθευτή των διακινούμενων προϊόντων σε επιλεγμένους διανομείς με βάση ορισμένα κριτήρια,

β) την απαγόρευση διάθεσης των προϊόντων αυτών σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς, δηλ. σε μεταπωλητές εκτός συστήματος και,

γ) η απαγόρευση αυτή εκτείνεται στην περιοχή που ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα επιλεκτικής διανομής ή που δεν πωλεί ακόμη τα συμβατικά προϊόντα.

Αυτό επομένως που χαρακτηρίζει στο νέο Κανονισμό την επιλεκτική διανομή είναι ότι ο προμηθευτής στην πράξη περιορίζει τη μεταπώληση σε μία "επιλεγμένη" ομάδα διανομέων που πληρούν ένα σύνολο κριτηρίων και αυτή η ομάδα είναι ελεύθερη να

---

<sup>133</sup> Βλ. σχετικά Άρθρο 1(1)(ε) και Άρθρο 4(β) του Κανονισμού 330/2010 και τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρά. 55, *supra* υποσ. 6.

πωλεί σε όλους όσοι είναι μέλη του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και σε όλους τους τελικούς χρήστες, οπουδήποτε και αν βρίσκονται.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατά την ατομική αξιολόγηση των αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό σύμφωνα με τα άρθρα 3(1) του Νόμου και 101(1) της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προβαίνει σε πλήρη ανάλυση των δεδομένων του ανταγωνισμού, ενώ οι ακόλουθοι παράγοντες είναι οι πλέον καθοριστικοί για να διαπιστωθεί αν μια κάθετη συμφωνία συνεπάγεται σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού.<sup>134</sup>

- α) χαρακτήρας της συμφωνίας·
- β) θέση των συμβαλλομένων μερών στην αγορά·
- γ) θέση των ανταγωνιστών στην αγορά·
- δ) θέση των αγοραστών των συμβατικών προϊόντων στην αγορά·
- ε) φραγμοί εισόδου·
- στ) ωριμότητα της αγοράς·
- ζ) επίπεδο εμπορίου·
- η) φύση του προϊόντος·
- θ) άλλοι παράγοντες.

Επίσης, για να διαπιστωθεί αν μια κάθετη συμφωνία συνεπάγεται περιορισμό του ανταγωνισμού συγκρίνεται η κατάσταση που επικρατεί ή που είναι πιθανόν να επικρατήσει στο μέλλον στη σχετική αγορά με τους κάθετους περιορισμούς σε ισχύ, σε σχέση με την κατάσταση που θα επικρατούσε αν δεν υπήρχαν οι εν λόγω περιορισμοί στη συμφωνία.<sup>135</sup>

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά την αξιολόγηση ατομικών περιπτώσεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λαμβάνει υπόψη, κατά περίπτωση, τόσο τις πραγματικές όσο και τις πιθανές επιπτώσεις. Για να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού, μια κάθετη συμφωνία πρέπει να επηρεάζει τον πραγματικό ή δυνητικό ανταγωνισμό σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μπορούν, με εύλογο βαθμό πιθανότητας, να αναμένονται αρνητικές συνέπειες στη σχετική αγορά όσον αφορά τις

---

<sup>134</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6, παρά. 111.

<sup>135</sup> *Ibid*, παρά. 97.

τιμές, την παραγωγή, την καινοτομία ή την ποικιλία ή την ποιότητα των αγαθών και υπηρεσιών. Οι πιθανές αρνητικές συνέπειες στον ανταγωνισμό πρέπει να είναι αισθητές.<sup>136</sup>

Αισθητές αντι-ανταγωνιστικές επιπτώσεις είναι πιθανό να υπάρξουν όταν τουλάχιστον ένα από τα μέρη έχει ή αποκτά ορισμένη ισχύ στην αγορά και η συμφωνία συμβάλλει στη δημιουργία, διατήρηση ή ενίσχυση της εν λόγω ισχύος ή επιτρέπει στα μέρη να εκμεταλλεύονται την ισχύ τους στην αγορά. Ισχύς στην αγορά είναι η ικανότητα διατήρησης των τιμών πάνω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα ή η ικανότητα διατήρησης της παραγωγής κάτω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα όσον αφορά τις ποσότητες, την ποιότητα και την ποικιλία των προϊόντων ή την καινοτομία, για μη αμελητέο χρονικό διάστημα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο βαθμός ισχύος στην αγορά που απαιτείται κατά κανόνα για τη διαπίστωση παράβασης του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ είναι μικρότερος από το βαθμό ισχύος στην αγορά που απαιτείται για τη διαπίστωση δεσπόζουσας θέσης βάσει του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ.<sup>137</sup>

Η Επιτροπή, μελετώντας τις θέσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών, σημειώνει ότι και οι δύο δηλώνουν ότι η συμφωνία επιλεκτικής διανομής μεταξύ Daimler και CIC δεν παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και οι κατ' ισχυρισμό δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό δεν αντανακλούν την πραγματικότητα ή/και δεν είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler.

Επιπλέον, η Daimler υποβάλλει, μεταξύ άλλων, ότι, σύμφωνα με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η *«εκτίμηση κατά πόσον μία συμφωνία περιορίζει τον ανταγωνισμό πρέπει να γίνεται με βάση το πραγματικό πλαίσιο στο οποίο θα λειτουργούσε ο ανταγωνισμός, εάν δεν υπήρχε η συμφωνία με τους εικαζόμενους περιορισμούς της»*.<sup>138</sup>

Επ' αυτού, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ακολούθως, στην ίδια παράγραφο της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καταγράφεται ότι: *«Κατά την εκτίμηση αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ενδεχόμενη επίπτωση της συμφωνίας στον διασηματικό ανταγωνισμό (μεταξύ προμηθευτών ανταγωνιζόμενων σημάτων) ή στον ενδοσηματικό ανταγωνισμό (μεταξύ διανομέων του ίδιου σήματος). Το άρθρο 81*

---

<sup>136</sup> *Ibid.*

<sup>137</sup> *Ibid.*

<sup>138</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 17.

παράγραφος 1 απαγορεύει τους περιορισμούς και στις δύο αυτές μορφές ανταγωνισμού.»

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει τις θέσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας Daimler αναφορικά με την εξάλειψη του ενδοσηματικού ανταγωνισμού, όπου κάνει αναφορά, μεταξύ άλλων, στην υπόθεση *Leclerc*<sup>139</sup> και στην απουσία προσπάθειας των καταγγελλουσών να ενταχθούν στο δίκτυο επιλεκτικής διανομής της Daimler, αναφέροντας ότι η εισαγωγή στο σύστημα γίνεται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία δεν αποτελούν φραγμούς εισόδου στη σχετική αγορά. Επίσης, θεωρούν ότι υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των μελών του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και πως ο λόγος για τον οποίο επιθυμούν οι καταγγέλλουσες εταιρείες πρόσβαση στα προϊόντα με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου Mercedes-Benz χωρίς να είναι μέλη του δικτύου οφείλεται στις δυσκολίες να ανταγωνιστούν πιο επιτυχημένους παίκτες στην ανεξάρτητη δευτερογενή αγορά. Σημειώνει όμως, ότι δεν αντιλαμβάνεται πως η ενδεχόμενη καταδίκη της Daimler και CIC θα λύσει το πρόβλημα των καταγγελλουσών και με ποιο τρόπο θα αποκτήσουν πρόσβαση στα ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου Mercedes-Benz.

Όσον αφορά την παραπομπή που γίνεται στην υπόθεση *Leclerc*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αμφιβολίες που τίθενται αναφορικά με τη συμβατότητα του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στη βάση ελέγχου των δύο στοιχείων που καταγράφονται, γίνεται σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου, λαμβάνεται υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα των λοιπών δικτύων στην αγορά. Δηλαδή, στις περιπτώσεις, όπως αναφέρεται και στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, όπου σε μία αγορά προκύπτουν παράλληλα δίκτυα επιλεκτικής διανομής, τα οποία δεν αφήνουν περιθώριο για άλλες μορφές διανομής, που να βασίζονται σε διαφορετική πολιτική ανταγωνισμού. Με άλλα λόγια, αν τα ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz ήταν εναλλάξιμα προϊόντα με τα ανταλλακτικά για οχήματα άλλων σημάτων π.χ. Peugeot, Ford κτλ και όλες οι προαναφερόμενες εταιρείες είχαν επιλέξει σύστημα επιλεκτικής διανομής, τότε θα υπήρχαν φραγμοί στην αγορά, αφού τότε οι ανταγωνιστές δεν θα είχαν τη δυνατότητα να εισαγάγουν και πωλούν κανένα από τα παραπάνω προϊόντα της υποτιθέμενης αγοράς ανταλλακτικών οχημάτων. Στην προκειμένη περίπτωση, τα ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz δεν είναι εναλλάξιμα για οχήματα άλλων σημάτων. Εξού και καθορίστηκε ανωτέρω η αγορά που αφορά τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz. Στην εν λόγω

---

<sup>139</sup> *Supra* υποσ.7.

αγορά, μερική εναλλαξιμότητα υπάρχει μεταξύ γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου και γνήσιων ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού. Η επιλεκτική διανομή θα μπορούσε να εξακολουθήσει να υφίσταται δίπλα σε διαφορετικές μεθόδους διανομής, αν αυτές οι μέθοδοι κάλυπταν πλέον του 50% των προϊόντων της σχετικής αγοράς.<sup>140</sup>

Δεδομένων των μεριδίων αγοράς που έχουν υπολογιστεί και καταγραφεί ανωτέρω με βάση τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, που λήφθηκαν κατά την προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, το μερίδιο αγοράς της CIC και της Daimler στην ευρύτερη αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, δηλαδή στη αγορά που εντοπίζεται ο διασηματικός ανταγωνισμός, ανέρχεται σε {...}% και κατ' επέκταση των λοιπών σημάτων σε {...}%. Λαμβάνοντας υπόψη το στενότερο ορισμό της σχετικής αγοράς, για γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz, τα πιο πάνω δεν έχουν εφαρμογή, εφόσον δεν απομένει κανένα σήμα ανταλλακτικού να ανταγωνιστεί με οποιοδήποτε σύστημα διανομής τα εν λόγω ανταλλακτικά, δηλαδή δεν υπάρχει διασηματικός ανταγωνισμός.

Η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να αναφερθεί ότι μετά την εφαρμογή του αυστηρού συστήματος της επιλεκτικής διανομής το 2011 από την Daimler δεν υπάρχει πλέον ούτε ενδοσηματικός ανταγωνισμός, εφόσον η μόνη εταιρεία που προμηθεύεται χονδρικώς και μεταπωλεί τα γνήσια ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz στην κυπριακή αγορά έχει απομείνει η εταιρεία CIC.

Όσον αφορά το θέμα που τίθεται του από την Daimler κατά πόσο θα ωφεληθούν οι καταγγέλλουσες εταιρείες αν κριθεί ότι η επιλεκτική διανομή παρακωλύει τον ανταγωνισμό στα πλαίσια του άρθρου 3(1) του Νόμου και του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή, μελετώντας το σχετικό Κανονισμό 330/2010, διαπιστώνει ότι το άρθρο 4(β)(iii) αναφέρει τα εξής:

«Άρθρο 4

**Περιορισμοί που οδηγούν στην άρση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία — περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας**

<sup>140</sup> Βλ σχετικά υπόθεση T-19/92, *Leclerc, supra* υποσ. 108, σκέψη 102-103.



Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 δεν ισχύει για τις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών, έχουν ως αντικείμενο:

β) τον περιορισμό όσον αφορά την περιοχή στην οποία, ή τους πελάτες στους οποίους, ένας αγοραστής που συμμετέχει στη συμφωνία δύναται, με την επιφύλαξη περιορισμού στον τόπο της εγκατάστασής του, να πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες, εκτός αν πρόκειται:

iii) για περιορισμό των πωλήσεων από τα μέλη επιλεκτικού συστήματος διανομής σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς στη συγκεκριμένη περιοχή εντός της οποίας ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα αυτό, και [...]»

Στον Κανονισμό 330/2010 και το άρθρο 4(β)(iii), ως προϋπόθεση τίθεται μόνο η απαγόρευση της διάθεσης των προϊόντων σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς να πραγματοποιείται στην περιοχή όπου ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα επιλεκτικής διανομής.

Επί του θέματος που θίγουν οι καταγγελλόμενες εταιρείες της απουσίας αίτησης από μέρους των καταγγελλουσών εταιρειών για να εισχωρήσουν στο σύστημα της Daimler, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει καταρχήν τη θέση των καταγγελλουσών εταιρειών, οι οποίες ανέφεραν ότι: «Στην πράξη, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αποκλείονται από το Σύστημα της Daimler, εφόσον δεν διαθέτουν συνεργείο επισκευής γιατί οι κύριοι πελάτες των καταγγελλουσών εταιρειών είναι μηχανικοί αυτοκινήτων, ισιωτές και φανοποιοί. Επομένως, με την εγκατάσταση από μέρους τους και συνεργείου επισκευής, θα ήταν σαν να ανταγωνίζονταν τους ίδιους τους πελάτες τους και θα έχαναν μια μεγάλη μερίδα από αυτούς.»

Επιπρόσθετα, αναφορικά με το θέμα της απουσίας αίτησης των καταγγελλουσών εταιρειών για να εισχωρήσουν στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής της Daimler, η Επιτροπή σημειώνει τη δήλωση της Daimler περί του ότι το σύστημα της επιλεκτικής της διανομής δεν εφαρμόζει φραγμούς και δεν περιορίζει με οποιοδήποτε τρόπο την είσοδο στην αγορά νέων ανταγωνιστών, αλλά και την αναφορά της στο ότι δεν έχει τεθεί υπόψη της οποιοδήποτε στοιχείο που να υποδηλώνει ότι με κάποιο τρόπο οι ιδιαιτερότητες της Κυπριακής αγοράς έχουν εμποδίσει ή περιορίσει τους ανταγωνιστές της CIC να ενταχθούν στο σύστημά της. Επ' αυτών, η Επιτροπή, μέσα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, επισημαίνει ότι κατά την

προκαταρκτική έρευνα σε σχετικό ερωτηματολόγιο που απαντήθηκε από την Daimler στην ερώτηση: «*What are the prerequisites for Chr. Kapodistrias & Sons Ltd and Kyros Auto Services Ltd to enter into Daimler's selective distribution system in the market for the sale of spare parts for Mercedes-Benz motor vehicles in Cyprus?*», δόθηκε η εξής απάντηση από την Daimler:

*«Daimler AG operates **a (combined) qualitative selective distribution system for the provision of after sales services and distribution of spare parts**, but not a separate selective distribution system for the sale of spare parts. The qualitative criteria for access to Daimler AG's combined after-sales services and spare parts distribution system are provided in Annex 5 to the General Distributor Agreement ({.....}). These standards apply vis-à-vis Daimler AG's general distributor in Cyprus, i.e. Cyprus Import Corporation Ltd. By the same token, Daimler AG's general distributor needs to follow these standards with respect to the appointment of potential new retail partners. The general distributor may, however, consider certain national peculiarities and amend the said standards to some extent.»* (δική μας υπογράμμιση)

Εξετάζοντας την πιο πάνω δήλωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι καταρχήν η Daimler προϋποθέτει την παροχή υπηρεσίας συνεργείου μαζί με την πώληση και διανομή των γνήσιων ανταλλακτικών της για την εισαγωγή εταιρείας στο σύστημά της. Περαιτέρω, μέσα από την πιο πάνω δήλωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, η Daimler κάνει αναφορά στο Γενικό Διανομέα της την CIC και απαντά την ερώτηση για την υποθετική εισδοχή των καταγελλουσών εταιρειών στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής της παραπέμποντας στην ουσία στην CIC και αναφέροντας το διορισμό από την τελευταία νέων πιθανών λιανικών συνεργατών της και όχι εισαγωγέων.

Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι, μια απαγορευμένη/παράνομη σύμπραξη στη βάση του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και του αντίστοιχου άρθρου 3(1) του Νόμου παρακωλύει ή/και νοθεύει τον ανταγωνισμό είτε εξ αντικειμένου είτε εκ των αποτελεσμάτων της.

Καταρχήν, ας σημειωθεί ότι μια παράνομη σύμπραξη έχει αντικείμενο περιοριστικό του ανταγωνισμού όταν εξ αντικειμένου και λαμβανομένων υπόψη της φύσης των όρων της, αλλά και των δεδομένων της αγοράς, είναι σφόδρα αναμενόμενος ο περιορισμός του ανταγωνισμού. *Αντίθετα*, εάν η παράνομη σύμπραξη δεν έχει περιοριστικό αντικείμενο, τότε επιβάλλεται να εξετασθεί περαιτέρω η σύμπραξη για

την *in concreto* αναζήτηση των πραγματικών ή δυνητικών αποτελεσμάτων της στον ανταγωνισμό (*restriction by effect*), για να ανευρεθούν τα περιοριστικά αποτελέσματα στη συμφωνία.<sup>141</sup>

Το σύστημα της επιλεκτικής διανομής που προτίμησε να εφαρμόσει η εταιρεία Daimler, αποτελεί ένα από τα πιο διαδεδομένα συστήματα στον Ευρωπαϊκό χώρο, καθώς στους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς 330/2010 και 461/2010 προβλέπεται η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος και δεν τίθεται θέμα οι όροι απαγόρευσης μεταπώλησης σε άλλους εμπόρους εκτός δικτύου διανομής να νοθεύουν εξ αντικειμένου τον ανταγωνισμό και να αντίκεινται στο άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ, παρά μόνο στις περιπτώσεις περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας (*hardcore restrictions*) που καταγράφονται στους εν λόγω Κανονισμούς.

Όσον αφορά την εν προκειμένω υπόθεση, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν τίθεται θέμα εξ αντικειμένου παραβίασης του ανταγωνισμού, καθώς η υπό αναφορά συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά δεν έχει διαφανεί να εμπεριέχει οποιονδήποτε από τους προβλεπόμενους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας που καταγράφονται στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

Στη βάση των ενώπιόν της Επιτροπής ισχυρισμών, όπως τέθηκαν στην καταγγελία και οι οποίοι αφορούν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής από μέρος των καταγγελλομένων εταιρειών, που οδήγησε στην άρνηση προμήθειας των σχετικών προϊόντων της Daimler από τις εταιρείες Karodistrias και Kyros, η Επιτροπή κρίνει ότι η εν λόγω συμφωνία δυνατό να συνεπάγεται ή/και να αναπτύξει περιοριστικά αποτελέσματα του ανταγωνισμού και δεν είναι αναγκαίο να έχουν επισυμβεί τα περιοριστικά αποτελέσματα, αλλά αρκεί και η δυνατότητα εκδήλωσή τους.

Κατά την αξιολόγηση της επιλεκτικής διανομής, εκτός του πεδίου των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία, η Επιτροπή έχει σημειώσει ότι ως προβλέπεται στις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που δημιουργεί για τον ανταγωνισμό η επιλεκτική διανομή είναι ο περιορισμός του ενδοσηματικού ανταγωνισμού<sup>142</sup> και, ιδίως σε περιπτώσεις σωρευτικού

<sup>141</sup> Βλ. σχετικά Γ. Σπ. Καρύδης, «Ευρωπαϊκό Δίκαιο Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμού» Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

<sup>142</sup> Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Γλωσσάριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ενδοσηματικός ανταγωνισμός είναι: «Ανταγωνισμός μεταξύ διανομέων ή λιανοπωλητών του ίδιου επώνυμου προϊόντος,

αποτελέσματος, ο αποκλεισμός ορισμένων κατηγοριών διανομέων, η άμβλυνση του ανταγωνισμού και η διευκόλυνση των αθέμιτων συμπράξεων μεταξύ προμηθευτών ή αγοραστών.

Η εταιρεία CIC αναφέρεται επίσης και στην παράγραφο 97 των Κατευθυντήριων Γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς,<sup>143</sup> όπου καταγράφεται ότι για να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού μια κάθετη συμφωνία πρέπει να επηρεάζει τον πραγματικό ή δυνητικό ανταγωνισμό σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μπορούν με εύλογο βαθμό πιθανότητας, να αναμένονται αρνητικές συνέπειες στη σχετική αγορά όσον αφορά τις τιμές, την παραγωγή, την καινοτομία, ή την ποικιλία ή την ποιότητα των αγαθών. (δική μας υπογράμμιση)

Επί τούτου, η CIC απαντά ότι το μεγάλο διάστημα που μεσολάβησε μέχρι την εξέταση της συμφωνίας παρέχει στην Επιτροπή την ευχέρεια να διαπιστώσει στηριζόμενη σε πραγματικά στοιχεία κατά πόσο η συμφωνία επηρέασε τον ανταγωνισμό και κατά πόσο επέφερε αρνητικές συνέπειες στη σχετική αγορά, αναφέροντας ότι οι τιμές της μειώθηκαν το 2013 σημαντικά, αύξησε το ποσοστό των εκπτώσεων που παρέχει, ενώ ο όγκος των πωλήσεων της έχει μειωθεί. Η υπό εξέταση συμφωνία δεν έχει επηρεάσει την ποικιλία των προσφερόμενων αγαθών, αλλά αντιθέτως ο καταναλωτής έχει στη διάθεσή του όλο το εύρος των ανταλλακτικών πράγμα το οποίο δεν ισχύει με τους ανεξάρτητους εισαγωγείς, οι οποίοι αποφεύγουν να εμπορεύονται ανταλλακτικά, που ενδεχομένως να αποδειχθούν «αργοκίνητα» ή «ακίνητα» δεσμεύοντας έτσι κεφάλαια και επιβαρύνοντας την κερδοφορία τους.

Η Daimler επαναλαμβάνει τα όσα ανέφερε και η CIC και σχετικά σημειώνει ότι για να αξιολογηθεί η επίδραση στο επίπεδο των τιμών θα πρέπει να αναλυθεί ο πραγματικός και δυνητικός ανταγωνισμός. Οι ανεξάρτητοι διανομείς επικεντρώνονται κυρίως στα πιο κερδοφόρα μέρη της δευτερογενούς αγοράς και αποφεύγουν ή σε κάθε περίπτωση αδιαφορούν για τα μέρη εκείνα της αγοράς που δεν είναι τόσο κερδοφόρα ή που ενδεχομένως να είναι ζημιογόνα.

Επιπλέον και οι δύο εταιρείες ισχυρίζονται ότι το σύστημα της Daimler δεν επιβάλλει χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες που προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις στον

---

*ο οποίος βασίζεται στην τιμή πώλησης του προϊόντος αυτού ή σε άλλους όρους. Παραδείγματος χάρι, ένα παντελόνι Levi's μπορεί να πωλείται σε χαμηλότερη τιμή σε ένα κατάστημα τύπου «discount store» σε σύγκριση με ένα πολυκατάστημα, αλλά συχνά χωρίς το φάσμα των υπηρεσιών που παρέχει παράλληλα το πολυκατάστημα.»*

<sup>143</sup> Βλ. *supra* υποσ.6.

ανταγωνισμό της σχετικής αγοράς, καθώς το μόνο που απαιτείται είναι η συμπλήρωση ενός μόνο εντύπου από τα συνεργεία.

Όσον αφορά τις θέσεις που καταγράφηκαν πιο πάνω της CIC και την αναφορά της για μείωση, εντός του 2013, των τιμών της, μείωση των πωλήσεων της και αύξηση της έκπτωσης που παραχωρεί, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι αυτά που καταγράφονται θεωρούνται συνέπειες εξωγενείς, που συναρτώνται με το γεγονός της οικονομικής κρίσης που προέκυψε στην αγορά εντός του 2013 και όχι κατ' ανάγκη ως αποτέλεσμα ή αναμενόμενο αποτέλεσμα της υπό εξέτασης κάθετης συμφωνίας μεταξύ της Daimler και της CIC.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό που επαναλαμβάνεται για το ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες αποφεύγουν να εμπορεύονται ανταλλακτικά με χαμηλή εμπορευσιμότητα, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει, ως κατέγραψε και ανωτέρω ότι, σε αρκετές περιπτώσεις έχει διαφανεί ότι τόσο η CIC όσο και οι καταγγέλλουσες εταιρείες αγόραζαν ανταλλακτικά η μία από την άλλη σε περιπτώσεις ελλείψεων.

Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες εταιρείες στις θέσεις τους καταγράφουν ότι αμφισβητούν το *«κατά πόσο πληρούνται τα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια που επεβλήθησαν στη CIC μέσω του Συστήματος της Daimler, ήτοι η υποχρέωση για συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού της CIC και η ανάγκη διατήρησης στις αποθήκες της, ως αποθεμάτων όλων των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler, ανεξαρτήτως κόστους κατασκευής και επιπέδου ζήτησης»*, αφού η CIC αρνήθηκε να παρουσιάσει τα αποθέματα (stocks) της και να απαριθμήσει τα προγράμματα κατάρτισης (training courses) στα οποία υποβάλλονται οι υπάλληλοί της.

Περιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι, οι καταγγέλλουσες εταιρείες, εφόσον δεν είχαν εισχωρήσει στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής της Daimler, δεν απαιτείτο να διαθέτουν ολοκληρωμένη τη σειρά που διαθέτει η CIC για τα οχήματα Mercedes-Benz.

Πέραν των όσων αναφέρθηκαν, η Daimler στις γραπτές της παρατηρήσεις, μεταξύ άλλων, στην αναφορά που κάνει για τον περιορισμό των επιλογών του καταναλωτή, *«[...] υποβάλλει ότι υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των μελών του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής, σε σχέση με την αγορά ανταλλακτικών. Εξ' όσων γνωρίζει η Daimler, αυτό ισχύει επίσης και όσον αφορά την Κυπριακή αγορά. Επομένως, οι καταναλωτές στην Κύπρο έχουν διάφορες επιλογές*

για τα οχήματά τους σε διαφορετικά επίπεδα τιμών και ποιότητας υπηρεσιών.», χωρίς όμως να παρέχει οποιαδήποτε στοιχεία ότι: «υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός» και ότι: «[...] αυτό ισχύει και όσον αφορά την Κυπριακή αγορά.»

