

Απόφαση ΕΠΑ 04/2020

Αρ. Φακέλου 11.17.015.03

**ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΙ 2008 ΕΩΣ 2014
(Νόμος Αρ. 13(Ι)/2008)**

**Καταγγελία των εταιρειών A. Princess Airport Parking Ltd, C & A Stop and Fly Ltd
και X. Xanthos Airport parking services εναντίον της εταιρείας Hermes Airports Ltd**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

κα Λουκία Χριστοδούλου	Πρόεδρος
κ. Ανδρέας Καρύδης	Μέλος
κ. Παναγιώτης Ουστάς	Μέλος
κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας	Μέλος
κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης	Μέλος

Ημερομηνία απόφασης: 21/1/2020

ΑΠΟΦΑΣΗ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της υπό τον ως άνω αριθμό και τίτλο υπόθεσης αποτέλεσε η καταγγελία ημερομηνίας 11/3/2015 που απεστάλη στις 12/3/2015¹ προς την Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Επιτροπή») από τις εταιρείες A. Princess Airport Parking Ltd, C&A Stop & Fly Ltd, Air-Park -CAA Car Services Ltd και X. Xanthos Airport Parking Services (εφεξής οι «καταγγέλλουσες / Princess / Stop & Fly / Air-Park / Xanthos») εναντίον της εταιρείας Hermes Airports Ltd (εφεξής η

¹ Επισημαίνεται ότι προηγήθηκε και σχετική επιστολή που έφερε ημερομηνία 2/3/2015 και ηλεκτρονικό μήνυμα ημερομηνίας 4/3/2015.

«καταγγελλόμενη/Hermes») αναφορικά με πιθανολογούμενες από μέρους της παραβάσεις των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων 2008 και 2014 (εφεξής ο «Νόμος»). Στις 26/3/2015 απεστάλη επιστολή αίτησης για λήψη προσωρινών μέτρων με ημερομηνία 23/3/2015.

B. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Η Επιτροπή, υπό προηγούμενη σύνθεσή της, σε συνεδρία της με ημερομηνία 8/4/2015, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ομόφωνα διαπίστωσε ότι οι πληροφορίες και τα στοιχεία ήταν ικανοποιητικά και ότι δικαιολογείτο η διερεύνηση της υποβληθείσας καταγγελίας ημερομηνίας 12/3/2015. Η Επιτροπή, ενεργώντας στη βάση των διατάξεων του άρθρου 35 του Νόμου, έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να διεξάγει προκαταρκτική έρευνα. Επιπλέον, αφού εξέτασε το υποβληθέν αίτημα για λήψη προσωρινών μέτρων, ομόφωνα αποφάσισε να καλέσει τα εμπλεκόμενα μέρη ενώπιόν της, στη συνεδρία της στις 24/4/2015.

Αναφορικά με το αίτημα των καταγγελλουσών εταιρειών για τη λήψη προσωρινών μέτρων, η Επιτροπή, υπό την προηγούμενη σύνθεσή της, στη συνεδρία της στις 22/5/2015, ομόφωνα αποφάσισε ότι δεν στοιχειοθετήθηκαν οι σωρευτικές προϋποθέσεις που το άρθρο 28 του Νόμου θέτει για την έκδοση των αιτούμενων προσωρινών μέτρων και ως εκ τούτου απέρριψε το αίτημα των εταιρειών, ενημερώνοντας σχετικά τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης.

Η Επιτροπή, υπό νέα σύνθεση, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 16/4/2013, 24/5/2013 και 2/2/2016, εξέτασε την υπόθεση σε συνεδρία της στις 8/4/2016 υπό το φως της απόφασης του Διοικητικού Δικαστηρίου, ημερομηνίας 29/1/2016, στην Προσφυγή με αρ. 5651/2013 (*Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου κ.α. και 1. Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού και 2. Κυπριακής Δημοκρατίας μέσω Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού*) με την οποία κρίθηκε ότι η συγκρότηση της Επιτροπής ήταν κακή λόγω της συμμετοχής σε αυτήν του κ. Χρίστου Τσίγκη, ο οποίος ήταν ταυτόχρονα και μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του ΔΗΚΟ, καθότι τούτο παραβίαζε την αρχή της διάκρισης των εξουσιών.

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αποφάσεις της σχετικά με την πιο πάνω υπόθεση, λήφθηκαν με τη συμμετοχή του κ. Χρίστου Τσίγκη στη σύνθεσή της, γεγονός που κρίθηκε από το Διοικητικό Δικαστήριο στην εν λόγω απόφαση ότι συνιστούσε κακή συγκρότηση της Επιτροπής, καθιστώντας τις ληφθείσες αποφάσεις παράνομες.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε όπως ανακαλέσει όλες τις αποφάσεις που έλαβε, έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Χρίστο Τσίγκη και όπως εξετάσει εξ' υπαρχής την υπόθεση, δίδοντας ταυτόχρονα σχετικές οδηγίες για έρευνα στην Υπηρεσία.

Επίσης, η Επιτροπή κατά την προαναφερόμενη συνεδρία της έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να κάνει χρήση του εντός του διοικητικού φακέλου της καταγγελίας υλικού που συλλέχθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα και δεν αποτελούσε υποκειμενικό στοιχείο κρίσης, αλλά καθαρά αντικειμενικό

στοιχείο, το οποίο και δύνατο να χρησιμοποιηθεί και αξιολογηθεί κατά την επανεξέταση της υπόθεσης.

Αναφορικά με την απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 22/5/2015 επί της αίτησης προσωρινών μέτρων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι είχε εκλείψει τόσο το αντικείμενο της εν λόγω αίτησης για τη λήψη προσωρινών μέτρων όσο και η προϋπόθεση του επείγοντος που θέτει σχετικά το άρθρο 28(1) του Νόμου, με αποτέλεσμα να μην φαίνεται νόμιμος λόγος για ανάκληση και επανεξέταση της ληφθείσας απόφασης.

Στις 10/2/2017 παρελήφθη επιστολή από το δικηγόρο της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess με την οποία ενημέρωνε ότι οι πελάτες του αποσύρουν την καταγγελία εναντίον της Hermes και δεν επιθυμούν προώθησή της.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 17/2/2017, μελέτησε το περιεχόμενο της επιστολής του δικηγόρου της εταιρείας Princess και κατά πλειοψηφία, αποφάσισε να ερωτηθεί η τελευταία για τους λόγους για τους οποίους ζητούσε την απόσυρση της καταγγελίας της. Το μέλος της Επιτροπής, κ. Χ. Παστελλής κατέληξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αποδεχθεί το αίτημα της απόσυρσης της καταγγελίας. Η εταιρεία Princess ερωτήθηκε σχετικά με επιστολή ημερομηνίας 24/2/2017. Η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν παρελήφθη οποιαδήποτε απαντητική επιστολή.

Η Υπηρεσία, αφού ολοκλήρωσε τη δέουσα προκαταρκτική της έρευνα, καταχώρισε σημείωμα με ημερομηνία 10/3/2017.

Η Επιτροπή, υπό τη νέα σύνθεσή της, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 16/4/2013, 24/5/2013 και 5/9/2016, σε συνεδρία που πραγματοποιήθηκε την 26/5/2017 εξέτασε την υπόθεση υπό το φως της απόφασης της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016 ημερομηνίας 3/3/2017. Με την εν λόγω απόφαση της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016 κρίθηκε νόμιμη η σύνθεση της Επιτροπής με τη συμμετοχή σε αυτή του κ. Τσίγκη. Η Επιτροπή, συνεπώς ομόφωνα αποφάσισε την ανάκληση της ανακλητικής απόφασης της ημερομηνίας 8/4/2016, καθώς και όλων των μετέπειτα ληφθεισών αποφάσεων με το Μέλος κ. Θεοφάνη Κωνσταντινίδη, προς ενεργό συμμεόρφωση με την απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με σχετική νομολογία,² με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής αναβίωσαν όλες οι ληφθείσες αποφάσεις που προηγούνται της ανακληθείσας, ήτοι οι αποφάσεις της Επιτροπής που είχαν ληφθεί με τη συμμετοχή του κ. Τσίγκη.

Το νέο Μέλος της Επιτροπής, κ. Παναγιώτης Ουστάς, αφού ενημερώθηκε σχετικά με όλες τις αποφάσεις της παρούσας υπόθεσης που προηγήθηκαν της ανακληθείσας ανακλητικής απόφασης

² Υπόθεση Αρ. 256/2013, ΑΤΗΚ v. Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού ημερ. 22/12/2015, Υπόθεση αρ. 846/2013, Salamis Shipping Services Ltd v. Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού ημερ. 13/6/2013, Υπόθεση 996/2010, Μιλιάδης Παπαμιλιάδους κ.α. v. Δήμου Αγλαντζιάς ημερ. 29/4/2012.

ημερομηνίας 8/4/2016 και έχοντας πλήρη γνώση όλων των σχετικών με αυτές στοιχείων, ιδίως τα πρακτικά των συνεδριών της Επιτροπής και σχετικά στοιχεία και έγγραφα αυτών, τα οποία ήταν αναγκαία για το χειρισμό της υπόθεσης, τη διαμόρφωση γνώμης και άποψης επί αυτής και τη λήψη αποφάσεων, δήλωσε πως συμφωνούσε με όλες τις αποφάσεις της Επιτροπής που λήφθηκαν έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Τσίγκη και υιοθέτησε αυτές, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης της Επιτροπής ημερομηνίας 8/4/2015 με την οποία αποφασίστηκε η διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας αναφορικά με τις πιθανολογούμενες παραβάσεις που περιείχοντο στην καταγγελία.

Η Επιτροπή, κατά την εν λόγω συνεδρία, έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να κάνει χρήση του εντός του διοικητικού φακέλου της καταγγελίας υλικού που συλλέχθηκε μετά από την ανακληθείσα ανακλητική απόφαση και αποτελούσε αντικειμενικό στοιχείο, το οποίο και δύνατο να χρησιμοποιηθεί και αξιολογηθεί.

Στις 2/6/2017, η Επιτροπή ενημέρωσε με επιστολή τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης αναφορικά με την εν λόγω απόφασή της.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, στην εν λόγω συνεδρία της ημερομηνίας 26/5/2017, σημείωσε το περιεχόμενο του ηλεκτρονικού μηνύματος ημερομηνίας 10/5/2016, το οποίο απεστάλη από την εταιρεία CAA Car Services Ltd Airpark Larnaca με αίτημα την απόσυρση της καταγγελίας από μέρους της. Η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να αποδεχθεί την απόσυρση αυτή και έδωσε οδηγίες προς την Υπηρεσία όπως ο τίτλος της εν προκειμένω καταγγελίας διαμορφωθεί ως ακολούθως: «*Καταγγελία των εταιρειών A. Princess Airport Parking Ltd, C & A Stop and Fly Ltd και X. Xanthos Airport parking services εναντίον της εταιρείας Hermes Airports Ltd*».

Η Υπηρεσία κατέθεσε στην Επιτροπή νέο σημείωμα ημερομηνίας 19/6/2017.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 18/7/2017, αφού έλαβε υπόψη της όλο το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, καθώς και το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 19/6/2017, ομόφωνα αποφάσισε ότι εκ πρώτης όψεως στοιχειοθετείται πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της καταγγελλόμενης Hermes.

Η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε ότι εκ πρώτης όψεως στοιχειοθετείται πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας, καθώς η Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση στην αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, την οποία εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικά με τη συμπεριφορά της και τις πρακτικές της με τον καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς, που επιβάλλει προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, για την παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για την παροχή από τις τελευταίες υπηρεσιών στάθμευσης valet, παρεμποδίζοντας τις να ανταγωνιστούν επαρκώς στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό.

Υπό το φως όλων των αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή, έχοντας καταλήξει στην πιο πάνω εκ πρώτης όψεως διαπίστωση, ομόφωνα αποφάσισε στη βάση του άρθρου 17(2) του Νόμου, να καταρτίσει γραπτή έκθεση προς ενημέρωση της καταγγελλόμενης εταιρείας περί της αιτίας που διατυπώνεται σε βάρος της. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε όπως καταρτιστεί Έκθεση Αιτίας αναφορικά με την εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της εταιρείας Hermes.

Η Επιτροπή, κατά την ίδια συνεδρία της, όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου, ομόφωνα κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν στοιχειοθετήθηκε οποιαδήποτε παράβαση από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παράλληλη εφαρμογή και εξέτασή του με το άρθρο 6(1) του Νόμου, για τις ίδιες κατ' ισχυρισμό καταχρηστικές πρακτικές από μέρους μίας επιχείρησης, που αναφέρονται στα ίδια γεγονότα και δεδομένα και που η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, παρέλκει.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της ημερομηνίας 8/8/2017, ομόφωνα αποφάσισε και κατήρτισε το κείμενο της Έκθεσης Αιτίας, μετά από διεξοδική συζήτηση, αποφασίζοντας παράλληλα την άμεση κοινοποίησή του και ειδοποίηση των εμπλεκόμενων μερών, η οποία πραγματοποιήθηκε με τη δια χειρός και μέσω τηλεομοιότυπου παράδοση της Έκθεσης Αιτίας προς την καταγγελλόμενη εταιρεία στις 11/9/2017 και την ίδια μέρα και προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες με τηλεομοιότυπο και ταχυδρομείο. Επιπλέον, την ίδια μέρα απεστάλη προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες και επιστολή αναφορικά με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής της μη στοιχειοθέτησης των ισχυρισμών τους αναφορικά με παραβάσεις των άρθρων 6(1)(γ) και 6(2) του Νόμου, δίδοντάς τους είκοσι μία (21) ημέρες, από την ημερομηνία της εν λόγω επιστολής, να θέσουν εγγράφως τις απόψεις και θέσεις τους επ' αυτών των συμπερασμάτων της Επιτροπής.

Στις 19/9/2017 παρελήφθη επιστολή από το δικηγόρο της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess, στην οποία επαναλάμβανε ότι η Princess απέσυρε την καταγγελία της εναντίον της Hermes, καθώς είχε επέλθει συμφωνία μεταξύ της ίδιας και της καταγγελλόμενης. Στην ίδια επιστολή, ο δικηγόρος της εν λόγω καταγγέλλουσας, σημείωσε επίσης ότι δεν εκπροσωπούσε πλέον την εταιρεία X. Xanthos Airport Parking Services.

Η Επιτροπή μελέτησε την εν λόγω επιστολή της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess, κατά τη συνεδρία της 21/9/2017 και απέστειλε απαντητική επιστολή στις 22/9/2017, αναφέροντάς της ότι κατά τη συνεδρία της, που πραγματοποιήθηκε στις 17/2/2017, είχε μελετήσει την επιστολή της ημερομηνίας 9/2/2017 και στις 24/2/2017 απέστειλε απαντητική επιστολή με την οποία ζητήθηκε, όπως η εν λόγω καταγγέλλουσα αναφέρει τους λόγους για τους οποίους ζητούσε απόσυρση της καταγγελίας, χωρίς όμως να λάβει οποιαδήποτε απάντηση, και ομόφωνα αποφάσισε ότι στο

συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας, όπου είχε ήδη αποσταλεί σχετική Έκθεση Αιτιάσεως προς την καταγγελλόμενη, με τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Επιτροπής στη βάση της ολοκλήρωσης της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, δεν μπορούσε να αποδεχθεί το αίτημά της.

Στις 20/9/2017 παρελήφθη με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο επιστολή του δικηγόρου της καταγγελλόμενης εταιρείας, με την οποία αιτήθηκε παράταση της προθεσμίας υποβολής των γραπτών της παραστάσεων στην Έκθεση Αιτιάσεων, καθώς και πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης. Η Επιτροπή μελέτησε τα θέματα της εν λόγω επιστολής στη συνεδρία της ημερομηνίας 21/9/2017 και ενημέρωσε αυθημερόν με επιστολή της το δικηγόρο της καταγγελλόμενης ότι το αίτημα του για επιθεώρηση του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης έγινε αποδεκτό και ότι επίσης δόθηκε παράταση αναφορικά με την υποβολή των γραπτών της παραστάσεων μέχρι τις 23/10/2017, αλλά και ότι η ενώπιον της προφορική διαδικασία επαναορίσθηκε για τις 24/10/2017. Η Επιτροπή ενημέρωσε τις καταγγέλλουσες εταιρείες σχετικά, με επιστολές της ημερομηνίας 22/9/2017.

Η επιθεώρηση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης πραγματοποιήθηκε από τους δικηγόρους της καταγγελλόμενης στις 29/9/2017.

Η καταγγέλλουσα εταιρεία Xanthos απέστειλε επιστολή στις 11/10/2017, η οποία παρελήφθη στις 13/10/2017, στην οποία ανέφερε ότι αποσύρει την καταγγελία της, καθότι είναι ικανοποιημένη με τις διαρρυθμίσεις και τα μέτρα που έλαβε η Hermes για τις εταιρείες valet, τα οποία τους δίνουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στους πελάτες τους μια σαφώς αναβαθμισμένη υπηρεσία.

Στις 12/10/2017, ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης εταιρείας απέστειλε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο νέα επιστολή, στην οποία σημείωσε ότι η υπό εξέταση υπόθεση σχετίζεται με τη υπόθεση υπ' αριθμ. 11.17.013.36, σημειώνοντας: *«Είχαμε εισηγηθεί, μεταξύ άλλων, ότι οι δυο υποθέσεις αφορούν το ίδιο αντικείμενο και δεν μπορούν να προωθούνται παράλληλα γιατί παραβιάζεται η αρχή περί non bis in idem και το άρθρο 12.2 του Συντάγματος.»* Επίσης, ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης αιτήθηκε, *«λόγω βεβαρημένου προγράμματος»*, τη χορήγηση περαιτέρω παράτασης της προθεσμίας υποβολής των γραπτών παραστάσεων της καταγγελλόμενης στην Έκθεση Αιτιάσεων μέχρι το τέλος Νοεμβρίου 2017.

Κατά την ίδια ημερομηνία, ήτοι στις 12/10/2017, παρελήφθη νέα επιστολή από το δικηγόρο της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess, με την οποία ενημέρωνε ότι η εν λόγω καταγγέλλουσα ήταν πλήρως ικανοποιημένη από τις σχετικές διαρρυθμίσεις που προέβη η Hermes για τη διεξαγωγή των εργασιών τους, με αποτέλεσμα να μην υφίστανται λόγοι για συνέχιση της διαδικασίας σε ό,τι τους αφορά.

Στις 19/10/2017, η Επιτροπή, σε συνεδρία της, αποδέχθηκε το αίτημα της καταγγελλόμενης αναφορικά με την υποβολή των γραπτών της παραστάσεων και επανακαθόρισε την ενώπιόν της

προφορική διαδικασία για την 1/12/2017, ενώ δόθηκε και η αιτούμενη παράταση για την υποβολή των γραπτών της παραστάσεων μέχρι τις 24/11/2017. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά τα εμπλεκόμενα μέρη με επιστολές της αυθημερόν.

Επίσης, η Επιτροπή, κατά την ίδια συνεδρία της, αφού εξέτασε το περιεχόμενο της επιστολής του δικηγόρου της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess, σημείωσε ότι είχε εξετάσει το σχετικό ζήτημα απόσυρσης της καταγγελίας ημερομηνίας 19/9/2017, σε συνεδρία της στις 21/9/2017 και είχε ενημερώσει σχετικά την εν λόγω εταιρεία αναφορικά με την απόφαση της για μη αποδοχή του αιτήματός της.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, στην ίδια συνεδρία της, αναφορικά με την επιστολή ημερομηνίας 11/10/2017 της καταγγέλλουσας εταιρείας Xanthos, αφού μελέτησε αυτήν, ομόφωνα κατέληξε ότι στο συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας, όπου είχε ήδη αποσταλεί σχετική Έκθεση Αιτιάσεως προς την καταγγελλόμενη με τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της Επιτροπής κατόπιν της ολοκλήρωσης της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, δεν μπορούσε να αποδεχθεί το αίτημα, όπως ήδη έπραξε μη αποδεχόμενη αίτημα και της έτερης καταγγέλλουσας εταιρείας Princess.

Στις 10/11/2017, η καταγγελλόμενη εταιρεία μέσω των δικηγόρων της απέστειλε νέα επιστολή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, με την οποία ζητούσε τα στοιχεία του Πίνακα 5 της Έκθεσης Αιτιάσεων ημερομηνίας 11/9/2017, τα συγκεντρωθέντα στοιχεία εσόδων, εξόδων και κόστων των καταγγελλουσών εταιρειών, καθώς και όλα τα αριθμητικά δεδομένα που περιλαμβάνονταν στην Έκθεση Αιτιάσεων και στο εσωτερικό σημείωμα της Υπηρεσίας, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για τους σκοπούς της Έκθεσης Αιτιάσεων.

Στις 20/11/2017, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ενημερώνοντας τους ότι, οι καθορισθείσες ημερομηνίες που είχαν τεθεί από αυτή για την υποβολή τόσο των γραπτών παραστάσεων τους όσο και για την προφορική ενώπιόν της διαδικασία, δεν θα ήτο δυνατό να τηρηθούν, λόγω παραίτησης ενός εκ των μελών της Επιτροπής κατά τις 16/11/2017.

Στη συνεδρία της Επιτροπής ημερομηνίας 18/6/2018, η συζήτηση της υπόθεσης αναβλήθηκε για επόμενη συνεδρία.

Στις 19/6/2018, η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της, στην κατ' ιδίαν συζήτηση του θέματος, εξέτασε την υπόθεση, υπό τη νέα της σύνθεση, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 24/4/2018 και 21/5/2018. Τα νέα μέλη της Επιτροπής, κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας και κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης δήλωσαν ότι είναι πλήρως ενημερωμένα σχετικά με όλες τις αποφάσεις που λήφθηκαν στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης και έχουν λάβει πλήρη γνώση όλων των σχετικών με αυτές στοιχείων, ιδίως τα πρακτικά των συνεδριών της Επιτροπής και τα σχετικά στοιχεία και τα έγγραφα αυτών, τα οποία είναι αναγκαία

για το χειρισμό της υπόθεσης, τη διαμόρφωση γνώμης και άποψης επί αυτής και τη λήψη αποφάσεων.

Περαιτέρω, ο κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας και ο κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, δήλωσαν πως συμφωνούν και υιοθετούν τις εν ισχύ αποφάσεις της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων και των ομόφωνων αποφάσεων της Επιτροπής ημερομηνίας 18/7/2017 και 8/8/2017 με τις οποίες η Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει Έκθεση Αιτιάσεων σε σχέση με την εκ πρώτης όψεως απόφασή της για πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας και η οποία είχε κοινοποιηθεί προς τα μέρη στις 11/9/2017, και σημειώθηκε ότι στις 21/9/2017 και 19/10/2017, η Επιτροπή είχε λάβει απόφαση επί συγκεκριμένων αιτημάτων.

Επιπλέον, η Επιτροπή, στην εν λόγω συνεδρία ημερομηνίας 19/6/2018, ομόφωνα αποφάσισε όπως καλέσει τα εμπλεκόμενα μέρη να διατυπώσουν προφορικώς τις θέσεις τους επί της Έκθεσης Αιτιάσεως στις 18/7/2018 και όπως υποβάλλουν γραπτώς τις παρατηρήσεις τους επί των διαπιστωθεισών εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενων παραβάσεων μέχρι τις 16/7/2018, και ενημέρωσε σχετικά τα εμπλεκόμενα μέρη με επιστολές της ημερομηνίας 20/6/2018.

Περαιτέρω, η Επιτροπή στην ίδια συνεδρία, εξέτασε το περιεχόμενο της επιστολής των νομικών εκπροσώπων της καταγγελλόμενης ημερομηνίας 10/11/2017 και το αίτημα της για λήψη εγγράφων που αφορούσαν τα έσοδα, τα έξοδα και τα κόστη των καταγγελλουσών εταιρειών. Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη το Νόμο, τη σχετική νομολογία και πρακτική των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σημείωσε ότι δεδομένου πως το αίτημα του δικηγόρου της καταγγελλόμενης εταιρείας αφορά στοιχεία των καταγγελλουσών εταιρειών, τα οποία είναι οικονομικής φύσεως και τα οποία αποτελούν ευαίσθητες πληροφορίες, η αποκάλυψη τους θα μπορούσε να βλάψει ουσιωδώς την επιχείρηση/επιχειρήσεις. Επομένως, η Επιτροπή, σταθμίζοντας το δικαίωμα προστασίας του επαγγελματικού απορρήτου/επαγγελματικών μυστικών σε συνάρτηση με την κατοχύρωση των δικαιωμάτων άμυνας, ομόφωνα αποφάσισε ότι, τα εν λόγω στοιχεία αποτελούν επαγγελματικά μυστικά ή/και εμπιστευτικές πληροφορίες μιας επιχείρησης και άρα κρίνονται εμπιστευτικά και ως τέτοια δεν μπορούν να αποκαλυφθούν. Περαιτέρω, η Επιτροπή σημείωσε ότι ακόμα και η απόκρυψη του ονόματος της καταγγελλουσας εταιρείας, βάσει των αποκαλυφθέντων οικονομικών της στοιχείων, ενδέχεται να φανερώνει την ταυτότητα αυτής.

Στις 29/6/2018 απεστάλη στην Επιτροπή επιστολή του δικηγόρου της καταγγελλόμενης εταιρείας, με την οποία αιτήθηκε αναβολή της προθεσμίας για υποβολή των γραπτών παραστάσεων και της προφορικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής, μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου 2018.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της στις 9/7/2018, απεδέχθη εν μέρει το αίτημα της καταγγελλόμενης και επανακαθόρισε την ενώπιόν της προφορική διαδικασία για τις 10/9/2018, ενώ δόθηκε και παράταση αναφορικά με την υποβολή των γραπτών της παρατηρήσεων μέχρι τις 4/9/2018. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά τα εμπλεκόμενα μέρη αυθημερόν με επιστολές της.

Η καταγγέλλουσα υπέβαλε τις γραπτές της παρατηρήσεις στις 4/9/2018. Οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν υπέβαλαν οποιεσδήποτε γραπτές παρατηρήσεις επί της Έκθεσης Αιτιάσεως ή/και άλλες γραπτές θέσεις.

Στις 10/9/2018 πραγματοποιήθηκε προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, όπου παρουσιάστηκαν μόνο εκπρόσωποι της καταγγελλόμενης. Κατά τη διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης αιτήθηκε όπως η Επιτροπή εξετάσει και τοποθετηθεί επί προδικαστικών ενστάσεων της καταγγελλόμενης τις οποίες ανέπτυξε προφορικά, αλλά και στις γραπτές της παραστάσεις που απέστειλε στην Επιτροπή στις 4/9/2018, προτού προχωρήσει στην εξέταση της ουσίας της υπόθεσης. Η Επιτροπή επιφύλαξε την απόφασή της.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 11/10/2018, διεξήλθε ενδελεχώς τα όσα ανέφερε γραπτώς και προφορικώς ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης εταιρείας στις γραπτές του παραστάσεις και κατά την προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε ενώπιον της στις 10/9/2018, αναφορικά με τα προδικαστικά ζητήματα που έθιξε και για τα οποία ζήτησε, όπως η Επιτροπή εξετάσει και καταλήξει με απόφαση της επ' αυτών, προτού προχωρήσει σε εξέταση των λοιπών θεμάτων που αφορούν την ουσία της υπόθεσης. Η Επιτροπή, ασκώντας τη διακριτική της ευχέρεια, ομόφωνα αποφάσισε ότι οι ισχυρισμοί της καταγγελλόμενης εταιρείας, αναφορικά με τη νομιμότητα της διαδικασίας, ήτοι, σχετικά με τη συμφωνημένη διευθέτηση και απόσυρση της καταγγελίας από όλες σχεδόν τις καταγγέλλουσες, τη μη δίκαιη και αμερόληπτη διαδικασία, την καταχρηστική άσκηση εξουσίας από μέρος της Επιτροπής, αλλά και την αδυναμία προσφυγής της καταγγελλόμενης σε δικαστήριο με δυνατότητα πλήρους ελέγχου της διαδικασίας επιβολής κυρώσεων, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί, και ως εκ τούτου, τους απέρριψε, αιτιολογώντας με σαφήνεια τους λόγους της εν λόγω κατάληξής της. Η Επιτροπή, αποφάσισε επίσης να καλέσει τα εμπλεκόμενα μέρη για συνέχιση της ενώπιόν της προφορικής διαδικασίας στις 27/11/2018.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν αναφορικά με την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής με επιστολή στις 15/11/2018.

Στις 21/11/2018 απεστάλη επιστολή από το δικηγόρο της καταγγέλλουσας εταιρείας Princess, στην οποία ανέφερε ότι η εν λόγω καταγγέλλουσα αποσύρει το ενδιαφέρον της από την παρούσα υπόθεση και δεν θα εμφανιστεί ούτε θα εκπροσωπηθεί κατά την ορισθείσα ημερομηνία ακρόασης. Η Επιτροπή, στη συνεδρία της ημερομηνίας 27/11/2017, μελέτησε το περιεχόμενο της προαναφερόμενης επιστολής και σημείωσε ότι η έναρξη της διαδικασίας αφορά υποβολή καταγγελίας και όχι εκδήλωση ενδιαφέροντος, αλλά και ότι σε οποιαδήποτε περίπτωση, το θέμα που εγέρθηκε αντιμετωπίζεται με την απόφαση της ημερομηνίας 11/10/2018, η οποία κοινοποιήθηκε στην εν λόγω καταγγέλλουσα με επιστολή ημερομηνίας 15/11/2018. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά το δικηγόρο της εν λόγω καταγγέλλουσας με επιστολή στις 28/11/2018.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, κατά την ίδια συνεδρία στις 27/11/2018, μελέτησε την επιστολή του δικηγόρου της καταγγελλόμενης εταιρείας, η οποία παρελήφθη στις 26/11/2018 και στην οποία

αιτείτο την αναβολή της ενώπιον της Επιτροπής προφορικής διαδικασίας. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ενώπιόν της δεδομένα, ομόφωνα αποφάσισε όπως συνεχιστεί η εξέταση της υπόθεσης επί της ουσίας, στη βάση της Έκθεσης Αιτιάσεως που απεστάλη προς τα εμπλεκόμενα μέρη, στις 11/12/2018.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν αναφορικά με την προαναφερόμενη απόφαση της Επιτροπής με επιστολή στις 28/11/2018.

Στη συνεδρία της Επιτροπής, που πραγματοποιήθηκε στις 11/12/2018, παρουσιάστηκαν ενώπιον της όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ήτοι η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes και οι καταγγέλλουσες εταιρείες Stop & Fly, Xanthos και Princess. Η προφορική διαδικασία αποφασίστηκε να αναβληθεί χωρίς οποιαδήποτε ένσταση από την Hermes, κατόπιν της δήλωσης μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών, για την μη παρουσία του δικηγόρου της στην ενώπιον της Επιτροπής διαδικασία και για να αποφασίσει αν θα ξανά-παρευρεθεί με δικηγόρο και ορίσθηκε για τις 31/1/2019.

Στις 31/1/2019 πραγματοποιήθηκε η προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, όπου παρουσιάστηκαν μόνο εκπρόσωποι της καταγγελλόμενης και ουδείς εκ των εκπροσώπων των καταγγελλουσών εταιρειών.

Στις 22/4/2019, η Επιτροπή, σε συνεδρία της, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης συμπεριλαμβανομένων των γραπτών παρατηρήσεων της καταγγελλόμενης ημερομηνίας 4/9/2018, αντάλλαξε απόψεις επί του θέματος και έκρινε ομόφωνα ότι έπρεπε να μελετηθούν τα στοιχεία της υπόθεσης περαιτέρω πριν από την τοποθέτησή της ή/και τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης.

Η Επιτροπή, στις συνεδρίες της με ημερομηνία 20/5/2019, 22/6/2019 και 1/7/2019 συζήτησε και αντάλλαξε απόψεις επί του θέματος και έκρινε ομόφωνα ότι θα πρέπει να μελετηθούν περαιτέρω όλα τα ενώπιόν της στοιχεία πριν την τοποθέτησή της και/ή τη λήψη απόφασης επί της υπόθεσης και ανέβαλε τη συζήτηση για επόμενη συνεδρία.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 24/07/2019, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ομόφωνα αποφάσισε κατ' εφαρμογή του άρθρου 42(2) του Νόμου όπως ειδοποιηθεί η καταγγελλόμενη εταιρεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του Νόμου, για την πρόθεσή της να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, ενημερώνοντάς την για τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιουτοτρόπως και παρέχοντάς της το δικαίωμα υποβολής γραπτών παραστάσεων επί του ύψους του προστίμου, εντός τριάντα ημερών (30) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασής της.

Η Επιτροπή ακολούθως, στις 30/10/2019, ενημέρωσε την καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes με λεπτομερή επιστολή της για την πρόθεσή της να της επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, προβάλλοντας παράλληλα τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιουτοτρόπως, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να υποβάλει τις γραπτές της παραστάσεις εντός προθεσμίας τριάντα ημερών.

Η καταγγελλόμενη, στις 29/11/2019, απέστειλε τις γραπτές της παραστάσεις αναφορικά με την πρόθεση της Επιτροπής για επιβολή διοικητικού προστίμου.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 05/12/2019 σημείωσε ότι στις 29/11/2019 αποστάληκαν οι γραπτές παραστάσεις της καταγγελλόμενης Hermes και ομόφωνα αποφάσισε να αναβάλει τη συζήτηση της υπόθεσης για επόμενη συνεδρία ούτως ώστε να μελετήσει αυτές περαιτέρω.

Η Επιτροπή, στις συνεδρίες της με ημερομηνίες 17/12/2019 και 19/12/2019, έκρινε ομόφωνα ότι τα ενώπιον της στοιχεία έπρεπε να μελετηθούν περαιτέρω, πριν από την οποιαδήποτε τοποθέτησή της και/ή τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης επί της υποθέσεως και ανέβαλε την συζήτηση της υπόθεσης για επόμενη συνεδρία.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 08/01/2020, αφού έλαβε υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 24(α) του Νόμου, ομόφωνα αποφάσισε όπως δώσει οδηγίες στην Υπηρεσία να αποστείλει επιστολή προς την εταιρεία Hermes, ζητώντας τις ετήσιες εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της για το οικονομικό έτος 2019, θέτοντας σχετική προθεσμία πέντε (5) ημερών.

Στις 15/01/2020, η Υπηρεσία απέστειλε σχετική επιστολή στην Hermes ζητώντας τις εξελεγμένες ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της για το οικονομικό έτος 2019.

Ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης εταιρείας με ηλεκτρονική επιστολή ημερομηνίας 15/01/2020, απέστειλε τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της Hermes για το οικονομικό έτος 2018, δια το λόγο ότι οι οικονομικές καταστάσεις για το έτος 2019 δεν ήταν διαθέσιμες λόγω ότι δεν είχε ολοκληρωθεί ο σχετικός έλεγχος.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 20/01/2020, ομόφωνα αποφάσισε όπως αναβάλει τη συζήτηση του θέματος για επόμενη συνεδρία.

Στις 21/1/2020, 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:

Γ. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

1. Καταγγέλλουσες εταιρείες (A. Princess Airport Parking Ltd, C&A Stop & Fly Ltd και X. Xanthos Airport Parking Services)

Το αντικείμενο των δραστηριοτήτων των καταγγελλουσών εταιρειών είναι η προσφορά υπηρεσιών 'valet'. Οι εν λόγω εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες φύλαξης αυτοκινήτων για πελάτες τους που αναχωρούν στο εξωτερικό μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Λάρνακας (εφεξής το «ΔΑΛ») και οι οποίοι επιλέγουν να χρησιμοποιούν δικό τους μέσο μεταφοράς προς και από το ΔΑΛ. Στα πλαίσια αυτής της υπηρεσίας ο πελάτης/ταξιδιώτης παραδίδει το αυτοκίνητό του στο αεροδρόμιο και η επιχείρηση αναλαμβάνει τη μεταφορά του σε ειδικό χώρο φύλαξης, την παροχή ενδεχομένως

κάποιων άλλων υπηρεσιών (όπως για παράδειγμα πλύσιμο, συντήρηση, καθαρισμό) και τη μεταφορά του αυτοκινήτου πίσω στο αεροδρόμιο για παράδοσή του στον ταξιδιώτη, όταν αυτός επιστρέφει στην Κύπρο.

Γι' αυτή τους τη δραστηριοποίηση, οι καταγγέλλουσες εταιρείες νοικιάζουν χώρους στάθμευσης στους χώρους στάθμευσης του ΔΑΛ στη βάση σχετικής συμφωνίας με την καταγγελλόμενη εταιρεία.

2. Καταγγελλόμενη εταιρεία (Hermes Airports Ltd)

Η εταιρεία Hermes είναι κυπριακή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εγγεγραμμένη σύμφωνα με τον περί Εταιρειών Νόμο, Κεφ. 113, η οποία ανέλαβε στις 12/5/2006 τη διαχείριση και τον έλεγχο του ΔΑΛ και του Διεθνούς Αερολιμένα Πάφου, βάσει 25ετούς σύμβασης παραχώρησης ΚΕΕ (Κατασκευή-Εκμετάλλευση-Εξώνηση/Build-Operate-Transfer) με την Κυπριακή Δημοκρατία, τη «Σύμβαση Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση Διεθνών Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου» (εφεξής η «Σύμβαση»).

Η καταγγελλόμενη εταιρεία είναι μία διεθνής επιχειρηματική σύμπραξη εννέα (9) μετόχων, Κυπρίων και διεθνών εταίρων, η οποία διευθύνει κατ' αποκλειστικότητα τους Διεθνείς Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου και η οποία οικοδόμησε το νέο ΔΑΛ, τον οποίο διαχειρίζεται από τον Νοέμβριο 2009.

Στο πλαίσιο της Σύμβασης ΚΕΕ, η καταγγελλόμενη προσφέρει και διαχειρίζεται τους χώρους στάθμευσης για οχήματα επιβατών του ΔΑΛ που βρίσκονται έξω από το κυρίως κτίριο Αναχωρήσεων και Αφίξεων του εν λόγω αερολιμένα. Μεταξύ άλλων δραστηριοτήτων, η καταγγελλόμενη παρέχει υπηρεσίες χώρου στάθμευσης οχημάτων (μικρής διάρκειας και μακράς διάρκειας). Αναφορικά με το χώρο στάθμευσης μακράς διάρκειας, η Hermes διαθέτει καλυμμένο και ακάλυπτο χώρο, που βρίσκεται μέσα στο αεροδρόμιο, σε επιβάτες, οι οποίοι μεταβαίνουν στο εξωτερικό μέσω αεροπορικών πτήσεων που αναχωρούν από τον ΔΑΛ, όπου μπορούν να σταθμεύσουν τα οχήματά τους και κατά την επιστροφή τους από το εξωτερικό να τα παραλάβουν, καταβάλλοντας τα καθοριζόμενα τέλη στάθμευσης.

Η Hermes, επίσης, συμβάλλεται με επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών valet για την παραχώρηση χώρων σε αυτούς για εκτέλεση των εργασιών τους.

Δ. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Οι καταγγέλλουσες εταιρείες, στην καταγγελία, την οποία υπέβαλαν προς την Επιτροπή στις 12/3/2015, παρέθεσαν τους ισχυρισμούς τους, οι οποίοι καταγράφονται συνοπτικά πιο κάτω:

Η Hermes διαχειρίζεται τους χώρους στάθμευσης στο ΔΑΛ και για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ενοικιάζαν χώρους στάθμευσης από αυτήν, καθώς, όπως ανέφεραν, είναι απολύτως απαραίτητοι για τη δραστηριοποίησή τους.

Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι: «*Με την εταιρεία Hermes, έχουν προκύψει θέματα τόσοσον αφορά τις χρεώσεις τους, τις οποίες συνεχώς διαμορφώνουν χωρίς καμιά διαβούλευση*

και διαπραγμάτευση, και όσον αφορά τους ίδιους τους χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων των πελατών μας στο αεροδρόμιο από τους οποίους μετακινούμαστε συνεχώς καθώς μας προσφέρονται άλλοι, επίσης χωρίς διαβούλευση.» Οι καταγγέλλουσες εταιρείες επισημαίνουν ότι, ενώ παλαιότερα τους παρέχονταν χώρος στους χώρους στάθμευσης του κοινού στη συνέχεια, λόγω προβλημάτων που προέκυψαν, μεταφέρθηκαν σε άλλο χώρο στον οποίο στάθμευαν και τα αυτοκίνητα ενοικιάσεως. Στη συνέχεια, η καταγγελλόμενη τους ζήτησε να μετακινηθούν εκ νέου στο χώρο στάθμευσης του κοινού, με τη διαφορά ότι θα τυγχάνουν κάποιας έκπτωσης, εφόσον προπληρώνουν τα δικαιώματα για το χώρο στάθμευσης του κοινού.

Επίσης, στην καταγγελία αναφέρεται ότι λόγω του ότι ο χώρος στάθμευσης διαχειρίζεται αποκλειστικά και μόνο από την Hermes, γίνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης την οποία κατέχει.

Ακολούθως, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι:

« i. Επηρεάζεται η ομαλή διεξαγωγή των δραστηριοτήτων των εταιρειών μας, καθώς οι πελάτες κάθε φορά πρέπει να οδηγούνται σε διαφορετικούς χώρους και ο κάθε χώρος που τους προσφέρεται είναι ακριβότερος και λιγότερο λειτουργικός από τον προηγούμενο.

ii. Μονοπωλιακή θέση. Ο χώρος στάθμευσης διαχειρίζεται αποκλειστικά και μόνο από την Hermes.

iii. Από τις ιδιωτικές εταιρείες πάρκινγκ αεροδρομίου (τύπου Valet) και μόνο, η Hermes, εισέπραττε πέραν των 6.000 (έξι χιλιάδων) ευρώ το μήνα, με το προηγούμενο καθεστώς.

iv. Δεν υπάρχει ανταγωνισμός, καθώς ο χώρος στάθμευσης διαχειρίζεται αποκλειστικά και μόνο από την Hermes

v. Δεν υπάρχει καμιά δυνατότητα για νέους ανταγωνιστές στις δικές τους δραστηριότητες. Αντιθέτως, οι ίδιοι εισέρχονται εστιαστικά στις δικές μας και επιπλέον δυσκολεύουν την αύξηση του υγιούς ανταγωνισμού με πιθανή εισαγωγή νεοεισερχομένων στη δική μας αγορά.

vi. Σε ότι αφορά πάρκινγκ αεροδρομίου, για τον πελάτη υπάρχουν 3 επιλογές:

(1) Πάρκινγκ αεροδρομίου της Hermes Airports Ltd

(2) Ιδιωτικό πάρκινγκ αεροδρομίου με παραλαβή και παράδοση του αυτοκινήτου στο αεροδρόμιο

(3) Ιδιωτικό πάρκινγκ αεροδρομίου με μεταφορά του επιβάτη στο αεροδρόμιο με λεωφορεία
Εμείς εντασσόμαστε στη δεύτερη κατηγορία, όμως η απρόσκοπτη παροχή των υπηρεσιών μας ως επιχειρήσεις, εξαρτάται από την Hermes Airports Ltd και μόνο. Το απρόσκοπτο των υπηρεσιών μας εξαρτάται ΜΟΝΟ από την αντιμετώπισή της προς εμάς. Δηλ. την παροχή των κατάλληλων χώρων, σε λογική τιμή.»

Στη συνέχεια, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι η Hermes προσφέρει ήδη στον πελάτη την επιλογή μακράς διάρκειας και το στεγασμένο χώρο στάθμευσης και ότι η πρόθεσή της να μετακινήσει τις επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες valet για ακόμα μια φορά κάτω από τις προϋποθέσεις που έθετε, δεικνύει ότι ο σκοπός της είναι το μονοπώλιο και η εξάλειψη του υγιούς ανταγωνισμού. Αναφέρουν ακόμα ότι: «[...] αν αποδεχτούμε την τρέχουσα πρόταση τους τότε πέραν της κακής τοποθεσίας, στην οποία θα έχουμε να αντιμετωπίσουμε ένα αχανές χώρο όπου η επίβλεψη των αυτοκινήτων είναι από δύσκολη έως αδύνατη, ένα προφανές και αθέμιτο ανταγωνισμό στις τιμές.» Επίσης, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν ότι, με την νέα πρόταση, ο χώρος στάθμευσης θα στοιχίζει όσα ακριβώς και στον οποιονδήποτε πελάτη της Hermes, με κάποια έκπτωση λόγω προπληρωμής και αν συμπεριληφθεί και ο τόκος, λόγω της προπληρωμής, τότε δεν υπάρχουν περιθώρια να σωθεί καμία επιχείρηση ιδιωτικού χώρου στάθμευσης αεροδρομίου.

Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην καταγγελία τους κάνουν αναφορά στην επιστολή της Hermes ημερομηνίας 17/10/2013, με την οποία τους δηλώθηκε ότι με τη λήξη του συμβολαίου τους στις 4/11/2013, το συμβόλαιο που είχε υπογραφεί μεταξύ της Hermes και αυτών δε θα ανανεωνόταν και ότι από τη λήξη και μετά θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν τους χώρους στάθμευσης του κοινού με τα ίδια δικαιώματα και άρα τις ίδιες χρεώσεις. Δηλώνουν επίσης ότι, στην εν λόγω επιστολή σημειώθηκε πως μπορούν να χρησιμοποιούν το χώρο αποβίβασης για αποβίβαση του κοινού, αλλά όχι για παράδοση αυτοκινήτων.

Οι καταγγέλλουσες εταιρείες δηλώνουν ακόμα ότι με το νέο καθεστώς ενδεχομένως να αφαιρεθεί όλο το κέρδος τους από την παροχή της υπηρεσίας, αλλά και ότι τίθενται ζητήματα αναφορικά με την ασφάλεια των αυτοκινήτων σε περίπτωση που πρέπει να τα σταθμεύσουν σε απόμακρο μέρος ή μακριά το ένα από το άλλο και επιπλέον, ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες αρνούνται να ασφαλίσουν τα αυτοκίνητα στο χώρο στάθμευσης του κοινού, ενώ η διάσπαρτη τοποθέτηση των αυτοκινήτων θα οδηγήσει σε μεγάλες καθυστερήσεις, ειδικά αν πρέπει να παραδοθούν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα, εκτός αν για κάθε αυτοκίνητο διαθέτουν και έναν υπάλληλο, με το λειτουργικό κόστος να ανεβαίνει δραματικά.

Συγκεκριμένα, στην καταγγελία καταγράφεται ότι στις 21/7/2014, με την πρόταση της Hermes, για το νέο χώρο, εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού όπου και θα ίσχυε το σύστημα του εισιτηρίου, θα προσφέρονταν εκπτώσεις αναλόγως τους ύψους του προπληρωμένου ποσού. Το ποσό της έκπτωσης θα πιστώνεται ως επιπλέον ποσό στην κάρτα, σύμφωνα με τον πιο κάτω πίνακα:

Μηνιαίο Ποσό Κάρτας €	Έκπτωση (%)	Έκπτωση €
{...} *	{...}%	{...}

* Οι αριθμοί και/ή τα στοιχεία που παραλείπονται/διαγράφονται και δεν εμφανίζονται τόσο σε αυτό το σημείο, όσο και στη συνέχεια, καλύπτονται από επιχειρηματικό απόρρητο ή αφορούν πληροφορίες εμπιστευτικής φύσεως ή/και αφορούν τον περί της Προστασίας των Φυσικών Προσώπων Έναντι της Επεξεργασίας των Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Δεδομένων αυτών Νόμο του 2018 (Ν. 125(Ι)/2018). Ενδεικτικό της παράλειψης είναι το σύμβολο {...}.

{...}	{...}%	{...}
{...}	{...}%	{...}

Όμως κατόπιν συνεχών πιέσεων προς την Hermes στις 27/2/2015 έγινε προς αυτούς αναθεωρημένη τελική πρόταση χωρίς όμως διαπραγμάτευση αναφορικά με την τοποθεσία, ως ακολούθως:

Μηνιαίο Ποσό Κάρτας €	Έκπτωση (%)	Έκπτωση €
{...}	{...}%	{...}
{...}	{...}%	{...}
{...}	{...}%	{...}

Σύμφωνα με την καταγγελία, η κάρτα πρόκειται να χρεώνεται με βάση την τιμολογιακή πολιτική για το χώρο στάθμευσης μικρής διάρκειας (εισιτήρια), ως ακολούθως:

Τιμές στάθμευσης Μικρής Διάρκειας (Πάρκινγκ κοινού Hermes Airports Ltd)

Τιμή	Διάρκεια
€1.50	0-20 λεπτά
€3.00	21-40 λεπτά
€4.50	41-60 λεπτά
€6.00	1-2 ώρες
€7.00	2-4 ώρες
€8.00	4-6 ώρες
€9.00	6-12 ώρες
€10.00	12-24 ώρες

Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες εταιρείες, η τελική πρόταση της Hermes ήταν κάπως βελτιωμένη σε σχέση με την αρχική, αν και συνέχιζε αφενός να τις πιέζει οικονομικά, ως ισχυρίζονται, γιατί η χρήση των χώρων στάθμευσης που τις αφορά χρονικά, διαρκεί από 20 λεπτά, μέχρι 4 ώρες, δηλαδή €{...} - €{...}, ανά αυτοκίνητο, αλλά και ανά παραλαβή και παράδοση του κάθε αυτοκινήτου και αφετέρου με €{...} τη μέρα, η Hermes, τις ανταγωνίζεται αθέμιτα. Σημειώνεται επίσης ότι: «[...] οι εκπτώσεις που προτείνονται, αφορούν προπληρωμή μηνιαίου ποσού και δεν προσφέρονται κατά την ώρα της πληρωμής. Επίσης, με το σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης Αριθμού Πινακίδων (ANPR), το οποίο ισχύει τώρα, δεν υπάρχει καμία περίπτωση εξοικονόμησης κάποιου ποσού, εκμεταλλευόμενοι τη ροή της δουλειάς μας, παρόλο που ο/οι χώρος/οι στάθμευσης που θα κρατήσουμε είναι ίδιοι και για το ίδιο χρονικό διάστημα. Άρα, μετα βεβαιότητας μιλούμε για 2 εισιτήρια ανά συγκεκριμένο αυτοκίνητο.»

Επιπρόσθετα, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι η Hermes δεν ακολουθεί «την ίδια πολιτική με όλες τις εταιρείες του κλάδου», σημειώνοντας ότι επιχειρήσεις που δεν υπέγραψαν συμβόλαιο και άρα δεν επωμίζονταν το κόστος ενοικίασης παρελάμβαναν και παρέδιδαν αυτοκίνητα στην είσοδο / έξοδο του κτιρίου, κάτι το οποίο φαίνεται να ισχύει «και τώρα», ενώ άλλες εταιρείες

κάνουν χρήση της κάρτας προσωπικού για διεξαγωγή των εργασιών τους και εξυπηρέτηση των πελατών τους, παρόλο που η κάρτα αυτή προορίζεται για χρήση μόνο από εταιρικά αυτοκίνητα.

Επιπλέον, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν ότι σύντομα η Hermes θα προσφέρει κράτηση μέσω διαδικτύου με χαμηλότερες τιμές.

Καταλήγοντας, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι οι εργασίες τους έχουν επηρεαστεί δυσμενώς από τις αποφάσεις της Hermes και «*εν καιρώ κρίσης που εμείς έχουμε μειώσει τις τιμές μας προκειμένου να θεωρούμαστε ανταγωνίσιμοι και να διατηρήσουμε τις δουλειές μας, η Hermes, μας ανεβάζει τα λειτουργικά μας έξοδα δυσανάλογα. Και παρά τη φαινομενικά καλή διάθεσή τους να μας αυξήσουν τις εκπτώσεις, ταυτόχρονα είχαν μειωθεί και οι δικές τους προσφερόμενες τιμές προς το κοινό Επίσης, έχουν αυξήσει τις διαθέσιμες προσφερόμενες υπηρεσίες τους (στεγασμένο παρκινγκ, κράτηση μέσω διαδικτύου κτλ.).*»

Τέλος, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν στην καταγγελία τους ότι δεν έχουν προχωρήσει να υπογράψουν κανένα συμβόλαιο με την Hermes και προσπαθούν να λειτουργήσουν χρησιμοποιώντας τους χώρους στάθμευσης στο ελάχιστο με αποτέλεσμα οι ώρες εργασίας τους να έχουν αυξηθεί δραματικά.

E. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ/ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Στο πλαίσιο της όλης εξέτασης της καταγγελίας, η Επιτροπή διεξήλθε με προσοχή το υλικό, τα στοιχεία και τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν κατά τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου και, από τις δηλώσεις και τα στοιχεία που απεστάλησαν από τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης, κατά την προκαταρκτική έρευνα μέσω σχετικών ερωτηματολογίων, η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω τα σημαντικότερα από αυτά που λήφθηκαν από την κάθε εταιρεία ξεχωριστά.

1. Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes

Η Επιτροπή σημειώνει συνοπτικά τις απαντήσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας Hermes, σε ερωτηματολόγια, που απέστειλε στις 9/10/2015 στο πλαίσιο της διεξαγωγής της προκαταρκτικής έρευνας, και τις οποίες μελέτησε ενδελεχώς:

- Οι χρεώσεις της Hermes για την περίοδο Νοεμβρίου 2009 – 2012, ήταν €{...}- μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Το κόστος για την εν λόγω περίοδο, κυμαινόταν μεταξύ των €{...} και €{...} μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Δυνάμει του κόστους, η Hermes έπρεπε να καθορίσει σαν τιμή πώλησης για κάθε χώρο στάθμευσης, ποσό της τάξης των €{...} ανά μήνα σε τρόπο ώστε το ποσό αυτό να μπορεί να καλύπτει τα σχετικά έξοδα (ανοικοδόμηση / λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και να αφήνει στην ίδια μια κερδοφορία, πριν από φόρους και δάνεια, της τάξης του {...}%. Αντί αυτού, καθορίστηκε το ποσό €{...}, στα πλαίσια μιας

γενικότερης προσπάθειας να περιορισθούν τα συνολικά κόστη των ταξιδιωτών που επηρεάζονται από τα τέλη αεροδρομίου και να ενθαρρυνθεί η χρήση των νέων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

- Η χρέωση για την περίοδο Σεπτεμβρίου 2012 – Οκτώβριου 2014 ήταν €{...} - €{...} μηνιαίως ανάλογα με τον αριθμό χώρων στάθμευσης που ζητούσε κάθε ενδιαφερόμενος χρήστης. Η μείωση έγινε σε μία προσπάθεια της τότε διεύθυνσης της Hermes για περαιτέρω ενθάρρυνση της χρήσης των χώρων και γενικά των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων.
- Η χρέωση για την περίοδο Οκτωβρίου 2014 μέχρι τις 9/10/2015 που παραλήφθηκαν οι απαντήσεις της Hermes, στις valet εταιρείες γινόταν με σημαντικές εκπτώσεις των συνήθων τρεχουσών τιμών, που παραχωρούνταν αποκλειστικά για τις εταιρείες αυτές.
- Το ανά χώρο στάθμευσης κόστος της Hermes κυμαίνεται μεταξύ €{...} - €{...} ανά μήνα. Τα κόστη της Hermes επιμερίζονται στα διάφορα «κέντρα κόστους» (cost centers).
- Η Hermes πραγματοποιεί σημαντικές ζημιές από τους χώρους στάθμευσης, που αντικατοπτρίζονται και στις συνολικές μεγάλες ζημιές που φαίνονται στις ετήσιες ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις.
- Για την αναβάθμιση της λειτουργίας και απόδοσης των χώρων στάθμευσης, η Hermes προέβη κατά τα έτη 2012-2014 σε εκτεταμένα βελτιωτικά έργα για τους χώρους στάθμευσης, που μεταξύ άλλων, περιλάμβαναν κατασκευαστικά έργα, μηχανικούς εξοπλισμούς νέας τεχνολογίας, νέα λογισμικά προγράμματα, έναντι κόστους της τάξης €{...}.
- Οι χώροι στάθμευσης ελέγχονταν εκείνο το διάστημα λόγω της αναβάθμισης (είσοδος/έξοδος) με μηχανισμούς αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων. Η αναβάθμιση των χώρων στάθμευσης αφορά την αποτελεσματική λειτουργία των χώρων και τον περιορισμό των καταχρήσεων με αντικανονικές εισόδους/εξόδους, παράνομης στάθμευσης, αποφυγή πληρωμής τελών, επέμβαση/είσοδος σε μη εξουσιοδοτημένους χώρους κ.λ.π..
- Για τις εταιρείες Valet, η Hermes διέθετε μέχρι τον Σεπτέμβριο 2014, στο αεροδρόμιο Λάρνακας, το χώρο, ο οποίος αναγράφεται ως old valet parking στο συνημμένο Παράρτημα «B», που απέστειλε στις απαντήσεις της στις 9/10/2015. Από τον Οκτώβριο 2014, η Hermes αντικατέστησε τον εν λόγω χώρο με τον παραπλήσιο χώρο που σημειώνεται ως new valet parking στο Παράρτημα «B», που απέστειλε στις απαντήσεις της στις 9/10/2015 και που είναι περιφραγμένος σε ικανοποίηση αιτήματος των ενδιαφερομένων. Η μετακίνηση στο νέο χώρο πραγματοποιήθηκε στην πράξη κατά το μήνα Ιανουάριο του 2015 μετά την ακύρωση ενδιάμεσου δικαστικού διατάγματος, με το οποίο απαγορευόταν η υλοποίηση οποιασδήποτε αλλαγής στους χώρους όπου δραστηριοποιείται η εταιρεία Princess. Αμφότεροι οι χώροι έχουν ακριβώς την ίδια προνομιακή θέση, έναντι της κεντρικής εισόδου στο τερματικό του αεροδρομίου.

- Σύμφωνα με την Hermes, η μετακίνηση κρίθηκε ορθή και αναγκαία για λειτουργικούς λόγους και για αποφυγή, έστω κατά το δυνατό, καταχρήσεων και παρανομιών στη χρήση των χώρων και ειδικότερα:

(α) Ο προηγούμενος χώρος, ήταν μέρος του ευρύτερου χώρου που διετίθετο για χρήση από τις εταιρείες ενοικιάσεων οχημάτων (Car Rental Companies). Ο χώρος διατίθεται για χρήση από τις εταιρείες ενοικιάσεων και από το 2012 ένα μέρος καθορίστηκε για χρήση από τις εταιρείες Valet. Στα πλαίσια της αναβάθμισης των χώρων, η στάθμευση και η πρόσβαση και στο συγκεκριμένο χώρο γίνεται με το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων. Οι εταιρείες ενοικιάσεων διαθέτουν αριθμό αυτοκινήτων για ενοικίαση, παραδίδουν στην Hermes τους αριθμούς αναγνώρισης/εγγραφής των οχημάτων τους που εισάγονται στο σύστημα και έτσι έχουν αυτόματη πρόσβαση στο χώρο μέσω της ελεγχόμενης εισόδου. Στην περίπτωση των εταιρειών Valet, αυτές αναμένεται ότι θα σταθμεύουν, προσωρινά, τα οχήματα των εκάστοτε καθημερινών πελατών τους (για σκοπούς διευκόλυνσης της παραλαβής/παράδοσης των οχημάτων) και η λειτουργία του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων για το χώρο είναι πρακτικά ανεφάρμοστη.

(β) Στην ίδια περιοχή του χώρου στάθμευσης με αυτό που αναγράφεται ως old valet parking, υπάρχουν υποστατικά/γραφεία εξυπηρέτησης των εταιρειών ενοικιάσεων, κατέστη σαφές ότι δημιουργείται δυσλειτουργικό πρόβλημα στο χώρο και τα εν λόγω γραφεία με αποτέλεσμα στην πράξη να μη προσφέρονται για χρήση.