Επίσης, η Daimler στην αναφορά που κάνει για τη νησιωτική μορφή της κυπριακής αγοράς, καταγράφει ότι: «Δεν έχει τεθεί υπόψη της οποιοδήποτε στοιχείο που να υποδηλώνει ότι με κάποιο τρόπο οι ιδιαιτερότητες της Κυπριακής αγοράς έχουν εμποδίσει ή περιορίσει τους ανταγωνιστές της CIC να ενταχθούν στο Σύστημα της. Η γενική αναφορά της Υπηρεσίας της ΕΠΑ στο μικρό μέγεθος και τη νησιωτική μορφή της Κυπριακής αγοράς δεν μπορεί από μόνη της να στηρίξει έναν τέτοιο ισχυρισμό. Το γεγονός ότι η Κυπριακή αγορά είναι μικρή δεν συνεπάγεται την ύπαρξη φραγμών στην ένταξη οποιασδήποτε επιχείρησης σε ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής.»

Σε σχέση με τα πιο πάνω, η Επιτροπή δηλώνει ότι ουδέποτε έγινε συσχετισμός του μεγέθους και της νησιωτικής μορφής της κυπριακής αγοράς με τους φραγμούς εισόδου επιχειρήσεων στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής. Αντιθέτως, σύμφωνα με την Επιτροπή, η απομονωμένη νησιωτική αγορά παίζει ρόλο στη μείωση ή/και εξάλειψη του ανταγωνισμού σε γνήσια ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz. Είναι προφανές ότι λόγω της νησιωτικής μορφής της χώρας, δεν δίνεται στον καταναλωτή η δυνατότητα της απλής, εύκολης και σχετικά ανέξοδης χερσαίας μεταφοράς, ώστε να αποταθεί σε επιχειρήσεις μέλη του δικτύου του Ευρωπαϊκού συστήματος της επιλεκτικής διανομής της Daimler (δηλαδή εκτός Κύπρου) προς εξεύρεση ανταλλακτικών με καλύτερους όρους, πχ. σε χαμηλότερη τιμή. Ως εκ τούτου, ο κύπριος καταναλωτής υποχρεούται να επιλέξει ανταλλακτικά από έναν από τους παροχείς ανταλλακτικών που φέρουν το σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας, δηλαδή στην παρούσα περίπτωση, μοναδική επιλογή για τον Κύπριο καταναλωτή αποτελεί η εταιρεία CIC. Ακόμα και στην ευρύτερη αγορά των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού για οχήματα Mercedes-Benz, οι επιλογές του καταναλωτή, ακλουθώντας το ίδιο σκεπτικό, περιορίζονται εντός της κυπριακής δημοκρατίας, όπου το μεγαλύτερο μερίδιο κατέχει και πάλι η CIC.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά από την Daimler στους ισχυρισμούς για απώλειες εισοδήματος της Kyros και Karodistrias ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler, αναφέροντας συγκεκριμένα ότι δεν έχουν υποβληθεί οποιαδήποτε στοιχεία, τα οποία να υποδηλώνουν ότι οι Kyros και Karodistrias έχουν στην πράξη υποστεί οποιαδήποτε απώλεια εισοδήματος και

πελατών ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής της Daimler.

Σε σχέση με τη διατήρηση του κύκλου εργασιών και αποθεμάτων των καταγγελουσών εταιρειών σε υψηλά επίπεδα, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι οι ετήσιες οικονομικές τους καταστάσεις δεν κάνουν ανάλυση των εισοδημάτων τους ανά σήμα ανταλλακτικού. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να κρίνει ότι δεν ζημιώθηκαν οι εταιρείες από το σύστημα της επιλεκτικής διανομής απλά και μόνο επειδή βρήκαν άλλες επιχειρηματικές λύσεις, όπως π.χ. ο εμπλουτισμός της γκάμας των προϊόντων άλλων σημάτων στην εταιρεία τους. Είναι ευνόητο ότι οι πωλήσεις τους σε ανταλλακτικά σε σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz είχαν πτώση, μετά το 2011, εφόσον δεν υπήρχε πλέον πρόσβαση στην προμήθεια αυτών των προϊόντων. Συνεπώς, θα ήταν λάθος να ισχυριστεί κανείς ότι δεν υπήρχε απώλεια εισοδήματος από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα επειδή οι καταγγέλλουσες αντικατέστησαν την απώλεια εισοδήματος με νέα επιχειρηματική δράση.

Μεταξύ άλλων, η Daimler αναφέρει ότι χωρίς το Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής, κάθε ανεξάρτητος μεταπωλητής θα ωφελείται από την άριστη φήμη της Daimler σε σχέση με την ποιότητα και την ικανότητά της, χωρίς να χρειάζεται να επενδύσει στα δικά του προσόντα και τεχνικό εξοπλισμό, όπως αντιθέτως απαιτείται για τα μέλη του δικτύου της Daimler. Αυτό θα είχε ως συνέπεια οι μεταπωλητές να παρασιτούν στην ουσία από τη φήμη της Daimler και ακόμη χειρότερα, να ζημιώνουν τη φήμη της με το να προσφέρουν χαμηλότερης ποιότητας υπηρεσίες στους πελάτες από αυτές που οι ίδιοι αναμένουν να λάβουν από κάθε ένα συνεργάτη του εξουσιοδοτημένου δικτύου της Daimler.

Η CIC αναφέρει σχετικά ότι με την υιοθέτηση του συστήματος αποφεύγεται το πρόβλημα του παρασιτισμού που θα δημιουργείτο εάν τα ανταλλακτικά αυτά διανέμονταν από ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών, οι οποίοι θα επωφελούνταν από τις επενδύσεις των μελών του συστήματος της Daimler, χωρίς οι ίδιοι να επενδύουν σε οποιεσδήποτε υπηρεσίες, προωθητικές ενέργειες και εκπαίδευση θέτοντας σε κίνδυνο την εμπορική φήμη του σήματος Mercedes-Benz.

Είναι δεδομένο ότι είτε υπάρχουν είτε όχι χονδρέμποροι/ανεξάρτητοι εισαγωγείς, που προμηθεύονται γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz, η φήμη των οχημάτων Mercedes-Benz είναι τέτοια, ώστε εμμέσως όλες οι κατασκευάστριες εταιρείες γνήσιων ανταλλακτικών, όπως π.χ. η Bosch, Valeo κτλ. στην ουσία

«παρασιτούν» στη φήμη της πρώτης, προωθώντας στην αγορά τα γνήσια ανταλλακτικά με το σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού για οχήματα Mercedes-Benz.

Σε σχέση με το αν υπάρχει εκμετάλλευση της άριστης φήμης της Daimler, χωρίς να χρειάζεται να επενδύσουν οι καταγγέλλουσες εταιρείες στα δικά τους προσόντα και σε τεχνικό εξοπλισμό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, «για να υπάρχει πρόβλημα, η συμπεριφορά πρέπει να είναι πραγματικά παρασιτική. [...] Το προϊόν πρέπει συνήθως να είναι σχετικά νέο ή τεχνικώς σύνθετο ή η φήμη του να αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της ζήτησης, καθώς σε αντίθετη περίπτωση ο πελάτης είναι πιθανό να γνωρίζει πολύ καλά τι θέλει, με βάση τις προηγούμενες αγορές του. Επιπλέον, η αξία του προϊόντος πρέπει να είναι αρκετά υψηλή, καθώς διαφορετικά δεν συμφέρει τον πελάτη να μεταβεί σε ένα κατάσταση για να πάρει πληροφορίες και σε άλλο για να προβεί στην αγορά.».<sup>144</sup>

Δεδομένων των πιο πάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν κατέδειξαν πραγματική παρασιτική συμπεριφορά από μέρους τους στη βάση στοιχείων που έχει ενώπιόν της η Επιτροπή και επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες λόγω των πολλών συναπτών ετών λειτουργίας τους στην αγορά δεν είναι δυνατό να αμφισβητηθεί ότι διαθέτουν τα προσόντα, την εκπαίδευση και γνώση επί του αντικειμένου, καθώς και τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό για να λειτουργούν αποτελεσματικά στην αγορά. Εξάλλου, όπως προαναφέρθηκε στην αγορά του ανταλλακτικού συνήθως είναι το συνεργείο, που εισηγείται το κατάλληλο ανταλλακτικό και ενδεχόμενα να προβαίνει στην αγορά και ο τελικός ιδιοκτήτης του οχήματος υπόκειται τελικά τα αποτελέσματα του περιορισμού στον ανταγωνισμό με λιγότερες επιλογές και πιθανώς υψηλότερες τιμές. Οι καταγγελλόμενες εταιρείες παρέθεσαν γενικόλογα και χωρίς αποδείξεις τις σκέψεις των Κατευθυντήριων Γραμμών για κάθετους περιορισμούς χωρίς να προσφέρουν στοιχεία που θα υποστήριζαν την άποψή τους περί παρασιτισμού των καταγγελλουσών.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι η αξιολόγηση του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στα ζητήματα των περιορισμών του ανταγωνισμού εστιάζονται κυρίως στον έλεγχο της επίδρασης των κάθετων συμφωνιών διανομής στο πεδίο του διασηματικού ανταγωνισμού (interbrand competition), ήτοι του ανταγωνισμού μεταξύ

---

<sup>144</sup> *Supra* υποσ. 6, παρά. 107.



διαφόρων δικτύων ανταγωνιζόμενων προϊόντων,<sup>145</sup> εκτός από τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό (intradbrand competition).

Η θέση που κατέχουν στην αγορά ο προμηθευτής και οι ανταγωνιστές του έχει πρωταρχική σημασία για την αξιολόγηση των πιθανών αντι-ανταγωνιστικών αποτελεσμάτων, καθώς η άμβλυνση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού μπορεί να αποτελεί πρόβλημα μόνο εάν είναι περιορισμένος ο διασηματικός ανταγωνισμός. Όσο ισχυρότερη είναι η θέση του προμηθευτή, τόσο σοβαρότερα προβλήματα προκαλεί η άμβλυνση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού.<sup>146</sup>

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι ο αριθμός των δικτύων επιλεκτικής διανομής που υπάρχουν στην ίδια αγορά. Όταν η επιλεκτική διανομή εφαρμόζεται μόνο από έναν προμηθευτή στην αγορά, η ποσοτική επιλεκτική διανομή συνήθως δεν έχει καθαρά αρνητικά αποτελέσματα, εφόσον τα συμβατικά προϊόντα, λόγω της φύσης τους, απαιτούν τη χρησιμοποίηση ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής και υπό τον όρο ότι τα κριτήρια επιλογής που εφαρμόζονται είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής διανομής των σχετικών προϊόντων. Ωστόσο, στην πράξη, η επιλεκτική διανομή συχνά εφαρμόζεται από περισσότερους προμηθευτές σε μια δεδομένη αγορά.<sup>147</sup>

Η θέση των ανταγωνιστών μπορεί να έχει διττή σημασία και διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο σε περίπτωση σωρευτικού αποτελέσματος. Η ύπαρξη ισχυρών ανταγωνιστών σημαίνει εν γένει ότι η μείωση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού θα αντισταθμισθεί εύκολα από έναν επαρκώς ισχυρό διασηματικό ανταγωνισμό. Ωστόσο, αν η πλειοψηφία των βασικών προμηθευτών εφαρμόζει επιλεκτική διανομή, θα υπάρχει σημαντική άμβλυνση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού και ενδεχομένως αποκλεισμός ορισμένων κατηγοριών διανομέων, καθώς και αυξημένος κίνδυνος αθέμιτης σύμπραξης μεταξύ αυτών των βασικών προμηθευτών. Ο κίνδυνος αποκλεισμού των πιο αποτελεσματικών διανομέων είναι πάντα μεγαλύτερος στην περίπτωση της επιλεκτικής διανομής από ό,τι της αποκλειστικής διανομής, λόγω των περιορισμών στις πωλήσεις προς μη εξουσιοδοτημένους διανομείς που επιβάλλονται στο πλαίσιο της επιλεκτικής διανομής. Σκοπός των περιορισμών αυτών είναι να

---

<sup>145</sup> Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Γλωσσάριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Διασηματικός ανταγωνισμός είναι: «Ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων οι οποίες ανέπτυξαν σήματα ή εικόνες για τα προϊόντά τους προκειμένου να τα διαφοροποιήσουν από άλλα σήματα που πωλούνται στο ίδιο τμήμα της αγοράς. Παρότι οι καταναλωτές δεν τα θεωρούν πλήρως ισοδύναμα, ωστόσο υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των επώνυμων προϊόντων, αν και συνήθως σε μικρότερο βαθμό. Η περίπτωση των προϊόντων Coca-Cola και Pepsi αποτελεί παράδειγμα διασηματικού ανταγωνισμού.»

<sup>146</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6, παρά. 177.

<sup>147</sup> *Ibid.*

προσδώσουν στα συστήματα επιλεκτικής διανομής κλειστό χαρακτήρα, εμποδίζοντας έτσι τους μη εξουσιοδοτημένους διανομείς να προμηθευτούν τα σχετικά προϊόντα.<sup>148</sup>

Επομένως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή, στη βάση των όσων έχουν καταγραφεί ανωτέρω, παρατηρεί ότι τόσο η Daimler όσο και η CIC διαθέτουν ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς, της τάξης του {...}% περίπου στα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz και της τάξης του {...}% περίπου σε αυτά που φέρουν το λογότυπο της εν λόγω εταιρείας. Περαιτέρω, στην κυπριακή αγορά, ο μόνος εξουσιοδοτημένος διανομέας που δραστηριοποιείται πλέον είναι η CIC, η οποία έχει εξουσιοδοτήσει ως επισκευαστή στο δίκτυό της Daimler την εταιρεία G. Frantzis Motors Services Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στη Λεμεσό.

Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή διακρίνει ότι στην κυπριακή αγορά, η οποία εκ των πραγμάτων αποτελεί μία ξεχωριστή γεωγραφική αγορά, λόγω ιδιαιτεροτήτων και ιδιομορφίας, όπως του γεγονότος ότι είναι νησιωτικός χώρος και όπως καταγράφηκε ανωτέρω, του μεγάλου ποσοστού κυκλοφορίας και πώλησης οχημάτων Mercedes-Benz, η εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής από μέρους της εταιρείας Daimler, με τη συμφωνία της με την CIC δεν αφήνει περιθώριο ύπαρξης ενδοσηματικού ανταγωνισμού από τη στιγμή που η CIC είναι το μόνο μέλος του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά, που προμηθεύεται χονδρικός και μεταπωλεί τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπό της. Επομένως, δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ διανομέων του δικτύου διανομής της Daimler στην κυπριακή αγορά.

Ακόμη όμως και στην περίπτωση που ληφθεί υπόψη η ευρύτερη αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, παρατηρείται και στην εν λόγω αγορά ότι το μερίδιο της CIC είναι πολύ υψηλό, της τάξης του {...}% περίπου, ώστε ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός και πριν την αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής από μέρους των εταιρειών Daimler και CIC, ήταν ήδη αρκετά περιορισμένος.

Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, ο διασηματικός ανταγωνισμός ακόμα και στην ευρύτερη αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, αν και αποτελείται από αρκετούς ανταγωνιστές της Daimler, το μερίδιο αγοράς αυτών παρέμεινε μικρό σε σχέση με αυτό της Daimler. Στη σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το

---

<sup>148</sup> *Ibid*, παρά. 178.

λογότυπό της, μετά την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής, ο διασηματικός ανταγωνισμός είναι ανύπαρκτος.

Πέραν των προαναφερόμενων, η Επιτροπή σε ό,τι αφορά τα χαρακτηριστικά της αγοράς, από τα ενώπιόν της στοιχεία διαπιστώνει ότι, η αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο της εταιρείας του οχήματος, χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, λόγω της δραστηριοποίησης σε αυτήν στην κυπριακή αγορά μόνο της CIC.

Επίσης, η Επιτροπή δίδει ιδιαίτερη έμφαση στη φύση του προϊόντος, καθότι τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο της εν λόγω εταιρείας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελούν ένα ευρέως αναγνωρισμένο σήμα, με φήμη και κύρος, στο οποίο ο καταναλωτής φαίνεται, σύμφωνα και με τα στοιχεία πωλήσεων που παρατέθηκαν ανωτέρω στους Πίνακες 1 και 2, να έχει ιδιαίτερη προτίμηση. Συγκεκριμένα, οι ανωτέρω πίνακες δεικνύουν ότι, οι πωλήσεις ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου ανέρχονται στα €{.....} περίπου σε σχέση με τα ανταλλακτικά με σήμα κατασκευαστή ανταλλακτικού που οι πωλήσεις ανέρχονται σε περίπου €{.....} για το 2010.

Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι λόγω αυτής της προτίμησης από τους καταναλωτές στα υπό εξέταση γνήσια ανταλλακτικά αναγνωρισμένου σήματος, ο ανταγωνισμός μπορεί να πληγεί περισσότερο όταν οι χονδρέμποροι δεν μπορούν να τα πωλούν ελεύθερα στην αγορά, καθώς αναμένεται από αυτούς να ανταποκριθούν στη αναμενόμενη ζήτηση του επώνυμου προϊόντος από τον καταναλωτή, ώστε να μπορούν να είναι επαρκείς και ανταγωνιστικοί σε μια ιδιαίτερα απαιτητική αγορά.

Με γνώμονα τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, η Επιτροπή βρίσκει έρεισμα στις σχετικές Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς και στην αναφορά που γίνεται ότι: *«ο αποκλεισμός τέτοιων μεθόδων διανομής, είτε ως αποτέλεσμα της σωρευτικής εφαρμογής επιλεκτικής διανομής είτε λόγω της εφαρμογής της από έναν και μόνο προμηθευτή του οποίου το μερίδιο αγοράς υπερβαίνει το 30%, ελαττώνει τις δυνατότητες των καταναλωτών να δρέψουν τα ειδικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν αυτές οι μέθοδοι, όπως είναι οι χαμηλότερες τιμές, η μεγαλύτερη διαφάνεια και η ευρύτερη πρόσβαση.»*<sup>149</sup>

---

<sup>149</sup> Βλ. *supra* υποσ. 6, παρά. 178.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, κατά την αξιολόγησή της, λαμβάνει επίσης υπόψη της την αναφορά που γίνεται στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς<sup>150</sup> όπου: «Οι «φραγμοί στην είσοδο» έχουν κυρίως σημασία σε περίπτωση αποκλεισμού από την αγορά των μη εξουσιοδοτημένων διανομέων. Εν γένει, οι φραγμοί στην είσοδο είναι σημαντικοί, καθώς η επιλεκτική διανομή εφαρμόζεται συνήθως από παραγωγούς προϊόντων αναγνωρισμένου σήματος. Οι λιανοπωλητές που υφίστανται τον αποκλεισμό χρειάζονται εν γένει πολύ χρόνο και σημαντικές επενδύσεις για να δημιουργήσουν δικά τους σήματα ή να εξασφαλίσουν από αλλού ανταγωνιστικές προμήθειες.»

Οι εταιρείες Karodistriias και Kyros αποκλείστηκαν ως μη εξουσιοδοτημένοι διανομείς από το δίκτυο της επιλεκτικής διανομής της Daimler και δεδομένου, όπως καταγράφηκε, της ιδιαίτερης σημαντικότητας του σήματος της Mercedes-Benz και της προτίμησης από τον καταναλωτή, δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν από αλλού ανταγωνιστικές προμήθειες του γνήσιου ανταλλακτικού που φέρει το λογότυπο της Mercedes-Benz, αλλά και η αντικατάσταση αυτού από άλλα γνήσια ανταλλακτικά που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή δεν αναπληρώνει όλη την ποικιλία των γνήσιων ανταλλακτικών με το λογότυπο της Mercedes-Benz και όπως έχει επισημανθεί και αυτά τα άλλα γνήσια ανταλλακτικά του κατασκευαστή ανταλλακτικών δεν ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις των καταναλωτών, οι οποίες διαφάνηκαν σαφώς μέσα από την έρευνα της Υπηρεσίας.

Εξάλλου, όπως εξετάσθηκε και αναλύθηκε ανωτέρω, έχει διαφανεί μέσα από τα στοιχεία που εστάλησαν από διάφορους εισαγωγείς ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, ότι αυτοί είναι που επηρεάζονται από το σύστημα επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά, αναφορικά με τη διαθεσιμότητα των προϊόντων. Όπως δήλωσαν, ακόμα και με τη χρήση ανταλλακτικών σε συσκευασία κατασκευαστή ανταλλακτικών υπάρχει έλλειψη από 15% έως και 75% στην κάλυψη των αναγκών τους, αναλόγως της ειδίκευσης της κάθε εταιρείας/εισαγωγέα.

Πέραν τούτου, η Επιτροπή έχει παρατηρήσει μέσα από τη νομολογία του ΔΕΕ και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τη νομοθεσία και τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς ότι, οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίζεται ο Κανονισμός για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, ο οποίος από τη φύση του αποτελεί σύστημα κλειστού χαρακτήρα, συνίστανται στην ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ των διανομέων του ιδίου σήματος (intra-brand competition,

---

<sup>150</sup> Ibid, παρά. 180.

ενδοσηματικός ανταγωνισμός), όσο και μεταξύ διαφόρων σημάτων (interbrand competition, διασηματικός ανταγωνισμός). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου έχει διαφανεί ότι, έχει παραμείνει μόνο ένας διανομέας και δεν έχουν γίνει δέουσες ενέργειες για να διοριστούν άλλοι διανομείς από μέρους της CIC και κατ' επέκταση από την Daimler, η οποία επέβαλε το σύστημα της επιλεκτικής διανομής και έχει την τελική ευθύνη στη διασφάλιση ότι δεν εξουδετερώνεται σε μεγάλο βαθμό ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός.

Ως απόρροια των ανωτέρω, η Επιτροπή, έχοντας αξιολογήσει τα αποτελέσματα της συμφωνίας των μερών και ιδιαίτερα αναφορικά με τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό, θεωρεί ότι ο περιορισμός του ανταγωνισμού είναι αισθητός, εφόσον οι εταιρείες Daimler και CIC είχαν μεγάλο μερίδιο της αγοράς και η συμφωνία τους που προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής συμβάλλει στη δημιουργία και ενίσχυση της εν λόγω ισχύος τους, η οποία γίνεται απόλυτη, μέσω της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής.

Επίσης, η Επιτροπή κρίνει ότι, η ισχύς αυτή που διαθέτουν στην αγορά οι εν λόγω εταιρείες, επέτρεπε στην CIC να διατηρεί τις τιμές της πάνω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα, περίπου 15%, ψηλότερες από αυτές των ανταγωνιστών της, όπως εξάγεται μέσα από τα στοιχεία που απέστειλαν τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και τα οποία βρίσκονται κατατεθειμένα εντός του διοικητικού φακέλου. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τα όσα ελέχθησαν από τα διάφορα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και κυρίως τις εταιρείες Karodistrias και Kyros, η κυπριακή αγορά έχει καταγράψει, με την εφαρμογή της επιλεκτικής διανομής, ανεπάρκεια των ανταλλακτικών, περιορισμό των επιλογών των καταναλωτών, πρακτικά προβλήματα που σχετίζονται με χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ένεκα της υποχρέωσης δηλώσεων που έχει επιβάλει η CIC στα συνεργεία και τους αγοραστές εξαρτημάτων της Daimler και το κόστος των οποίων μετακυλίεται τελικά στον καταναλωτή.

Με δεδομένο ότι, οι διανομείς ανταγωνίζονται μεταξύ τους με σκοπό να προσελκύσουν τους καταναλωτές και οι αγορές λειτουργούν αποτελεσματικότερα όταν οι καταναλωτές μπορούν να εξασκήσουν το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής, ήτοι να προμηθευτούν το προϊόν που επιθυμούν μέσα από περισσότερα δίκτυα διανομής, η επιλογή αυτή στην εν προκειμένω περίπτωση φαίνεται να περιορίζεται σημαντικά.

Αν και η Επιτροπή εφαρμόζει πλήρως τη σχετική ενωσιακή νομολογία, όπου δίδεται έμφαση προς τον καταναλωτή, σημειώνει όμως ότι, η νομολογία αναφέρει σχετικά

ότι: «ουδὼλως προκύπτει από τη διάταξη αυτή (άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ) ότι μόνον οι συμφωνίες που στερούν τους καταναλωτές από ορισμένα πλεονεκτήματα θα μπορούσαν να έχουν επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αντικείμενο. Αφετέρου, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 81 ΕΚ αποσκοπεί, όπως και οι λοιποί κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης, στην προστασία όχι αποκλειστικά των άμεσων συμφερόντων των ανταγωνιστών ή των καταναλωτών, αλλά της δομής της αγοράς και με τον τρόπο αυτό του ίδιου του ανταγωνισμού.»<sup>151</sup>

Από όσα όμως έχουν καταγραφεί ανωτέρω, το συμπέρασμα που προκύπτει, αναφορικά με τη δομή της αγοράς, όπως αυτή σχηματίστηκε με την εφαρμογή από μέρους των εταιρειών Daimler και CIC της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά, είναι ότι η μεταβολή της δομής της αγοράς, που προέκυψε, ήταν ραγδαία, με την έννοια ότι από την ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων επιχειρήσεων που πωλούσαν γνήσια ανταλλακτικά Mercedes-Benz, κατέληξε στην ανυπαρξία αυτού, αφού οι εταιρείες Kapodistrias και Kyros, αλλά και οι υπόλοιποι εισαγωγείς/χονδρέμποροι, έχουν αποκλειστεί παντελώς από τη σχετική αγορά και έχει παραμείνει μόνη στην αγορά η CIC, ενώ η Daimler δεν διασφάλισε ότι αυτό δεν θα συνέβαινε.

Η εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά φαίνεται να στεγανοποιεί την αγορά της χονδρικής προμήθειας των γνήσιων ανταλλακτικών οχημάτων Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος. Η Επιτροπή θεωρεί ότι και από την πλευρά του διανομέα, ήτοι της CIC, πιθανόν να εκλείπει το κίνητρο για βελτίωση της διανομής των προϊόντων της και αύξηση της αποτελεσματικότητας, αφού έχει παραμείνει μόνη της στην αγορά και δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε ανταγωνιστική πίεση. Η Daimler δεν αντέδρασε σε αυτήν την εξέλιξη για να αντισταθμιστούν τα αρνητικά αποτελέσματα στον ανταγωνισμό λόγω της αυστηρής εφαρμογής της επιλεκτικής διανομής και του μη ελέγχου του τρόπου εφαρμογής αυτού στη σχετική γεωγραφική αγορά.

Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι πιθανή η αναποτελεσματική λειτουργία του συγκεκριμένου δικτύου διανομής στην κυπριακή αγορά, η οποία εμποδίζει τη

---

<sup>151</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P και C-519/06 P, *GlaxoSmithKline Services Unlimited κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (C-501/06 P) και *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά GlaxoSmithKline Services Unlimited* (C-513/06 P) και *European Association of Euro Pharmaceutical Companies (EAEP) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (C-515/06 P) και *Asociación de exportadores españoles de productos farmacéuticos (Aseprofar) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (C-519/06 P), [2009], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2009 σελίδα I-09291, παρά. 63.