(γ) Υπήρχαν συνεχή κρούσματα καταχρήσεων στο χώρο ιδιαίτερα από εταιρείες Valet που είχαν σύμβαση με την Hermes, αλλά και άλλους (εταιρείες που δεν είχαν σύμβαση κ.λ.π.) με παράνομη είσοδο στο χώρο, παράνομες σταθμεύσεις, χρήση μη εξουσιοδοτημένων χώρων κ.λ.π., με αποτέλεσμα να υπάρξουν ακόμη και διαπληκτισμοί μεταξύ των υπαλλήλων των εταιρειών Valet, καταγγελίες για παρανομίες κ.λ.π. και σχετική με το θέμα είναι και η υπόθεση Y. Karydas Car Engineering and Valeting Services Ltd (εφεξής η «Karydas»), που ήχθη ενώπιον της ΕΠΑ.

(δ) Υπάρχει μεγάλος αριθμός εταιρειών Valet και έντονος ανταγωνισμός μεταξύ τους, πράγμα που αντικατοπτρίζεται και στις τιμές τους, με αποτέλεσμα τα κρούσματα καταχρήσεων στη χρήση των χώρων στάθμευσης να είναι αυξημένα, σε μια προφανή προσπάθεια μείωσης του κόστους με την αποφυγή καταβολής τελών.

(ε) Με τη νέα ρύθμιση, ο χώρος είναι σαφώς πιο λειτουργικός, προς όφελος των χρηστών και της εύρυθμης λειτουργίας του αεροδρομίου, ενώ τα περιθώρια καταχρήσεων και παρανομιών εξαλείφθηκαν ή έστω περιορίστηκαν ουσιαστικά.

- Ο τρόπος χρέωσης τελών για τη χρήση των χώρων από τις εταιρείες Valet άλλαξε, από πάγιο ποσό ανά θέση σε χρέωση ανάλογα με τη χρονική διάρκεια χρήσης των χώρων στάθμευσης,

μαζί με τη δυνατότητα σημαντικών εκπτώσεων (μέχρι {...}%) στα συνήθη τέλη των χώρων στάθμευσης με προπληρωμένες κάρτες που είναι ειδικά διαθέσιμες για τις εταιρείες αυτές.

- Δεν απαιτείται πλέον έκδοση στην Hermes τραπεζικής εγγύησης για τις χρεώσεις προς τις εταιρείες, σε εξασφάλιση των υποχρεώσεων τους προς την Hermes και έτσι εξαλείφθηκε το σχετικό κόστος για τις εταιρείες.

- Η αλλαγή είναι πλέον πρόσφορη και κατάλληλη και ειδικότερα:

(α) Συνάδει με τη γενική πολιτική χρονοχρέωσης των χώρων στάθμευσης και συναρτάται με τον πραγματικό όγκο εργασίας των εταιρειών.

(β) Αντιμετωπίζονται οριστικά τα θέματα εποχικότητας στη χρήση των χώρων. Σε περιόδους αιχμής (π.χ. Ιούλιος – Αύγουστος, Χριστούγεννα – Πάσχα), οι Valet εταιρείες ζητούν αυξημένους χώρους στάθμευσης και σημειώνονταν αυξημένα κρούσματα καταχρήσεων και παρανομιών. Η Hermes για διευκόλυνση των εταιρειών, παραχώρουσε σ' αυτούς πρόσθετους χώρους στάθμευσης με ειδικές εκπτώσεις στα τέλη. Με τη νέα ρύθμιση, όποιες από τις εταιρείες Valet χρειάζονται επιπρόσθετους χώρους στάθμευσης λόγω αυξημένου όγκου εργασιών, μπορούν να αξιοποιούν και άλλους χώρους στάθμευσης, πέραν των χώρων που έχουν για αποκλειστική χρήση στη βάση των ίδιων τελών με ειδικές εκπτώσεις.

(γ) Επιλύει ή έστω περιορίζει ουσιαστικά, τα προβλήματα από τις σοβαρές καταχρήσεις στη χρήση των χώρων που οδηγούσαν σε συνεπαγόμενα προβλήματα αντιδικιών κ.λ.π., πράγμα που συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότερη λειτουργία των χώρων, καθώς και στον περιορισμό της αποφυγής πληρωμής τελών και απώλειας εσόδων για την Hermes.

(δ) Οι εταιρείες Valet όχι μόνο τυγχάνουν σημαντικών εκπτώσεων ως προαναφέρθηκε, αλλά έχουν και σημαντικές πρόσθετες διευκολύνσεις, αφού εξακολουθούν να χρησιμοποιούν ισοδύναμα προνομιακό χώρο με τον προηγούμενο, με αποκλειστική χρήση καθορισμένων χώρων, που μπορούν να σηματοδοτούνται με τα σήματα της κάθε εταιρείας Valet. Ο νέος χώρος των Valet εταιρειών είναι περιφραγμένος με διευθετήσεις αποκλειστικής πρόσβασης και χρήσης από αυτές. Ο προηγούμενος χώρος αναγκαία δεν ήταν περιφραγμένος, λόγω της συνύπαρξης με τις εταιρείες ενοικιάσεων.

(ε) Το γεγονός ότι άλλαξε το σύστημα χρεώσεων δεν μπορεί να θεωρείται επιλήψιμο. Το νέο σύστημα χρεώσεων συναρτάται με τον όγκο χρήσης των εγκαταστάσεων και είναι πρόδηλα δικαιότερο, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην αντιμετώπιση των διάφορων προβλημάτων καταχρήσεων κ.λ.π.. Οι τιμές που προσφέρονται στις εταιρείες, μέσω των σημαντικών εκπτώσεων, συνιστούν σημαντική παραχώρηση προς αυτές για να διευκολυνθεί η συνεργασία μαζί τους και να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις της Hermes, πράγμα που επιδιώκει η Hermes.

- Σε ερώτημα που τέθηκε στο πλαίσιο της προκαταρκτικής έρευνας, αναφορικά με το κατά πόσο η εταιρεία Hermes προέβaine σε διαβουλεύσεις με τις εταιρείες valet για τα διάφορα θέματα

που προέκυψαν και για τις αλλαγές ή τροποποιήσεις στις μεταξύ τους συμφωνίες χρήσης χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, η Hermes επισημαίνει ότι πραγματοποιήθηκαν διάφορες συναντήσεις κατά τις οποίες εξετάστηκαν τα αιτήματα των εταιρειών και διάφορα ικανοποιήθηκαν. Ειδικότερα γίνεται αναφορά στις κάτωθι συναντήσεις:

- 21/05/2014: Σύσκεψη με τους εκπροσώπους των εταιρειών για παρουσίαση της νέας ρύθμισης.
- Ιούνιος – Αύγουστος 2015: Ανταλλαγή αλληλογραφίας για κλείσιμο συμφωνίας με κάθε εταιρεία. Κρίθηκε σκόπιμο να γίνει κοινή συνάντηση με εκπροσώπους όλων των ενδιαφερομένων εταιρειών, ώστε να συζητηθεί η όλη συνεργασία και να καθοριστούν οι χώροι που θα καταλάμβαναν και ταυτόχρονα να ενημερωθούν για βελτιώσεις που έγιναν.
- 26/09/2014: Σύσκεψη με τις εταιρείες για διευθέτηση εκκρεμοτήτων πριν την έναρξη λειτουργίας του νέου χώρου.
- 13/10/2014: Ενημέρωση για ικανοποίηση αιτημάτων και διερεύνηση δυνατοτήτων υλοποίησης κάποιων άλλων.
- Στις 15/10/2014 εξεδόθη ενδιάμεσο δικαστικό διάταγμα εναντίον της Hermes στην αγωγή 2469/14 Ε.Δ. Λάρνακας, που ήγειρε η εταιρεία Princess, με το οποίο απαγορευόταν η υλοποίηση οποιασδήποτε αλλαγής στους χώρους όπου δραστηριοποιείτο η εταιρεία. Το ενδιάμεσο διάταγμα, ύστερα από ένσταση της Hermes, ακυρώθηκε στις 14/01/2015 και η Hermes προχώρησε στην εφαρμογή της νέας ρύθμισης.
- Ακολούθησαν νέες προσπάθειες συμφωνημένων ρυθμίσεων.
 - Σύμφωνα με την Hermes, κάποιες εταιρείες εξακολουθούν να μην συνεργάζονται με αυτήν παρά τις αλληπάλληλες προσπάθειες της και τη διαλλακτικότητα που επέδειξε.
 - Σύμφωνα με την Hermes, ο νέος χώρος έχει ακριβώς την ίδια προνομιακή θέση όπως και ο προηγούμενος, έναντι της κεντρικής εισόδου του τερματικού του αεροδρομίου. Επίσης, ο νέος χώρος είναι περιφραγμένος για αποκλειστική χρήση από τις εταιρείες Valet, ενώ ο προηγούμενος, που ζητήθηκε από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες, δεν ήταν περιφραγμένος. Οι εταιρείες έχουν καθορισμένους χώρους στάθμευσης στο χώρο, με δυνατότητα διακριτικής σήμανσης τους με τα σήματα της κάθε εταιρείας. Επιπρόσθετα, ο νέος χώρος δεν έχει τις δυσλειτουργίες, του προηγούμενου, λόγω της συνύπαρξης και λειτουργίας στον εν λόγω χώρο με τις εταιρείες ενοικιάσεων. Με τη χρήση του νέου χώρου, αποφεύγονται ή έστω περιορίζονται ουσιαστικά, οι δυνατότητες καταχρηστικής εκμετάλλευσης, από εταιρείες Valet, αλλά και άλλους, με είσοδο μη εξουσιοδοτημένων, παράνομη στάθμευση, επέμβαση και χρήση μη εξουσιοδοτημένων χώρων στάθμευσης, με τα συνεπαγόμενα προβλήματα δυσλειτουργίας των χώρων, αταξίας, αντιδικιών, διαπληκτισμών και συνάδει με τη γενική πολιτική

χρονοχρέωσης των χώρων στάθμευσης και συναρτάται με τον πραγματικό όγκο εργασίας των εταιρειών.

- Η αναβάθμιση των χώρων στάθμευσης και της ευταξίας, με τον σημαντικό περιορισμό των δυνατοτήτων αποφυγής πληρωμής τελών δεν μπορεί να θεωρείται «ανταγωνιστική» ενέργεια.
- Οι χρεώσεις της Hermes κάθε άλλο παρά ψηλές είναι, με αναντίλεκτο δεδομένο τις σημαντικές ζημιές που υφίσταται η Hermes σε σχέση με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης, αλλά και στο σύνολο των δραστηριοτήτων της.
- Η Hermes δεν προσφέρει οποιοσδήποτε από τις υπηρεσίες των εταιρειών Valet. Οι υπηρεσίες των Valet είναι αποκλειστικά χαρακτηριστικές των δραστηριοτήτων των εν λόγω εταιρειών και δεν έχουν καμιά συνάρτηση με τις υπηρεσίες της Hermes στα αεροδρόμια. Οι χώροι στάθμευσης που παρέχει η Hermes συνιστούν τις αναγκαίες βασικές διευκολύνσεις στάθμευσης που αναγκαία συνυπάρχουν με τη λειτουργία των αεροδρομίων.
- Η Hermes ούτε παραλαμβάνει, ούτε φυλάττει, ούτε πλένει, ούτε καθαρίζει, ούτε συντηρεί, ούτε παραδίδει οχήματα, ως οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι εταιρείες Valet.
- Η στάθμευση στους χώρους στάθμευσης της Hermes γίνεται με ίδιο κίνδυνο των ενδιαφερομένων και η Hermes αποκλείει κάθε ευθύνη (disclaims liability) με βάση τους ρητούς όρους λειτουργίας των χώρων.
- Οι χώροι στάθμευσης της Hermes λειτουργούν με αυτοματοποιημένους μηχανισμούς και απρόσωπα και καμία ειδική εξυπηρέτηση δεν αναλαμβάνει ή προσφέρει η Hermes.
- Τα τέλη της Hermes είναι ψηλότερα από τα τέλη πολλών εταιρειών Valet (παρόλο που οι υπηρεσίες των Valet είναι ασύγκριτα διαφορετικές, είναι υπηρεσίες «πολυτελείας»), όπως τούτο σαφώς προκύπτει από την ανάρτηση των τιμών των Valet στο διαδίκτυο.
- Σε ερώτημα της Υπηρεσίας κατά την προκαταρκτική έρευνα προς την Hermes για το πώς χρησιμοποιείται ο χώρος στάθμευσης, ο οποίος χρησιμοποιείται από τις εταιρείες valet, η Hermes απάντησε ότι: *«Ο χώρος χρησιμοποιείται από τις εταιρείες ενοικιάσεων οχημάτων που είναι οι χρήστες του ευρύτερου χώρου που διατίθεται σ' αυτές. Οι εταιρείες αυτές επωφελούνται και ενθαρρύνονται έτσι να συνεργάζονται με την Hermes, με παροχή πρόσθετων διευκολύνσεων, στην έκταση που είναι δυνατό και με εξάλειψη των δυσλειτουργικών προβλημάτων που υπήρχαν προηγουμένως. Εξαλείφθηκαν και τα συνεχή κρούσματα παράνομης εισόδου και στάθμευσης στους χώρους αυτούς, με την εφαρμογή του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων. Είναι σαφές, ότι κατέστη εφικτή η σημαντική αναβάθμιση του χώρου προς όφελος των χρηστών και της γενικής ευρυθμότερης λειτουργίας των εγκαταστάσεων. Δεν υπάρχει επί του παρόντος σχεδιασμός ή πρόθεση άλλης χρήσης του συγκεκριμένου χώρου.»*

- Η Hermes ανέφερε ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων και τα ταξί έχουν άλλους καθορισμένους χώρους στάθμευσης χωρίς χρέωση, με βάση ρητές πρόνοιες της Σύμβασης Παραχώρησης και οι εταιρείες ενοικιάσεων οχημάτων που χρησιμοποιούν χώρους στάθμευσης, είναι οι εταιρείες που έχουν αποκλειστικές «on airport» συμβάσεις, ύστερα από προσφορές σε διαγωνισμό. Η παραχώρηση χώρων στάθμευσης σ' αυτές είναι μία από τις συμβατικές διευκολύνσεις που έχουν, παράλληλα με τη χρήση βασικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης των πελατών τους εντός του τερματικού και βοηθητικές εγκαταστάσεις στους χώρους στάθμευσης. Οι εταιρείες αυτές καταβάλλουν τα ποσά που πρόσφεραν στο δημόσιο διαγωνισμό και περιλαμβάνουν ελάχιστο εγγυημένο ποσό και πρόσθετο ποσό ανά ενοικίαση οχήματος, που είναι συνάρτηση του πραγματικού όγκου εργασίας τους στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.
- Η Hermes σημειώνει ότι οι εταιρείες που υπέγραψαν συμβόλαια μαζί της είναι:

{...}
- Η Hermes διαθέτει επιλογή στάθμευσης σε:
 - (α) ακάλυπτο χώρο στάθμευσης, που συνιστά το μέγιστο μέρος των συνολικών χώρων στάθμευσης και,
 - (β) καλυμμένο χώρο στάθμευσης.
- Οι χρεώσεις για τους χώρους έχουν ως ακολούθως:

PARKING RATES

Οι ημερομηνίες αντιπροσωπεύουν την ημερομηνία κατά την οποία η τιμή ήταν σε εφαρμογή

Ακάλυπτος Χώρος Στάθμευσης	Αρχική Χρέωση		Αναθεώρηση αρχικών χρεώσεων		
			01/11/2012	01/11/2013	01/03/2014
0 - 20 λεπτά		FREE	€ 1.00	€ 1.00	€ 1.50
21 - 40 λεπτά	21-30	€ 2.00	€ 2.50	€ 2.50	€ 3.00
41 - 60 λεπτά	31-60	€ 3.50	€ 3.50	€ 3.50	€ 4.50
1 - 2 ώρες	1h-2h	€ 4.50	€ 4.50	€ 4.50	€ 6.00
2 - 4 ώρες	2h-4h	€ 6.00	€ 6.00	€ 6.00	€ 7.00
4 - 6 ώρες	4h-12h	€ 9.00	€ 6.50	€ 6.50	€ 8.00
6 - 12 ώρες			€ 8.00	€ 8.00	€ 9.00
12 - 24 ώρες	€ 12.00		€ 10.00	€ 10.00	€ 10.00
Από 2 ^η μέρα και μετά	€ 12.00		€ 7.00	€ 4.00	€ 4.00
Από 5 ^η μέρα και μετά	€ 6.00		€ 5.00		
Καλυμμένος Χώρος Στάθμευσης			01/11/2012	01/11/2013	01/03/2014
0-24 ώρες				€ 12.00	€ 12.00
Από 2 ^η μέρα και μετά				€ 9.00	€ 9.00
Από 5 ^η μέρα και μετά				€ 6.00	€ 6.00

Σημ: Η εταιρεία ενθαρρύνει τη χρήση των χώρων της παρέχοντας προσφορές ανά περιόδους, τόσο για επιτόπου πελάτες όσο και για πελάτες που αγοράζουν ηλεκτρονικά.

- Η Hermes αναφέρει ότι δεν παρέχει οποιεσδήποτε υπηρεσίες στάθμευσης VIP/VALET και ούτε υπάρχουν σκέψεις για παροχή τέτοιων υπηρεσιών.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία, σε απαντήσεις της σε ερωτηματολόγιο κατά την προκαταρκτική έρευνα, που απεστάλησαν την 1/2/2016, αναφέρει τα εξής:

- Καταγράφει το συνολικό κόστος του κέντρου κόστους «Car Park» και από ποια έξοδα αποτελείται.
- Σύμφωνα με την Hermes, «η οικονομική ανάλυση αφορά το κόστος των 1628 θέσεων. Θεωρούμε όμως ότι το κόστος που προκύπτει ανά χώρο στάθμευσης γενικά ισχύει και για τους χώρους στάθμευσης που παραχωρούνταν προηγούμενα (στην περιοχή του χώρου στάθμευσης εταιρειών ενοικιάσεων αυτοκινήτων) όσο και στο νέο χώρο, αφού η βασική υπηρεσία που προσφέρεται από την Hermes στις εταιρείες valet είναι αυτή της στάθμευσης και η σχετική χρέωση της Hermes είναι η μόνη χρέωση γι' αυτές τις εταιρείες, [...]»
- Αναφορικά με του χώρους στάθμευσης του προσωπικού, η Hermes ανέφερε ότι αυτοί περιλαμβάνουν 675 θέσεις σε συνεχή βάση. Ο χώρος στάθμευσης προσωπικού διατίθεται αποκλειστικά για εξυπηρέτηση των αναγκών του προσωπικού που εργάζεται στα αεροδρόμια, σε ειδικές τιμές, λόγω του ειδικού σκοπού του. Οι σχετικές χρεώσεις καταγράφονται στον πιο κάτω πίνακα:

<u>Duration of Pass</u>	<u>Larnaka</u>	<u>Pafos</u>
12 Months	€{...}	€{...}
6 Months	€{...}	€{...}
3 Months	€{...}	€{...}
1 Month	€{...}	€{...}
The above prices do not include VAT and are valid until 31/12/2016		

- Οι εταιρείες valet χρησιμοποιούν τους χώρους στάθμευσης για την προσωρινή στάθμευση οχημάτων των πελατών τους κατά την παραλαβή και παράδοση των οχημάτων. Η βασική υπηρεσία που προσφέρει σ' αυτές τις εταιρείες η Hermes είναι αυτή του χώρου στάθμευσης. Οι εταιρείες αυτές δεν χρεώνονται με την καταβολή οποιουδήποτε άλλου ποσού, παρόλο ότι ασκούν εμπορική δραστηριότητα στους χώρους του αεροδρομίου και καταβάλλουν μόνο τη χρέωση του χώρου στάθμευσης.
- Σύμφωνα με την Hermes, «Εν όψει του ότι η βασική υπηρεσία που η Hermes προσφέρει σε αυτές τις εταιρείες είναι αυτή του χώρου στάθμευσης και δεν καταβάλλουν οποιοδήποτε άλλο ποσό για την εμπορική δραστηριότητα τους στους χώρους του αεροδρομίου ως προαναφέρεται, αυτές θα έπρεπε να καταβάλλουν, κατ' ελάχιστον, το σύνθητες ποσό χρέωσης

του χώρου στάθμευσης, ανάλογα με το χρόνο χρήσης του χώρου, ως γενικά διατίθεται η χρήση του χώρου στάθμευσης σαν τέτοιου. Η ίδια πρακτική ακολουθείται και στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια.»

- Η Hermes αναφέρει ότι, για να διευκολύνει και ενθαρρύνει τη χρήση των χώρων της από τις εταιρείες valet, παρέχει σε αυτές ειδικές διευκολύνσεις (αποκλειστικής χρήσης περιφραγμένων χώρων, στον πλέον προνομιακό μέρος των όλων χώρων στάθμευσης) και ειδικές τιμές. Ειδικότερα σημειώνεται ότι οι εταιρείες αυτές τυγχάνουν ειδικής μειωμένης χρέωσης μέχρι {...}% (που δεν ισχύει για οποιοδήποτε άλλο χρήστη των χώρων στάθμευσης) απλώς και μόνο με την αγορά της ειδικής κάρτας που ειδικά διατίθεται για τις εταιρείες αυτές.
- Πιο συγκεκριμένα, μια εταιρεία valet με την αγορά κάρτας €{...}, ουσιαστικά προβαίνει σε μια προπληρωμή τέτοιου ποσού και τότε η αξία των χρημάτων της αυξάνεται κατά {...}% και γίνονται €{...}. Για πληρωμή εισιτηρίου στάθμευσης λ.χ. αξίας €{...}, η εταιρεία Valet θα πληρώσει με την ειδική κάρτα τελικής αξίας €{...} (ενώ καταβλήθηκε γι' αυτή ποσό €{...}) από την οποία θα αφαιρεθεί το ποσό του €{...}.
- Περαιτέρω, η Hermes αναφορικά με τον ισχυρισμό των καταγγελλουσών για σημαντική αύξηση του κόστους τους, υποστηρίζει ότι είναι ανυποστήρικτος και αυθαίρετος, αναφέροντας ότι είναι εξαιρετικά δυσχερές για αυτήν να προβεί σε σύγκριση κόστους των εταιρειών αυτών, με αναφορά στη προηγούμενη και νέα μέθοδο χρέωσης για τους χώρους στάθμευσης, αφού πρόκειται για ανομοιογενή δεδομένα, αλλά και χωρίς λεπτομερή ανάλυση των στοιχείων κοστολογίου, εσόδων και συναφών ευθυνών λειτουργίας της κάθε εταιρείας valet.
- Επίσης, αναφέρεται ότι: «*Πρόσθετα, με κάποιους υπολογισμούς που γίνονται στην καταγγελία των εταιρειών valet (πέραν του ότι δεν υπάρχει κανένα υποστηρικτικό δεδομένο που να δικαιολογεί τους διάφορους αριθμούς που χρησιμοποιούν) το 24ώρο «μακραίνει» ουσιαστικά σε ώρες μειώνοντας παραπλανητικά το κόστος ανά αυτοκίνητο σε σχέση με το παλιό καθεστώς. Στον ίδιο Πίνακα δίδονται και οι χρεώσεις της Hermes στους δικούς της χώρους στάθμευσης για τον ίδιο χρόνο στάθμευσης. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι χρεώσεις της Hermes δεν είναι χρεώσεις valet γιατί δεν προσφέρει καμιά από τις υπηρεσίες που χαρακτηρίζει την υπηρεσία valet (παραλαβή + παράδοση οχήματος, φύλαξη, καθαρισμός, συντήρηση οχήματος κλπ). Ως προκύπτει από τον Πίνακα, υπάρχει μεγάλη ανομοιομορφία μεταξύ των τιμών των εταιρειών valet, προφανώς λόγω του μεταξύ τους ανταγωνισμού. Επίσης είναι σαφές ότι οι χρεώσεις της Hermes είναι σημαντικά μεγαλύτερες από αυτές των πλείστων εταιρειών valet, λόγω των ψηλών κόστων των υποδομών και λειτουργίας των αεροδρομίων. Η Hermes πρόσθετα εισηγείται ότι το οποιοδήποτε κοστολόγιο της κάθε εταιρείας valet **δεν μπορεί να αποτελεί αντικειμενικό ή/και ουσιαστικό κριτήριο για τις χρεώσεις της Hermes**. Ιδιαίτερα, αφού οι τιμές της Hermes κάθε άλλο παρά υπερβολικές ή ψηλές μπορούν να χαρακτηρισθούν για την χρήση των χώρων και πρόσθετα ειδικά σε ότι αφορά τις εταιρείες valet, αυτές τυγχάνουν*

ειδικών πρόσθετων προνομιακών πλεονεκτημάτων. Η Hermes χρησιμοποιεί τις γενικές χρεώσεις του χώρου στάθμευσης ως εύλογο και αναπόφευκτο δεδομένο αναφοράς, αλλά **τις μειώνει ουσιαστικά και με προνομιακούς όρους χρήσης** για τις εταιρείες valet για διευκόλυνση και ενθάρρυνση των τελευταίων να κάμνουν χρήση των χώρων ως προαναφέρεται. Είναι έκδηλο ότι οι χρεώσεις της Hermes είναι, χωρίς αμφιβολία, εύλογες και πλεονεκτικές τις εταιρείες valet, οι οποίες και προνομιακών πλεονεκτημάτων χρήσης και ειδικών εκπτώσεων που τυγχάνουν.»

- Περαιτέρω, η Hermes αναφέρει ότι η μετακίνηση δεν έγινε για να «επεκταθεί» ο χώρος που χρησιμοποιούν οι εταιρείες ενοικιάσεων. Υπήρχαν δυσλειτουργίες, μεταξύ άλλων, που επηρέαζαν και τις εταιρείες ενοικιάσεων, αφού στον ίδιο χώρο υπάρχουν γραφεία εξυπηρέτησης των εταιρειών ενοικιάσεων (που προνοούνται στα συμβόλαια τους) που στην πράξη είχαν ουσιαστικές δυσχέρειες χρήσης τους. Με την μετακίνηση των εταιρειών valet, οι σχετικοί χώροι είναι επί του παρόντος διαθέσιμοι για αναλογική χρήση από τις εταιρείες ενοικιάσεων χωρίς πρόσθετη χρέωση προς αυτές. Ο χώρος των εταιρειών ενοικιάσεων (στον οποίο περιλαμβάνονται και οι σχετικοί χώροι) λειτουργεί με ειδικές διευθετήσεις πρόσβασης σ' αυτόν από τις εταιρείες αυτές και πρακτικά δεν προσφέρεται για άλλη εκμετάλλευση για διαφορετική χρήση και χωρίς να παρακωλύει τη λειτουργία των γραφείων εξυπηρέτησης των εταιρειών ενοικιάσεων. Δεν έχουν διαφοροποιηθεί τα συμβόλαια των εταιρειών ενοικιάσεων.
- Τέλος, η Hermes αναφέρει ότι για τη χρήση των χώρων στάθμευσης από το κοινό γίνονται εκπτώσεις {...}% στους ακάλυπτους χώρους και {...}% στους καλυμμένους χώρους, μόνον εφόσον γίνει προκράτηση/προπληρωμή Online για συγκεκριμένη ημέρα. Το προπληρωθέν ποσό δεν επιστρέφεται είτε γίνει χρήση του χώρου είτε όχι εκτός και αν ο πελάτης προχωρήσει σε ηλεκτρονική ακύρωση της κράτησης.

2. Στοιχεία που υπέβαλαν κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας οι καταγγέλλουσες εταιρείες:

2.1 Καταγγέλλουσα εταιρεία {...}

Η Επιτροπή σημειώνει κατωτέρω τις απαντήσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας {...} ημερομηνίας 4/10/2015, σε ερωτηματολόγιο που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα:

- Η εταιρεία {...} θεωρεί την εταιρεία Hermes ανταγωνίστρια της, λόγω των συνεχών προσφορών που παρέχει στον κόσμο με μειωμένες τιμές. Επίσης με την μετακίνηση της εταιρείας {...}, η εταιρεία Hermes δυσκολεύει τη δουλειά της, αφού οι παραλαβές και οι παραδώσεις των αυτοκινήτων πρέπει να γίνουν μπροστά στην είσοδο του αεροδρομίου με χρονικό περιορισμό (3^{ων} λεπτών), με αποτέλεσμα να δημιουργείται συνεχώς πρόβλημα με την αστυνομία και πληρωμή προστίμων και εξωδίκων.

- Σε κάποιες εταιρείες έχουν δοθεί εισιτήρια προσωπικού, παρόλο που είναι εταιρείες και χρησιμοποιούν τα εισιτήρια αυτά για να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα των πελατών τους. Σύμφωνα με την εταιρεία {...}, ο λόγος είναι ότι οι εταιρείες αυτές δεν έχουν απορρίψει την πρόταση της Hermes για μετακίνηση, αλλά ούτε έχουν υπογράψει τα συμβόλαια, τηρώντας μια στάση αναμονής.
- Η εταιρεία {...} αναφέρει ότι με την μετακίνηση έχει παρουσιαστεί μείωση των εσόδων της, αφού υπάρχει δυσκολία εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού πελατών στο νέο σημείο, που γίνεται η παραλαβή/παράδοση των αυτοκινήτων. Επίσης έχουν αυξηθεί και τα έξοδα, αφού απαιτείται υπαλληλικό προσωπικό.
- Δεν έχει υπογραφεί οποιαδήποτε συμφωνία με την εταιρεία Hermes. Σύμφωνα με την εταιρεία {...}, η πρόταση της Hermes θεωρείται δυσμενής γιατί υπήρξε αύξηση των εξόδων. Συγκεκριμένα, ενώ τα πρώτα 20 λεπτά στάθμευσης στο χώρο του κοινού ήταν δωρεάν, τώρα είναι €{...}. Οι πρώτες 4 ώρες στάθμευσης χρεώνονται €{...}, ενώ οι πρώτες 24 ώρες στάθμευσης χρεώνονται €{...}, οι δε επόμενες ημέρες στάθμευσης χρεώνονται €{...} ανά 24 ώρες.
- Η τιμή των €{...} ανά 24 ώρες, που χρεώνει η εταιρεία Hermes μετά τις πρώτες 24 ώρες, ανταγωνίζεται αθέμιτα την εταιρεία {...}, καθότι συμφέρει στους πελάτες να σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους στο χώρο στάθμευσης του κοινού αντί να παραδίδουν στην εταιρεία την φύλαξή τους. Με το προηγούμενο καθεστώς, οι επιπρόσθετοι χώροι, πέραν αυτών που ενοικιάζονταν πληρώνονταν €{...} για 6 ώρες, ενώ με το νέο καθεστώς για 6 ώρες θα πληρώνονται €{...}.
- Πολλοί πελάτες επιλέγουν να σταθμεύουν τα οχήματά τους στο χώρο της Hermes, αφού προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες με τις εταιρείες valet σε πολύ χαμηλές τιμές. Οι εταιρείες valet δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τον ίδιο αριθμό πελατών με το προϋπάρχον προσωπικό. Η αύξηση προσωπικού σημαίνει αύξηση των εξόδων.
- Η εταιρεία {...} αναφέρει ότι μετά την λήξη του συμβολαίου της, μετακινήθηκε στο διπλανό χώρο στάθμευσης χωρίς καμία διαδικασία συζήτησης ή ταύτισης απόψεων με την Hermes. Η πρόφαση της μετακίνησης, που υποστηρίζει η Hermes, ήταν ότι δεν γινόταν σωστή χρήση του χώρου. Η άποψη της εταιρείας {...} είναι ότι ο λόγος μετακίνησης της εταιρείας ήταν για να αυξηθεί το κόστος της εταιρείας {...} και τα έσοδα της εταιρείας Hermes, όπως επίσης για τη χρησιμοποίηση του χώρου για τη δημιουργία valet parking από την εταιρεία Hermes.

Κατόπιν νέου ερωτηματολογίου που στάλθηκε στο πλαίσιο της προκαταρκτικής έρευνας στις 16/12/2015 προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, η εταιρεία {...} απάντησε στις 19/1/2016 αναφέροντας τα εξής:

- Η εταιρεία {...} θεωρεί ανταγωνιστές της τις εταιρείες που έχουν προβεί στην καταγγελία από κοινού και αντιμετωπίζουν το ίδιο πρόβλημα με αυτήν, αφού προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες.
- Όσον αφορά τους ισχυρισμούς της για διακριτική μεταχείριση αναφέρει ότι δεν έχει αποδεικτικά στοιχεία απλά το συγκεκριμένο γεγονός έπεσε στην αντίληψη της.
- Επίσης αναφέρεται ότι η ζημιά που έχει υποστεί αφορά τα εξώδικα, αφού δεν έχει ένα σταθερό δικό της χώρο για να σταθμεύει τα αυτοκίνητα μέχρι να παραδοθούν στους πελάτες της. Επίσης έχουν αυξηθεί τα έξοδά της, καθότι απαιτείται επιπλέον προσωπικό για την εξυπηρέτηση των πελατών της.
- Τέλος, η εταιρεία {...} αναφέρει ότι μέχρι τη διακοπή της συνεργασίας της με την εταιρεία Hermes, δηλαδή όταν έγινε η μετακίνησή της στο νέο χώρο στάθμευσης για τον οποίο δεν προχώρησε να υπογράψει συμφωνία με την Hermes, δεν υπήρξε οποιαδήποτε πρόβλημα.

2.2 Καταγγέλλουσες εταιρείες {...} και {...}

Η Επιτροπή σημειώνει ότι σε ερωτηματολόγιο ημερομηνίας 5/8/2015, που στάλθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα, οι εταιρείες {...} και {...} απέστειλαν τις απαντήσεις τους στις 5/10/2015. Οι απαντήσεις τους παρατίθενται κατωτέρω από κοινού, καθότι το περιεχόμενο αυτών είναι πανομοιότυπο και επαναλαμβάνονται αυτούσιες οι ίδιες απαντήσεις με εξαίρεση ένα - δύο σημεία. Λόγω τούτου δεν καταγράφονται ξεχωριστά:

- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες κατέγραψαν το ιστορικό συνεργασίας τους από το {...} (παλαιό αεροδρόμιο Λάρνακας) που ξεκίνησε τη λειτουργία της η εταιρεία {...} και από το {...} που ξεκίνησε η εταιρεία {...}. Και οι δύο εταιρείες ξεκίνησαν την παροχή των υπηρεσιών τους από το παλιό αεροδρόμιο. Συγκεκριμένα ανέφεραν τα ακόλουθα:
 - {...}: Την {...}, υπογράφεται συμβόλαιο με την Hermes, για παροχή ενός χώρου στάθμευσης προς €{...} πλέον Φ.Π.Α. για περίοδο {...} μηνών και επιπλέον €{...} ανά εισιτήριο.
 - 2009: Τον Νοέμβριο του 2009 γίνεται η μετακίνηση στο Νέο Αεροδρόμιο.
 - {...}: Την {...}, παρουσιάζεται και υπογράφεται νέο συμβόλαιο με λήξη την {...}. Στην εταιρεία παρασχέθηκε ένας συγκεκριμένος χώρος στάθμευσης προς €{...} το μήνα, πλέον Φ.Π.Α. και επίσης άλλα €{...} πλέον Φ.Π.Α. για την κάρτα προσωπικού.
 - 2012: Τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, η Hermes, καλεί όλες τις εταιρείες και τις ενημερώνει ότι θα προσφέρει συγκεκριμένο νέο χώρο στον οποίο θα εξυπηρετούνται οι πελάτες των εταιρειών valet, έναντι μηνιαίας χρέωσης αναλόγως των θέσεων που θα παραχωρηθούν. {...}
 - 2013: Στις {...}/2013 ειδοποιήθηκαν οι εταιρείες valet, ότι η προηγούμενη συμφωνία είχε λήξει στις 4/11/2013 και ότι δινόταν παράταση μέχρι και τις 31/12/2013, δεδομένου ότι

παραδιδόταν στην Hermes, τραπεζική εγγυητική ή/και άλλη οικονομική διευθέτηση. Δεδομένου ότι το 2013 ήταν μια δύσκολη χρονιά και με τις τράπεζες να δυσλειτουργούν, οποιαδήποτε επιπλέον δέσμευση χρημάτων, δεν ήταν εφικτή. Με νέα επιστολή στις {...}/2013, ειδοποιήθηκαν οι εταιρείες ότι λόγω μη συμμόρφωσης, η συμφωνία θα τερματιζόταν στις 27/11/2013.

- 2014: Στις {...}/2014, με επιστολή που στάλθηκε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, και λόγω μη ετοιμότητάς της σε σχέση με την αναβάθμιση των χώρων, η Hermes εξέφρασε την πρόθεσή της να δώσει περαιτέρω παράταση στη συμφωνία μέχρι 31/3/2014, δεδομένου ότι θα συμμορφώνονταν οι εταιρείες με τους όρους που έθεσε. {...}. Στις 21/5/2014, έγινε συζήτηση για μία νέα πρόταση. Η πρόταση, αν και φαινόταν καλή, χρειαζόταν αρκετές διορθώσεις. Σε ό,τι αφορά τον προταθέντα χώρο, εκφράστηκε από όλες τις εταιρείες valet η επιθυμία να αναθεωρηθεί, κυρίως επειδή βρισκόταν στους χώρους στάθμευσης του κοινού, οπότε και ανησυχούσαν για συνωστισμό κατά την είσοδο-έξοδο, μπλοκαρίσματα και άρα εξαναγκασμό στη χρήση σημείων εκτός του ειδικού χώρου. Η χρήση εισιτηρίων, όχι μόνο θα αύξανε τα έξοδα, αλλά επίσης θα προκαλούσε καθυστερήσεις στον τρόπο εξυπηρέτησης των πελατών των εταιρειών valet. Παρά τους προβληματισμούς που εκφράστηκαν, η Hermes απέστειλε την τελική πρότασή της στις 21/7/2014, με μοναδικές διαφοροποιήσεις την αύξηση του ποσοστού έκπτωσης αναλόγως της ποσότητας προπληρωμένων εισιτηρίων και την έκδοση Κάρτας προσωπικού προς €{...} πλέον Φ.Π.Α., ετησίως. Η έναρξη ισχύος αυτής της συμφωνίας θα ήταν η 1/9/2014. Λόγω των προβλεπόμενων δυσκολιών, της προβλεπόμενης αύξησης του λειτουργικού κόστους, αλλά και εν τη απουσία σημαντικών διευκρινιστικών λεπτομερειών, οι εταιρείες ανέφεραν ότι δεν υπέγραψαν συμφωνία με την Hermes. Την 1/9/2014 και στις 4/9/2014, οι εταιρείες valet ειδοποιήθηκαν ότι, ο ειδικός χώρος είχε ακόμα οχήματα του κοινού, οπότε, δεν μπορούσαν να μετακινηθούν. Ο χώρος καθάρισε και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τον Οκτώβρη. Παρόλο που μέχρι τότε είχαν παρατηρηθεί και διάφορα άλλα λειτουργικά προβλήματα σε σχέση με το χώρο, όπως π.χ. προβλήματα αναγνώρισης της κάρτας στις μηχανές πληρωμής, τα οποία αναγνώρισαν και η Hermes, στις 13 και 14/10/2014 απέστειλαν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τις διορθωτικές κινήσεις από μέρους τους, καθώς και εξέφρασαν την πρόθεσή τους να ικανοποιήσουν αίτημα των εταιρειών valet σε σχέση με χρήση του drop-off zone σε δοκιμαστική βάση. Δεδομένων των προβλημάτων που είχαν παρουσιαστεί και των προβλεπόμενων άλλων θεμάτων, αλλά και την αδυναμία της Hermes να εξασφαλίσει με βεβαιότητα χώρους στο drop-off zone, οι εταιρείες valet δεν υπόγραψαν οτιδήποτε, καθότι δεν μπορούσαν να δεσμευτούν σε μια συμφωνία που ήταν αμφίβολο αν θα μπορούσε να τις εξυπηρετήσει.

- 2015: Τον Ιανουάριο απεστάλη εκ νέου το τελικό συμβόλαιο, βάσει του οποίου απαγορεύεται στις εταιρείες valet, η είσοδος στο χώρο των οχημάτων ενοικιάσεως, ο οποίος χρησιμοποιείτο από τις εταιρείες valet από το 2012.
- Οι εταιρείες {...} και {...} επισήμαναν ότι αν και ανταγωνιστές τους είναι οι εταιρείες που προσφέρουν ακριβώς την ίδια υπηρεσία με αυτές, θεωρούν επίσης την Hermes ανταγωνίστρια τους εταιρεία, γιατί προσφέρει παρκινγκ αεροδρομίου με επιλογή για στεγασμένο ή αστέγαστο, σε πολύ χαμηλές τιμές με επιλογή για μικρή και μακρά διάρκεια και με επιλογή για κράτηση μέσω διαδικτύου με κατ' αποκλειστικότητα έλεγχο του χώρου.
 - Οι εταιρείες {...} και {...} ανέφεραν ότι: «*Δεδομένου ότι (α) ο χώρος στάθμευσης της Hermes είναι στο αεροδρόμιο, και (β) με το χώρο που μας έχει προταθεί, το γεγονός ότι και εμείς ως εταιρείες valet παραλαμβάνουμε και παραδίδουμε στο αεροδρόμιο, ελαφρώς έως και καθόλου μας διαφοροποιεί από την Hermes. Το μοναδικό πράγμα που μας διαφοροποιεί, είναι οι επιπλέον υπηρεσίες. Το πλύσιμο αυτοκινήτου όμως το οποίο είναι η συχνότερη επιπλέον υπηρεσία που ζητείται, έτσι κι αλλιώς δίνεται πλέον δωρεάν σε μια προσπάθεια εκμετάλλευσης του ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.*»
 - Οι καταγγέλλουσες εταιρείες ενημέρωσαν ότι η αναφορά τους στο άρθρο 3(1)(α) και (δ), έχει γίνει εκ παραδρομής ενώ σημειώνουν ότι: «*Η αναφορά στο άρθρο έγινε λόγω της πρακτικής που ακολουθείται, λόγω της δεσπόζουσας θέσης τους, που τους επιτρέπει να καθορίζουν έμμεσα τις τιμές της συγκεκριμένης αγοράς, αλλά και λόγω της ευνοϊκής μεταχείρισης που τυγχάνουν κάποιες εταιρείες.*»
 - Όσον αφορά τον ισχυρισμό των καταγγελλουσών εταιρειών για διακριτική μεταχείριση ορισμένων εταιρειών, αναφέρουν ότι αυτός στηρίζεται στα εξής: «*(α) Όταν κληθήκαμε για το συμβόλαιο του 2012, το είχαμε υπογράψει οι {...}. Ενώ προ των υπογραφών, στο drop-off zone γινόταν πόλεμος από τη Hermes Airports Ltd για να μην εξυπηρετούμε μπροστά και να εμποδίζουμε την ομαλή λειτουργία της συγκεκριμένης ζώνης, όταν εμείς μεταφερθήκαμε στους ενοικιαζόμενους χώρους μας, όλες οι υπόλοιπες εταιρείες διεξήγαγαν τις εργασίες τους στο drop-off zone, ανενόχλητοι, και με μηδενικό κόστος. (β) Όταν κληθήκαμε για τη νέα πρόταση το 2014, σύμφωνα με ισχυρισμούς της Hermes Airports Ltd, υπέγραψε μόνο μία εταιρεία, που δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε μετά βεβαιότητας ποια. Παρόλ' αυτά οι εταιρείες {...}, {...} και {...}, απέκτησαν κάρτες προσωπικού, οι οποίες όμως χρησιμοποιούνταν αντί για είσοδο των εταιρικών οχημάτων, για είσοδο των οχημάτων και εξυπηρέτηση των πελατών, κάτι που υποτίθεται απαγορευόταν.*

Αντιλαμβάνεστε ότι αυτά δεν αποτελούν δείγμα ίσης αντιμετώπισης και προκαλούν προβληματισμό. Δυστυχώς, πέραν του ότι όλοι ήμασταν μάρτυρες των πιο πάνω, δεν είμαστε σε θέση να παραθέσουμε άλλα υποστηρικτικά στοιχεία, καθώς δεν έχουμε πρόσβαση, ούτε σε

συμβόλαια που πιθανόν να υπέγραψαν αυτοί, ούτε και σε κάμερες ασφαλείας που πιθανόν να κατέγραψαν τα πιο πάνω.»

- Η {...} απέστειλε επίσης υπολογισμούς που βασίστηκαν τόσο στον μέσο όρο των εσόδων και εξόδων και των τεσσάρων εταιρειών valet όσο και σε στοιχεία που αφορούσαν τη δική της μόνο εταιρεία. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι τα οικονομικά στοιχεία που απέστειλε η εταιρεία {...} δόθηκαν σε απαντήσεις του ερωτηματολογίου της Υπηρεσίας ημερομηνίας 16/12/2015 κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας της υπόθεσης.
- Αμφότερες εταιρείες δεν έχουν υπογράψει νέα συμφωνία. Παραλαμβάνουν τα αυτοκίνητα από το drop-off zone και προσπαθούν να τα μεταφέρουν άμεσα στους χώρους τους. Κατά την παράδοση, ζητούν από τους πελάτες να επικοινωνούν μαζί τους αμέσως μόλις προσγειωθεί η πτήση τους και έτσι συντονίζουν τη παράδοση των αυτοκινήτων απευθείας από τους χώρους τους στο drop-off zone. Στην περίπτωση που συμπίπτει να πρέπει να παραδοθούν/παραληφθούν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα, τότε χρησιμοποιούν το πάρκινγκ του αεροδρομίου και το οποίο πληρώνεται με το εισιτήριο. Επειδή συμβαίνει συχνά να πρέπει να χρειάζεται να εξυπηρετηθούν περισσότεροι από 2 πελάτες ταυτόχρονα και σε μια προσπάθεια να μειωθεί στο ελάχιστο η χρήση του πάρκινγκ (και φυσικά τα έξοδα), οι εταιρείες valet αλληλοβοηθούνται. Αυτό, όχι μόνο δεν βοηθά στην ομαλή λειτουργία των εταιρειών, αλλά δεν είναι δίκαιο και υγιές ούτε καν από πλευράς ανταγωνισμού. Επιπρόσθετα, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν ότι: *«Ως ιδιοκτήτες εργαζόμαστε 16-18 ώρες τη μέρα προκειμένου να αποφύγουμε προσλήψεις που θα μας επιβαρύνουν περαιτέρω οικονομικά. Αξίζει να σημειωθεί, ότι επειδή κατά την είσοδο και έξοδο των αυτοκινήτων στο χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου, φωτογραφίζονται οι αριθμοί εγγραφής των αυτοκινήτων, δε είναι εφικτό να μπει για παράδειγμα ένα αυτοκίνητο που έχουμε παραλάβει και με το ίδιο εισιτήριο να βγει αυτοκίνητο που έχουμε μέσα στο παρκινγκ για παράδοση. Έτσι, για όλα τα αυτοκίνητα πληρώνεται εισιτήριο για τη διάρκεια παραμονής τους.»*
- Σύμφωνα με τις εταιρείες {...} και {...}, η μετακίνησή τους θεωρείται δυσμενής για τους εξής λόγους:
 - Οι πελάτες διαμαρτύρονται έντονα, για τη συχνότητα στις αλλαγές του σημείου συνάντησης της εταιρείας μαζί τους.
 - Στο νέο χώρο, η είσοδος και έξοδος είναι η ίδια με αυτή του κοινού. Σε εποχές που ο κύκλος εργασιών είναι ψηλός (καλοκαίρι, Χριστούγεννα, Πάσχα κτλ), δημιουργούνται καθυστερήσεις. Στο νέο χώρο, τουλάχιστον οι μισοί από το κοινό, δεν βρίσκουν πώς να βγάλουν εισιτήριο, ή καθυστερούν ψάχνοντας για χώρο στάθμευσης με το που ανοίγει η μπάρα κτλ. Κατά την έξοδο, πολλοί φτάνουν μέχρι τη μπάρα και αντιλαμβάνονται ότι δεν έχουν πληρώσει εισιτήριο, ή ότι το εισιτήριο τους έχει λήξει, παρατηρούν ότι έχει άλλο αυτοκίνητο πίσω τους και δυσκολεύονται να επιστρέψουν πίσω.

- Η χρήση εισιτηρίου δημιουργεί επιπλέον καθυστερήσεις στις μηχανές πληρωμής. «*Αρκετοί πελάτες (κοινό) δυσκολεύονται και πραγματικά το να βρεθείς πίσω τους όταν υπάρχει πίεση χρόνου, δημιουργεί εντάσεις. Το να πρέπει να επικυρώνεται εισιτήριο για κάθε πελάτη, δημιουργεί από μόνο του καθυστερήσεις, πόσο μάλλον να έχεις να αντιμετωπίσεις και την καθυστέρηση που προκύπτει από το κοινό.*»
- Ο χώρος στάθμευσης των υπηρεσιακών οχημάτων, είναι ακόμα πιο μακριά. «*Μια μέρα με πολλές παραλαβές ή πολλές παραδόσεις (και όχι εξισορροπημένη), θα δημιουργήσει ακόμα περισσότερες καθυστερήσεις και πολλή κούραση.*»
- Οι πάσσαλοι που έχουν τοποθετηθεί προκειμένου να διαχωριστεί ο χώρος που χρησιμοποιούν οι εταιρείες valet, έχουν καταστήσει το χώρο επικίνδυνο για τα αυτοκίνητα. Ο χώρος έχει στενέψει και οι πάσσαλοι δεν είναι οπτικά τόσο εμφανείς, ειδικά τα βράδια.
- Η εταιρεία {...} ανέφερε επίσης ότι κατά το χρόνο παρουσίας στο πάρκινγκ του κοινού το Μάρτιο του 2012 κλάπηκε αυτοκίνητο πελάτη για το οποίο τον αποζημίωσε, ενώ η Hermes και επίσης και καμία ασφαλιστική εταιρεία δεν ανέλαβε την ευθύνη.
- Σε ερώτημα που τέθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα σχετικά με τον κύκλο εργασιών και τον όγκο πωλήσεων των εταιρειών {...} και {...}, απάντησαν ότι μείωση του κύκλου εργασιών και του όγκου πωλήσεων που να οφείλεται στη μετακίνηση, δεν έχει παρατηρηθεί, αφού δεν έχουν υπογράψει το νέο συμβόλαιο και δεν έχουν μετακινηθεί στον προταθέντα χώρο. Ο τρόπος λειτουργίας στο χώρο είναι τέτοιος που όχι μόνο τα έξοδα για την «μηνιαία κάρτα» είναι αυξημένα, αλλά επιπλέον και κατά πάσα πιθανότητα θα έχει αύξηση του κόστους προσωπικού, αύξηση στις ζημιές και αν μπορεί να μετρηθεί ως κόστος, είναι και η αύξηση στο άγχος.
- Οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρουν επίσης ότι τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν με την Hermes είναι επικοινωνιακά. Υπήρξε μια επιπολαιότητα σε ό,τι αφορά τους χώρους που παρέχονται στις εταιρείες valet, με συχνές μετακινήσεις, τις πλείστες φορές σε μη-βολικούς χώρους.
- Επίσης, οι καταγγέλλουσες εταιρείες επισημαίνουν ότι οι πιέσεις άρχισαν με το που τους είπαν προφορικά ότι: «*όποιος δεν υπογράψει τη νέα πρόταση, δεν έχει θέση στο αεροδρόμιο*». Παρόλα αυτά δεν υπέγραψαν και με το που απαγορεύτηκε η είσοδος στο προηγούμενο πάρκινγκ, άρχισαν να δουλεύουν στο drop off zone και με όσο το δυνατό ελάχιστη χρήση τόσο του drop off zone, όσο και του πάρκινγκ με πληρωμή εισιτηρίου. Η Hermes, με το που έβλεπε εταιρείες valet στα drop-off zones έστελνε την Group4 και κατάγραφε τα στοιχεία των αυτοκινήτων των πελατών, καθώς επίσης συχνά πυκνά εμφανίζεται η αστυνομία.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατόπιν νέου ερωτηματολογίου κατά την προκαταρκτική έρευνα ημερομηνίας 16/12/2015 προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, η εταιρεία {...} απάντησε στις 8/1/2016, αναφέροντας τα εξής:

- Δεδομένων των προβλημάτων που είχαν παρουσιαστεί και απαγόρευαν την είσοδο στον ειδικό χώρο valet η εταιρεία {...} αναγκάστηκε να μεταφέρει τα αυτοκίνητα {...} για λίγη ώρα πριν την παράδοση τους, ούτως ώστε να της δίνεται η δυνατότητα να μπορεί να τα φυλάσσει, {...}. {...}.
- Το γεγονός ότι κάνει η ίδια το πλύσιμο, της δίνει τη δυνατότητα χαμηλών χρεώσεων της να είναι χαμηλές δηλαδή μέσο όρο €{...} το αυτοκίνητο συνολικά.
- Η Hermes τους απαγόρευσε να σταθμεύουν στην {...} και αναγκαστικά μετέφερε τα αυτοκίνητα στο σημείο Drop off και όπου αλλού μπορούσε να σταματήσει για λίγη ώρα με αποτέλεσμα να στείλουν αστυνομία και να την καταγγέλλει με εξώδικα.
- Τέλος αναφέρεται ότι μετά τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν {...} και τους χώρους παράδοσης με την αστυνομία, αναγκαστικά χρησιμοποιεί τους χώρους στάθμευσης του κοινού με συνέπεια το κόστος της να είναι το ίδιο με το κοινό, παρόλο που είναι επαγγελματίες.

Σημειώνεται ότι στις {...}/2016 παρελήφθη επιστολή {...} από το δικηγόρο της εταιρείας {...}, στην οποία {...} εμπορικής πρότασης της εταιρείας Hermes προς τις εταιρείες valet {...}.

Η Επιτροπή, από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, σημειώνει ότι, κατόπιν νέου ερωτηματολογίου κατά την προκαταρκτική έρευνα στις 16/12/2015 προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, η εταιρεία {...} απάντησε στις 20/1/2016, αναφέροντας τα εξής:

- Η εταιρεία {...} απέστειλε τους υπολογισμούς αναφορικά με κάθε έσοδο/έξοδο της ξεχωριστά και αναλυτικά.
- Σε σχετική ερώτηση που της έγινε για τη ζημιά που έχει υποστεί, η εταιρεία {...} αναφέρει ότι, μείωση του κύκλου εργασιών και του όγκου πωλήσεων που να οφείλεται στη μετακίνηση, δεν έχει παρατηρηθεί, αφού δεν έχει υπογράψει το νέο συμβόλαιο και δεν έχει μετακινηθεί στον προταθέντα χώρο. Επιπλέον όμως, δεν έχει παρατηρηθεί κάποια μείωση στον κύκλο εργασιών, γιατί έχει προβεί σε άλλες κινήσεις, πέραν της μείωσης των τιμών, όπως π.χ. σύναψη νέων συνεργασιών και αύξηση του προϋπολογισμού της διαφήμισης, προσφορά του πλυσίματος αυτοκινήτου δωρεάν ως επί το πλείστον, τα οποία συνεπώς αυξάνουν τα έξοδά τους. Εν ολίγοις, η μικρή αύξηση στον κύκλο εργασιών οφείλεται κυρίως σε επιχειρησιακές κινήσεις και επενδύσεις, οι οποίες κοστίζουν. Οπότε αυτή τη στιγμή, με τον τρόπο που αναγκάζεται να δουλέψει, η εξυπηρέτηση των πελατών είναι φοβερά δύσκολη και αυτή τη δυσκολία δεν μπορεί να την μετρήσει με ευρώ. Εξάλλου το πρόβλημά της, ως αναφέρει, δεν είναι τόσο ότι η Hermes φέρει την, άμεση ευθύνη για οποιαδήποτε μείωση εργασιών επί της

παρούσης, αλλά για τη διαδικασία στην οποία την υποβάλλει και τη συρρίκνωση των κερδών/αύξηση ζημιών, προκειμένου ακριβώς να διατηρηθεί ή αυξηθεί ο κύκλος εργασιών της.

- Περαιτέρω, η εταιρεία {...} αναφέρει ότι αν παρέμενε με το παλιό καθεστώς και είχε την ίδια αύξηση στον κύκλο εργασιών, θα δούλευε με μεγαλύτερη ηρεμία και σε κάποιους μήνες θα είχε και αύξηση στα κέρδη της. Αν αποδεχόταν την τελευταία πρόταση, τότε, με μαθηματική ακρίβεια, θα είχε κλείσει. Στη συνέχεια επαναλαμβάνονται όσα είχαν αναφερθεί στην προηγούμενη επιστολή της ημερομηνίας 5/10/2015, σε σχέση με τον προταθέντα προς παραχώρηση χώρο.
- Επίσης αναφέρεται ότι παραμένει αδιευκρίνιστο το τι σημαίνει ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΡΤΑ. Σύμφωνα με την {...}, η ονομασία παραπέμπει σε κάρτα της οποίας το πιστωτικό υπόλοιπο θα μηδενίζεται στο τέλος κάθε μήνα.
- Σύμφωνα με την {...}, ο χώρος που παλαιότερα χρησιμοποιούσε (μαζί με τις εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων), χρησιμοποιείται τώρα μόνο από τις εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Σε ένα χώρο με εκατοντάδες χώρους στάθμευσης, χρησιμοποιούσαν όλες μαζί οι εταιρείες στάθμευσης γύρω στους 15 χώρους, οπότε η πρόταση για μετακίνηση ήταν εντελώς αδικαιολόγητη καθότι 15 χώροι στάθμευσης στις εκατοντάδες δεν κάνουν κάποια ιδιαίτερη διαφορά.
- Τέλος, η εταιρεία {...} αναφέρει πως με βάση όλα τα όσα ανέφερε, καταλήγει στο συμπέρασμα, ότι κάθε φορά που οι εταιρείες των valet παν να ορθοποδήσουν και να ξεφύγουν από τους πενιχρούς μισθούς που λαμβάνουν, η Hermes προτείνει ένα νέο χώρο, ένα νέο καθεστώς, μια νέα τιμολογιακή πολιτική, τα οποία τους παλινδρομούν.

Στις 13/5/2016, η εταιρεία {...} απέστειλε με ηλεκτρονικό μήνυμα κατάσταση χρεώσεών της.

2.3 Στοιχεία που υπέβαλε κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας η εταιρεία {...}

Σε ερωτηματολόγιο που στάλθηκε στις 5/8/2015 κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας προς την εταιρεία {...} -κατά το διάστημα όπου η εταιρεία {...} ήταν {...} - αρχικά απέστειλε στις 14/10/2015, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ηλεκτρονική της αλληλογραφία με την εταιρεία Hermes και στις 15/10/2015 απέστειλε τις απαντήσεις. Η Επιτροπή σημειώνει τις εν λόγω απαντήσεις στις οποίες αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- Η εταιρεία {...} δραστηριοποιείται στον τομέα φύλαξης των αυτοκινήτων των πελατών, την παραλαβή και παράδοση των αυτοκινήτων στο Αεροδρόμιο Λάρνακας. Αρχισε την λειτουργία της {...} και συνεργάστηκε με την Hermes από {...}.
- Η εταιρεία {...} ανέφερε ότι θεωρεί την εταιρεία Hermes ανταγωνιστή της λόγω των παράγωγων προτάσεων π.χ. μετακίνηση της σ' άλλους χώρους με περιορισμένο ωράριο ticketing system και συγκρίνοντας με τις προηγούμενες υπηρεσίες που είχε με την Hermes. Η προηγούμενη

συνεργασία τους ήταν με μηνιαίο ενοίκιο €{...} τον μήνα, ενώ η σημερινή πρόταση τους είναι τιμή ανά αυτοκίνητο και καθορισμένο χρόνο.

- Περαιτέρω, η εταιρεία {...} αναφέρει ότι δεν υπάρχει διακριτική μεταχείριση προς άλλες εταιρείες και ότι η Hermes αντιμετώπισε όλες τις εταιρείες με τον ίδιο τρόπο.
- Η εταιρεία {...} δεν έχει υπογράψει νέα συμφωνία με την Hermes και οι παραλαβές και οι παραδόσεις των πελατών της γίνονται από τις Αναχωρήσεις.
- Σε σχετική ερώτηση που της έγινε κατά την προκαταρκτική έρευνα γιατί θεωρεί δυσμενή τη μετακίνησή της, η εταιρεία απάντησε ότι ο λόγος είναι καθαρά λειτουργικός και οικονομικός. Λειτουργικός γιατί προηγουμένως μπορούσε να είναι πιο ελεύθερη να εξυπηρετήσει τους πελάτες της και της κόστιζε λιγότερο, αφού είχε συμφωνία με την Hermes να πληρώνει μηνιαία. Αντιθέτως, δεν μπορεί να λειτουργήσει εύκολα γιατί κάθε φορά η πληρωμή πρέπει να γίνεται στις μηχανές της Hermes με αποτέλεσμα ο υπάλληλος να πηγαινοέρχεται. Όσον αφορά το κόστος θα είναι τριπλάσιο.
- Η εταιρεία αναφέρει επίσης ότι δεν είχε προβλήματα με την εταιρεία Hermes. Απλά δεν συμφωνεί με τις καινούργιες προτάσεις.
- Η εταιρεία {...} σημειώνει ότι αποχώρησε από το χώρο που βρισκόταν, αλλά εκείνος ο χώρος δεν παραχωρήθηκε στις εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων (πριν 6 μήνες). Σχετικά αναφέρεται ότι ο λόγος της μετακίνησής τους ήταν το γεγονός πως ο χώρος θα παραχωρείτο στις εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων. Επίσης, αναφέρεται ότι {...}.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα απεστάλη νέο ερωτηματολόγιο στις 16/12/2015 προς την εταιρεία {...} και κατόπιν πολλών οχλήσεων αυτής από την Υπηρεσία, η εταιρεία απέστειλε ηλεκτρονική επιστολή στις {...}/2016 {...}.

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

3.1 Γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις των καταγγελλουσών εταιρειών

Οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν απέστειλαν οποιοσδήποτε γραπτές παρατηρήσεις επί της Έκθεσης Αιτιάσεως που τους κοινοποιήθηκε στις 11/9/2017.

3.2 Γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας

Η καταγγελλόμενη εταιρεία απέστειλε τις γραπτές της παρατηρήσεις επί της Έκθεσης Αιτιάσεως που της είχε κοινοποιηθεί στις 11/9/2017 με επιστολή της στις 4/9/2018.

Οι δικηγόροι της εταιρείας Hermes ανέπτυξαν τις θέσεις και ενστάσεις τους και επισύναψαν Έκθεση από εταιρεία παροχής εξειδικευμένων συμβουλευτικών υπηρεσιών σε σχέση με το δίκαιο του

ανταγωνισμού, που ετοιμάστηκε σε σχέση με την Έκθεση Αιτιάσεων που κοινοποιήθηκε από την Επιτροπή προς την καταγγελλόμενη εταιρεία.

Η εταιρεία Hermes ανέπτυξε και προφορικά τις θέσεις και ενστάσεις της κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που έλαβε χώρα στις 10/9/2018, στις 11/12/2018 και στις 31/1/2019.

Η Επιτροπή προχώρησε και μελέτησε ενδελεχώς το σύνολο των γραπτών παρατηρήσεων της Hermes και τα όσα κατέθεσε και παραθέτει, πιο κάτω συνοπτικά, κάποια από τα κύρια σημεία των ενστάσεων, που ανέπτυξε η εταιρεία Hermes και προφορικά, δεδομένου ότι ολοκληρωμένες οι θέσεις της βρίσκονται καταχωρισμένες εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ενώ επισημαίνεται ότι κάποια άλλα κύρια σημεία θα καταγραφούν σε μεταγενέστερα σημεία κατά την εξέταση των υποβληθέντων ενστάσεων/θέσεων. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, τα προδικαστικά ζητήματα τα οποία ανέφερε ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης, κατά την ενώπιον της προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018, και τα οποία αναπτύσσονται και στις γραπτές του θέσεις, έχουν καταγραφεί και απαντηθεί σε προγενέστερο στάδιο, κατόπιν αιτήματος του νομικού εκπρόσωπου της καταγγελλόμενης και για τα οποία ζήτησε κατά την προαναφερόμενη προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε ενώπιον της Επιτροπής, όπως η Επιτροπή εξετάσει και καταλήξει με απόφασή της επ' αυτών, προτού προχωρήσει σε εξέταση των λοιπών θεμάτων που αφορούν την ουσία της υπόθεσης. Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε αυτό το σημείο, θα παρατεθούν οι λοιπές γραπτές παρατηρήσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας, εφόσον τα προκαταρκτικά ζητήματα που θέτει ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης απαντώνται κατωτέρω.

- Η Hermes αρνείται κατηγορηματικά ότι είναι υπαίτια οποιασδήποτε παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, ως η εισήγηση που γίνεται στην Έκθεση Αιτιάσεων ή άλλως πως. Περαιτέρω, οι θέσεις της Hermes είναι οι ακόλουθες:
- Η καταγγελλόμενη παρατηρεί ότι η Έκθεση Αιτιάσεων, όπως και το εσωτερικό σημείωμα της Υπηρεσίας, *«βασίζονται στην εισήγηση ότι οι εργασίες των καταγγελλουσών μπορούν να διεξαχθούν μόνο όταν γίνεται χρήση του ειδικού χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου.»* Η Hermes υποστηρίζει ότι: *«η παραχώρηση ειδικών και μάλιστα προνομιακών χώρων προσωρινής στάθμευσης για τις εταιρείες valet, σύμφωνα με τις καθιερωμένες αρχές που διέπουν την αρχή της παροχής βασικών διευκολύνσεων (essential facilities), δεν είναι τέτοια ουσιώδης υπηρεσία για την άσκηση των εργασιών των εν λόγω εταιρειών.»* Καθότι, *«για να θεωρείται ως «βασική διευκόλυνση» (essential facility) πρέπει αυτή να είναι επιτακτική/απαραίτητη (indispensable) για την άσκηση των εργασιών της επιχείρησης που επιζητεί την πρόσβαση καθώς και βασική για τον ανταγωνισμό και όχι για τον ανταγωνιστή.»*
- Η Hermes, αφού παρέθεσε σχετική νομολογία, κατέληξε ότι: *«η χρήση ειδικών αποκλειστικών*

χώρων και μάλιστα με σημαντικά μειωμένη χρέωση σαφώς παρέχει πλεονέκτημα σε μια εταιρεία, αλλά τούτο δεν μπορεί να ανάγεται σε αναγκαιότητα στη βάση των καθιερωμένων αρχών της νομολογίας.»

- Η Hermes ισχυρίζεται ότι στην Έκθεση Αιτιάσεων συνάγονται συμπεράσματα τα οποία είναι «πεπλανημένα και παρανόμως αιτιολογημένα και είναι έκδηλη η ανεπαρκής διερεύνηση ουσιωδών στοιχείων». Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι υιοθετεί και επαναλαμβάνει τις γραπτές και προφορικές παραστάσεις που υπέβαλε στην υπόθεση *Karydas*.
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι η Επιτροπή στην Έκθεση Αιτιάσεων, κατέληξε στο ατεκμηρίωτο συμπέρασμα ότι η ίδια μετακίνησε αδικαιολόγητα τις εταιρείες valet σε νέο χώρο στάθμευσης, υιοθετώντας έτσι τις απαντήσεις μίας ή περισσότερων καταγγελλουσών, χωρίς προηγουμένως η Επιτροπή να εξετάσει τη βασιμότητα των ισχυρισμών τους. Σύμφωνα με την Hermes «η μετακίνηση κρίθηκε ορθή και αναγκαία για λειτουργικούς λόγους και για αποφυγή, έστω κατά το δυνατό, καταχρήσεων και παρανομιών στην χρήση των χώρων.» Η Hermes σημειώνει περαιτέρω ότι η εν λόγω μετακίνηση έχει επιφέρει καλύτερη λειτουργικότητα του χώρου προς όφελος των χρηστών.
- Σχετικά με τις αθέμιτες πρακτικές, η Hermes παρατηρεί ότι αν και στην Έκθεση Αιτιάσεων γίνεται αναφορά στην υπόθεση *United Brands v Commission*, τα κριτήρια που θέτει η εν λόγω υπόθεση για να εκτιμηθεί κατά πόσο μια τιμή είναι αθέμιτη σύμφωνα με το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, δεν εφαρμόστηκαν ορθά. Η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι στην εν λόγω υπόθεση το Δικαστήριο έκρινε ότι υπερβολική τιμή θεωρείται αυτή που δεν έχει λογική σύνδεση με την οικονομική αξία του προϊόντος που παρέχεται. Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη παραθέτει σχετική νομολογία αναφορικά με τα κριτήρια που πρέπει να εξεταστούν για να εκτιμηθεί αν μια τιμή είναι μη δίκαιη και τα βήματα που θα πρέπει μια Αρχή Ανταγωνισμού να ακολουθήσει για την εφαρμογή των εν λόγω κριτηρίων και καταλήγει ότι: «το συμπέρασμα της Επιτροπής στην παράγραφο 174 της Έκθεσης Αιτιάσεων, ότι το καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρείας Hermes είναι «υπερβολικό» είναι αβάσιμο.»
- Περαιτέρω, η Hermes επισημαίνει ότι στις υποθέσεις *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* και *Sundbusserne v Port of Helsingborg*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η οικονομική αξία θα έπρεπε να καθοριστεί λαμβάνοντας υπόψη και την πλευρά της ζήτησης, όχι μόνο της προσφοράς.
- Επιπρόσθετα, η Hermes υποστηρίζει ότι δεν απαιτείται οι καταγγελλουσες εταιρείες «να επωφελοούνται άμεσα από συγκεκριμένες εγκαταστάσεις / υπηρεσίες του ΔΑΛ για να ληφθούν υπόψη τα σχετικά κόστη κατά την εκτίμηση της οικονομικής αξίας του χώρου στάθμευσης.»
- Σημειώνεται περαιτέρω ότι, αν η Επιτροπή καταλήξει σε ύπαρξη παράβασης από μέρους της

Hermes, «οι περιστάσεις των δύο υποθέσεων, ως επίσης και η απόσυρση των καταγγελιών καθώς και το επιβληθέν πρόστιμο εναντίον της Hermes στην υπόθεση Y. Karydas Car Engineering & Valeting Services Ltd από την Επιτροπή δικαιολογούν πλήρως την άσκηση της εξουσίας της Επιτροπής για αναγνωριστική απόφαση και μη επιβολής προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 24 (β) του Νόμου.»

Αναφορικά με την Έκθεση από την εταιρεία παροχής εξειδικευμένων συμβουλευτικών υπηρεσιών, που ετοιμάστηκε σε σχέση με την Έκθεση Αιτιάσεων, η οποία συνοδεύει τις γραπτές παρατηρήσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας, η Επιτροπή παραθέτει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Η Hermes παρατηρεί ότι η Επιτροπή έχει εκτιμήσει λανθασμένα το έργο της ως αποκλειστικός φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης των διεθνών αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου. Η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι τόσο η Επιτροπή όσο και η Υπηρεσία της Επιτροπής παραγνωρίζουν τη σημασία των αναπτυξιακών έργων που έχει αναλάβει ως διαχειριστής των αερολιμένων, το κόστος των οποίων η ίδια έχει επωμιστεί εξ' ολοκλήρου.
- Επίσης, η Hermes θεωρεί αβάσιμη την άποψη ότι οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών valet parking δεν πρέπει να επιβαρυνθούν καθόλου με το κόστος των σχετικών επενδύσεων αφού το παλαιό κόστος στάθμευσης ήταν πιο λειτουργικό και η υιοθέτηση μιας τέτοιου είδους άποψης εγείρει σημαντικά ζητήματα παρασιτισμού (free riding) και καιροσκοπικής συμπεριφοράς (opportunistic behavior).
- Η Hermes υποστηρίζει ότι η Επιτροπή και η Υπηρεσία της Επιτροπής δεν έχουν αντλήσει καμία ουσιαστική καθοδήγηση από την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι η Επιτροπή και η Υπηρεσία, «έλαβαν υπόψη τους για σκοπούς οριοθέτησης της σχετικής αγοράς αποκλειστικά αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και των Δικαστηρίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής.» Προσθέτει δε ότι, οι αποφάσεις από τις οποίες έχουν αντλήσει καθοδήγηση η Επιτροπή και η Υπηρεσία για την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, «δεν υποστηρίζουν την οριοθέτηση όλων των σχετικών αγορών που καταγράφονται στο Ενημερωτικό Σημείωμα και την Έκθεση Αιτιάσεων.»
- Η Hermes τονίζει ότι η Επιτροπή «δεν έχει πουθενά ορίσει» ως διακριτή σχετική αγορά την παροχή υπηρεσιών valet προς τους επιβάτες του αεροδρομίου. Το ίδιο ισχύει και για τις υπηρεσίες στάθμευσης μικρής και μεγάλης διάρκειας σε καλυμμένο ή ακάλυπτο χώρο προς το επιβατικό κοινό.
- Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υπηρεσίες valet διαφέρουν ουσιαδώς από τις υπηρεσίες στάθμευσης που παρέχει η ίδια, «καμία ανταγωνιστική πίεση μεταξύ των εν λόγω υπηρεσιών δε δύναται να προκύψει και επομένως καμία ανταγωνιστική σχέση δεν υπάρχει μεταξύ της Hermes Airports και των καταγγελλουσών εταιρειών».

- Η Hermes κρίνει ως αβάσιμο τον ισχυρισμό περί ύπαρξης ανταγωνιστικής σχέσης μεταξύ της ίδιας και των καταγγελλουσών εταιρειών όσον αφορά τις υπηρεσίες valet και δεν κατανοεί πώς η Υπηρεσία κατέληξε στο εν λόγω συμπέρασμα αφού η ίδια η Υπηρεσία «σημείωσε τις ιδιαιτερότητες και τα εξειδικευμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της διακεκριμένης υπηρεσίας valet parking.»
- Επιπρόσθετα, είναι η θέση της Hermes ότι μέσα από τα ευρήματα Επιτροπής και της Υπηρεσίας της Επιτροπής, προκύπτει ότι οι υπηρεσίες στάθμευσης που προσφέρει η ίδια εντός του ΔΑΛ και οι υπηρεσίες valet parking που παρέχονται από τις καταγγέλλουσες εταιρείες «δεν μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατες ή εναλλάξιμες μεταξύ τους.»
- Η Hermes υποστηρίζει ότι: «δεν αποτελεί καν δυνητικό ανταγωνιστή των καταγγελλουσών εταιρειών και εν γένει των εταιρειών παροχής υπηρεσιών valet parking.» Προσθέτει δε ότι: «δεν υπάρχει κανένα πειστικό υποστηρικτικό στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η Hermes Airports επιδιώκει να δραστηριοποιηθεί στην αγορά της παροχής υπηρεσιών valet. Η μέχρι σήμερα εξέλιξη των πραγματικών γεγονότων ενισχύει τη θέση αυτή, ενώ ταυτόχρονα αποδυναμώνει τυχόν ισχυρισμό περί ύπαρξης δυνητικής σχέσης ανταγωνιστή.»
- Η Hermes παρατηρεί αναφορικά με τη θέση της Επιτροπής ότι «εάν η παροχή χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ συνιστούσε όντως βασική ή και ουσιώδη διευκόλυνση την οποία οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών valet parking αντικειμενικά χρειάζονται προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, τότε τυχόν διακοπή της σχετικής παροχής δε θα επέτρεπε στις εν λόγω εταιρείες να συνεχίσουν τη δραστηριοποίησή τους όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών valet parking».
- Η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν εταιρείες valet που δεν χρησιμοποιούν καθόλου τους χώρους στάθμευσης του ΔΑΛ, απορρέει το συμπέρασμα ότι η συνεργασία των εταιρειών valet με την ίδια δεν είναι αντικειμενικά αναγκαία. «Ως εκ τούτου, η αναφορά της Υπηρεσίας της ΕΠΑ σε ουσιώδεις διευκολύνσεις (essential facilities) δεν τυγχάνει εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση.»
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι η εκ πρώτης όψεως διαπίστωση της Επιτροπής στην παράγραφο 174 της Έκθεσης Αιτιάσεως, ήτοι ότι, στη βάση των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, το καθαρό περιθώριο κέρδους της είναι υπερβολικό, ως αυτό έχει χαρακτηριστεί από τη σχετική νομολογία, «δεν τεκμηριώνεται από τα ενώπιον της στοιχεία και/ή είναι ασυνεπής με τη νομολογία από την οποία η ίδια ισχυρίζεται ότι άντλησε καθοδήγηση αναφορικά με τη διαπίστωση της ύπαρξης αθέμιτων τιμών».

- Είναι η θέση της καταγγελλόμενης ότι αναφορικά με την κατ' ισχυρισμό ύπαρξη αθέμιτων τιμών, η ανάλυση της Επιτροπής είναι ασυνεπής με τη νομολογία που παραθέτει στην Έκθεση Αιτιάσεων. Η Hermes σημειώνει ότι η Επιτροπή δεν έχει προβεί σε «καμία συγκριτική ανάλυση μεταξύ της τιμής που ζητήθηκε από τη Hermes Airports από τις καταγγέλλουσες εταιρείες και των πραγματικών δαπανών που έγιναν εκ μέρους της εν λόγω εταιρείας προκειμένου να προσφερθούν οι σχετικές υπηρεσίες», εκτός από τον Πίνακα 20 της Έκθεσης Αιτιάσεων, ο οποίος όμως βασίζεται σε στοιχεία τα οποία η Επιτροπή δεν συμφωνεί.
- Η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι η Επιτροπή δεν έχει προβεί σε «καμία σύγκριση του πραγματικού κόστους της Hermes Airports σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες που δραστηριοποιούνται σύμφωνα με την Επιτροπή στην παροχή υπηρεσιών valet parking ή και στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ δεν έχει γίνει.³»
- Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, «η ανάλυση της Επιτροπής το μόνο στο οποίο μπορεί να καταλήξει, βάσει συγκεκριμένων παραδοχών που γίνονται, είναι ότι ενδεχομένως να υπήρξε αύξηση στο κόστος πρόσβασης των εταιρειών valet στο χώρο στάθμευσης του ΔΑΛ ή/και ισοδύναμα αύξηση στα έσοδα της Hermes Airports».
- Επιπλέον, η καταγγελλόμενη παρατηρεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των αναλύσεων της Επιτροπής βασίζεται σε υποθετικά σενάρια που έχουν ως βάση στοιχεία που «δε μπορούν να τεκμηριωθούν ότι είναι έγκυρα, ούτε και μπορούν να επαληθευτούν βάσει πραγματικών υποστηρικτικών αριθμητικών δεδομένων».
- Επιπρόσθετα, η Hermes αναφέρει πως η οικονομική ανάλυση της Επιτροπής είναι προβληματική, καθώς συγκρίνει «ανόμοια πράγματα». Ειδικότερα, με το παλαιό καθεστώς, οι σχετικές χρεώσεις της καταγγελλόμενης προς τις εταιρείες valet που είχαν πρόσβαση σε προνομιακό χώρο εντός του ΔΑΛ: «ήταν με βάση τον αριθμό των χώρων στάθμευσης, ενώ με το νέο καθεστώς τιμολόγησης της Hermes Airports, οι σχετικές χρεώσεις θα γίνονταν με βάση το χρόνο παραμονής του αυτοκινήτου εντός του προνομιακού χώρου εντός του ΔΑΛ ή και ευρύτερα εντός του ΔΑΛ. Συναφώς, «τα οποιαδήποτε συμπεράσματα προκύπτουν από ανόμοια δεδομένα, ή και μέσω προσαρμογής των δεδομένων βάσει συγκεκριμένων παραδοχών ώστε να καταστούν συγκρίσιμα κατά την άποψη της Επιτροπής, (π.χ, μετατροπή χρέωσης ανά χώρο στάθμευσης σε χρονοχρέωση), καθίστανται ιδιαίτερα επισφαλή.»
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι για να μπορέσει η Επιτροπή να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι χρεώσεις των χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ είναι υπερβολικές, «θα πρέπει να έχει ενώπιον της αδιάσειστα, πειστικά και συγκλίνοντα στοιχεία και όχι να βασίζεται

³ Έκθεση Αιτιάσεων, παρ. 59. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο της Έκθεσης Αιτιάσεων «Οι εταιρείες valet δραστηριοποιούνται στην υποαγορά β(ii), ήτοι την υπο-αγορά της Στάθμευσης για επιβάτες/ταξιδιώτες εκτός του αερολιμένα».

[...] σε υποθετικά σενάρια που έχουν επιλεγεί λόγω του ότι είναι περισσότερο ευνοϊκά για την «απόδειξη» της παράβασης του Νόμου.»⁴

- Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι σε περίπτωση που γίνει αποδεκτή η ανάλυση της Επιτροπής, το κέρδος των καταγγελλουσών εταιρειών ανά αυτοκίνητο παραμένει θετικό, ακόμη και με την πρόταση της καταγγελλόμενης. Αυτό προκύπτει σύμφωνα με την ίδια, με την αντικατάσταση του ποσού των €{...} με €{...} στον Πίνακα 4 της Έκθεσης Αιτιάσεων.⁵ Προσθέτει δε ότι: «τα στοιχεία που παρέθεσε η *Hermes Airports* και τα οποία καταγράφονται στον Πίνακα 20 της Έκθεσης Αιτιάσεων, που όπως αναφέρθηκε πιο πάνω είναι εναρμονισμένα με τις ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της εν λόγω εταιρείας, αποδεικνύουν ότι η εν λόγω εταιρεία έχει αρνητικά περιθώρια κέρδους από την παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται με τους χώρους στάθμευσης εντός του ΔΑΛ. Σχετικά θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι δεν είναι σε γνώση μας καμία υπόθεση στη νομολογία στην οποία να έχει στοιχειοθετηθεί υπόθεση καταχρηστικής υπερτιμολόγησης όπου η δεσπόζουσα επιχείρηση να πραγματοποιεί αρνητικά περιθώρια κέρδους!»
- Είναι η θέση της καταγγελλόμενης ότι: «οι συγκρίσεις που γίνονται στις παραγράφους 135-139 της Έκθεσης Αιτιάσεων μεταξύ των χρεώσεων της *Hermes Airports* προς το επιβατικό κοινό αναφορικά με τους χώρους στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και των αντίστοιχων χρεώσεων της εταιρείας *C & A Stop & Fly Ltd* για χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ είναι ασυνεπείς με τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, και επομένως τον ορισμό της σχετικής αγοράς.»
- Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι στην Έκθεση Αιτιάσεων παραθέτονται στοιχεία μόνο από τη εταιρεία *Stop & Fly* και επισημαίνει ότι η Υπηρεσία της Επιτροπής «θα έπρεπε να είχε ζητήσει λεπτομερή στοιχεία σε σχέση με τις χρεώσεις όλων των τρίτων εταιρειών που παρέχουν χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι επιβαρύνσεις για παροχή υπηρεσίας valet», για μια πιο περιεκτική έρευνα.
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη όσον αφορά τον Πίνακα 18 της Έκθεσης Αιτιάσεων, αφού συγκρίνει τις χρεώσεις της *Hermes* και της *Stop & Fly* για ανόμοιες υπηρεσίες. Εν προκειμένω, η *Hermes* αναφέρει ότι, η Επιτροπή συγκρίνει τις χρεώσεις της για παροχή υπηρεσιών στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και τις χρεώσεις της *Stop & Fly* για παροχή υπηρεσιών valet parking, που περιλαμβάνουν πρόσθετη επιβάρυνση €{...} για την παροχή υπηρεσίας valet.

⁴ Βλέπετε ενδεικτικά Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, *Umburgse Vinyl Maatschappij NV και άλλοι ν. Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1999] Συλλογή Νομολογίας Δικαστηρίου, σελ. ΙΙ- 931, σκέψεις 517-519.

⁵ Με την εν λόγω αντικατάσταση προκύπτει ότι το κέρδος ανά αυτοκίνητο των εταιρειών valet διαμορφώνεται σε {...} (και το περιθώριο κέρδους τους σε {...}%).

- Περαιτέρω, η Hermes διερωτάται αν η ίδια ανταγωνίζεται τις εταιρείες valet ή και άλλες εταιρείες που παρέχουν χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ, ως ο ισχυρισμός της Επιτροπής, τότε πως μπορεί να ικανοποιηθεί η δεύτερη προϋπόθεση του τεστ στην *United Brands*, αφ' ης στιγμής οι χρεώσεις της Hermes είναι χαμηλότερες από αυτές των «ανταγωνιστών» της.
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι, αναφορικά με τον ισχυρισμό περί ύπαρξης εξοντωτικής τιμολόγησης από μέρους της, αυτός καταρρίπτεται, ως αποτέλεσμα των διαχρονικών αυξήσεων των χρεώσεων της, αλλά και λόγω της εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ.
- Η καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι, από την ανάλυση της Επιτροπής δεν στοιχειοθετείται η ύπαρξη αθέμιτων τιμών και παραπέμπει στην Έκθεση Αιτιάσεων και συγκεκριμένα στην υπόθεση *United Brands*, αναφέροντας ότι: «η σύγκριση των τιμών ανταγωνιστικών προϊόντων/υπηρεσιών από μόνη της δεν μπορεί να οδηγήσει σε συμπέρασμα αναφορικά με την ύπαρξη καταχρηστικής υπερτιμολόγησης.» Ισχυρίζεται επίσης πως, για να μπορέσει η Επιτροπή να καταλήξει σε αυτό το συμπέρασμα, «θα πρέπει απαραίτητως να υπάρξει εκτίμηση του περιθωρίου κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης από τη δραστηριοποίησή της στη σχετική αγορά, δηλαδή σύγκριση των πραγματικών της εσόδων και δαπανών/εξόδων.» Προσθέτει δε ότι, η καταχρηστική υπερτιμολόγηση στοιχειοθετείται, νοουμένου ότι αποδειχθεί ότι η τιμή πώλησης του σχετικού προϊόντος/υπηρεσίας δεν έχει καμία λογική σύνδεση με την οικονομική του αξία. Επ' αυτού, η καταγγελλόμενη παρατηρεί ότι η Επιτροπή, δεν αξιολόγησε την οικονομική αξία των υπηρεσιών που η ίδια παρέχει.
- Η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι στην ανάλυση της η Επιτροπή, «προβαίνει σε σύγκριση του κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι εταιρείες valet από τη χρήση χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ με το παλαιό καθεστώς και με την πρόταση της *Hermes Airports*, με χρήση ανόμοιων δεδομένων ή και μέσω προσαρμογής των δεδομένων βάσει συγκεκριμένων παραδοχών.»
- Η Hermes ισχυρίζεται ότι για να διαπιστωθεί το πραγματικό περιθώριο κέρδους της, σύμφωνα με το τεστ της *United Brands*, «θα πρέπει να υπάρξει σύγκριση του μέσου εσόδου της *Hermes Airports* ανά χώρο στάθμευσης και του μέσου κόστους που συνεπάγεται η παροχή των εν λόγω χώρων στάθμευσης προς τις εταιρείες valet.»
- Η καταγγελλόμενη σημειώνει τη θέση της Επιτροπής στην Έκθεση Αιτιάσεων, ήτοι ότι η επιλογή των χώρων στάθμευσης του κοινού εντός του ΔΑΛ είναι πιο συμφέρουσα για το επιβατικό κοινό σε σχέση με τους χώρους στάθμευσης που παρέχουν άλλες εταιρείες εκτός του ΔΑΛ, και ως εκ τούτου «προκύπτει ότι η παροχή των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ με έκπτωση που ανέρχεται μέχρι και {...}% σε σχέση με τις χρεώσεις προς το επιβατικό κοινό,

είναι ακόμη πιο συμφέρουσα για τις εταιρείες valet, σε βάρος των εσόδων της Hermes Airports.» Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν έχει διακρίνει τους χώρους στάθμευσης εντός του ΔΑΛ ανάλογα με τη σκοπούμενη χρήση. Ούτε και προβάλλεται οποιαδήποτε επιχειρηματολογία από την Επιτροπή που να δικαιολογεί την εν λόγω διάκριση. Τα προσδοκώμενα έσοδα της Hermes Airports ανά χώρο στάθμευσης θα ήταν μεγαλύτερα εάν οι χώροι στάθμευσης που παρείχε προς τις εταιρείες valet προσφέρονταν προς τον επιβατικό κοινό.

- Περαιτέρω, η Hermes υποστηρίζει ότι η οικονομική αξία του ειδικά διαμορφωμένου χώρου στάθμευσης που η ίδια παραχωρούσε για τις εταιρείες valet *«θα δικαιολογούσε μεγαλύτερη χρέωση σε σχέση με τους συνήθεις χώρους στάθμευσης του κοινού εντός του ΔΑΛ.»*
- Η καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με τα πραγματικά στοιχεία κόστους αναφορικά με τους χώρους στάθμευσης που προσφέρονται προς το κοινό εντός του ΔΑΛ, τα οποία είναι εναρμονισμένα με τις ελεγμένες οικονομικές της καταστάσεις, πραγματοποιούνται αρνητικά περιθώρια κέρδους καθ' όλη τη χρονική περίοδο 2010-2016, και αν και σημειώνεται βελτίωση την περίοδο 2014-2016, αυτά παραμένουν *«έντονα αρνητικά»*.
- Ως εκ τούτου, η Hermes διαφωνεί με τα συμπεράσματα της Επιτροπής, τα οποία επαναλαμβάνει ότι: *«δεν βασίζονται σε πραγματικά στοιχεία σε σχέση με το κόστος της Hermes Airports»* και επομένως δεν στοιχειοθετείται καταχρηστική υπερτιμολόγηση.
- Η Hermes διερωτάται πως η Επιτροπή αμφισβητεί τα πραγματικά στοιχεία κόστους της και επιλέγει: *«να βασίζει τα συμπεράσματά της σε παραδοχές, υποθέσεις, αμφιλεγόμενες μετατροπές στα κέντρα κόστους και στοιχεία που σε καμία περίπτωση δε μπορεί να επιβεβαιωθεί ότι αφορούν το πραγματικό κόστος ή/και τα πραγματικά έσοδα της Hermes Airports ή και των καταγγελλουσών εταιρειών.»*
- Περαιτέρω, η Hermes διερωτάται με ποιο σκεπτικό η Επιτροπή προέβη στην εκτίμηση των περιθωρίων κέρδους της με βάση το χρόνο στάθμευσης αντί με βάση το χώρο στάθμευσης. Είναι η θέση της Hermes ότι δεν μπορεί να αιτιολογηθεί αυτή η αλλαγή του κέντρου κόστους, αφού *«το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η Hermes Airports για την παροχή χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, δεν σχετίζεται με τον χρόνο χρήσης των εν λόγω χώρων στάθμευσης.»*
- Η καταγγελλόμενη θεωρεί ότι για να μπορούσε να διαπιστωθεί ανταγωνιστική σχέση μεταξύ αυτής και των καταγγελλουσών εταιρειών, *«θα έπρεπε αυτές να δραστηριοποιούνται εντός της ίδιας σχετικής αγοράς επόμενου σταδίου.»*
- Η καταγγελλόμενη παρατηρεί ότι κατά τα έτη 2014-2016, ενώ μειώθηκε σημαντικά η χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ, αυξήθηκε η επιβατική κίνηση του ΔΑΛ, και ως εκ τούτου καταλήγει στο συμπέρασμα ότι: *«η αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής της Hermes Airports*

έναντι των καταγγελλουσών εταιρειών (και γενικότερα των εταιρειών valet) δεν επέφερε αύξηση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ σε βάρος των εταιρειών που παρέχουν χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ ή και των εταιρειών valet.»

- Η καταγγελλόμενη σημειώνει περαιτέρω ότι: «εάν οι τιμές της Hermes Airports ήταν παρεμποδιστικές, όπως διαφαίνεται να ισχυρίζεται η Επιτροπή, τότε με δεδομένη την αύξηση της επιβατικής κίνησης του ΔΑΛ την περίοδο 2014- 2016, θα αναμενόταν να παρατηρηθεί αύξηση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ και όχι μείωση. Αυτό το αποτέλεσμα θα αναμενόταν λόγω του κατ' ισχυρισμού business stealing effect και στην συνακόλουθη στροφή (switching) των επιβατών / ταξιδιωτών του ΔΑΛ από τις καταγγέλλουσες εταιρείες (ή και ευρύτερα τις εταιρείες valet) προς τους χώρους στάθμευσης που παρέχει η Hermes Airports εντός του ΔΑΛ. Από την άλλη, θα αναμενόταν να παρατηρηθεί μείωση της χρήσης των χώρων στάθμευσης των εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ.» Επί τούτου, η Hermes προσθέτει ότι η Υπηρεσία «δεν έχει προβεί σε περιεκτική έρευνα, στα πλαίσια της οποίας θα ζητούσε, μεταξύ άλλων, τα πραγματικά στοιχεία των εν λόγω εταιρειών από τη χρήση των χώρων στάθμευσης τους ή και του αριθμού των πελατών τους όσον αφορά τις υπηρεσίες στάθμευσης ή και τις υπηρεσίες valet parking εκτός του ΔΑΛ ή/και τα έσοδα / κέρδη που είχαν από την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Κατά την άποψή μας, τα εν λόγω στοιχεία θα βοηθούσαν την Επιτροπή να καταλήξει σε ασφαλέστερα συμπεράσματα αναφορικά με το κατά πόσον κατά την πιο πάνω περίοδο η Hermes Airports αύξησε την πελατεία της σε βάρος των καταγγελλουσών εταιρειών (ή και ευρύτερα των εταιρειών valet) ή και ότι ενίσχυσε τη θέση της σε βάρος των καταναλωτών.»
- Η καταγγελλόμενη αναφέρει ορισμένους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών που θεωρεί ότι δεν τεκμηριώνονται βάσει υποστηρικτικών στοιχείων και οι οποίοι γίνονται αποδεκτοί από την Επιτροπή, αλλά και ορισμένους αναπόδεικτους ισχυρισμούς της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, η Hermes με αναφορές στη σελίδα 23 του Ενημερωτικού Σημειώματος, παρατηρεί ότι: «δεν υπάρχουν υποστηρικτικά στοιχεία για την αύξηση του εργατικού κόστους (συμπεριλαμβανομένων και των εισφορών στις Κοινωνικές Ασφαλίσεις) και του αριθμού των υπαλλήλων των εταιρειών valet ως αποτέλεσμα του νέου καθεστώτος τιμολόγησης της Hermes Airports.» Περαιτέρω, η Hermes σημειώνει ότι, δεν υπάρχουν οποιαδήποτε υποστηρικτικά στοιχεία ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες αρνούνται να ασφαλίσουν τα αυτοκίνητα στο χώρο στάθμευσης του κοινού, ως αναφέρεται στην παράγραφο 35 της Έκθεσης Αιτιάσεων, «ή ότι οι εν λόγω ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη όταν το όχημα σταθμεύει εντός ειδικού/προνομιακού χώρου εντός του ΔΑΛ.»
- Η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι: «για να μπορεί να στοιχειοθετηθεί παράβαση του Νόμου θα πρέπει να αποδειχθεί η τιμολόγηση της δεσπόζουσας επιχείρησης δεν επιτρέπει σε εξίσου αποτελεσματικούς ανταγωνιστές να διατηρηθούν στην αγορά μακροχρόνια, δηλαδή οι

επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά επόμενου σταδίου δεν μπορούν να καλύψουν το μέσο επαυξητικό τους κόστους ή και το μέσο μεταβλητό τους κόστους» και παρατηρεί ότι ούτε στο Ενημερωτικό Σημείωμα, αλλά ούτε και στην Έκθεση Αιτιάσεων υπάρχουν υποστηρικτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες, αλλά και οι εταιρείες valet που χρησιμοποιούν τους χώρους στάθμευσης του αεροδρομίου «δεν καλύπτουν το μέσο επαυξητικό κόστους τους (ή και το μέσο μεταβλητό τους κόστος) όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών στάθμευσης ή και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας valet.»

Κατά την ανάπτυξη των θέσεων της καταγγελλόμενης εταιρείας επί της ουσίας της υπόθεσης στην ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018, η καταγγελλόμενη εταιρεία, μέσω του νομικού της εκπροσώπου, παρέθεσε επίσης και τις κάτωθι προκαταρκτικές ενστάσεις, οι οποίες αναπτύσσουν θέματα που καταγράφηκαν στις γραπτές της παρατηρήσεις και επιγραμματικά αναφέρονται πιο κάτω:

- Ο δικηγόρος της καταγγελλομένης εταιρείας επισήμανε ότι οι καταγγέλλουσες δεν παρευρέθηκαν στην εν λόγω προφορική διαδικασία, διότι δεν εμμένουν στην καταγγελία τους και εξ' όσων γνωρίζει απέσυραν και γραπτώς τις καταγγελίες τους με επεξηγήσεις. Ανέφερε επίσης ότι τρεις καταγγέλλουσες εταιρείες απέσυραν τις καταγγελίες τους, όμως η Επιτροπή αποδέχθηκε μόνο το αίτημα μιας εξ αυτών.
- Ο δικηγόρος της Hermes εισηγήθηκε ότι: *«στις αποσυρθείσες καταγγελίες η διαδικασία δεν μπορεί να προχωρήσει σαν καταγγελία, με την επιφύλαξη ότι η Επιτροπή έχει ευχέρεια αυτεπάγγελτης προώθησης και έρευνα μιας υπόθεσης. Δεν είναι όμως διαδικαστικά ορθό να προωθείτε μια υπόθεση στη βάση καταγγελίας η οποία αποσύρεται χωρίς απόφαση της Επιτροπής ότι θα προχωρήσει η υπόθεση κατά αυτεπάγγελτη ενέργεια της Επιτροπής. Ο Νόμος δεν προβλέπει διαδικασία συνέχιση μιας εξέτασης η οποία άρχεται ύστερα από καταγγελία, στη βάση του ότι η Επιτροπή δεν αποδέχεται την απόσυρση της καταγγελίας. Νομίζω δεν απόκειται στην Επιτροπή να αποδεχθεί ή να μην αποδεχθεί την απόσυρση μιας καταγγελίας, υπάρχει όμως η εξουσία στην Επιτροπή να αποφασίσει την προώθηση μιας υπόθεσης κατά αυτεπάγγελτη δράση από μέρους της Επιτροπής και θεωρούμε ότι είναι σημαντικό να γνωρίζουμε τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δρα η Επιτροπή, δεδομένου ότι όλα τα στοιχεία που μας διαβιβάζετε και ο τίτλος της υπόθεσης ως φαίνονται ως καταγγελίες.»*
- Προσθέτει δε ότι: *«δεν μπορεί η Επιτροπή να προχωρήσει την εξέταση μιας υπόθεσης στην βάση του ότι υπάρχει καταγγελία όταν ο καταγγέλλων δεν ενδιαφέρεται να προωθήσει την υπόθεση και είναι προφανές στην παρούσα υπόθεση που δεν ενδιαφέρονται καν να παραστούν ενώπιον σας.»*

- Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, η Επιτροπή, με την παρούσα σύνθεση της, δεν μπορεί να εξετάσει την παρούσα υπόθεση γιατί όπως χαρακτηριστικά αναφέρει: *«είναι ήδη δεσμευμένη και προκατειλημμένη με εκδοθείσα απόφαση στην υπόθεση Καρυδάς»*. Περαιτέρω, ο δικηγόρος της Hermes ανέφερε ότι: *«Η παρούσα Επιτροπή με δεδομένες τις αποφάσεις που επήρε ήδη, ούτε είναι, ούτε μπορεί να λεχθεί ότι φαίνεται αμερόληπτη. Νομίζω ότι είναι ενδεχομένως άδικο ακόμη και για τα Μέλη της Επιτροπής να καλούνται να αποφασίσουν επί θεμάτων τα οποία ήδη αποφάσισαν και αφενός μεν να αντιμετωπίζουν δίλημμα εάν στη δεύτερη υπόθεση θα αποφασίσουν διαφορετικά και από πλευράς των επηρεαζομένων στην περίπτωση τη δική μας, από μέρους της HERMES, της εταιρείας HERMES, πως είναι δυνατό να βλέπομε ότι τυγχάνουμε δίκαιης μεταχείρισης σε εφαρμογή του Άρθρου 30 του Συντάγματος και των αντιστοίχων διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων στις οποίες η χώρα μας είναι μέλος.»*
- Περαιτέρω, τέθηκε η εισήγηση ότι η πρόταση δύο κατηγοριών βάσει των ίδιων γεγονότων είναι απαράδεκτη και παραβιάζει θεμελιώδη δικαιώματα της Hermes. Σχετικά, δόθηκε προς την Επιτροπή, πίνακας με ενδεικτικές αναφορές αναφορικά με τον παραλληλισμό της υπόθεσης *Karydas* σε συνάρτηση με την παρούσα υπόθεση.
- Επιπρόσθετα, αναφέρθηκε ότι: *«το θέμα της επανάληψης της διαδικασίας που κατά την ταπεινή μου εισήγηση πρόδηλα οδηγεί σε καταδίωξη μιας επιχείρησης, σημαντικής κατά τα άλλα εις τον τόπο, γίνεται στη βάση όχι μόνο πεπλανημένων αλλά και αντιφατικών εισηγήσεων.»* Επ' αυτού, ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης παρέπεμψε σε σημεία της υπόθεσης *Karydas*, αλλά και της Έκθεσης Αιτιάσεων της παρούσας υπόθεσης.
- Περαιτέρω, ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης εταιρείας ανέφερε ότι θα πρέπει να έχει την τοποθέτηση της Επιτροπής εάν θα εξετάσει την υπόθεση αυτή υπό το φως του σοβαρού ζητήματος που εγείρεται για να τύχουν διαδικασίας η οποία πληροί τα κριτήρια της δίκαιης δίκης.
- Βάσει της πιο πάνω θέσης, η Επιτροπή επιφύλαξε την απόφασή της επί των προδικαστικών ζητημάτων που τέθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία.

Κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 11/12/2018, παρευρέθηκαν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης, ήτοι η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes και οι καταγγέλλουσες εταιρείες Stop & Fly, Xanthos και Princess. Η ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία αναβλήθηκε, κατόπιν της δήλωσης μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών, για την μη παρουσία του δικηγόρου της στην ενώπιον της Επιτροπής διαδικασία και ορίσθηκε για την 31/1/2019.

Σε μεταγενέστερη συνεδρία της Επιτροπής στις 31/1/2019, όπου και συνεχίστηκε η προφορική διαδικασία, η καταγγελλόμενη εταιρεία, μέσω του νομικού της εκπροσώπου ανέπτυξε προφορικά

όσα είχαν καταγραφεί στις γραπτές τους παρατηρήσεις και περαιτέρω σημείωσε και άλλα ζητήματα τα οποία αναφέρονται συνοπτικά:

- Ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης ανέφερε ότι γίνεται λόγος για αντί-ανταγωνιστική δράση από μέρους της καταγγελλόμενης, έναντι των επιχειρήσεων που σύμφωνα με τα συμπεράσματα της Επιτροπής ασκούν ανταγωνιστική επιχειρηματική δραστηριότητα, ήτοι, προσφέροντας χώρο στάθμευσης σε σχέση με το Αεροδρόμιο Λάρνακας. Επ' αυτού σημειώνει ότι οι εν λόγω εταιρείες «*ασκούν δραστηριότητα η οποία δεν είναι αδειοδοτημένη. Δεν είναι αδειοδοτημένη δραστηριότητα παροχής χρήσης χώρων στάθμευσης και παροχής χώρων στάθμευσης στο κοινό. Με άλλα λόγια και είναι προφανές και νομίζω έτσι λειτουργεί και η Επιτροπή ότι στα πλαίσια μη νομιμοποιούμενης δραστηριότητας δεν χωρεί ζήτημα, εξέτασης θέματος ανταγωνιστικής συμπεριφοράς*».
- Περαιτέρω σημειώθηκε ότι: «*όταν μιλούμε για ζημιές ή έσοδα ή κέρδη δεν πρέπει να υπάρχει έστω υποψία ότι κάποια στοιχεία μπορεί να μην είναι ακριβή ή μπορεί να υπάρχουν και κρυμμένα κέρδη τα οποία δεν μπορεί η Επιτροπή να ανακαλύψει. Γιατί το λέω αυτό; Διότι η όλη υπόθεση στην οποία συζητούμε ενώπιόν σας βασίζεται σε υποθετικά σενάρια κέρδους, τεράστιου κέρδους δηλαδή, του 400 και 500%, σύμφωνα με τα υποθετικά σενάρια, ενώ έχετε ενώπιόν σας πραγματικά αναμφισβήτητα οικονομικά στοιχεία εξελεγμένων οικονομικών καταστάσεων και εσόδων που μας δίνουν οι φερόμενοι ως καταγγέλλοντες [...]».*
- Επιπρόσθετα, παρατηρείται ότι το συνολικό εισόδημα της καταγγελλόμενης για τα έτη 2009-2015 από τις καταγγέλλουσες εταιρείες ανέρχεται στις {...} ευρώ, «*δηλαδή, ένα εισόδημα της τάξεως των {...} ευρώ από όλες, μιλούμε για συνολικό εισόδημα, δεν μιλούμε για κέρδος. Μιλούμε για συνολικό εισόδημα από τις εταιρείες valet και μας λέτε ότι αυτά τα εισοδήματα είναι καρπός υπερκέρδους*».
- Ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης διευκρίνισε ότι: «*το 33% του συνολικού ακάθαρτου εισοδήματος είναι εισόδημα της κυβέρνησης. Δεν είναι εισόδημα της Hermes το 33%. Είναι εισόδημα της κυβέρνησης άρα τα {...} ετησίως από όλες τις εταιρείες valet που είναι το αντικείμενο της συζητούμενης υπερχρέωσης το εισόδημα της Hermes είναι της τάξεως των {...} ευρώ ετησίως*».

ΣΤ. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

1. Προκαταρκτικά Ζητήματα/Ενστάσεις από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 11/10/2018, εξέτασε την υπό τον ως άνω τίτλο και αριθμό υπόθεση σε συνέχεια των προφορικών θέσεων της εταιρείας Hermes Airports Ltd (εφεξής η «Hermes»), ως αυτές αναπτύχθηκαν από το νομικό εκπρόσωπό της, σε προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018 αναφορικά με την Έκθεση Αιτιάσεων

που της κοινοποιήθηκε στις 11/9/2017, καθώς και των γραπτών παρατηρήσεων της που υποβλήθηκαν στις 4/9/2018. Η Επιτροπή, αφού απεχώρησαν όλα τα μέλη της Υπηρεσίας, στην κατ'ιδίαν συζήτηση της υπόθεσης διεξήλθε ενδελεχώς τα όσα ανέφερε γραπτώς και προφορικώς ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγελλόμενης εταιρείας, στις γραπτές του παραστάσεις και κατά την προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε ενώπιον της Επιτροπής στις 10/9/2018, αναφορικά με τα προδικαστικά ζητήματα που έθιξε και για τα οποία ζήτησε, όπως η Επιτροπή εξετάσει και καταλήξει με απόφασή της επ' αυτών, προτού προχωρήσει σε εξέταση των λοιπών θεμάτων που αφορούν την ουσία της υπόθεσης.

Συγκεκριμένα, ο δικηγόρος της Hermes στις γραπτές του παρατηρήσεις ημερομηνίας 4/9/2018 ανέφερε τα εξής:

«1.1 Η Hermes αρνείται κατηγορηματικά ότι είναι υπαίτια οποιασδήποτε παράβασης του άρθρου 6 (1)(α) του Νόμου, ως η εισήγηση που γίνεται στην Έκθεση Αιτιάσεων ή άλλως πως.

Η Hermes εισηγείται ότι η Έκθεση Αιτιάσεων είναι καρπός έκδηλης καταστρατήγησης θεμελιωδών δικαιωμάτων της Hermes κάτω από το Σύνταγμα και διεθνείς συμβάσεις και δεν θα πρέπει να συνεχισθεί.

Περαιτέρω και ανεξάρτητα από τα προδικαστικά θέματα νομιμότητας της διαδικασίας, εισηγούμεστε ότι η Έκθεση Αιτιάσεων περιέχει ανακριβείς και πεπλανημένους ισχυρισμούς και ευρήματα σε σχέση με τα πραγματικά γεγονότα και το νόμο και η ισχυριζόμενη παράβαση στερείται οποιασδήποτε νόμιμης βάσης.

1.2 Κατωτέρω εκτίθενται εισηγήσεις από μέρους της Hermes που βασικά αφορούν σημαντικά, κατά την ταπεινή εισήγηση μας, νομικά ζητήματα που αφορούν την νομιμότητα και εγκυρότητα της όλης διαδικασίας ως και επί μέρους ζητήματα που αφορούν συμπεράσματα στην Έκθεση Αιτιάσεων που είναι πεπλανημένα από νομική και πραγματική άποψη.

1.3 Εισηγούμεστε ότι τα πιο κάτω εξεταζόμενα θέματα νομιμότητας της διαδικασίας θα πρέπει να εξετασθούν προδικαστικά από την Επιτροπή αφού αφορούν ουσιώδη θέματα αρμοδιότητας και νομιμότητας της δράσης της Επιτροπής.»

(Α) Συμφωνημένη διευθέτηση και απόσυρση καταγγελίας

Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης θέτει ως πρώτο προδικαστικό θέμα, την ύπαρξη συμφωνημένης διευθέτησης και απόσυρσης της καταγγελίας, αναφέροντας σχετικά ότι: «τα οποιαδήποτε θέματα αφορούν τις καταγγέλλουσες έχουν ρυθμισθεί σε πλήρη ικανοποίηση τους και έχουν προς τούτο συναφθεί σχετικές συμφωνίες ημερ. 5 Ιουλίου 2016, 31 Αυγούστου 2016 και 10 Μαρτίου 2017 σε σχέση με την εταιρεία X. Xanthos Airport parking services, A, Princess Airport Ltd και C&A Stop and Fly Ltd αντίστοιχα. Οι συμφωνίες έχουν τεθεί, με βάση τους όρους τους, σε ισχύ από την 1^η Ιανουαρίου 2017, προκειμένου να συμπληρωθούν διάφορες εργασίες υποδομής για

κατάλληλη διαρρύθμιση και οργάνωση ειδικού νέου χώρου για χρήση από τις καταγγέλλουσες και οποιεσδήποτε άλλες εταιρείες valet που δυνατό να ενδιαφέρονται για τέτοια χρήση.»

Περαιτέρω, ο δικηγόρος της Hermes επισήμανε ότι: «*η Επιτροπή δεν έχει [...], αποφασίσει πάνω στο θέμα των συμφωνημένων διευθετήσεων και της έγγραφης απόσυρσης της καταγγελίας από τις εταιρείες A. Princess και X. Xanthos και τούτο παρά το ότι είχε προηγούμενα αποδεχθεί απόσυρση της καταγγελίας από την εταιρεία CAA Car Services».*

Λόγω των συγκεκριμένων διευθετήσεων, η Hermes εισηγήθηκε ότι η Επιτροπή δεν νομιμοποιείται να προωθεί την παρούσα διαδικασία στη βάση αποσυρθείσων καταγγελιών και ελλείπει αποφάσεως της για αυτεπάγγελτη διερεύνηση και προώθηση διαδικασίας κάτω από το Νόμο.

Η Επιτροπή θεώρησε σκόπιμο να εξετάσει το ζήτημα με αναφορά στα πραγματικά γεγονότα της υπόθεσης, καθότι τούτα θέτουν το ουσιαστικό υπόβαθρο της ανάλυσης του. Εν πρώτοις σημειώθηκε πως η καταγγελία απεστάλη στην Επιτροπή στις 12/3/2015 από τις εταιρείες Princess, Stop & Fly, Air-Park και Xanthos εναντίον της εταιρείας Hermes αναφορικά με πιθανολογούμενες από μέρους της παραβάσεις του Νόμου.

Η Επιτροπή, ανατρέχοντας στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και τη διαδικασία που ακολουθήθηκε, επισήμανε ότι στις 10/5/2016 απεστάλη ηλεκτρονικό μήνυμα από την καταγγέλλουσα εταιρεία CAA Car Services Ltd Airpark Larnaca (Air-Park) στο οποίο αναφερόταν ότι δεν θα προβεί σε καταγγελία εναντίον της Hermes. Η εν λόγω εταιρεία, όπως και όλες οι εμπλεκόμενες εταιρείες, είχαν ενημερωθεί με επιστολή ημερομηνίας 19/7/2016 για την αποδοχή της συγκεκριμένης απόσυρσης από την Επιτροπή. Σημειώνεται πως και κατόπιν της ανάκλησης της ανακλητικής απόφασης της Επιτροπής ημερομηνίας 8/4/2016, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 26/5/2017 και την αναβίωση όλων των αποφάσεων της που λήφθηκαν έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Τσίγκη, υπό το φως της απόφασης της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016 ημερομηνίας 3/3/2017, για την οποία ενημερώθηκαν τα εμπλεκόμενα μέρη με επιστολή στις 2/6/2017, η Επιτροπή, υπό τη νέα της σύνθεση, μελέτησε την επιστολή της εταιρείας CAA Car Services Ltd Airpark Larnaca και απεδέχθη το αίτημά της για απόσυρση της καταγγελίας της.

Επίσης, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία Princess, όπως παραθέτει και ο δικηγόρος της Hermes στις γραπτές της παρατηρήσεις, απέστειλε δύο επιστολές προς την Επιτροπή με αίτημα απόσυρσης της καταγγελίας τόσο στις 9/2/2017 όσο και στις 19/9/2017. Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 17/2/2017, μελέτησε το περιεχόμενο της επιστολής του δικηγόρου της Princess με ημερομηνία 9/2/2017 και αποφάσισε όπως αποσταλεί επιστολή προς αυτήν για να της ζητηθεί να αναφέρει τους λόγους της αιτούμενης απόσυρσης, όπως και έγινε στις 24/2/2017. Παρά ταύτα, μέχρι τις 11/9/2017, που κοινοποιήθηκε προς τα εμπλεκόμενα μέρη η Έκθεση Αιτιάσεως της Επιτροπής, δεν απεστάλη οποιαδήποτε απάντηση προς το ερώτημα της

Επιτροπής, παρά μόνο απεστάλη νέα επιστολή με αίτημα απόσυρσης της καταγγελίας της (μετά την παραλαβή της Έκθεσης Αιτιάσεως), αναφέροντας απλά ότι έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ αυτής και της Hermes.

Όσον αφορά την εταιρεία Xanthos, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν παρελήφθη οποιαδήποτε επιστολή ημερομηνίας 10/3/2017 από την εν λόγω εταιρεία, παρά την επισύναψη αυτής από την Hermes στο Παράρτημα Β των γραπτών της θέσεων. Οι μόνες επιστολές που παρελήφθησαν από την εταιρεία Xanthos είναι, κοινοποίηση της αντιπρότασης του δικηγόρου της προς την εταιρεία Hermes στις 16/3/2016 στην πρόταση που τους έγινε την 1/3/2016 για μεταφορά τους σε νέο χώρο στάθμευσης με νέο συμβόλαιο, με καθορισμένη μηνιαία τιμή ανά χώρο στάθμευσης. Κατόπιν της εν λόγω κοινοποίησης, η Επιτροπή έλαβε επιστολή από την εταιρεία Xanthos με ηλεκτρονικό μήνυμα στις 13/10/2017 με ημερομηνία 11/10/2017, όπως αναφέρεται και από την Hermes στις γραπτές της παρατηρήσεις. Σε αυτή την τελευταία επιστολή, που στάλθηκε μετά την κοινοποίηση της Έκθεσης Αιτιάσεως της Επιτροπής στις 11/9/2017, η εταιρεία Xanthos, ανέφερε ότι αποσύρει την καταγγελία σε βάρος της Hermes και δεν επιθυμεί προώθηση της διότι είναι ικανοποιημένη με τη νέα διαρρύθμιση και τα μέτρα που έλαβε η Hermes για τις εταιρείες valet.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημείωσε ότι, αν και από τα στοιχεία που δόθηκαν από την Hermes στις γραπτές της παρατηρήσεις προκύπτει ότι η νέα συμφωνία που υπέγραψαν και οι τρεις καταγγέλλουσες εταιρείες μαζί της σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, είχε εφαρμοστεί από την 1/1/2017 και στις 10/3/2017 για την εταιρεία Stor & Fly, στις 2/6/2017 που ενημερώθηκαν τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης με επιστολή για την απόφαση της Επιτροπής για ανάκληση της ανακλητικής απόφασης ημερομηνίας 8/4/2016, καθώς και για τις νέες οδηγίες της Επιτροπής προς την Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας, δεν υπήρξε αντίδραση ή οποιαδήποτε ανταπόκριση από τις εν λόγω εταιρείες.

Εντούτοις, η Επιτροπή υπογράμμισε πως παρά το ότι οι εταιρείες Xanthos και Princess ζήτησαν να αποσύρουν την καταγγελία τους, η εταιρεία Stor & Fly, ουδέποτε απέστειλε οποιαδήποτε επιστολή με τέτοιο αίτημα.

Δεδομένων των πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα έκρινε ότι, εκ των πραγμάτων, λόγω του σταδίου στο οποίο βρισκόταν η ενώπιόν της διαδικασία, όπου στις 11/9/2017 απεστάλη η σχετική Έκθεση Αιτιάσεων προς την καταγγελλόμενη με τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της στη βάση της ολοκλήρωσης της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, αλλά και λόγω της μη απόσυρσης της καταγγελίας και από την τελευταία καταγγέλλουσα, ήτοι την εταιρεία Stor & Fly, η Επιτροπή οφείλει να ασκήσει την κατά Νόμο αρμοδιότητά της και να προβεί στην εξέταση των εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενων συμπερασμάτων της.

Η Επιτροπή υπογράμμισε ότι, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων και εξουσιών της, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, έχει καθήκον και αρμοδιότητα την εξέταση παραβάσεων του εθνικού Νόμου του ανταγωνισμού, αλλά και του αντίστοιχου Ευρωπαϊκού. Επομένως, η Επιτροπή, έχει υποχρέωση, ως

το αρμόδιο, ορισμένο με βάση τη σχετική νομοθεσία, διοικητικό ανεξάρτητο όργανο, καθηκόντως να επιλαμβάνεται στη βάση του άρθρου 35 του Νόμου όλων των καταγγελιών, που αποδεικνύουν έννομο συμφέρον κατά το χρόνο υποβολής της καταγγελίας τους και άμα τη διεξαγωγή δέουσας έρευνας να κινεί διαδικασίες εξέτασης πιθανολογούμενων παραβάσεων βάσει του άρθρου 17 του Νόμου και ακολούθως να λαμβάνει κατόπιν της δέουσας διαδικασίας τις πλέον πρόσφορες και προσήκουσες αποφάσεις που αφορούν παραβάσεις ή μη του δικαίου του ανταγωνισμού.

Περαιτέρω, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να σημειώσει ότι, οι διαδικασίες της δεν μπορούν να θεωρούνται μοχλός πίεσης. Ως έχει αναφέρει και ο καθηγητής Guylain Clamour σε σχετικό σύγγραμμά του: «*Η προστασία του ανταγωνισμού και η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος αποτελούν δύο στόχους που συγκλίνουν, και ο ελεύθερος ανταγωνισμός μετατρέπεται σε απαίτηση δημοσίου συμφέροντος, σχετικού με την ορθή λειτουργία της αγοράς*».⁶

Επομένως, η Επιτροπή προστατεύει το δημόσιο συμφέρον για την αποτελεσματική λειτουργία του ανταγωνισμού.