βελτίωση του ανταγωνισμού και ιδιαίτερα, δεν αποδίδει τα μέγιστα προς όφελος του καταναλωτή, ο οποίος βρίσκεται πλέον χωρίς εναλλακτικές επιλογές. Η Επιτροπή θεωρεί εξίσου σημαντικό και τον παρεπόμενο περιορισμό ή/και παρεμπόδιση των εισαγωγών σε γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο του οχήματος εντός της Ένωσης, που υφίσταται η κυπριακή αγορά λόγω της έλλειψης ανταγωνισμού μεταξύ του επίσημου διανομέα του δικτύου της επιλεκτικής διανομής της Daimler και των χονδρεμπόρων που δραστηριοποιούνται στην αγορά και δια το λόγο ότι εντός του δικτύου στην κυπριακή αγορά δεν υφίσταται άλλος διανομέας, πλην της CIC.

Αναφορικά με την αγοραστική ισχύ των πελατών στην αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών οχημάτων Mercedes-Benz, μέσα από την έρευνα που διεξήγαγε η Υπηρεσία στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σε αυτό το επίπεδο της αγοράς φαίνεται να δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά πέραν των 3.000 εγγραμμένων μηχανικών οχημάτων, φανοποιών και ηλεκτρολόγων οχημάτων με αποτέλεσμα, τα ανεξάρτητα συνεργεία να ανταγωνίζονται μεταξύ τους και με τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία, που όπως έχει προαναφερθεί, εκτός από την εταιρεία G. Frantzis Motors Services Ltd δραστηριοποιείται η ίδια η CIC.

Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων που υποβλήθηκαν από τις καταγγέλλουσες εταιρείες και κατόπιν από την CIC και αφορούν διάφορες επιστολές/βεβαιώσεις τρίτων επιχειρήσεων, που σύμφωνα με τις ίδιες, δραστηριοποιούνται στην αγορά επόμενου σταδίου, δηλαδή ως συνεργεία/καταναλωτές των γνήσιων ανταλλακτικών της Daimler, μετά από προσεκτική μελέτη και αξιολόγησή τους, ομόφωνα κρίνει ότι, τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι καταλυτικά και δεν αλλάζουν, αλλά και ούτε διαφοροποιούν τα συμπεράσματά της. Πρόκειται περί ιδιαίτερα μικρού δείγματος, καθώς το σύνολο των εταιρειών/προσώπων που δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά υπολογίζεται πέραν των 3000, με αποτέλεσμα αυτό να μην είναι αντιπροσωπευτικό.

Καταλήγοντας, η Επιτροπή, στηριζόμενη στα ενώπιόν της στοιχεία και όσα αναλύθηκαν ανωτέρω, συμπεραίνει ότι, η Daimler και η CIC με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής προέβηκαν σε σύμπραξη απαγορευμένη κατά το άρθρο 3(1)(β) του Νόμου και το αντίστοιχο Άρθρο 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, η οποία συνίσταται στον περιορισμό της διάθεσης των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz, που φέρουν το λογότυπο της εταιρείας του κατασκευαστή

του οχήματος, στη σχετική γεωγραφική αγορά της Κυπριακής Δημοκρατίας, αφού είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού, διατηρώντας μόνο μια και μοναδική επιχείρηση στην αγορά αυτή, την CIC, ενώ η Daimler, δεν φρόντισε να αντισταθμιστεί το γεγονός αυτό αν και έχει τον τελικό έλεγχο της εφαρμογής του συστήματος.

### **iii. Εφαρμογή του άρθρου 4(1) του Νόμου/άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ**

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε ενδελεχώς τις θέσεις και τις γραπτές παρατηρήσεις των καταγγελλόμενων εταιρειών αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 4(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ, προχωρεί να εξετάσει στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, κατά πόσο στην περιοριστική του ανταγωνισμού σύμπραξη τυγχάνουν εφαρμογής τα εν λόγω άρθρα, τα οποία προνοούν ότι:

*«4.-(1) Κάθε συμφωνία, απόφαση και εναρμονισμένη πρακτική, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εδαφίου (1) του άρθρου 3, επιτρέπεται και είναι έγκυρη χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης της Επιτροπής, εάν συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:*

*(α) συμβάλλει 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·*

*(β) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών και*

*(γ) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς του προϊόντος.*

*(2) Το βάρος απόδειξης ότι μία σύμπραξη είναι επιτρεπτή και έγκυρη δυνάμει του εδαφίου (1), βαραίνει την εμπλεκόμενη επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων που επικαλείται το εν λόγω εδάφιο.»*

*«101(3) Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δύνανται να κηρυχθούν ανεφάρμοστες:*

- σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων,*
- σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, και*



- σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών, η οποία συμβάλλει 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, και η οποία:

α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών και

β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων»

Όπως προκύπτει από τα πιο πάνω άρθρα, η εφαρμογή της ατομικής εξαίρεσης, τόσο του άρθρου 4(1) του Νόμου, όσο και του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ, υπόκειται στην ουσία σε τέσσερις προϋποθέσεις: α) η συμφωνία πρέπει να συμβάλλει στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής- οικονομικής προόδου, β) η συμφωνία πρέπει να εξασφαλίζει δίκαιο τμήμα στους καταναλωτές από το όφελος που προκύπτει, γ) οι περιορισμοί πρέπει να είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών, και δ) η συμφωνία δεν πρέπει να παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της αγοράς.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη βάση της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 4 του Νόμου, οι καταγγελλόμενες εταιρείες, οι οποίες επικαλούνται το ευεργέτημα της απαλλαγής, φέρουν το βάρος απόδειξης ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των άρθρων 4(1) του Νόμου. Στο άρθρο 2 του Κανονισμού 1/2003,<sup>152</sup> προνοείται:

«Άρθρο 2

*Βάρος απόδειξης*

*Στο πλαίσιο του συνόλου των εθνικών και των κοινοτικών διαδικασιών εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης, η απόδειξη της παράβασης του άρθρου 81 παράγραφος 1 ή του άρθρου 82 της συνθήκης βαρύνει το μέρος ή την αρχή που ισχυρίζεται την παράβαση. Η απόδειξη ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης βαρύνει την επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων που επικαλείται τη διάταξη αυτή.» (δική μας υπογράμμιση)*

<sup>152</sup> *Supra*, υποσ. 39, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 και *supra* υποσ. 6, παρά. 96.

Επίσης, η Επιτροπή άντλησε καθοδήγηση και από την απόφαση *GlaxoSmithKline*<sup>153</sup> στην οποία λέχθηκαν τα εξής σημαντικά: «Κατά συνέπεια, το πρόσωπο που επικαλείται το άρθρο 81, παράγραφος 3, ΕΚ πρέπει να αποδείξει ότι πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις με πειστικά επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία (απόφαση του Δικαστηρίου της 17<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1984, 43/82 και 63/82, VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, σ. 19, σκέψη 52, και προπαρατεθείσα στη σκέψη 55 απόφαση *Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής*, σκέψη 78).

Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει καταλλήλως τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία (προπαρατεθείσα στη σκέψη 110 απόφαση *Consten και Grundig κατά Επιτροπής*, σ. 363), ήτοι να καθορίσει αν αποδεικνύουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 81, παράγραφος 3, ΕΚ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία ενδέχεται να είναι ικανά να την υποχρεώσουν να παράσχει μια εξήγηση ή αιτιολογία, ελλείψει της οποίας να επιτρέπεται να συναχθεί ότι το πρόσωπο που επικαλείται το άρθρο 81, παράγραφος 3, ΕΚ ανταποκρίθηκε στην υποχρέωση να φέρει το βάρος της αποδείξεως (προπαρατεθείσα στη σκέψη 55 απόφαση *Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής*, σκέψη 79). Όπως υποστηρίζει στα υπομνήματα της, η Επιτροπή οφείλει, σε παρόμοιες περιπτώσεις, να απορρίψει τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία.»

Στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, επαναλαμβάνονται τα πιο πάνω και σημειώνεται σχετικά ότι οι περιοριστικές κάθετες συμφωνίες μπορεί επίσης να παράγουν ευνοϊκά για τον ανταγωνισμό αποτελέσματα υπό μορφή βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, που υπερσχύουν ενδεχομένως των αρνητικών τους αποτελεσμάτων. Για να έχει εφαρμογή η εξαίρεση αυτή του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ, πρέπει να προκύπτουν αντικειμενικά οικονομικά οφέλη από την κάθετη συμφωνία, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού πρέπει να είναι απαραίτητοι για την επίτευξη της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, πρέπει να εξασφαλίζεται στους καταναλωτές δίκαιο μερίδιο από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, και η συμφωνία να μην παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών προϊόντων.<sup>154</sup>

<sup>153</sup> Υπόθεση T-168/01, *GlaxoSmithKline Services Unlimited κατά Επιτροπής*, της 27ης Σεπτεμβρίου 2006, σκέψεις 235, 236.

<sup>154</sup> *Supra* υποσ. 6, παρά. 122.

Επίσης, σημειώνεται ότι και οι τέσσερις προαναφερόμενες προϋποθέσεις είναι σωρευτικές, δηλαδή πρέπει να πληρούνται όλες για να έχει εφαρμογή η ατομική απαλλαγή. Εφόσον έστω και μία από αυτές δεν πληρούται, η συμφωνία είναι αυτοδικαίως άκυρη.<sup>155</sup> Συνεπώς δεδομένου ότι οι τέσσερις αυτές προϋποθέσεις ισχύουν σωρευτικά εφόσον διαπιστωθεί ότι δεν πληρούται μια εξ αυτών, είναι περιττό να εξετασθούν οι υπόλοιπες τρεις.<sup>156</sup>

Αναφορικά με τις τέσσερις προϋποθέσεις που πρέπει να αποδείξουν οι καταγγελλόμενες εταιρείες ότι συντρέχουν, για να τύχουν του ευεργετήματος της ατομικής εξαίρεσης, η Επιτροπή μελέτησε τις θέσεις και αυτών και σημειώνει κατωτέρω ότι όσον αφορά την εταιρεία Daimler ανέφερε κυρίως τα εξής: {.....}.

Η εταιρεία CIC ανέφερε, μεταξύ άλλων, τα εξής σχετικά επικαλούμενη την ατομική εξαίρεση, απορρίπτοντας τη θέση της Επιτροπής:

*«Συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά την πρώτη προϋπόθεση, [...] η Επιτροπή έσφαλλε όταν διαπίστωσε ότι η εφαρμογή του συστήματος δεν έχει διαφανεί να συμβάλλει με οποιοδήποτε τρόπο στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, προάγοντας τον ανταγωνισμό. Μελέτη της συμφωνίας διανομής που καταρτίστηκε μεταξύ της Daimler και της CIC επιβεβαιώνει ότι η Συμφωνία επιφέρει σημαντικά ποιοτικά οφέλη κατά τη διανομή των προϊόντων τα οποία ωστόσο η Επιτροπή παρέβλεψε πλήρως και παρέλειψε να αξιολογήσει.»*

Επίσης, η CIC κάνει σχετική αναφορά στις παραγράφους 69 και 72 των Κατευθυντήριων Γραμμών για τους Κάθετους περιορισμούς και καταλήγει ότι: *«Είναι η θέση μας ότι η υπό εξέταση συμφωνία βελτιώνει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αφού με τη συμφωνία διασφαλίζεται η πώληση των συγκεκριμένων προϊόντων από πωλητές που έχουν εξειδικευμένες γνώσεις και οι οποίοι μπορούν να παρέχουν τις αναγκαίες συμβουλευτικές υπηρεσίες ώστε να διασφαλίζεται η επιλογή του σωστού ανταλλακτικού.»*

*Περαιτέρω, προκειμένου να αξιολογηθούν τα οφέλη που προκύπτουν από τη συμφωνία, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στη CIC σε σχέση με τον τρόπο άσκησης των δραστηριοτήτων της στα πλαίσια της συμφωνίας επιλεκτικής διανομής. Ο τρόπος με τον οποίο δραστηριοποιείται η CIC*

<sup>155</sup> *Supra* υποσ. 10, Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 (νυν 101) παρ. 3 της Συνθήκης, παρά. 42.

<sup>156</sup> *Ibid*, παρά. 38.

διαφέρει ουσιωδώς από τον τρόπο με τον οποίο εμπορεύονται οι υπόλοιποι ανεξάρτητοι εισαγωγείς και διανομείς ανταλλακτικών, περιλαμβανομένων και των καταγγελουσών. [...] αποφεύγουν να εμπορεύονται ανταλλακτικά που ενδεχομένως να αποδειχθούν αργοκίνητα ή ακίνητα δεσμεύοντας έτσι κεφάλαια και επιβαρύνοντας την κερδοφορία τους. Σε αντίθεση με αυτούς, το επίσημο δίκτυο της CIC υποχρεούται να διατηρεί τέτοια ποικιλία και ποσότητα αποθέματος ανταλλακτικών που να είναι επαρκές για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των οχημάτων Mercedes-Benz στην Κύπρο.

Τα πιο πάνω επιβεβαιώνουν ότι από τη συμφωνία επιλεκτικής διανομής προκύπτουν σημαντικά οφέλη που αφορούν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και επομένως αναμφίβολα πληρείται η πρώτη προϋπόθεση που τίθεται από το άρθρο 4 του Νόμου.»

Αναφορικά με την τρίτη προϋπόθεση, η CIC ισχυρίζεται ότι: «Στην υπό εξέταση δεν υπήρχε οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική επιλογή που να επέτρεπε στην Daimler να διασφαλίσει ότι κατά την πώληση των γνήσιων ανταλλακτικών της θα προσφέρεται υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από προσωπικό που να κατέχει εξειδικευμένες γνώσεις και το οποίο να είναι εκπαιδευμένο για να μπορεί να προσφέρει μεταξύ άλλων και συμβουλευτικές υπηρεσίες στους καταναλωτές σε σχέση με την επιλογή του σωστού ανταλλακτικού. [...] Περαιτέρω, με την υιοθέτηση του συστήματος αποφεύγεται το πρόβλημα του παρασιτισμού που θα δημιουργείτο εάν τα ανταλλακτικά αυτά διανέμονταν από ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών. Σε αντίθετη περίπτωση, οι ανεξάρτητοι διανομείς θα επωφελούνταν από τις επενδύσεις των μελών του συστήματος της Daimler χωρίς οι ίδιοι να επενδύουν σε οποιοσδήποτε υπηρεσίες, προωθητικές ενέργειες και εκπαίδευση θέτοντας με τον τρόπο αυτό σε κίνδυνο την εμπορική φήμη του σήματος Mercedes-Benz [...]. Συνεπώς ο περιορισμός που επιβλήθηκε ήταν εύλογα αναγκαίος για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.[...]

Από τα όσα έχουν αναφερθεί ανωτέρω επιβεβαιώνεται ότι η συμφωνία επιφέρει θετικές επιπτώσεις. Πρώτον διασφαλίζεται η παροχή στους καταναλωτές ποιοτικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου οι οποίες τους επιτρέπουν να ενημερώνονται σωστά από εξειδικευμένα πρόσωπα και να επιλέγουν το σωστό ανταλλακτικό που εξυπηρετεί τις ανάγκες τους. Δεύτερο, [...] χωρίς την υπό εξέταση συμφωνία ο καταναλωτής δεν θα μπορούσε να βρει ανά πάσα στιγμή διαθέσιμα όλα τα είδη ανταλλακτικών ακόμα και αυτά που είναι αργοκίνητα. Ο πιο πάνω ισχυρισμός μας επιβεβαιώνεται και από

*τη διαπίστωση της ίδιας της Επιτροπής ότι μόνο 32 από τα 100 ανταλλακτικά έχουν βρεθεί σε συσκευασία του κατασκευαστή (βλ. παράγραφος 83 σημειώματος).»*

*Αναφορικά με την τέταρτη προϋπόθεση, η CIC ισχυρίζεται ότι: « [...] σύμφωνα με την οποία η συμφωνία δεν πρέπει να παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της αγοράς, διαφωνούμε με τις διαπιστώσεις της Υπηρεσίας. οι εσφαλμένες διαπιστώσεις της Υπηρεσίας επί του σημείου αυτού αποτελούν απόρροια τόσο της πλάνης υπό την οποία τελούσε η Υπηρεσία σε σχέση με τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς όσο και της παράλειψής της να διερευνήσει επαρκώς όλες τις σχετικές παραμέτρους της υπόθεσης, οι οποίες καταδεικνύουν την ύπαρξη στη σχετική αγορά έντονου διασηματικού ανταγωνισμού.*

*Είναι η θέση μας ότι η παρούσα συμφωνία δεν παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα καταστράτηγησης του ανταγωνισμού καθότι για τους λόγους που αναπτύχθηκαν ανωτέρω στην αγορά υπάρχει οξύς διασηματικός ανταγωνισμός. Επομένως, οι καταναλωτές εύκολα μπορούν να επιλέξουν άλλες εναλλακτικές λύσεις που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τα ανταλλακτικά που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος.[...]*»

Σε σχέση με τα ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στόχος της ατομικής εξαίρεσης είναι η προστασία του ανταγωνισμού στην αγορά, ως μέσο για την προώθηση της ευημερίας του καταναλωτή και την εξασφάλιση μιας αποτελεσματικής κατανομής των πόρων, γιατί οι συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό μπορεί ταυτόχρονα να έχουν ευεργετικά γι' αυτόν αποτελέσματα χάρη στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η οποία μπορεί να δημιουργήσει πρόσθετη αξία, χάρη στη μείωση του κόστους παραγωγής, τη βελτίωση της ποιότητας ή τη δημιουργία ενός νέου προϊόντος. Εφόσον τα ευνοϊκά για τον ανταγωνισμό αποτελέσματα μιας συμφωνίας υπερτερούν έναντι των αρνητικών, η συμφωνία κρίνεται τελικά ευνοϊκή για τον ανταγωνισμό και σύμφωνη με τους στόχους των ενωσιακών κανόνων ανταγωνισμού. Τελικό αποτέλεσμα των εν λόγω συμφωνιών είναι η προώθηση της ίδιας της ανταγωνιστικής διαδικασίας ως προς την ουσία της, και συγκεκριμένα, η προσέλκυση πελατείας με την προσφορά καλύτερων προϊόντων ή καλύτερων τιμών από εκείνες που προσφέρουν οι ανταγωνιστές. Αναγνωρίζεται ρητά ότι από τις περιοριστικές συμφωνίες μπορούν να προκύψουν αντικειμενικά οικονομικά οφέλη,

ώστε να αντισταθμίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις του περιορισμού του ανταγωνισμού.<sup>157</sup>

Αναφορικά με την πρώτη προϋπόθεση, η Επιτροπή σημειώνει ότι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ρητώς ότι σε «*αρκετές περιπτώσεις, η κυριότερη βελτίωση της αποτελεσματικότητας που μπορεί να προκύψει από μία συμφωνία δεν είναι η μείωση του κόστους*» είναι η βελτίωση της ποιότητας και άλλες μορφές βελτίωσης της αποτελεσματικότητας που έχουν ποιοτικό χαρακτήρα.<sup>158</sup> Όσον αφορά τις συμφωνίες διανομής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προβλέπει ότι μπορούν να οδηγήσουν σε ποιοτικές βελτιώσεις, διότι οι ειδικευμένοι διανομείς μπορούν να είναι «*σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες που είναι καλύτερα προσαρμοσμένες στις ανάγκες των πελατών ή να εξασφαλίσουν ταχύτερη παράδοση ή καλύτερο ποιοτικό έλεγχο σε όλο το δίκτυο διανομής.*».<sup>159</sup>

Η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση των αντικειμενικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την ενώπιον της συμφωνία με τη μορφή βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, επαναλαμβάνει τα όσα προαναφέρθηκαν για τους περιορισμούς του ανταγωνισμού και καταλήγει ότι στην υπό εξέταση καταγγελία, η εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής δεν έχει διαφανεί να συμβάλλει με οποιοδήποτε τρόπο στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, προάγοντας τον ανταγωνισμό σε όλα τα επίπεδα και αντισταθμίζοντας ενδεχομένως με τον τρόπο αυτό τα τυχόν αρνητικά αποτελέσματα της συμφωνίας.

Συγκεκριμένα, οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν προσκόμισαν προς την Επιτροπή οποιαδήποτε αποδεικτικά στοιχεία των ισχυρισμών τους περί βελτιστοποίησης των μεθόδων διανομής των ανταλλακτικών με το εμπορικό σήμα Mercedes-Benz, που προάγει κατά αυτό τον τρόπο ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών ανταλλακτικών και/ή αυτοκίνητων οχημάτων και περί οφέλους που δύναται να αποκομίσει ο καταναλωτής από το σύστημα της Daimler που δεν περιορίζεται μόνο στην τιμή, αλλά επεκτείνεται και στην ποιότητα, την υπηρεσία και το εύρος επιλογών του. Ως ακολούθως, τα παραπάνω παρέμειναν έωλοι ισχυρισμοί.

Η υπό εξέταση συμφωνία διανομής δεν αποδείχθηκε να οδήγησε σε οποιοσδήποτε ποιοτικές βελτιώσεις. Οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν προσκόμισαν οποιαδήποτε

<sup>157</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης, παρά. 33.

<sup>158</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 69.

<sup>159</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 72. Βλ. επίσης απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 18.08.1999, *Cégétel* + 4, EE L 88, σελ. 26.

στοιχεία τα οποία να δεικνύουν ότι παρέχουν υπηρεσίες, που είναι καλύτερα προσαρμοσμένες στις ανάγκες των πελατών ή εξασφαλίζουν ταχύτερη παράδοση ή καλύτερο ποιοτικό έλεγχο σε όλο το δίκτυο διανομής.<sup>160</sup> Τουναντίον, αρκούνται απλώς στο να αμφισβητήσουν μόνο την αντίθετη θέση των καταγγελλουσών εταιρειών επ' αυτού.

Περαιτέρω, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι, όσον αφορά την ισχυριζόμενη βελτίωση στην ποιότητα, αποτελεσματικότητα και τα οφέλη προς τον καταναλωτή με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής της Daimler, ενώ το εν λόγω σύστημα φαίνεται να έχει εφαρμογή από το 2003 και η συμφωνία που διαθέτει η Daimler με την CIC χρονολογείται από τον Ιούλιο του 2007, οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν απέδειξαν κάποια πρακτική βελτίωση στη διανομή, στην παρεχόμενη ποιότητα προς τον καταναλωτή αφού σε σχέση με την υφιστάμενη συμφωνία τους δεν έχει υποδειχθεί κάποια τροποποίηση/αλλαγή/προσθήκη, πέραν από την αυστηρότερη εφαρμογή του συστήματος με τον αποκλεισμό των εισαγωγέων/χονδρεμπόρων από τη δυνατότητα προμήθειας των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz. Γεγονός που φαίνεται να ευνοεί μόνο τις καταγγελλόμενες εταιρείες και όχι τον ανταγωνισμό.

Περαιτέρω, η υπό εξέταση συμφωνία δεν αφορά την περίπτωση κάθετων περιορισμών περιορισμένης χρονικής διάρκειας, που διευκολύνουν την εισαγωγή νέων σύνθετων προϊόντων ή προστατεύουν επενδύσεις που συναρτώνται με τη συγκεκριμένη εμπορική σχέση.<sup>161</sup> Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή κρίνει ότι, ο εν προκειμένω κάθετος περιορισμός δεν δύναται να θεωρηθεί ότι είναι αναγκαίος, αλλά ούτε ότι εξασφαλίζει στους καταναλωτές δίκαιο μερίδιο από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας όπως αναφέρεται *στη δεύτερη προϋπόθεση*. Γίνεται αναφορά στην παράγραφο 126 των Κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς<sup>162</sup> ότι η προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία οι καταναλωτές πρέπει να εξασφαλίζουν δίκαιο μερίδιο από το όφελος που προκύπτει σημαίνει ότι οι καταναλωτές των προϊόντων που αγοράζονται ή/και (μετα)πωλούνται βάσει της κάθετης συμφωνίας πρέπει τουλάχιστον να ανταμείβονται πλήρως για τις αρνητικές συνέπειες της συμφωνίας. Με άλλα λόγια, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας πρέπει να εξουδετερώνει πλήρως τις πιθανές αρνητικές συνέπειες για τις τιμές, την παραγωγή και άλλους σχετικούς παράγοντες που προκαλούνται από τη συμφωνία.

<sup>160</sup> Βλ. Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 72.

<sup>161</sup> Υπόθεση C-41/69, *Chemiefarma v. Commission*, παρά.112. Υπόθεση T-41/96, *Bayer v. Commission*, παρά.67-69. Υπόθεση T-208/01, *Volkswagen v. Commission*, παρά. 108.

<sup>162</sup> *Supra* υποσ. 6.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ότι το κοινωνικό σύνολο επωφελείται όταν η βελτίωση της αποτελεσματικότητας έχει ως αποτέλεσμα την παραγωγή προϊόντων υψηλότερης αξίας και κατά συνέπεια, αποτελεσματικότερη κατανομή των πόρων.<sup>163</sup>

Σύμφωνα με την παράγραφο 103 των Κατευθυντήριων Γραμμών,<sup>164</sup> οι επιχειρήσεις που επικαλούνται την εύνοια του άρθρου 101 παράγραφος 3 πρέπει να τεκμηριώνουν ότι οι καταναλωτές απολαμβάνουν αντισταθμιστικά οφέλη. Εν προκειμένω τουναντίον, όπως καταγράφηκε πιο πάνω, οι καταναλωτές δεν έχει διαφανεί να προσπορίζονται οποιαδήποτε οφέλη, από την εφαρμογή της συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC, εφόσον η αγορά πλέον αποτελείται μόνο από μία εταιρεία, της οποίας οι τιμές, συγκρινόμενες με αυτές των καταγγελλουσών εταιρειών, έχουν διαφανεί ότι είναι περίπου {...}% υψηλότερες και αυτό κατά την περίοδο κατά την οποία υπήρχε ενδοσηματικός ανταγωνισμός.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι πιθανόν να υπάρχουν αρνητικές συνέπειες για τον καταναλωτή στην κυπριακή αγορά στο σύστημα διανομής των προϊόντων της Daimler. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, οι εταιρείες Kapodistrias και Kyros φαίνεται, μέσα από τα στοιχεία που απέστειλαν, να εξυπηρετούσαν άμεσα τον καταναλωτή με ιδιόκτητα οχήματα, με τα οποία προμήθευαν τους πελάτες ανά πάσα στιγμή σε όλη την Κύπρο και ανεξαρτήτως ποσότητας. Αντίθετα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η CIC δεν έχει δώσει στοιχεία που να αντικρούουν τον πιο πάνω ισχυρισμό ή να αποδεικνύουν ότι και από μέρους της ακολουθείται η ίδια πρακτική.