Δεδομένων των όσων καταγράφηκαν, η Επιτροπή, ως το αρμόδιο διοικητικό όργανο, που ελέγχει τις εν τη Δημοκρατία πρακτικές παραβάσεων του Νόμου που εφαρμόζει, ασκεί εξουσία προς το δημόσιο συμφέρον και οφείλει να μην επιτρέπει την ανάπτυξη συνθηκών που καταστρατηγούν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Εξού και το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα ανά πάσα στιγμή να επεμβαίνει με αυτεπάγγελτη έρευνα για πιθανολογούμενες παραβάσεις της νομοθεσίας της.

Όσον αφορά την αναφορά του δικηγόρου της Hermes για μη παρουσία των καταγγελλουσών εταιρειών στην ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία για εξέταση παραβάσεων δύνανται να παρίστανται σύμφωνα με το άρθρο 17(4) του Νόμου και οι καταγγέλλουσες επιχειρήσεις, καθώς και οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο, κατά την κρίση της Επιτροπής, θα βοηθήσει στην εξέταση της παράβασης και/ή της καταγγελίας. Επομένως, ο ρόλος αυτών μετά την ολοκλήρωση της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας και των προκαταρκτικών, εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενων συμπερασμάτων της Επιτροπής, είναι υποβοηθητικός πλην όμως δεν είναι υποχρεωτικός αλλά ούτε και αναγκαίος.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι νομιμοποιείται να προωθή την παρούσα διαδικασία στη βάση της προκαταρκτικής έρευνας που ολοκληρώθηκε, ανεξαρτήτως του κατά πόσο τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν εξεύρει μεταξύ τους συμφωνία εντός του 2017 για νέο χώρο και νέους όρους και χρέωση ανά χώρο στάθμευσης. Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η υπό εξέταση υπόθεση, βάσει της καταγγελίας που έγινε τον Μάρτιο του 2015, αφορά γεγονότα που φαίνεται να

⁶ Guylain Clamour, *Intérêt général et concurrence*, Essai sur la pérennité du droit public en économie de marché, [2006] ed. Dalloz, Nouvelle bibliothèque des thèses, σελ. 52 επ..

ξεκίνησαν με την πρόταση της Hermes περί τον Μάιο του 2014 και τον Ιούλιο του 2014 για το νέο χώρο στάθμευσης των εταιρειών valet που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού και ισχύει το σύστημα του εισιτηρίου, όπου προσφέρονταν εκπτώσεις αναλόγως τους ύψους του προπληρωμένου ποσού. Ο εν λόγω χώρος φαίνεται ότι προσφέρθηκε προς χρήση από τον Οκτώβρη του 2014 και τον Ιανουάριο του 2015 απεστάλη προς τις εταιρείες valet εκ νέου το τελικό συμβόλαιο, βάσει του οποίου απαγορευόταν στις εταιρείες valet, η είσοδος στο χώρο των οχημάτων ενοικίασεως, ο οποίος χρησιμοποιείτο από τις εταιρείες valet από το 2012. Επίσης, η Hermes στις 27/2/2015 απέστειλε αναθεωρημένη τελική πρόταση.

(B) Μη δίκαιη και αμερόληπτη διαδικασία. Καταχρηστική άσκηση εξουσίας.

Το δεύτερο προδικαστικό θέμα που έθιξε η Hermes αφορούσε τον ισχυρισμό της περί μη δίκαιης και αμερόληπτης διαδικασίας, αλλά και καταχρηστικής άσκησης εξουσίας από μέρος της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε ότι η Επιτροπή δεν νομιμοποιείται να προωθεί την παρούσα υπόθεση λόγω έκδηλης καταστρατήγησης του θεμελιώδους δικαιώματος της Hermes για δίκαιη και αμερόληπτη κρίση κατ' εφαρμογή του άρθρου 30(2) του Συντάγματος και ανάλογων προνοιών διεθνών συμβάσεων. Η Hermes υποστήριξε ότι: «*Η παρούσα είναι η δεύτερη υπόθεση δίωξης της καταγγελλόμενης από την Επιτροπή για ισχυριζόμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου στη βάση των ιδίων γεγονότων που κατ' ισχυρισμόν θεμελιώνουν τέτοια παράβαση.*» αναφερόμενη στην καταγγελία της εταιρείας Y. Karydas Car Engineering and Valeting Services Ltd (εφεξής η «Karydas»), για την οποία η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση υπ' Αριθμό 13/2018, ημερομηνίας 16/5/2018.

Εν συνεχεία, η Hermes παραθέτοντας αποσπάσματα από την απόφαση της Επιτροπής Karydas υποστήριξε ότι: «*Είναι ολοφάνερο από την ίδια την απόφαση και το περιεχόμενο των σχετικών διοικητικών φακέλων ότι η Επιτροπή έχει ήδη επιληφθεί του θέματος στην υπόθεση Karydas, με αναφορά και σε σχέση όχι μόνο με την συγκεκριμένη καταγγέλλουσα αλλά και τις άλλες εταιρείες, και ειδικά τις καταγγέλλουσες στην παρούσα υπόθεση, που δραστηριοποιούνται στον τομέα και με αναφορά και σε σχέση με τη συμπεριφορά της Hermes αναφορικά με τη μεταχείριση των εταιρειών valet, τις απόψεις των οποίων είχε ήδη λάβει.*»

Επίσης, η Hermes κατά την προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής στις 10/9/2018, παρέδωσε στην Επιτροπή πίνακα με τίτλο «*Ενδεικτικός παραλληλισμός απόφασης Karydas ημερομηνίας 16/5/2018 και Έκθεσης Αιτιάσεων, Princess / C & A Stop and Fly Ltd και X. Xanthos 11/09/2017*», στον οποίο παρατίθενται αποσπάσματα τόσο από την απόφαση ημερομηνίας 16/5/2018 όσο και από την Έκθεση Αιτιάσεων στην παρούσα υπόθεση, τα οποία θεωρεί ότι επαναλαμβάνονται και είναι ταυτόσημα και στις δύο υποθέσεις, εισηγούμενη ότι: «*Η μόνη διαφορά βρίσκεται στην ταμπέλα που η Επιτροπή απέδωσε ειδικά στο θέμα της τιμολόγησης από τη Hermes σε σχέση με τη χρήση χώρων στάθμευσης, σε κάθε μια από τις δύο υποθέσεις.*»

Περαιτέρω, και κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018, ο δικηγόρος της Hermes ανέφερε ότι: «[...] Έχετε ενδύσει δηλαδή την ίδια τιμολόγηση τις ίδιες τιμές που εσείς ελάβετε υπόψη και με τα δικά σας γραφόμενα εξετάσετε ήδη σε τελική σας απόφαση με ένα διαφορετικό ένδυμα και μας θέλετε να δεχθούμε ότι αυτό αποτελεί νέα έρευνα. Δεν είναι αποδεκτό με όλο το σέβας από μέρους μας διαμαρτυρόμαστε γι' αυτό.» Επίσης, σε άλλο σημείο υποστηρίζει ότι: «[...] Διότι η ανεπαρκής έρευνα ήδη ηγέρθη στην υπόθεση Καρυδά και ήδη στην παρούσα υπόθεση δεν εκάνετε νέα έρευνα. Με άλλα λόγια πήρατε τα στοιχεία που σας έδωσαν οι παραπονούμενοι χωρίς να τα ερευνήσετε.»

Η Hermes ανέφερε σχετικά και ότι: «Με αναφορά στα κύρια στοιχεία που, με βάση τα συμπεράσματα της Επιτροπής, συνιστούν την ισχυριζόμενη παράβαση και στις δύο υποθέσεις σημειώνονται τα ακόλουθα:

(α) Οι καταγγέλλουσες εταιρείες και στις δύο υποθέσεις είχαν συνάψει συμβόλαια με τους ίδιους ταυτόσημους όρους και η Hermes χειρίσθηκε τις συμβατικές σχέσεις με τον ίδιο τρόπο για όλες τις εταιρείες.

(β) Οι φερόμενες πρακτικές εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης είναι και πάλιν ακριβώς ταυτόσημες και ταυτόχρονες για όλες τις εταιρείες αμφοτέρων των υποθέσεων.

(γ) Η ισχυριζόμενη τιμολόγηση των χώρων στάθμευσης για όλες τις καταγγέλλουσες εταιρείες και στις δύο υποθέσεις είναι ταυτόσημη, είναι η ίδια ακριβώς.

(δ) Η Επιτροπή συνήγαγε στην υπόθεση Karydas συμπεράσματα για τους σκοπούς της κριθείσας παράβασης και για τα ίδια ζητήματα που εγείρονται στην Έκθεση Αιτιάσεων της παρούσας υπόθεσης και με αναφορά σε όλες τις εταιρείες *valet*, περιλαμβανομένων των καταγγελλουσών εταιρειών στην παρούσα υπόθεση.»

Η Hermes, για να στηρίξει τις θέσεις της αναφέρθηκε σε νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου, καθώς και του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «ΔΕΕ») που αφορά τη δικαιοϊκή αρχή «*ne bis in idem*» («ουχί δις εν τω αυτώ»), δηλαδή ότι κανείς δεν διώκεται, ούτε τιμωρείται δις για το ίδιο αδίκημα.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω Αρχή είναι θεμελιώδης για το ποινικό δίκαιο και σύμφωνα με αυτήν, το άτομο προστατεύεται από επανειλημμένες ή και παράλληλες ποινικές διώξεις και επιβολές ποινών για την ίδια πράξη.

Ουσιαστικά, η εν λόγω αρχή αποτελεί έκφανση του θεσμού του δεδικασμένου, το οποίο αναφέρεται στην επίδραση μιας απόφασης σε μια μεταγενέστερη δίκη με το ίδιο αντικείμενο, καθώς, δεν επιτρέπεται η ποινική δίωξη ή καταδίκη ατόμου για μια παράβαση για την οποία έχει ήδη αθωωθεί

ή καταδικαστεί αμετάκλητα από δικαστήρια του ίδιου κράτους. Η Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού αποτελεί ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, του οποίου οι αρμοδιότητες πηγάζουν από το Νόμο της και ως τέτοιο ενεργεί καθόλα εντός του πλαισίου, των αρμοδιοτήτων και εξουσιών που της παρέχει ο Νόμος, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού και δη ο Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 και φυσικά οι Γενικές Αρχές του διοικητικού δικαίου. Οι δε πράξεις του διοικητικού οργάνου υπόκεινται στον αναθεωρητικό έλεγχο τόσο του Διοικητικού όσο και του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Η Επιτροπή σημείωσε τη σχετική με το ζήτημα υπόθεση *Aalborg Portland A/S κ.λπ.*,⁷ στην οποία το Δικαστήριο έκρινε:

«14. Η εφαρμογή της αρχής non bis in idem εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευομένου εννόμου συμφέροντος. Συνεπώς, η αρχή αυτή απαγορεύει την επιβολή πλειόνων κυρώσεων στο ίδιο πρόσωπο για την ίδια παράνομη συμπεριφορά προς προστασία του ίδιου εννόμου αγαθού. Επομένως, δεν υφίσταται παραβίαση της αρχής non bis in idem όταν η Επιτροπή επιβάλλει κυρώσεις για συμπεριφορά επιχειρήσεως διαφορετική από εκείνη η οποία καταλογίζεται στην ίδια επιχείρηση και αποτέλεσε αντικείμενο της αποφάσεως μιας εθνικής αρχής ανταγωνισμού.
βλ. σκέψεις 338-340

[...]

338 Όσον αφορά την τήρηση της αρχής non bis in idem, πρέπει να υπομνησθεί ότι η εφαρμογή της αρχής αυτής εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευομένου εννόμου συμφέροντος. Συνεπώς, η αρχή αυτή απαγορεύει την επιβολή πλειόνων κυρώσεων στο ίδιο πρόσωπο για την ίδια παράνομη συμπεριφορά προς προστασία του ίδιου εννόμου αγαθού.

[...]

340 Εφόσον δεν υφίσταται ταυτότητα πραγματικών περιστατικών, δεν παραβιάστηκε η αρχή non bis in idem.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Κατά τον ίδιο τρόπο στην υπόθεση *Fédération nationale de la coopération bétail et viande (FNCBV) κ.λπ.*,⁸ το ΔΕΕ έκρινε τα εξής:

⁷ 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 2004, σ. I-123, σκέψεις 338 έως 340.

⁸ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-217/03 και T-245/03, *Fédération nationale de la coopération bétail et viande (FNCBV) κ.λπ. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2006] Συλλογή της Νομολογίας 2006 II-04987.

«16. Η αρχή non bis in idem συνιστά γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου την τήρηση της οποίας εξασφαλίζει ο κοινοτικός δικαστής. Στον τομέα του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, η αρχή αυτή απαγορεύει στην Επιτροπή να καταδικάσει ή να διώξει μια επιχείρηση εκ νέου για αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά για την οποία της έχει επιβληθεί κύρωση ή για την οποία κρίθηκε ότι δεν έχει ευθύνη με προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής η οποία δεν είναι πλέον δεκτική προσφυγής. Η εφαρμογή της αρχής non bis in idem εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευόμενου εννόμου συμφέροντος. Η αρχή αυτή απαγορεύει συνεπώς την επιβολή πλειόνων κυρώσεων στο ίδιο πρόσωπο για την ίδια παράνομη συμπεριφορά προς προστασία του ίδιου εννόμου αγαθού. Αντιθέτως, δεν απαγορεύει την επιβολή κυρώσεων για το ίδιο γεγονός στις διάφορες ενώσεις επιχειρήσεων που μετέσχον, λόγω της συμμετοχής στην παράβαση και του βαθμού ευθύνης εκάστης εξ αυτών, έστω και αν ορισμένες από αυτές αποτελούν μέλη των λοιπών. (βλ. σκέψεις 340-344)

[...]

340 Από τη νομολογία προκύπτει ότι η αρχή non bis in idem συνιστά γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου την τήρηση της οποίας εξασφαλίζει ο κοινοτικός δικαστής. Στον τομέα του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, η αρχή αυτή απαγορεύει στην Επιτροπή να καταδικάσει ή να διώξει μια επιχείρηση εκ νέου για αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά για την οποία της έχει επιβληθεί κύρωση ή για την οποία κρίθηκε ότι δεν έχει ευθύνη με προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής η οποία δεν είναι πλέον δεκτική προσφυγής (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 9ης Ιουλίου 2003, T-224/00, Archer Daniels Midland και Archer Daniels Midland Ingredients κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-2597, σκέψεις 85 και 86, και της 29ης Απριλίου 2004, Tokai Carbon κ.λπ. κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψεις 130 και 131). Η εφαρμογή της αρχής non bis in idem εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευόμενου εννόμου συμφέροντος. Η αρχή αυτή απαγορεύει συνεπώς την επιβολή πλειόνων κυρώσεων στο ίδιο πρόσωπο για την ίδια παράνομη συμπεριφορά προς προστασία του ίδιου εννόμου αγαθού (απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Ιανουαρίου 2004, 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 κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. I-123, σκέψη 338).» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στην υπόθεση ThyssenKrupp Stainless AG,⁹ το ΔΕΕ αποφάσισε:

«5. Η θεμελιώδης αρχή του κοινοτικού δικαίου non in idem, η οποία άλλωστε καθιερώθηκε με το άρθρο 4, παράγραφος 1, του πρωτοκόλλου 7 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών (ΕΣΔΑ), που υπογράφηκε στη Ρώμη

⁹ Υπόθεση T-24/07, ThyssenKrupp Stainless AG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, [2009] ΕΕ C 193 της 15.8.2009, σ. 18.

στις 4 Νοεμβρίου 1950, απαγορεύει, στον τομέα του ανταγωνισμού, την καταδίκη επιχειρήσεως ή την εκ νέου δίωξή της για αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά για την οποία της έχει ήδη επιβληθεί κύρωση ή για την οποία έχει κριθεί ως μη έχουσα ευθύνη με προγενέστερη απόφαση η οποία δεν μπορεί πλέον να προσβληθεί. Η εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευομένου εννόμου συμφέροντος.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Τέλος, η Επιτροπή επανέλαβε την υπόθεση *Toshiba Corporation and Others*,¹⁰ στην οποία κάνει αναφορά και η *Hermes*, όπου το ΔΕΕ ανέφερε τα ακόλουθα:

«93 Το δεύτερο σκέλος του δευτέρου ερωτήματος αφορά το ζήτημα αν η αρχή *ne bis in idem* αποκλείει, σε μια περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, την εφαρμογή του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού από την εθνική αρχή ανταγωνισμού.

94 Η αρχή *ne bis in idem* πρέπει να τηρείται στις διαδικασίες επιβολής προστίμου, στον τομέα του δικαίου του ανταγωνισμού (βλ., υπ' αυτή την έννοια, αποφάσεις 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 59, της 7ης Ιανουαρίου 2004, 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* κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. I-123, σκέψεις 338 έως 340, και της 29ης Ιουνίου 2006, C-289/04 P, *Showa Denko* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-5859, σκέψη 50). Η αρχή αυτή απαγορεύει, στον τομέα του ανταγωνισμού, την καταδίκη επιχειρήσεως ή την εκ νέου άσκηση διώξεως κατά αυτής για αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά της, σε σχέση με την οποία είτε της είχε ήδη επιβληθεί κύρωση είτε κρίθηκε ότι δεν έχει ευθύνη με προγενέστερη απόφαση που δεν υπόκειται πλέον σε προσφυγή (προαναφερθείσα απόφαση *Limburgse Vinyl Maatschappij* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 59)

95 Μικρή σημασία έχει συναφώς ότι η απόφαση με την οποία η *Úřad pro ochranu hospodářské soutěže* επέβαλε πρόστιμα σχετίζεται με περίοδο προγενέστερη της προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας στην Ένωση. [...]

96 Επιβάλλεται, πάντως, η διαπίστωση ότι, σε μια περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, η αρχή *ne bis in idem* δεν αποκλείει την εφαρμογή του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού από την εθνική αρχή ανταγωνισμού.

97 Το Δικαστήριο έχει κρίνει, σε υποθέσεις που άπτονται του δικαίου του ανταγωνισμού, ότι η εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* εξαρτάται από μια τριπλή προϋπόθεση, καθόσον πρέπει να

¹⁰ Βλ. Υπόθεση C-17/10, *Toshiba Corporation and Others v Úřad pro ochranu hospodářské soutěže*, [2012], ΕΕ C 98 της 31.3.2012, σ. 3 έως 4.παρά. 94-97.

πρόκειται για τα ίδια πραγματικά περιστατικά, για τον ίδιο παραβάτη και για το ίδιο προστατευόμενο έννομο συμφέρον (προαναφερθείσα απόφαση Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 338).

98 Διαπιστώνεται ότι, στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν συντρέχει, εν πάση περιπτώσει, μία από τις ως άνω προϋποθέσεις, δεδομένου ότι τα πραγματικά περιστατικά δεν είναι τα ίδια.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε ενδελεχώς τα όσα αναφέρθηκαν από την Hermes και το σχετικό πίνακα που παρέθεσε, παρατήρησε καταρχάς ότι τόσο η παρούσα υπό εξέταση υπόθεση όσο και η απόφασή της ημερομηνίας 16/5/2018 με αρ. φακέλου 11.17.013.36, αποτελούν δύο ξεχωριστές καταγγελίες, οι οποίες υποβλήθηκαν από διαφορετικές εταιρείες, ξεχωριστά δηλαδή νομικά πρόσωπα, που δραστηριοποιούνται παρέχοντας υπηρεσίες valet στο αεροδρόμιο της Λάρνακας. Εξάλλου, όπως αναφέρει ρητά και το άρθρο 35 του Νόμου, «(1) Σε καταγγελία παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων 3 και/ ή 6 του παρόντος Νόμου [...], δικαιούται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει έννομο προς τούτο συμφέρον». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι τόσο η εταιρεία Karydas στο πλαίσιο της καταγγελίας με αριθμό φακέλου 11.17.013.36 όσο και οι καταγγέλλουσες εταιρείες στο πλαίσιο της καταγγελίας 11.17.015.03, είχαν έννομο συμφέρον να υποβάλουν καταγγελία ως εταιρείες, οι οποίες πλήττονταν από τη συμπεριφορά της Hermes και ως εκ τούτου έδωσε οδηγίες προς την Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας των δύο ξεχωριστών καταγγελιών.

Η Επιτροπή σημείωσε ότι η παρούσα υπό εξέταση καταγγελία παρελήφθη στις 12/3/2015, δηλαδή περίπου 15 μήνες μετά την παραλαβή της καταγγελίας της εταιρείας Karydas. Και παρά το γεγονός ότι η καταγγελλόμενη επιχείρηση είναι η ίδια, ήτοι η Hermes, τα πραγματικά περιστατικά και η κατ' ουσία παραβάσεις που καταγγέλλθηκαν και ελέγχθηκαν, που στη βάση αυτών απεστάλη στις 11/9/2017 Έκθεση Αιτιάσεων από την Επιτροπή, είναι διαφορετικές και αφορούν γεγονότα που έλαβαν χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο από το χρόνο που αφορά και εξετάσθηκε και κατέληξε η Επιτροπή στην απόφασή της με αριθμό 13/2018 ημερομηνίας 16/5/2018.

Επίσης, επί της ουσίας, αν και οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία τους, έκαναν αρχικά γενικές αναφορές στη συμπεριφορά της καταγγελλόμενης εταιρείας, αναφέροντας μεταξύ άλλων ότι μετακινούνταν συχνά από αυτήν σε διαφορετικούς χώρους στάθμευσης ακριβότερους και λιγότερο λειτουργικούς, στη συνέχεια συγκεκριμενοποίησαν τους ισχυρισμούς τους καταγγέλλοντας τα προβλήματα που τους δημιούργησε η νέα συμφωνία, που προτάθηκε από την καταγγελλόμενη εταιρεία αρχικά στα μέσα του 2014 και εφαρμόστηκε με τη μεταφορά των εν λόγω εταιρειών στις αρχές του 2015 – εξού και η υποβληθείσα καταγγελία τους τον Μάρτιο του 2015- που αφορούσε τη μεταφορά τους σε νέο χώρο, που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού και όπου ίσχυε πλέον ένα διαφορετικό είδος συμφωνίας με κάρτα που χρεώνεται με βάση την τιμολογιακή πολιτική για το χώρο στάθμευσης μικρής διάρκειας (εισιτήρια)

και προσφέρονταν εκπτώσεις αναλόγως τους ύψους του προπληρωμένου ποσού. Επομένως, αυτό που διερευνήθηκε από την Υπηρεσία και ομόφωνα εκ πρώτης όψεως αποφάσισε η Επιτροπή και κοινοποίησε προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη με τα εν λόγω συμπεράσματά της στην Έκθεση Αιτιάσεων της, αφορούσε τη νέα τιμολογιακή πολιτική που η Hermes εφαρμόζει στο νέο μη λειτουργικό χώρο, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών.

Σε αντίθεση με την παρούσα καταγγελία και τα όσα αναφέρθηκαν από το δικηγόρο της Hermes περί ίδιων συμβολαίων, ταυτόσημων όρων και ίδιες φερόμενες πρακτικές εκμετάλλευσης επαναλαμβανόμενες και στις δύο υποθέσεις, η Επιτροπή τόνισε ότι η απόφαση της ημερομηνίας 16/5/2018 επί της καταγγελίας της εταιρείας Karydas, αφορούσε το χρονικό πλαίσιο που ξεκίνησε από το 2006, με την ανάληψη του αεροδρομίου από την Hermes και έληξε με τις επιστολές της για μη ανανέωση των συμβολαίων που είχε με την καταγγέλλουσα εταιρεία τον Νοέμβριο του 2013, όπου και η καταγγέλλουσα εταιρεία Karydas προέβη τον Δεκέμβριο 2013 σε υποβολή της καταγγελίας της προς την Επιτροπή και παράλληλα αιτήθηκε την έκδοση προσωρινού διατάγματος εναντίον της Hermes, λόγω ακριβώς της άρνησης από μέρους της τελευταίας μετά τη λήξη της συμφωνίας άδειας χρήσης στις 4/11/2013, να την ανανεώσει.

Ως προς τούτο, η Επιτροπή σημείωσε ότι, στην απόφασή της ημερομηνίας 16/5/2018 έχουν αναφερθεί τα εξής:

«Περαιτέρω, όπως γίνεται φανερό μέσα από την καταγγελία της εταιρείας Karydas και στην επιστολή της ημερομηνίας 23/12/2013, καθώς και στη διαδικασία που ακολούθησε αναφορικά με την αίτηση της καταγγέλλουσας για λήψη προσωρινών μέτρων, η καταγγελία αφορά αθέμιτους εμπορικούς όρους και πρακτικές από μέρους της Hermes στη βάση της μεταξύ τους συμφωνίας για χρήση συγκεκριμένου χώρου στάθμευσης εντός της υποδομής του ΔΑΛ. Η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει συγκεκριμένα στην καταγγελία της ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία δύναται ανά πάσα στιγμή να επιβάλλει όρους, να ελέγξει, να αυξήσει και να περιορίσει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά και κάνει αναφορά αναλυτικά σε όλες τις συμφωνίες από τον Ιούλιο του 2006 μέχρι και την τελευταία συμφωνία που έληξε τον Νοέμβριο του 2013 και που αργότερα της υποβολής της καταγγελίας της ανανεώθηκε αρχές του 2014, ως προαναφέρθηκε, και ήταν η ίδια με αυτή του 2013.

Επίσης, η Επιτροπή τονίζει ότι τόσο στην επιστολή της καταγγέλλουσας ημερομηνίας 23/12/2013, έγγραφο το οποίο έχει στην κατοχή της η καταγγελλόμενη εταιρεία, γίνεται ρητή αναφορά στα άρθρα 6(1)(α) και (γ) του Νόμου όσο και κατά τη διεξαγωγή της ενώπιον της Επιτροπής διαδικασίας αναφορικά με το αίτημά της για λήψη προσωρινών μέτρων διευκρίνισε η ίδια ότι: «Απλώς εστιάζομαι στη νομική βάση της καταγγελίας και κατ' επέκταση θέλω να ξεκαθαρίσουμε ότι και για τα προσωρινά μέτρα, [...] στο 6(1)(α) και 6(1)(γ) του 13(Ι)/2008. [...] εστιάζεται και βασίζεται στο άρθρο 6(1)(α) και 6(1)(γ) περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου του 2008. Είμαι σίγουρος ότι γνωρίζεται το περιεχόμενο του άρθρου 6. Αυτό απαγορεύει την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας

θέσης μιας επιχείρησης που έχει σε μία αγορά, με το να επιβάλλει αθέμιτους υπό τας περιστάσεις όρους συναλλαγής ή εφαρμογή ανόμοιων όρων δια ισοδύναμες συναλλαγές.»

Επ' αυτού, γίνεται φανερό και κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας όπου με την ολοκλήρωση αυτής κατατέθηκε στις 17/9/2015 σημείωμα από την Υπηρεσία -δηλαδή ημερομηνία όπου ακόμα δεν είχαν καν παραληφθεί οι πρώτες απαντήσεις σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας αναφορικά με την καταγγελία αρ. φακέλου 11.17.15.03 από την καταγγελλόμενη εταιρεία καθώς αυτές παρελήφθησαν στις 9/10/2015- και εξετάστηκαν οι συμφωνίες χρήσης χώρου στάθμευσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών από το 2006 μέχρι αυτή του 2014, που ήταν ίδια με αυτή του 2013. Και δεν περιλαμβάνεται οποιαδήποτε ανάλυση, εξέταση και συμπέρασμα που να αφορά την πρακτική, τους όρους και τις τιμές των νέων συμφωνιών που υποβλήθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία για το νέο χώρο στάθμευσης και το σύστημα κάρτας/εισιτηρίου που εφάρμοσε για τις εταιρείες valet και συγκεκριμένα την εταιρεία Karydas περί τον Φεβρουάριο του 2015 –αν και αυτή προχώρησε και συνεβλήθη με την καταγγελλόμενη εταιρεία- παρά μόνο έγιναν αναφορές των γεγονότων που επισυνέβησαν κατόπιν της υποβολής της καταγγελίας από την εταιρεία Karydas.»

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή επισήμανε ότι αν και στις δύο υποθέσεις καταγγελλόμενη εταιρεία ήταν η Hermes, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ήταν διαφορετικές εταιρείες σε κάθε υπόθεση (ξεχωριστά νομικά πρόσωπα), δραστηριοποιούνταν όμως όλες στην παροχή υπηρεσιών valet στο αεροδρόμιο Λάρνακας. Όσον αφορά τις αναφορές που έγιναν από την Hermes σε κοινά σημεία που παραλληλίζονται στις δύο υποθέσεις, όπως π.χ για τις ανταγωνιστριες εταιρείες, με τον ισχυρισμό ότι και στην απόφαση της Επιτροπής με αριθμό 13/2018 ημερομηνίας 16/5/2018, «βρίσκονται στο επίκεντρο της κριθείσας παράνομης συμπεριφοράς, ως υποκείμενες σε παράνομη εκμετάλλευση [...]», η Επιτροπή παρατήρησε ότι στην εν λόγω απόφασή της έκανε λόγο σε συμπέρασμα που αφορούσε την καταγγέλλουσα εταιρεία Karydas κρίνοντας την συμπεριφορά, τις πρακτικές και τους όρους συναλλαγής που επέβαλλε η Hermes προς την καταγγέλλουσα εταιρεία, η οποία σε εκείνη την υπόθεση ήταν η εταιρεία Karydas. Ακολούθως, η Επιτροπή ανέφερε ότι ο λόγος που γινόταν αυτή η αντιμετώπιση της Karydas ήταν ο στόχος της Hermes σε εκτοπισμό των ανταγωνιστριών της. Κατ' ουδέναν τρόπο δεν μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα από αυτή την αναφορά και μόνο, ότι η απόφαση της Επιτροπής αφορούσε τις καταγγέλλουσες εταιρείες της παρούσας υπό εξέταση υπόθεσης.

Εξάλλου, η πιο πάνω αναφορά της Επιτροπής σε «εκτόπιση ή/και καταχρηστική εκμετάλλευση των ανταγωνιστριών της [...]» έγινε στο πλαίσιο της διάκρισης μεταξύ εκμεταλλευτικών και παρεμποδιστικών καταχρήσεων, όπου βάσει και της νομολογίας οι κατηγορίες κατάχρησης αφορούν είτε exploitative abuses είτε exclusionary abuses. Επ' αυτού παρατέθηκε η υπόθεση του

Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου *Konkurrensverket* κατά *TeliaSonera Sverige AB*,¹¹ στην οποία αναφέρθηκε σχετικά: «24. Συνεπώς, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν αφορά μόνο την πρακτική που δύναται να προκαλέσει άμεση ζημία στους καταναλωτές (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 16ης Σεπτεμβρίου 2008, C-468/06 έως C-478/06, Σωτ. Λέλος και Σία κ.λπ. Συλλογή 2008, σ. I-7139, σκέψη 68, καθώς επίσης και *Deutsche Telekom* κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 180), αλλά και τις πρακτικές που τους προκαλούν ζημία πλήττοντας τη λειτουργία του ανταγωνισμού. Μολονότι, πράγματι, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ δεν απαγορεύει σε επιχείρηση να κατακτά, με τις δικές της ικανότητες, τη δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά και μολονότι, κατά μείζονα λόγο, η διαπίστωση της υπάρξεως μιας τέτοιας δεσπόζουσας θέσεως δεν συνεπάγεται καθεαυτή καμία μομφή έναντι της οικείας επιχειρήσεως (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 9ης Νοεμβρίου 1983, 322/81, *Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 57, καθώς και της 16ης Μαρτίου 2000, C-395/96 P και C-396/96 P, *Compagnie maritime belge transports* κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-1365, σκέψη 37), κατά πάγια ωστόσο νομολογία, η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση υπέχει ειδική ευθύνη να μη θίγει, με τη συμπεριφορά της, τον αποτελεσματικό και ανόθευτο ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 2ας Απριλίου 2009, C-202/07 P, *France Télécom* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2369, σκέψη 105 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).»

Δηλαδή, αυτό που ουσιαστικά ανέφερε η Επιτροπή είναι ότι η παράβαση της επιβολής προς την καταγγέλλουσα εταιρεία Karydas αθέμιτων όρων, συνιστούσε τόσο παρεμποδιστική πρακτική όσο και εκμεταλλευτική πρακτική της Hermes.

Περαιτέρω, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της Hermes ότι στην απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 16/5/2018 έγιναν αναφορές στις ίδιες εταιρείες valet που αποτελούν καταγγέλλουσες στην παρούσα υπόθεση και ότι η Επιτροπή έλαβε απόψεις από αυτές στο πλαίσιο της διερεύνησης της υπόθεσης Karydas, η Επιτροπή επισήμανε ότι κατά τη διερεύνηση υπόθεσης, η Επιτροπή έχει την εξουσία, βάσει του άρθρου 30 του Νόμου, να προβεί σε συλλογή πληροφοριών, όπως και προέβη με την αποστολή ερωτηματολογίων, προς σημαντικό αριθμό εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά, ώστε να γίνει αντιληπτή (για να οριστεί) η σχετική αγορά, το πώς λειτουργούσε, από ποιους και κατά πόσο ευσταθούσαν οι ενέργειες, πρακτικές και συμπεριφορές της Hermes, οι οποίες καταγγέλλονταν. Επιπλέον σημειώθηκε ότι, από τα λεγόμενα της ίδιας της καταγγελλόμενης εταιρείας, όλες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών valet αντιμετωπίζονται από αυτήν με τον ίδιο τρόπο και παρέχονται προς αυτές τα ίδια συμβόλαια, με τους ίδιους όρους και αυτό ακριβώς επαναλήφθηκε στην προαναφερθείσα απόφαση της Επιτροπής. Επίσης, όπως έγινε φανερό και στην απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 16/5/2018, η Υπηρεσία απέστειλε προς τις τρίτες επιχειρήσεις ερωτηματολόγια ζητώντας πληροφορίες και για το άρθρο

¹¹ Υπόθεση C-52/09, *Konkurrensverket* κατά *TeliaSonera Sverige AB*, Συλλ. 2011, σ. I-00527, σκ. 24.

6(1)(γ) του Νόμου, το οποίο επικαλείτο η καταγγέλλουσα εταιρεία Karydas στην καταγγελία της και με βάση το οποίο ισχυριζόταν ότι: «[...] η Hermes παραβαίνει το άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου με τις διακρίσεις, τις οποίες εφαρμόζει υπέρ των άλλων εταιρειών valet, που χρησιμοποιούν τον ειδικό χώρο στάθμευσης έναντι της ίδιας, ισχυρισμός ο οποίος εδράζεται στο ότι η Hermes έδειχνε ανοχή στην παραβίαση των συμφωνηθέντων από τις ανταγωνίστριες εταιρείες.»

Η Επιτροπή σημείωσε ότι, και στις δυο υποθέσεις έγινε μία γενική αναφορά παρόμοιων ή/και των ίδιων γεγονότων και περιστατικών, ώστε να γίνονται αντιληπτά τα γεγονότα με μία ιστορική καταγραφή αυτών, ως ξεκίνησαν από την ανάληψη από την Hermes της διαχείρισης του ΔΑΛ και επειδή και οι ίδιες οι καταγγέλλουσες εταιρείες παρέθεσαν αυτά τα γεγονότα στις επιστολές τους που βρίσκονται καταχωρισμένες εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αγνοήσει αυτά τα γεγονότα και είναι γι' αυτό το λόγο που είχαν καταγραφεί στη σχετική της απόφαση και στην Έκθεση Αιτιάσεων και/ή στα σχετικά σημειώματα της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας της Επιτροπής. Επίσης, επαναλήφθηκε εμφαντικά ότι η Επιτροπή, στην παρούσα υπόθεση, δεν στοιχειοθέτησε εκ πρώτης όψεως, πιθανολογούμενη παράβαση του Νόμου για τα παλαιότερα συμβόλαια που κατήριζε η Hermes με τις εταιρείες valet μέχρι τα τέλη του 2013, με κάποιες ανανεώσεις αυτών που ίσχυαν μέχρι τις αρχές του 2014• αυτό εξάλλου αποτέλεσε το αντικείμενο εξέτασης της καταγγελίας της εταιρείας Karydas για το οποίο εκδόθηκε η σχετική απόφαση της Επιτροπής στις 16/5/2018.

Η παρούσα υπόθεση αφορά την εξέταση των χρεώσεων της νέας συμφωνίας, που δόθηκε αρχικά με πρόταση της Hermes στις 21/7/2014 και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2015, και για την οποία ίσχυε το σύστημα του εισιτηρίου με ποσό που πιστώνεται με έκπτωση σε κάρτα, για το νέο χώρο των εταιρειών valet που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού. Το ότι έγιναν αναφορές στις προηγούμενες συμφωνίες και σε διάφορους άλλους υπολογισμούς χρησιμοποιώντας στοιχεία, όπως το κόστος και η χρέωση που ίσχυαν σε αυτές για τις εταιρείες valet, έγινε για σκοπούς σύγκρισης και εξαγωγής συμπερασμάτων για τις νέες χρεώσεις στη συμφωνία του 2015 από την Hermes. Επομένως, είναι αναμενόμενη η ύπαρξη κάποιων κοινών αναφορών, ή και κοινών στοιχείων. Εν πάση περιπτώσει, κατ' ουδένα τρόπο δεν αποτέλεσαν τα συμπεράσματα της Επιτροπής, μεταξύ των δύο υποθέσεων, «*συνοπτικό αναμάσημα*», ως οι ισχυρισμοί της Hermes.

Επομένως, η Επιτροπή διαφώνησε με το συμπέρασμα της Hermes και ομόφωνα κατέληξε ότι κατ' ουδένα τρόπο δεν προέβη με την παρούσα εξέταση της υπόθεσης σε εκ νέου δίωξη της Hermes. Οι δύο υποθέσεις αφορούν καταρχάς διαφορετικό χρονικό πλαίσιο και κατ' ουσία, η απόφασή της ημερομηνίας 16/5/2018 αφορούσε αθέμιτους όρους σε συμβόλαια που ίσχυαν μέχρι περίπου το 2013, ενώ η παρούσα υπό εξέταση υπόθεση, αφορά τιμολογιακή πολιτική της Hermes και συγκεκριμένα, εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενη εξοντωτική τιμολόγηση νέου συμβολαίου, που καταρτίστηκε περί τις αρχές του 2015 και διαφέρει ουσιωδώς από όλα τα παλαιότερα. Περαιτέρω, η

Επιτροπή δεν αποδέχτηκε και απέρριψε τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας για κατάχρηση της διαδικασίας και της εξουσίας της, στη βάση του ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία ουσιαστικά θεωρεί ότι η Επιτροπή δεν έχει το δικαίωμα να ελέγξει οποιαδήποτε άλλη μελλοντική πρακτική ή συμπεριφορά της που δυνατό να παραβαίνει το Νόμο, επειδή είχε καταλήξει ήδη στις 16/5/2018 με την απόφασή της ότι παραβίαζε το άρθρο 6(1)(α) του Νόμου με την επιβολή αθέμιτων όρων στις συμφωνίες που είχαν καταρτιστεί από το 2006 που ανέλαβε το αεροδρόμιο Λάρνακας μέχρι τη λήξη αυτών το 2013. Στη βάση των όσων η Hermes προωθεί, οποιαδήποτε καταχρηστική συμπεριφορά ή πρακτική επισυμβεί και αφορά την ίδια αγορά ή/και τις ίδιες ή ανταγωνιστικές εταιρείες, σε χρόνο μεταγενέστερο, δεν πρέπει να διερευνηθεί από την Επιτροπή, θέση με την οποία η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει ή αποδεχτεί και ως εκ τούτου την απέρριψε.

Τέλος, η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό του δικηγόρου της Hermes που τέθηκε κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία ότι: *«στην παρούσα υπόθεση δεν εκάνετε νέα έρευνα. Με άλλα λόγια πήρατε τα στοιχεία που σας έδωσαν οι παραπονούμενοι χωρίς να τα ερευνήσετε.»* Επί τούτου, η Επιτροπή υπογραμμίζει πως τηρήθηκαν όλες οι διαδικασίες έρευνας του άρθρου 30 του Νόμου στην παρούσα υπόθεση και πως η έρευνα δεν στηρίχθηκε σε στοιχεία και πληροφορίες άλλου διοικητικού φακέλου. Το περιεχόμενο άλλωστε του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης επιβεβαιώνει τούτο, αφού ως μπορεί να διαφανεί και καταδεικνύεται, είχαν αποσταλεί, όχι μόνο ένα, αλλά δύο ερωτηματολόγια, τόσο προς την καταγγελλόμενη εταιρεία όσο και προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, των οποίων οι απαντήσεις μελετήθηκαν, αναλύθηκαν, καταγράφηκαν σε σημείωμα της Υπηρεσίας και βρίσκονται καταχωρισμένες εντός του διοικητικού φακέλου της, τον οποίο επιθεώρησε η Hermes.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή, ομόφωνα έκρινε ότι δεν παρουσιάζεται στις δύο υποθέσεις ως προς την ουσία, το αντικείμενο που αφορούσαν και κυρίως το νομικό υπόβαθρο, αλλά και τον ουσιώδη χρόνο, οποιαδήποτε ομοιότητα μεταξύ τους, ώστε να μην νομιμοποιείτο να προβεί στην εξέταση της παρούσας υπόθεσης.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, συνεκτιμώντας όλα όσα καταγράφηκαν ανωτέρω, ομόφωνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αρχή «ne bis in idem» ή «ουχί δις επί τω αυτώ», δεν έχει τύχει εφαρμογής στην εν προκειμένω υπόθεση, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της δικαιοϊκής αρχής, αλλά και της νομολογίας.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή ομόφωνα απέρριψε τον ισχυρισμό της Hermes ότι η παρούσα διαδικασία αποτέλεσε διπλή διαδικασία με την οποία παραβιάστηκε το συνταγματικό της δικαίωμα, αλλά και τη θέση της Hermes ότι η διαδικασία της Επιτροπής είναι καταχρηστική και έχει καταδιωκτικό χαρακτήρα καταστρατηγώντας θεμελιώδη δικαιώματα της.

Η Επιτροπή σημείωσε ακόμα πως η Hermes στις θέσεις της υποστήριξε ότι, η Επιτροπή στερείτο της δυνατότητας για αμερόληπτη κρίση, διερωτώμενη, «*πώς η Επιτροπή μπορεί να θεωρείται ελεύθερη και ανεπηρέαστη για να αποφασίσει στην παρούσα υπόθεση και να κρίνει ότι η καταγγελλόμενη δεν είναι υπαίτια παράβασης του Νόμου, αφού μια τέτοια απαλλακτική ή αθωωτική απόφαση θα ήταν ασυμβίβαστη με τα ήδη αποφασισθέντα ότι οι καταγγέλλουσες, ως «ανταγωνίστριες» της έτυχαν εκμετάλλευσης από μέρους της Hermes και ως εκ τούτου, η τελευταία κρίθηκε ως υπαίτια παρανομίας.*»

Επίσης, η Hermes εισηγήθηκε ότι: «*η παρούσα διαδικασία στερείται κάθε εχεγγύου αμερόληπτης κρίσης και στην πραγματικότητα πρόκειται για παρωδία διαδικασίας, διότι τόσο το υποκειμενικό όσο και το αντικειμενικό στοιχείο της επιβαλλόμενης αμεροληψίας εξ ορισμού καταστρατηγείται, αφού ήδη η Επιτροπή αποφάσισε και έκρινε ότι οι ίδιες πρακτικές και τιμολογήσεις της Hermes στις φερόμενες ως ανταγωνίστριες της είναι αθέμιτες και αντίθετες με το Νόμο και επέβαλε πρόστιμο γι' αυτό.*»

Ακόμα, κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε στις 10/9/2018, ο δικηγόρος της Hermes επανέλαβε τις γραπτές της θέσεις, αναφέροντας τα εξής: «*Η παρούσα Επιτροπή με δεδομένες τις αποφάσεις που επήρε ήδη, ούτε είναι, ούτε μπορεί να λεχθεί ότι φαίνεται αμερόληπτη. Νομίζω ότι είναι ενδεχομένως άδικο ακόμη και για τα Μέλη της Επιτροπής να καλούνται να αποφασίσουν επί θεμάτων τα οποία ήδη αποφάσισαν και αφενός μεν να αντιμετωπίζουν δίλημμα εάν στη δεύτερη υπόθεση θα αποφασίσουν διαφορετικά και από πλευράς των επηρεαζομένων στην περίπτωση τη δική μας, από μέρους της HERMES, της εταιρείας HERMES, πως είναι δυνατό να βλέπομε ότι τυγχάνουμε δίκαιης μεταχείρισης σε εφαρμογή του Άρθρου 30 του Συντάγματος και των αντιστοίχων διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων στις οποίες η χώρα μας είναι μέλος.*»

Επί τούτων, η Επιτροπή υπογραμμίζει πως, ως ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, συστάθηκε για σκοπούς ρύθμισης και προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού στη Δημοκρατία και εφαρμογής της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «*Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα Άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης*», όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, και όπως περαιτέρω εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται. Κατά την ενάσκηση των εξουσιών της, η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη από επιρροές άσχετες με το δημόσιο συμφέρον και λειτουργεί χωρίς εμπάθεια και προκατάληψη έναντι του διοικούμενου, ακολουθώντας τις επιταγές του Νόμου και των Αρχών του Διοικητικού Δικαίου. Πλην όμως εκ του Νόμου καθηκόντως οφείλει ως το αρμόδιο διοικητικό όργανο, που ελέγχει τις εν τη Δημοκρατία πρακτικές παραβάσεων του Νόμου, να μην επιτρέπει την ανάπτυξη συνθηκών που καταστρατηγούν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Εξού και το ότι η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα ανά πάσα στιγμή να επεμβαίνει με αυτεπάγγελτη έρευνα για πιθανολογούμενες παραβάσεις της νομοθεσίας της.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξετάζει κατά ανεξάρτητο και αντικειμενικό τρόπο έκαστη υπόθεση και ενεργεί με πλήρη διαφάνεια ως άλλωστε μπορεί να γίνει αντιληπτό μέσα από τις αποφάσεις και τις ενέργειές της, όπως τούτες αποτυπώνονται δια του διοικητικού φακέλου έκαστης υπόθεσης. Η προκειμένη περίπτωση δεν αποτελεί εξαίρεση.

Η Επιτροπή σημείωσε με μεγάλη έκπληξη την αναφορά, της Hermes, περί «παρωδίας» των διαδικασιών της, αλλά και προσπάθειας τήρησης από μέρους της προσχημάτων δικοφανούς διαδικασίας και απέρριψε τούτη κατηγορηματικά και απερίφραστα. Οι διαδικασίες που ακολουθεί η Επιτροπή ουδόλως μπορούν να χαρακτηριστούν «παρωδία», ως η θέση της Hermes ούτε επίσης η Επιτροπή «επιχειρεί στην παρούσα υπόθεση να τηρήσει τα προσχήματα δικοφανούς διαδικασίας». Οι χαρακτηρισμοί αυτοί της Hermes κρίνονται ως απαράδεκτοι και αντιδεοντολογικοί, προσβάλλουν δε βάνουσα ένα θεσμοθετημένο από το Νόμο όργανο, το οποίο σκοπεί στην εφαρμογή και τήρηση του Νόμου, όπως ρητά προνοείται σε κάθε άρθρο αυτού.

Τουναντίον, η Επιτροπή μελετά πάντοτε ενδελεχώς τα θέματα που την απασχολούν, ώστε να τηρούνται επακριβώς οι υπό του Νόμου καθορισμένες διαδικασίες και να διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα των διοικουμένων. Ως επαναλήφθηκε πολλάκις, στην απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 16/5/2018, που αφορούσε την καταγγελία της εταιρείας Karydas και στην παρούσα υπό εξέταση υπόθεση, δεν κρίθηκαν, αλλά ούτε και κρίνονται οι ίδιες πρακτικές και τιμολογήσεις και ούτε υπήρχε, ή υπάρχει, οποιαδήποτε σύγκληση, πέραν των όσων αναφέρθηκαν για κάποια από τα γεγονότα και τη συνέχεια αυτών και τη σχετική αγορά που αφορούν. Η Επιτροπή εξέτασε στην παρούσα υπόθεση άλλα, διαφορετικά περιστατικά, γεγονότα και δεδομένα, που ανέτρεχαν σε άλλο χρονικό πλαίσιο μεταγενέστερο της απόφασης με αριθμό 13/2018 ημερομηνίας 16/5/2018 και άλλου είδους καταχρηστική πρακτική από μέρους της Hermes, ήτοι εξοντωτική τιμολόγηση, τα οποία δεν κρίθηκαν σε καμία απόφασή της Επιτροπής μέχρι στιγμής.

Όσον αφορά τη σχετική νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, που παρέθεσε ο δικηγόρος της Hermes, την υπόθεση *NICHOLAS v. CYPRUS*,¹² η Επιτροπή, αφού μελέτησε αυτήν, κατέληξε ότι οι ισχυρισμοί της καταγγελλόμενης δεν βρίσκουν οποιοδήποτε έρεισμα επ' αυτής, ενώ η θέση της Επιτροπής για μη ύπαρξη οποιασδήποτε μεροληψίας από μέρους της, επιβεβαιώνεται.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισήμανε ότι στην υπόθεση ***Καψοσιδέρης v. Δημοκρατίας (1995) 3 Α.Α.Δ. 176***, ο Δικαστής Νικολαΐδης ανέφερε σχετικά τα εξής: «*Βασική αρχή του Διοικητικού Δικαίου είναι ότι τα όργανα που συμμετέχουν σε συγκεκριμένη διοικητική διαδικασία θα πρέπει να εμφανίζονται ότι ενεργούν με αμεροληψία. Έχει επίσης λεχθεί ότι η έλλειψη αμεροληψίας θα πρέπει*

¹² ECHR, JUDGMENT STRASBOURG 9 January 2018, *CASE OF NICHOLAS v. CYPRUS* (Application no. 63246/10).

να αποδεικνύεται με ικανοποιητική βεβαιότητα, είτε από γεγονότα που παρουσιάζονται σε σχετικούς διοικητικούς φακέλους ή με ασφαλή συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν από την ύπαρξη τέτοιων γεγονότων. Η προκατάληψη από ένα ή περισσότερα των προσώπων που συμμετέχουν στη λήψη απόφασης, ή που επηρεάζουν το αποτέλεσμα επί του οποίου βασίζεται η απόφαση, καθιστά την απόφαση τρωτή λόγω άδικης μεταχείρισης. Αν αποδειχθεί ότι ο αξιολογών λειτουργός είχε προσωπική έχθρα ή ότι κινήθηκε από εξωγενείς παράγοντες, τότε αναλόγως των περιστάσεων, εξετάζεται κατά πόσο έχει αποδειχθεί προκατάληψη (*Soteriadou and Others v. The Republic (1983) 3 C.L.R. 921, 944, 945*)»

Συνακόλουθα, η Επιτροπή ομόφωνα απέρριψε κατηγορηματικά τον ισχυρισμό της Hermes ότι στερείται οποιουδήποτε εγγύου αμερόληπτης κρίσης, τουναντίον, θεώρησε ότι στην παρούσα υπόθεση τα γεγονότα είναι αναντίλεκτα και αναδύονται αβίαστα από το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και την απόφασή της ημερομηνίας 16/5/2018 (την οποία επικαλείτο επανειλημμένα για τους δικούς του λόγους ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης εταιρείας).

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή, μελετώντας ενδελεχώς τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας, έκρινε σκόπιμο να αναφερθεί και 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, 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 εκ πρώτης όψεως παράβαση αποφασίζει να κινήσει διαδικασία εξέτασης της, καταρτίζοντας γραπτή Έκθεση περί των Αιτιάσεων την οποία κοινοποιεί προς τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις 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 σύμφωνα με το άρθρο 17(4) του Νόμου οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, καθώς και οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο, κατά την κρίση της Επιτροπής, θα βοηθήσει στην εξέταση της παράβασης και/ή της καταγγελίας.

Περαιτέρω, ας σημειωθεί ότι η Επιτροπή κοινοποιεί στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, τα έγγραφα του φακέλου πάνω στα οποία προτίθεται να στηρίξει την απόφασή της, εξαιρουμένων εκείνων των εγγράφων που αποτελούν εμπιστευτικής φύσεως πληροφορίες ή και 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.

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 υποβάλουν και δευτερολογία.

Η Επιτροπή συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 8 του Νόμου, 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». Στην Κυπριακή 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. 1/2003,¹³ 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».

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 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) και 35(6) του Νόμου, η Επιτροπή αποφασίζει να κινήσει διαδικασία εξέτασης μιας παράβασης, εφόσον ύστερα από δέουσα προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας

¹³ 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.

διαπιστώσει πιθανολογούμενη, εκ πρώτης όψεως, παράβαση των άρθρων 3 και / ή 6 του Νόμου και/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^{ης} 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 προκύπτει 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 σε σχετική συνεδρία της και με την ολοκλήρωση αυτής καταχώρισε σχετικό σημείωμα στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης.

Εν συνεχεία, η Επιτροπή, αφού μελέτησε το σημείωμα της Υπηρεσίας κατέληξε σε *εκ πρώτης όψεως* πιθανολογούμενη παράβαση και προχώρησε στον καταρτισμό Έκθεσης Αιτιάσεως κοινοποιώντας την στα εμπλεκόμενα μέρη. Τονίζεται ότι η Έκθεση Αιτιάσεως 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, οι αναφορές σε «παράβαση», συνοδεύονται από τη λέξη «πιθανολογούμενη» ή/και «εκ πρώτης όψεως», ενώ από το κείμενο μπορεί ευκόλως να διαφανεί ότι

αυτή αφορά εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενες παραβάσεις στις οποίες καλούνται τα εμπλεκόμενα μέρη να απαντήσουν.

Η Επιτροπή καταλήγει στην τελική της απόφαση μόνο αφού προηγηθεί 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 εμπλεκόμενες επιχειρήσεις υποβάλλουν τις γραπτές παρατηρήσεις επί της έκθεσης αιτιάσεων, καθώς και προφορική διαδικασία που διεξάγεται ενώπιον της 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.

(Γ) Αδυναμία προσφυγής σε δικαστήριο με δυνατότητα πλήρους ελέγχου της διαδικασίας επιβολής κυρώσεων

Περαιτέρω, η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς και το προδικαστικό θέμα που έθεσε ο δικηγόρος της Hermes περί αδυναμίας προσφυγής σε δικαστήριο με δυνατότητα πλήρους ελέγχου της διαδικασίας επιβολής κυρώσεων. Συγκεκριμένα, η Hermes υποστήριξε ότι: «*στερείται του δικαιώματος προσφυγής σε δευτεροβάθμιο όργανο ή σε δικαστήριο που παρέχει τη δυνατότητα πλήρους ελέγχου με πλήρη δικαιοδοσία να ανατρέψει τα πραγματικά ευρήματα και την άσκηση διακριτικής εξουσίας της Επιτροπής που δυνατό να επιβάλλει χρηματικές ή άλλες ποινές ή κυρώσεις. Η αναθεωρητική δικαιοδοσία του Ανωτάτου Δικαστηρίου, πιστεύουμε, είναι αναντίλεκτο ότι δεν συνιστά τέτοια πλήρη δικαιοδοσία. (Eur. Court H.R. 23 October 1995 Gradinger v Austria, no. 15963/90), Series A no 328 - C, para 44).*»

Περαιτέρω, τέθηκε ο ισχυρισμός ότι «*η υπόθεση Sigma Radio είναι θεμελιακά διάφορη από την παρούσα. Η υπόθεση Sigma Radio, που αποφασίσθηκε πριν την ένταξη της Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν εξέτασε το θέμα υπό το πρίσμα του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της σχετικής νομολογίας. [...] Η απόφαση στην υπόθεση Sigma Radio δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πανάκεια και δεν μπορεί να έχει εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις καθώς η αιτιολογική βάση της απόφασης της πλειοψηφίας της Ολομέλειας του Δικαστηρίου στην υπόθεση Sigma Radio αφορά τη συγκεκριμένη περίπτωση της συγκεκριμένης νομοθεσίας στον τομέα της ραδιοτηλεόρασης με βάση την οποία η Αρχή Ραδιοτηλεόρασης ασκεί την εξουσία της. Το Ανώτατο Δικαστήριο ρητά εξειδικεύει την προσέγγιση του, ως θέμα πολιτικής στον συγκεκριμένο τομέα.*»

Τέλος, υποβλήθηκε ότι: «*η λειτουργία της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού και το νομοθετικό πλαίσιο της παραβιάζει έκδηλα το άρθρο 30 του Συντάγματος και το άρθρο 6 της*

Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, το άρθρο 47 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικά του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφού, αντίθετα με τις εν λόγω διατάξεις και την κρατούσα νομολογία, η Επιτροπή είναι εξεταστής, κατήγορος και δικαστής/κριτής με εξουσία επιβολής ποινών και οι επηρεαζόμενοι από τις αποφάσεις της στερούνται της ευχέρειας να εξετασθεί και κριθεί η υπόθεση τους στην ολότητα της, από νομική και πραγματική άποψη, από δικαστήριο ή δευτεροβάθμιο ανεξάρτητο και αμερόληπτο σώμα, όπως η ενωσιακή νομοθεσία και νομολογία απαιτεί.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 31 του Κανονισμού 1/2003 «το Δικαστήριο διαθέτει πλήρη δικαιοδοσία για τον έλεγχο των αποφάσεων με τις οποίες η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμο ή χρηματική ποινή. Το Δικαστήριο δύναται να καταργεί, να μειώνει ή να επαυξάνει τα πρόστιμα ή τις χρηματικές ποινές που έχουν επιβληθεί.» Αυτή η θεμελιώδης πρόνοια του Κανονισμού δεν έχει εφαρμογή στην Δημοκρατία αφού δεν παρέχεται στα κυπριακά δικαστήρια αυτή η δυνατότητα.»

Σε συνάρτηση με τα όσα αναφέρθηκαν για την Επιτροπή και τον τρόπο λειτουργίας της, η Επιτροπή επεσήμανε ότι, οι αποφάσεις της υπόκεινται σε έλεγχο τόσο από το Διοικητικό Δικαστήριο, στα πλαίσια άσκησης προσφυγής όσο και από το Ανώτατο Δικαστήριο, κατ' έφεση, 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 επί του θέματος που τίγεται από την Hermes και υπογράμμισε ότι σε μεγάλο αριθμό αποφάσεων αυτού, είχε αποφασιστεί το θέμα τελεσιδίκως.

Οι θέσεις του δικηγόρου της Hermes ότι η απόφαση της Πλήρους Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην υπόθεση *Sigma Radio T.V. Ltd v. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου* (2004) 3 Α.Α.Δ, 134, «είναι θεμελιακά διάφορη από την παρούσα», «αποφασίσθηκε πριν την ένταξη της δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση» και «δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πανάκεια και δεν μπορεί να έχει εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις», δεν βρίσκουν την Επιτροπή σύμφωνη. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει το σκεπτικό αυτής της απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου, καθώς, όπως παρατήρησε, και το ίδιο το Ανώτατο Δικαστήριο συνεχίζει να υιοθετεί σε μεταγενέστερες αποφάσεις του αυτήν.

Στην υπόθεση *Sigma Radio T.V. Ltd v. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου* (2004) 3 Α.Α.Δ, 134, έγινε 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.¹⁴

Παράλληλα, η Επιτροπή σημείωσε 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.) Σε σχετικά δε νεότερες 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, *Volkswagen*, Συλλογή 2003, I-9189, σκέψη 97 και T-276/04, *Compagnie Maritime Belge*, Συλλογή 2008, II-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 σύρρευση 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 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.»