Σημειώνεται ότι από τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία φαίνεται ότι η CIC αναφέρθηκε σε τέσσερα (4) σημεία πώλησής της στην Κύπρο, ενώ δεν δόθηκαν περαιτέρω στοιχεία αναφορικά με τον τρόπο της εξυπηρέτησης των πελατών της.

*Αναφορικά με την τρίτη προϋπόθεση, σύμφωνα με την παράγραφο 125 της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής-Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς:<sup>165</sup> «για να κρίνει κατά πόσον οι περιορισμοί είναι απαραίτητοι σύμφωνα με το άρθρο 101 παράγραφος 3, η Επιτροπή εξετάζει ιδίως κατά πόσον κάθε περιορισμός επιτρέπει την παραγωγή, αγορά ή/και (μετα)πώληση των συμβατικών προϊόντων αποτελεσματικότερα απ' ότι αν δεν υπήρχε ο σχετικός περιορισμός». Κατά την αξιολόγηση αυτή, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι*

---

<sup>163</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 85.

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Supra* υποσ. 6.



συνθήκες που επικρατούν στην αγορά και τα πραγματικά δεδομένα που αντιμετωπίζουν τα μέρη.

Συνεπώς, προκύπτει ότι αποφασιστικό κριτήριο είναι κατά πόσον η περιοριστική συμφωνία και οι μεμονωμένοι περιορισμοί καθιστούν την άσκηση της σχετικής δραστηριότητας αποτελεσματικότερη απ' ότι θα αναμενόταν σε περίπτωση απουσίας τους. Το ζήτημα δεν είναι κατά πόσον ελλείπει του περιορισμού δεν θα είχε συναφθεί η συμφωνία, αλλά κατά πόσον από τη συμφωνία και τον περιορισμό προκύπτει μεγαλύτερη βελτίωση της αποτελεσματικότητας απ' ότι ελλείπει αυτών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει, από τα ενώπιόν της στοιχεία ότι, το σύστημα της Daimler δεν έχει διαφανεί να καθιστά τη διανομή των ανταλλακτικών με σήμα του κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz αποτελεσματικότερη στην παρουσία του σχετικού περιορισμού, αλλά το αντίθετο.

Σύμφωνα με την παράγραφο 78 των Κατευθυντήριων Γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς<sup>166</sup> αυτό που πρέπει να αξιολογηθεί είναι κατά πόσον οι συγκεκριμένοι περιορισμοί είναι εύλογα αναγκαίοι για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Τα μέρη της συμφωνίας θα πρέπει να τεκμηριώσουν τους ισχυρισμούς τους τόσο όσον αφορά τη φύση του περιορισμού όσο και την έντασή του. Ένας περιορισμός είναι απαραίτητος αν, ελλείψει αυτού, θα εξουδετερωνόταν ή θα περιοριζόταν σημαντικά η βελτίωση της αποτελεσματικότητας που απορρέει από τη συμφωνία ή θα μειωνόταν σημαντικά οι πιθανότητες υλοποίησής της.

Επομένως, η Επιτροπή, ακολουθώντας τα πιο πάνω και βασιζόμενη στα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω, καταλήγει καταρχάς στο συμπέρασμα ότι, εφόσον με την περιοριστική σύμπραξη που εξετάζεται δεν επιτρέπεται η προμήθεια και κατ' επέκταση και η μεταπώληση των συμβατικών προϊόντων στην κυπριακή αγορά παρά μόνο από μία επιχείρηση με ισχύ, δεν μπορεί καν να τίθεται θέμα αποτελεσματικότητας του ανταγωνισμού. Εξάλλου, όπως παρατηρήθηκε, οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, λόγω της ύπαρξης αυτού του περιορισμού, είναι αποκλεισμός του ανταγωνισμού μεταξύ εισαγωγέων και του μόνου διανομέα, της CIC, ο οποίος αποκτά πλέον καθεστώς μονοπωλίου περιορίζοντας έτσι τα κίνητρα της CIC για βελτίωση. Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή θεωρεί ότι μετά την αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και των περιορισμών που προκύπτουν από αυτήν δεν αποδείχθηκε να οδήγησαν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας σε οποιοδήποτε επίπεδο.

<sup>166</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10.

Αναφορικά με την τέταρτη προϋπόθεση, η συμφωνία δεν πρέπει να παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών προϊόντων. Αυτό προϋποθέτει ανάλυση των ανταγωνιστικών πιέσεων που εναπομένουν στην αγορά και των επιπτώσεων της συμφωνίας στις εν λόγω πηγές ανταγωνισμού.

Σύμφωνα με την παράγραφο 127 των Κατευθυντήριων γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς:<sup>167</sup> «η κάθετη συμφωνία δεν πρέπει να καταργεί τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με την εξάλειψη όλων ή των περισσότερων υπαρχουσών πηγών πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού. Η άμιλλα μεταξύ των επιχειρήσεων αποτελεί βασικό μοχλό της οικονομικής αποτελεσματικότητας, ιδίως για τις δυναμικές μορφές βελτίωσης της αποτελεσματικότητας υπό μορφή καινοτομίας. Ελλείψει αυτής, η δεσπόζουσα επιχείρηση δεν θα έχει επαρκή κίνητρα για να συνεχίσει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και να μετακυλήσει τα οφέλη της. Εάν δεν εναπομένει πραγματικός ανταγωνισμός ούτε προβλέψιμη απειλή νέας εισόδου στην αγορά, η προστασία αυτής της άμιλλας και της λειτουργίας του ανταγωνισμού είναι σημαντικότερη από την ενδεχόμενη βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Μια περιοριστική συμφωνία η οποία διατηρεί, δημιουργεί ή ενισχύει μια θέση στην αγορά που προσεγγίζει αυτή του μονοπωλίου συνήθως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με το σκεπτικό ότι βελτιώνει παράλληλα την αποτελεσματικότητα.» (δική μας υπογράμμιση)

Το κατά πόσον καταργείται ο ανταγωνισμός κατά την έννοια της τελευταίας προϋπόθεσης του άρθρου 101 παράγραφος 3 εξαρτάται από το βαθμό ανταγωνισμού που υπήρχε πριν από τη συμφωνία και από τις επιπτώσεις της τελευταίας επί του ανταγωνισμού, δηλ. τον περιορισμό του ανταγωνισμού που προκύπτει ως συνέπεια της συμφωνίας.<sup>168</sup>

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, με την αυστηρή εισαγωγή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, οι εταιρείες Daimler και CIC μονοπωλούν και ελέγχουν πλήρως την αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz στην κυπριακή αγορά. Η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος φαίνεται να στεγανοποίησε την κυπριακή αγορά της χονδρικής προμήθειας των γνήσιων ανταλλακτικών οχημάτων Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος. Ενώ όπως φαίνεται και στο διασηματικό ανταγωνισμό, αν και στην κυπριακή αγορά δραστηριοποιούνται ορισμένες εταιρείες εισαγωγείς, το

<sup>167</sup> Βλ. *supra* υποσ.6.

<sup>168</sup> Βλ. *supra* υποσ. 10, παρά. 107.

μερίδιο αγοράς που κατείχαν εντός του 2010 είναι μικρό σε αντίθεση με την CIC που κατείχε μερίδιο αγοράς περί το {...}%.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ξανά ότι, η παρούσα συμφωνία φαίνεται να περιορίζει, ως αναλύθηκε ανωτέρω, τον ανταγωνισμό, αφού δεν έχει ταυτόχρονα γι' αυτόν οποιοδήποτε ευεργετικό αποτέλεσμα στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, αφού δεν προσκομίστηκαν από τις καταγγελλόμενες εταιρείες στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι π.χ. μειώθηκε το κόστος παραγωγής, βελτιώθηκε η ποιότητα ή δημιουργήθηκαν νέα προϊόντα ή υπηρεσίες, πρόκειται για τη δημιουργία κάποιου νέου προϊόντος. Αντίθετα, τα αρνητικά αποτελέσματα για τον ανταγωνισμό υπερτερούν έναντι των όποιων ευνοϊκών αποτελεσμάτων, αφού τα τελευταία, αν υπάρχουν, αφορούν μόνο τις καταγγελλόμενες εταιρείες και όχι τον καταναλωτή. Συνεπώς, από την, υπό κρίση, περιοριστική συμφωνία κανένα αντικειμενικό οικονομικό όφελος δεν προκύπτει που να αντισταθμίζει τις αρνητικές επιπτώσεις του περιορισμού του ανταγωνισμού.

Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να επισημάνει ότι, η CIC στις γραπτές της παρατηρήσεις ανέφερε ότι: *«ένα άλλο στοιχείο που η Υπηρεσία παρέλειψε να εξετάσει αποτελεί ο δυναμικός ανταγωνισμός που μπορεί να αναπτυχθεί στη σχετική αγορά. Το σύστημα επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζεται από την Daimler [...] έχει καθαρά ποιοτικά κριτήρια εισδοχής στο εξουσιοδοτημένο σύστημα after-sales [...]. Επομένως, οποιαδήποτε εταιρεία ανταποκρίνεται σε αυτά τα ποιοτικά κριτήρια θα μπορεί να γίνει μέλος του δικτύου της Daimler. Ήδη ένας ανεξάρτητος από τη CIC επιχειρηματίας η εταιρεία Frantzis Motorservices Ltd ικανοποίησε τα κριτήρια αυτά και έγινε μέλος του δικτύου της Daimler στην Κύπρο. Σημειώνεται συναφώς ότι η εταιρεία Frantzis μπορεί να διαμορφώνει η ίδια την τιμολογιακή της πολιτική και τις εκπτώσεις που παρέχει με οποιοδήποτε τρόπο, η ίδια επιλέγει χωρίς ασφαλώς να υπάρχει οποιαδήποτε παρέμβαση ή ενημέρωση της CIC. Επομένως, ουδόλως καταργείται ή έστω επηρεάζεται ο ανταγωνισμός από την υπό εξέταση συμφωνία.»*

Επίσης, η Daimler στις γραπτές τις παρατηρήσεις αναφέρει τα εξής: {...}.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφορικά με το θέμα της εισδοχής τους στο σύστημα ανέφεραν ότι: *«Στην πράξη, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αποκλείονται από το Σύστημα της Daimler, εφόσον δεν διαθέτουν συνεργείο επισκευής γιατί οι κύριοι πελάτες των καταγγελλουσών εταιρειών είναι μηχανικοί αυτοκινήτων, ισιωτές και φανοποιοί. Επομένως, με την εγκατάσταση από μέρους τους*

και συνεργείου επισκευής, θα ήταν σαν να ανταγωνίζονταν τους ίδιους τους πελάτες τους και θα έχαναν μια μεγάλη μερίδα από αυτούς.»

Όσον αφορά την εταιρεία Frantzis Motorservices Ltd, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτή έχει υπογράψει συμφωνία με την CIC, ως επίσημος επισκευαστής, δηλαδή συνεργείο. Επομένως, τα ανταλλακτικά αγοράζονται από την CIC.

Περαιτέρω, η Επιτροπή μελέτησε τη σχετική συμφωνία ημερομηνίας 1/7/2007, μεταξύ CIC και Daimler και παρενθετικά σημειώνει ότι, παρά την υπόδειξη της Daimler στις γραπτές της παρατηρήσεις ότι: «αν και η Υπηρεσία της ΕΠΑ είχε διαθέσιμο στο σχετικό διοικητικό φάκελο την εν λόγω Γενική Συμφωνία Διανομής, δε φαίνεται να την έλαβε υπόψη της καθ' οιονδήποτε τρόπο [...]» παρατηρείται ότι, η εν λόγω συμφωνία δεν απεστάλη πλήρως συμπληρωμένη, καθώς αρκετός αριθμός από τα Annexes αυτής απουσιάζουν. Αναφορικά με τους πιο πάνω καταγεγραμμένους ισχυρισμούς των καταγγελλόμενων εταιρειών στις προηγούμενες παραγράφους, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν έχουν δοθεί σχετικά αποδεικτικά στοιχεία των θέσεών τους για μη απαγορευτικές επενδύσεις που απαιτούνται από μέρους των ανεξάρτητων μεταπωλητών ανταλλακτικών.

Η Επιτροπή παραπέμπει σχετικά στην απόφαση *Van den Bergh Foods*,<sup>169</sup> στην οποία το ΔΕΕ ανέφερε ότι η βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων, η οποία αποτελεί, κατά το άρθρο 101(3) της ΣΛΕΕ, την πρώτη από τις τέσσερις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται συγχρόνως για να μπορεί να τύχει εξαιρέσεως μια συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων που δεν ανταποκρίνεται στις απαγορεύσεις της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, δεν μπορεί να συνίσταται σε οποιοδήποτε από τα πλεονεκτήματα που αποκομίζουν τα μέρη από τη συμφωνία όσον αφορά τις οικείες δραστηριότητες παραγωγής ή διανομής. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η βελτίωση αυτή πρέπει συγκεκριμένα να παρέχει αισθητά αντικειμενικά πλεονεκτήματα, ικανά να αντισταθμίσουν τα προβλήματα που δημιουργεί η συμφωνία στο επίπεδο του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να εξαιρεί τις συμφωνίες διανομής που, μολονότι παρέχουν οφέλη στα μέρη της συμφωνίας από άποψη προγραμματισμού, οργανώσεως και διανομής των οικείων προϊόντων, ισχυροποιούν την επιχείρηση παραγωγής των προϊόντων αυτών, η οποία κατέχει ήδη σημαντική θέση στην αγορά αναφοράς. Συγκεκριμένα, οι συμφωνίες αυτές δεν αυξάνουν, αλλά μειώνουν τον ανταγωνισμό, διότι αποτελούν

<sup>169</sup> Υπόθεση T-65/98, *Van den Bergh Foods* εναντίον Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 23ης Οκτωβρίου 2003, σκ. 140-144.

μείζονος σημασίας φραγμό για την είσοδο άλλων επιχειρήσεων στην αγορά, καθώς και για την επέκταση των δραστηριοτήτων των υπαρχόντων ανταγωνιστών.

Σχετική είναι και η απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού με αριθμό 520/VI/2011<sup>170</sup> όπου αναφέρθηκαν τα εξής σημαντικά: «250. Παρόλο που η παροχή παγίων υπό τον όρο της αποκλειστικότητας μπορούσε να επιφέρει κάποιες βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, κυρίως αναφορικά με τον προγραμματισμό των προμηθειών και της διανομής, εντούτοις οι εν λόγω βελτιώσεις ωφελούσαν αποκλειστικά τον προμηθευτή και τους πελάτες του, και όχι τους καταναλωτές, και κατά αυτό τον τρόπο δεν αντιστάθμιζαν τα αρνητικά αποτελέσματα που επέφεραν οι εν λόγω ρήτρες στη δομή του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά. Αντιθέτως, συνέβαλαν στη διατήρηση και ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της προμηθεύτριας εταιρίας στην αγορά. Εξάλλου, τέτοιου είδους βελτιώσεις αποτελεσματικότητας θα μπορούσαν να εξασφαλισθούν και με ηπιότερα μέσα, χωρίς να απαιτείται η προσφυγή στη χρήση ρητρών αποκλειστικότητας. Για τους λόγους αυτούς κρίθηκε ότι δεν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 101(3) ΣΛΕΕ.

262. Αναφορικά με την τυχόν συνδρομή των προϋποθέσεων ατομικής εξαίρεσης βάσει των άρθρων 1 παρ. 3 του ν. 703/77 και 101(3) ΣΛΕΕ, η καταγγελλόμενη δεν πρόβαλε σαφή και επαρκή στοιχεία, τα οποία να προκύπτουν ειδικά από την κρινόμενη περιοριστική συμφωνία, για την τυχόν στοιχειοθέτηση των προϋποθέσεων εξαίρεσης, αν και φέρει το βάρος απόδειξης της σωρευτικής συνδρομής τους. Παρά ταύτα, και αναφορικά με την τυχόν συνδρομή των εν λόγω προϋποθέσεων, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

- Τυχόν βελτιώσεις αναφορικά με τη διανομή και προβολή των προϊόντων θα πρέπει να αντισταθμίζουν τη στεγανοποίηση που επιφέρει στην αγορά η εν λόγω ρήτρα, γεγονός που δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου εν προκειμένω, δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός στο κανάλι των μικρών σημείων πώλησης έχει ήδη περιοριστεί, λόγω ακριβώς της υπερδεσπόζουσας θέσης της Tasty.
- Τυχόν τέτοιες βελτιώσεις θα πρέπει να μην είναι δυνατόν να επιτευχθούν με ηπιότερα μέσα. Εν προκειμένω, ωστόσο, σημειώνεται ότι η αποκλειστικότητα ως προς το πάγιο δεν συμβάλλει καθεαυτή στην επίτευξη υψηλότερου

<sup>170</sup> Απόφαση ημερομηνίας 14/2/2011, στην καταγγελία της εταιρίας με τη διακριτική επωνυμία «ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΑΒΕΕ Βιομηχανία Τροφίμων-Σνακς» κατά της εταιρίας «TASTY FOODS ΑΒΓΕ» σκ. 250, 262-263.

επιπέδου υπηρεσιών προς τους λιανοπωλητές, ούτε συμβάλλει στη σύντμηση των χρόνων διανομής, ούτε και στη φρεσκάδα των προϊόντων. Τουναντίον, κατατείνει στη δέσμευση του μέγιστου δυνατού διαθέσιμου χώρου στο σημείο πώλησης που οδηγεί σε αυξημένη κατανάλωση των αλμυρών σνακς της Tasty, και ταυτόχρονα εκμηδενίζει τις ουσιαστικές δυνατότητες προβολής και διαθεσιμότητας ανταγωνιστικών προϊόντων στο εν λόγω σημείο. Περαιτέρω, στην προκειμένη περίπτωση, η αποκλειστικότητα ως προς το πάγιο δεν συνδέεται αντικειμενικά με τις επικαλούμενες από μέρους της Tasty βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, ούτε και μπορεί να θεωρηθεί ως απαραίτητη για την επίτευξη των όποιων βελτιώσεων αναφορικά με τη διανομή των προϊόντων.

- Οι εν λόγω βελτιώσεις θα πρέπει να ωφελούν, πέραν από την καταγγελλόμενη, και τους λιανοπωλητές και τον τελικό καταναλωτή, γεγονός που δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου εν προκειμένω.

263. Ενόψει των ανωτέρω, ακόμη κι αν γίνει δεκτό ότι η παροχή παγίων υπό τον όρο της αποκλειστικότητας μπορούσε καθεαυτή να επιφέρει κάποιες βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, παραδοχή την οποία η Επιτροπή δεν αποδέχεται, εντούτοις οι εν λόγω επικαλούμενες βελτιώσεις ωφελούσαν αποκλειστικά την Tasty, και όχι τους λιανοπωλητές και τους καταναλωτές, και κατά αυτό τον τρόπο δεν αντιστάθμιζαν τα αρνητικά αποτελέσματα που επέφεραν οι εν λόγω ρήτρες στη δομή του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά. Αντιθέτως, συνέβαλαν στη διατήρηση και ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης [βλ. σχετ. ΓενΔΕΕ T-65/98 Van den Bergh Foods κατά Επιτροπής Συλλ. 2003 σελ. II-4653, σκ. 140-144]. Επισημαίνεται, συναφώς, ότι ακόμη και εμπορικές πρακτικές, οι οποίες τυχόν συμβάλλουν στη βελτίωση της διανομής των προϊόντων και έχουν ουδέτερα ή θετικά αποτελέσματα εντός μιας αγοράς στην οποία επικρατεί ισορροπία, μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό, όταν ασκούνται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση εντός της σχετικής αγοράς, όπως ακριβώς εν προκειμένω [βλ. σχετ. ΓενΔΕΕ T- 65/98 Van den Bergh Foods κατά Επιτροπής Συλλ. 2003 σελ. II-4653, σκ.159].» (δική μας υπογράμμιση)

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, έχει διαφανεί ότι η υπό εξέταση συμφωνία καταργεί τον ανταγωνισμό σε όλη τη σχετική αγορά προϊόντος, εντός της γεωγραφικής περιοχής της Κυπριακής Δημοκρατίας, ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς η CIC αποτελεί πλέον τη μόνη εταιρεία που διαθέτει γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος. Η Daimler, με τη σειρά της, δεν προνόησε ώστε να

μην επισυμβεί αυτό, αφού βάσει της μεταξύ τους συμφωνίας θα ενημερωνόταν όταν και εφόσον η CIC διόριζε άλλους διανομείς/επισκευαστές.

Όσον αφορά την αντιμετώπιση του προβλήματος του παρασιτισμού, την οποία προβάλλουν οι καταγγελλόμενες εταιρείες, ως δικαιολογητικό της εφαρμογής του συστήματος επιλεκτικής διανομής, αφού κατ' αυτές μόνο με την εφαρμογή του συστήματος θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ο ισχυριζόμενος παρασιτισμός, δεν δικαιολογεί και δεν αντισταθμίζει όλες τις παραπάνω επιπτώσεις που συνεπάγεται η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος, αφού η επικαλούμενη βελτίωση αφορά αποκλειστικά τις καταγγελλόμενες εταιρείες και δεν αντισταθμίζονται οι αρνητικές επιπτώσεις που επέρχονται στον ανταγωνισμό.

Συναφώς, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, ότι η εν προκειμένω υπό εξέταση περιοριστική του ανταγωνισμού σύμπραξη δεν πληροί τα κριτήρια ατομικής εξαίρεσης στη βάση του άρθρου 4(1) του Νόμου και του άρθρου 101(3) της ΣΛΕΕ.

#### **4.7.3 Συμπεράσματα της Επιτροπής**

Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή, αφού εκτίμησε τα ενώπιόν της στοιχεία και όσα βρίσκονται κατατεθειμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, η εξεταζόμενη συμφωνία μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC περιορίζει αισθητά τον ανταγωνισμό αφού με την εφαρμογή από μέρους τους του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά περιορίζει τη διάθεση των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και δεν τυγχάνει ατομικής εξαίρεσης.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι, οι εταιρείες Daimler και CIC, με την εφαρμογή του συστήματος επιλεκτικής διανομής στη μεταξύ τους σχετική συμφωνία, παραβαίνουν το άρθρο 3(1)(β) του Νόμου και το άρθρο 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ περιορίζοντας την προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα Mercedes-Benz, προς ζημιά των καταναλωτών, αφού παρέμεινε αποκλειστικά μόνη στην αγορά η CIC, ενώ η Daimler δεν φρόντισε να μην αποκλειστεί ολοκληρωτικά ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός.

Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει στη βάση του άρθρου 3(2) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(2) της ΣΛΕΕ ότι: «*Τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 4 και 5, οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες αναφέρονται στις διατάξεις του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, καθίστανται άκυρες εξ' υπαρχής, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης της Επιτροπής.*»

Έχοντας καταλήξει στα παραπάνω συμπεράσματα, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 προβλέπεται ότι: «*η αρχή ανταγωνισμού ενός κράτους μέλους μπορεί να άρει το ευεργέτημα του παρόντος κανονισμού στην εδαφική επικράτειά του ή σε μέρος αυτής εφόσον διαπιστώσει, σε συγκεκριμένη περίπτωση, ότι μια συμφωνία στην οποία εφαρμόζεται η προβλεπόμενη στον παρόντα κανονισμό απαλλαγή έχει εντούτοις αποτελέσματα ασυμβίβαστα με το άρθρο 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης στην εδαφική επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους ή σε μέρος αυτής, και εφόσον η επικράτεια αυτή έχει όλα τα χαρακτηριστικά διακριτής γεωγραφικής αγοράς.*»<sup>171</sup>

Βάσει αυτής της διάταξης και των δεδομένων που αναλύθηκαν πιο πάνω, η Επιτροπή κρίνει ότι, η κυπριακή αγορά έχει όλα τα χαρακτηριστικά διακριτής γεωγραφικής αγοράς, καθότι αποτελεί μία ήδη απομονωμένη νησιωτική αγορά (isolated island market), στην οποία έχει αποκλειστεί εντελώς ο ανταγωνισμός, που υπήρχε μεταξύ του γενικού διανομέα (CIC) και των ανεξάρτητων εταιρειών (Karodistriias και Kygos αλλά και άλλων εταιρειών) και έχουν περιοριστεί στο μέγιστο βαθμό οι επιλογές του καταναλωτή, αλλά και η δυνατότητα πρόσβασης σε καλύτερες τιμές αγοράς των προϊόντων, εξαιτίας της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής σε αυτήν.

#### **4.8 Άρθρο 6(1) του Νόμου/ Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ**

Υπό το πρίσμα των ισχυρισμών των καταγγελλουσών εταιρειών για καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, η Επιτροπή επικέντρωσε στη συνέχεια την προσοχή της στις πρόνοιες του άρθρου 6(1) του Νόμου -και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ-, το οποίο ορίζει ότι:

«*6.-(1) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, που κατέχει ή κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο*

<sup>171</sup> *Supra* υποσ. 39, παρά. 14.



ή μέρος της εγχώριας αγοράς ενός προϊόντος, ιδιαίτερα εάν η πράξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα –

(α) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής

(β) τον περιορισμό της παραγωγής ή της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, προς ζημιά των καταναλωτών

(γ) την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση

(δ) την εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή εκ μέρους των αντισυμβαλλόμενων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεώς τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών.»

#### **4.8.1 Δεσπόζουσα θέση**

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για τη στοιχειοθέτηση ή μη των κατ' ισχυρισμό παραβάσεων του Νόμου, θα πρέπει να εξεταστεί πρωταρχικά η ύπαρξη ή όχι δεσπόζουσας θέσης των καταγγελλόμενων εταιρειών στη σχετική αγορά της *χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος*, ως έχει ορισθεί ανωτέρω.

Η Επιτροπή έχει συναφώς λάβει υπόψη της τη σχετική νομολογία του ΔΕΕ, σύμφωνα με την οποία πολύ υψηλά μερίδια αγοράς, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, είναι αρκετά για την απόδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Μία επιχείρηση που διαθέτει πολύ υψηλό μερίδιο αγοράς για αρκετό χρονικό διάστημα βρίσκεται, λόγω του μεριδίου αυτού, σε κατάσταση ισχύος, που την καθιστά υποχρεωτικό συνέταιρο και της εξασφαλίζει την ελευθερία συμπεριφοράς (freedom of action) έναντι των ανταγωνιστών, γεγονός που χαρακτηρίζει μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση.<sup>172</sup> Αντίθετα, όταν επιχείρηση δεν κατέχει μονοπωλιακή θέση στην αγορά, αλλά κατέχει ένα ποσοστό της τάξεως του 40-50% (μερίδιο αγοράς), θεωρείται ότι αποτελεί μία αξιόπιστη αλλά όχι επαρκή ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας

<sup>172</sup> Υπόθεση 85/76, *Hoffmann- La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461.

θέσης και, επομένως, απαιτείται να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, προκειμένου να θεμελιωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.<sup>173</sup>

Επίσης, στην περίπτωση που η υπόλοιπη αγορά είναι κατακερματισμένη σε πληθώρα ανταγωνιστών, τότε, ακόμα και με σχετικά μικρό ποσοστό αγοράς, μία επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ως δεσπόζουσα, αφού κανένας εκ των ανταγωνιστών δεν κατέχει μερίδιο αγοράς αρκετό, ώστε να συνιστά απειλή για τη δεσπόζουσα επιχείρηση.<sup>174</sup> Στην υπόθεση *United Brands* θεωρήθηκε ότι η επιχείρηση *United Brands* που διέθετε ποσοστό 45%, κατείχε δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, διότι, μεταξύ άλλων, είχε σχεδόν διπλάσιο ποσοστό από τον πλησιέστερο ανταγωνιστή της. Επίσης, στην υπόθεση *Michelin*<sup>175</sup> θεωρήθηκε ότι το ποσοστό 57-65%, που κατείχε η εταιρεία *Michelin* στη σχετική αγορά, ήταν αρκετό για τη θεμελίωση δεσπόζουσας θέσης, μεταξύ άλλων, διότι οι ανταγωνιστές διέθεταν καθένας ποσοστά 4-8% της σχετικής αγοράς.

Στις περιπτώσεις όπου το μερίδιο αγοράς είναι μικρότερο του 50%, είναι πιθανό να διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τα μερίδια των επιχειρήσεων/ανταγωνιστών. Όταν υπάρχουν πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένη αγορά που είναι κατακερματισμένη σε πληθώρα ανταγωνιστών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι ακόμα και ένα μερίδιο αγοράς της τάξεως του 20-40%, μπορεί να συνιστά δεσπόζουσα θέση.<sup>176</sup> Όταν όμως το μερίδιο αγοράς είναι κάτω του 50%, από μόνο του αυτό δεν τεκμηριώνει την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.

Η Επιτροπή, καταγράφοντας τις προαναφερθείσες αρχές που πηγάζουν από τη νομολογία του ΔΕΕ και αξιολογώντας τα δεδομένα που έχει στη διάθεσή της σύμφωνα με τα οποία, τόσο η *Daimler* όσο και η *CIC* κατείχαν το 2010 και πριν την εφαρμογή από μέρους τους της συμφωνίας για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής, ένα μερίδιο αγοράς της τάξης του {...}% στη σχετική αγορά της χονδρικής προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα *Mercedes-Benz* που φέρουν το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος, θεωρεί ότι λόγω του πολύ

<sup>173</sup> Υπόθεση C-62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, παρ. 60-61.

<sup>174</sup> Υπόθεση 27/76 *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission* [1978] ECR 207, σκ. 111.

<sup>175</sup> Υπόθεση C-322/81, *Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461, παρ.52, 59. Ομοίως και σε T-219/99, *British Airways κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, παρ.210-211, όπου σταθερά μερίδια αγοράς μεταξύ 40-45% της εταιρείας *British Airways* θεωρήθηκε ότι αποτελούσε άκρως σημαντική ένδειξη για τη θεμελίωση της δεσπόζουσας θέσης.

<sup>176</sup> 10<sup>η</sup> Ετήσια Έκθεση της Επιτροπής για τον Ανταγωνισμό.

υψηλού μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εταιρείες Daimler και CIC επιβεβαιώνεται η κατοχή από αυτές δεσπόζουσας θέσης εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Περαιτέρω, η Επιτροπή στηρίζει την πιο πάνω κρίση της και στο ότι ακόμα και στην ευρύτερη σχετική αγορά που αφορά τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz, από τα στοιχεία που αναλύθηκαν ανωτέρω, γίνεται φανερό ότι τόσο το μερίδιο αγοράς της Daimler όσο και της CIC κυμαίνονται περί το {...}%.

Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι, κατόπιν της εφαρμογής της κάθετης συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC, οι πωλήσεις προς μη εξουσιοδοτημένους διανομείς δεν είναι εφικτή, η αγορά πλέον δεν δίδει την επιλογή προς τις εταιρείες/εισαγωγείς ανταλλακτικών που δραστηριοποιούνταν στην υποαγορά των γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα του κατασκευαστή του οχήματος Mercedes-Benz να τα προμηθευτούν είτε εγχώρια είτε μέσω παράλληλης εισαγωγής από χώρες κράτη μέλη της Ε.Ε..

#### **4.8.1.1 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης**

Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία σε θέματα ανταγωνισμού, η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης δεν απαγορεύεται· αυτό που απαγορεύεται είναι η καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής της θέσεως.

Σύμφωνα πάντα με τη νομολογία του ΔΕΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κατάχρηση συνδέεται με τη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης που επιδρά στη δομή της αγοράς, αποδυναμώνοντας τον ήδη ασθενή ανταγωνισμό, με τη χρήση μεθόδων που δεν αρμόζουν σε καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού.<sup>177</sup> Σημειώνεται επίσης το λεκτικό του ΔΕΕ, όπου οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά ενός προϊόντος έχουν «special responsibility» (ιδιαίτερη ευθύνη), πράγμα που τις κάνει ακόμα πιο υπεύθυνες σε περίπτωση παραβίασης του Νόμου.<sup>178</sup>

Στην υπόθεση *Tetra Pak International SA*<sup>179</sup>, η ιδιαίτερη ευθύνη επεκτείνεται ώστε το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ, το αντίστοιχο 6(1) του Νόμου, να εφαρμόζεται και να απαγορεύει κάθε συμπεριφορά επιχειρήσεως, η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση, ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται

<sup>177</sup> Βλ., *supra* υποσ. 173, *Akzo*.

<sup>178</sup> *Supra* υποσ. 175, *Michelin*.

<sup>179</sup> Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak International SA v. Commission* [1994] ECR II-755.

ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχειρήσεως, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος.

Το άρθρο 6(1) του Νόμου μνημονεύει μια σειρά καταχρηστικών πρακτικών, μέσα στο εύρος των οποίων η Επιτροπή εξετάζει την καταγγελία, στη βάση ασφαλώς των ισχυρισμών αυτής περί περιορισμού της διάθεσης στη βάση του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ.

Προτού όμως προχωρήσει η Επιτροπή σε ανάλυση των ισχυρισμών περί παραβάσεων του άρθρου 6 του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, θα ήθελε να επαναλάβει όσα κατέγραψε αναφορικά με το άρθρο 3(1) και τις ισχυριζόμενες παραβάσεις αυτού από μέρος των καταγγελλουσών εταιρειών, διευκρινίζοντας ότι αν και ενώπιόν της έχει αναφορά για παραβάσεις διάφορων διατάξεων του άρθρου 6(1) του Νόμου, εκτός της υποπαραγράφου (β) αυτού, στη βάση των στοιχείων που καταγράφηκαν, την ουσία, το ιστορικό και τα δεδομένα της υπόθεσης γίνεται φανερό ότι η καταγγελία αφορά και βασίζεται μόνο στην άρνηση ή/και στον περιορισμό της διάθεσης των προϊόντων από μέρος των εταιρειών Daimler και CIC εξαιτίας της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής από τις προαναφερόμενες εταιρείες. Η επιμέρους αναφορά των καταγγελλουσών σε κατ' ισχυριζόμενες παραβάσεις που αφορούν τον καθορισμό τιμών πώλησης και όρων συναλλαγής και διακριτικής μεταχείρισης, αποτελούν συνέπειες ή/και αποτέλεσμα μίας παράβασης, η οποία ερείδεται από τη μη διάθεση των προϊόντων από μέρος των εταιρειών Daimler και CIC προς τις εταιρείες Karodistrias και Kyros εξαιτίας της προαναφερόμενης εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής.

Περαιτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τη νομολογία του ΔΕΕ και σχετικά τονίζει ότι, οι παραβάσεις που προνοούνται στο άρθρο 3(1) του Νόμου και αυτές που προνοούνται στο άρθρο 6(1) του Νόμου και τα αντίστοιχα αυτών 101 και 102 της ΣΛΕΕ, δύνανται να εφαρμοστούν ταυτόχρονα με βάση τα ίδια πραγματικά περιστατικά, αφού «η ίδια πρακτική μπορεί να οδηγήσει σε παράβαση και των δύο διατάξεων».<sup>180</sup>

Συναφώς, το ΔΕΕ στην υπόθεση *Hoffman-La Roche*<sup>181</sup> ανέφερε ότι: «Πρέπει να παρατηρηθεί ότι σε περιπτώσεις όπως η προκειμένη, και ιδίως όσον αφορά τη σύμβαση της 5ης Ιουλίου 1971, που περιέχει αμοιβαίες υποχρεώσεις αποκλειστικού

<sup>180</sup> Βλ. σχετικά Συνεκδικασθείσες Υποθέσεις C-395 & 396/96 P, *Compagnie Maritime Belge Transports SA e.a. κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2000 σελ. I-1365, σκέψη 33.

<sup>181</sup> *Supra* υποσ. 172, σκέψη 116.

εφοδιασμού, θα μπορούσε να τεθεί το ερώτημα αν η εν λόγω συμπεριφορά υπάγεται στο άρθρο 85 της Συνθήκης και ενδεχομένως, στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού. Το γεγονός ότι τέτοιου είδους συμφωνίες θα μπορούσαν να εμπέσουν στο άρθρο 85, και συγκεκριμένα στην παράγραφο 3, δεν αποκλείει εντούτοις την εφαρμογή του άρθρου 86, διότι αυτή η τελευταία διάταξη, στην πραγματικότητα, αναφέρεται ρητά σε καταστάσεις που δημιουργούνται προφανώς από συμβατικούς δεσμούς, έτσι ώστε, στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τη φύση των αμοιβαίων υποχρεώσεων και την ανταγωνιστική θέση των συμβαλλομένων στην αγορά ή στις αγορές στις οποίες ανήκουν, να συνεχίσει τη διαδικασία βάσει του άρθρου 85 ή βάσει του άρθρου 86.»

Επίσης, επισημαίνεται ότι το ΔΕΕ στην υπόθεση του *Continental Can*<sup>182</sup> τόνισε ότι, *a priori*, οι διατάξεις 101 και 102 ΣΛΕΕ (οι αντίστοιχες 3 και 6(1) του Νόμου) επιδιώκουν έναν κοινό σκοπό, ενώ στη συνέχεια το Δικαστήριο διακήρυξε την αυτονομία τους με την έννοια ότι εφαρμόζονται σε διαφορετικές καταστάσεις και θέτουν διαφορετικές προϋποθέσεις εφαρμογής, έστω και αν μερικές φορές το πεδίο εφαρμογής τους αλληλοκαλύπτεται.

Συνεπώς, οι παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 3(1) του Νόμου είναι χωριστές από εκείνες του άρθρου 6(1) του Νόμου και δεν απορροφώνται οι πρώτες από τις δεύτερες. Ενώ, η παράλληλη εξέτασή τους για την ύπαρξη ή όχι παραβάσεων δύναται να γίνει, με βάση τα ίδια πραγματικά περιστατικά (το ίδιο περιεχόμενο της υπό εξέταση συμφωνίας επιλεκτικής διανομής), καθότι δυνατό να προκύψουν παραβάσεις διαφορετικών διατάξεων του Νόμου, αφενός για απαγορευμένη σύμπραξη μεταξύ των εταιρειών Daimler και CIC όπως αναλύθηκε ανωτέρω, και αφετέρου κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, η οποία θα εξετασθεί στη συνέχεια.

#### **(α) Ισχυρισμός περί περιορισμού της διάθεσης / Άρθρο 6(1)(β) του Νόμου/Άρθρο 102 στοιχ. β' της ΣΛΕΕ:**

Αναφορικά με την κατ' ισχυρισμόν ενδεχόμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου από μέρους των καταγγελλόμενων εταιρειών, η Επιτροπή σημειώνει τη σχετική νομολογία, η οποία θεωρεί ότι υπάρχει περιορισμός της διάθεσης ή άρνηση συναλλαγής εν γένει, είτε αυτή είναι άρνηση πώλησης προϊόντος ή υπηρεσίας ή

<sup>182</sup> Βλ. Υπόθεση 6/72, *Europemballage Corporation & Continental Can v. Commission*, [1973] ECR 215, παραρ. 26.

άρνηση σύναψης σύμβασης κτλ. και η οποία προβάλλεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και δεν δικαιολογείται αντικειμενικά.<sup>183</sup>

Σύμφωνα με το γράμμα του νόμου, καθώς και την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, ο λόγος για τον οποίο απαγορεύεται η συγκεκριμένη πρακτική κατά το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ, αντίστοιχο του άρθρου 6(1) του Νόμου, είναι ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε εξαφάνιση κάθε ανταγωνισμού εκ μέρους της επιχείρησης εναντίον της οποίας προβάλλεται.<sup>184</sup> Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι, η δεσπόζουσα επιχείρηση δεν ήταν σε θέση να επιλέξει άλλο μέτρο, λιγότερο επώδυνο από την άρνηση πώλησης, για την προστασία των εμπορικών της συμφερόντων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο Discussion Paper<sup>185</sup> που εξέδωσε προς Δημόσια Διαβούλευση το Δεκέμβριο του 2005, αναφέρει σχετικά ότι, οι επιχειρήσεις γενικά έχουν το δικαίωμα να προσδιορίζουν ποιον θα προμηθεύσουν και να αποφασίζουν να σταματήσουν την προμήθεια προϊόντων τους σε συγκεκριμένους συνεργάτες και αυτό ισχύει και για τις επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά.

Το Έγγραφο συνεχίζει καταγράφοντας ότι, «*Refusals to supply or threats of refusals to supply by dominant companies may, however, be anticompetitive. Examples include halting supplies to punish buyers for dealing with competitors and refusing to supply buyers that do not agree to exclusive dealing or tying arrangements. [...] Such practices are normally not aimed at excluding the buyer but rather a competitor of the dominant company. This section focuses [...] where a dominant company denies a buyer access to an input in order to exclude that buyer from participating in an economic activity (vertical foreclosure). Although the excluded buyer could be only a customer, typically competition problems arise when it also is a rival to the dominant company in the economic activity for which the input is needed. This type of exclusion may cover a broad range of practices, such as the termination of an existing commercial relationship, the refusal to supply products, to provide information, to license intellectual property rights (IPR) or to grant access to an essential facility or a network. Practices such as delaying tactics in supplying, imposing unfair trading conditions and charging such prices that it is not economically*

---

<sup>183</sup> Βλ. Υπόθεση 6 και 7/73, *Istituto Chemioterapico Italiano S.p.A. και Commercial Solvents Corporation κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1974] ECR 223.

<sup>184</sup> Υπόθεση 311/84, *SA Centre belge d'études de marché - télémarketing (CBEM) κατά SA Compagnie luxembourgeoise de télédiffusion (CLT) και SA Information publicité Benelux (IPB)*, [1985] ECR 3261.

<sup>185</sup> December 2005, DG Competition discussion paper on the application of Article 82 of the Treaty to exclusionary abuses, Public consultation

<http://ec.europa.eu/competition/antitrust/art82/discpaper2005.pdf> βλ. σχετικά σελ. 60.

*viable for the buyer to continue its activity may also in reality amount to a refusal to supply.».*

Στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις»,<sup>186</sup> καταγράφεται ως στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «[...] όσον αφορά τον έλεγχο της εφαρμογής σε σχέση με συμπεριφορά αποκλεισμού είναι να διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση δεν προκαλούν στρέβλωση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού αποκλείοντας τους ανταγωνιστές τους κατά αντι-ανταγωνιστικό τρόπο, γεγονός που έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ευημερία του καταναλωτή, είτε με τη μορφή υψηλότερου επιπέδου τιμών σε σχέση με εκείνο που θα επικρατούσε διαφορετικά ή με κάποια άλλη μορφή, όπως είναι η κατώτερη ποιότητα και ο περιορισμός των επιλογών του καταναλωτή.»<sup>187</sup>

Επίσης, στην εν λόγω Ανακοίνωση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταγράφει ότι: «Κατά την εφαρμογή του άρθρου 82 σε συμπεριφορές αποκλεισμού από επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση, η Επιτροπή θα επικεντρώνεται στις μορφές των συμπεριφορών που είναι περισσότερο επιζήμιες για τους καταναλωτές. Οι καταναλωτές επωφελούνται από τον ανταγωνισμό μέσω των χαμηλότερων τιμών, της καλύτερης ποιότητας και της μεγαλύτερης επιλογής νέων ή βελτιωμένων προϊόντων ή υπηρεσιών. Συνεπώς, η Επιτροπή, ελέγχει την εφαρμογή της νομοθεσίας έτσι ώστε να διασφαλίσει ότι οι αγορές λειτουργούν ορθά και οι καταναλωτές επωφελούνται από την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα που προκύπτουν χάρη στον ουσιαστικό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων.»

Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι θα παρεμβαίνει βάσει του άρθρου 82 (νυν 102 της ΣΛΕΕ) όταν, βάσει αδιάσειστων και πειστικών στοιχείων, η εικαζόμενη καταχρηστική συμπεριφορά είναι πιθανό να οδηγήσει σε αντι-ανταγωνιστικό αποκλεισμό. Και επεξηγεί τον όρο «αντι-ανταγωνιστικός αποκλεισμός» καταγράφοντας ότι χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια κατάσταση στην οποία η αποτελεσματική πρόσβαση των πραγματικών ή δυνητικών

<sup>186</sup> ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις (2009/C 45/02).

<sup>187</sup> *Ibid*, παρά. 19.

ανταγωνιστών σε προμήθειες ή αγορές εμποδίζεται ή ματαιώνεται λόγω της συμπεριφοράς της δεσπόζουσας επιχείρησης, με την οποία η επιχείρηση είναι πιθανό να είναι σε θέση να αυξήσει επικερδώς τις τιμές εις βάρος των καταναλωτών. Ο προσδιορισμός της πιθανής ζημίας του καταναλωτή θα στηρίζεται σε ποιοτικά και, όταν αυτό είναι δυνατό και πρόσφορο, σε ποσοτικά αποδεικτικά στοιχεία. Η Επιτροπή θα εξετάζει αυτόν τον αντι-ανταγωνιστικό αποκλεισμό είτε στο ενδιάμεσο επίπεδο είτε στο επίπεδο των τελικών καταναλωτών ή και στα δύο επίπεδα.<sup>188</sup>

Στο πλαίσιο αυτής της εκτίμησης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί εν γένει ότι είναι σκόπιμο να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες:<sup>189</sup>

- i. η θέση της επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση*
- ii. οι συνθήκες που επικρατούν στη σχετική αγορά*
- iii. η θέση των ανταγωνιστών της επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση*
- iv. η θέση των πελατών ή των προμηθευτών εισροών*
- v. βαθμός της εικαζόμενης καταχρηστικής συμπεριφοράς*
- vi. πιθανά αποδεικτικά στοιχεία πραγματικού αποκλεισμού*
- vii. άμεσα αποδεικτικά στοιχεία στρατηγικής αποκλεισμού*

Η Επιτροπή, έχοντας καταγράψει τα πιο πάνω, υπογραμμίζει ότι στην προκειμένη υπό εξέταση καταγγελία, ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών εταιρειών αφορά τον αποκλεισμό τους από την αγορά των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή του οχήματος λόγω της εφαρμογής της κάθετης συμφωνίας από μέρος της Daimler και της CIC, στη βάση της οποίας αρνούνται την πώληση των εν λόγω προϊόντων προς μη εξουσιοδοτημένους διανομείς.

Επ' αυτού, η Επιτροπή, έχοντας υπόψη της το πιο κάτω Γράφημα, στο οποίο παρουσιάζεται ότι η Daimler, η οποία αποτελεί τον κατασκευαστή και τον προμηθευτή των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπό της, με εντολή της και την εφαρμογή της κάθετης συμφωνίας της με την CIC φαίνεται να απέκλεισε την προμήθεια των εν λόγω προϊόντων προς τις εταιρείες Karodistrias και Kyros, οι οποίες δραστηριοποιούνταν στην εγχώρια αγορά ως ανταγωνιστές της CIC. Επίσης, ως συνέπεια αυτής της πρακτικής, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros αποκλείστηκαν πλέον από την εν λόγω αγορά της προμήθειας

---

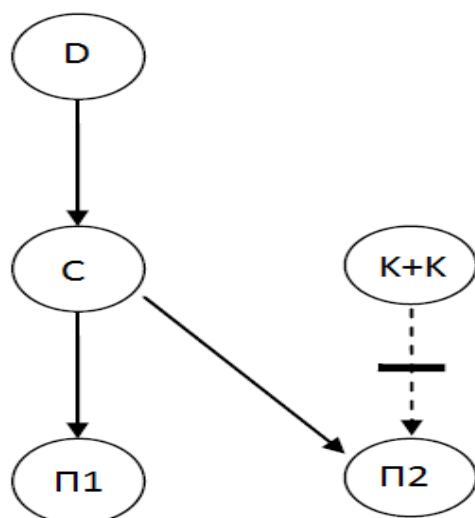
<sup>188</sup> *Ibid.*

<sup>189</sup> *Ibid.*, παρά. 20.



των πελατών τους με γνήσια ανταλλακτικά με το σήμα του κατασκευαστή του οχήματος, ενώ η CIC παραμένει πλέον η μόνη που δραστηριοποιείται στην εν λόγω σχετική αγορά:

**ΓΡΑΦΗΜΑ 1**<sup>190</sup>



Η Επιτροπή σημειώνει ότι, ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών εταιρειών φαίνεται να αφορά την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης και των δύο εταιρειών Daimler και CIC, οι οποίες, σύμφωνα πάντα με τους ισχυρισμούς τους, υιοθέτησαν πρακτικές που αποσκοπούν στον παραγκωνισμό ή αποκλεισμό των ανταγωνιστών τους, ήτοι των καταγγελλουσών εταιρειών.

Από τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, παρατηρείται καταρχάς ότι η CIC και οι εταιρείες Karodistriias και Kyros αποτελούσαν ανταγωνιστικές εταιρείες, ενώ ελέγχθη ότι σε σπάνιες περιπτώσεις προμηθεύονταν γνήσια ανταλλακτικά από την CIC. Επίσης, η CIC φαίνεται να εφαρμόζει στην κυπριακή αγορά τη συμφωνία και τους όρους που συμφώνησε με την προμηθεύτρια εταιρεία Daimler χωρίς να λαμβάνει η ίδια οποιαδήποτε περαιτέρω πρωτοβουλία.

Κατά δεύτερον, οι εταιρείες Karodistriias και Kyros φαίνεται να αποκλείστηκαν από τη χονδρική προμήθεια των γνήσιων ανταλλακτικών για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος μέσω της απόφασης και της πρακτικής που ακολούθησε η εταιρεία Daimler προς τους διανομείς της στην Ευρώπη για τη μη

<sup>190</sup> Προς περαιτέρω κατανόηση το γράμμα “D” αντιπροσωπεύει την Daimler, το γράμμα “C” την CIC, το γράμμα “K+K” τις δύο καταγγελλουσες εταιρείες και τα “Π1” “Π2” τους πελάτες όπως είναι τα συνεργεία ή/και άλλοι καταναλωτές.

πώληση προς μη εξουσιοδοτημένους διανομείς, καθότι οι εταιρείες Karodistriias και Kyros προμηθεύονταν τα εν λόγω γνήσια ανταλλακτικά από εξουσιοδοτημένους και άλλους διανομείς που δραστηριοποιούνταν σε χώρες μέλη της Ε.Ε. και όχι από την ίδια την CIC.

Επομένως, η Επιτροπή, μέσα από τα στοιχεία που απέστειλαν οι εταιρείες Karodistriias και Kyros, συμπεραίνει ότι δεν φαίνεται να ενδιαφέρονται να προμηθεύονται τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος από την εταιρεία CIC επομένως, δεν δύναται να τεθεί θέμα άρνησης της τελευταίας να τους προμηθεύσει και ως αποτέλεσμα, να πιθανολογείται καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας της θέσης με την εν λόγω άρνησή της.

Όσον αφορά την εταιρεία Daimler, η Επιτροπή, για σκοπούς εξέτασης της ισχυριζόμενης παράβασης του Νόμου, λαμβάνει υπόψη της την προαναφερόμενη Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.<sup>191</sup> Στη βάση της εν λόγω Ανακοίνωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρεμβαίνει βάσει του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ σε εικαζόμενη καταχρηστική συμπεριφορά, η οποία είναι πιθανό να οδηγήσει σε αντι-ανταγωνιστικό αποκλεισμό, αφού προηγουμένως εκτιμήσει τους παράγοντες που καταγράφηκαν πιο πάνω (i-vii).

Η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της δεδομένων και στοιχείων, καταλήγει ότι, παρά το γεγονός ότι η πρακτική και η συμπεριφορά της Daimler, εφόσον αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης, πιθανόν να έχει ως αποτέλεσμα τη στοιχειοθέτηση καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας της θέσης, που δυνατό να εντάσσεται σε μία γενικότερη στρατηγική παραγκωνισμού ή αποκλεισμού των ανταγωνιστών, δεδομένου όμως ότι, ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών εταιρειών αφορά την εισαγωγή από άλλες χώρες κράτη-μέλη των σχετικών προϊόντων και ο περιορισμός της διάθεσης από μέρους της Daimler επεκτείνεται σε αυτά τα άλλα κράτη-μέλη, δεν δύναται να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από την Επιτροπή.

Διασαφηνίζοντας, η Επιτροπή έχει καταλήξει στο πιο πάνω συμπέρασμα λαμβάνοντας υπόψη ότι, ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών εταιρειών περί καταχρηστικής πρακτικής της Daimler δεν αφορά πλέον μόνο την κυπριακή αγορά, αλλά επεκτείνεται σε άλλα κράτη-μέλη, από όπου οι εταιρείες Karodistriias και Kyros προμηθεύονταν τα σχετικά προϊόντα και δεν έχουν πλέον, λόγω της απόφασης της

---

<sup>191</sup> *Supra*, υποσ. 186.