Επισημάνθηκε ότι η εξέταση του νομοθετικού πλαισίου και της εφαρμογής του από έκαστη αρχή και χώρα για σκοπούς εξαγωγής συμπερασμάτων αναφορικά με ύπαρξη κυρώσεων ποινικής φύσεως ή μη ύπαρξη αποτελεσματικού δικαστικού ελέγχου πρέπει να εξετάζεται στη βάση των συγκεκριμένων νομοθεσιών και διατάξεων που εφαρμόζεται σε αυτή και όχι *in abstracto*.

¹⁴ Βλ. Απόφαση Ανωτάτου Δικαστηρίου στην προσφυγή αρ. 1006/2009, *Aspis Πρόνοια ΑΕΓΑ, Aspis Holding Public Company Limited και Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς*, ημερομηνίας 22/7/2010.

Στην περίπτωση της Κυπριακής Δημοκρατίας το Ανώτατο Δικαστήριο έχει ήδη εκδώσει δύο σχετικές αποφάσεις,¹⁵ η τελευταία εκ των οποίων εκδόθηκε στις 22/7/2010. Επίσης, και το Διοικητικό Δικαστήριο με την απόφασή του ημερομηνίας 12/9/2016 στις *Συνεκδικαζόμενες Υποθέσεις Αρ. 5669/2013 (ΠΦΑΪΖΕΡ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΩΝ-ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΩΝ (PFIZER HELLAS-CYPRUS BRANCH) και ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ)* και Αρ. 5670/2013 (*PHADISCO LTD και ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ*), καταλήγει στα ακόλουθα:

«Τέλος, ισχυρίζονται οι αιτήτριες ότι η προσβαλλόμενη απόφαση παραβιάζει συγκεκριμένα θεμελιώδη δικαιώματά τους και δη το δικαίωμά τους σε δίκαιη δίκη, που κατοχυρώνεται στο Άρθρο 30.2⁹¹ του Συντάγματος, το περιεχόμενο του οποίου αποτελεί την κατ' ουσίαν αντιγραφή του άρθρου 6(1) της Ε.Σ.Δ.Α.. Ούτε αυτός ο ισχυρισμός με βρίσκει σύμφωνο.

*Εν πρώτοις, επισημαίνεται ότι ο Νόμος, όπως αναφέρει και στο προοίμιο του, σκοπό έχει και την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003, αναφορικά με την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού που προβλέπονται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΛΕΕ). Στο άρθρο 23 του εν λόγω Κανονισμού προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη ορίζουν την αρχή ανταγωνισμού ή τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της προαναφερθείσας Συνθήκης, κατά τρόπο που να τηρούνται οι διατάξεις του Κανονισμού, και ότι, στην περίπτωση που η επιβολή κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού ανατίθεται σε διοικητικές και δικαστικές αρχές, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν διάφορες εξουσίες και καθήκοντα στις αρχές αυτές, είτε είναι διοικητικές είτε είναι δικαστικές. Στην ημεδαπή έννομη τάξη, και κατ' εφαρμογή των πιο πάνω, ιδρύθηκε ως ανεξάρτητη αρχή η Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, δυνάμει του άρθρου 8 του Νόμου 13(Ι)/2008, της οποίας οι αρμοδιότητες, ως προβλέπονται ρητά στο Νόμο αυτό, παραπέμπουν σαφώς σε λειτουργίες και αρμοδιότητες διοικητικού οργάνου και/ή διοικητικής αρχής. Όπως δε έχει κατ' επανάληψη νομολογηθεί, μια διοικητική αρχή δεν είναι δικαστήριο και δεν τηρούνται οι ίδιες κατ' ανάγκη διαδικασίες, αλλά είναι και λειτουργεί ως διοικητικό όργανο (αναφέρω χαρακτηριστικά την απόφαση της Πλήρους Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην *Sigma Radio T.V. Ltd v. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου (2004) 3 Α.Α.Δ. 134*, καθώς και την απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην *ΑΝΤΕΝΝΑ ΛΙΜΙΤΕΔ v. ΑΡΧΗΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΟΡΑΣΗΣ ΚΥΠΡΟΥ*, Υποθ. Αρ. 573/2007, ημερ. 23.3.2010).*

Στις προαναφερθείσες αποφάσεις (Sigma Radio T.V. Ltd και ΑΝΤΕΝΝΑ ΛΙΜΙΤΕΔ) κρίθηκε επίσης ότι η λειτουργία μιας διοικητικής αρχής και η υπ' αυτής ακολουθητέα διαδικασία πληροί τα εχέγγυα της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας, εφόσον παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης σε αμερόληπτο δικαστήριο για προσβολή της διοικητικής απόφασης. Τονίστηκε συναφώς ότι ο αναθεωρητικός

¹⁵ Υπόθεση *Sigma Radio T.V. Ltd v. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου (2004) 3 Α.Α.Δ, 134* και Απόφαση Ανωτάτου Δικαστηρίου στην προσφυγή αρ. 1006/2009, *Aspis Πρόνοια ΑΕΓΑ, Aspis Holding Public Company Limited και Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς*, ημερομηνίας 22/7/2010.

έλεγχος που ασκείται δυνάμει του Άρθρου 146 είναι όντως επαρκής, δεδομένου ότι είναι διοικητική πράξη που τίθεται υπό αναθεώρηση, και ότι διαφορετική προσέγγιση θα παραγνώριζε τη φύση του δικαστικού ελέγχου ως ακυρωτικού και θα ισοδυναμούσε με κατάργηση της έννοιας της φύσης της διοικητικής διαδικασίας. Επισημαίνω στο σημείο αυτό και την απόφαση του Ε.Δ.Α.Δ. στην *Sigma Radio Television Ltd v. Cyprus*, Applications nos. 32181/04 and 35122/05, όπου το Δικαστήριο, κατά την εξέταση της προαναφερθείσας απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην *Sigma Radio T.V. Ltd*, διαπίστωσε ότι "the Supreme Court fully satisfied the requirements of independence and impartiality and provided the other guarantees of Article 6 of the Convention".

Δεν μου διαφεύγει ότι οι πιο πάνω αποφάσεις αφορούσαν την Αρχή Ραδιοτηλεόρασης, η οποία έχει κατ' επανάληψη λεχθεί ότι αποτελεί διοικητική αρχή, ωστόσο δεν μπορώ να αντιληφθώ γιατί, εντός του ιδίου πλαισίου και υπό το φως των πιο πάνω αποφάσεων, να μην αποτελεί και/ή να μην μπορεί να χαρακτηριστεί ως διοικητική αρχή και η Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, οι αρμοδιότητες και ο τρόπος λειτουργίας της οποίας και ειδικότερα η μεθοδολογία διερεύνησης παραβάσεων και λήψης αποφάσεων, όπως προκύπτει από το Νόμο, είναι δομημένος κατ' αντιστοιχία με τον τρόπο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε θέματα ανταγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.). Όπως δε ορθά επισημαίνει η ευπαίδευτη συνήγορος για την καθ' ης η αίτηση, αναλογικότητα υπάρχει και μεταξύ του ελέγχου που ασκείται από τα Δικαστήρια της Ε.Ε. επί αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε θέματα ανταγωνισμού και του αντίστοιχου ελέγχου του Ανωτάτου Δικαστηρίου (και νυν του Διοικητικού Δικαστηρίου) σε αντίστοιχες αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού, δεδομένης και της διάταξης του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την οποία ο έλεγχος των Δικαστηρίων της Ε.Ε. συνίσταται σε έλεγχο νομιμότητας στη βάση αναρμοδιότητας, παράβασης ουσιώδους τύπου, παράβασης των Συνθηκών ή οποιουδήποτε κανόνα σχετικού με την εφαρμογή τους και κατάχρησης εξουσίας. Έχει δε καταστεί σαφές και σε επίπεδο Ενωσιακού δικαίου ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δικαστήριο» εν τη εννοία του άρθρου 6 της Ε.Σ.Δ.Α., ενώ ο έλεγχος που ασκείται από το Γενικό Δικαστήριο (πρώην Πρωτοδικείο) επί των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με τις οποίες διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού και επιβάλλονται πρόστιμα αποτελεί αποτελεσματικό δικαστικό έλεγχο της προσβαλλόμενης πράξης (βλ. Υπόθεση T-348/94, *Espanola SA v. Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-1875, η οποία στη συνέχεια επικυρώθηκε με την απόφαση C-282/98 του Δ.Ε.Ε., Συλλογή 2000, σ. I-9817).

Ενόψει των πιο πάνω, καταλήγω ότι σαφώς και η Επιτροπή, ενεργώντας στα πλαίσια του Νόμου και των υπ' αυτού καθοριζόμενων αρμοδιοτήτων της, υπέχει το χαρακτήρα διοικητικού οργάνου και ως τέτοιο λειτουργεί, με σαφώς δομημένες λειτουργίες και κατ' ανάλογη εφαρμογή του αντίστοιχου πλαισίου λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσον αφορά θέματα ανταγωνισμού, σε επίπεδο Ενωσιακού δικαίου. Η δε δυνατότητα προσφυγής ενώπιον αμερόληπτου και ανεξάρτητου

Δικαστηρίου δυνάμει του Άρθρου 146 του Συντάγματος, όπως έχει λεχθεί και πιο πάνω, διασφαλίζει επαρκώς τα εχέγγυα αμεροληψίας και ανεξαρτησίας και, συνακόλουθα, ουδεμία παραβίαση των διατάξεων του Άρθρου 30.2 του Συντάγματος και 6 της Ε.Σ.Δ.Α. υφίσταται.

Στη βάση των πιο πάνω, δεν μπορώ να συμφωνήσω ούτε με τον ισχυρισμό ότι οι υπό της Επιτροπής επιβαλλόμενες κυρώσεις συνιστούν ποινικές κυρώσεις. Ο ίδιος ο Νόμος (βλ. άρθρο 42) χαρακτηρίζει ως «διοικητικά πρόστιμα» τις υπό της Επιτροπής επιβαλλόμενες χρηματικές ποινές για παραβάσεις των διατάξεων αυτού. Επιπρόσθετα, το Ανώτατο Δικαστήριο έχει κατ' επανάληψη αποφανθεί ότι οι υπό των διαφόρων διοικητικών οργάνων επιβαλλόμενες κυρώσεις δεν αποτελούν ποινές ποινικού δικαίου, αλλά διοικητικές ποινές που προκύπτουν από διοικητική διαδικασία (βλ. Μυροφόρα (Μιράντα) Παπαγεωργίου ν. Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς Κύπρου, Υποθ. Αρ. 585/2007, ημερ. 9.6.2009, Α.Τ.Η.Κ. ν. Επιτρόπου Ρυθμίσεως Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και Ταχυδρομείων, Υποθ. Αρ. 1339/2006, ημερ. 19.3.2007, *Sigma Radio T.V. Ltd ν. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου*, Υποθ. Αρ. 1096/01, ημερ. 7.1.2003 και *Sigma Radio T.V. Ltd ν. Αρχής Ραδιοτηλεόρασης Κύπρου*, Υποθ. Αρ. 393/2003, ημερ. 14.2.2006). Όπως αποφασίστηκε σε παρόμοιο ζήτημα από το Ανώτατο Δικαστήριο στην Αίτηση Αρ. 78/91, Παμπίνος Χαραλάμπους κ.α, για άδεια υποβολής αίτησης για την έκδοση εντάλματος *Prohibition* και αφορούσε τη δικαστική διαδικασία που διεξαγόταν ενώπιον της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού σχετικά με την απεργία των πρατηριούχων πετρελαιοειδών με αριθμό 1313/A, «η Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού δεν ήταν δικαστήριο, ούτε δικαστική επιτροπή, ούτε ασκούσε δικαστική εξουσία, οι δε ποινές που είχε εξουσία να επιβάλει ήταν διοικητικής, και όχι ποινικής, φύσεως». Μάλιστα, στα Πορίσματα Νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας" 1929-1959, στη σελ. 168, Κεφ. Δ, παράγραφος 3(viii), με τίτλο "Διοικητικά Μέτρα και διοικητικάί ποινάί", στην οποία γίνεται παραπομπή από την πιο πάνω απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου, αναφέρονται τα εξής, άμεσα σχετικά:

«Σημειωτέον, ότι η νομολογία ονομάζει διοικητικά μέτρα και τας καλουμένας διοικητικές ποινάς (πλην των πειθαρχικών), ήτοι πρόστιμα κλπ. επιβαλλόμενα εις βάρος των διοικουμένων των μη διατελούντων εν πειθαρχική σχέσει προς το Κράτος ή άλλον οργανισμόν δημοσίου δικαίου, ουχί προς κολασμόν των, αλλά προς εξαναγκασμόν των, όπως συμμορφώνται προς ωρισμένας νομίμους υποχρεώσεις των: 1276 (34), 436, 538 (51), 1825 (54), δια την εξασφάλισιν της κανονικής λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών και χάριν του γενικού συμφέροντος».

Ενόψει των πιο πάνω, καταλήγω ότι ούτε ο ισχυρισμός περί παραβίασης των διατάξεων του Άρθρου 30.2 του Συντάγματος και του άρθρου 6 της Ε.Σ.Δ.Α. ευσταθεί και, συνακόλουθα, αυτός υπόκειται σε απόρριψη.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Περαιτέρω, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι αν και σύμφωνα με το άρθρο 31 του Κανονισμού 1/2003 «[...] Το Δικαστήριο δύναται να καταργεί, να μειώνει ή να επαυξάνει τα πρόστιμα ή τις χρηματικές ποινές που έχουν επιβληθεί.» πλην όμως «αυτή η θεμελιώδης πρόνοια του Κανονισμού δεν έχει εφαρμογή στην Δημοκρατία αφού δεν παρέχεται στα κυπριακά δικαστήρια

αυτή η δυνατότητα.» η Επιτροπή σημειώνει την απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου στην Προσφυγή αρ. 2056/2012, ημερομηνίας 12/09/2016, *Fissler GmbH v. Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού*, όπου το Δικαστήριο καταλήγοντας, επικύρωσε μεν την απόφαση της Επιτροπής περί διαπίστωσης παράβασης του άρθρου 6(2) του Νόμου εκ μέρους της Αιτήτριας, απορρίπτοντας τους προβαλλόμενους από αυτή λόγους ακυρώσεως, κρίνοντας δε ότι η Επιτροπή εσφαλμένα δεν είχε λάβει υπόψη της τα όσα γεγονότα περιγράφονταν σε σχέση με την επιμέτρηση του διοικητικού προστίμου από την Αιτήτρια, και ως εκ τούτου προχώρησε σε ακύρωση της απόφασης καθορισμού του εν λόγω διοικητικού προστίμου και μόνο.

Η Επιτροπή, στη βάση όλων όσων αναλύθηκαν ανωτέρω, ομόφωνα απορρίπτει τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας.

2. Έννομο συμφέρον

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, ως το αρμόδιο διοικητικό όργανο, οφείλει να διαπιστώσει κατά πόσο οι καταγγέλλουσες εταιρείες έχουν έννομο συμφέρον να προβούν στην καταγγελία, ήτοι κατά πόσο υπέστησαν ή κατά πόσο υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστούν αισθητή οικονομική βλάβη ή να τεθούν σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ως άμεσο αποτέλεσμα της παράβασης.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, φαίνεται ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες, ως εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες valet, έχουν ανάγκη να χρησιμοποιούν υποδομές του ΔΑΛ για τη δραστηριοποίησή τους και γι' αυτό συνήψαν συμφωνίες με την καταγγελλόμενη εταιρεία - άλλες από αυτές του 2006 και άλλες από αυτές του 2008-, η οποία διαχειρίζεται κατά αποκλειστικότητα τους χώρους του ΔΑΛ, για χρήση προκαθορισμένων χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ με σκοπό την παροχή της εξειδικευμένης υπηρεσίας στάθμευσης valet προς τους πελάτες τους.

Ως εκ τούτου, οι καταγγέλλουσες εταιρείες, στο πλαίσιο της συνεργασίας τους με την εταιρεία Hermes, είναι δυνατόν να επηρεάζονται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως εφαρμόζει η καταγγελλόμενη εταιρεία και εφόσον υπάρχει κίνδυνος σοβαρής οικονομικής βλάβης τους με επιπτώσεις και στον ελεύθερο ανταγωνισμό, είχαν έννομο συμφέρον να προβούν στην υπό εξέταση καταγγελία.

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 Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «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.¹⁶ Επιπλέον, το ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι ο όρος «οικονομικής φύσεως δραστηριότητα», εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που έχει σχέση με την προσφορά αγαθών και/ή υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που την διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής της και η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.¹⁷

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, η καταγγελλόμενη έχει αναλάβει τον έλεγχο και τη διοίκηση των αερολιμένων της Λάρνακας και της Πάφου από τις 12/5/2006 για 25 χρόνια, με την υπογραφή της «Σύμβασης Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση Διεθνών Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου» με την Κυπριακή Δημοκρατία. Η εν λόγω Σύμβαση αφορούσε τα σχέδια για ανάπτυξη και των δύο αεροδρομίων με τη δημιουργία ενός νέου «passenger terminal building» σε κάθε αεροδρόμιο, καθώς και άλλων κατασκευών, διαμορφώνοντας τα έτσι σε αεροδρόμια πρώτης τάξης, με πρωτοποριακές εγκαταστάσεις, δίνοντας έμφαση στην εξυπηρέτηση πελατών. Η Hermes, μέσω της εν λόγω σύμβασης, έχει δικαίωμα διαχείρισης αυτών, το οποίο περιλαμβάνει την παραχώρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στην ίδια να εκτελέσει και διεκπεραιώσει τα έργα, τη Διεύθυνση, λειτουργία και παροχή υπηρεσιών αεροδρομίου, σύμφωνα με το Schedule 3 της Σύμβασης.¹⁸

Στον όρο 4.1.1 της Σύμβασης, ορίζονται τα ακόλουθα:

«4.1.1. The Grantor hereby grants to the Project Co (Hermes) for the whole of the Project Period the exclusive right to provide the Project Operations (including all advertising, retail, catering and rental services at the Airport. ProjectCo is responsible for performing all activities needed to finance, complete the Design, carry out and perform the Project Operations at the Airport in accordance with the terms of Agreement».

Σημειώνεται περαιτέρω ότι, στην υπόθεση *Aéroport de Paris κατά της Επιτροπής*,¹⁹ το Δικαστήριο έκρινε ότι η διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων στις αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών έναντι καταβολής τέλους, το οποίο καθορίζεται ελεύθερα, συνιστά δραστηριότητα οικονομικής φύσεως. Επιπλέον, το ΔΕΕ στην εν λόγω απόφαση έκρινε ότι οι εγκαταστάσεις των αερολιμένων αποτελούν βασική διευκόλυνση, υπό την έννοια ότι η χρήση τους είναι απαραίτητη για την παροχή υπηρεσιών, ιδίως υπηρεσιών εδάφους. Η διαχείριση και διάθεση των εγκαταστάσεων αυτών για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών συνιστούν οικονομική δραστηριότητα.

¹⁶ Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elser v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Βλ. Απόφαση ΕΠΑ:52/2012, Καταγγελία της εταιρείας MEGA FLYPARK LTD εναντίον της εταιρείας HERMES AIRPORTS LTD σελ. 8.

¹⁹ Υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2000.

Στην ίδια υπόθεση, το Δικαστήριο σημείωσε ότι: «Στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ήτοι που προσφέρει αγαθά ή παρέχει υπηρεσίες σε μια δεδομένη αγορά, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος που τον διέπει και του τρόπου χρηματοδοτήσεώς του. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση ενός δημόσιου οργανισμού ο οποίος, πέραν των αμιγώς διοικητικών δραστηριοτήτων, ιδίως των καθηκόντων αστυνομείσεως διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται αεροδρόμια. Πράγματι, οι δραστηριότητες αυτές είναι οικονομικής φύσεως δεδομένου ότι, αφενός, συνίστανται στη διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων στις αεροπορικές εταιρίες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών έναντι καταβολής τελών το ύψος των οποίων καθορίζεται ελεύθερα από τον φορέα διαχείρισεως και δεδομένου ότι, αφετέρου, οι δραστηριότητες αυτές δεν περιλαμβάνουν την άσκηση δημόσιας εξουσίας, διακρίνονται δε από τις δραστηριότητες που αφορούν την άσκηση δημόσιας εξουσίας.»²⁰

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι, η εταιρεία Hermes αποτελεί επιχείρηση, σύμφωνα με τον ορισμό που δίδει ο Νόμος, εφόσον η διαχείριση και διάθεση των εγκαταστάσεων/υποδομών του ΔΑΛ συνιστά οικονομικής φύσεως δραστηριότητα, όπως επίσης η παροχή υπηρεσιών στάθμευσης σε επιβάτες/ταξιδιώτες.

4. Ανάλυση της αγοράς

4.1 Σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσίας

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τον τρόπο οριοθέτησης της σχετικής αγοράς για σκοπούς του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού (97/C 372/03):

*«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».*²¹

Η εναλλαξιμότητα ή η υποκατάσταση δεν εκτιμάται μόνον από την άποψη των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι συνθήκες ανταγωνισμού και η διάρθρωση της ζήτησης και προσφοράς στην αγορά.²²

Με τον ορισμό της σχετικής αγοράς προσδιορίζονται τα όρια εντός των οποίων ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων και καθορίζεται το πλαίσιο εντός του οποίου εφαρμόζεται η εθνική και η ενωσιακή πολιτική ανταγωνισμού. Επίσης, κύριος σκοπός του προσδιορισμού της σχετικής αγοράς είναι να διαπιστώσει η Επιτροπή τους ανταγωνιστικούς περιορισμούς τους οποίους αντιμετωπίζουν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Προκειμένου δε, περί εφαρμογής του άρθρου 6(1)

²⁰ *Ibid.*

²¹ Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, ΕΕ C 372 της 3.12.1997.

²² Υπόθεση 322/81, *NV Nederlandshe Banden Industrie Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1983 σελ.3461,παρ.37.

του Νόμου, ο ορισμός της αγοράς αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για να εξεταστεί αν υπάρχει δεσπόζουσα θέση σε αυτήν την αγορά.

Στο παρόν σημείο, η Επιτροπή, προτού προχωρήσει να εξετάσει και να καταλήξει στην οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, σημειώνει τα όσα προαναφέρθηκαν και τα όσα η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέθεσε στις γραπτές της παρατηρήσεις και ανέφερε κατά την ενώπιον της Επιτροπής προφορική διαδικασία που πραγματοποιήθηκε για το ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος της Επιτροπής είναι εσφαλμένος και στερείται επαρκούς αιτιολόγησης. Συγκεκριμένα, η καταγγελλόμενη εταιρεία ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι η αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet που προσφέρονται προς επιβάτες του αεροδρομίου διαφέρει ουσιωδώς από την αγορά παροχής χώρων στάθμευσης. Επίσης, η καταγγελλόμενη εταιρεία υποστηρίζει ότι: *«η απόδοση χαρακτηριστικών ταυτοσημότητας υπηρεσιών, σαν «υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό» και ανταγωνιστικότητας μεταξύ της Hermes και των Καταγγελλουσών, υποβάλλεται ότι είναι καταφανώς λανθασμένη.»*

Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη υποβάλλει ότι: *«η Υπηρεσία ή/και η Επιτροπή δεν έχουν λάβει οποιαδήποτε στοιχεία σχετικά με την εκτίμηση της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης (δηλ. την αξιολόγηση συμπεριφοράς του καταναλωτή στο υποθετικό σενάριο μιας μικρής αλλά διαρκούς διακύμανσης των σχετικών τιμών)»* και επομένως, η έρευνα αναφορικά με τη σχετική αγορά προϊόντος δεν είναι επαρκής.

Επ' αυτών των θέσεων, η Επιτροπή διαφωνεί, καθότι λαμβάνοντας ως βάση τη σχετική νομολογία που θα αναλυθεί και στη συνέχεια, η αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης και στη συγκεκριμένη περίπτωση προς το επιβατικό κοινό του ΔΑΛ, αποτελεί μία γενική αγορά, ως έχει αναφερθεί και στην απόφαση της Επιτροπής αρ. 52/2012, *«οι εταιρείες στάθμευσης οχημάτων εκτός του χώρου του αερολιμένα, [...] δραστηριοποιούνται ως ανταγωνιστές της Hermes στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης σε επιβάτες του αερολιμένα που ταξιδεύουν στο εξωτερικό.»* Επομένως, οι διάφορες υπηρεσίες στάθμευσης, όπως η valet αποτελούν υπο-αγορές της ευρύτερης αγοράς, πρόκειται δηλαδή για υπο-αγορές στην αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης και γι' αυτό το λόγο υπάρχει ανταγωνιστική σχέση. Αυτό αντικρούει και τον ισχυρισμό της Hermes όπου αναφέρει ότι για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ανταγωνιστικής σχέσης μεταξύ της και των καταγγελλουσών εταιρειών θα έπρεπε αυτές να δραστηριοποιούνται εντός της ίδιας σχετικής αγοράς επόμενου σταδίου. Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα στοιχεία που προέκυψαν κατά την οικονομική ανάλυση μέσα από τη σύγκριση των χρεώσεων σε καλυμμένο χώρο από την εταιρεία Hermes και μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών προς το επιβατικό κοινό, δεν παρουσιάζεται μεγάλη απόκλιση στις χρεώσεις των δύο εταιρειών, τουναντίον οι τιμές είναι συγκρίσιμες χωρίς σημαντικές διαφορές, ώστε να εξάγονται οποιαδήποτε διαφορετικά αποτελέσματα από τα όσα εξάχθηκαν ήδη από την Επιτροπή για τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Επιπλέον, δεν μπορεί να παραγνωριστεί και η δυνατότητα της δραστηριοποίησης της Hermes ως δυνητικού ανταγωνιστή και στην υποαγορά του *valet parking*,

ακόμα και αν το αρνείται επί του παρόντος η καταγγελλόμενη εταιρεία, αφού κάθε Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού οφείλει να προστατεύσει και μακροπρόθεσμα τον ανταγωνισμό. Άρα, τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης είναι ανταγωνιστές στην αγορά «υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό», καθώς και δυνητικοί ανταγωνιστές στην υποαγορά του *valet parking*. Η μία δε εταιρεία, ήτοι η Hermes, έχει τη δυνατότητα να αποπέμψει εκτός αγοράς διαδοχικά μία προς μία όλες τις άλλες επιχειρήσεις valet, ώστε να γίνει κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, δηλαδή για να ολοκληρωθεί κάθετα η ίδια. Υπενθυμίζεται επίσης για το θέμα της ανταγωνιστικής πίεσης ότι στην παρούσα υπό εξέταση υπόθεση, οι καταγγέλλουσες εταιρείες καταγγέλλουν πρακτικές της Hermes που αφορούν την υπερβολική τιμολόγηση της χρήσης από αυτές του χώρου στάθμευσης που τους παραχωρείται από την καταγγελλόμενη εταιρεία και στη βάση νομολογίας έχει καταδειχτεί ότι η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από μια εταιρεία σε μια αγορά μπορεί να την καταδικάσει λόγω των αποτελεσμάτων που παράγει σε μια άλλη αγορά.²³

Περαιτέρω, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης, η Επιτροπή επισημαίνει για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος τα 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 Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς,²⁴ η κάθε αρχή ανταγωνισμού δεν χρησιμοποιεί, ούτε και δεσμεύεται 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.²⁵

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. Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αντίθετα με τα όσα ισχυρίζεται η Hermes, δεν στηρίζεται για

²³ Υπόθεση T-219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2003], Συλλογή της Νομολογίας II-05917, σκέψεις 127, 130, 132.

²⁴ *Supra* υποσ. 21, σημ. 25.

²⁵ 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 1005/1/1/01, *Aberdeen Journals κατά OFT* [2002], παρά. 96-97.

να εξάγει τα όποια συμπεράσματα για τη σχετική αγορά αποκλειστικά και μόνο σε δύο τρεις αποφάσεις εθνικών αρχών, ή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή/και του ΔΕΕ. Η προκαταρκτική έρευνά είναι πάντα πολύπλευρη. Αντλείται καθοδήγηση από τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, από τη νομολογία αλλά και από όλα τα ενώπιόν της στοιχεία. Επ' αυτού επισημαίνεται ότι αν και η Hermes υποστηρίζει ότι λήφθηκαν υπόψη για τον ορισμό της σχετικής αγοράς αποκλειστικά και μόνο συγκεκριμένες αποφάσεις που δεν υποστηρίζουν την οριοθέτηση όλων των σχετικών αγορών που καταγράφηκαν από την Επιτροπή, και δεν έχει εφαρμοστεί η σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, εντούτοις δεν παρέθεσε οποιαδήποτε στοιχεία που θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη από την Επιτροπή κατά τον ορισμό της σχετικής αγοράς πέραν της εν λόγω αναφοράς της.

Η Επιτροπή τονίζει ότι, για την εξαγωγή των συμπερασμάτων της, λήφθηκαν υπόψη οι θέσεις των μερών, το σύνολο των εγγράφων του διοικητικού φακέλου, καθώς και οικονομικά, στατιστικά και λοιπά στοιχεία. Ως εκ τούτου, είναι παντελώς αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα σε δεδομένα που προήλθαν από τις καταγγέλλουσες, ενώ ταυτόχρονα δεν αποδέχτηκε στοιχεία που έχουν υποβληθεί από την Hermes, τα οποία ήταν έγκυρα και επαληθεύσιμα. Η Επιτροπή θεωρεί πως το γεγονός ότι λήφθηκαν υπόψη και εμφανώς βασίστηκε στα στοιχεία και δη στα οικονομικά στοιχεία που στάλθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία, θα διαφανεί κατωτέρω κατά την ανάλυση αυτών. Τέλος, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι αποτελεί ένα ανεξάρτητο και αμερόληπτο όργανο που κατ' ουδένα τρόπο δεν ενεργεί με τρόπο κακόπιστο προς οποιοδήποτε εμπλεκόμενο μέρος, είτε πρόκειται για καταγγέλλοντα είτε για καταγγελλόμενο.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς²⁶ 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, 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.

²⁶ *Supra* υποσ. 21.

11. Την ίδια προσέγγιση ακολουθεί η Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 86 της συνθήκης στις επιχειρήσεις που κατέχουν, μεμονωμένα ή από κοινού, δεσπόζουσα θέση. Δυνάμει του κανονισμού αριθ. 17, η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να διεξαγάγει έρευνα και να θέσει τέρμα στην κατάχρηση δεσπόζουσας 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.[...]» (Η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επί του ισχυρισμού της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι η διάκριση των υπο-αγορών δεν είναι συμβατή με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με τον ορισμό της σχετικής αγοράς, η Επιτροπή σημειώνει την κάθετη διαφωνία της και παραπέμπει σε αποφάσεις του ΔΕΕ, όπου ρητά γίνεται η εν λόγω υποδιαίρεση, ενώ αναφέρονται σε γενική αγορά και ότι αυτή διακρίνεται σε διαφορετικές μικρότερες αγορές, τις υπο-αγορές (sub-markets).²⁷

Όσον αφορά την παραπομπή της καταγγελλόμενης εταιρείας στην υπόθεση του Αγγλικού Δικαστηρίου *Purple Parking Limited and Meteor Parking Ltd vs Heathrow Airport Limited*²⁸ και στον ισχυρισμό της ότι σε αυτήν αναγνωρίζεται η ύπαρξη ξεχωριστής αγοράς παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet, η Επιτροπή, αφού μελέτησε την εν λόγω απόφαση, επισημαίνει καταρχάς ότι το Αγγλικό Δικαστήριο έκρινε ότι υπήρχε παράβαση του άρθρου 102(2)(γ) της ΣΛΕΕ και του αντίστοιχου εθνικού άρθρου από μέρους του αεροδρομίου του Heathrow στο Λονδίνο λόγω διακριτικής μεταχείρισης εταιρειών valet. Το Δικαστήριο έκρινε ότι το αεροδρόμιο προέβαινε σε κατάχρηση της δεσπόζουσας του θέσης που διέθετε αναντίλεκτα στην ανάντη αγορά (upstream market) των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, ενώ κρίθηκε ότι το γεγονός ότι διέθετε δραστηριότητα παράλληλα και στην ίδια κατάντη αγορά (downstream market), δηλαδή στην ίδια αγορά που δραστηριοποιούνταν οι καταγγέλλουσες εταιρείες valet, αποτελούσε το κίνητρο για να πλήξει τους

²⁷ Υπόθεση T-69/89, *RTE κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή 1991, σ. II-485, σκέψεις 61 και 62. Υπόθεση T-229/94, *Deutsche Bahn AG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1997] Συλλογή της Νομολογίας 1997 II-01689, παρά. 56. Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak International SA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1994] Συλλογή της Νομολογίας 1994 II-00755. Υπόθεση T-301/04, *Clearstream Banking AG και Clearstream International SA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2009] Συλλογή της Νομολογίας 2009 II-03155.

²⁸ HIGH COURT OF JUSTICE CHANCERY DIVISION, Case No: HC10C02364, *Purple Parking Limited and Meteor Parking Ltd vs Heathrow Airport Limited*, [2011] EWCH 987.

ανταγωνιστές του. Επομένως, για την εν λόγω απόφαση του Δικαστηρίου, ήταν κρίσιμος παράγοντας ότι η εταιρεία του αεροδρομίου διέθετε τη δική της (αν και μικρή) κατάντη λειτουργία valet στάθμευσης, καθότι δεδομένου ότι η διαπίστωση της παράβασης για διακριτική μεταχείριση βασίστηκε σε αυτό το γεγονός.

Περαιτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της σχετική νομολογία και επισημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην υπόθεσή της *Irish Continental Group v CCI Morlaix*,²⁹ αποφάσισε τη λήψη προσωρινών μέτρων κατά του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της πόλης Morlaix (ΕΒΕ του Morlaix), καθότι διαπίστωσε ότι έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης του, ως φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα του Roscoff, που βρίσκεται στη Βρετάνη, διότι αρνήθηκε να χορηγήσει άδεια για την πρόσβαση της εταιρείας Irish Continental Group (IGG) που παρείχε υπηρεσίες μεταφοράς οχημάτων και επιβατών μέσω πορθμείων στις εγκαταστάσεις του ανωτέρω λιμένα κατά παράβαση του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ (βάσει του αντίστοιχου άρθρου 86 της Συνθήκης).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη παράβασης παρά το γεγονός ότι η εταιρεία που διαχειριζόταν το λιμάνι δεν λειτουργούσε η ίδια υπηρεσίες πορθμείων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η άρνηση της CCI Morlaix, χωρίς αντικειμενικό λόγο, να παραχωρήσει πρόσβαση στο λιμάνι σε μια επιχείρηση που επιθυμούσε να ανταγωνιστεί με μια επιχείρηση, η οποία δραστηριοποιείτο σε μία κατάντη αγορά (downstream market) συνιστούσε κατάχρηση ακόμα και ανεξάρτητα από οποιοδήποτε οικονομικό συμφέρον είχε η εταιρεία CCI Morlaix στην εταιρεία BAI που ήταν ο κύριος χρήστης του λιμανιού.³⁰

Επίσης, σημειώνεται πως η εν λόγω απόφαση υιοθετήθηκε και από το High Court στην απόφασή του *Arriva The Shires Ltd -v- London Luton Airport Operations Limited*.³¹ Το Αγγλικό Δικαστήριο εξέτασε υπόθεση που αφορούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στο πλαίσιο απαίτησης από εταιρεία λεωφορείων προς τον φορέα εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου ότι είχε καταχραστεί τη δεσπόζουσα θέση του με την παροχή αποκλειστικής παραχωρήσεως λειτουργίας μιας υπηρεσίας από το Σταθμό λεωφορείων του αεροδρομίου σ' έναν από τους ανταγωνιστές του.

Η ιδιαίτερη σημασία της προαναφερόμενης απόφασης έγκειται στο ότι το Αγγλικό Δικαστήριο προχώρησε ένα βήμα περισσότερο, καθώς η επιχείρηση που κατείχε δεσπόζουσα θέση δεν είχε η ίδια ενεργό συμμετοχή στην οικεία κατάντη αγορά και κρίθηκε ότι υπήρξε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης χρησιμοποιώντας την έννοια των διακρίσεων μεταξύ των ανταγωνιστικών φορέων στην αγορά επόμενου σταδίου. Επομένως, διευρύνεται η βάση για τη διαπίστωση καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως σε υποθέσεις άρνησης παροχής πρόσβασης σε εγκαταστάσεις.

²⁹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Case IV/35.388, *Irish Continental Group v CCI Morlaix* [1995] 5 CMLR 787.

³⁰ *Ibid* παρά. 59.

³¹ HIGH COURT OF JUSTICE CHANCERY DIVISION, Case No: HC13D01784, *Arriva The Shires Ltd -v- London Luton Airport Operations Limited*, [2014] EWHC 64 (Ch).

Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή καταλήγει ότι η προαναφερόμενη υπόθεση είναι σχετική με την υπό εξέταση καταγγελία και όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα αεροδρόμια και η υποδομή αυτών έχουν κριθεί από τη νομολογία ως βασική διευκόλυνση. Σε ότι αφορά το ζήτημα που έθεσε η καταγγελλόμενη εταιρεία για την ουσιώδη διευκόλυνση στη βάση ότι οι εταιρείες valet θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν εκτός αεροδρομίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στη βάση των ενωπίων της στοιχείων και των όσων έχουν αναφέρει οι καταγγέλλουσες εταιρείες, η εξεύρεση τρόπου παροχής προς τους επιβάτες υπηρεσίας τύπου valet εκτός του χώρου του αεροδρομίου είναι εξαιρετικά δύσκολη έως αδύνατη αφού υπέχει μεγάλο κόστος λόγω του επιπρόσθετου προσωπικού που απαιτείται. Δηλαδή, ακόμα και αν γινόταν η παράδοση του οχήματος από τον πελάτη τους στην είσοδο του αεροδρομίου, η άμεση μεταφορά ενός οχήματος στον ιδιωτικό τους χώρο προς φύλαξη, θα απαιτούσε τις υπηρεσίες μεγάλου αριθμού προσωπικού, ώστε να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα πολλοί πελάτες που θα έφταναν την ίδια ώρα, πράγμα το οποίο θα ανέβαζε ακόμα περισσότερο το κόστος, ώστε στο τέλος της ημέρας να καταστεί ασύμφορη η χρήση από τον καταναλωτή της υπηρεσίας valet. Ως έχει γίνει αντιληπτό, οι πλείστες των εταιρειών valet δραστηριοποιούνται πολλά χρόνια στο συγκεκριμένο τομέα και για να παραμείνουν στην εν λόγω αγορά απαιτείται οι υπηρεσίες τους να εκτελούνται με επαγγελματισμό.

Περαιτέρω επισημαίνεται ότι το Αγγλικό Δικαστήριο, στην προαναφερόμενη απόφασή του, καθιστά σαφές, υιοθετώντας και την προαναφερόμενη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι σε περίπτωση που η κυρίαρχη οντότητα έχει οικονομικό ή εμπορικό συμφέρον στις δραστηριότητες επόμενου σταδίου, στην κατάντη αγορά, μέσω της συμμετοχής στα έσοδα που προέρχονται από τις δραστηριότητες αυτές, αυτό ισοδυναμεί ως εάν η δεσπόζουσα επιχείρηση να συμμετέχει άμεσα στην κατάντη αγορά. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημα του Αεροδρομίου Λούτον ότι η ανάθεση της αποκλειστικής παραχώρησης δεν μπορούσε να αποτελεί καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας του θέσης διότι αυτό δεν ανταγωνιζόταν στην αγορά επόμενου σταδίου, δηλαδή την αγορά του καταγγέλλοντα που αφορούσε τις υπηρεσίες λεωφορείων, αναφέροντας ότι:

« 99. In my judgment, the ruling of the General Court in Aéroports de Paris shows that it is not necessary for there to be some commercial benefit to be gained by the dominant undertaking from its conduct before that conduct can be condemned as abusive.

[...]

I do not accept, however, that as a matter of law, a foreclosure of the downstream market distorting competition among competitors on that market should be an abuse only if it generates an economic gain on the part of the dominant undertaking. That is inconsistent with the case law which emphasises the objective nature of abuses and which establishes that motivation and intention are generally not relevant to the question of infringement (otherwise than in some clearly established instances such as predatory pricing).

100. Even if I am wrong on that point, I reject the contention that the economic or commercial interest on the part of the dominant undertaking must derive from it being active itself on the downstream market. I can see no legal or economic justification for such a requirement. Indeed, this case shows how arbitrary such a requirement would be. Here although Luton Operations do not themselves operate coach services, they derive an important commercial and economic benefit from the terms of the New Concession. They are paid a fee based on a percentage of the revenue earned by the undertaking to which they have granted exclusive rights and a substantial minimum guaranteed sum, the setting of which is related to the expected revenue to be generated for the concessionaire. They therefore share in the revenue generated in the downstream market, without bearing the risks that would be associated with setting up their own rival service. They also benefit if the protection from competition conferred on National Express by the grant of exclusivity results in National Express being able to charge customers higher prices than would otherwise prevail. I agree with the statement of Dr Niels in his report that the New Concession gives Luton Operations a stake in the downstream market such that they have sufficient incentive to favour one downstream operator over another. That constitutes a commercial and economic interest in the state of competition on the downstream market: Luton Operations are not a neutral or indifferent upstream provider of facilities.

101. In my judgment, the fact that Luton Operations are not coach operators themselves does not prevent any distortion of the downstream market arising from their conduct from being an abuse.»³²

Μελετώντας τις θέσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας, η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία επιχειρεί να συνδέσει τη σχετική αγορά, προσδιορίζοντας ότι η αγορά που δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες εταιρείες παρέχοντας υπηρεσίες valet, είναι μία ξεχωριστή, διακεκριμένη αγορά που δεν έχει καμία σχέση με την άλλη ξεχωριστή αγορά που δραστηριοποιείται η Hermes, επομένως καταλήγει ότι δεν αποτελεί ανταγωνιστή της τελευταίας. Επ' αυτού, η καταγγελλόμενη εταιρεία παραπέμπει στο Σημείωμα της Υπηρεσίας αναφερόμενη στα εξειδικευμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της διακεκριμένης υπηρεσίας valet parking. Επιπρόσθετα, τίθεται ο ισχυρισμός ότι αν και η Επιτροπή με σαφείς αναφορές παραπέμπει σε διάκριση των υπηρεσιών στάθμευσης, που παρέχει η Hermes εντός του ΔΑΛ και των υπηρεσιών valet parking που παρέχουν οι καταγγέλλουσες εταιρείες, παρόλα αυτά «δεν υπάρχει κανένα υποστηρικτικό στοιχείο που να τεκμηριώνει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες είναι υποκατάστατες μεταξύ τους και σε πιο βαθμό.»

Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι η Υπηρεσία και η Επιτροπή διακρίνουν την παροχή στάθμευσης σε επιβάτες/ταξιδιώτες, ανάλογα με το κατά πόσον ο χώρος στάθμευσης βρίσκεται εντός ή εκτός του ΔΑΛ, και αναφέρει ότι η Υπηρεσία θα έπρεπε για σκοπούς αιτιολόγησης της εν λόγω διάκρισης «κατ' ελάχιστο να διερευνήσει και αξιολογήσει το βαθμό υποκατάστασης των δύο υπηρεσιών από την πλευρά της ζήτησης». Η καταγγελλόμενη περαιτέρω τονίζει ότι, η εν λόγω

³² Ibid, παρά. 99-101.

διάκριση είναι «ασυνεπής» με την απόφαση της Επιτροπής 52/2012, στην οποία δεν έγινε καμία διάκριση της σχετικής αγοράς αναφορικά με το κατά πόσο ο χώρος στάθμευσης του οχήματος βρισκόταν εντός ή εκτός του ΔΑΛ. Στην εν λόγω υπόθεση, η Επιτροπή όρισε ως σχετική αγορά προϊόντος, την αγορά «*παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων για επιβάτες του αεροδρομίου Λάρνακας που ταξιδεύουν στο εξωτερικό*».

Επιπλέον, η Hermes τονίζει ότι η Επιτροπή «*δεν έχει πουθενά ορίσει*» ως διακριτή σχετική αγορά την παροχή υπηρεσιών valet προς τους επιβάτες του αεροδρομίου. Το ίδιο ισχύει και για τις υπηρεσίες στάθμευσης μικρής και μεγάλης διάρκειας σε καλυμμένο ή ακάλυπτο χώρο προς το επιβατικό κοινό.

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε την εν λόγω θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας, σημειώνει ότι αυτοί της οι ισχυρισμοί για τη σχετική αγορά και τη διάκριση ως μίας ξεχωριστής αγοράς για την παροχή υπηρεσιών valet, στην οποία δεν δραστηριοποιείται η Hermes, δεν υποστηρίζονται από οποιαδήποτε στοιχεία και δεδομένα ή ανάλυση οποιωνδήποτε σχετικών στοιχείων, ούτε και έχουν υποβληθεί τα αποτελέσματα οικονομικής ανάλυσης ή άλλης φύσεως, τα οποία να ανατρέπουν το αρχικό συμπέρασμα της Επιτροπής. Στην ουσία, το μόνο που παρατίθεται ως αποδεικτικό, είναι αναφορές στο σημείωμα της Υπηρεσίας και στην Έκθεση Αιτιάσεως, καταλήγοντας ότι: «*προκύπτει αβίαστα η παραδοχή της Επιτροπής και της Υπηρεσίας της ΕΠΑ αντίστοιχα, ότι οι υπηρεσίες στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, εντός της οποίας δραστηριοποιείται η Hermes Airports και οι υπηρεσίες valet parking που παρέχονται από τις καταγγέλλουσες εταιρείες δεν μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατες ή εναλλάξιμες μεταξύ τους.*»

Στην εν προκειμένω καταγγελία, η σχετική αγορά που ορίστηκε από την Επιτροπή αφορά την αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις. Εξάλλου, όπως καθοδηγεί και η ίδια η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς (η οποία προαναφέρθηκε), βασικός στόχος είναι ο εντοπισμός των περιορισμών τους οποίους υφίσταται ο ανταγωνισμός στον οποίο υπόκεινται οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και στόχο έχει 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. Από τη στιγμή που το θέμα που εξετάζεται και αφορά η εν προκειμένω καταγγελία, είναι η υπερχρέωση των εταιρειών valet εντός του ΔΑΛ για το χώρο που επιζητούν να τους παρέχει η Hermes με πρόθεση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους χρησιμοποιώντας αυτόν, η αγορά που αφορά εν προκειμένω η υπό εξέταση υπόθεση σχετίζεται με τη διαχείριση του ΔΑΛ από την καταγγελλόμενη εταιρεία που σε αυτήν περιλαμβάνονται εκτός της ανάπτυξης, της συντήρησης και της λειτουργίας και η παροχή υποδομών προς τρίτους.

Επομένως, οι λοιπές σχετικές αγορές που έχουν επισημανθεί, είναι για να διαφανούν και να γίνουν πιο ξεκάθαρες εν πρώτοις, οι αγορές που δραστηριοποιούνται τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης,

καθώς και να ανευρεθούν τα αποτελέσματα της συμπεριφοράς της καταγγελλόμενης εταιρείας, βάσει της νομολογίας σχετικά με την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης, η οποία έχει καταδείξει ότι μια επιχείρηση μπορεί να έχει δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά και η κατάχρηση να γίνεται σε μια παρεμφερή αγορά.

Επομένως, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη και την παραπομπή της Hermes στην απόφαση της με αριθμό 52/2012 και την αναφορά της ότι η εν λόγω διάκριση είναι «*ασυνεπής*» με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής, διερωτάται ποιο σκοπό θα εξυπηρετούσε σε μία καταγγελία όπου εξετάζεται η τιμολόγηση του χώρου στάθμευσης που παραχωρείται προς τις εταιρείες valet εντός του ΔΑΛ όπως η παρούσα, περαιτέρω διάκριση της σχετικής αγοράς ή/και αναφορές εάν ο χώρος στάθμευσης του οχήματος ήταν εντός του ΔΑΛ ή εκτός του ΔΑΛ; Πόσω μάλλον όταν οι εν λόγω αναφορές γίνονται με σκοπό να διαφανούν οι αγορές που δραστηριοποιούνται τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και όχι να οριστεί η αγορά που πραγματοποιείται η παράβαση. Σχετικά με τις αναφορές της Επιτροπής στην απόφασή της αρ. 52/2012, αυτές γίνονται λόγω της αγοράς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, η οποία τέθηκε και ορίστηκε δεδομένης της συμφωνίας εκχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της εταιρείας Hermes και πρόκειται για τη γενική αγορά όπου πηγάζει η ευθύνη και ο λόγος δραστηριοποίησης της Hermes.

Επιπρόσθετα, επισημαίνεται από την καταγγελλόμενη εταιρεία αντίφαση μεταξύ της Έκθεσης Αιτιάσεων και του σημειώματος της Υπηρεσίας παραθέτοντας συγκριτικό πίνακα της διαφοράς και συγκεκριμένα το ότι στο σημείωμα της Υπηρεσίας, η καταγγελλόμενη παρουσιάζεται να δραστηριοποιείται μόνο στη (β) σχετική αγορά και δεν έγινε μνεία για την αγορά (β)(i), ενώ στην Έκθεση Αιτιάσεων καταγράφηκε και για την (β) και για την (β)(i).

Καταρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Υπηρεσία προβαίνει στην προκαταρκτική έρευνα βάσει των οδηγιών της και κατόπιν, με την ολοκλήρωση της δέουσας έρευνας καταθέτει τα συμπεράσματά της, τα οποία η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να υιοθετήσει. Η Επιτροπή, σαν ανεξάρτητο όργανο καταλήγει στα δικά της συμπεράσματα τα οποία και κοινοποιεί βασιζόμενη στο περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, τη νομολογία και τη νομοθεσία. Επομένως, ακόμα και εάν σε αυτή την περίπτωση, (που μόνο από μία απλή ανάγνωση γίνεται φανερό ότι εκ παραδρομής η Υπηρεσία δεν κατέγραψε στο σημειώματός της το (β)(i) ως αγορά δραστηριοποίησης της Hermes, αλλά προχώρησε προσπερνώντας αυτό να καταγράψει τη δραστηριοποίηση των εταιρειών valet στην αγορά (β)(ii)), η κατάληξη της Υπηρεσίας ήταν εκείνη που καταγράφηκε, δεν τίθεται θέμα «*ασυνέπειας*» και «*αντιφάσεων*», ως ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης, με την Έκθεση Αιτιάσεως που ήταν αποκλειστικά βασισμένη στην απόφαση της Επιτροπής η οποία και κατήρτισε το κείμενο της.

Επιπρόσθετα των πιο πάνω, η Hermes υποστηρίζει ότι οι αποφάσεις από τις οποίες η Επιτροπή και η Υπηρεσία της Επιτροπής ισχυρίζονται ότι έχουν αντλήσει καθοδήγηση για σκοπούς οριοθέτησης

της σχετικής αγοράς, «δεν υποστηρίζουν την οριοθέτηση όλων των σχετικών αγορών που καταγράφονται στο Ενημερωτικό Σημείωμα και την Έκθεση Αιτιάσεων.» Επίσης, η καταγγελλόμενη παρατηρεί ότι σε καμία από τις αποφάσεις από τις οποίες η Επιτροπή και η Υπηρεσία της Επιτροπής έχουν αντλήσει καθοδήγηση σε σχέση με τον ορισμό της σχετικής αγοράς διαχείρισης και εκμετάλλευσης αερολιμένα και της υπό-αγοράς της διαχείρισης υποδομών αερολιμένα, «δεν γίνεται διάκριση σχετικής αγοράς για παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις.» Ως εκ τούτου, η Hermes διερωτάται πως η Επιτροπή κατέληξε ότι η καταγγελλόμενη εκμεταλλεύεται τη δεσπόζουσα της θέση σε μία αγορά που «δεν έχει οριστεί, ήτοι τη σχετική αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις».

Επ' αυτού, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η νομολογία του ΔΕΕ, η οποία χρησιμοποιείται και υιοθετείται από αυτήν σε πολλές της αποφάσεις, την καθοδηγούν και δεν σημαίνει απαραίτητως ότι τα γεγονότα και δεδομένα κάθε υπόθεσης είναι ταυτόσημα με τις υποθέσεις που εξετάζονται ενώπιον μίας εθνικής αρχής ανταγωνισμού όπου τις πλείστες των περιπτώσεων τα δεδομένα διαφέρουν ουσιωδώς σε σχέση με τις υποθέσεις που τίθενται ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Περαιτέρω, στην παρούσα υπό εξέταση υπόθεση, η νομολογία τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και άλλων εθνικών αρχών ανταγωνισμού καταγράφουν ότι από τις αερολιμενικές υποδομές μπορούν να προσδιοριστούν διακριτές αγορές, σύμφωνα με τους διαφορετικούς τύπους των υποδομών.³³ Σχετικά, η Επιτροπή παραπέμπει στην απόφαση του Γαλλικού Συμβουλίου του Ανταγωνισμού n° 98-MC-13,³⁴ που μόνο ο τίτλος φανερώνει ότι πρόκειται για απόφαση που σχετίζεται με την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά των υποδομών/εγκαταστάσεων και των χώρων που απαιτούνται για τις δραστηριότητες των εταιρειών ενοίκιασης οχημάτων χωρίς οδηγό που έχουν τεθεί στη διάθεσή τους από το Αεροδρόμιο του Παρισιού στα αεροδρόμια Orly και Roissy-Charles-de-Gaulle. Επίσης, στην απόφαση της Ιταλικής Αρχής Ανταγωνισμού, *AVIAPARTNER/SOCIETA' AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA*,³⁵ η εταιρεία Aviapartner παρείχε υπηρεσίες εδάφους (διαχείριση) για τους αερομεταφορείς, ενώ το Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (SAB) ήταν ο διαχειριστής του αεροδρομίου της Μπολόνια, όπου δραστηριοποιείται επίσης στην παροχή υπηρεσιών χειρισμού. Η Aviapartner κατάγγειλε ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα SAB θα εμπόδιζε την εκκίνηση της δραστηριότητας της Aviapartner στο αεροδρόμιο της Μπολόνια, αρνούμενη να διαθέσει ορισμένες υποδομές απαραίτητες για την εκτέλεση των

³³ Βλ. σχετικά: Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG* (IV/34.801), 98/190/EK, EE L 072 της 11/03/1998 σ. 0030 – 0050, παρά. 54 seq.. CONSEIL DE LA CONCURRENCE, Décision n° 98-MC-13 du 2 décembre 1998, *relative à la situation de la concurrence sur le marché des locaux et espaces nécessaires aux activités des sociétés de location de véhicules sans chauffeur mis à leur disposition par Aéroports de Paris sur les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle*. *Supra* υποσ. 8, AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO, *A303 - AVIAPARTNER/SOCIETA' AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA*. Απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, ΑΡΙΘΜ. 428/Υ/2009.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

υπηρεσιών εδάφους και καθυστερώντας την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τη μεταφορά εργασίας στο νέο φορέα εκμετάλλευσης, που προέβλεπε σχετική νομοθεσία. Η Ιταλική Αρχή διευκρίνισε αναφορικά με τη σχετική αγορά ότι στον τομέα της διαχείρισης των αερολιμένων, μπορούν να εντοπιστούν τρεις ευρείες κατηγορίες υπηρεσιών: υπηρεσίες υποδομής, υπηρεσίες εδάφους και εμπορικές υπηρεσίες. Επίσης, αναφέρθηκε ότι στη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών περιλαμβάνεται γενικά η ανάπτυξη, η συντήρηση, η λειτουργία και η παροχή π.χ. διαδρόμων, υπόστεγων, χώρων στάθμευσης και άλλων εγκαταστάσεων, κτιρίων ή περιοχών εντός της περιοχής του αεροδρομίου, πέραν του συντονισμού και έλεγχου των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα εκεί. Αν και σε σχέση με τη διαχείριση και την παροχή αερολιμενικών υποδομών, μπορούν να εντοπιστούν διαφορετικές αγορές, σύμφωνα με τους διάφορους τύπους υποδομών.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη της, όλα όσα κατέγραψε στη βάση της θέσης της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι η αγορά είναι εσφαλμένη, έχει ομόφωνα καταλήξει στα πιο πάνω συμπεράσματά της μέσα από τα οποία έχει διαφανεί ότι οι ισχυρισμοί της καταγγελλόμενης εταιρείας πρέπει να απορριφθούν, εφόσον επιπρόσθετα δεν έχουν δοθεί οποιαδήποτε στοιχεία ή αναλύσεις που να ανατρέπουν/παραμερίζουν τη θέση της επί της σχετικής αγοράς.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ορίζει τη σχετική αγορά της εν προκειμένω καταγγελίας λαμβάνοντας καθοδήγηση από σχετική νομολογία του ΔΕΕ και τα ενώπιόν της στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης:

(α) Αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης αερολιμένα

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, σημειώνει ότι η παρούσα καταγγελία αφορά την αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης του αερολιμένα Λάρνακας, στην οποία δραστηριοποιείται η εταιρεία Hermes.

Η Hermes ανέλαβε στις 12/5/2006 τη διαχείριση και τον έλεγχο του Διεθνούς Αερολιμένα Λάρνακας και του Διεθνούς Αερολιμένα Πάφου, βάσει 25ετούς σύμβασης παραχώρησης ΚΕΕ (Κατασκευή-Εκμετάλλευση-Εξώθηση) με την Κυπριακή Δημοκρατία.³⁶

Επομένως, η Hermes, η οποία έχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του χώρου του ΔΑΛ, είναι ο αποκλειστικός φορέας εκμετάλλευσης του και ασχολείται κυρίως με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας τους ελέγχοντας και συντονίζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν.

ί. Διαχείριση υποδομών αερολιμένα

Η διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών συνήθως περιλαμβάνει την ανάπτυξη, τη συντήρηση, τη λειτουργία και την παροχή υποδομών όπως αεροδιαδρόμων, χώρων στάθμευσης, υπόστεγων για

³⁶ <http://www.hermesairports.com/easyconsole.cfm/id/338/lang/el>

αεροπλάνα και άλλες εγκαταστάσεις, όπως επίσης και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο αεροδρόμιο. Επίσης, αναφορικά με τη διαχείριση και την παροχή αερολιμενικών υποδομών μπορούν να προσδιοριστούν διακριτές αγορές, σύμφωνα με τους διαφορετικούς τύπους των υποδομών.³⁷

Η εταιρεία Hermes, στη βάση της προαναφερθείσας σύμβασης, διαχειρίζεται και τον ευρύτερο χώρο και εγκαταστάσεις των αερολιμένων. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το ΔΑΛ, ο ευρύτερος χώρος του αερολιμένα συμπεριλαμβάνει τους δρόμους που οδηγούν στο τερματικό του αεροδρομίου Λάρνακας, το δρόμο μπροστά από το χώρο αναχωρήσεων και αφίξεων, το δημόσιο χώρο βραχυπρόθεσμης στάθμευσης και μακροπρόθεσμης στάθμευσης, το χώρο βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης στάθμευσης για λεωφορεία, το χώρο στάθμευσης για ταξί και το χώρο στάθμευσης για οχήματα δημόσιας μεταφοράς.³⁸

Αναφορικά με τις υπηρεσίες διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών, η Επιτροπή, λαμβάνει καθοδήγηση από την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην *Alpha Flight Services/Aéroports de Paris*,³⁹ στην οποία αναφέρονται τα κάτωθι:

«54) Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι οι δραστηριότητες της ADP όσον αφορά τη διαχείριση των αερολιμένων περιλαμβάνουν κυρίως: τη χορήγηση άδειας για την παροχή μιας συγκεκριμένης κατηγορίας υπηρεσίας (βλέπε ιδίως τις παραγράφους 9, 14 και 23 έως 29), τον έλεγχο των μετακινήσεων οχημάτων και προσώπων και την οργάνωση των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις (βλέπε τις παραγράφους 12 και 26 έως 27), τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες (βλέπε τις παραγράφους 9, 14 και 30). Σε αντάλλαγμα για τις εν λόγω υπηρεσίες διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων, η ADP διαπραγματεύεται με δική της πρωτοβουλία τις εμπορικές συμβάσεις με τους παρέχοντες υπηρεσίες (βλέπε τις παραγράφους 7 έως 9, 12, 13 και 14, 18 έως 22).