Daimler και τον περιορισμό της διάθεσης από μέρους των διανομέων στα κράτη μέλη της Ε.Ε. τη δυνατότητα να το πράξουν.

Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει ότι, η ισχυριζόμενη παράβαση των άρθρων 6(1) του Νόμου και 102 της ΣΛΕΕ, δεν δύναται να εξετασθεί, υπό το φως της έλλειψης αρμοδιότητας της Επιτροπής να εξετάσει παράβαση, η οποία αφορά τη σχετική γεωγραφική αγορά άλλων κρατών μελών, εκτός της κυπριακής αγοράς.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 14 της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία στο πλαίσιο του Δικτύου των Αρχών Ανταγωνισμού<sup>192</sup> και το σχετικό Κεφάλαιο περί καταμερισμού εργασίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή «ενδείκνυται όλως ιδιαίτέρως» να επιληφθεί μιας υπόθεσης «[...] όταν μια ή περισσότερες συμφωνίες ή πρακτικές, περιλαμβανομένων των δικτύων παρόμοιων συμφωνιών ή πρακτικών, παράγουν συνέπειες για τον ανταγωνισμό σε περισσότερα από τρία κράτη μέλη (διασυνοριακές αγορές οι οποίες εκτείνονται σε περισσότερα από τρία κράτη μέλη ή περισσότερες εθνικές αγορές).»

Επίσης, η Επιτροπή, βασιζόμενη στην παραπάνω Ανακοίνωση, θεωρεί ότι τα αποτελέσματα της πιθανολογούμενης παράβασης από μέρους της Daimler δυνατό να προκαλέσουν σημαντικές δυσλειτουργίες στην ενωσιακή αγορά. Εξάλλου, το ΔΕΕ στην υπόθεση *ΑΕΠΙ Ελληνική Εταιρία προς Προστασίαν της Πνευματικής Ιδιοκτησίας ΑΕ*<sup>193</sup> σημείωσε ότι: «Κατά συνέπεια, στην περίπτωση κατά την οποία συνάγεται ότι το ενδοκοινοτικό εμπόριο επηρεάζεται, μια καταγγελία που αφορά παράβαση των άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ θα εξεταστεί μάλλον από την Επιτροπή παρά από τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού εφόσον υφίσταται επαρκές κοινοτικό συμφέρον. Τούτο μπορεί να συμβαίνει, μεταξύ άλλων, οσάκις η καταγγελλόμενη παράβαση είναι ικανή να προκαλέσει σημαντικές δυσλειτουργίες στην κοινή αγορά.»

Συνακόλουθα, η Επιτροπή κρίνει ομόφωνα ότι για τους πιο πάνω λόγους δεν προχωρεί με την εξέταση της ισχυριζόμενης παράβασης του άρθρου 6(1) του Νόμου και την αντίστοιχη του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ από μέρους της εταιρείας Daimler.

#### **4.9 Άρθρο 6(2) του Νόμου**

<sup>192</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία στο πλαίσιο του δικτύου των αρχών ανταγωνισμού, ΕΕ C 101 της 27/04/2004 σ. 43–53.

<sup>193</sup> Υπόθεση C-425/07 P, *ΑΕΠΙ Ελληνική Εταιρία προς Προστασίαν της Πνευματικής Ιδιοκτησίας ΑΕ κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ΕΕ C 141 της 20.6.2009, σ. 11 έως 11, παρά. 54.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή επικέντρωσε την προσοχή της στις πρόνοιες του άρθρου 6(2) του Νόμου, το οποίο ορίζει ότι:-

*«6(2) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκεται προς αυτή ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη, προμηθευτή, παραγωγού, αντιπροσώπου, διανομέα ή εμπορικού συνεργάτη τους ακόμη κι ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών και δε διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση.*

*Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης μπορεί να συνιστάται ιδίως στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης, στη διακοπή εμπορικών σχέσεων με ανάληψη ή μεταφορά των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται με τις εν λόγω εμπορικές σχέσεις κατά τρόπο που επηρεάζει ουσιωδώς των ανταγωνισμό ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων.»*

Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην καταγγελία τους, εκτός της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης των εταιρειών Daimler και CIC, ισχυρίζονται περαιτέρω ότι οι εν λόγω εταιρείες καταχρώνται τη σχέση οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκονται προς αυτές οι καταγγέλλουσες εταιρείες.

Με το άρθρο 6(2) του Νόμου για την «Απαγόρευση καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης» γίνεται καταρχήν μία παρέκκλιση από το ενωσιακό δίκαιο του ανταγωνισμού και παρέχεται αποτελεσματική προστασία στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που είναι ευάλωτες σε σχέσεις εξάρτησης από επιχειρήσεις, οι οποίες, λόγω του επιχειρηματικού τους εύρους και της οικονομικής τους ισχύος, μπορούν να επιβάλλουν καταχρηστικούς όρους συναλλαγών.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή της είναι η ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων (και όχι δεσπόζουσας θέσης), σε σημείο που η μονομερής διακοπή της σχέσης αυτής να καθιστά αδύνατη την εξεύρεση από την εκμεταλλεόμενη επιχείρηση ισοδύναμων εναλλακτικών λύσεων εμπορικών επιλογών και συναλλαγών. Η αυθαίρετη και καταχρηστική μονομερής διακοπή τέτοιων συμβάσεων από τον «ισχυρό» αντισυμβαλλόμενο μπορεί να δημιουργήσει ανεπανόρθωτη βλάβη στην επιχείρηση, η οποία έχει οργανωθεί και βασιστεί με γνώμονα τις συμβάσεις που έχει πετύχει. Η εφαρμογή του εν λόγω άρθρου

προσθέτει μία ακόμα νομική βάση για τις μικρές κυρίως επιχειρήσεις ενάντια σε τυχόν αυθαιρεσίες των «ισχυρών», όταν η απρόσκοπτη τήρηση συγκεκριμένων όρων και συνθηκών συναλλαγών αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Επομένως, για την εφαρμογή του άρθρου 6(2) του Νόμου προϋποθέτονται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

A. η ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης μίας επιχείρησης προς άλλη,

B. η εξαρτώμενη επιχείρηση να μην διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση και,

Γ. η καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης αυτής, η οποία κρίνεται στη βάση στάθμισης των συμφερόντων των εμπλεκομένων μερών.

Η Επιτροπή, εξετάζοντας την πρώτη προϋπόθεση, ήτοι της ύπαρξης σχέσης οικονομικής εξάρτησης, σημειώνει ότι κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, απαγορεύεται από τις επιχειρήσεις η καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκονται προς αυτές πελάτες ή προμηθευτές τους, οι οποίοι δεν διαθέτουν ισοδύναμες εναλλακτικές λύσεις υπό την έννοια είτε ότι δεν προσφέρονται καθόλου εναλλακτικές λύσεις, είτε ότι οι υπάρχουσες συνδέονται με σοβαρά μειονεκτήματα για την εξαρτημένη επιχείρηση.

Η οικονομική εξάρτηση εμπόρου από προμηθευτή μπορεί να προκύπτει από το γεγονός ότι ο πρώτος έχει, λόγω της μακρόχρονης συνεργασίας του και των επενδύσεων που έκανε, προσαρμόσει την επιχείρησή του στις ανάγκες διάθεσης και προώθησης των προϊόντων του δευτέρου, ώστε δεν θα μπορούσε να στραφεί σε εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού χωρίς να υποστεί σοβαρές οικονομικές θυσίες.<sup>194</sup>

Περαιτέρω, η οικονομική εξάρτηση φαίνεται να έχει ως παραγωγικά αίτια και να προϋποθέτει είτε επώνυμο προϊόν, είτε έλλειψη ενός προϊόντος, είτε προσαρμογή της επιχείρησης της εξαρτώμενης είτε εξάρτηση της προσφοράς από τη ζήτηση.<sup>195</sup>

Συναφή κριτήρια οικονομικής εξάρτησης αποτελούν η ενδεχόμενη αποκλειστική συνεργασία με τον εν λόγω παραγωγό, αλλά και το ύψος των κερδών και εσόδων

<sup>194</sup> Βλ. σχετικά Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 395/V/2008, Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 156/II/2000.

<sup>195</sup> Βλ. σχετικά Γιώργος Ι. Μπαμπέτας «Οικονομική Εξάρτηση και Καταχρηστική Εκμετάλλευση», Π. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα (2008), σελ. 207 seq..

που διασφαλίζει η δικαιοδόχος από τη διακίνηση και πώληση των προϊόντων του δικαιοπαρόχου και το εάν και κατά πόσον αυτά αποτελούν σημαντικό τμήμα του συνολικού (ετήσιου) κύκλου εργασιών της.<sup>196</sup>

Η Επιτροπή, αναφορικά με την πρώτη παράμετρο ήτοι, το ζήτημα της ύπαρξης σχέσης οικονομικής εξάρτησης, θεωρεί πως η διαπίστωση της ύπαρξης σχέσης οικονομικής εξάρτησης μιας επιχείρησης προς άλλη, είναι θέμα πραγματικό και ως τέτοιο πρέπει να αξιολογηθεί στη βάση των δεδομένων της υπόθεσης. Προς τούτο παρατηρήθηκαν τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τα όσα έχουν δηλώσει και ισχυρίζονται οι εταιρείες Karodistrias και Kyros, μεταξύ τους και της εταιρείας Daimler αν και δεν υπήρξε άμεση εμπορική σχέση προμήθειας, λόγω του υφιστάμενου πλαισίου συνεργασίας μεταξύ αυτοκινητοβιομηχανιών και των τοπικών αντιπροσώπων τους, υπήρξε σχέση προμήθειας με τους διανομείς ή/και άλλους εμπόρους/εξαγωγείς της από όπου προμηθεύονταν τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος.

Αναφορικά με την εταιρεία CIC, η Επιτροπή θεωρεί ότι, εφόσον δεν υπήρχε εμπορική συνεργασία, παρά μόνο σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις που προέκυπτε ανάγκη, δεν δύναται να τύχουν εξέτασης, στα πλαίσια οικονομικής εξάρτησης, οι πρόνοιες του άρθρου 6(2) του Νόμου, καθώς η μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών σχέση δεν ήταν ούτε πελατειακή, αλλά ούτε υπήρξε οποιασδήποτε άλλης μορφής τακτική εμπορική συνεργασία.

Η εταιρεία Karodistrias προμηθευόταν χονδρικώς τα εν λόγω γνήσια ανταλλακτικά από το 1980, ενώ η εταιρεία Kyros ξεκίνησε τη χονδρική προμήθειά τους το 2007 και όπως αναφέρθηκε υπήρξε ραγδαία αυξητική τάση πώλησης των εν λόγω γνήσιων ανταλλακτικών τα επόμενα χρόνια με ανακοπή της τάσης το 2011.

Επίσης, φαίνεται ότι αν και το σχετικό προϊόν είναι επώνυμο και η ζήτησή του αναμενόμενη, οι εταιρείες Karodistrias και Kyros δεν δραστηριοποιούνταν αποκλειστικά στην εισαγωγή και εμπορία αυτού, αλλά διέθεταν έναν ευρύ κατάλογο γνήσιων ανταλλακτικών και εφάμιλλων.

---

<sup>196</sup> Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 395/V/2008, DIA.

Όσον αφορά επενδύσεις κεφαλαίων και προσαρμογή της επιχείρησης των καταγγελουσών εταιρειών αναφορικά με το υπό εξέταση σχετικό προϊόν, δεν έχουν γίνει οποιεσδήποτε σχετικές αναφορές, ενώ παρατηρώντας το ύψος των κερδών και εσόδων που διασφάλιζαν οι εταιρείες Karodistriias και Kyros από τη διακίνηση και πώληση των σχετικών προϊόντων, η εταιρεία Karodistriias ανέφερε ότι για τα έτη 2009 και 2010 τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος αποτελούσαν περίπου {...}% του συνολικού κύκλου εργασιών της. Η εταιρεία Kyros ανέφερε ότι, τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz με το λογότυπο του κατασκευαστή του οχήματος αποτελούσαν περίπου {...}% και {...}% του συνολικού κύκλου εργασιών της για τα έτη 2009 και 2010 αντίστοιχα.

Συγκεκριμένα, παρατίθεται ο κάτωθι πίνακας 7, όπου διαφαίνεται το ποσοστό των πωλήσεων των καταγγελουσών εταιρειών τα τελευταία τρία έτη, όπου τα γνήσια ανταλλακτικά με το λογότυπο της Mercedes-Benz αποτελούσαν ποσοστό {...}% για την εταιρεία Karodistriias και {...}% με {...}% της εταιρείας Kyros του όλου κύκλου εργασιών τους.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 7

<b>ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011<sup>197</sup></b>
κύκλος εργασιών	{.....}	{.....}	{.....}
πωλήσεις Mercedes-Benz	{.....}	{.....}	{.....}
% πωλήσεων Mercedes-Benz	{.....}%	{.....}%	{.....}%

<b>ΚΥΡΟΣ</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
κύκλος εργασιών	{.....}	{.....}	{.....}
πωλήσεις Mercedes-Benz	{.....}	{.....}	{.....}
% πωλήσεων Mercedes-Benz	{.....}%	{.....}%	{.....}%

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας τα πιο πάνω υπόψη της και αξιολογώντας τα καταλήγει ότι, οι εταιρείες Karodistriias και Kyros δεν είναι οικονομικά εξαρτημένες από τη χονδρική προμήθεια των σχετικών προϊόντων. Ο λόγος έγκειται στο ότι οι εταιρείες

<sup>197</sup> Σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες είχαν φροντίσει να αυξήσουν σημαντικά τα αποθέματά τους, κατά το προηγούμενο έτος, ώστε να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πελατών τους, έστω και μερικώς, κατά τη διάρκεια του 2011.

Karodistrias και Kyros δεν παρουσίασαν στοιχεία επενδύσεων για το εν λόγω επώνυμο προϊόν και δεν δύναται να θεωρηθεί επαρκές το {...}% επί των πωλήσεων της εταιρείας Karodistrias ούτε το {...}% επί των πωλήσεων της εταιρείας Kyros.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι από τα κριτήρια, τα οποία αξιολογούνται για να κριθεί αν πληρούται η εν λόγω προϋπόθεση, δηλαδή, για να στοιχειοθετηθεί μία σχέση οικονομικής εξάρτησης, στην εν προκειμένω υπόθεση εκτός των όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω δεν έχουν στοιχειοθετηθεί επίσης και κριτήρια όπως το θέμα της *προσαρμογής στις ανάγκες συνεργασίας με συγκεκριμένη επιχείρηση και η έλλειψη υποδομής για διάθεση ανταγωνιστικών προϊόντων.*

Συγκεκριμένα, δεν έχει διαφανεί ότι οι επιχειρήσεις των εταιρειών Karodistrias και Kyros έχουν προσαρμοστεί ή/και οργανωθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα ή κατά το μέγιστο των δραστηριοτήτων τους τα προϊόντα της εταιρείας Daimler, και δη τα γνήσια ανταλλακτικά για οχήματα Mercedes-Benz με το σήμα του κατασκευαστή του οχήματος. Επίσης, δεν έχει διαφανεί ότι οι εταιρείες Karodistrias και Kyros δεν διαθέτουν υποδομή στην επιχείρησή τους που να τους επιτρέπει να εμπορευτούν προϊόντα άλλων επιχειρήσεων εκτός της Daimler. Αντιθέτως, όπως έχει καταγραφεί ανωτέρω, οι εν λόγω εταιρείες εμπορεύονται μία μεγάλη ποικιλία γνήσιων και μη ανταλλακτικών αρκετών γνωστών και μη εταιρειών και διαθέτουν τόσο την υποδομή όσο και το απαιτούμενο δίκτυο και τις γνώσεις και την πελατεία.

Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή, κατόπιν της αξιολόγησης της πρώτης προϋπόθεσης καταλήγει ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου από μέρους της εταιρείας Daimler, εφόσον η πρώτη προϋπόθεση της οικονομικής εξάρτησης που τάσσει ο Νόμος στο άρθρο 6(2) που εξετάσθηκε ανωτέρω, δεν φαίνεται ότι πληρούται.

## **5. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Η Επιτροπή, υπό το φως όλων των πιο πάνω αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της προκείμενης υπόθεσης, της νομολογίας, καθώς και των όσων κατατέθηκαν ή/και λέχθηκαν κατά την ενώπιόν της διαδικασία, ομόφωνα καταλήγει ότι η κάθετη συμφωνία από μέρους της Daimler και της CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά αποτελεί σύμπραξη απαγορευμένη



κατά το άρθρο 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, καθότι έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και η οποία δεν καλύπτεται από τους Κανονισμούς (ΕΕ) 461/2010 και 330/2010, λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εν λόγω εταιρείες.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση των άρθρων 6(1) του Νόμου και 102 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, μέσα από την εξέταση και ανάλυση των στοιχείων που έχει ενώπιον της, έχει διαφανεί ότι δεν δύναται να εξετάσει παράβαση υπό το φως της έλλειψης αρμοδιότητας της, καθότι η κατ' ισχυρισμό παράβαση αφορά τη σχετική αγορά τρίτων κρατών μελών, εκτός της κυπριακής αγοράς.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, μέσα από την εξέταση και ανάλυση των στοιχείων που έχει ενώπιον της, δεν έχει στοιχειοθετηθεί παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου από μέρους της εταιρείας Daimler, λόγω του ότι δεν στοιχειοθετήθηκε η πρώτη από τρεις σωρευτικές προϋποθέσεις που θέτει ο Νόμος στο εν λόγω άρθρο κατά την εξέτασή της.

Επίσης, αναφορικά με την εταιρεία CIC, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε ότι, δεν στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, εφόσον δεν υπήρχε εμπορική συνεργασία, παρά μόνο σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις που προέκυπτε ανάγκη, με αποτέλεσμα να μην δύναται να τύχουν εξέτασης, στα πλαίσια οικονομικής εξάρτησης, οι πρόνοιες του άρθρου 6(2) του Νόμου, καθώς η μεταξύ των εμπλεκομένων μερών σχέση δεν ήταν ούτε πελατειακή, αλλά ούτε υπήρξε οποιασδήποτε άλλης μορφής τακτική εμπορική συνεργασία.

## **6. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ**

Η Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24(1) του Νόμου 13(Ι)/2008, για κάθε παράβαση των άρθρων 3 ή/και 6, την οποία διαπράττουν επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων, δύναται με απόφασή της να λαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα μέτρα:

*«(α) να επιβάλλει τα πιο κάτω διοικητικά πρόστιμα ανερχόμενα, ανάλογα με τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης-*

- (i) μέχρι το δέκα τοις εκατόν του κύκλου εργασιών της επιχείρησης, ή
- (ii) μέχρι το άθροισμα του δέκα τοις εκατόν του κύκλου εργασιών κάθε επιχείρησης που είναι μέλος της παραβαίνουσας ένωσης επιχειρήσεων,

ο οποίος κύκλος εργασιών έλαβε χώρα κατά το έτος μέσα στο οποίο συντελέστηκε η παράβαση ή κατά το αμέσως προηγούμενο της παράβασης έτος [...]».

Επίσης, ως αναφέρεται στο άρθρο 42(1) του Νόμου 13(Ι)/2008: «Τα διοικητικά πρόστιμα για παραβάσεις του παρόντος Νόμου [...] επιβάλλονται από την Επιτροπή, με δεόντως αιτιολογημένη απόφαση, κατόπιν διεξαγωγής έρευνας και αφού ληφθεί υπόψη η φύση και η σοβαρότητα της παράβασης σε κάθε περίπτωση».

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει τις πρόνοιες του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003:

«Άρθρο 5

#### **Αρμοδιότητες των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών**

Οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών είναι αρμόδιες να εφαρμόζουν τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Προς το σκοπό αυτό, δύνανται, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν καταγγελίας, να εκδίδουν τις ακόλουθες αποφάσεις:

— για την παύση της παράβασης,

— για τη λήψη προσωρινών μέτρων,

— για την αποδοχή ανάληψης δεσμεύσεων,

— για την επιβολή προστίμου, χρηματικής ποινής ή κάθε άλλης κύρωσης προβλεπόμενης από την εθνική τους νομοθεσία.»

Η Επιτροπή προς τούτο στις 15/1/2015 απέστειλε σχετική επιστολή στις καταγγελλόμενες εταιρείες Daimler και CIC, κατ' εφαρμογή του άρθρου 42(2) του Νόμου, ειδοποιώντας τις σχετικά με την πρόθεσή της να επιβάλει σε αυτές διοικητικό πρόστιμο και ενημερώνοντάς τις για τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιουτοτρόπως, παρέχοντας τους το δικαίωμα υποβολής παραστάσεων εντός της προθεσμίας 30 ημερών.

Κατόπιν αποδοχής του αιτήματος της Daimler για παράταση της προθεσμίας υποβολής των γραπτών της παρατηρήσεων προς την Επιτροπή, οι καταγγελλόμενες εταιρείες απέστειλαν τις γραπτές τους παρατηρήσεις στις 16/3/2015.

## **6.1 Αναφορικά με την Daimler**

### **6.1.1 Θέσεις της Daimler**

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις γραπτές παραστάσεις που απέστειλε ο δικηγόρος της Daimler, ως προς την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο και εξέτασε ένα προς ένα όλα τα σημεία που εγέρθηκαν και αναπτύχθηκαν λεπτομερειακά, τα οποία καταγράφει συνοπτικά κάτωθι:

- Καταρχάς, η Daimler δηλώνει ότι η απόφαση της Επιτροπής είναι πρόδηλα λανθασμένη και για υποστήριξη τούτου επαναλαμβάνει σημεία που έθεσε στις γραπτές τις παρατηρήσεις επί της Έκθεσης Αιτιάσεως και ανέπτυξε κατά την προφορική διαδικασία και τα οποία αναλύονται στην απόφαση της Επιτροπής. Επαναλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, ότι η Συμφωνία Γενικής Διανομής που υπεγράφη μεταξύ των Daimler/CIC εφαρμόζει ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα, ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς από την Επιτροπή και κατ' επέκταση του μεριδίου αγοράς της Daimler είναι εσφαλμένος, θέτει το ζήτημα της δυνατότητας υποκατάστασης των ανταλλακτικών OEM/OES και τέλος αναφέρει ότι η ουσία της καταγγελίας δεν αφορά τη Συμφωνία μεταξύ των Daimler/CIC.
- Όσον αφορά το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο σε σχέση με τον καθορισμό του προστίμου, η Daimler αναφέρει ότι, {.....}. Ακολούθως, γίνεται αναφορά στα κριτήρια που ακολουθούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές της για τη μέθοδο καθορισμού προστίμων<sup>198</sup> και σημειώνει ότι: {.....}.
- Ακολούθως, η Daimler ανεφέρθη σε αντικειμενικά δικαιολογημένη αβεβαιότητα ως προς τον παράνομο χαρακτήρα της υπό εξέταση πράξης, υποστηρίζοντας ότι: {.....}. Επίσης, επισυνάφθηκαν ως Παραρτήματα επιστολές μεταξύ της Daimler και της Ελβετικής θυγατρικής της με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ελβετική Αρχή Ανταγωνισμού.
- Αναφορικά με την πρόθεση της Επιτροπής για επιβολή διοικητικού προστίμου, η Daimler παραθέτοντας διάφορες αποφάσεις του ΔΕΕ, κατέληξε ότι {.....}.

<sup>198</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο καθορισμού των προστίμων που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 2, στοιχείο α', του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, [2006], ΕΕ C 210/2.

- Επίσης, η Daimler έχει τη θέση ότι: {.....}.
- Η Daimler ακόμα σημειώνει ότι η νομιμότητα του υπό εξέταση Συστήματος Επιλεκτικής Διανομής της Daimler δεν αμφισβητήθηκε, αν και ήταν σε γνώση των αρμόδιων αρχών. Συγκεκριμένα τέθηκε ότι, {.....}.
- Επίσης, η Daimler παραθέτοντας αποφάσεις του ΔΕΕ σημείωσε ότι: {.....}.
- Αναφορικά με τη φύση της παράβασης ως κεντρικό κριτήριο αξιολόγησης της σοβαρότητάς της, η Daimler αναφέρει ανάμεσα σ' άλλα ότι: {.....}.
- Σχετικά με τους παράγοντες επιμερισμού του προστίμου, η Daimler ανέπτυξε τα εξής, τα οποία συνοψίζονται κυρίως στα πιο κάτω:

1. {.....}
2. {.....}
3. {.....}
4. {.....}
5. {.....}
6. {.....}
7. {.....}
8. {.....}
9. {.....}
10. {.....}

### **6.1.2 Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή, έχοντας καταγράψει συνοπτικά πιο πάνω τις γραπτές παραστάσεις της εταιρείας Daimler, προτού προχωρήσει στην εξέταση των προϋποθέσεων που θέτει ο Νόμος, για την επιβολή διοικητικού προστίμου τονίζει ότι, η διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου αποτελεί διοικητική διαδικασία και δεν πρέπει για κανένα λόγο να συγχέεται με άλλες διαδικασίες.

Παρά το γεγονός πως στο στάδιο αυτό της υποβολής γραπτών παραστάσεων οι υποβληθείσες θέσεις πρέπει να αφορούν τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή *«ειδοποιεί την επηρεαζόμενη επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων ή πρόσωπο, για την πρόθεσή της να επιβάλει το διοικητικό πρόστιμο»*, εντούτοις, στις παραστάσεις που υποβλήθηκαν από το δικηγόρο της καταγγελλόμενης εταιρείας Daimler επαναλαμβάνονται και τίγονται θέματα που η Επιτροπή, στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, διεξήλθε με ιδιαίτερη προσοχή και αυτό άλλωστε μπορεί να διαφανεί μέσα από το κείμενο που κοινοποιήθηκε στις καταγγελλόμενες εταιρείες με

επιστολή ημερομηνίας 15/1/2015, αναφορικά με την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, μελέτησε ενδελεχώς όλες τις θέσεις της Daimler και δη τη θέση της ότι η απόφαση της Επιτροπής είναι πρόδηλα λανθασμένη, ότι η Συμφωνία Γενικής Διανομής που υπεγράφη μεταξύ των Daimler/CIC εφαρμόζει ένα Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής με καθαρά ποιοτικό χαρακτήρα, ο ορισμός της σχετικής αγοράς από την Επιτροπή και κατ' επέκταση το μερίδιο αγοράς της Daimler είναι εσφαλμένο και ότι η ουσία της καταγγελίας δεν αφορά τη Συμφωνία μεταξύ των Daimler/CIC, και παρέθεσε με λεπτομέρεια το σκεπτικό της και τους λόγους για τους οποίους δεν αποδέχθηκε τη θέση της καταγγελλόμενης Daimler και αιτιολόγησε πλήρως και με σαφήνεια γιατί τους απέρριψε.