(55) Λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω στοιχεία, η Επιτροπή κρίνει ότι η ADP καθορίζει τους όρους δραστηριότητας των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους τους οποίους εγκρίνει και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συνιστούν δραστηριότητες επιχείρησης κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης.

γ) Αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη

Υπηρεσίες διαχείρισης αερολιμένα που παρέχονται από τον φορέα εκμετάλλευσης

³⁷ AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO, A303 - AVIAPARTNER/SOCIETA' AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA, *Provvedimento n. 12047*, 29/5/2003.

³⁸ Βλ. Απόφαση ΕΠΑ:52/2012, Καταγγελία της εταιρείας MEGA FLYPARK LTD εναντίον της εταιρείας HERMES AIRPORTS LTD.

³⁹ Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1998, *Alpha Flight Services/Aéroports de Paris* (IV/35.613), 98/513/EK, ΕΕ L 230 της 18.8.1998, σ. 10 έως 27.

(56) Η παρούσα υπόθεση αφορά τις δραστηριότητες διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αερολιμένων της περιοχής του Παρισιού. Ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα ασχολείται κυρίως με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας τους ελέγχοντας και συντονίζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν.

(57) Η Επιτροπή έχει κάνει ήδη διάκριση (12) μεταξύ της αγοράς υπηρεσιών εδάφους και των δραστηριοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα που αντιστοιχούν στις υπηρεσίες διαχείρισης και οργάνωσης της χρήσης των υποδομών κατά τον ακόλουθο τρόπο:

Η αγορά της αυτοεξυπηρέτησης χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι την παροχή των υπηρεσιών αυτών αναλαμβάνει συχνά ο ίδιος ο αερολιμένας ή ο εθνικός αερομεταφορέας. Ακόμη, η αυτοεξυπηρέτηση δεν επιτρέπεται πάντοτε ή επιτρέπεται σε ορισμένους μόνο μεταφορείς, επιλεγμένους βάσει κριτηρίων που συχνά δεν διακρίνονται από διαφάνεια.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι τιμές μπορούν να καθορίζονται κατά τρόπο διακριτικό και μη διαφανή. Επιπλέον, οι μεταφορείς δεν έχουν πάντα τα μέσα να επιτύχουν βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή την προσαρμογή τους στις ειδικές ανάγκες της πελατείας. Επίσης, ένας φορέας παροχής υπηρεσιών μπορεί να δείξει εύνοια σε ορισμένους μεταφορείς εις βάρος άλλων: ο κίνδυνος αυτός είναι ακόμη μεγαλύτερος όταν ο φορέας αυτός είναι ο εθνικός μεταφορέας, άμεσος ανταγωνιστής των εταιρειών που είναι αναγκασμένες να προσφύγουν στις υπηρεσίες του. Οι αρχές του αερολιμένα έχουν ως αποστολή να διαχειρίζονται τις υποδομές του αερολιμένα, να τις συντηρούν, ακόμη και να τις κατασκευάζουν, να τις θέτουν στη διάθεση των χρηστών και να εξασφαλίζουν την καλή λειτουργία τους, ιδίως οργανώνοντας και συντονίζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων στο χώρο τους. Η πρόσβαση επομένως άλλων φορέων στην αγορά υπηρεσιών εδάφους δεν θα θέσει σε κίνδυνο την καλή λειτουργία των αερολιμένων.

(58) Οι υπηρεσίες διαχείρισης των αερολιμένων που παρέχει η ADP αφορά ιδίως: την έγκριση των φορέων παροχής, τον έλεγχο και την οργάνωση των δραστηριοτήτων στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις του αερολιμένα καθώς και τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους παρισινούς αερολιμένες (βλέπε παράγραφος 54). Σε αντάλλαγμα για τις εν λόγω υπηρεσίες, και κυρίως την άδεια λειτουργίας, η ADP μπορεί να ζητήσει αμοιβή η οποία καθορίζεται στο πλαίσιο των εμπορικών συμβάσεων.

[...]

Συμπέρασμα

(71) Από τις εν λόγω παρατηρήσεις προκύπτει ότι πρέπει στην προκειμένη υπόθεση να ληφθεί υπόψη η αγορά υπηρεσιών διαχείρισης του αεροδρομίου που παρέχονται τόσο στους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους όσο και στους χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων στους παρισινούς αερολιμένες (στο εξής αγορά υπηρεσιών διαχείρισης αερολιμένα).» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Σημειώνεται ότι η εν λόγω υπόθεση κρίθηκε και επιβεβαιώθηκε σε πρώτο βαθμό από το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (εφεξής το «ΠΕΚ»)⁴⁰ και αργότερα, κατ' αναίρεση από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.⁴¹ Συγκεκριμένα, το ΠΕΚ στην υπόθεση *Aéroports de Paris*, έκρινε ότι τα εμπορικά τέλη που υποβάλλουν οι εταιρείες στην *Aéroports de Paris* (ADP) για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ορισμένων κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους, συνιστούν την αντιπαροχή των υπηρεσιών διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών και επομένως, η αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι εκείνη των υπηρεσιών διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων. Περαιτέρω, κρίθηκε ότι: «*Η ADP ως φορέας διαχείρισης των αερολιμένων αυτών αντιπροσωπεύει την προσφορά στην κρίσιμη αγορά, ενώ οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, οι οποίοι χρειάζονται, προκειμένου για την άσκηση της δραστηριότητάς τους, την άδεια της ADP και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις αντιπροσωπεύουν τη ζήτηση.*».⁴²

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όσα καταγράφονται στη συγκεκριμένη απόφαση, παρατηρεί αρχικά ότι αντιστοίχως και η Hermes παρέχει παρόμοιες υπηρεσίες διαχείρισης που αφορούν: *την έγκριση των φορέων παροχής, τον έλεγχο και την οργάνωση των δραστηριοτήτων στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις του αερολιμένα, καθώς και τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους κυπριακούς αερολιμένες και σε αντάλλαγμα για τις εν λόγω υπηρεσίες, μπορεί να ζητήσει αμοιβή, η οποία καθορίζεται στο πλαίσιο των εμπορικών συμβάσεων.*

Συνεπώς, έχοντας υπόψη όσα καταγράφηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή διακρίνει ότι η Hermes, ως ο φορέας εκμετάλλευσης του ΔΑΛ, δραστηριοποιείται στην αγορά διαχείρισης αυτού και εφόσον, όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, δύναται να διακριθεί, σύμφωνα με τους διαφορετικούς τύπους των υποδομών, στις οποίες δραστηριοποιείται ή/και διαχειρίζεται η καταγγελλόμενη εταιρεία, η Επιτροπή καταλήγει ότι η Hermes, παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης και οργάνωσης της χρήσης όλων των υποδομών του ΔΑΛ (παροχή υποδομών αερολιμένα).

(β) Αγορά υπηρεσιών στάθμευσης για επιβάτες/ταξιδιώτες

Σύμφωνα με τα ενώπιον της Επιτροπή στοιχεία, η υπό εξέταση καταγγελία εστιάζεται εν πρώτοις στο χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, ο οποίος αποτελεί υποδομή εντός του ΔΑΛ και εμπίπτει στα πλαίσια της διαχείρισης της καταγγελλόμενης εταιρείας, η οποία ενοικιάζει/διαθέτει θέσεις στάθμευσης σε προκαθορισμένο χώρο εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών στάθμευσης valet.

Οι εταιρείες valet, παραθέτουν ισχυρισμούς και γεγονότα, στην καταγγελία τους, τα οποία αφορούν προβλήματα, που ανακύπτουν με την καταγγελλόμενη εταιρεία, στο πλαίσιο της διαχείρισης της

⁴⁰ Υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2000 σελίδα II-03929.

⁴¹ Υπόθεση C-82/01 P, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2002], Συλλογή της Νομολογίας 2002 I-09297.

⁴² *Supra* υποσ. 40, T-128/98.

χρήσης της υποδομής των προκαθορισμένων χώρων στάθμευσης εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού εντός του ΔΑΛ, οι οποίοι ενοικιάζονται/διατίθενται σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet.

Όσον αφορά την αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης, σημειώνεται ότι οι επιβάτες/ταξιδιώτες, έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν να σταθμεύσουν ή να παραδώσουν τα οχήματά τους είτε εντός είτε εκτός του χώρου του αερολιμένα.

i. Στάθμευση εντός αεροδρομίου

Όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, καθώς και την παρεχόμενη από τις καταγγέλλουσες εταιρείες υπηρεσία στάθμευσης valet, δηλαδή, παραλαβής και παράδοσης του οχήματος των επιβατών/ταξιδιωτών εντός των χώρων του ΔΑΛ, η Επιτροπή κρίνει χρήσιμο σε αυτό το σημείο να παραθέσει τα ακόλουθα σχετικά στοιχεία:

Η καταγγελλόμενη εταιρεία διαχειρίζεται αποκλειστικά τους χώρους στάθμευσης -στα πλαίσια που της έχει ανατεθεί η αποκλειστική διαχείριση και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων του ΔΑΛ- και στο πλαίσιο αυτής της διαχείρισης, αφενός δραστηριοποιείται **η ίδια** στην αγορά, παρέχοντας υπηρεσίες στάθμευσης εντός του χώρου του ΔΑΛ στο κοινό και αφετέρου, από την πλευρά της προσφοράς, ενοικιάζει/διαθέτει χώρους στάθμευσης σε επιχειρήσεις/επαγγελματίες, που δραστηριοποιούνται στην εξυπηρέτηση των επιβατών με υπηρεσίες όπως, η στάθμευση valet, ενοικίασης οχήματος (Ζ) κτλ..

Επομένως, στην περίπτωση που οι επιβάτες ή/και οποιοσδήποτε άλλος επισκέπτης, επιλέξουν να σταθμεύσουν τα οχήματά τους εντός του χώρου του αερολιμένα, μπορούν να χρησιμοποιήσουν μόνο τις εγκαταστάσεις της Hermes, η οποία διαχειρίζεται το χώρο στάθμευσης εντός του αεροδρομίου.

Σχετικά με τη δυνατότητα στάθμευσης εντός του χώρου του αεροδρομίου, διαφαίνεται από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι η εταιρεία Hermes στην ιστοσελίδα της πρόσφερε τη δυνατότητα στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης μικρής διάρκειας (σε ακάλυπτο χώρο), σε χώρους στάθμευσης μεγάλης διάρκειας σε καλυμμένο ή ακάλυπτο χώρο, στάθμευση για το Σαββατοκύριακο, σε χώρο οικονομικής στάθμευσης και επίσης, παρείχε τη δυνατότητα στάθμευσης σε θέσεις για άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ) & Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα. Σημειώνεται ότι σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις το κοινό (ταξιδιώτες και επισκέπτες του αεροδρομίου) σταθμεύει μόνο του και κρατά τα κλειδιά του οχήματός του.

ii. Στάθμευση εκτός αεροδρομίου

Επίσης, οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να παραδώσουν το όχημά τους εντός του ΔΑΛ σε κάποια από τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet, οι πλείστες εκ των οποίων κατόπιν συμφωνίας με την εταιρεία Hermes, διαθέτουν προκαθορισμένο χώρο στάθμευσης για την παροχή των υπηρεσιών στάθμευσης “valet” για προσωρινή παραμονή του οχήματος μέχρι τη μεταφορά του

στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ. Σε άλλη περίπτωση, οι ταξιδιώτες παραδίδουν τα οχήματά τους εκτός του ΔΑΛ, σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης εταιρειών, που προσφέρουν υπηρεσίες «shuttle», όπου στη συνέχεια οι επιβάτες μεταφέρονται με ιδιωτικά οχήματα της εταιρείας από τον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης στο αεροδρόμιο και αντίστροφα από το αεροδρόμιο πίσω στον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, όταν επιστρέψουν, για να παραλάβουν τα οχήματά τους.

Επομένως, στην περίπτωση, όπου η στάθμευση των οχημάτων λαμβάνει χώρα εκτός του χώρου του ΔΑΛ, οι εταιρείες, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης, μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με δύο διαφορετικούς τρόπους. Συγκεκριμένα, οι εταιρείες προσφέρουν τη δυνατότητα στους επιβάτες είτε **(α)** να μεταφερθούν με ιδιωτικά οχήματα της εκάστοτε εταιρείας από τον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, που βρίσκεται εκτός αεροδρομίου, προς το αεροδρόμιο και αντίστροφα, από το αεροδρόμιο πίσω στον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, για να παραλάβουν τα οχήματά τους μετά την επιστροφή τους από το εξωτερικό («shuttle»), είτε **(β)** να παραδώσουν τα αυτοκίνητά τους εντός του αεροδρομίου στην εταιρεία, τα οποία στη συνέχεια μεταφέρονται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ για φύλαξη και όταν οι επιβάτες επιστρέψουν από το εξωτερικό, τα παραλαμβάνουν στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο, μπροστά από την είσοδο του αεροδρομίου, στο χώρο στάθμευσης όπου ενοικιάζουν οι εταιρείες valet από την Hermes.

Στο παρόν σημείο η Επιτροπή παρενθετικά σημειώνει την ύπαρξη δύο ειδών διαφοροποιήσεων των προϊόντων στην οικονομική θεωρία, την οριζόντια και την κάθετη. Η πρώτη αφορά προϊόντα στα οποία ο καταναλωτής δεν μπορεί να βγάλει συμπέρασμα ποιο από τα αγαθά είναι καλύτερο, δηλαδή Οριζόντια διαφοροποίηση έχουμε όταν τα προϊόντα διαφέρουν σε κάποια χαρακτηριστικά τους (π.χ. στην πρώτη περίπτωση μπορεί το ένα αυτοκίνητο να έχει ασφάλιση, αλλά να μην παραδίδεται εντός του αεροδρομίου, ενώ στη δεύτερη περίπτωση να μην έχει ασφάλιση, αλλά να παραδίδεται εντός του αεροδρομίου) για το οποίο όλοι οι καταναλωτές δεν έχουν τις ίδιες προτιμήσεις. Ενώ, Κάθετη διαφοροποίηση έχουμε όταν τα προϊόντα διαφέρουν σε κάποιο χαρακτηριστικό τους, όπως η ποιότητα για το οποίο όλοι οι καταναλωτές έχουν τις ίδιες προτιμήσεις, (π.χ. το να υπάρχει ασφάλιση του αυτοκινήτου (ενώ όλες οι άλλοι παραμέτρους παραμένουν οι ίδιες), ενόσω ο επιβάτης βρίσκεται στο εξωτερικό θεωρείται καλύτερο από το να μην παρέχεται σε αυτόν η προστασία και ασφάλιση του οχήματός του.). Εννοείται ότι κάτω από τη συγκεκριμένη διαφοροποίηση το καλύτερο προϊόν έχει και μεγαλύτερη τιμή.

Στην παρούσα περίπτωση όπου ο ανταγωνισμός βρίσκεται στην αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης, ο καταναλωτής μπορεί να αγοράσει τρία είδη υπηρεσιών. Α) υπηρεσίες στάθμευσης valet εντός αεροδρομίου, Β) υπηρεσίες στάθμευσης valet εκτός αεροδρομίου (shuttle) και Γ) υπηρεσίες στάθμευσης εντός του αεροδρομίου στο χώρο του κοινού που διαχειρίζεται η εταιρεία Hermes.

Λαμβάνοντας υπόψη και τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι οι υπηρεσίες τύπου valet μπορούν να προσφερθούν από τις εν λόγω επιχειρήσεις και εκτός του αεροδρομίου και δεν είναι

απαραίτητη η χρήση του ειδικού ή συγκεκριμένου ορισμένου χώρου στάθμευσης εντός του αεροδρομίου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην περίπτωση που η Hermes τελικά αφαιρέσει από τον καταναλωτή την επιλογή Α, τότε θα μείνουν τα προϊόντα Β και Γ, τα οποία είναι κάτω από τα πλαίσια οριζόντιας διαφοροποίησης, δηλαδή η Hermes δεν έχει ανταγωνισμό με καλύτερης επιλογής προϊόντα και θα έχει πολλούς καταναλωτές πλέον που θα επιλέξουν το προϊόν της (τουλάχιστον περισσότερους από πριν). Οπότε ο καταναλωτής θα χάσει την επιλογή της κάθετης διαφοροποίησης που υπήρχε πριν μεταξύ Α και Γ και αναμένεται το καταναλωτικό πλεόνασμα τελικά να μειωθεί λόγω εξαφάνισης ενός εκ των τριών διαφοροποιημένων προϊόντων. Κάτι που η Hermes έχει κίνητρο να κάνει, γιατί θα αυξήσει τις πωλήσεις για το προϊόν της.

Επισημαίνεται ότι, οι υπηρεσίες παροχής χώρων στάθμευσης για επιβάτες που μεταβαίνουν στο εξωτερικό προσφέρονται τόσο από την Hermes όσο και από τις υπόλοιπες εταιρείες παροχής στάθμευσης που δραστηριοποιούνται εκτός του χώρου του αερολιμένα Λάρνακας, έναντι καταβολής καθοριζόμενων τελών στάθμευσης. Επομένως, η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes αποτελεί ανταγωνίστρια εταιρεία των εταιρειών παροχής υπηρεσιών στάθμευσης εκτός του αερολιμένα, για επιβάτες που μεταβαίνουν στο εξωτερικό, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι η εν λόγω εταιρεία δραστηριοποιείται εντός του χώρου του αερολιμένα Λάρνακας, καθότι από την πλευρά του καταναλωτή, η ζήτηση αφορά την παροχή της υπηρεσίας στάθμευσης του οχήματός του, ώστε αυτός να μπορέσει να μεταβεί στο εξωτερικό. Ωστόσο, διαπιστώνονται δύο βασικές διαφορές, οι εταιρείες valet, παρέχουν μία διαφορετικού είδους, εξειδικευμένη υπηρεσία προς τους επιβάτες του ΔΑΛ. Και επίσης, για την παροχή της υπηρεσίας στάθμευσης valet, το αντίτιμο είναι μεγαλύτερο συγκριτικά με τις άλλες υπηρεσίες στάθμευσης, λόγω ακριβώς της διακεκριμένης και ιδιαίτερης εξυπηρέτησης στη στάθμευση του οχήματος του ταξιδιώτη.

Συναφώς σημειώνεται ότι σημαντική επίσης παράμετρος για την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς κατά προϊόν/υπηρεσία αποτελεί η χρήση για την οποία προορίζονται τα αγαθά. Από τη νομολογία καθιερώθηκε επίσης η αρχή ότι η διαφορετικότητα της χρήσης των υπό εξέταση αγαθών από τους καταναλωτές ενδέχεται να αποτελεί λόγο ένταξης τους σε διαφορετικές αγορές, έστω και αν τα προϊόντα είναι ομοειδή. Η προσέγγιση που υιοθετήθηκε στην υπόθεση *RTE*⁴³ από το Πρωτοδικείο και στη συνέχεια και από το Δικαστήριο ήταν πως όταν τα προϊόντα ικανοποιούν κάποια ιδιαίτερη ζήτηση των καταναλωτών, ανήκουν σε υπο-αγορές στα πλαίσια μιας αγοράς.

Ως εκ των ανωτέρω, το επιβατικό κοινό ζητά την υπηρεσία παροχής στάθμευσης, η οποία μπορεί να είναι εντός του αεροδρομίου ή εκτός (μέσω άλλων εταιρειών).

Περαιτέρω, αναφορικά με την υπηρεσία στάθμευσης valet σημειώνεται ότι αυτή αποτελεί υπηρεσία με ιδιαιτερότητα. Τούτο γίνεται αντιληπτό πρώτα απ' όλα από το ότι απαλλάσσεται ο οδηγός από τη

⁴³ Υπόθεση T-69/89, *Radio Telefis Eireann κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1991] ECR II-00485. Υπόθεση C-241/91 P και C-242/91, *P Radio Telefis Eireann (RTE) και Independent Television Publications Ltd (ITP) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1995] ECR I-00743.

διαδικασία της στάθμευσης, μέσα από μια απλή, γρήγορη και άνετη διαδικασία, χωρίς αναμονή, με την παραλαβή του οχήματος του στην είσοδο του αερολιμένα, την παράδοση των κλειδιών του, τη φύλαξη του οχήματός του, κυρίως σε καλυμμένο ιδιωτικό χώρο, την ανάληψη της ασφάλειας και ευθύνης απέναντι στον ιδιοκτήτη του οχήματος -συνήθως γίνεται και ασφαλιστική κάλυψη- την 24ωρη παρουσία ανθρώπινου δυναμικού στον ιδιωτικό χώρο στάθμευσης ή/και παρακολούθηση αυτού μέσω κλειστού κυκλώματος, την πιθανή συντήρηση ή/και καθαρισμό/πλύσιμο αυτού και τέλος, την άμεση παράδοσή του κατά την επιστροφή του σε χώρο εύκολης πρόσβασης εντός του αερολιμένα. Στην αντίθετη περίπτωση, ο πελάτης βρίσκει μόνος του το χώρο στάθμευσης, όπου θα παρκάρει το όχημά του. Για να προσφερθεί επαρκώς αυτή η υπηρεσία, οι εταιρείες valet χρειάζεται να έχουν ένα χώρο εντός του αεροδρομίου για προσωρινή στάθμευση των οχημάτων των πελατών τους μέχρι τη μεταφορά τους εκτός του αερολιμένα.

Συνεπώς, οι εταιρείες valet δραστηριοποιούνται στην αγορά παρέχοντας εξειδικευμένες υπηρεσίες στάθμευσης προς επιβάτες του ΔΑΛ, με το να παραλαμβάνουν το όχημά τους κατά την είσοδό τους στο χώρο του αεροδρομίου, να το μεταφέρουν σε ασφαλείς, ιδιόκτητους χώρους εκτός του ΔΑΛ και να το παραδίδουν στο χώρο του ΔΑΛ μετά την επιστροφή των πελατών τους από το εξωτερικό. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σχετική αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι εταιρείες valet και δη οι καταγγέλλουσες εταιρείες αφορά την υπο-αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet προς το επιβατικό κοινό.

Συμπεράσματα:

Όσον αφορά την πλευρά των εταιρειών παροχής υπηρεσιών στάθμευσης (valet), έχει ιδιαίτερη σημασία η παροχή, έναντι αμοιβής, των εγκαταστάσεων/υποδομής του χώρου στάθμευσης, που βρίσκεται εντός του ΔΑΛ, όπως επίσης και ότι η εν λόγω ζήτηση υπάρχει και από τις εταιρείες ενοικίασης οχημάτων (Z), τα λεωφορεία μεταφοράς επιβατών από και προς άλλες πόλεις, κτλ. Η διαθεσιμότητα των εν λόγω εγκαταστάσεων, ήτοι της υποδομής του χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, είναι στην πραγματικότητα αναγκαία για αυτές τις επιχειρήσεις για την παροχή των υπηρεσιών τους σε τρίτους, κυρίως επιβάτες που θα χρησιμοποιήσουν το ΔΑΛ και τη δραστηριοποίησή τους στην αγορά.⁴⁴

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες θεωρείται απολύτως απαραίτητη η χρήση προκαθορισμένου χώρου στάθμευσης, εντός του ΔΑΛ από την Hermes, για να μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, όπως αυτές έχουν περιγραφεί. Ο δε χώρος αυτός, πριν τη μεταφορά τους σε προκαθορισμένο σημείο στο χώρο στάθμευσης του κοινού, είχε διαμορφωθεί και βρισκόταν σε συγκεκριμένο, κατάλληλο και με εύκολη και άμεση πρόσβαση σημείο για τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες valet. Για την προσφορά της εξειδικευμένης παροχής υπηρεσιών στάθμευσης

⁴⁴ Βλ. σχετικά, *supra* υποσ.37, A303 - AVIAPARTNER/SOCIETA' AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA, παρά. 15.

valet, σημειώνεται ότι είναι αναγκαία η χρήση προκαθορισμένου και λειτουργικού για τις υπηρεσίες valet, χώρου, που βρίσκεται στις υποδομές του ΔΑΛ, τις οποίες διαχειρίζεται η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes.

Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει όπως ήδη αναλύθηκε, ότι η Hermes δραστηριοποιείται στη γενική σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης, διαθέτοντας επίσης δραστηριοποίηση στην υποαγορά παροχής στάθμευσης μεγάλης διάρκειας σε καλυμμένο ή ακάλυπτο χώρο για το επιβατικό κοινό.

Στο παρόν σημείο, λαμβάνοντας υπόψη της σχετική νομολογία και συγκεκριμένα, την προαναφερθείσα υπόθεση *Aéroports de Paris*, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι έχει εξετάσει τη σχετική αγορά δραστηριοποίησης των καταγγελλουσών εταιρειών, καθότι η καταγγελλόμενη κατ' ισχυρισμό συμπεριφορά αφορά την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της εταιρείας Hermes αναφορικά με τη διαχείριση της υποδομής του ΔΑΛ και συγκεκριμένα, του χώρου στάθμευσης που έχει παραχωρήσει, προς τις εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης valet και επομένως, θα εξετάσει και τις κατ' ισχυρισμό αντι-ανταγωνιστικές πρακτικές στην αγορά που δραστηριοποιείται η Hermes, οι οποίες δυνατόν να έχουν επιπτώσεις στη σχετική αγορά δραστηριοποίησης των καταγγελλουσών εταιρειών.

Συνακόλουθα, υπό το φως όλων όσων καταγράφηκαν και αναλύθηκαν και ιδιαίτερα στο πλαίσιο της καταγγελίας, των γεγονότων που καταγράφονται και των ισχυρισμών των καταγγελλουσών εταιρειών, οι οποίοι αφορούν τη διαχείριση από μέρος της εταιρείας Hermes των αποκλειστικών χώρων στάθμευσης για χρήση από τις εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης valet και που αποτελούν μέρος της υποδομής του ΔΑΛ, η Επιτροπή καταλήγει στα εξής συμπεράσματα:

Η Hermes, στη βάση συμφωνίας αποτελεί τον φορέα εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και η σχετική αγορά για τους σκοπούς της παρούσας καταγγελίας δύναται να ορισθεί ως: *η αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ από τον φορέα εκμετάλλευσης.*

Στη βάση της σχετικής νομολογίας, των δεδομένων της υπόθεσης και του ότι, ως έχει ήδη καταγραφεί, ο φορέας εκμετάλλευσης στα πλαίσια της διαχείρισης του αερολιμένα έχει αναλάβει και *τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών*, στην οποία αγορά περιλαμβάνονται, εκτός της ανάπτυξης, της συντήρησης και της λειτουργίας, η παροχή υποδομών, ως υποαγορά αυτής λογίζεται *η παροχή αερολιμενικών υποδομών από το φορέα εκμετάλλευσης*.⁴⁵ Περαιτέρω, ως έχει ήδη

⁴⁵ Βλ. σχετικά: Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG* (IV/34.801), 98/190/EK, EE L 072 της 11/03/1998 σ. 0030 – 0050, παρά. 54 seq..CONSEIL DE LA CONCURRENCE, Décision n° 98-MC-13 du 2 décembre 1998, *relative à la situation de la concurrence sur le marché des locaux et espaces nécessaires aux activités des sociétés de location de véhicules sans chauffeur mis à leur disposition par Aéroports de Paris sur les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle*. *Supra* υποσ. 6, AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO, *A303 - AVIAPARTNER/SOCIETA' AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA*. Απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, ΑΡΙΘΜ. 428/Ν/2009.

αναφερθεί, η νομολογία καταλήγει ότι από τις αερολιμενικές υποδομές μπορούν να προσδιοριστούν διακριτές αγορές, σύμφωνα με τους διαφορετικούς τύπους των υποδομών.⁴⁶

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, η αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes, με την παροχή αερολιμενικών υποδομών, στην εν προκειμένω καταγγελία διακρίνεται περαιτέρω στη βάση της παρεχόμενης υποδομής, η οποία αφορά την αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή, πιο κάτω συνοψίζει τις σχετικές αγορές και τις υπο-αγορές αυτών που διαπιστώθηκαν μέσα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας και επισημαίνει ότι η εταιρεία Hermes δραστηριοποιείται στις αγορές (α), και (α)(i) και (β) και (β)(i), ήτοι τη *σχετική αγορά της Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης αερολιμένα*, την *υπο-αγορά της Διαχείρισης υποδομών αερολιμένα* και τη *σχετική αγορά Υπηρεσιών στάθμευσης για επιβάτες/ταξιδιώτες* και την *υπο-αγορά της Στάθμευσης εντός του αερολιμένα*. Οι εταιρείες valet δραστηριοποιούνται στην υποαγορά (β)(ii), ήτοι την *υπο-αγορά της Στάθμευσης εκτός του αερολιμένα*, ενώ είναι σημαντικό για αυτές να έχουν πρόσβαση στο χώρο στάθμευσης εντός του αερολιμένα, αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η καταγγελλόμενη εταιρεία:

(α) *σχετική αγορά της Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης αερολιμένα*

i. *υπο-αγορά της Διαχείρισης υποδομών αερολιμένα*

(β) *σχετική αγορά Υπηρεσιών στάθμευσης για επιβάτες/ταξιδιώτες*

i. *υπο-αγορά της Στάθμευσης εντός του αερολιμένα*

ii. *υπο-αγορά της Στάθμευσης εκτός του αερολιμένα*

4.2 Γεωγραφική Αγορά

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού,

«η γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια και στη ζήτηση 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.»⁴⁷

Στην υπό εξέταση καταγγελία, η Επιτροπή, αντλώντας καθοδήγηση από σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σημειώνει ότι, στην υπόθεση *FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG*,⁴⁸ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά για συγκεκριμένη παρεχόμενη

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Supra* υποσ. 21, Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς.

⁴⁸ *Supra* υποσ. 33, *FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG*, παρά. 56.

υπηρεσία, όπως είναι η παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων που επιτρέπουν την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών, ήταν ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης. Συναφώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην απόφασή της *Alpha Flight Services /Aéroports de Paris*,⁴⁹ κατέληξε ότι η αγορά υπηρεσιών διαχείρισης του αερολιμένα αφορούσε τους διεθνείς αερολιμένες της περιοχής του Παρισιού Orly και CDG, με δεδομένο ότι η εν λόγω υπόθεση αφορούσε τη χορήγηση από το φορέα εκμετάλλευσης των παρισινών αεροδρομίων (ADP) άδειας λειτουργίας στους φορείς παροχής ορισμένων κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους στους εν λόγω αερολιμένες.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγελία των εταιρειών Princess, Stop and Fly, Air Park και Xanthos αναφερόταν μόνο σε γεγονότα που λάμβαναν χώρα αποκλειστικά και μόνο στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Λάρνακας, του οποίου τη διαχείριση έχει αναλάβει η Hermes και επίσης, οι δραστηριότητες της ίδιας παρέχονταν αποκλειστικά προς επιβάτες του ΔΑΛ.

Η Επιτροπή σημειώνει τη διαφωνία της καταγγελλόμενης, όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς. Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, «*οι χώροι στάθμευσης που προσφέρει η Hermes στο κοινό βρίσκονται εντός του ΔΑΛ, ενώ οι χώροι στάθμευσης που σταθμεύουν τα αυτοκίνητα των επιβατών οι εταιρείες valet βρίσκονται εκτός του ΔΑΛ*». Η καταγγελλόμενη εταιρεία υποστηρίζει ότι η Επιτροπή ορίζει τον χώρο του ΔΑΛ ως σχετική γεωγραφική αγορά διότι η καταγγελία αναφέρεται μόνο σε γεγονότα που λαμβάνουν χώρα στις εγκαταστάσεις του ΔΑΛ και υποστηρίζει ότι αυτή η προσέγγιση είναι λανθασμένη, αφού η γεωγραφική αγορά ορίζεται πρωτίστως από την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται τα μέρη. Συναφώς, η γεωγραφική αγορά ως ισχυρίζονται θα έπρεπε να περιλαμβάνει και τους χώρους που δραστηριοποιούνται και οι καταγγέλλουσες εταιρείες, ήτοι εκτός του ΔΑΛ.

Επίσης, είναι η θέση της Hermes ότι η σχετική γεωγραφική αγορά, ως έχει καθοριστεί από την Επιτροπή, είναι «*ασυνεπής*» με τις σχετικές αγορές προϊόντος, διότι οδηγεί στο εσφαλμένο συμπέρασμα ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης ή/και valet parking εντός του ΔΑΛ, παρόλο που η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται εκτός του ΔΑΛ.

Η Hermes υποστηρίζει περαιτέρω ότι η Επιτροπή, θα έπρεπε να καθορίσει τη σχετική αγορά «*εκτιμώντας την λεκάνη απορροής (catchment area)⁵⁰ επιβατών / ταξιδιωτών μέσω ισοχρονικών καμπυλών σταθερής ακτίνας (isochrones/ fixed radii)*».⁵¹ Ειδικότερα, «*η Επιτροπή θα έπρεπε να εκτιμήσει την απόσταση περίξ του ΔΑΛ εντός της οποίας οι επιβάτες/ταξιδιώτες θεωρούν τις*

⁴⁹ Βλ. *supra* υποσ. 39.

⁵⁰ Βλέπετε ενδεικτικά την Απόφαση της Επιτροπής με αριθμό 29/2016 Κοινοποίηση συγκέντρωσης αναφορικά με την απόκτηση της διαχείρισης του Multi-Purpose Terminal του Λιμανιού Λεμεσού (LOT 3) από την DP World Limassol Ltd, σελ. 38.

⁵¹ Βλέπετε σχετικά την Απόφαση της Επιτροπής με αριθμό 52/2012, Καταγγελία εταιρείας Mega Flypark Ltd εναντίον της εταιρείας Hermes Airports Ltd, σελ. 5-8.

υπηρεσίες στάθμευσης που παρέχονται, τόσο από τη Hermes Airports όσο και από τρίτες εταιρείες, επαρκώς υποκατάστατες/ εναλλάξιμες μεταξύ τους.»

Όπως έχει αναφερθεί πιο πάνω, η Επιτροπή κατέληξε στην εν προκειμένω καταγγελία ότι η σχετική αγορά αφορά την αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις. Εξάλλου, ως προαναφέρθηκε όπως καθοδηγεί και η ίδια η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, βασικός στόχος είναι ο εντοπισμός των περιορισμών τους οποίους υφίσταται ο ανταγωνισμός στον οποίο υπόκεινται οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και στόχο έχει 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. Από τη στιγμή που το θέμα που εξετάζεται και αφορά η εν προκειμένω καταγγελία είναι η υπερχρέωση των εταιρειών valet εντός του ΔΑΛ για το χώρο στάθμευσης που επιζητούν να τους παρέχει η Hermes με πρόθεση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, η Επιτροπή διερωτάται ποιο σκοπό εξυπηρετεί ο καθορισμός της σχετικής αγοράς «*εκτιμώντας την λεκάνη απορροής (catchment area) επιβατών / ταξιδιωτών μέσω ισοχρονικών καμπυλών σταθερής ακτίνας (isochrones/fixed radii)*», ως η θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας;

Περαιτέρω όπως έχει ήδη επισημανθεί ανωτέρω, οι λοιπές σχετικές αγορές έχουν σημειωθεί ώστε να διαφανούν και να γίνουν πιο ξεκάθαρες εν πρώτοις, οι αγορές που δραστηριοποιούνται τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης, καθώς και να ανευρεθούν τα αποτελέσματα της συμπεριφοράς της καταγγελλόμενης εταιρείας, μέσα από τη νομολογία στο κεφάλαιο της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης, η οποία έχει καταδείξει ότι μια επιχείρηση μπορεί να έχει δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά και η κατάχρηση να γίνεται σε μια παρεμφερή αγορά.

Επομένως, η Επιτροπή απορρίπτει τη θέση της καταγγελλόμενης ότι θα έπρεπε να εκτιμήσει την απόσταση περίξ του ΔΑΛ εντός της οποίας οι επιβάτες/ταξιδιώτες θεωρούν τις υπηρεσίες στάθμευσης που παρέχονται επαρκώς υποκατάστατες/ εναλλάξιμες μεταξύ τους και για τους λόγους που αναλύθηκαν ανωτέρω. Εξάλλου, τόσο η καταγγελλόμενη εταιρεία όσο και οι καταγγέλλουσες, ως προς τους επιβάτες/ταξιδιώτες, οι οποίοι και προς τα δύο εμπλεκόμενα μέρη αποτελούν τους πελάτες αυτών, εξυπηρετούνται εντός του ΔΑΛ και όχι στον τόπο των υποστατικών των εταιρειών valet. Γι' αυτό εξάλλου θεωρείται απαραίτητη η χρήση από τις εταιρείες valet του χώρου στάθμευσης εντός του αεροδρομίου προς παραλαβή και παράδοση του οχήματος.

Η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι, σύμφωνα με τον ορισμό της σχετικής αγοράς, όπως καθορίστηκε από την Επιτροπή, η ίδια παρέχει υπηρεσίες στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και οι καταγγέλλουσες εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ, συνεπώς τα εμπλεκόμενα μέρη «*δραστηριοποιούνται σε διακριτές σχετικές γεωγραφικές αγορές και επομένως καμία ανταγωνιστική πίεση δε μπορεί εκ των πραγμάτων να ασκηθεί μεταξύ των διακριτών σχετικών γεωγραφικών αγορών που αυτές δραστηριοποιούνται.*»

Πράγματι, η δραστηριοποίηση της κάθε εταιρείας πραγματοποιείται σε διαφορετικό χώρο, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει σημείο επικάλυψης των παρεχόμενων δραστηριοτήτων τους, ούτε ότι οι πελάτες των εμπλεκόμενων μερών δεν μπορούν να στραφούν στις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σε άλλη γεωγραφική περιοχή και με αμελητέο κόστος.

Οι εν λόγω ισχυρισμοί απορρίπτονται και επαναλαμβάνεται ότι η παρούσα καταγγελία και η εξεταζόμενη παράβαση αφορά σε γεγονότα που λαμβάνουν χώρα αποκλειστικά και μόνο στις εγκαταστάσεις του ΔΑΛ, όπου, σύμφωνα με τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, προκύπτει ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes δραστηριοποιείται ως η μοναδική επιχείρηση στην αγορά διαχείρισης των υποδομών του ΔΑΛ. Συναφώς, εφόσον το αντικείμενο της παρούσας καταγγελίας αφορά τις τιμολογήσεις που επιβάλει η καταγγελλόμενη προς τις καταγγέλλουσες για τις υπηρεσίες, που τους προσφέρει, ήτοι, χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, η γεωγραφική αγορά περιορίζεται στο χώρο όπου διαδραματίζονται τα γεγονότα της υπόθεσης, χωρίς να επεκτείνεται στους χώρους όπου δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες εκτός του ΔΑΛ.

Επιπρόσθετα, αναφορικά με την παραπομπή της Hermes στην απόφαση της Επιτροπής με αριθμό 52/2012 και την αναφορά της ότι κρίθηκε μεταξύ άλλων ότι: *«στην περίπτωση της αγοράς παροχής υπηρεσιών στάθμευσης στους επιβάτες του Αερολιμένα Λάρνακας που ταξιδεύουν στο εξωτερικό, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται επεκτείνονται περίπου σε απόσταση περί τα 15 χ.λ.μ. γύρω από τον αερολιμένα.»*, η Επιτροπή τονίζει ότι, κάθε υπόθεση κρίνεται με βάση τις ίδιες αρχές, αλλά, σύμφωνα με τα δικά της χαρακτηριστικά στοιχεία, και ύστερα από τη δέουσα έρευνα που διεξάγεται από την Υπηρεσία. Επομένως, η Επιτροπή, εξετάζει κάθε υπόθεση με αντικειμενικά κριτήρια χωρίς όμως αυτά να είναι καθοριστικά, εφόσον κάθε υπόθεση κρίνεται στα δικά της ιδιαίτερα γεγονότα και περιστατικά. Στην παρούσα υπό εξέταση υπόθεση δεν τίθεται θέμα βάσει των καταγγελλόμενων παραβάσεων του Νόμου για ορισμό σχετικής αγοράς που να αφορά την αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων στους επιβάτες του Αερολιμένα Λάρνακας που ταξιδεύουν στο εξωτερικό, ως πραγματοποιήθηκε στην απόφαση της Επιτροπής αρ. 52/2012, αλλά αφορά συγκεκριμένα την αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση την αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις. Συνακόλουθα, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, όσον αφορά την απόφαση υπ' αριθμό 52/2012 δεν έχουν τεθεί τα ίδια γεγονότα και χαρακτηριστικά, ούτε και αφορά την ίδια εξεταζόμενη συμπεριφορά ή πρακτική ώστε η Επιτροπή να είναι υποχρεωμένη να ορίσει την ίδια γεωγραφική αγορά και στην παρούσα υπόθεση. Εξάλλου, ακόμα και σ' εκείνη την απόφαση της Επιτροπής σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του ΔΑΛ, η Επιτροπή έκρινε ότι είναι η ίδια σχετική αγορά με την παρούσα εξεταζόμενη υπόθεση. Στην απόφαση της Επιτροπής αρ. 52/2012 οι εταιρείες που δραστηριοποιούντο στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων στους επιβάτες του Αερολιμένα Λάρνακας που ταξιδεύουν στο εξωτερικό επεκτείνονταν περίπου σε απόσταση περί τα 15 χ.λ.μ. γύρω από τον αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή όρισε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά αφορά την περιοχή

του αεροδρομίου της Λάρνακας και γύρω από αυτό, μέχρι το σημείο όπου βρίσκονται οι εν λόγω εταιρείες. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι στην παρούσα υπόθεση η γεωγραφική αγορά περιορίζεται στο χώρο όπου διαδραματίζονται τα γεγονότα της υπόθεσης, ήτοι, στο χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, χωρίς να επεκτείνεται στους χώρους όπου δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες εκτός του ΔΑΛ. Ως εκ τούτου, η γεωγραφική αγορά στην παρούσα υπό εξέταση υπόθεση διαφοροποιείται από αυτήν που ορίστηκε στην απόφαση υπ' αριθμό 52/2012.

Επομένως, για τους λόγους που αναλύθηκαν, οι ισχυρισμοί περί διακριτών γεωγραφικών αγορών από μέρους της Hermes, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί.

Συνεπακόλουθα, η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τους ισχυρισμούς και τα γεγονότα της καταγγελίας, τα οποία αφορούν την κατ' ισχυρισμό καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η εταιρεία Hermes στη διαχείριση του αεροδρομίου, καταλήγει ότι η σχετική γεωγραφική αγορά σε σχέση με την αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ από τον φορέα εκμετάλλευσης είναι ο χώρος του αερολιμένα της Λάρνακας.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι και η διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, η παροχή αερολιμενικών υποδομών από το φορέα εκμετάλλευσης και συγκεκριμένα, η υπό εξέταση αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, αφορούν τη γεωγραφική αγορά του αερολιμένα της Λάρνακας.

Τέλος, η Επιτροπή σημειώνει ότι και στη σχετική υπο-αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες εταιρείες, ήτοι την αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet προς επιβάτες του αεροδρομίου, καθώς και στη σχετική υπο-αγορά που δραστηριοποιείται η Hermes, ήτοι την αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης μεγάλης διάρκειας σε καλυμμένο ή ακάλυπτο χώρο προς το επιβατικό κοινό, η γεωγραφική αγορά αυτών αφορά το ΔΑΛ, όπου ξεκινά η παροχή των υπηρεσιών όλων των εμπλεκόμενων μερών προς τους πελάτες τους. Η οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση της εν λόγω αγοράς από πλευράς ζήτησης δεν θα εξυπηρετούσε το αντικείμενο της εν προκειμένω υπό εξέταση καταγγελίας και/ή δεν θα άλλαζε τα συμπεράσματα της Επιτροπής ως προς τη διαπίστωση ή μη της εξεταζόμενης παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου.

5. Παραβάσεις του Νόμου

5.1 Άρθρο 6(1) του Νόμου

Υπό το πρίσμα των ισχυρισμών των καταγγελλουσών εταιρειών, η Επιτροπή επικέντρωσε την προσοχή της στις πρόνοιες του άρθρου 6(1) του Νόμου, το οποίο καθορίζει τα κάτωθι:

6.-(1) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, που κατέχει ή κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο 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.

5.1.1 Δεσπόζουσα θέση

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίδεται στο άρθρο 2 του Νόμου, ο οποίος πηγάζει από την Ενωσιακή νομολογία, δεσπόζουσα θέση «περιλαμβάνει τη θέση οικονομικής δύναμης που απολαμβάνει η επιχείρηση, που την καθιστά ικανή να παρακωλύει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να ενεργεί σε αισθητό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της και σε τελική ανάλυση ανεξάρτητα από τους καταναλωτές».⁵² Βασικό στοιχείο της έννοιας της δεσπόζουσας θέσης είναι η ύπαρξη οικονομικής ισχύος, η οποία παρέχει στη δεσπόζουσα επιχείρηση ευχέρεια ανεξάρτητης συμπεριφοράς, την αποδεσμεύει δηλαδή από τους περιορισμούς που υπάρχουν σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Εξετάζοντας το θέμα από τη σκοπιά του άρθρου 6(1), θα πρέπει να εξεταστεί σε πρώτο στάδιο κατά πόσο η καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση και στην αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, ως έχει ορισθεί, ώστε να προχωρήσει η Επιτροπή και στην εξέταση στοιχειοθέτησης ή όχι της ύπαρξης οποιασδήποτε κατάχρησης από μέρους της.

Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, 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.⁵³ 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 θέσης και,

⁵² *Supra* υποσ. 22, Υπόθεση C-322/81.

⁵³ Υπόθεση 85/76, *Hoffmann- La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461.

επομένως, απαιτείται να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, προκειμένου να θεμελιωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.⁵⁴

Το υψηλό μερίδιο αγοράς που μπορεί να κατέχει μια επιχείρηση στην αγορά θα μπορούσε πολύ γρήγορα να εξανεμιστεί, αν η αγορά είναι ανοιχτή και δεν υπάρχουν εμπόδια για την είσοδο άλλων ανταγωνιστών. Πρέπει, κατά συνέπεια, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στην υπό εξέταση υπόθεση να ληφθεί υπόψη ο δυνητικός ανταγωνισμός και να εξετασθούν πιθανά εμπόδια και περιορισμοί εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά, η ύπαρξη των οποίων απαγορεύει την αναδιάρθρωση και ανακατανομή της αγοράς σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Καταρχάς, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τους περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμους 2002 έως 2008, «Φορέας Διαχείρισης Αερολιμένα» σημαίνει «τον φορέα ο οποίος σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες ανάλογα με την περίπτωση, έχει ως στόχο δυνάμει εθνικών, νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων ή συμβάσεων, τη διοίκηση και την διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών ή των υποδομών αερολιμενικών συστημάτων και το συντονισμό και τον έλεγχο δραστηριοτήτων των διάφορων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν τους συγκεκριμένους αερολιμένες ή αερολιμενικά συστήματα».

Όσον αφορά την υπό εξέταση καταγγελία, η Επιτροπή σημειώνει ότι, η Hermes, υπέγραψε τη «Σύμβαση Εκχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση Διεθνών Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου» με την Κυπριακή Δημοκρατία και από το 2006, που υπογράφηκε η προαναφερόμενη συμφωνία, έως και σήμερα, η Hermes αποτελεί τον αποκλειστικό φορέα διαχείρισης των αερολιμένων της Λάρνακας και Πάφου. Επομένως, η Hermes κατέχει πραγματικό, νόμιμο και αποκλειστικό μονοπώλιο σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του χώρου του ΔΑΛ.

Σύμφωνα με πάγια νομολογία του Δικαστηρίου,⁵⁵ μια επιχείρηση, η οποία διαθέτει νόμιμο μονοπώλιο κατά την έννοια του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ, μπορεί να θεωρηθεί ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση. Αξίζει να αναφερθεί ότι στην υπόθεση *SA Centre belge d'études de marché - télémarketing (CBEM)*⁵⁶ το ΔΕΕ αναφέρει κατά λέξη ότι: «το άρθρο 86 εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις, οι οποίες κατέχουν δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά ακόμα και όταν η θέση αυτή οφείλεται όχι στη δραστηριότητα των ίδιων των επιχειρήσεων, αλλά στο γεγονός ότι λόγω νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων στην αγορά αυτή δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός ή μπορεί να υπάρξει μόνο εξαιρετικά περιορισμένος ανταγωνισμός».

Κατά τον ίδιο τρόπο, στην υπόθεση *Aéroports de Paris* έχει σημειωθεί από το ΔΕΕ ότι: «Κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης (νυν άρθρο 82 ΕΚ) στην αγορά των

⁵⁴ Υπόθεση 62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-03359, παρά.60-61.

⁵⁵ Βλ. σχετικά, Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 94/119/ΕΚ, σχετικά με την άρνηση πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις του RODBΥ Δανία, [1993], ΕΕ L 55, σ. 52 έως 57. Υπόθεση C-311/84, *SA Centre belge d'études de marché - telemarketing κατά SA Compagnie luxembourgeoise de telediffusion και SA Information publicite Benelux*, [1985], Συλλογή της Νομολογίας 1985 -03261. *Supra* υποσ. 14, *FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG. Supra* υποσ. 10, C-82/01P.

⁵⁶ *Ibid*, C-311/84.

υπηρεσιών διαχείρισεως αεροδρομίων σε μια συγκεκριμένη περιοχή, οι οποίες είναι απαραίτητες για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ο δημόσιος οργανισμός, ο οποίος λόγω του ότι οι αεροπορικές εγκαταστάσεις του ανήκουν, είναι ο μόνος που έχει την εξουσία να επιτρέψει την πρόσβαση σε αυτές. Πράγματι, ο οργανισμός αυτός, διαθέτοντας το νόμιμο μονοπώλιο της διαχείρισεως των αεροδρομίων αυτών και, ως εκ τούτου, όντας ο μόνος που δύναται να παράσχει άδεια ασκήσεως δραστηριοτήτων με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών εδάφους και να καθορίζει τους όρους ασκήσεως των δραστηριοτήτων αυτών, βρίσκεται σε θέση οικονομικής ισχύος η οποία του δίνει την ευχέρεια να παρεμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην αγορά παρέχοντάς του τη δυνατότητα να αναπτύσσει ανεξάρτητες συμπεριφορές.»⁵⁷

Στη βάση όσων καταγράφηκαν ανωτέρω σχετικά με το στοιχείο της δεσπόζουσας θέσης, που προνοείται στο άρθρο 6 του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι η Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση λόγω του μονοπωλίου της σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των χώρων του ΔΑΛ. Επομένως, η Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση στην αγορά της διαχείρισης των υποδομών του ΔΑΛ και στην αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις.

Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Hermes προσφέρει υπηρεσίες βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης στάθμευσης και ως εκ τούτου δραστηριοποιείται στην γενική αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό που χρησιμοποιεί το ΔΑΛ, ως και οι καταγγέλλουσες εταιρείες. Συνεπώς και η εταιρεία Hermes χρησιμοποιεί μέρος των υποδομών του ΔΑΛ, που διαχειρίζεται, ήτοι τους χώρους στάθμευσης, μέρος των οποίων παράλληλα προσφέρει για ενοικίαση στις καταγγέλλουσες εταιρείες έναντι αμοιβής. Επομένως, οι καταγγέλλουσες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε αγορά στην οποία η υποδομή των χώρων στάθμευσης στο ΔΑΛ αποτελούν σημαντικό στοιχείο (input) στην παροχή των δικών τους υπηρεσιών στάθμευσης valet στο επιβατικό κοινό. Η δε καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις.

5.1.2 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης

Σύμφωνα με το Νόμο, καθώς και με την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, η κατοχή δεσπόζουσας θέσης δεν είναι καθαυτή παράνομη. Κάτι τέτοιο θα ήταν παράδοξο αφού θα τιμωρούσε ουσιαστικά κάθε επιτυχημένη επιχείρηση. Μόνο η κατάχρηση της δεσπόζουσας αυτής θέσης στη σχετική αγορά μπορεί να οδηγήσει σε παράβαση του Νόμου. Οι καταγγελλόμενες ως καταχρηστικές πράξεις εξετάζονται πιο κάτω.

⁵⁷ *Supra* υποσ. 41, Περίληψη της αποφάσεως, C-82/01 P, σημείο 5.

Σύμφωνα πάντα με την νομολογία του ΔΕΕ και τις αποφάσεις 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.⁵⁸ 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.⁵⁹

Στην υπόθεση *Tetra Pak International SA*,⁶⁰ η ιδιαίτερη ευθύνη επεκτείνεται ώστε το άρθρο 102 (πρώην 82) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής η «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 ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος. Το Δικαστήριο ανέφερε τα εξής: «*Επομένως, για να καθοριστούν οι προϋποθέσεις αυτές, πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 86 της Συνθήκης βάσει του αντικειμένου του και του σκοπού του, όπως διευκρινίστηκαν από το Δικαστήριο, το οποίο έκρινε, με την προπαρατεθείσα απόφαση του Michelin κατά Επιτροπής (σκέψη 57), ότι το άρθρο αυτό επιρρίπτει σε επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση, ανεξάρτητα από τους λόγους μιας τέτοιας θέσεως, την ιδιαίτερη ευθύνη να μη θίγει με τη συμπεριφορά της την άσκηση πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην κοινή αγορά, σύμφωνα με τον γενικό σκοπό του άρθρου 3, στοιχείο στ', της Συνθήκης όπως ίσχυε την εποχή εκείνη. Εμπίπτει έτσι στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 κάθε συμπεριφορά επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, σκέψη 91).*»

Αξιολόγηση θέσεων της καταγγελλόμενης εταιρείας:

Στο παρόν σημείο, η Επιτροπή προτού προχωρήσει σε ανάλυση της ουσίας της πιθανολογούμενης παράβασης του Νόμου σε συνάρτηση με τις θέσεις που αναφέρθηκαν και κατατέθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία, τις οποίες εξέτασε ενδελεχώς προβαίνει σε αξιολόγηση συγκεκριμένων σημείων που τέθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία.

Η καταγγελλόμενη εταιρεία στις θέσεις της υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έχει αξιολογήσει και αναλύσει επαρκώς το ρόλο και το έργο της Hermes, ως αποκλειστικού φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου. Η Hermes σημειώνει πως ανέλαβε δυνάμει Σύμβασης με την Κυπριακή Δημοκρατία την ανάπτυξη, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη διαχείριση των αερολιμένων και έχει επωμιστεί ευθύνες και υποχρεώσεις οικονομικού και

⁵⁸ Βλ. σχετικά *ibid.*

⁵⁹ Βλ. *supra* υποσ. 22, C-322/81, παρ.52, 59.

⁶⁰ Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak International SA v. Commission*, [1994] ECR II-755, παρά. 114.

επενδυτικού χαρακτήρα, όχι μόνο απέναντι στο επιβατικό κοινό, αλλά και έναντι της Δημοκρατίας, που παραγνωρίστηκαν από την Επιτροπή. Επιπλέον, η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι δεν μπορούν να αγνοηθούν οι σημαντικές ωφέλειες που καρπώνονται οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών στάθμευσης, και σημειώνει τη θέση μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών, η οποία ανέφερε ότι οι παροχές υπηρεσιών valet δεν πρέπει να τύχουν οποιασδήποτε επιβάρυνσης, διότι το παλαιό καθεστώς ήταν πιο λειτουργικό και «*εάν παρέμενε με το παλαιό καθεστώς, θα είχε την ίδια αύξηση στον κύκλο εργασιών, θα δούλευε με μεγαλύτερη ηρεμία και σε κάποιους μήνες θα είχε αύξηση στα κέρδη της*». Η Hermes θεωρεί αβάσιμη και μη ρεαλιστική τη θέση αυτή και ισχυρίζεται ότι η υιοθέτηση αυτής εγείρει ζητήματα παρασιτισμού (*free riding*) και καιροσκοπικής συμπεριφοράς (*opportunistic behavior*), εξαλείφοντας ή και στρεβλώνοντας τα κίνητρα δραστηριοποίησης μίας επιχείρησης όπως η Hermes.

Η Επιτροπή καταρχάς σημειώνει ότι έχει λάβει υπόψη της και έχει προβεί σε αξιολόγηση των ενώπιον της στοιχείων, τα οποία μεταξύ άλλων αφορούν τόσο το ρόλο της καταγγελλόμενης εταιρείας, ο οποίος της δόθηκε βάσει της Σύμβασης με την Κυπριακή Δημοκρατία, όσο και τα οικονομικά της στοιχεία που η ίδια απέστειλε και τα οποία εμπεριείχαν αναλυτικά τα κόστη. Επομένως, η Επιτροπή απορρίπτει το ότι δεν έλαβε υπόψη της τους εν λόγω ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης. Τονίζει δε ότι η εν προκειμένω υπό εξέταση παράβαση αφορά υπερβολική τιμολόγηση όπου όλες οι παράμετροι των εσόδων εξόδων και άλλων σχετιζόμενων με αυτή στοιχείων εξετάζονται ώστε να διερευνηθεί η ενδεχόμενη παράβαση. Όσον αφορά τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι εγείρονται θέματα που αφορούν ζητήματα παρασιτισμού (*free riding*) και καιροσκοπικής συμπεριφοράς (*opportunistic behavior*), η Επιτροπή τονίζει ότι αυτά βασίζονται απλώς στην καταγεγραμμένη δήλωση μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών, η οποία τέθηκε κατά γενικότητα, χωρίς υποβολή αποδεικτικών στοιχείων. Εξάλλου, η βελτίωση των χώρων του αεροδρομίου είναι θέμα που αφορά αποκλειστικά την Hermes και πολύ πιθανόν να βασίζεται στις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τη Σύμβαση της με την Κυπριακή Δημοκρατία και πέραν τούτου, μεταξύ των δραστηριοτήτων της καταγγελλόμενης συμπεριλαμβάνεται και η παραχώρηση χώρου σε τρίτες επιχειρήσεις για διεκπεραίωση των εργασιών της, ως πράττει και με τις καταγγέλλουσες, αλλά και με άλλες επιχειρήσεις π.χ τα λεωφορεία, τα ενοικιαζόμενα οχήματα κ.α..

Προτού η Επιτροπή προχωρήσει σε ανάλυση των ισχυρισμών περί παραβάσεων του άρθρου 6 του Νόμου, ως αναφέρονται στην καταγγελία, επισημαίνει ότι η νομολογία έχει καταδείξει ότι η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σε μια αγορά μπορεί να καταδικαστεί λόγω των αποτελεσμάτων που παράγει σε μια άλλη αγορά. Αναλυτικότερα, το ΔΕΕ στην υπόθεση *British Airways plc* ανέφερε τα εξής⁶¹:

⁶¹ Υπόθεση T-219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2003], Συλλογή της Νομολογίας II-05917, σκέψεις 127,130,132.

«127 Η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως που γίνεται στην τομεακή αγορά όπου υπάρχει η δεσπόζουσα θέση αλλά της οποίας τα αποτελέσματα γίνονται αισθητά σε χωριστή αγορά όπου η ενδιαφερόμενη επιχείρηση δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση μπορεί να εμπίπτει στο άρθρο 82 ΕΚ εφόσον αυτή η χωριστή αγορά είναι επαρκώς συναφής με την πρώτη (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974, 6/73 και 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 113, σκέψη 22, και της 3ης Οκτωβρίου 1985, 311/84, CBEM, Συλλογή 1985, σ. 3261, σκέψη 26).

[...]

130 Οι υπηρεσίες που πωλούν έτσι στους επιβάτες οι αεροπορικές εταιρίες μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελούνται από τις υπηρεσίες αερομεταφορών στις τακτικές πτήσεις τις οποίες οι εταιρίες διασφαλίζουν από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια.

[...]

132 Επομένως, υπάρχει αδιαμφισβήτητη σχέση συναφείας μεταξύ, αφενός, των υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων που παρέχουν στις αεροπορικές εταιρίες οι πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και, αφετέρου, των υπηρεσιών αερομεταφορών που διασφαλίζουν οι εταιρίες αυτές στις βρετανικές αγορές αερομεταφορών που αποτελούνται από τις αεροπορικές γραμμές από και προς τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Κατά τον ίδιο τρόπο, το ΔΕΕ στη υπόθεση *Aéroports de Paris* έκρινε ως ακολούθως:⁶²

«164 Το επιχείρημα αυτό στερείται παντός νομικού ερείσματος. Πράγματι, το Δικαστήριο υπενθύμισε σαφέστατα στην προπαρατεθείσα απόφασή του της 14ης Νοεμβρίου 1996, *Tetra Pak* κατά Επιτροπής (σκέψη 25), ότι οι προπαρατεθείσες αποφάσεις *Istituto chemioterapico italiano et Commercial Solvents* κατά Επιτροπής και *CBEM* παρέχουν παραδείγματα καταχρηστικών εκμεταλλεύσεων που παράγουν αποτελέσματα σε άλλες αγορές εκτός των αγορών στις οποίες υπάρχει δεσπόζουσα θέση. Δεν υφίσταται επιπλέον καμία αμφιβολία ότι η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως σε μια αγορά μπορεί να καταδικαστεί λόγω των αποτελεσμάτων που παράγει σε μια άλλη αγορά. Μόνο στη διαφορετική περίπτωση όπου η κατάχρηση πραγματοποιείται σε αγορά άλλη από την αγορά στην οποία υπάρχει δεσπόζουσα θέση το άρθρο 86 της Συνθήκης είναι ανεφάρμοστο, εκτός αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1996, *Tetra Pak* κατά Επιτροπής, σκέψη 27).

165 Εν προκειμένω, ακόμη και αν η κολαζόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά της ADP, δηλαδή η εφαρμογή άνισων τελών, παράγει αποτελέσματα στην αγορά υπηρεσιών εδάφους και, εμμέσως, στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών, παρ' όλ' αυτά βρίσκεται στην αγορά διαχείρισεως αερολιμένων όπου η ADP κατέχει δεσπόζουσα θέση. Επιπλέον, όταν η επιχείρηση-

⁶² *Supra* υποσ. 40, T-128/98, σκέψεις 164-165.

αποδέκτης της υπηρεσίας βρίσκεται σε αγορά διαφορετική από εκείνη στην οποία είναι παρών ο παρέχων την υπηρεσία, οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης πληρούνται, εφόσον ο αποδέκτης βρίσκεται σε θέση οικονομικής εξάρτησεως από τον φορέα παροχής της υπηρεσίας, λόγω της δεσπόζουσας θέσεως που καταλαμβάνει ο τελευταίος, χωρίς να είναι απαραίτητη η παρουσία αμφοτέρων στην ίδια αγορά. Αρκεί ότι η παροχή υπηρεσιών που προτείνεται από τον προσφέροντα είναι απαραίτητη για την άσκηση της ίδιας της δραστηριότητας του αποδέκτη.»
(η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επ' αυτού, η καταγγελλόμενη εταιρεία, κάνοντας αναφορές στα συμπεράσματα της Υπηρεσίας αναφορικά με την πιο πάνω νομολογία και την ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης των καταγγελλουσών εταιρειών με την καταγγελλόμενη εταιρεία, καθώς και στην Έκθεση Αιτιάσεων όπου αναφέρεται ότι: «οι καταγγέλλουσες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε αγορά στην οποία η υποδομή των χώρων στάθμευσης στο ΔΑΛ αποτελούν σημαντικό στοιχείο (input) στην παροχή των δικών τους υπηρεσιών στάθμευσης valet στο επιβατικό κοινό.», καταλήγει ότι η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ αποτελεί βασική ή και ουσιώδη διευκόλυνση για τις καταγγέλλουσες εταιρείες, ενώ ακολούθως αναφέρεται στη νομολογία και την έννοια που αποδίδεται στην «ουσιώδη ή και βασική διευκόλυνση».

Επ' αυτού του συμπεράσματος, η Επιτροπή καταρχάς υπογραμμίζει ότι είναι λανθασμένο. Η προαναφερόμενη νομολογία δεν τέθηκε από την Επιτροπή με σκοπό να καταδείξει κατά πόσο αποτελεί βασική ή/και ουσιώδη διευκόλυνση η παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για τις καταγγέλλουσες εταιρείες, ούτε και η Επιτροπή υποστήριξε αυτή τη θέση στην Έκθεση Αιτιάσεως της, αλλά ούτε και υπήρξε οποιαδήποτε παραδοχή, ως ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης από την Επιτροπή και την Υπηρεσία ότι «η παροχή χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ προς τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών valet parking δεν είναι απαραίτητες για την άσκηση των δραστηριοτήτων των καταγγελλουσών εταιρειών και ως εκ τούτου δε συνιστούν ουσιώδη ή και βασική διευκόλυνση, ως εσφαλμένα υποστηρίζεται.» Αυτό που δεικνύεται από τα ενώπιόν της Επιτροπής στοιχεία και δεδομένα της υπόθεσης είναι το απαραίτητο του χαρακτήρα που έχει αποκτήσει η ύπαρξη χώρου στάθμευσης για τις εταιρείες valet εντός του ΔΑΛ προς ομαλή διεκπεραίωση των εργασιών τους με αποτέλεσμα να θεωρείται η πλέον κατάλληλη λύση για αυτές. Ως αποτέλεσμα, υιοθετώντας τις αρχές που τέθηκαν στην υπόθεση *Aéroports de Paris*, «η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως σε μια αγορά μπορεί να καταδικαστεί λόγω των αποτελεσμάτων που παράγει σε μια άλλη αγορά», «Αρκεί ότι η παροχή υπηρεσιών που προτείνεται από τον προσφέροντα είναι απαραίτητη για την άσκηση της ίδιας της δραστηριότητας του αποδέκτη».

Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερόμενη νομολογία, η συσχέτιση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Hermes στη σχετική αγορά, με την αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες εταιρείες, λαμβάνοντας υπόψη και τους ισχυρισμούς τους, ότι η συμπεριφορά της καταγγελλόμενης παράγει αποτελέσματα στην αγορά που δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες,

παρόλο που η δεσπόζουσα θέση της πρώτης δεν βρίσκεται σε αυτήν, αλλά στην αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις,⁶³ διαφαίνεται να εδράζεται στο γεγονός ότι οι καταγγέλλουσες έχουν απόλυτη ανάγκη την υποδομή των χώρων στάθμευσης στο ΔΑΛ. Εν προκειμένω, στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου οι καταγγέλλουσες θεωρούν απαραίτητη για την άσκηση της δραστηριότητάς τους το χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και εξαρτώνται από το φορέα παροχής της υπηρεσίας και παροχέα υποδομής εντός του ΔΑΛ και η παροχή του συγκεκριμένου χώρου στάθμευσης, ήτοι της υποδομής από την Hermes, τους είναι απαραίτητη για να είναι σε θέση να παρέχουν επαρκώς τις υπηρεσίες τους προς τους πελάτες τους. Σημειώνεται δε ότι, παρόλο που η καταγγελλόμενη δεν δραστηριοποιείται στην υποαγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet, δραστηριοποιείται στη γενική αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης και συγκεκριμένα προσφέρει υπηρεσίες στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό.

Αναλυτικότερα, η Επιτροπή σημειώνει όσον αφορά το θέμα της οικονομικής εξάρτησης και το κατά πόσον είναι απαραίτητη η παροχή της συγκεκριμένης υποδομής από την Hermes προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, ότι αυτές αναφέρουν σχετικά στην καταγγελία τους ότι: *«Οι χώροι στάθμευσης στο αεροδρόμιο είναι απολύτως απαραίτητοι για την άσκηση των δραστηριοτήτων μας, καθώς οι πελάτες μας παραδίδουν και παραλαμβάνουν τα οχήματά τους από το Αεροδρόμιο, και όχι από τους δικούς μας χώρους, αλλά και καθώς η ώρα άφιξης του πελάτη δεν είναι δυνατόν να είναι πάντα πολύ ακριβής (καθυστερήσεις κτλ.)».*

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μέσα από τα στοιχεία της προκαταρκτικής έρευνας και τις απαντήσεις που δόθηκαν σε σχετικά ερωτηματολόγια της Υπηρεσίας, οι καταγγέλλουσες εταιρείες, ανέφεραν επίσης ότι: *«Η ζημιά που έχουμε υποστεί αφορά τα εξώδικα [...] αφού δεν έχουμε ένα σταθερό -δικό μας χώρο για να σταθμεύουμε τα αυτοκίνητα μέχρι να τα παραδώσουμε στους πελάτες μας. Επίσης έχουν αυξηθεί τα έξοδά μας, αφού απαιτείται επιπλέον προσωπικό για την εξυπηρέτηση των πελατών.»*

Επίσης, η μία εκ των καταγγελλουσών εταιρειών ανέφερε ότι: *«[...] με την μετακίνησή μου η εταιρεία Hermes δυσκολεύει το δικό μου κομμάτι δουλειάς, αφού οι παραλαβές και οι παραδώσεις των αυτοκινήτων πρέπει να γίνουν μπροστά στην είσοδο του αεροδρομίου με χρονικό περιορισμό (3^{ων} λεπτών), με αποτέλεσμα να δημιουργείται συνεχώς πρόβλημα με την αστυνομία και πληρωμή προστίμων και εξώδικων.»*

Στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου προκύπτει πως οι εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης valet εντός του ΔΑΛ, για να μπορέσουν να παρέχουν αυτή τη διακεκριμένη, όπως χαρακτηρίζεται από μέρους τους υπηρεσία προς επιβάτες του ΔΑΛ, πρέπει να έχουν τη

⁶³ Βλ. σχετικά Απόφαση ΕΠΑ: 51/2012 Καταγγελία της Aviapartner Cyprus Ltd και Two Serve εναντίον της Hermes Airports Ltd και της κοινοπραξίας Goldair Handling S.A, Servisair U.K LTD/CLIN Company Ltd (σελ 12).

δυνατότητα να παραλάβουν το όχημα του επιβάτη στο χώρο του ΔΑΛ και κατόπιν να το μεταφέρουν στον ιδιόκτητο χώρο τους, που βρίσκεται εκτός αεροδρομίου και να το παραδώσουν στον πελάτη κατά την επιστροφή του. Επομένως, για να μπορέσει κάθε μία εταιρεία να προσφέρει αδιαλείπτως και χωρίς προβλήματα αυτή την υπηρεσία θα πρέπει είτε να έχει τον απαραίτητο αριθμό προσωπικού –ο οποίος συνεπάγεται και μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας-, είτε χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, ώστε η εν λόγω διαδικασία παραλαβής, αλλά και παράδοσης του οχήματος στον επιβάτη/πελάτη, να γίνεται χωρίς διακοπές ή καθυστερήσεις.

Αναφορικά με το τελευταίο αυτό σημείο, ήτοι ότι υπάρχει εναλλακτική λύση για τις εταιρείες valet ώστε να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους αδιαλείπτως και χωρίς προβλήματα με το να έχουν τον απαραίτητο αριθμό προσωπικού, είναι η θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι προκύπτει το συμπέρασμα ότι η παροχή χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ προς τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών valet parking δεν είναι απαραίτητες για την άσκηση των δραστηριοτήτων των καταγγελλουσών εταιρειών και ως εκ τούτου δε συνιστούν ουσιώδη ή και βασική διευκόλυνση. Επ' αυτού η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αν και καταγράφει ως εναλλακτική λύση την ύπαρξη μεγαλύτερου αριθμού προσωπικού στη θέση της ύπαρξης χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, έχει επίσης επισημάνει ότι αυτή η λύση εξυπακούει και μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας. Η αύξηση στον αριθμό προσωπικού των καταγγελλουσών εταιρειών θα έχει ως αποτέλεσμα να καταστεί εν τέλει ασύμφορη η χρήση από τον καταναλωτή της υπηρεσίας valet, εφόσον το επιπρόσθετο κόστος προσωπικού θα μεταφερθεί στην παρεχόμενη υπηρεσία προς τον καταναλωτή. Άρα δεν υπάρχει ισοδυναμία μεταξύ των δύο λύσεων. Κάτι που και οι ίδιες οι καταγγέλλουσες εταιρείες που γνωρίζουν το χώρο που δραστηριοποιούνται δεν θεωρούν ως εναλλακτική λύση. Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι υπάρχουν εταιρείες που δεν έχουν πρόσβαση σε συγκεκριμένο προνομιακό χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και όμως κάνουν παραδώσεις και παραλαβές οχημάτων από τις αναχωρήσεις του ΔΑΛ, οι καταγγέλλουσες εταιρείες έχουν αναφέρει σχετικά ότι: *«Η ζημιά που έχουμε υποστεί αφορά τα εξώδικα [...] αφού δεν έχουμε ένα σταθερό -δικό μας χώρο για να σταθμεύουμε τα αυτοκίνητα μέχρι να τα παραδώσουμε στους πελάτες μας. Επίσης έχουν αυξηθεί τα έξοδά μας, αφού απαιτείται επιπλέον προσωπικό για την εξυπηρέτηση των πελατών»* Επομένως, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός αυτός ο ισχυρισμός ως βάση για να συμπεράνουμε ότι υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις παροχής της υπηρεσίας valet από τις εν λόγω εταιρείες, αφ' ής στιγμής η καταγγέλλουσα εταιρεία που δεν έχει συμβληθεί μαζί με την Hermes, την κατήγγειλε για τους χώρους στάθμευσης υποστηρίζοντας ότι έχει μεγάλο κόστος και δυσκολεύεται στην ομαλή λειτουργία των εργασιών της γι' αυτό της είναι απαραίτητοι οι χώροι στάθμευσης εντός του ΔΑΛ.

Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη ότι η Hermes αποτελεί ανταγωνίστρια εταιρεία στην αγορά της παροχής στάθμευσης, μια ενδεχόμενη αύξηση στα λειτουργικά κόστη των εταιρειών valet, αντανakλάται σε αύξηση της τιμής της παρεχόμενης υπηρεσίας, με αποτέλεσμα οι καταγγέλλουσες να καταστούν λιγότερο ανταγωνιστικές έναντι της καταγγελλόμενης.

Υπογραμμίζεται επιπρόσθετα ότι η απουσία διαφοροποιημένης επιλογής του καταναλωτή, δηλαδή ο τερματισμός παροχής κάποιας από τις ήδη προσφερόμενες υπηρεσίες είτε αυτής που ονομάζεται valet, είτε οποιασδήποτε άλλης επιλογής, ενός δηλαδή προϊόντος στις διάφορες επιλογές του καταναλωτή, μειώνει το καταναλωτικό πλεόνασμα. Η εναλλακτική λύση που ισχυρίζεται η καταγγελλόμενη εταιρεία ότι υπάρχει, καταλύει, υποβαθμίζει και εξαλείφει την επιλογή του καταναλωτή σε μία υπηρεσία, που διακρίνεται ως ιδιαίτερη και που προσφέρει προς τον καταναλωτή γρήγορη παραλαβή και παράδοση του οχήματός του, σε σημείο μάλιστα πλησίον της εισόδου του κεντρικού κτιρίου του ΔΑΛ.

Επίσης, φαίνεται πως είναι απαραίτητος ο χώρος στάθμευσης στο ΔΑΛ για τις εταιρείες valet, καθότι χρειάζεται για να μπορεί να πραγματοποιείται με συνέπεια και ασφάλεια η παραλαβή και παράδοση του κάθε οχήματος και γενικά χωρίς οποιαδήποτε προβλήματα που θα αναγκάσουν ή προτρέψουν τον πελάτη να αναζητήσει αλλού τέτοιου είδους υπηρεσίες. Οπότε, ένας συγκεκριμένος, προκαθορισμένος χώρος στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για την προσωρινή στάθμευση των οχημάτων των επιβατών, που επιλέγουν την υπηρεσία στάθμευσης valet μέχρι τη μεταφορά τους στους ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης των εν λόγω εταιρειών, εξυπακούει τα προαναφερόμενα προτερήματα, σε αντίθεση με το χώρο στάθμευσης του κοινού του ΔΑΛ. Εξάλλου, ο πελάτης που αναζητά υπηρεσίες στάθμευσης valet και πιθανότατα πληρώνει ένα υψηλότερο ποσό για τη φύλαξη του οχήματός του, λογικά το πράττει προς αποφυγή οποιασδήποτε καθυστέρησης ή τλαιπωρίας στην ανεύρεση χώρου στάθμευσης για το όχημά του και γιατί προτιμά την φύλαξη αυτού σε χώρους που είτε υπάρχει 24ωρη παρακολούθηση με φρουρό είτε και κλειστό κύκλωμα παρακολούθησης και όπου ο χώρος διαθέτει στέγαστρο και είναι ασφαλισμένος έναντι διαφόρων κινδύνων.

Συνεπώς, δεδομένων όλων όσων αναφέρθηκαν, γίνεται αντιληπτός ο ρόλος και η σημαντικότητα των λειτουργικών, προκαθορισμένων χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για τη δραστηριοποίηση των καταγγελλουσών εταιρειών, που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης valet εντός του ΔΑΛ.

Περαιτέρω σημειώνεται ότι όσον αφορά τον τρόπο λειτουργίας άλλων εταιρειών και το κατά πόσο η δραστηριοποίηση αυτών είναι ομαλή χωρίς να έχουν συμβληθεί με την Hermes, δεν έχει καταδειχθεί από την καταγγελλόμενη εταιρεία που υποβάλλει αυτή της τη θέση. Ούτε έχουν υποστηριχθεί με οποιοδήποτε τρόπο στη βάση οποιωνδήποτε στοιχείων οι ισχυρισμοί της ότι το διάστημα από τον Οκτώβριο του 2014 μέχρι τον Μάρτη του 2016 δεν απαιτείτο ο χώρος στάθμευσης από τις εταιρείες valet, εφόσον θα αναμενόταν η μεγαλύτερη χρήση των προπληρωμένων καρτών. Η θέση της Επιτροπής είναι ότι αυτός ο ισχυρισμός δεικνύει ακριβώς το αντίθετο και επιβεβαιώνει το λόγο που οι καταγγέλλουσες προέβησαν στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία. Ότι δηλαδή, οι προπληρωμένες κάρτες ήταν ασύμφωρες, καθότι ανέβαζαν υπερβολικά τα κόστη των εταιρειών valet με αποτέλεσμα να προσπαθούν να εξεύρουν λύσεις οι οποίες όμως, όπως υποστήριξαν είχαν ως αποτέλεσμα τη μη ομαλή διεξαγωγή των εργασιών τους ως π.χ. να πληρώνουν εξώδικα. Όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν οι κάρτες που

αγοράστηκαν και ότι αυτές είχαν περιορισμένο βαθμό χρήσης και δείχνουν ότι χρησιμοποιούνται για λιγότερο από 1 αυτοκίνητο την ημέρα, η Επιτροπή παραπέμπει στα όσα ανέφερε καταγγέλλουσα εταιρεία ότι με την μετακίνηση της, «η εταιρεία Hermes δυσκολεύει το δικό μου κομμάτι δουλειάς αφού οι παραλαβές και οι παραδώσεις των αυτοκινήτων πρέπει να γίνουν μπροστά στην είσοδο του αεροδρομίου με χρονικό περιορισμό (3^{ων} λεπτών), με αποτέλεσμα να δημιουργείται συνεχώς πρόβλημα με την αστυνομία και πληρωμή προστίμων και εξωδίκων. [...] Σε κάποιες εταιρείες έχουν δοθεί εισιτήρια προσωπικού, παρόλο που είναι εταιρείες και χρησιμοποιούν τα εισιτήρια αυτά για να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα των πελατών τους. Ο λόγος είναι ότι οι εταιρείες αυτές δεν έχουν απορρίψει την πρόταση της Hermes για μετακίνηση, αλλά ούτε έχουν υπογράψει τα συμβόλαια, τηρώντας μια στάση αναμονής. Μετά την μετακίνηση έχει παρουσιαστεί μείωση των εσόδων της εταιρείας (επισυνάπτεται σχετικό έντυπο) αφού υπάρχει δυσκολία εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού πελατών στο νέο σημείο που γίνεται η παραλαβή/παράδοση των αυτοκινήτων. Όπως επίσης έχουν αυξηθεί και τα έξοδα αφού απαιτείται επιπλέον υπαλληλικό προσωπικό.»

Επιπρόσθετα των πιο πάνω, η καταγγελλόμενη στις θέσεις της υποστηρίζει ότι: «Είναι πάντως αξιοσημείωτο ότι στις εταιρείες valet που είχαν προμηθευτεί τις προπληρωμένες κάρτες συμπεριλαμβάνονται και ορισμένες εκ των εταιρειών που δεν είχαν συμβληθεί με την Hermes Airports προηγουμένως αναφορικά με την πρόσβαση τους σε προνομιακό χώρο στάθμευση εντός του ΔΑΛ (π.χ. {...}). Κατά την άποψή μας, αυτό αποδεικνύει ότι για ορισμένες εταιρείες valet το νέο καθεστώς τιμολόγησης της Hermes Airports ήταν ευνοϊκό και λειτούργησε θετικά προς τα συμφέροντα τους.» Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει, πέραν των όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω ότι, άλλη καταγγέλλουσα εταιρεία στις απαντήσεις της κατά την προκαταρκτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε, ανέφερε τα εξής: «Όταν κληθήκαμε για τη νέα πρόταση το 2014, σύμφωνα με ισχυρισμούς της Hermes Airports Ltd, υπέγραψε μόνο μία εταιρεία, που δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε μετά βεβαιότητας ποιά). Παρόλ' αυτά οι εταιρείες {...}, απέκτησαν κάρτες προσωπικού, οι οποίες όμως χρησιμοποιούνταν αντί για είσοδο των εταιρικών οχημάτων, για είσοδο των οχημάτων και εξυπηρέτηση των πελατών, κάτι που υποτίθεται απαγορευόταν.» Επομένως, κατά την άποψη της Επιτροπής, η αγορά προπληρωμένης κάρτας από εταιρείες που για πρώτη φορά συνεργάζονταν με την καταγγελλόμενη εταιρεία όχι μόνο δεν αποδεικνύει ότι το νέο καθεστώς της ότι ήταν ευνοϊκό, αλλά δεικνύει το αντίθετο.

Σημειώνεται ότι από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου διαφαίνεται ότι η έκδοση κάρτας προσωπικού για το 2015 είχε κόστος €{...} πλέον Φ.Π.Α., ετησίως.

Προς επίρρωση των πιο πάνω, η Επιτροπή επισημαίνει και σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα ημερομηνίας 25/2/2015, που στάλθηκε από την καταγγελλόμενη εταιρεία προς κάποιες εκ των καταγγελλουσών εταιρειών με τίτλο: «Unauthorised use of the airport area»:

«Dear All,

We refer to the Passenger Drop Off and Pick Up zones at the Larnaca International Airport, and we wish to remind you once more about the following:

You are well aware of the terms of use of the Drop Off and Pick Up zones, which are used exclusively for the drop off and pick up of passengers respectively. Despite your said knowledge and our repeated reminders, as well as warnings by the relevant Group 4 personnel, you continue to use the above areas in violation of the applicable rules.

In addition, we have noticed the unauthorized use of other parking areas and roads around the Larnaca International Airport, including areas exclusively reserved for buses, the staff parking, car rental companies' parking and the exit road across the "Petrolina" petrol station. Your aforesaid unauthorized use of areas within the Larnaca International Airport, peripheral parking areas and roads for the purpose of conducting your commercial activities and/or providing valet services, is unlawful and obstructive.

You are hereby requested to immediately cease the above behaviour and all unauthorized use of the airport parking and other areas.

We are looking forward to your cooperation on the subject matter.

Kind Regards,

Chrysanthi Panayidou Angelidou
*Senior Officer
Commercial Account Manager
Commercial Department»*

Η Επιτροπή έχει σημειώσει τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι: «όπως προκύπτει από τα πραγματικά δεδομένα, κατά τα έτη 2014-2016 σημειώθηκε σημαντική μείωση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ. Αυτή η παρατήρηση σε συνδυασμό με το γεγονός ότι κατά την εν λόγω χρονική περίοδο υπήρξε αύξηση στην επιβατική κίνηση του ΔΑΛ, μας επιτρέπουν με ασφάλεια να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής της Hermes Airports έναντι των καταγγελλουσών εταιρειών (και γενικότερα των εταιρειών valet) δεν επέφερε αύξηση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ σε βάρος των εταιρειών που παρέχουν χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ ή και των εταιρειών valet.» Η καταγγελλόμενη σημειώνει περαιτέρω ότι: «εάν οι τιμές της Hermes Airports ήταν παρεμποδιστικές, όπως διαφαίνεται να ισχυρίζεται η Επιτροπή, τότε με δεδομένη την αύξηση της επιβατικής κίνησης του ΔΑΛ την περίοδο 2014- 2016, θα αναμενόταν να παρατηρηθεί αύξηση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ και όχι μείωση.» Προσθέτει δε ότι η Υπηρεσία «δεν έχει προβεί σε περιεκτική έρευνα, στα πλαίσια της οποίας θα ζητούσε, μεταξύ άλλων, τα πραγματικά στοιχεία των εν λόγω εταιρειών από τη χρήση των χώρων στάθμευσης τους ή και του αριθμού των πελατών τους όσον αφορά τις υπηρεσίες στάθμευσης ή και τις υπηρεσίες valet parking εκτός του ΔΑΛ ή/και τα έσοδα / κέρδη που είχαν από την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

Κατά την άποψή μας, τα εν λόγω στοιχεία θα βοηθούσαν την Επιτροπή να καταλήξει σε ασφαλέστερα συμπεράσματα αναφορικά με το κατά πόσον κατά την πιο πάνω περίοδο η Hermes Airports αύξησε την πελατεία της σε βάρος των καταγγελλουσών εταιρειών (ή και ευρύτερα των εταιρειών valet) ή και ότι ενίσχυσε τη θέση της σε βάρος των καταναλωτών.»

Επί των πιο πάνω θέσεων, η Επιτροπή καταρχάς παρατηρεί, ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα, σε αντίθεση με τα όσα αναφέρει η Hermes, ζητήθηκε και διευκρινίσθηκε από τις καταγγέλλουσες εταιρείες η ύπαρξη ή μη βλάβης ή/και μείωσης του κύκλου εργασιών τους και του όγκου πωλήσεων τους αναφορικά με τις υπηρεσίες valet, με τη μεταφορά στο νέο χώρο στάθμευσης, που παραχώρησε η Hermes. Έλαβε δε γνώση η καταγγελλόμενη εταιρεία για την τοποθέτηση των καταγγελλουσών εταιρειών επί του θέματος αν και δεν της δόθηκαν τα ακριβή στοιχεία λόγω της εμπιστευτικής φύσης αυτών, αφού η Επιτροπή της έδωσε πρόσβαση σε αυτά αποκρύβοντας μόνο τα εμπιστευτικής φύσεως στοιχεία και/ή επαγγελματικά απόρρητα.

Όσον αφορά το θέμα που τίγεται από την καταγγελλόμενη εταιρεία για τη μείωση της χρήσης των χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, παρά το γεγονός ότι υπήρξε αύξηση της επιβατικής κίνησης, δεν μπορεί να εξαχθεί κανένα ασφαλές συμπέρασμα, ως ισχυρίζεται η Hermes, πόσο μάλλον το συμπέρασμα ότι η αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής της Hermes, το ίδιο διάστημα προς τις εταιρείες valet, δεν επέφερε αύξηση στη χρήση των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ σε βάρος των εν λόγω εταιρειών που παρέχουν χώρους στάθμευσης εκτός του ΔΑΛ ή και των εταιρειών valet. Οι παράγοντες που δυνατό να επηρέασαν τη μείωση της χρήσης των χώρων στάθμευσης του ΔΑΛ ενώ υπήρχε το ίδιο διάστημα αύξηση στην επιβατική κίνηση, μπορεί να ποικίλουν από το γεγονός ότι το επιβατικό κοινό προερχόταν από τον τουρισμό, μπορεί να υπήρξε αύξηση της χρήσης άλλων μεταφορικών μέσων, όπως ταξί, λεωφορεία και οχήματα ενοικίασεως (Z). Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, μία από τις καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφερε ότι έχει παρουσιαστεί μείωση των εσόδων της, αφού υπάρχει δυσκολία εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού πελατών στο νέο σημείο, που γίνεται η παραλαβή/παράδοση των αυτοκινήτων. Επίσης έχουν αυξηθεί και τα έξοδα, αφού απαιτείται υπαλληλικό προσωπικό. Άλλες δύο καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν ότι δεν είχαν μείωση του κύκλου εργασιών και του όγκου πωλήσεων, αφού δεν έχουν υπογράψει το νέο συμβόλαιο και δεν έχουν μετακινηθεί στον προταθέντα χώρο. Επίσης, η μία εξ αυτών, ανέφερε ότι αναγκάστηκε να μεταφέρει τα αυτοκίνητα στο πρατήριο της Petrolina για πλύσιμο για λίγη ώρα πριν την παράδοση τους, ούτως ώστε να της δίνεται η δυνατότητα να μπορεί να τα φυλάσσει, ενώ επωμιζόταν το κόστος που αφορούσε το πλύσιμο του οχήματος που γινόταν πριν από αυτήν στο δικό της χώρο με λιγότερο ή καθόλου κόστος. Η άλλη εταιρεία ανέφερε ότι δεν είχε παρατηρήσει κάποια μείωση στον κύκλο εργασιών, γιατί είχε προβεί σε άλλες κινήσεις, πέραν της μείωσης των τιμών, όπως π.χ. σύναψη νέων συνεργασιών και αύξηση του προϋπολογισμού της διαφήμισης, προσφορά του πλυσίματος αυτοκινήτου δωρεάν ως επί το πλείστον, τα οποία συνεπώς αυξάνουν τα έξοδά τους.

Τα πιο πάνω απαντούν και στους ισχυρισμούς της Hermes ότι η Επιτροπή ανέφερε στην Έκθεση Αιτιάσεως της ότι η νέα πρακτική τιμολόγησης της Hermes αυξάνει το κόστος λειτουργίας των καταγγελλουσών εταιρειών, ενώ αντίθετα στο Ενημερωτικό Σημείωμα της Υπηρεσίας υπάρχουν αναφορές από εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες valet σύμφωνα με τις οποίες είχαν μειώσει τις χρεώσεις τους. Αυτό συμβαίνει, εφόσον οι εταιρείες που ανέφεραν αυτό, δεν προέβησαν σε σύναψη συμβολαίου με την Hermes για το νέο χώρο και αγορά προπληρωμένης κάρτας, ώστε να μπορέσουν να παραμείνουν στην αγορά και να καταστούν ανταγωνιστικές προς τις τιμές που έθετε η Hermes στους χώρους στάθμευσης του κοινού εντός του ΔΑΛ. Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν προβαίνει σε στοιχειοθέτηση της εκμεταλλευτικής παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου με την επιβολή υπερβολικής τιμολόγησης μόνο από το γεγονός ότι η Hermes αύξησε το κόστος των καταγγελλουσών εταιρειών με την αύξηση της τιμής χρέωσής τους. Η Επιτροπή θα προβεί σε ενδελεχή διερεύνηση του κόστους, των εσόδων και εξόδων της δεσπόζουσας επιχείρησης και της τιμής/χρέωσης προς τις καταγγέλλουσες επιχειρήσεις με σύγκριση και με προηγούμενες τιμολογήσεις, ώστε να εξαχθεί το τελικό της συμπέρασμα. Επίσης, από τους Πίνακες που καταρτίστηκαν γίνεται φανερό το κόστος των καταγγελλουσών επιχειρήσεων που ίσχυε με το προηγούμενο καθεστώς και η μεγάλη διαφοροποίηση αυτού με τη μεταφορά τους στο νέο χώρο στάθμευσης με βάση την προπληρωμένη κάρτα. Συν τοις άλλοις, για μία εκ των εταιρειών έχουν καταγραφεί και παρουσιάζονται τα έξοδά της, τα οποία υπολογίστηκαν στη βάση των πελατών της.

Όσον αφορά τις παραπομπές που γίνονται από την Hermes στην 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*⁶⁴ και στην υπόθεση *Intel Corp. v European Commission*,⁶⁵ για να υποστηρίξει ότι για να στοιχειοθετηθεί παράβαση του Νόμου πρέπει να αποδειχθεί ότι η τιμολόγηση της δεν επιτρέπει στις καταγγέλλουσες εταιρείες να καλύψουν το μέσο επαυξητικό τους κόστος ή και το μέσο μεταβλητό τους κόστος και να είναι αποτελεσματικοί ανταγωνιστές, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι στην προκειμένη περίπτωση εξετάζεται η καταχρηστική πρακτική της υπερβολικής τιμολόγησης και όχι καταχρηστική υποτιμολόγηση/επιθετική τιμολόγηση ή καταχρηστική εκπτωτική πολιτική, ως αναφέρονται τα υποδεικνυόμενα έγγραφα από την Hermes. Περαιτέρω επισημαίνεται σχετικά με την προαναφερθείσα Ανακοίνωση της Επιτροπής, ότι το άρθρο του Luc PEEPERKORN, Directorate-General Competition, unit A-1 Competition⁶⁶ αναφερόμενη σε αυτήν την Ανακοίνωση, διευκρινίζει τα ακόλουθα αναφορικά με το “as efficient competitor” test (κριτήριο του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή):

⁶⁴ OJ C 45, 24.2.2009, p. 7–20.

⁶⁵ Υπόθεση C-413/14 P, *Intel Corp. κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, [2017] Ψηφιακή συλλογή (Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου - Γενική συλλογή) Αναγνωριστικό ECLI: ECLI:EU:C:2017:632.

⁶⁶ Luc PEEPERKORN, Directorate-General Competition, unit A-1, «Commission publishes discussion paper on abuse of dominance». Competition Policy Newsletter. Number 1 — Spring 2006.

«For price based conduct the discussion paper proposes to apply the ‘as efficient competitor test’. Principles are provided to evaluate whether a competitor, which is as efficient as the dominant company, can compete against the price schedule or rebate system of the dominant company. The question is asked whether the dominant company itself would be able to survive the exclusionary conduct in the event that it would be the target.

To apply the as efficient competitor test means in general applying a price-cost test. For instance in case of predation the paper proposes, in line with previous case law, to apply a presumption of predation for pricing below average avoidable cost but to require additional elements of proof for pricing above average avoidable cost. In case of conditional rebates on all purchases (so-called roll-back rebates) the price-cost test is applied by calculating the effect of the rebate on the price over a relevant range of the purchases and by comparing the resulting effective price for this range with the costs of the dominant company. To apply the as efficient competitor test the authority in principle needs to have reliable information on the pricing conduct and costs of the dominant company. A number of remarks are made in the paper on the use of a price-cost test. Firstly, it is practical for the dominant company, which, in order to assess its own behaviour and prevent abuse, can look at its own costs and revenues. Secondly, it may be necessary to look at revenues and costs of the dominant company in a wider context. It may not be sufficient to only assess whether the price or revenue covers the costs for the product in question, but it may be necessary to look at incremental revenues in case the dominant company’s conduct negatively affects its revenues in other markets or of other products. Similarly, in case of two sided markets it may be necessary to look at revenues and costs of products on both sides of the market. Thirdly, in case reliable information on the dominant company’s costs is not available it may be necessary to apply the as efficient competitor test using cost data of apparently efficient competitors.” (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στην δε υπόθεση *Post Danmark II*,⁶⁷ το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αναφέρει σχετικά με το πιο πάνω τεστ του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή στο οποίο κάνει αναφορά η *Hermes*, τα ακόλουθα:

«53 Υπενθυμίζεται επίσης ότι η εφαρμογή του κριτηρίου του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή συνίσταται στην εξέταση του ζητήματος κατά πόσον οι τιμολογιακές πρακτικές επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση ενέχουν τον κίνδυνο να εκτοπιστεί από την αγορά ένας ανταγωνιστής εξίσου αποτελεσματικός με αυτήν.

54 Το ως άνω κριτήριο στηρίζεται στη σύγκριση, αφενός, των τιμών που χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση και, αφετέρου, ορισμένων από τα έξοδα τα οποία επωμίζεται ως κόστος, καθώς και στην ανάλυση της στρατηγικής της (βλ. απόφαση *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, σκέψη 28).

⁶⁷ Υπόθεση C-23/14, *Post Danmark A/S κατά Konkurrenserådet*, [2015] EE C 389 της 23.11.2015, σ. 4.

55 Το κριτήριο του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή έχει εφαρμοστεί, συγκεκριμένα, από το Δικαστήριο σε περιπτώσεις χαμηλών τιμών, είτε επιλεκτικών είτε επιθετικών (βλ., για τις επιλεκτικές τιμές, απόφαση *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, σκέψεις 28 έως 35, και για τις επιθετικές τιμές, αποφάσεις *AKZO κατά Επιτροπής*, C-62/86, EU:C:1991:286, σκέψεις 70 έως 73, και *France Télécom κατά Επιτροπής*, C-202/07 P, EU:C:2009:214, σκέψεις 107 και 108), καθώς και σε περιπτώσεις συμπίεσης των περιθωρίων (απόφαση *TeliaSonera Sverige*, C-52/09, EU:C:2011:83, σκέψεις 40 έως 46).

56 Ως προς τη σύγκριση τιμής και κόστους στο πλαίσιο της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 82 ΕΚ επί συστήματος εκπτώσεων, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η χρέωση στους πελάτες «αρνητικών» τιμών, δηλαδή χαμηλότερων της τιμής κόστους, δεν συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση για να διαπιστωθεί ότι είναι καταχρηστικό το σύστημα αναδρομικών εκπτώσεων το οποίο εφαρμόζεται από επιχείρηση κατέχουσα δεσπόμενη θέση (απόφαση *Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 73). Στην ίδια υπόθεση, το Δικαστήριο κατέστησε επίσης σαφές ότι δεν στοιχειοθετείται νομικό σφάλμα για τον λόγο ότι δεν έχει γίνει σύγκριση των τιμών και του κόστους (απόφαση *Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 80).

57 Επομένως, όπως τόνισε και η γενική εισαγγελέας στα σημεία 61 και 63 των προτάσεων της, δεν είναι δυνατό να συναχθεί ούτε από το άρθρο 82 ΕΚ ούτε από τη νομολογία του Δικαστηρίου νομική υποχρέωση να θεμελιώνεται πάντοτε στο κριτήριο του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή η διαπίστωση περί της καταχρηστικότητας συστήματος εκπτώσεων το οποίο εφαρμόζεται από επιχείρηση κατέχουσα δεσπόμενη θέση.

58 Το ως άνω συμπέρασμα δεν σημαίνει, πάντως, ότι αποκλείεται κατ' αρχήν, η χρησιμοποίηση του κριτηρίου του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή στις υποθέσεις όπου αμφισβητείται η νομιμότητα συστήματος εκπτώσεων και επιβάλλεται ο έλεγχος της συμβατότητάς του με το άρθρο 82 ΕΚ.

59 Εντούτοις, σε μια περίπτωση όπως αυτή της υπόθεσης της κύριας δίκης, χαρακτηριστικά της οποίας είναι ότι η επιχείρηση με τη δεσπόμενη θέση κατέχει πολύ σημαντικό μερίδιο της αγοράς και απολαύει διαρθρωτικών πλεονεκτημάτων ιδίως χάρη στο εκ του νόμου μονοπώλιό της επί του 70 % των ταχυδρομικών αποστολών στην αγορά αυτή, η εφαρμογή του κριτηρίου του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή στερείται νοήματος, εφόσον η δομή της αγοράς καθιστά πρακτικά αδύνατη την εμφάνιση εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή.

60 Επιπλέον, σε μια αγορά όπως αυτή της υπόθεσης της κύριας δίκης, η οποία είναι δύσκολα προσβάσιμη λόγω της ύπαρξης σημαντικών προσκομμάτων, η παρουσία ενός λιγότερο αποτελεσματικού ανταγωνιστή θα μπορούσε να εντείνει την ανταγωνιστική πίεση στην αγορά και, ως εκ τούτου, να λειτουργήσει περιοριστικά σε σχέση με τη συμπεριφορά της κατέχουσας δεσπόμενη θέση επιχείρησης.

61 Το κριτήριο του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή πρέπει, λοιπόν, να θεωρείται ως ένα μεταξύ περισσότερων εργαλείων στο πλαίσιο της εξέτασης της ενδεχόμενης ύπαρξης καταχρηστικής εκμετάλλευσης μέσω της εφαρμογής συστήματος εκπτώσεων.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Το ίδιο σκεπτικό επαναλαμβάνεται από το ΔΕΕ στην υπόθεση *Intel Corp. v European Commission*⁶⁸ που επικαλείται και η *Hermes* στις θέσεις της:

«142 *Εν προκειμένω, με την επίδικη απόφαση, ενώ η Επιτροπή τόνισε ότι οι επίμαχες εκπτώσεις είχαν εκ φύσεως την ικανότητα να περιορίσουν τον ανταγωνισμό, οπότε δεν απαιτείται ανάλυση του συνόλου των περιστάσεων της υπό κρίση υπόθεσης και, ειδικότερα, εφαρμογή του κριτηρίου του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή, προκειμένου να διαπιστωθεί η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης (βλ., ιδίως, σημεία 925 και 1760 της επίδικης απόφασης), εντούτοις προέβη σε διεξοδική εξέταση των περιστάσεων αυτών, αναπτύσσοντας, στα σημεία 1002 έως 1576 της απόφασης αυτής, μια εξαιρετικά λεπτομερή ανάλυση σχετικά με το κριτήριο του εξίσου αποτελεσματικού ανταγωνιστή, ανάλυση βάσει της οποίας εκτίμησε, με τα σημεία 1574 και 1575 της εν λόγω απόφασης, ότι ένας εξίσου αποτελεσματικός ανταγωνιστής θα ήταν υποχρεωμένος να ορίσει μη βιώσιμες τιμές και ότι, ως εκ τούτου, οι επίμαχες εκπτώσεις θα μπορούσαν να έχουν ως συνέπεια τον εκτοπισμό του ανταγωνιστή αυτού από την αγορά.»*

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι ορισμένοι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών εταιρειών που δεν τεκμηριώνονται βάσει υποστηρικτικών στοιχείων γίνονται αποδεκτοί από την Επιτροπή, αλλά και η ύπαρξη ορισμένων αναπόδεικτων ισχυρισμών της Επιτροπής, η Επιτροπή μελέτησε τα όσα καταγράφηκαν και επαναλαμβάνει ότι ως ανεξάρτητο και αμερόληπτο διοικητικό όργανο λαμβάνει υπόψη της όλα όσα αναφέρουν τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης και μόνο τότε αποφασίζει αναλόγως. Τα βασικά στοιχεία που κρίθηκαν στην παρούσα υπόθεση βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης. Υπάρχουν όμως και δευτερεύουσας σημασίας ή επικουρικά στοιχεία που υποδείχθηκαν ή αναφέρθηκαν από τα μέρη τα οποία και αυτά αξιολογήθηκαν και συνεκτιμήθηκαν από την Επιτροπή προτού αυτή καταλήξει στην απόφαση της αναφορικά με την παρούσα υπόθεση.

Τονίζεται ότι κάθε υπόθεση θα πρέπει να εξετάζεται στη βάση των δικών της στοιχείων και δεδομένων και/ή ιδιομορφιών και ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξεταστεί αν στην παρούσα υπόθεση ενδέχεται να παρεμποδιστεί ο ανταγωνισμός στην αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet, εξαιτίας της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η *Hermes* στην αγορά παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και στην παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις.

⁶⁸ *Supra* υποσ. 65.

Σε συνάρτηση με τα πιο πάνω, η καταγγελλόμενη εταιρεία υποστηρίζει ότι: «η καταγγελία που υπέβαλαν οι καταγγέλλουσες καθώς και οι αναφορές στην Έκθεση Αιτιάσεων και στο Εσωτερικό Σημείωμα της Υπηρεσίας (παραγρ. 32 (vi) της Έκθεσης Αιτιάσεων και παραγρ. 75, 115-125 του Εσωτερικού Σημειώματος) βασίζονται στη εισήγηση ότι οι εργασίες των καταγγελλουσών μπορούν να διεξαχθούν μόνο όταν γίνεται χρήση του ειδικού χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου για να προωθηθεί ο ισχυρισμός για πιθανολογούμενη παράβαση και εκμετάλλευση από μέρους της Hermes της δεσπόζουσας θέσης της.» Η καταγγελλόμενη εισηγείται ότι: «η παραχώρηση ειδικών και μάλιστα προνομιακών χώρων προσωρινής στάθμευσης για τις εταιρείες valet, σύμφωνα με τις καθιερωμένες αρχές που διέπουν την αρχή της παροχής βασικών διευκολύνσεων (essential facilities), δεν είναι τέτοια ουσιώδης υπηρεσία για την άσκηση των εργασιών των εν λόγω εταιρειών.» Καθότι, «για να θεωρείται ως «βασική διευκόλυνση» (essential facility) πρέπει αυτή να είναι επιτακτική/απαραίτητη (indispensable) για την άσκηση των εργασιών της επιχείρησης που επιζητεί την πρόσβαση καθώς και βασική για τον ανταγωνισμό και όχι για τον ανταγωνιστή.» Κατέληξε ότι η χρήση ειδικών αποκλειστικών χώρων και μάλιστα με σημαντικά μειωμένη χρέωση σαφώς παρέχει πλεονέκτημα σε μια εταιρεία, αλλά τούτο δεν μπορεί να ανάγεται σε αναγκαιότητα στη βάση των καθιερωμένων αρχών της νομολογίας.

Η Επιτροπή έχοντας αξιολογήσει τα όσα καταγράφηκαν πιο πάνω, απορρίπτει τους προβληθέντες ισχυρισμούς της Hermes, υπογραμμίζοντας ότι η νομολογία του ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι οι υποδομές των αερολιμένων είναι βασικές ή/και ουσιώδεις για τη παροχή ορισμένων αγαθών και υπηρεσιών. Αυτό γιατί: «χωρίς πρόσβαση σε αυτούς δημιουργείται, στην πράξη ένα αξεπέραστο εμπόδιο εισόδου για τους ανταγωνιστές της δεσπόζουσας επιχείρησης ή χωρίς πρόσβαση οι ανταγωνιστές θα υφίστανται ένα σοβαρό μόνιμο και αναπόδραστο μειονέκτημα το οποίο θα καθιστούσε τις δραστηριότητές τους αντισυμβαλλόμενες».⁶⁹ Σημειώνεται ότι εκτός της Ευρωπαϊκής σχετικής νομολογίας και η Επιτροπή έχει επίσης καταλήξει στις αποφάσεις *B&A The Best MCC Ltd v Hermes Airports Ltd*⁷⁰ και *Mega Flypark v Hermes Airports Ltd*⁷¹ ότι, η αγορά παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, βάσει της συμφωνίας εκχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της εταιρείας Hermes, αποτελεί βασική διευκόλυνση για επιχειρήσεις, των οποίων οι δραστηριότητες εστιάζονται σε υπηρεσίες προς τους χρήστες του ΔΑΛ.

Υπογραμμίζεται πως σύμφωνα με τη νομολογία, μια διευκόλυνση για να θεωρηθεί ως βασική θα πρέπει να είναι βασική για τον ανταγωνισμό και όχι για τον ίδιο τον ανταγωνιστή.⁷² Στη βάση των όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του ΔΑΛ και συγκεκριμένα, στο

⁶⁹ Βασίλης Γ. Χατζόπουλος, «Ο κανόνας των Βασικών Διευκολύνσεων στο Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκαιο», (2002) εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 56.

⁷⁰ Απόφαση ΕΠΑ 29/13, ημερομηνίας 4/4/2013.

⁷¹ *Supra* υποσ.18, Απόφαση ΕΠΑ 52/12.

⁷² Υπόθεση T-504/93, *Tiercé Ladbroke SA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1997] Συλλογή της Νομολογίας 1997 II-00923.

χώρο στάθμευσης, αποτελεί βασική υποδομή. Η Επιτροπή τονίζει αυτό, καθώς δεν κρίνει στην προκειμένη υπόθεση κατά πόσο είναι ουσιώδης ή/και βασική η πρόσβαση σε «*προνομιακό χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ*» από τις εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες valet, ως ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης εταιρείας. Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υπό εξέταση καταγγελία αφορά ισχυρισμούς για πρακτικές με υπερχρεώσεις από μέρους της Hermes και επίσης ισχυρισμούς για ευνοϊκή μεταχείριση που τυγχάνουν κάποιες εταιρείες και όχι αυτή καθ' αυτή άρνηση πρόσβασης σε βασική διευκόλυνση, ώστε να εξετάζεται η πρόσβαση σε αυτήν και αν και εφόσον αυτή είναι βασική διευκόλυνση.

Περαιτέρω, έχει τεθεί από την καταγγελλόμενη εταιρεία ότι στην Έκθεση Αιτιάσεων (παράγραφος 162) η Επιτροπή υιοθετεί εισήγηση των καταγγελλουσών ότι αυτή χωρίς καμία διαβούλευση μετακίνησε τις εταιρείες valet στο χώρο στάθμευσης του κοινού. Προσθέτει ότι στην Έκθεση Αιτιάσεων, παραγνωρίζονται οι τεκμηριωμένες εισηγήσεις της καταγγελλόμενης για το θέμα και παραπέμπει στην επιστολή της προς την Επιτροπή, ημερομηνίας 9/10/2015.

Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην Έκθεση Αιτιάσεων που κοινοποιήθηκε προς την καταγγελλόμενη, η Επιτροπή σημείωσε τα όσα οι καταγγέλλουσες εταιρείες ανέφεραν στην καταγγελία τους και ότι εκτός από το υψηλό κόστος του νέου χώρου στάθμευσης που τους παραχωρήθηκε, καταγγέλλαν τη συμπεριφορά και τις αποφάσεις της Hermes, οι οποίες πάρθηκαν χωρίς να διαβουλευτεί με αυτές, για τη μετακίνησή τους στο νέο χώρο που τους παραχωρήθηκε, ο οποίος βρίσκεται στο χώρο στάθμευσης του κοινού και αυτό προκαλούσε διάφορα προβλήματα και δυσλειτουργία. Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν έχει παραγνωρίσει τις θέσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας και την επιστολή της ημερομηνίας 9/10/2015, τις οποίες θέσεις της έχει συνεκτιμήσει ως καταγράφεται ανωτέρω.

Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη εταιρεία αναφέρει στις θέσεις της ότι, δεν αποφάσισε την αιφνίδια μη ανανέωση των ληγουσών τον Νοέμβριο 2013 συμβάσεων, αλλά, επρόκειτο για διαδικασία που είχε συζητηθεί και προωθείτο για υλοποίηση από το καλοκαίρι του 2012. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αν και οι καταγγέλλουσες εταιρείες έκαναν αναφορά στα γεγονότα του 2013 και την μη ανανέωση των τότε συμβάσεων, η καταγγελία τους δεν αφορούσε αυτά, αλλά το νέο χώρο στάθμευσής που τους παραχωρήθηκε από την Hermes. Συγκεκριμένα, όπως έχει καταγραφεί στο ιστορικό που καταγράφηκε, οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρθηκαν στα ακόλουθα:

«2014: Παρόλα αυτά, στις 17 Ιανουαρίου 2014, με επιστολή που στάληκε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, και λόγω μη ετοιμότητάς τους σε σχέση με την αναβάθμιση των χώρων, εκφράζουν την πρόθεσή τους να δώσουν περαιτέρω παράταση στη συμφωνία μέχρι 31 Μαρτίου 2014, δεδομένου ότι συμμορφωθούμε με τους όρους (Επισυναπτόμενο 10). Με τη λήξη αυτής της παράτασης, εξεφράσαμε την επιθυμία να μη συνεχίσουμε τη συνεργασία ως κοινοπραξία, αλλά αυτόνομα η κάθε εταιρεία, στην όποια συμφωνία θα καταλήγαμε, αν καταλήγαμε. Στις 13 Μαΐου, κληθήκαμε σε σύσκεψη με ημερομηνία 21 Μαΐου για να συζητήσουμε μία νέα πρόταση. Η πρόταση,

σημειώσεις της οποίας φαίνονται στα πρακτικά που μας στάληκαν στις 28 Μαΐου (Επισυναπτόμενο 11), αν και φαινόταν καλή, χρειαζόταν αρκετές διορθώσεις. Σε ότι αφορά τον προταθέν χώρο, εκφράστηκε από όλους μας η επιθυμία να αναθεωρηθεί, κυρίως επειδή βρισκόταν στους χώρους στάθμευσης του κοινού οπότεν και ανησυχούσαμε για συνωστισμό κατά την είσοδο-έξοδο, μπλοκαρίσματα και άρα εξαναγκασμό μας στη χρήση σημείων εκτός του ειδικού χώρου (Ο προβληματισμός αυτός είχε αναπτυχθεί εκτεταμένα σε προηγούμενη επιστολή μας προς την Επιτροπή Προστασίας Ανταγωνισμού). Ένας μεγάλος προβληματισμός μας ήταν επίσης η χρήση εισιτηρίων η οποία όχι μόνο θα αύξανε τα έξοδά μας, αλλά επίσης θα προκαλούσε καθυστερήσεις στον τρόπο εξυπηρέτησης των πελατών μας. Παρά τους προβληματισμούς που εκφράσαμε η Hermes Airports Ltd, μας απέστειλε την τελική πρότασή της στις 21 Ιουλίου (Επισυναπτόμενο 12), με μοναδικές διαφοροποιήσεις την αύξηση του ποσοστού έκπτωσης αναλόγως της ποσότητας προπληρωμένων εισιτηρίων και την έκδοση Κάρτας προσωπικού προς €{...} πλέον Φ.Π.Α., ετησίως. Η έναρξη ισχύος αυτής της συμφωνία θα ήταν η 1η Σεπτεμβρίου 2014. Λόγω των προβλεπόμενων δυσκολιών, της προβλεπόμενης αύξησης του λειτουργικού κόστους αλλά και εν τη απουσία σημαντικών διευκρινιστικών λεπτομερειών (όπως εκφράστηκαν και σε προηγούμενες μας επιστολές προς εσάς) δεν υπογράψαμε, παρόλο που μας είχε σταλεί υπενθύμιση με επισυναπτόμενο συμβόλαιο στις 22 Αυγούστου. Την 1η και 4η Σεπτεμβρίου, ειδοποιηθήκαμε ότι, ο ειδικός χώρος είχε ακόμα οχήματα του κοινού (Επισυναπτόμενο 13), οπότε έτσι κι αλλιώς, δε μπορούσαμε να μετακινηθούμε (ακόμα και αν υπογράφαμε). Ο χώρος καθάρισε και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τον Οκτώβρη. Παρόλο που μέχρι τότε είχαν παρατηρηθεί και διάφορα άλλα λειτουργικά προβλήματα σε σχέση με το χώρο, όπως π.χ. προβλήματα αναγνώρισης της κάρτας στις μηχανές πληρωμής, τα οποία αναγνώρισαν και οι ίδιοι, στις 13 και 14 Οκτωβρίου απέστειλαν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τις διορθωτικές κινήσεις από μέρους τους καθώς και εξέφρασαν την πρόθεσή τους να ικανοποιήσουν αίτημά μας σε σχέση με χρήση του drop-off zone σε δοκιμαστική βάση (Επισυναπτόμενο 14). Δεδομένων των προβλημάτων που είχαν παρουσιαστεί και των προβλεπόμενων άλλων θεμάτων, αλλά και εν τη αδυναμία της Hermes Airports Ltd να μας εξασφαλίσει με βεβαιότητα χώρους στο drop-off zone, δεν υπογράψαμε τίποτα. Δε μπορούσαμε να δεσμευτούμε σε μια συμφωνία που ήταν αμφίβολο αν θα μπορούσε να μας εξυπηρετήσει.

2015: Τον Γενάρη μας αποστέλλεται εκ νέου το τελικό συμβόλαιο (Επισυναπτόμενο 15), και μας απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο των οχημάτων ενοικιάσεως, τον οποίο και χρησιμοποιούσαμε από το 2012.»

Επομένως τα όσα αναφέρονται, ναι μεν δεν αμφισβητούν ότι έγιναν συζητήσεις εντός του 2014 για τη νέα πρόταση της μετακίνησής τους, ούτε και αμφισβητήθηκαν οι αναβαθμίσεις της καταγγελλόμενης στο χώρο, παρόλα αυτά οι καταγγέλλουσες εταιρείες της είχαν αναφέρει τα μειονεκτήματα και τα προβλήματα αυτού του χώρου, χωρίς όμως να εισακουστούν από την καταγγελλόμενη. Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η καταγγελία των εταιρειών valet αφορά μεν τη μετακίνηση τους σε ένα χώρο που έκριναν ότι ήταν μειονεκτικός ως προς την ομαλή λειτουργία

της επιχείρησής τους και στην Έκθεση Αιτιάσεως της παραθέτονται σχετικά διάφορα αναφορικά με τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι καταγγέλλουσες στο νέο χώρο στις παραγράφους μετά την υποδειχθείσα παράγραφο 162, αλλά το συμπέρασμα της Επιτροπής στην παράγραφο 170 αυτής είναι ότι: «*Περαιτέρω, η Επιτροπή, στη βάση όλων όσων αναλύθηκαν πιο πάνω, ομόφωνα καταλήγει εκ πρώτης όψεως ότι η ενέργεια της Hermes να προβεί σε μετακίνηση του χώρου στάθμευσης των εταιρειών valet, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών προς τις εν λόγω εταιρείες.*»

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε άλλοι ισχυρισμοί τέθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία επί των λόγων της μετακίνησης των εταιρειών valet και της ύπαρξης διαβούλευσης μαζί με αυτές και το κατά πόσο ήταν ή όχι λειτουργικός ο χώρος, έχοντας μελετήσει αυτούς ότι δεν ανατρέπουν τους λόγους για τους οποίους στάλθηκε η Έκθεση Αιτιάσεως προς την καταγγελλόμενη εταιρεία ούτε υποστηρίζουν αντίθετο συμπέρασμα αναφορικά με τις υπερβολικά ψηλές χρεώσεις της.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι οι περιστάσεις των δυο υποθέσεων, η απόσυρση των καταγγελιών καθώς και το επιβληθέν πρόστιμο εναντίον της Hermes στην υπόθεση *Karydas* δικαιολογούν πλήρως την άσκηση της εξουσίας της Επιτροπής για αναγνωριστική απόφαση και μη επιβολή προστίμου, η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι το εν λόγω θέμα της επιβολής ή μη προστίμου σε μία επιχείρηση και η εφαρμογή του άρθρου 24(β) του Νόμου δεν εξετάζεται επί του παρόντος από την Επιτροπή .