Αναφορικά με τη θέση της Daimler για το εφαρμοστέο νομικό δίκαιο για τον καθορισμό του προστίμου, η Επιτροπή επισημαίνει την αναφορά της βάσει της οποίας υποστηρίζεται η συνδυαστική εφαρμογή του άρθρου 50 του Νόμου, το οποίο προνοεί την κατ' αναλογία εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού από την Επιτροπή στην περίπτωση που ο Νόμος δεν ρυθμίζει ρητώς κάποιο θέμα και του άρθρου 46(2)(γ) του Νόμου, το οποίο προνοεί τη δυνατότητα της έκδοσης κανονισμών για τον καθορισμό του τρόπου επιβολής διοικητικών προστίμων. Η Daimler ανέφερε συγκεκριμένα ότι, *«[...] συμπεραίνεται ότι, στο μέτρο που δεν έχουν εκδοθεί ειδικοί Κανονισμοί στη Δημοκρατία και δεν υπάρχει ειδική πρόβλεψη στο Νόμο, η ΕΠΑ οφείλει να εφαρμόζει τους σχετικούς Κανονισμούς, Κατευθυντήριες Γραμμές, Αποφάσεις και νομολογία του Ενωσιακού δικαίου, τα οποία ερμηνεύουν και συγκεκριμενοποιούν τον τρόπο επιβολής/απαλλαγής/μείωσης των διοικητικών προστίμων.»*

Σχετικά με το θέμα του καθορισμού του προστίμου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο Νόμος 13(Ι)/2008 ρητά προβλέπει επ' αυτού στα άρθρα 24(α) και 42(1). Η Επιτροπή ενεργεί στη βάση των προνοιών αυτών σταθμίζοντας τη φύση, τη σοβαρότητα/βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης. Υπό τις περιστάσεις αυτές, και εφόσον ο Νόμος και δη τα άρθρα 24(α) και 42(1) καταγράφουν με σαφήνεια το τι πρέπει να λαμβάνει υπόψη της η Επιτροπή κατά τον καθορισμό του προστίμου προς μία επιχείρηση, τότε το ζήτημα τούτο δεν επιδέχεται οποιασδήποτε άλλης ερμηνείας.

Αναφορικά με το θέμα της διάρκειας της διαδικασίας που έθεσε η Daimler, η Επιτροπή θέλει να διασαφηνίσει καταρχήν ότι, η διάρκεια της διαδικασίας εξέτασης μία καταγγελίας δεν προβλέπεται στο Νόμο ως παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη από την Επιτροπή στον καθορισμό του ύψους του προστίμου, εν αντιθέσει με τη διάρκεια μίας παράβασης που προνοείται σαφώς. Επιπλέον, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, ως ανεξάρτητο διοικητικό όργανο ασκεί τις αρμοδιότητές της εντός ευλόγου χρόνου ως οι γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου σε συνάρτηση πάντοτε με την πολυπλοκότητα της κάθε υπόθεσης ξεχωριστά. Κύριο και βασικό μέλημά της στην ορθή εφαρμογή του Νόμου, κατά την όλη διαδικασία που ακολουθείται στα πλαίσια των εξουσιών και αρμοδιοτήτων της, είναι να μην διακυβεύονται τα συμφέροντα του διοικούμενου, αλλά να τηρούνται και να ακολουθούνται ευλαβικά και στο έπακρο όλες οι σχετικές πρόνοιες του Νόμου και να διενεργούνται όλες εκείνες οι απαραίτητες ενέργειες, τόσο στο στάδιο της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας μίας καταγγελίας όσο και στην ενώπιον της Επιτροπής διαδικασία, εξασφαλίζοντας το δικαίωμα για δίκαια δίκη, ως έγινε και στην παρούσα υπόθεση.

Τέλος, η Επιτροπή, αναφορικά με τις επιστολές που επισυνάφθηκαν ως Παραρτήματα από την Daimler, στις γραπτές παραστάσεις ημερομηνίας 16/3/2015, παρατηρεί καταρχήν ότι αφορούν μεν το σύστημα της επιλεκτικής διανομής στη βάση δε του προηγούμενου Ευρωπαϊκού Κανονισμού, που ίσχυε το 2008. Επίσης, στην επιστολή που κοινοποιήθηκε προς την Daimler από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που καταγράφεται είναι ότι: «[...] ένας κατασκευαστής μηχανοκίνητων οχημάτων μπορεί μόνο τότε να απορρίψει μία ξεχωριστή σύμβαση για ανταλλακτικά, όταν το μερίδιο της αγοράς του για συγκεκριμένες ομάδες ανταλλακτικών βρίσκεται κάτω του 30%, κάτι το οποίο σπάνια συμβαίνει.» (δική μας υπογράμμιση)

Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το θέμα που τέθηκε από εταιρεία προς την Ελβετική Αρχή Ανταγωνισμού, δεν αφορά δεδομένα που σχετίζονται με την υπό εξέταση υπόθεση. Αφορά την αποδοχή ή όχι μίας επιχείρησης στο σύστημα της επιλεκτικής διανομής. Στην υπό εξέταση υπόθεση δεν τέθηκε θέμα αν ο συνδυασμός της εξυπηρέτησης πελατών και της πώλησης ανταλλακτικών είναι ή όχι επιτρεπτός.

### **6.1.3 Φύση και Σοβαρότητα της Παράβασης**

Όπως συνάγεται από το Νόμο 13(Ι)/2008 και δη τα άρθρα 24(1) και 42(1), τα βασικά κριτήρια καθορισμού του ύψους του διοικητικού προστίμου είναι η φύση, η

σοβαρότητα/βαρύτητα και η διάρκεια της παράβασης. Ομοίως και το άρθρο 23(3) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 προνοεί ότι: «Ο καθορισμός του ύψους του προστίμου γίνεται με βάση τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης.»

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της εκτίμησης και αξιολόγησης της φύσης και της σοβαρότητας της παράβασης, λαμβάνει υπόψη της ιδίως το είδος της παράβασης, ενώ λαμβάνει παράλληλα υπόψη τις συνθήκες της κάθε υπόθεσης, κατά περίπτωση, και το ειδικό βάρος της συμμετοχής της κάθε επιχείρησης στην παράβαση.

Επιπλέον, η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση της σοβαρότητας της παράβασης, λαμβάνει υπόψη το χαρακτήρα και τον αντίκτυπο που αυτή είχε ή/και συνεχίζει να έχει στην αγορά, τα αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή δυνατό να προκληθούν στην αγορά, δεδομένης και της οικονομικής δύναμης των επιχειρήσεων που παραβιάζουν τους κανόνες ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και την έκταση αυτής. Οπότε συνυπολογίζεται επίσης και το οποιοδήποτε οικονομικό ή άλλο όφελος που αποκόμισαν ή επιδίωξαν να αποκομίσουν οι εταιρείες.

Η Επιτροπή, αφού συνεκτίμησε όσα υποβλήθηκαν από την Daimler και μελέτησε όλα τα πιο πάνω αναφερθέντα σημεία, λαμβάνοντας υπόψη τα γεγονότα, τα ενώπιόν της στοιχεία, καθώς και τη σχετική νομολογία, έχει ομόφωνα αποφασίσει ότι, η κάθετη συμφωνία από μέρους της Daimler και της CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά αποτελεί σύμπραξη απαγορευμένη κατά το άρθρο 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, καθότι έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και η οποία δεν καλύπτεται από τους Κανονισμούς (ΕΕ) 461/2010 και 330/2010, λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εν λόγω εταιρείες.

Η Επιτροπή κατέληξε ότι δεν τίθεται θέμα εξ αντικειμένου παραβίασης του ανταγωνισμού, καθώς η υπό αναφορά συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά δεν έχει διαφανεί να εμπεριέχει οποιονδήποτε από τους προβλεπόμενους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας που καταγράφονται στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, η οικονομική θεωρία προβλέπει ότι οι κάθετες συμφωνίες, σε αντίθεση γενικά με οριζόντιες, μπορεί να έχουν σημαντικές ευεργετικές επιδράσεις

και για τους καταναλωτές (μέσω βελτίωσης του συντονισμού, άμβλυνσης διαφόρων προβλημάτων από εξωτερικότητες που μειώνουν τα κίνητρα για επενδύσεις κλπ.)<sup>199</sup>

Επίσης, η Επιτροπή, αντλώντας καθοδήγηση από τη νομολογία και τις Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>200</sup> όπου αναφέρεται ότι: «(6) Για τους περισσότερους κάθετους περιορισμούς, προβλήματα ανταγωνισμού μπορούν να προκύψουν μόνον εφόσον ο ανταγωνισμός σε ένα ή περισσότερα επίπεδα των εμπορικών συναλλαγών είναι ανεπαρκής, δηλαδή εάν υπάρχει ορισμένη ισχύς στην αγορά σε επίπεδο προμηθευτή ή αγοραστή ή και των δύο. Οι κάθετοι περιορισμοί είναι κατά κανόνα λιγότερο επιζήμιοι από τους οριζόντιους και ενδέχεται να ευνοήσουν σημαντικά τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.», θεωρεί ότι σοβαρές παραβάσεις του δικαίου του ανταγωνισμού, είναι ενδεικτικά αυτοί που αφορούν σε καθορισμό τιμών ή κατανομή αγορών -όπως και οι περιπτώσεις που καταγράφονται στον Κανονισμό (ΕΚ) 330/2010- και ιδιαίτερα επιζήμιοι οι οριζόντιοι περιορισμοί σε σχέση με τους κάθετους. Στην εν προκειμένω περίπτωση, η Επιτροπή έχει καταλήξει ότι το σύστημα της επιλεκτικής διανομής που προτίμησε να εφαρμόσει η εταιρεία Daimler, αποτελεί ένα από τα πιο διαδεδομένα συστήματα στον Ευρωπαϊκό χώρο, καθώς στους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς 330/2010 και 461/2010 προβλέπεται, η με όρους εφαρμογή του εν λόγω συστήματος. (δική μας υπογράμμιση)

Αναφορικά με τα αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα στην αγορά, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι κάθετοι περιορισμοί στις πλείστες των περιπτώσεων δεν είναι της ίδιας σοβαρότητας με αυτούς της οριζόντιας σχέσης,<sup>201</sup> καθώς και το γεγονός ότι στην ενώπιόν της υπόθεση δεν υπήρξαν περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί ότι δεν υπήρξε εξοβελισμός ανταγωνιστών από την αγορά, ούτε ότι το σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler είναι καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα.

Αναφορικά με την οικονομική δύναμη της επιχείρησης που παραβιάζει τους κανόνες ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και την έκταση αυτής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εταιρεία Daimler τόσο πριν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής

---

<sup>199</sup> Γιάννης Κατσουλάκος, Καθηγητής, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, «Είναι η Αντιμετώπιση των Καρτέλ από την Πολιτική Ανταγωνισμού Αποτελεσματική;» Περιοδικό ΕΠΙΛΟΓΗ – ΤΑΣΕΙΣ «Η Οικονομία το 2009».

<sup>200</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, *supra* υποσ.

6.  
<sup>201</sup> *Ibid.*



όσο και μετά την εφαρμογή αυτού κατέχει εξαιρετικά υψηλά μερίδια αγοράς στη σχετική γεωγραφική αγορά.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή τονίζει ότι η εταιρεία Daimler συμμετείχε άμεσα στην υπό κρίση σύμπραξη, η οποία έλαβε χώρα σε όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι από τα ενώπιόν της στοιχεία και τους ισχυρισμούς της CIC, {...}.

Η Επιτροπή, μελετώντας τη συμφωνία που υπεγράφη την 1/7/2007 μεταξύ της Daimler και CIC, σημειώνει τα εξής σημεία:

«{...}»

Στη βάση των προαναφερόμενων προνοιών της συμφωνίας ημερομηνίας 1/7/2007 και των όσων έχουν ήδη αναφερθεί ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Daimler, διατηρεί τον έλεγχο του τρόπου εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και των συμφωνιών μεταξύ της CIC και των τρίτων εταιρειών και στην ουσία ουδέποτε μερίμνησε για την ομαλότερη εφαρμογή του συστήματος στην κυπριακή αγορά, ούτως ώστε να μην εξαφανιστεί ο ανταγωνισμός. Και αυτό υπό την έννοια ότι δεν θα δημιουργούσε αποκλεισμό στην εν λόγω αγορά, αφήνοντας μία και μόνη επιχείρηση να δραστηριοποιείται σε αυτήν και κατά συνέπεια τον περιορισμό των επιλογών του καταναλωτή, αλλά και της δυνατότητας επιλογής καλύτερων τιμών, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι στην πράξη περιορίζεται η επιλογή προμήθειας των σχετικών προϊόντων λόγω των ιδιομορφιών και των χαρακτηριστικών της κυπριακής αγοράς, όπως της απόστασής της από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, της νησιωτικής της ιδιότητας και του πλέγματος των διεθνών συγκοινωνιών και μεταφορών της.

Ως προς τις επιπτώσεις που δυνατό να προξενήθηκαν από την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής μέσα από τη συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC προς τους καταναλωτές στην κυπριακή αγορά, η Επιτροπή σημειώνει ότι έχει κριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απόφασή της *PO/Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges*,<sup>202</sup> ότι: «Turning to its actual impact on the market, there is no need to quantify in detail the extent to which prices differed from those

<sup>202</sup> Βλ. σχετικά Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 24.06.2004, *PO/Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges* (COMP/38.549), OJ L 4, 6.1.2005, π. 10–11, σκέψη 128.

*which might have been applied in the absence of the anti-competitive arrangements in question. This cannot always be measured in a reliable manner, since a number of external factors may have affected the movement of prices for the service simultaneously, thereby making it extremely difficult to draw conclusions as to the relative importance of all possible causal effects. For the reasons mentioned in paragraphs 91 to 96, the Commission considers that the fee scale was in fact applied, at least to some extent. This necessarily created a risk that prices were at levels higher than they would have been under normal conditions of competition.»*

(δική μας υπογράμμιση)

Τέλος, η Επιτροπή δεν μπορεί να παραγνωρίσει και την οικονομική δυνατότητα της επιχείρησης να προξενήσει σημαντική ζημία στους καταναλωτές, με δεδομένο και το μέγεθος και την μακρόχρονη δραστηριότητα και εξειδίκευση της εταιρείας Daimler στη σχετική αγορά γνήσιων ανταλλακτικών οχημάτων στην Κύπρο.

Η ίδια η Daimler ισχυρίστηκε ότι, με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής της Daimler υπήρξε βελτίωση στην ποιότητα, αποτελεσματικότητα και οφέλη προς τον καταναλωτή, κάτι το οποίο η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν απεδείχθη, καθότι δεν υποδείχτηκε κάποια τροποποίηση/αλλαγή/προσθήκη στην ισχύουσα συμφωνία των καταγγελλόμενων εταιρειών, σε σχέση με την πρότερη εφαρμογή της. Τονίζεται ότι η μόνη αλλαγή που υπήρξε αφορούσε την αυστηρότερη εφαρμογή του συστήματος με τον αποκλεισμό όλων των άλλων εισαγωγέων/χονδρεμπόρων από τη δυνατότητα προμήθειας των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz, την κατάργηση του υφιστάμενου μεταξύ τους ανταγωνισμού στη σχετική αγορά των εν λόγω προϊόντων, τον περιορισμό στο μέγιστο βαθμό των επιλογών του καταναλωτή και της δυνατότητας πρόσβασης αυτού σε καλύτερες τιμές αγοράς των προϊόντων.

#### **6.1.4 Διάρκεια της παράβασης**

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η διάρκεια της παράβασης είναι ένας παράγοντας που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον υπολογισμό του κατάλληλου ύψους του διοικητικού προστίμου, καθότι οι επιπτώσεις της παράβασης στην αγορά συναρτώνται με τη διάρκεια της παράβασης.

Επομένως, αυτό που λαμβάνεται υπόψη είναι το χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά έχει εκδηλωθεί στην πράξη.

Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή έχει διαπιστώσει, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, ότι η εν λόγω παράβαση από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας Daimler συντελέστηκε με την κοινοποίηση της απόφασής της στις 25/11/2010 προς την CIC για την αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά {...}.

Αναφορικά με τη διάρκεια της διαπιστωθείσας παράβασης, επισημαίνεται ότι αυτή εκτείνεται από την 1/1/2011 μέχρι και σήμερα, χωρίς οποιαδήποτε διακοπή.

#### **6.1.5 Ελαφρυντικές Περιστάσεις**

Η εταιρεία Daimler, ως παρατέθηκε ανωτέρω, προέβαλε λόγους για την ύπαρξη ελαφρυντικών περιστάσεων, τους οποίους η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς και συνεκτίμησε κατά την επιβολή του προστίμου.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όλα όσα έχουν προβληθεί από την Daimler και στη βάση των όσων μέχρι σήμερα γνωρίζει, εκτιμά ότι η εταιρεία Daimler δεν έχει προβεί στο παρελθόν σε οποιαδήποτε άλλη διαπιστωμένη παράβαση του Νόμου εντός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς. Διαπιστώνεται ακόμα ότι η παρούσα παράβαση του Νόμου δεν είναι αποτέλεσμα συνέχισης ή επανάληψης μίας προηγούμενης διαπιστωμένης ίδιας ή παρόμοιας παράβασης εκ μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας και πως αυτή έχει συνεργαστεί με την Επιτροπή.

Παρόλα αυτά, η Επιτροπή δεν μπορεί να παραγνωρίσει το γεγονός ότι η παράβαση είναι συνεχιζόμενη και δεν έχει παύσει, ακόμα και μετά την υποβολή της καταγγελίας της υπόθεσης στην Επιτροπή εντός του 2011.

Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι από το μέγεθος και τη μακρόχρονη δραστηριότητα και εξειδίκευση της εταιρείας Daimler στην αγορά αυτοκινήτων, και δη των ανταλλακτικών, συνάγεται ότι διέθετε τις γνώσεις και τα απαραίτητα μέσα που απαιτούνται για να αξιολογήσουν τον παράνομο χαρακτήρα της συμπεριφοράς της και των συνεπειών αυτής από την άποψη του δικαίου του ανταγωνισμού στον τρόπο εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στη σχετική γεωγραφική αγορά.

Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία Daimler αμέλησε για τη σωστή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στη σχετική γεωγραφική αγορά. Αυτό γίνεται φανερό μέσα από τις πράξεις της ή/και τις παραλείψεις της όπου βάσει της

συμφωνίας της με την CIC ημερομηνίας 1/7/2007 θα μπορούσε το σύστημα της επιλεκτικής διανομής να εφαρμόζεται στην κυπριακή αγορά χωρίς τον οποιοδήποτε περιορισμό ή τον έλεγχο της παραγωγής και της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ.

Η Επιτροπή επί τούτου, σημειώνει τις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Mayras του ΔΕΕ στην υπόθεση *General Motors v. Commission*,<sup>203</sup> όπου ελέχθη ότι: «[...] *the concept of negligence must be applied where the author of the infringement, although acting without any intention to perform an unlawful act, has not foreseen the consequences of his action in circumstances where a person who is normally informed and sufficiently attentive could not have failed to foresee them*». (δική μας υπογράμμιση)

Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη της τα πιο πάνω, επισημαίνει ότι η Daimler να μην έλαβε την απόφαση για εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής και απέστειλε σχετικές οδηγίες για την εφαρμογή του προς την CIC, όσον όμως αφορά τον τρόπο που εφαρμόστηκε το εν λόγω σύστημα στην κυπριακή αγορά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Daimler όφειλε να είχε αποτρέψει και/ή να μην είχε επιτρέψει τον αποκλεισμό της σχετικής αγοράς με την ύπαρξη και δραστηριοποίηση σε αυτήν μίας και μόνης επιχείρησης και πως δεν έλαβε υπόψη της σημαντικούς παράγοντες, κυρίως, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της κυπριακής αγοράς, που διαφοροποιούν ή/και επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και πως δεν προχώρησε σε έλεγχο του τρόπου εφαρμογής του συστήματος, ως όφειλε στην Κύπρο.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό για το μεγάλο διάστημα που διήρκησε η διαδικασία εξέτασης της καταγγελίας, η οποία, σύμφωνα με την Daimler, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ως ελαφρυντική περίπτωση, η Επιτροπή έχοντας σημειώσει τη σχετική νομολογία που τέθηκε δεν μπορεί να συμφωνήσει με την εκτεθείσα θέση της και θεωρεί ότι η διαδικασία ολοκληρώθηκε μέσα σε εύλογο, υπό τις περιστάσεις, χρονικό διάστημα. Επισημαίνεται περαιτέρω ότι, η εν λόγω υπόθεση αφορούσε περίπλοκες σχετικές αγορές, η δέουσα προκαταρκτική έρευνα των οποίων έπρεπε να πραγματοποιηθεί κατά άρτιο και ενδελεχή τρόπο. Επίσης, η πολυπλοκότητα και η έκταση των θεμάτων που θίγονταν στην καταγγελία, των στοιχείων που απαιτούνταν να συλλεχθούν και η ενδελεχής μελέτη όλων αυτών, τόσο για την ετοιμασία του

---

<sup>203</sup> Υπόθεση 26/75, Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Mayras της 29ης Οκτωβρίου 1975, *General Motors Continental NV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1975], ECR 1975 - 01367, σελ.1389.

Σημειώματος της Υπηρεσίας, όσο και κατόπιν στην ενώπιον της Επιτροπής διαδικασία στην κατάρτιση και κοινοποίηση της Έκθεσης Αιτιάσεων, την κατάρτιση, το διαχωρισμό και την επεξεργασία των εμπιστευτικών στοιχείων του φακέλου, των επιθεωρήσεων του διοικητικού φακέλου από τους δικηγόρους των καταγγελλόμενων και το στάδιο της προφορικής διαδικασίας και της έκδοσης της σχετικής απόφασης, απαιτούσαν τον εύλογο υπό τις περιστάσεις χρόνο, ώστε να τύχουν της δέουσας και πρέπουσας υπό τις περιστάσεις επιμέλειας και μελέτης.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι στα πλαίσια του Νόμου και δη του άρθρου 24(α)(i) του Νόμου 13(Ι)/2008 προβλέπεται ως βάση υπολογισμού του διοικητικού προστίμου, που θα επιβληθεί σε κάθε επιχείρηση ο κύκλος εργασιών της που έλαβε χώρα κατά το έτος μέσα στο οποίο συντελέστηκε η παράβαση ή κατά το αμέσως προηγούμενο της παράβασης έτος.

Η Επιτροπή, δεδομένου του ότι η παράβαση άρχισε κατά την 1/1/2011, ομόφωνα αποφασίζει να λάβει υπόψη της ως βάση υπολογισμού του διοικητικού προστίμου το οικονομικό έτος της Daimler μέσα στο οποία συντελέστηκε η παράβαση, ήτοι το 2011. Ο δε κύκλος εργασιών της Daimler για το οικονομικό έτος που έληξε στις 31/12/2011 ανήλθε στα €{.....} ({.....} Ευρώ).

## **6.2 Αναφορικά με την CIC**

### **6.2.1 Θέσεις της CIC**

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις γραπτές παραστάσεις που απέστειλε ο δικηγόρος της CIC, ως προς την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο και εξέτασε ένα προς ένα όλα τα σημεία που εγέρθηκαν και αναπτύχθηκαν λεπτομερώς και παραθέτει συνοπτικά κατωτέρω τα ακόλουθα:

- Η κύρια θέση της CIC περιστρέφεται γύρω από το ότι στην περίπτωση της συντρέχουν σοβαροί μετριαστικοί παράγοντες και ελαφρυντικές περιστάσεις, οι οποίοι συνηγορούν στη μη επιβολή οποιουδήποτε προστίμου. Η CIC έχει τη θέση ότι στην περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, το πρόστιμο που τυχόν θα επιβληθεί θα πρέπει λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων της υπόθεσης και των δεδομένων της εταιρείας CIC να είναι πολύ περιορισμένης έκτασης.
- Αναφορικά με τη φύση και τη σοβαρότητα της διαπιστωθείσας παράβασης, η CIC, παραθέτοντας αποσπάσματα από την κοινοποιηθείσα θέση της Επιτροπής,

καταγράφει ότι αυτή δεν περιλαμβάνεται στις *per se* παραβάσεις του ανταγωνισμού και σημειώνει πως «επομένως είναι εμφανές ότι η φύση της παρούσας συμφωνίας είναι τέτοια που όχι μόνο δεν είναι σοβαρή, αλλά αντιθέτως θα μπορούσε να έχει και θετικό αποτέλεσμα για τον ανταγωνισμό.»