Σε αντίθεση με όσα ισχυρίζεται η καταγγελλόμενη εταιρεία, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η αντιμετώπιση και/ή αξιολόγηση της υπερβολικής τιμολόγησης στο δίκαιο του ανταγωνισμού που καταγράφεται από την Επιτροπή στην Έκθεση Αιτιάσεως είναι ασυνεπής με την ανάλυση της και τα συμπεράσματά της. Ούτε και η οικονομική ανάλυση της Επιτροπής και τα συμπεράσματα που συνάγονται από αυτήν είναι αντίθετα με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από άλλες νομολογιακά καθιερωμένες προσεγγίσεις και το τεστ της *United Brands*.

Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη εταιρεία ισχυρίζεται ότι κατά την άποψή της η οικονομική ανάλυση της Επιτροπής και τα συμπεράσματά της δεν ικανοποιούν τους θεμελιώδεις κανόνες αναφορικά με το βάρος απόδειξης, αλλά και το τεκμήριο αθωότητας. Και σημειώνεται σχετικά ότι: «*όπως έχει κριθεί νομολογιακά όταν παραμένει εύλογη αμφιβολία στον δικαστή σε σχέση με την πειστικότητα των τεκμηρίων που προβάλλονται για τη στοιχειοθέτηση των προβαλλόμενων ισχυρισμών ενόψει του τεκμηρίου της αθωότητας, οι αμφιβολίες είναι πάντοτε υπέρ του κατηγορουμένου/αμυνόμενου, εν προκειμένω της Hermes Airports, γνωστή και ως αρχή in dubio pro reo.*» Επίσης, γίνεται αναφορά από την καταγγελλόμενη εταιρεία στην υπόθεση *Maatschappij*⁷³ όπου αναφέρεται ότι το βάρος της

⁷³ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-305/94, T-306/94, T- 307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, *Limburgse Vinyl Maatschappij NV και άλλοι v. Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1999] Συλλογή Νομολογίας Δικαστηρίου, σελ. II- 931.

αποδείξεως μίας παραβάσεως το φέρει η ίδια η Επιτροπή, σε αντιστάθμισμα των εκτεταμένων εξουσιών έρευνας που της αναγνωρίζονται και προς τούτο η Επιτροπή δεν μπορεί να περιοριστεί σε ισχυρισμούς, υποθέσεις ή επαγωγικούς συλλογισμούς αλλά οφείλει να αναφέρει σοβαρές, συγκεκριμένες και συγκλίνουσες ενδείξεις.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η καταγγελλόμενη εταιρεία επικαλείται την αρχή *in dubio pro reo*, η οποία έχει εφαρμογή στην ποινική δίκη, όπου επί αμφιβολιών ως προς την ενοχή του κατηγορουμένου, αυτός κηρύσσεται αθώος κατ' εφαρμογή της εν λόγω αρχής. Η αρχή *in dubio pro reo* ουσιαστικά συνιστά βασική όψη του τεκμηρίου αθωότητας, το οποίο, όσον αφορά τη συγκεκριμένη πτυχή του, δεν κατοχυρώνεται μόνο στο άρθρο 6 παρ. 2 της ΕΣΔΑ,⁷⁴ αλλά και στο πρωτογενές δίκαιο της Ε.Ε.. Συναφώς, το ΔΕΕ έχει κρίνει ότι στον τομέα του δικαίου του ανταγωνισμού, σε περίπτωση που ερίζεται η ύπαρξη παραβάσεως, εναπόκειται στην Επιτροπή να αποδεικνύει τις παραβάσεις τις οποίες διαπιστώνει και να προσκομίζει στοιχεία που να θεμελιώνουν, επαρκώς κατά νόμο, τη συνδρομή των πραγματικών περιστατικών που στοιχειοθετούν την παράβαση, τυχόν δε αμφιβολία του δικαστή είναι υπέρ της επιχειρήσεως στην οποία απευθύνεται η απόφαση με την οποία διαπιστώνεται παράβαση, ενόψει του τεκμηρίου αθωότητας, που συνιστά γενική αρχή του δικαίου της Ε.Ε., ενσωματωθείσα πλέον στο άρθρο 48 παρ. 1 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ.⁷⁵

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αυτό που υποστηρίζει η καταγγελλόμενη εταιρεία, έχει νομολογηθεί στην υπόθεση του ΔΕΕ, *E.ON Energie AG κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*,⁷⁶ η οποία επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-89/11 P. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έκρινε ως εξής:

«50 Έτσι, ο ρόλος του δικαστή που επιλαμβάνεται προσφυγής ακυρώσεως κατά αποφάσεως της Επιτροπής με την οποία διαπιστώνεται η ύπαρξη παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού και επιβάλλονται πρόστιμα στους αποδέκτες της συνίσταται στην εκτίμηση του αν οι αποδείξεις και τα λοιπά στοιχεία που επικαλείται η Επιτροπή με την απόφασή της επαρκούν προς απόδειξη της υπάρξεως της προσαππομένης παραβάσεως (απόφαση *JFE Engineering κ.λπ. κατά Επιτροπής*, σκέψη 49 ανωτέρω, σκέψη 175).

⁷⁴ Βλ. ιδίως ΕΔΔΑ 23.7.2002, 36985/97, *Västberga Taxi Aktiebolag & Vulic κατά Σουηδίας*, σκέψεις 108-116 (διοικητική κύρωση για ανακρίβεια φορολογικής δήλωσης) και ΕΔΔΑ 18.3.2010, 13201/05, *Krumpholz κατά Αυστρίας*, σκέψεις 30-43.

⁷⁵ Βλ. Ι. Δημητρακόπουλος, Πάρεδρος ΣτΕ, «Η αρχή *in dubio pro reo* (δεν) εφαρμόζεται στη διοικητική δίκη; (με αφορμή την απόφαση ΣτΕΟλομ.1741/2015)»

http://www.humanrightscaselaw.gr/uploads/4/8/0/3/48039377/%CE%A3%CF%84%CE%95_1741-2015_in_dubio_pro_reo_-_comment.pdf

«βλ. Υπόθεση C-89/11 P, *E.ON Energie κατά Επιτροπής*, ECLI:EU:C:2012:738, σκέψεις 71-72, με περαιτέρω παραπομπές στη νομολογία του Δικαστηρίου. Στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, το Δικαστήριο εφαρμόζει το τεκμήριο αθωότητας, ενόψει της φύσης της αποδιδόμενης παράβασης καθώς και της φύσης και της βαρύτητας της κύρωσης που επισύρει, δηλαδή στοιχείων που αποτελούν το δεύτερο και το τρίτο από τα κριτήρια *Engel*, χωρίς, πάντως, να χαρακτηρίζει και τη σχετική κυρωτική διαδικασία ως "ποινική". Βλ. ΔΕΚ C-199/92 P, *Hüls AG κατά Επιτροπής*, ECLI:EU:C:1999:358, σκέψεις 149-150.»

⁷⁶ Υπόθεση T-141/08, *E.ON Energie AG κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, [2010] *European Court Reports* 2010 II-05761.

51 Περαιτέρω, τυχόν αμφιβολία του δικαστή είναι υπέρ της επιχειρήσεως στην οποία απευθύνεται η απόφαση με την οποία διαπιστώνεται παράβαση (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1978, 27/76, *United Brands* και *United Brands Continentaal* κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψη 265). Συνεπώς, ο δικαστής δεν μπορεί να συμπεράνει ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς κατά νόμο την ύπαρξη της επίδικης παραβάσεως, εφόσον διατηρεί ακόμη αμφιβολίες ως προς το ζήτημα αυτό, ιδίως στο πλαίσιο προσφυγής με την οποία επιδιώκεται η ακύρωση αποφάσεως περί επιβολής προστίμου (απόφαση *JFE Engineering* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 49 ανωτέρω, σκέψη 177).

52 Πράγματι, στην τελευταία αυτή περίπτωση, είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η αρχή του τεκμηρίου αθωότητας, όπως αυτή καθιερώνεται στο άρθρο 6, παράγραφος 2, της ΕΣΔΑ, το οποίο εντάσσεται στα θεμελιώδη δικαιώματα τα οποία προστατεύονται στην κοινοτική έννομη τάξη, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου που επιβεβαιώθηκε άλλωστε τόσο με το προοίμιο της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξεως όσο και με το άρθρο 6, παράγραφος 2, ΕΕ, καθώς και με το άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ενώσεως που υιοθετήθηκε στις 7 Δεκεμβρίου 2000 στη Νίκαια (ΕΕ C 364, σ. 1). Λαμβανομένων υπόψη της φύσεως των επίδικων παραβάσεων, καθώς και της φύσεως και του βαθμού αυστηρότητας των κυρώσεων τις οποίες επισύρουν, η αρχή του τεκμηρίου αθωότητας εφαρμόζεται και επί των διαδικασιών των σχετικών με παραβάσεις των ισχυόντων για τις επιχειρήσεις κανόνων ανταγωνισμού που μπορούν να οδηγήσουν στην επιβολή προστίμων ή χρηματικών ποινών (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, ΕΔΔΑ, αποφάσεις *Öztürk* της 21ης Φεβρουαρίου 1984, σειρά Α αριθ. 73, και *Lutz* της 25ης Αυγούστου 1987, σειρά Α αριθ. 123-Α· αποφάσεις του Δικαστηρίου της 8ης Ιουλίου 1999, C-199/92 P, *Hüls* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-4287, σκέψεις 149 και 150, και C-235/92 P, *Montecatini* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-4539, σκέψεις 175 και 176· απόφαση *JFE Engineering* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 49 ανωτέρω, σκέψη 178).»

Επίσης, σε παλαιότερη υπόθεση το ΔΕΕ⁷⁷ καταγράφει: «Κατ' αρχάς, σε περίπτωση που ερίζεται η ύπαρξη παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού, στην Επιτροπή εναπόκειται ν' αποδεικνύει τις παραβάσεις τις οποίες διαπιστώνει και να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία που να θεμελιώνουν, επαρκώς κατά νόμον, τη συνδρομή πραγματικών περιστατικών που στοιχειοθετούν παράβαση (απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 1998, C-185/95 P, *Baustahlgewebe* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-8417, σκέψη 58). Σ' αυτό το πλαίσιο, εναπόκειται ιδίως στην Επιτροπή να θεμελιώνει όλα τα στοιχεία που δικαιολογούν τη συμμετοχή μιας επιχειρήσεως σε μια τέτοια παράβαση και την ευθύνη της για τα επί μέρους στοιχεία της.»

⁷⁷ Υπόθεση C-49/92 P, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Anic Partecipazioni SpA*, [1999] Συλλογή της Νομολογίας 1999 I-04125, παρ.86.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι στην υπόθεση *Aalborg Portland A/S* κα.,⁷⁸ το ΔΕΕ έχει καθορίσει ότι: «Έστω και αν το νόμιμο βάρος αποδείξεως το φέρει, σύμφωνα με τις αρχές αυτές, είτε η Επιτροπή είτε η ενδιαφερόμενη επιχείρηση ή ένωση, τα πραγματικά στοιχεία τα οποία επικαλείται η μία πλευρά μπορεί να είναι ικανά να υποχρεώσουν την άλλη πλευρά να παράσχει μια εξήγηση ή αιτιολογία, ελλείψει της οποίας να επιτρέπεται να συναχθεί ότι η πρώτη πλευρά ανταποκρίθηκε στην υποχρέωσή της.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επίσης, η Επιτροπή αντλεί καθοδήγηση από τη νομολογία του ΔΕΕ και την υπόθεση, *JFE Engineering*⁷⁹ σύμφωνα με την οποία:

«179. [...] είναι απαραίτητο να προσκομίσει η Επιτροπή ακριβή και συγκλίνοντα αποδεικτικά στοιχεία για να στηρίξει την αταλάντευτη πεποίθηση ότι η παράβαση αυτή όντως διαπράχθηκε. (βλ., συναφώς, προμνησθείσες στη σκέψη 56 αποφάσεις *CRAM* και *Rheinzink* κατά Επιτροπής, σκέψη 20, και *Χαρτοπολτός II*, σκέψη 127· προμνησθείσες στη σκέψη 57 αποφάσεις *SIV* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 193 έως 195, 198 έως 202, 205 έως 210, 220 έως 232, 249, 250 και 322 έως 328, και *Volkswagen* κατά Επιτροπής, σκέψεις 43 και 72).

180. Πρέπει, ωστόσο, να υπογραμμιστεί ότι κάθε απόδειξη που προσκομίζει η Επιτροπή δεν χρειάζεται να ανταποκρίνεται αναγκαστικά στα κριτήρια αυτά σε σχέση προς κάθε στοιχείο της παραβάσεως. Αρκεί η δέσμη των ενδείξεων που επικαλείται το εν λόγω όργανο, συνολικώς εκτιμώμενη, να ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στην υποσημείωση 61 απόφαση *PVC II*, σκέψεις 768 έως 778 και, ειδικότερα, σκέψη 777, η οποία επικυρώθηκε ως προς το σημείο αυτό από το Δικαστήριο, κατ' αναίρεση, με την απόφαση 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, σκέψεις 513 έως 523).» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Σε άλλη απόφασή του, το ΔΕΕ τόνισε ότι:

«[...] Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, η ύπαρξη αντίθετης προς τον ανταγωνισμό πρακτικής ή συμφωνίας μπορεί να συναχθεί από ορισμένες συμπτώσεις και ορισμένα στοιχεία που λαμβανόμενα μαζί υπόψη, μπορούν να αποτελέσουν, ελλείψει άλλης συνεπούς εξηγήσεως, την απόδειξη μίας παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού.»⁸⁰

⁷⁸ Συνεκδικαζόμενες 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* κα. κατά Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, παρ. 79.

⁷⁹ Συνεκδικασθείσες Υποθέσεις *T-67/00*, *T-68/00*, *T-71/00* και *T-78/00*, *JFE Engineering v. Commission* [2004] ECR II-2501.

⁸⁰ Υπόθεση *C-113/04 P*, *Technische Unie BV* κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, [2006] ECR I-8725, παρά. 165. Βλ. επίσης, Υπόθεση *C-49/92*, *Anic Partecipazioni SpA v. Commission*, [1999] ECR I-4125.

Επίσης, σχετική είναι και η απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση "Eturas" UAB and Others⁸¹ σύμφωνα με την οποία:

«30 Μολονότι το άρθρο 2 του κανονισμού 1/2003 διέπει ρητώς την κατανομή του βάρους αποδείξεως, ο κανονισμός αυτός δεν περιέχει διατάξεις αφορώσες ειδικότερες δικονομικές πτυχές. Συγκεκριμένα, ο εν λόγω κανονισμός δεν περιλαμβάνει μεταξύ άλλων διάταξη αφορώσα τις αρχές που διέπουν την εκτίμηση των αποδείξεων και τον βαθμό αποδείξεως που απαιτείται στο πλαίσιο εθνικής διαδικασίας εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ.

31 Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από την αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού 1/2003, η οποία προβλέπει ρητώς ότι ο κανονισμός αυτός δεν θίγει τους εθνικούς κανόνες που αφορούν τον απαιτούμενο βαθμό αποδείξεως.

32 Κατά πάγια νομολογία, ελλείπει κανόνων της Ένωσης οι οποίοι να διέπουν ορισμένο ζήτημα, εναπόκειται στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους να τους θεσπίσει, δυνάμει της αρχής της δικονομικής αυτονομίας, υπό τον όρο ωστόσο ότι οι κανόνες αυτοί δεν είναι λιγότερο ευμενείς από τους διέποντες παρόμοιες καταστάσεις που υπόκεινται στο εσωτερικό δίκαιο (αρχή της ισοδυναμίας) και ότι δεν καθιστούν πρακτικώς αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που απονέμει το δίκαιο της Ένωσης (αρχή της αποτελεσματικότητας) (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις VEBIC, C-439/08, EU:C:2010:739, σκέψη 63, και Nike European Operations Netherlands, C-310/14, EU:C:2015:690, σκέψη 28 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

[...]

35 Πάντως, η αρχή της αποτελεσματικότητας επιβάλλει να μην καθιστούν οι κανόνες που διέπουν την εκτίμηση των αποδείξεων και τον απαιτούμενο βαθμό αποδείξεως αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης και, ιδίως, να μη θίγουν την αποτελεσματική εφαρμογή των άρθρων 101 ΣΛΕΕ και 102 ΣΛΕΕ (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση Pfleiderer, C-360/09, EU:C:2011:389, σκέψη 24).

36 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η ύπαρξη εναρμονισμένης πρακτικής ή συμφωνίας πρέπει, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, να συνάγεται από ορισμένο αριθμό συμπτώσεων και ενδείξεων οι οποίες, συνολικά θεωρούμενες, μπορούν να αποτελέσουν, ελλείψει άλλης εύλογης εξηγήσεως, απόδειξη περί παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση Total Marketing Services κατά Επιτροπής, C-634/13 P, EU:C:2015:614, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

⁸¹ Υπόθεση C-74/14, "Eturas" UAB and Others v Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, [2016] ECLI:EU:C:2016:42.

37 Κατά συνέπεια, η αρχή της αποτελεσματικότητας επιβάλλει να είναι δυνατό να αποδειχθεί η παραβίαση του περί ανταγωνισμού δικαίου της Ένωσης όχι μόνον με άμεσες αποδείξεις, αλλά και με ενδείξεις, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι αντικειμενικές και συγκλίνουσες.»

Η Επιτροπή, κρίνοντας ως καθοδηγητική την ως άνω νομολογία, επισημαίνει ότι κατέληξε στην εκ πρώτης όψεως αιτίαση στη βάση όλων των διαθέσιμων στοιχείων του διοικητικού φακέλου, όπως προκύπτει σε όλη την έκταση της παρούσας υπόθεσης και ενημέρωσε την εμπλεκόμενη επιχείρηση αναφορικά με την αιτίαση που διατυπώνεται εις βάρος της με σχετική Έκθεση Αιτιάσεως. Εν προκειμένω, όσον αφορά την αιτίαση της Επιτροπής, το βάρος αντίκρουσης της το φέρει η εμπλεκόμενη επιχείρηση, η οποία φέρει και το βάρος απόδειξης και των δικών της ισχυρισμών. Η δε εμπλεκόμενη επιχείρηση είχε κάθε δυνατότητα να αντικρούσει την αιτίαση της Επιτροπής τόσο με τις γραπτές της παραστάσεις όσο και προφορικώς ενώπιον της Επιτροπής.

Επαναλαμβάνεται όμως ότι και σε στάδια της διαδικασίας όπου το νόμιμο βάρος της απόδειξης το φέρει η Επιτροπή, «τα πραγματικά στοιχεία τα οποία επικαλείται η μία πλευρά μπορεί να είναι ικανά να υποχρεώσουν την άλλη πλευρά να παράσχει μία εξήγηση ή μία αιτιολογία, ελλείψει της οποίας να επιτρέπεται να συναχθεί ότι η πρώτη πλευρά ανταποκρίθηκε στην υποχρέωσή της.»⁸²

Επ' αυτού επισημαίνονται και οι Προτάσεις της Γενικού Εισαγγελέως Juliane Kokott στην υπόθεση C-105/04,⁸³ όπου αναφέρει ότι: «73. Με την επιχειρηματολογία αυτή η FEG αντιλαμβάνεται εσφαλμένως τις απαιτήσεις που μπορεί να επιβληθούν ευλόγως όσον αφορά τη διαπίστωση των συνθηκών της αγοράς από την Επιτροπή σε μια διαδικασία διαπιστώσεως παραβιάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού. Ειδικότερα, δεν λαμβάνει υπόψη το βάρος επικλήσεως το οποίο φέρει κάθε μέρος και το οποίο προηγείται του βάρους αποδείξεως. Πράγματι, είναι αυτονόητο ότι η Επιτροπή φέρει το βάρος αποδείξεως για όλες τις διαπιστώσεις στις οποίες προβαίνει με την απόφασή της. Πριν καταστεί καν αναγκαία η αναφορά στην κατανομή του βάρους αποδείξεως, κάθε πλευρά οφείλει να εκθέσει κατά τρόπο εμπειριστατωμένο τους εκάστοτε ισχυρισμούς της. Μια εμπειριστατωμένη έκθεση της Επιτροπής μπορεί να αποδυναμωθεί μόνον με μια τουλάχιστον εξίσου τεκμηριωμένη έκθεση των μερών. Μόνον όταν αμφότερες οι πλευρές προβάλλουν βάσιμη και πειστική επιχειρηματολογία και καταλήγουν σε διαφορετικά συμπεράσματα, έχουν οπωσδήποτε σημασία οι κανόνες περί του βάρους αποδείξεως.

74. Επομένως, εάν η Επιτροπή αντλεί, με την απόφασή της, βάσει αντικειμενικά επαληθεύσιμων δηλώσεων και κατόπιν αναφοράς των πηγών που χρησιμοποιήθηκαν, συμπεράσματα για τις συνθήκες που επικρατούν σε συγκεκριμένη αγορά, οι οικείες επιχειρήσεις δεν μπορούν να αποδυναμώσουν τις διαπιστώσεις της Επιτροπής μόνο με μη τεκμηριωμένη αμφισβήτηση. Αντιθέτως,

⁸² Βλ. *supra* υποσ. 7, *Aalborg Portland*, σκέψη 79.

⁸³ Προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέα Juliane Kokott στην Υπόθεση C-105/04 P, *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2005] Συλλογή της Νομολογίας 2006 I-08725.

σ' αυτές απόκειται να αποδείξουν γιατί τα πληροφοριακά στοιχεία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή δεν ασκούν επιρροή, γιατί στερούνται, ενδεχομένως, αποδεικτικής ισχύος ή γιατί τα συμπεράσματα που αντλεί η Επιτροπή δεν είναι πειστικά. Την απαίτηση αυτή δεν εκφράζει η προβαλλόμενη από τη FEG αντιστροφή του βάρους αποδείξεως, αλλά, αντιθέτως, το σύννηθες βάρος επικλήσεως που φέρει κάθε μέρος.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Επιτροπή σημείωσε ότι η απόφασή της σε ό,τι αφορά την υπό εξέταση υπόθεση αφορά μεγάλο αριθμό στοιχείων και εγγράφων, τα οποία συλλέχθηκαν, μελετήθηκαν και αξιολογήθηκαν, οδηγώντας στη λήψη απόφασης της Επιτροπής για εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 17(1) του Νόμου. Τα εν λόγω στοιχεία και το σκεπτικό της Επιτροπής επ' αυτών είναι συγκεκριμένο και, υπό το φως και της καθοδήγησης που αντλείται από τη νομολογία σε σχέση με την εξέταση αποδεικτικών στοιχείων, την εκτίμηση αυτών ειδικότερα σε ό,τι αφορά υποθέσεις που αφορούν υπερβολική τιμολόγηση/αθέμιτες τιμές (άρθρο 6(1) του Νόμου), η Επιτροπή θεωρεί ότι απέσεισε το βάρος απόδειξης. Τα σχετικά στοιχεία, έγγραφα και σκεπτικό κοινοποιήθηκε στην καταγγελλόμενη επιχείρηση και υποβλήθηκαν οι σχετικές θέσεις της.

Επομένως, αναφορικά με τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι ενόψει του τεκμηρίου αθωότητας, οι αμφιβολίες είναι πάντοτε υπέρ του κατηγορούμενου/αμυνόμενου, η Επιτροπή αποσαφηνίζει καταρχάς ότι δεν διατηρεί οποιεσδήποτε αμφιβολίες, ως υποδεικνύει η καταγγελλόμενη. Περαιτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τους γενικούς και αόριστους ισχυρισμούς ότι τα στοιχεία που εξετάστηκαν από την Επιτροπή είναι, αντίθετα με τα συμπεράσματα της νομολογίας και ότι πρόκειται για ισχυρισμούς, υποθέσεις και ότι χρησιμοποιήθηκαν αυτά επιλεκτικά ή/και αποσπασματικά ή/και ότι είναι μη πειστικά, ως λόγο για τον οποίο η καταγγελλόμενη επιχείρηση θεωρεί ότι δεν έχει αποσεισει το βάρος απόδειξης, Μία τέτοια θεώρηση θα ήταν αντίθετη με τη νομολογία του ΔΕΕ, την οποία η Επιτροπή κρίνει ως καθοδηγητική και η οποία έτυχε επίκλησης από την καταγγελλόμενη επιχείρηση.

Για τους πιο πάνω λόγους και λαμβανομένων υπόψη των ενώπιόν της στοιχείων, η Επιτροπή απορρίπτει την πιο πάνω υποβληθείσα από την καταγγελλόμενη εταιρεία θέση και φρονεί ότι δεν υπήρξε καμία ασυνέπεια της οικονομικής της ανάλυσης με τη νομολογία από την οποία αντλεί καθοδήγηση.

Πέραν των πιο πάνω, η καταγγελλόμενη εταιρεία υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να επιλέγει τις προσεγγίσεις ή/και εναλλακτικές που είναι πιο ευνοϊκές για την υπόθεσή της, ενώ ταυτόχρονα να αγνοεί ή και να μην αποδίδει την κατάλληλη βαρύτητα στα στοιχεία ή/και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από άλλες εναλλακτικές και τα οποία αποδυναμώνουν/ υπονομεύουν τα συμπεράσματά της. Όσον αφορά αυτή τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας, η Επιτροπή καταρχάς την απορρίπτει και επαναλαμβάνει για ακόμα μία φορά ότι δεν έχει κανένα λόγο σαν ανεξάρτητο διοικητικό όργανο να επιλέξει τις «ευνοϊκότερες» προσεγγίσεις ή/και εναλλακτικές για την υπόθεση με σκοπό να καταλήξει σε παράβαση του Νόμου της. Πέραν τούτου, και η καταγγελλόμενη εταιρεία

παρά το ότι αναφέρει τα πιο πάνω, στη συνέχεια δεν υποδεικνύει ποια είναι εκείνα τα στοιχεία ή/και τα αποτελέσματα, τα οποία είχε ενώπιόν της η Επιτροπή, αλλά αγνόησε ή/και δεν απόδωσε την κατάλληλη βαρύτητα ή/ και ποια αποτελέσματα προκύπτουν από άλλες εναλλακτικές που έπρεπε να χρησιμοποιήσει και τα οποία αποδυναμώνουν τα συμπεράσματά της.

Συγκεκριμένα, η Hermes στις θέσεις της υποστηρίζει σχετικά με τις αθέμιτες πρακτικές, ότι αν και η Επιτροπή στην Έκθεση Αιτιάσεως κάνει αναφορά στην υπόθεση *United Brands v Commission*, τα κριτήρια που καθορίστηκαν στην εν λόγω υπόθεση, για να εκτιμηθεί αν μια τιμή είναι αθέμιτη κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, δεν εφαρμόστηκαν ορθά.

Η Επιτροπή μελέτησε τη θέση αυτή της καταγγελλόμενης εταιρείας, καθώς και τις αναφορές της σε διάφορες αποφάσεις της νομολογίας και καταλήγει ότι δεν έχει προβεί σε οποιαδήποτε διαφορετική αξιολόγηση ή μη τήρηση των κριτηρίων που θέτει η σχετική νομολογία. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή σημειώνει ότι το ΔΕΕ στην υπόθεση *United Brands*⁸⁴ έκρινε ότι: «Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα. Μπορούν να επινοηθούν και άλλες μέθοδοι —και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές— προκειμένου να καθορισθεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη».

Συνεπώς, το Δικαστήριο εφάρμοσε ένα τεστ δύο σταδίων για τον καθορισμό περιπτώσεων υπερβολικής τιμολόγησης. Το εν λόγω τεστ προβλέπει ότι για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση απαιτείται:

(α) να καθορισθεί κατά πόσο υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ του κόστους της δεσπόζουσας επιχείρησης και της τιμής που επιβλήθηκε από αυτή και,

(β) αν διαφανεί όντως μια τέτοια δυσαναλογία, εξετάζεται κατά πόσο η εν λόγω τιμή είναι μη εύλογη είτε από μόνη της ή κατόπιν σύγκρισης με ανταγωνιστικά προϊόντα.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι και η Hermes, ως έχει πράξει η ίδια, επαναλαμβάνει το διπτό τεστ που επιβάλλει η *United Brands*, αναφέροντας ότι ακόμα και αν διαπιστωθεί υπερβολική χρέωση, απαιτείται να εξεταστεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή. Αναφορικά με την υπερβολική χρέωση, η Hermes υποστηρίζει ότι είναι σημαντικό να εξεταστεί η τιμή σε σχέση με την οικονομική αξία των χώρων στάθμευσης και παραπέμπει στις υποθέσεις *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg*⁸⁵ και *Sundbusserne v Port of Helsingborg*.⁸⁶

⁸⁴ Βλ. Υπόθεση 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978, παρά. 249.

⁸⁵ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568/D3) http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36568/36568_44_4.pdf

⁸⁶ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Sundbusserne v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.570/D3), http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36570/36570_39_5.pdf

Επί τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υπερτιμολόγηση βασίζεται όντως στη νομολογία που έχει αναφερθεί και βάσει αυτής και των οικονομικών δεδομένων που απεστάλησαν από την ίδια και τις καταγγέλλουσες εταιρείες valet, έχει πραγματοποιηθεί κοστολογική ανάλυση και εξάχθηκε το συμπέρασμα ότι η Hermes επιδίδεται σε υπερτιμολόγηση με το περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Περαιτέρω, όσον αφορά την αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων που παρατέθηκαν από την Επιτροπή, η καταγγελλόμενη πέραν των πιο πάνω ισχυρίζεται ότι η ανάλυση της Επιτροπής για απόδειξη υπερτιμολόγησης είναι ασυνεπής με τη νομολογία που παραθέτει στην Έκθεση Αιτιάσεων, καθώς δεν προέβη σε «καμία συγκριτική ανάλυση μεταξύ της τιμής που ζητήθηκε από την Hermes Airports από τις καταγγέλλουσες εταιρείες και των πραγματικών δαπανών που έγιναν εκ μέρους της εν λόγω εταιρείας προκειμένου να προσφερθούν οι σχετικές υπηρεσίες», εκτός από τον Πίνακα 20 της Έκθεσης Αιτιάσεων, ο οποίος όμως βασίζεται σε στοιχεία με τα οποία η Επιτροπή δεν συμφωνεί. Επιπλέον, η Hermes υποστηρίζει ότι η ανάλυση της Επιτροπής στηρίζεται σε υποθετικά σενάρια.

Καταρχάς, η Επιτροπή σημειώνει ότι ουδέποτε ανέφερε ότι δεν συμφωνεί με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον Πίνακα 20. Εκείνο που αναφέρθηκε απλώς ήταν ότι το κόστος που παρουσιάζεται στον εν λόγω πίνακα αφορά αποκλειστικά τους γενικούς χώρους στάθμευσης και τους χώρους στάθμευσης προσωπικού. Το κόστος που αναλογεί στο χώρο στάθμευσης που χρησιμοποιείται από τις εταιρείες valet, δεν περιλαμβάνεται στο κέντρο κόστους «Car Park» διότι ο συγκεκριμένος χώρος βρισκόταν εντός του χώρου στάθμευσης των εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων.

Η Επιτροπή, κατά την ανάλυση των εν λόγω στοιχείων στηρίχτηκε στα όσα η Hermes παράθεσε, ότι το κόστος που προκύπτει ανά χώρο στάθμευσης γενικά ισχύει και για τους χώρους στάθμευσης που παραχωρούνταν προηγουμένως (στην περιοχή του χώρου στάθμευσης εταιρειών ενοικιάσεων αυτοκινήτων) όσο και στο νέο χώρο, αφού η βασική υπηρεσία που προσφέρεται από την Hermes στις εταιρείες valet είναι αυτή της στάθμευσης και η σχετική χρέωση της Hermes είναι η μόνη χρέωση γι' αυτές τις εταιρείες. Η ίδια η Hermes διευκρίνισε ότι στις 1,628 θέσεις περιλαμβάνονταν και οι θέσεις που διατίθενται για τις εταιρείες valet από το 2015, ήτοι με το νέο καθεστώς. Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι, στην ανάλυση που χρησιμοποίησε το υποθετικό σενάριο στηρίχτηκε σε στοιχεία που απέστειλε η ίδια η καταγγελλόμενη στις 5/8/2015 και παρατηρεί ότι αυτή δεν καταλήγει σε αντίθετα αποτελέσματα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή στις αναλύσεις που προέβη στον Πίνακα 21 της Έκθεσης Αιτιάσεως, συνεκτίμησε τα πραγματικά στοιχεία της Hermes που η ίδια απέστειλε, αφού για σκοπούς υπολογισμού περιθωρίου κέρδους βασίστηκε στο κόστος χώρου στάθμευσης ανά μήνα ύψους €{...} (έτος 2011), το ψηλότερο από όλα όσα καταγράφονται στον πίνακα 20 της Hermes, το οποίο και

επιμέρισε ανά λεπτό και στη συνέχεια, σύγκρινε με την τιμή μετά την έκπτωση που χρέωνε τις εταιρείες valet.

Ακολουθως, η Επιτροπή στον Πίνακα 22 της Έκθεσης Αιτιάσεως, επανέλαβε το τεστ με κόστος χώρου στάθμευσης ανά μήνα ύψους €{...}. Παρενθετικά σημειώνεται ότι η Hermes στην εν λόγω επιστολή της ανέφερε ότι θα έπρεπε να καθορίσει σαν τιμή πώλησης για κάθε χώρο στάθμευσης, ποσό της τάξης των €{...} ανά μήνα, ώστε το ποσό να μπορεί να καλύπτει τα σχετικά έξοδα (ανοικοδόμηση/λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και να αφήνει στην ίδια μια κερδοφορία, πριν τους φόρους και τα δάνεια, της τάξης του {...}%. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ακόμα και αν χρησιμοποιήσει ως κόστος αυτό το ποσό των €{...} ανά μήνα, η Hermes πάλι παρουσιάζει ψηλά περιθώρια κέρδους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αντιληφθεί τον ισχυρισμό της Hermes ότι, δεν έχει προβεί σε κατάλληλες συγκρίσεις στη βάση πραγματικών στοιχείων.

Επομένως, βάσει των εν λόγω αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν και του γεγονότος ότι χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία που δόθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία, ακόμα και εκείνα που δεν βασίζονταν στον Πίνακα 20 που κατέγραφε τα οικονομικά της στοιχεία, αλλά σε υποθετικά σενάρια της ίδιας, η Επιτροπή απορρίπτει τις αναφορές της καταγγελλόμενης ότι η ανάλυση της βασίζεται σε σενάρια που δεν είναι κατάλληλα και επαληθεύσιμα και ότι ενδεχομένως να έχουν επιλεγεί κατά τρόπο μη αντικειμενικό με σκοπό να αποδειχθεί η κατ' ισχυρισμό παράβαση του Νόμου. Επαναλαμβάνεται ότι η Επιτροπή ενεργεί αμερόληπτα κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Δεν επιλέγει να ενεργεί κατά τρόπο μη αντικειμενικό και ως εκ τούτου απορρίπτει κατηγορηματικά τους ισχυρισμούς αυτούς.

Περαιτέρω, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι τα στοιχεία ενώπιόν της Επιτροπής δεν είναι αδιάσειστα, πειστικά και συγκλίνοντα, αλλά βασίστηκε σε υποθετικά σενάρια για να καταλήξει σε παράβαση, η Επιτροπή αντιπαραβάλλει πως τούτοι αντικρούονται από τη χρήση των στοιχείων της ίδιας της καταγγελλόμενης εταιρείας κατά την ανάλυσή τους από την Επιτροπή. Εξάλλου τα υποθετικά σενάρια που πραγματοποιήθηκαν έγιναν με γνώμονα να καταδειχθούν όλες οι περιπτώσεις ώστε να μην υπάρχει αμφιβολία για ευνοϊκή μεταχείριση ενός μόνου στοιχείου ή δεδομένου που να καταλήγει σε θετικό πλεονέκτημα για κάποια από τα εμπλεκόμενα μέρη και αρνητικό για τα έτερα μέρη της υπόθεσης. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι προχώρησε σε υπολογισμούς στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων τα πλείστα των οποίων δόθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία. Επιπρόσθετα, η ίδια η καταγγελλόμενη εταιρεία έρχεται να αντιπαραβάλλει τις προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Wahl στην υπόθεση AKKA/LAA,⁸⁷ υπογραμμίζονται την αναφορά του ότι «[...] εξαιρετικά σημαντικό οι αρχές ανταγωνισμού να προσπαθούν να εξετάζουν την εκάστοτε περίπτωση συνδυάζοντας διάφορες μεθόδους [...]», πράγμα το οποίο έπραξε η

⁸⁷ Προτάσεις Γενικού Εισαγγελέα NILS WAHL, της 6ης Απριλίου 2017, Υπόθεση C-177/16, *Biedrība «Autortiesību un komunikāciju konsultāciju aģentūra – Latvijas Autoru apvienība» κατά Konkurences padome*, ECLI:EU:C:2017:286.

Επιτροπή κατά την ανάλυσή της. Επίσης, αναφορικά με τη θέση της καταγγελλόμενης ότι: «*στις περιπτώσεις που μία Αρχή Ανταγωνισμού αντιμετωπίζει δυσχέρειες όσον αφορά στην εκτίμηση του πραγματικού κόστους της δεσπόζουσας επιχείρησης στην υπό κρίση σχετική αγορά, θα πρέπει να εφαρμόζει διάφορες μεθοδολογίες προκειμένου να υπάρξει κατάληξη σε ασφαλές συμπέρασμα και να αποφευχθεί ή και να μειωθεί ο κίνδυνος έκδοσης λανθασμένης απόφασης.*», η Επιτροπή διευκρινίζει ότι δεν αντιμετωπίζει οποιαδήποτε δυσχέρεια στην εκτίμηση του πραγματικού κόστους της καταγγελλόμενης εταιρείας εφόσον η ίδια απέστειλε τα έσοδα/έξοδά της με βάση τους δικούς της υπολογισμούς. (Η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής).

Περαιτέρω, η Hermes σημείωσε αναφορικά με την πρώτη προϋπόθεση που θέτει η *United Brands* ότι, «*η Ευρωπαϊκή Επιτροπή [...] σημείωσε ότι αν όντως υπάρχει υπερβολική δυσαναλογία, πρέπει να εξεταστεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, και διευκρίνισε ότι μη δίκαιη τιμή μπορεί να καθιερωθεί μόνο όταν η τιμή είναι δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.*»

Η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι: «*ακόμα κι αν υπάρχει υψηλό ή υπερβολικό περιθώριο κέρδους, δεν μπορεί αυτό καθ' αυτό να καταστεί απόδειξη τυχόν υπερτιμολόγησης*» και παραθέτει τις υποθέσεις *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* και *Sundbusserne v Port of Helsingborg*, στις οποίες σημειώθηκε ότι ακόμα και αν υπάρχει υπερτιμολόγηση αυτό δεν είναι αρκετό για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η τιμή δεν έχει λογική σύνδεση με την οικονομική αξία των προϊόντων. Ως εκ τούτου, η καταγγελλόμενη υποβάλλει ότι: «*είναι σημαντικό να εξεταστεί η τιμή σε σχέση με την οικονομική αξία των χώρων στάθμευσης.*» και σημειώνει ότι στις δυο προαναφερόμενες υποθέσεις, κατά την εξέταση της οικονομικής αξίας του λιμανιού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε υπόψη της όχι μόνο τις δαπάνες, αλλά και οποιοδήποτε πρόσθετο κόστος και άλλους παράγοντες, οι οποίοι δεν αντικατοπτρίζονται στις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της δεσπόζουσας επιχείρησης.

Η καταγγελλόμενη εταιρεία καταλήγει επισημαίνοντας ότι: «*το συμπέρασμα της Επιτροπής στην παράγραφο 174 της Έκθεσης Αιτιάσεων, ότι το καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρείας Hermes είναι «υπερβολικό» είναι αβάσιμο.*»

Η Επιτροπή, δεν διαφωνεί με την παράθεση από την καταγγελλόμενη της σχετικής νομολογίας και των προϋποθέσεων και συμπερασμάτων που τέθηκαν μέσα από αυτήν, εξάλλου αυτή τη νομολογία έχει υιοθετήσει και η Επιτροπή κατά την εξέταση της καταγγελίας και στην οικονομική ανάλυση που πραγματοποίησε. Περαιτέρω, η Επιτροπή προς επίρρωση των πιο πάνω επαναλαμβάνει τα σημεία/στάδια που ακολουθεί η νομολογία αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση και σημειώνει περαιτέρω την ανάπτυξη αυτών στις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl στην Υπόθεση C-177/16, στις οποίες αναφέρθηκαν τα εξής:⁸⁸

⁸⁸ *Ibid.*

«16. Με την απόφαση *United Brands* (2), καθώς και με πολλές μεταγενέστερες αποφάσεις (3), το Δικαστήριο έκρινε ότι η εφαρμογή τιμής που είναι υπερβολική ως δυσανάλογη προς την οικονομική αξία του προσφερόμενου προϊόντος αντιβαίνει στο νυν άρθρο 102 ΣΛΕΕ. Κατά συνέπεια, μόνο «δυσανάλογες» ή «υπερβολικές» τιμές μπορεί να συνιστούν παράβαση της εν λόγω διατάξεως (4). Η σχετική ανάλυση του Δικαστηρίου αναπτύσσεται σε δύο στάδια.

17. Κατά το πρώτο στάδιο της ανάλυσης, εξετάζεται εάν υπάρχει υπερβολική απόκλιση –ήτοι, σημαντική διαφορά– μεταξύ της τιμής που πράγματι χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην οικεία αγορά και της τιμής που θα χρέωνε υποθετικά η ίδια επιχείρηση, εάν υπήρχε αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά (στο εξής: τιμή αναφοράς) (5).

18. Το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι μπορεί να υπάρχουν διαφορετικές μέθοδοι προκειμένου να καθοριστεί αν η τιμή είναι υπερβολική (6). Επί παραδείγματι, εφόσον είναι εφικτό και σκόπιμο, μπορεί να γίνει σύγκριση μεταξύ της τιμής πωλήσεως και του κόστους παραγωγής (7). Αυτή η μέθοδος φαίνεται να βασίζεται στην ιδέα ότι υπάρχει μια κατώτατη τιμή με την οποία διασφαλίζεται ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους (8) σε σχέση με το κόστος και ότι, πέρα από αυτό το κατώτατο όριο, η τιμή που χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση είναι υπερβολική (9). Ως εκ τούτου, η ανάλυση επικεντρώνεται στα περιθώρια κέρδους (ή στην κερδοφορία) που καρπώνεται η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση κατά την πώληση των εκάστοτε προϊόντων ή υπηρεσιών.

19. Σε άλλες περιπτώσεις, το Δικαστήριο προέβη σε σύγκριση μεταξύ, αφενός, της τιμής που χρεώνει για το επίμαχο προϊόν η δεσπόζουσα επιχείρηση και, αφετέρου, των τιμών που χρεώνουν στην ίδια αγορά μη δεσπόζουσες επιχειρήσεις (σύγκριση μεταξύ ανταγωνιστών) (10) ή η ίδια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση σε διαφορετικά χρονικά σημεία (διαχρονική σύγκριση) (11) ή των τιμών που χρεώνει σε άλλες γεωγραφικές αγορές η ίδια δεσπόζουσα επιχείρηση (12) ή άλλες επιχειρήσεις (γεωγραφική σύγκριση) (13). Η βασική ιδέα είναι ότι, εάν τα επιλεγμένα προϊόντα ή οι γεωγραφικές αγορές είναι αρκούντως ομοιογενείς, η σύγκριση των τιμών μπορεί να έχει κάποιο νόημα (14). Ομοίως, χρήσιμες ενδείξεις μπορεί να αντλούνται και από τα δεδομένα τιμολόγησης της επιχείρησης με την πάροδο του χρόνου.

20. Απαξ και εξακριβωθεί, βάσει μίας ή περισσότερων από αυτές τις μεθόδους, ότι υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ της τιμής που χρεώνεται στην πράξη από την δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής αναφοράς, πρέπει να προσδιοριστεί ο βαθμός κατά τον οποίο η εν λόγω πραγματική τιμή είναι μη δίκαιη, είτε αυτή καθ' εαυτήν είτε σε σύγκριση με ανταγωνιστικά προϊόντα (15).

21. Το δεύτερο αυτό στάδιο της ανάλυσης αποσκοπεί στη διερεύνηση του κατά πόσον η διαφορά στην τιμή είναι απλώς αποτέλεσμα της καταχρήσεως από τη δεσπόζουσα επιχείρηση της ισχύος της στην αγορά ή εάν οφείλεται σε άλλους θεμιτούς λόγους.

22. Μόνο αν δεν υπάρχει βάσιμη δικαιολογία για τη διαφορά μεταξύ της τιμής αναφοράς και της πραγματικής τιμής που επέβαλε η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση στους πελάτες της

μπορεί η τιμή να θεωρηθεί «μη δίκαιη» κατά την έννοια του άρθρου 102, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, ΣΛΕΕ.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι η Επιτροπή έχει καταλήξει στην παράβαση διαπιστώνοντας μόνο την ύπαρξη αύξησης στο κόστος των πελατών της καταγγελλόμενης χωρίς σύγκριση της τιμής και του πραγματικού κόστους της, η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχει μελετήσει ενδελεχώς τα όσα υποδεικνύονται στις πιο πάνω Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl στην Υπόθεση C-177/16, τις οποίες υποδεικνύει στις θέσεις της και η καταγγελλόμενη και έχει εφαρμόσει όχι μόνο μία εκ των μεθόδων που υποδεικνύονται, αλλά δύο κατά την οικονομική της ανάλυση. Περαιτέρω επισημαίνεται ότι η Επιτροπή έχει επιλέξει τις μεθόδους με βάση αντικειμενικά, πρόσφορα και επαληθεύσιμα κριτήρια, ως υποστηρίζει και η σχετική νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Περαιτέρω, η Επιτροπή έχει ήδη μελετήσει ως αναφέρθηκε κατά την αρχική εξέταση της υπόθεσης, την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *Scandlines Sverige*⁸⁹ που παρατέθηκε και από την Hermes και επισημαίνει ότι σε αυτήν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε τα σημεία που καταγράφηκαν στην υπόθεση *United Brands* από το Δικαστήριο. Συγκεκριμένα, στην εν λόγω απόφαση θεωρήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πως οι ενδείξεις για το «υπερβολικό» περιθώριο κέρδους δεν ήταν επαρκείς, ώστε να τεκμηριωθεί η κατάχρηση. Σύμφωνα με την απόφαση, ακόμη κι αν το περιθώριο κέρδους μιας δεσπόζουσας επιχείρησης είναι υψηλό ή ακόμη και υπερβολικό, αυτό δεν είναι κατ' ανάγκη καταχρηστικό. Προκειμένου να θεωρηθεί καταχρηστικό θα πρέπει να πληρούται και το δεύτερο σκέλος του τεστ της *United Brands*, ώστε να αποδειχθεί πως οι επιβαλλόμενες από τη δεσπόζουσα επιχείρηση τιμές είναι «μη εύλογες»/μη δίκαιες, είτε αυτές καθεαυτές, είτε συγκρινόμενες με αυτές των ανταγωνιστών.⁹⁰

Αναλυτικά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε τη μεθοδολογία που αναπτύχθηκε από το Δικαστήριο σε προηγούμενες υποθέσεις, και στην παράγραφο 252 αναφέρει τα εξής: «*The Commission will therefore assess the costs actually incurred by HHAB in providing the products/services in question (the costs of production) and make a comparison with the prices actually charged (section II.B.2.1). The Commission will then assess whether the prices are unfair when compared to prices charged to other users or by other ports (section II.B.2.2), or whether the prices are unfair in themselves (section II.B.2.3).*»

Λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών της αγοράς των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών που περιλαμβάνει διαφορετικές χρεώσεις και κόστη, σύμφωνα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου,

⁸⁹ Βλ. υποσ. 85.

⁹⁰ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 85, *Scandlines Sverige*: “158. In any event, even if it were to be assumed that the profit margin of HHAB is high (or even “excessive”), this would not be sufficient to conclude that the price charged bears no reasonable relation to the economic value of the services provided. The Commission would have to proceed to the second question as set out by the Court in *United Brands*, in order to determine whether the prices charged to the ferryoperators are unfair, either in themselves or when compared to other ports.”

τον χρόνο παραμονής του στην αποβάθρα κ.λπ., η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τροποποίησε το ανωτέρω περιγραφόμενο τεστ της *United Brands*. Για την εφαρμογή του πρώτου σκέλους του τεστ, υπολογίστηκαν τα συνολικά έσοδα της Λιμενικής Αρχής από την καταγγέλλουσα ακτοπλοϊκή εταιρεία και συσχετίστηκαν με τα συνολικά κόστη της λειτουργίας του λιμένος που θα μπορούσαν να αποδοθούν στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών πλοίων. Εν συνεχεία, διενεργήθηκε ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης και συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά που λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι ειδικότεροι παράγοντες (π.χ. η αύξηση του πληθωρισμού).

Ακολούθως, στην απόφαση *Scandlines Sverige*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αφού προέβη στη σχετική ανάλυση, κατέληξε ως εξής:

«222. First, it should be recalled that there are uncertainties, in this case, as regards the precise determination of the incurred costs (the production costs) that the Commission has taken into account. For the reasons explained above in Section II.B.2.1.b), the assessment of the incurred costs by the Commission is based on an approximate cost allocation. The Commission has proceeded based on assumptions (notably the key of repartition of the distributed costs), which naturally affect the level of the incurred costs by HHAB in providing services to the ferry-operators.»

Επομένως, η κατάληξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν ότι υπήρχαν δυσκολίες, ώστε να εξαχθούν ακριβή συμπεράσματα για τα κόστη της παρεχόμενης υπηρεσίας. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναφορικά με το δεύτερο σκέλος της νομολογίας *United Brands*, όπου προκειμένου αυτό να πληρούται και να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές που επιβάλλονται στα υπό εξέταση προϊόντα είναι εύλογες ή μη εύλογες, ήτοι υπερβολικά υψηλές, σημείωσε ότι θα πρέπει να διενεργηθεί ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης και συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά που λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι ειδικότεροι παράγοντες. Το Δικαστήριο ανέφερε ότι η σύγκριση αυτή εμφανίζει ενίοτε κάποιες δυσκολίες, διότι προϋποθέτει αφενός μεν συγκρίσιμα προϊόντα ή υπηρεσίες και αφετέρου συγκρίσιμες δομές κόστους, πράγμα το οποίο δεν ίσχυε στην εν λόγω υπόθεση, με αναφορά στο Λιμάνι του Elsinore.

Συγκεκριμένες αναφορές γίνονται ιδίως στις παραγράφους 175, 183-185 και 200-201 της απόφασης, όπου αναφέρεται ότι οι δομές κόστους των δύο λιμένων που τέθηκαν υπό σύγκριση ήταν πολύ διαφορετικές: το κόστος στον υπό σύγκριση λιμένα του Elsinore ήταν σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τον εξεταζόμενο λιμένα του Helsingborg και δεν θα ήταν δυνατόν να επιβληθούν στους δύο λιμένες τα ίδια επίπεδα χρεώσεων, καθώς σε περίπτωση επιβολής στο λιμένα του Helsingborg των χρεώσεων του λιμένα του Elsinore, δεν θα μπορούσε να καλυφθεί το κόστος του λιμένα του Helsingborg για την παροχή των υπηρεσιών του.

Τέλος, όσον αφορά το δεύτερο στάδιο που εξετάζεται, δηλαδή το κατά πόσο η τιμή που χρεώνεται είναι μη δίκαιη, στην απόφαση *Scandlines Sverige* ελέγχθη ότι αυτό είναι κάτι που εξαρτάται από το αν η τιμή είναι δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.⁹¹

Βέβαια, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έννοια «οικονομική αξία», δεν έχει καθοριστεί στη νομολογία του Δικαστηρίου. Στην εν λόγω απόφασή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στη δική της ερμηνεία για τον όρο τούτο, καταλήγοντας ότι η οικονομική αξία της υπό εξέταση υπηρεσίας δεν μπορούσε απλώς να προσδιοριστεί προσθέτοντας στα κατά προσέγγιση κόστη που συνεπάγονται με την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, όπως εκτιμήθηκε από την Επιτροπή, ένα περιθώριο κέρδους που θα ήταν ένα προκαθορισμένο ποσοστό του κόστους παραγωγής.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι, η οικονομική αξία του προϊόντος/υπηρεσίας, πρέπει να προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις της υπόθεσης, αλλά και μη κοστολογικά στοιχεία, όπως η ζήτηση για το εν λόγω προϊόν/υπηρεσία,⁹² και συνέχισε αναφέροντας ότι: «233. *As a consequence, finding a positive difference between the price and the approximate production costs exceeding what Scandlines claims as being a reasonable margin, would not necessarily lead to the conclusion that the price is unfair, provided that this price has a reasonable relation to the economic value of the product/service supplied.*»

Επομένως, σύμφωνα με την εν λόγω παρατεθείσα σκέψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οικονομική αξία καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις της υπόθεσης, αλλά και μη κοστολογικά στοιχεία, όπως η ζήτηση, όπως αναφέρει και στις θέσεις της η καταγγελλόμενη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι όταν οι χρήστες είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν παραπάνω για κάτι που θεωρούν ότι αξίζει ιδιαίτερα, αυτό θα πρέπει να συνεκτιμάται στην αξιολόγηση της οικονομικής αξίας μιας παροχής. Αυτό το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό δεν σημαίνει απαραίτητα υψηλότερο κόστος παραγωγής για τον πάροχο των λιμενικών υπηρεσιών. Παρόλα αυτά, είναι πολύτιμο για τον πελάτη, αλλά και για τον πάροχο, αυξάνοντας έτσι την οικονομική αξία του προϊόντος/υπηρεσίας.⁹³

Η Επιτροπή, περαιτέρω σημειώνει στην απόφασή της *Scandlines Sverige*, ότι κατά την ανάλυση των μη κοστολογικών παραγόντων που πρέπει να ληφθούν κατά την αξιολόγηση της οικονομικής αξίας της υπηρεσίας που παρέχεται, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων επωφελούνται από το γεγονός ότι η γεωγραφική θέση του λιμένα του Helsingborg ικανοποιεί απόλυτα τις ανάγκες τους. Προς επεξήγηση αυτού, ανέφερε ότι η απόσταση μεταξύ των λιμένων Helsingborg και Elsinore, η οποία είναι η μικρότερη μεταξύ Σουηδίας και Δανίας, τους επιτρέπει να λειτουργούν μια συχνή μικρής απόστασης υπηρεσία, η οποία είναι πιο αποδοτική (cost-efficient) και ελκυστική για την κυκλοφορία επιβατών και των οχημάτων. Στο λιμάνι, οι τερματικοί σταθμοί επιβατών και/ή οχημάτων τους είναι άμεσα προσβάσιμοι από το κέντρο του

⁹¹ *Ibid*, σκ. 150 επ..

⁹² *Ibid*, σκ. 232.

⁹³ *Ibid*, σκ. 227.

Helsingborg. Το λιμάνι έχει εξαιρετικές συνδέσεις με τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές (τερματικό σταθμό Knutpunkten, λεωφορείων και σιδηροδρόμων).⁹⁴

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε τα πιο πάνω, υποστηρίζοντας ότι, κατά την αξιολόγηση της οικονομικής αξίας της υπηρεσίας, δέουσα προσοχή πρέπει να δοθεί στην ανάγκη της επιχείρησης να ανακτήσει τις μεγάλες αρχικές επενδύσεις της, την άυλη αξία του προϊόντος, και οποιοδήποτε κόστος ευκαιρίας. Ως αποτέλεσμα, τα όσα αναφέρθηκαν από αυτήν για την υπεραξία, που αφορούσε την εξαιρετική για τους χρήστες των υπηρεσιών γεωγραφική θέση του συγκεκριμένου λιμανιού, αντανakλούν ακριβώς το μέγεθος της επένδυσής της και την ανάκτηση της άυλης αξίας αυτού.

Επομένως, το ότι από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη συγκεκριμένη απόφασή της, αξιολογήθηκε και λήφθηκε υπόψη η οικονομική αξία της υπηρεσίας από την πλευρά των επιχειρήσεων που ήταν διατεθειμένες να πληρώσουν, πραγματοποιήθηκε, όπως αναφέρεται, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις της υπόθεσης και λόγω του ότι οι καταναλωτές είχαν ιδιαίτερα πλεονεκτήματα που συνδέονταν με οικονομικό όφελος κατά τη δραστηριοποίηση τους στο συγκεκριμένο λιμάνι. Όφελος, το οποίο έπρεπε να ληφθεί υπόψη, αλλά ως αξία δεν μπορούσε με οικονομικά μέτρα, αριθμητικά, να υπολογιστεί.

Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι στις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl στην Υπόθεση C-177/16, έχει αναφερθεί τα εξής:

«63. Σε αντίθεση με την άποψη που εξέφρασε η ΑΚΚΑ/LAA, φρονώ ότι τα εν λόγω κριτήρια είναι αντικειμενικά και επαληθεύσιμα. Επίσης, φαίνεται να είναι λυσιτελή, στο μέτρο που διασφαλίζουν ότι οι αγορές είναι ομοιογενείς τόσο ως προς τη ζήτηση όσο και ως προς την προσφορά. Είναι πράγματι κρίσιμο, στο πλαίσιο αυτό, να λαμβάνονται υπόψη οι εξής δύο παράγοντες, οι οποίοι, κατά τη γνώμη μου, μπορεί να επηρεάσουν την οικονομική αξία της υπηρεσίας που παρέχει η ΑΚΚΑ/LAA: i) η ικανότητα και η βούληση των πελατών της ΑΚΚΑ/LAA να καταβάλουν πληρωμή για την υπηρεσία που λαμβάνουν και ii) το οικονομικό όφελος που μπορεί να αποκομίζουν οι πελάτες της ΑΚΚΑ/LAA από την εν λόγω υπηρεσία, όταν, με τη σειρά τους, παρέχουν προϊόντα ή υπηρεσίες προς τους πελάτες τους.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στην προκείμενη καταγγελία, η Επιτροπή έχει λάβει υπόψη της τους πιο πάνω παράγοντες που σημειώθηκαν μέσα από την νομολογία, αν και αυτοί τέθηκαν σε συγκεκριμένη μέθοδο, που

⁹⁴ Ibid, «b) Non-cost related factors that should be taken into account in assessing the economic value of the service provided by HHAB

234. The Commission argued in the Article 6 letter that the ferry-operators benefit from the fact that the location of the port of Helsingborg meets their needs perfectly. The sailing distance between Helsingborg and Elsinore, which is the shortest between Sweden and Denmark, allows them to operate a frequent short distance service, which is more cost-efficient and attractive for passenger and vehicle traffic. In the port itself, their passenger and/or vehicles terminals are directly accessible from downtown Helsingborg. The port has excellent connections with road and rail transport (bus and rail Knutpunkten terminal).»

ακολουθήθηκε, δηλαδή στη μέθοδο της γεωγραφικής συγκρίσεως τιμών, η οποία όμως δεν πραγματοποιήθηκε ούτε και μπορούσε να πραγματοποιηθεί στην εν προκειμένω περίπτωση του ΔΑΛ, και επ' αυτών επισημαίνει ότι όντως οι καταγγέλλουσες εταιρείες φαίνεται να έχουν την ικανότητα και τη βούληση να καταβάλουν πληρωμή για την υπηρεσία που λαμβάνουν δια τους λόγους που αναπτύχθηκαν ήδη πιο πάνω, καθώς επίσης και για το λόγο ότι θεωρούν ως απαραίτητη την ύπαρξη χώρου στάθμευσης για την ομαλή διεξαγωγή των εργασιών τους. Περαιτέρω, όσον αφορά το δεύτερο παράγοντα που έθεσε η νομολογία, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά την εξέταση της καταγγελίας έλαβε υπόψη το οικονομικό όφελος της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, για τις εταιρείες valet και βάσει του ότι οι χώροι στάθμευσης στο ΔΑΛ ήταν απαραίτητοι