- Επιπρόσθετα, αναφέρεται ότι «ήταν εξαιρετικά δύσκολο για την CIC –στην απουσία μάλιστα σχετικής νομολογίας που να καθιστά τέτοιου είδους συστήματα αντίθετα με τους κανόνες του ανταγωνισμού - να διακρίνει και να διαπιστώσει κατά πόσο η συγκεκριμένη συμφωνία παραβιάζει τον ανταγωνισμό. [...] Η CIC συμμορφώθηκε προς τις συμβατικές υποχρεώσεις που απέρρεαν από τη συμφωνία διανομής χωρίς να γνωρίζει ότι οι εν λόγω όροι θα μπορούσαν να κριθούν ως παραβιάζοντες την νομοθεσία του ανταγωνισμού και χωρίς ασφαλώς να έχει οποιαδήποτε πρόθεση να παραβιάσει τους κανόνες του ανταγωνισμού. Αντιθέτως, λόγω και του γεγονότος ότι το εν λόγω Σύστημα Επιλεκτικής Διανομής εφαρμόζεται σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, χωρίς να έχει προκύψει οποιοδήποτε ζήτημα σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα η CIC θεωρούσε πάντοτε ότι ενεργούσε σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες του ανταγωνισμού.»
- Περαιτέρω, από την CIC προβάλλεται ότι: «η Επιτροπή στην προκειμένη περίπτωση καθόρισε «στενά» τη σχετική αγορά και δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι ο προσδιορισμός της σχετικής αγοράς θα μπορούσε να ήταν διαφορετικός. Εάν όμως καθοριζόταν διαφορετικά η σχετική αγορά, η CIC αναντίλεκτα δεν θα είχε διαπράξει οποιαδήποτε παράβαση αφού θα καλυπτόταν από την απαλλαγή του Κανονισμού 461/2010.»
- Επίσης αναφέρεται ότι: «Σε τέτοιες περιπτώσεις που αφορούν μη προφανείς και καινοφανείς παραβάσεις του ανταγωνισμού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν επιβάλλει οποιοδήποτε πρόστιμο κατανοώντας την αδυναμία των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων να αντιληφθούν και να κατανοήσουν ότι η συμπεριφορά τους θα μπορούσε να συνιστά παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού.» και προς υποστήριξη τούτου έκανε αναφορά σε αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- Ακολούθως, η CIC προβάλλει τη θέση ότι η Επιτροπή δεν θα πρέπει να της επιβάλει οποιοδήποτε πρόστιμο για τη διαπιστωθείσα παράβαση και υποστηρίζει τα εξής: «Περαιτέρω, στην προκειμένη περίπτωση δεν μπορεί να τίθεται θέμα επιβολής προστίμου που να αποβλέπει σε ένα αποτρεπτικό αποτέλεσμα αφού ουδέποτε η εταιρεία CIC ενήργησε με πρόθεση να παραβιάσει τις αρχές του ανταγωνισμού και εν πάση περιπτώσει τα ιδιαίτερα δεδομένα της παρούσας υπόθεσης είναι τέτοια που η διαπιστωθείσα παράβαση έχει όπως εξηγήθηκε ανωτέρω πρωτοφανή χαρακτήρα. Η Εταιρεία καλή τη πίστη υπέγραψε

ένα συμβόλαιο το οποίο είναι πανομοιότυπο σε όλη την Ευρώπη και κατ' επέκταση μη διαπραγματεύσιμο, χωρίς να γνωρίζει ότι οποιαδήποτε πρόνοια του θα μπορούσε να κριθεί αντίθετη με τις αρχές της νομοθεσίας του ανταγωνισμού.»

- Επίσης, η CIC κάνει αναφορά και στα αποτελέσματα της διαπιστωθείσας παράβασης στην αγορά, σημειώνοντας ότι: «[...] η υπό εξέταση συμφωνία δεν είχε αντίκτυπο στην αγορά αφού οι καταγγέλλουσες όχι μόνο δεν έχουν εξοβελιστεί από την αγορά αλλά διατήρησαν πλήρως τον κύκλο εργασιών τους γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που παρουσίασαν οι καταγγέλλουσες. Επομένως η παρούσα συμφωνία δεν επηρέασε τη δομή της αγοράς αλλά ούτε και ενδυνάμωσε τη θέση της CIC στην αγορά εις βάρος των καταγγελλουσών όπως επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι ο κύκλος εργασιών της CIC βαίνει μειούμενος από το χρόνο διαπίστωσης της παράβασης και μετέπειτα.», επισυνάπτονται βεβαιώσεις των ελεγκτών της CIC στην οποία παρουσιάζεται ο κύκλος εργασιών της για τα έτη 2010-2013. Επίσης προβλήθηκε ότι: «οι καθαρές τιμές των προϊόντων στη σχετική αγορά όχι μόνο δεν αυξήθηκαν αλλά αντίθετως έχουν τα τελευταία χρόνια πτωτική πορεία αφού η CIC έχει αυξήσει το ποσοστό των εκπτώσεων που παρέχει.»
- Αναφορικά με τον υπολογισμό του διοικητικού προστίμου, η CIC υποστήριξε τη θέση της βασιζόμενη στις πρόνοιες των Κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παράγραφος 2 σημείο α' του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1/2003. Συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι, «[...] ως βάση για τον υπολογισμό τυχόν προστίμου που θα επιβληθεί θα πρέπει να αποτελέσουν μόνον τα έσοδα της Εταιρείας από τις πωλήσεις γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα Mercedes-Benz σε εξωτερικούς πελάτες και σε πελάτες εντός των συνεργείων της Εταιρείας.»
- Επίσης υποστήριξε ότι: «[...] τυχόν επιβολή προστίμου στη CIC θα έχει άμεσες επιπτώσεις στη λειτουργία της εταιρείας επιτείνοντας το πρόβλημα ρευστότητας που ήδη αντιμετωπίζει η εταιρεία θέτοντας σε ανεπανόρθωτο κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της εταιρείας. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω ο κύκλος εργασιών της εταιρείας βαίνει μειούμενος από το 2010 και μετέπειτα.» και έκανε σχετική αριθμητική αναφορά και έδωσε πληροφορίες ως προς τούτο.
- Τέλος, ως ελαφρυντικές περιστάσεις, η CIC αναφέρει τα εξής:

1. «Η CIC δεν έχει διαπράξει στο παρελθόν οποιαδήποτε παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού όπως αυτοί προσδιορίζονται στον Νόμο. [...]

2. Η CIC συνεργάστηκε πλήρως και αποτελεσματικά με την Επιτροπή σε όλα τα στάδια της ενώπιον της διαδικασίας. [...]
3. Η παράβαση δεν διαπράχθηκε εκ προθέσεως αλλά αντιθέτως η φύση της παράβασης είναι τέτοια που επιβάλλει να ληφθεί υπόψη τόσο το γεγονός ότι η φύση της παράβασης δεν είναι προφανής, όσο και η δυσκολία στον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς και γενικότερα της διάκρισης κατά πόσο η συγκεκριμένη πρακτική ήταν θετική ή μη για τον ανταγωνισμό. [...]
4. Η CIC δεν ενήργησε κακόπιστα ή με σκοπό να βλάψει τον ανταγωνισμό ή τους ανταγωνιστές της, αλλά συμμορφώθηκε προς τις συμβατικές της υποχρεώσεις όπως αυτές απέρρεαν μέσα από τη συμφωνία διανομής που συνήψε με την Daimler.
5. Η CIC δεν αποκόμισε οποιοδήποτε όφελος από την ισχυριζόμενη παράβαση γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τον κύκλο εργασιών της κατά τα έτη 2010, 2011, 2012 και 2013 ο οποίος βαίνει μειούμενος (βλ. Παραρτήματα στην παρούσα).»

#### **6.2.2 Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή, έχοντας καταγράψει συνοπτικά πιο πάνω τις γραπτές παραστάσεις της εταιρείας CIC, προτού προχωρήσει στην εξέταση των προϋποθέσεων που θέτει ο Νόμος, για την επιβολή διοικητικού προστίμου τονίζει ότι, η διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου αποτελεί διοικητική διαδικασία και δεν πρέπει για κανένα λόγο να συγχέεται με άλλες διαδικασίες.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, μελέτησε ενδελεχώς όλες τις θέσεις της CIC και δη την αναφορά της στις πρόνοιες των *Κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων* και στο ότι «ως βάση για τον υπολογισμό τυχόν προστίμου που θα επιβληθεί θα πρέπει να αποτελέσουν μόνον τα έσοδα της Εταιρείας από τις πωλήσεις γνήσιων ανταλλακτικών με το σήμα Mercedes-Benz σε εξωτερικούς πελάτες και σε πελάτες εντός των συνεργείων της Εταιρείας.»

Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο Νόμος 13(Ι)/2008 ρητά και με σαφήνεια προβλέπει στο άρθρο 24(α) ότι το διοικητικό πρόστιμο που δύναται να επιβάλει ανέρχεται μέχρι το δέκα τοις εκατό (10%) του κύκλου εργασιών της επιχείρησης και όχι του κύκλου εργασιών της αξίας των πωλήσεων ή των προϊόντων ή υπηρεσιών με τις οποίες σχετίζεται η παράβαση. Δεδομένης της σαφήνειας των σχετικών με το



θέμα άρθρων του Νόμου, η Επιτροπή έχει τη θέση ότι το ζήτημα τούτο δεν μπορεί να τύχει οποιασδήποτε άλλης ερμηνείας.

### **6.2.3 Φύση και Σοβαρότητα της Παράβασης**

Όπως συνάγεται από το Νόμο 13(Ι)/2008 και δη τα άρθρα 24(1) και 42(1), τα βασικά κριτήρια καθορισμού του ύψους του διοικητικού προστίμου είναι η φύση, η σοβαρότητα/βαρύτητα και η διάρκεια της παράβασης. Ομοίως και το άρθρο 23(3) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 προνοεί ότι: *«Ο καθορισμός του ύψους του προστίμου γίνεται με βάση τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης.»*

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της εκτίμησης και αξιολόγησης της φύσης και της σοβαρότητας της παράβασης, λαμβάνει υπόψη της ιδίως το είδος της παράβασης, ενώ λαμβάνει παράλληλα υπόψη τις συνθήκες της κάθε υπόθεσης, κατά περίπτωση, και το ειδικό βάρος της συμμετοχής της κάθε επιχείρησης στην παράβαση.

Επιπλέον, η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση της σοβαρότητας της παράβασης, λαμβάνει υπόψη το χαρακτήρα και τον αντίκτυπο που αυτή είχε ή/και συνεχίζει να έχει στην αγορά, τα αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή δυνατό να προκληθούν στην αγορά, δεδομένης και της οικονομικής δύναμης των επιχειρήσεων που παραβιάζουν τους κανόνες ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και την έκταση αυτής. Οπότε συνυπολογίζεται επίσης και το οποιοδήποτε οικονομικό ή άλλο όφελος που αποκόμισαν ή επιδίωξαν να αποκομίσουν οι εταιρείες.

Η Επιτροπή, αφού συνεκτίμησε όσα υποβλήθηκαν από την CIC, μελέτησε όλα τα πιο πάνω αναφερθέντα σημεία, λαμβάνοντας υπόψη και τα γεγονότα, τα ενώπιόν της στοιχεία της, καθώς και τη σχετική νομολογία, έχει ομόφωνα αποφασίσει ότι, η κάθετη συμφωνία από μέρους της Daimler και της CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά αποτελεί σύμπραξη απαγορευμένη κατά το άρθρο 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, καθότι έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και η οποία δεν καλύπτεται από τους Κανονισμούς (ΕΕ) 461/2010 και 330/2010, λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εν λόγω εταιρείες.

Η Επιτροπή κατέληξε ότι δεν τίθεται θέμα εξ αντικειμένου παραβίασης του ανταγωνισμού, καθώς η υπό αναφορά συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά δεν

έχει διαφανεί να εμπεριέχει οποιονδήποτε από τους προβλεπόμενους περιορισμούς ιδιαίτερης σοβαρότητας που καταγράφονται στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, η οικονομική θεωρία προβλέπει ότι οι κάθετες συμφωνίες, σε αντίθεση γενικά με οριζόντιες, μπορεί να έχουν σημαντικές ευεργετικές επιδράσεις και για τους καταναλωτές (μέσω βελτίωσης του συντονισμού, άμβλυνσης διαφόρων προβλημάτων από εξωτερικότητες που μειώνουν τα κίνητρα για επενδύσεις κλπ.)<sup>204</sup>

Επίσης, η Επιτροπή, αντλώντας καθοδήγηση από τη νομολογία και τις Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>205</sup>, όπου αναφέρεται ότι: «(6) Για τους περισσότερους κάθετους περιορισμούς, προβλήματα ανταγωνισμού μπορούν να προκύψουν μόνον εφόσον ο ανταγωνισμός σε ένα ή περισσότερα επίπεδα των εμπορικών συναλλαγών είναι ανεπαρκής, δηλαδή εάν υπάρχει ορισμένη ισχύς στην αγορά σε επίπεδο προμηθευτή ή αγοραστή ή και των δύο. Οι κάθετοι περιορισμοί είναι κατά κανόνα λιγότερο επιζήμιοι από τους οριζόντιους και ενδέχεται να ευνοήσουν σημαντικά τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.», θεωρεί ότι σοβαρές παραβάσεις του δικαίου του ανταγωνισμού, είναι ενδεικτικά αυτοί που αφορούν σε καθορισμό τιμών ή κατανομή αγορών -όπως και οι περιπτώσεις που καταγράφονται στον Κανονισμό (ΕΚ) 330/2010- και ιδιαίτερα επιζήμιοι οι οριζόντιοι περιορισμοί σε σχέση με τους κάθετους. Σε αντίθεση, στην εν προκειμένω περίπτωση, η Επιτροπή έχει καταλήξει ότι το σύστημα της επιλεκτικής διανομής που προτίμησε να εφαρμόσει η εταιρεία Daimler, αποτελεί ένα από τα πιο διαδεδομένα συστήματα στον Ευρωπαϊκό χώρο, καθώς στους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς 330/2010 και 461/2010 προβλέπεται, η με όρους εφαρμογή του εν λόγω συστήματος. (δική μας υπογράμμιση)

Αναφορικά με τα αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα στην αγορά, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι κάθετοι περιορισμοί στις πλείστες των περιπτώσεων δεν είναι της ίδιας σοβαρότητας με αυτούς της οριζόντιας σχέσης,<sup>206</sup> καθώς και το γεγονός ότι στην ενώπιόν της υπόθεση δεν υπήρξαν περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί ότι δεν υπήρξε εξοβελισμός ανταγωνιστών από την αγορά, ούτε ότι το σύστημα επιλεκτικής διανομής της Daimler είναι καθαρά ποιοτικού χαρακτήρα.

---

<sup>204</sup> Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 199.

<sup>205</sup> Βλ., *supra* υποσ. 6.

<sup>206</sup> *Ibid.*

Τέλος, αναφορικά με την ισχυριζόμενη πτώση των τιμών των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου, η Επιτροπή θεωρεί πως η οποιαδήποτε αλλαγή στις τιμές και την αξία των πωλήσεων, είναι πιθανότερο να οφείλεται στις ιδιαίτερες οικονομικο-πολιτικές συνθήκες<sup>207</sup> που επικράτησαν στην Κυπριακή Δημοκρατία μετά το 2011, παρά στην απουσία επιδίωξης οποιουδήποτε οφέλους/κέρδους κατόπιν της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής. Εξάλλου, είναι φανερό ότι με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά, η CIC απέμεινε ως η μοναδική εταιρεία παροχής των εν λόγω ανταλλακτικών με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό όλων των ανταγωνιστών της από την αγορά.

Αναφορικά με την οικονομική δύναμη της επιχείρησης που παραβιάζει τους κανόνες ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και την έκταση αυτής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εταιρεία CIC αμέσως πριν την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής κατείχε εξαιρετικά υψηλά μερίδια αγοράς στη σχετική γεωγραφική αγορά και κατόπιν της εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής απέκτησε μονοπωλιακή θέση.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή τονίζει ότι η εταιρεία CIC συμμετείχε άμεσα στην υπό κρίση σύμπραξη, η οποία έλαβε χώρα σε όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

{.....}.

Σημειώνεται ότι επ' αυτού, η CIC στις γραπτές της παραστάσεις αναφέρει ότι, «*συμμορφώθηκε προς τις συμβατικές υποχρεώσεις που απέρρεαν από τη συμφωνία διανομής χωρίς να γνωρίζει ότι οι εν λόγω όροι θα μπορούσαν να κριθούν ως παραβιάζοντες την νομοθεσία του ανταγωνισμού και χωρίς ασφαλώς να έχει οποιαδήποτε πρόθεση να παραβιάσει τους κανόνες του ανταγωνισμού.*»

Η Επιτροπή, μελετώντας τη συμφωνία που υπεγράφη την 1/7/2007 μεταξύ της Daimler και CIC, σημειώνει ότι αν και προβλεπόταν σε αυτήν ότι: «{.....}», η CIC δεν προχώρησε να διορίσει οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο πωλητή, παρά μόνο έναν εξουσιοδοτημένο επισκευαστή, ο οποίος σύμφωνα και με τις δηλώσεις του δεν είναι εισαγωγέας αλλά αγοράζει τα ανταλλακτικά από την ίδια την CIC.

<sup>207</sup> Η Επιτροπή παραθέτει σχετικά το Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, ως αυτός έχει δημοσιευτεί για τα έτη 2012 έως 2015, ο οποίος έχει πτωτική τάση:

2012	2013	2014	2015
119,36	118,88	117,27	114,73

Ως προς τις επιπτώσεις που δυνατό να προξενήθηκαν από την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής μέσα από τη συμφωνία των εταιρειών Daimler και CIC προς τους καταναλωτές στην κυπριακή αγορά, η Επιτροπή σημειώνει ότι έχει κριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απόφασή της *PO/Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges*,<sup>208</sup> ότι: «Turning to its actual impact on the market, there is no need to quantify in detail the extent to which prices differed from those which might have been applied in the absence of the anti-competitive arrangements in question. This cannot always be measured in a reliable manner, since a number of external factors may have affected the movement of prices for the service simultaneously, thereby making it extremely difficult to draw conclusions as to the relative importance of all possible causal effects. For the reasons mentioned in paragraphs 91 to 96, the Commission considers that the fee scale was in fact applied, at least to some extent. This necessarily created a risk that prices were at levels higher than they would have been under normal conditions of competition.» (δική μας υπογράμμιση)

Τέλος, η Επιτροπή δεν μπορεί να παραγνωρίσει και την οικονομική δυνατότητα της επιχείρησης να προξενήσει σημαντική ζημία στους καταναλωτές, με δεδομένο και το μέγεθος και την μακρόχρονη δραστηριότητα και εξειδίκευση της εταιρείας CIC στη σχετική αγορά γνήσιων ανταλλακτικών οχημάτων στην Κύπρο.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι με την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής δεν διεφάνη να προέκυψε οποιοδήποτε όφελος προς τον καταναλωτή, τουναντίον τα αποτελέσματα από την αυστηρότερη εφαρμογή του συστήματος ήταν ο αποκλεισμός όλων των άλλων εισαγωγέων/χονδρεμπόρων από τη δυνατότητα προμήθειας των ανταλλακτικών με σήμα κατασκευαστή αυτοκινήτου για οχήματα Mercedes-Benz, η κατάργηση του υφιστάμενου μεταξύ τους ανταγωνισμού στη σχετική αγορά των εν λόγω προϊόντων, ο περιορισμός στο μέγιστο βαθμό των επιλογών του καταναλωτή, και η δυνατότητα πρόσβασης αυτού σε καλύτερες τιμές αγοράς των προϊόντων.

#### **6.2.4 Διάρκεια της παράβασης**

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, η διάρκεια της παράβασης είναι ένας παράγοντας που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον υπολογισμό του κατάλληλου ύψους του διοικητικού προστίμου, καθότι οι επιπτώσεις της παράβασης στην αγορά συναρτώνται με τη διάρκεια της παράβασης.

<sup>208</sup> Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 202, *PO/Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges*.

Επομένως, αυτό που λαμβάνεται υπόψη είναι το χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά έχει εκδηλωθεί στην πράξη.

{.....}.

Αναφορικά με τη διάρκεια της διαπιστωθείσας παράβασης, επισημαίνεται ότι αυτή εκτείνεται από την 1/1/2011 μέχρι και σήμερα, χωρίς οποιαδήποτε διακοπή.

#### **6.2.5 Ελαφρυντικές Περιστάσεις**

Η εταιρεία CIC, ως παρατέθηκε ανωτέρω, προέβαλε λόγους για την ύπαρξη ελαφρυντικών περιστάσεων, τους οποίους η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς και συνεκτίμησε κατά την επιβολή του προστίμου.

Η Επιτροπή εκτιμά, στη βάση των όσων μέχρι σήμερα γνωρίζει, ότι η εταιρεία CIC δεν έχει προβεί σε οποιαδήποτε άλλη διαπιστωμένη παράβαση του Νόμου εντός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς. Διαπιστώνεται ακόμα ότι η παρούσα παράβαση του Νόμου δεν είναι αποτέλεσμα συνέχισης ή επανάληψης μίας προηγουμένως διαπιστωμένης ίδιας ή παρόμοιας παράβασης εκ μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας και πως αυτή έχει συνεργαστεί με την Επιτροπή.

Παρόλα αυτά, η Επιτροπή δεν μπορεί να παραγνωρίσει το γεγονός ότι η παράβαση είναι συνεχιζόμενη και δεν έχει παύσει, ακόμα και μετά την υποβολή της καταγγελίας της υπόθεσης στην Επιτροπή εντός του 2011.

Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι, από το μέγεθος και τη μακρόχρονη δραστηριότητα και εξειδίκευση της εταιρείας CIC στην αγορά αυτοκινήτων, και δη των ανταλλακτικών, συνάγεται ότι η CIC διέθετε τις γνώσεις και τα απαραίτητα μέσα που απαιτούνται για να αξιολογήσουν τον παράνομο χαρακτήρα της συμπεριφοράς της και των συνεπειών από την άποψη του δικαίου του ανταγωνισμού στον τρόπο εφαρμογής του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στη σχετική γεωγραφική αγορά.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία CIC μέσα από τις πράξεις ή/και τις παραλείψεις της, βάσει της συμφωνίας της με την Daimler ημερομηνίας 1/7/2007 μπορούσε, διορίζοντας άλλες επιχειρήσεις ως Εξουσιοδοτημένους Πωλητές που θα προέβαιναν σε εισαγωγές εντός του δικτύου της επιλεκτικής διανομής της Daimler και θα προμήθευαν την κυπριακή αγορά με τα εν λόγω ανταλλακτικά, να εφαρμόσει το

σύστημα της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά χωρίς τον οποιοδήποτε περιορισμό ή τον έλεγχο της παραγωγής και της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ.

Η Επιτροπή, συνεκτιμώντας όλα τα ενώπιόν της στοιχεία, επισημαίνει ότι η CIC εφάρμοσε τις οδηγίες της Daimler, η οποία είχε λάβει την απόφαση για την αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής. Η CIC γνώριζε ως Γενικός Διανομέας (General Distributor) ότι θα ήταν η μόνη που θα απέμενε ως μέλος του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά και παρά το ότι μπορούσε, δεν προέβη στο διορισμό άλλων Εξουσιοδοτημένων Πωλητών (Authorized Dealer). Προτίμησε να παραμείνει μόνη της στην αγορά. Ακόμα και ο εξουσιοδοτημένος επισκευαστής στο δίκτυό της Daimler, που διόρισε η CIC, ήτοι η εταιρεία G. Frantzis Motors Services Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στη Λεμεσό, έχει διαπιστωθεί ότι προβαίνει σε αγορές των ανταλλακτικών από την ίδια την CIC και όχι σε εισαγωγές.

Τέλος, η Επιτροπή έχει συνεκτιμήσει τα όσα έχουν τεθεί από την CIC αναφορικά με τους κύκλους εργασιών της.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι στα πλαίσια του Νόμου και δη του άρθρου 24(α)(i) του Νόμου 13(I)/2008 προβλέπεται ως βάση υπολογισμού του διοικητικού προστίμου, που θα επιβληθεί σε κάθε επιχείρηση ο κύκλος εργασιών της που έλαβε χώρα κατά το έτος μέσα στο οποίο συντελέστηκε η παράβαση ή κατά το αμέσως προηγούμενο της παράβασης έτος.

Η Επιτροπή, δεδομένου του ότι η παράβαση άρχισε κατά την 1/1/2011, ομόφωνα αποφασίζει να λάβει υπόψη της ως βάση υπολογισμού του διοικητικού προστίμου το οικονομικό έτος της CIC μέσα στο οποία συντελέστηκε η παράβαση, ήτοι το 2011. Ο κύκλος εργασιών της CIC για το οικονομικό έτος, που έληξε στις 31/12/2011, ανήλθε στα €{.....} ({.....}Ευρώ).

## **7. ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΟ**

Η Επιτροπή, συνεκτιμώντας όλους τους πιο πάνω λόγους, ως αυτοί έχουν αναλυθεί στο αιτιολογημένο σκεπτικό της απόφασης ομόφωνα έχει διαπιστώσει ότι η κάθετη συμφωνία από μέρους της Daimler και της CIC για την εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής στην κυπριακή αγορά αποτελεί σύμπραξη απαγορευμένη κατά το άρθρο 3(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, καθότι

έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και η οποία δεν καλύπτεται από τους Κανονισμούς (ΕΕ) 461/2010 και 330/2010, λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εν λόγω εταιρείες.

Η Επιτροπή, με γνώμονα το ότι, το διοικητικό πρόστιμο που δύναται να επιβάλει σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 24(α)(i), ανέρχεται μέχρι το δέκα τοις εκατό (10%) του κύκλου εργασιών της επιχείρησης, έλαβε υπόψη τη διάρκεια και τη φύση και σοβαρότητα/βαρύτητα της παράβασης, ως ορίζουν τα άρθρα 42(1) και 24(α)(i) του Νόμου 13(Ι)/2008 και ομόφωνα αποφασίζει στη βάση του άρθρου 24 του Νόμου, όπως ληφθούν τα ακόλουθα μέτρα:

**(Α) Υποχρεώνει** τις εταιρείες CIC και Daimler, να παύσουν άμεσα τη διαπιστωθείσα, ως το άνω σκεπτικό, παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ και να αποφύγουν επανάληψη αυτής στο μέλλον.

**(Β) Επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο** στην CIC αναφορικά με τη διαπιστωθείσα στο ως άνω σκεπτικό παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τον κύκλο εργασιών της, ο οποίος σύμφωνα με τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις, που απέστειλε, για το οικονομικό έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου του 2011 – το έτος που συντελέστηκε η παράβαση, ήτοι το έτος εντός του οποίου ξεκίνησε η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής εντός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς- ήταν της τάξης των €{.....} ({.....} Ευρώ), ανερχόμενο σε €700.000 (εφτακόσιες χιλιάδες Ευρώ), το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό {.....}% επί του κύκλου εργασιών της το έτος 2011.

**(Γ) Επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο** στην Daimler αναφορικά με τη διαπιστωθείσα στο ως άνω σκεπτικό παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 101(1) στοιχ. β' της ΣΛΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τον κύκλο εργασιών της, ο οποίος σύμφωνα με τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις που είναι δημοσιευμένες για το οικονομικό έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου του 2011 – το έτος που συντελέστηκε η παράβαση, ήτοι το έτος εντός του οποίου ξεκίνησε η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής εντός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς- ήταν της τάξης των €{.....} ({.....} Ευρώ), ανερχόμενο σε €20.000.000 (είκοσι εκατομμύρια Ευρώ), το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό {.....}% επί του κύκλου εργασιών της το έτος 2011.

Η Επιτροπή καλεί τις εταιρείες Daimler και CIC όπως, μέσα σε τριάντα (30) ημερολογιακές ημέρες από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης καταβάλουν στην Επιτροπή, το πιο πάνω διοικητικό πρόστιμο που τους επεβλήθη.

.....

**ΛΟΥΚΙΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ**

**Πρόεδρος της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού**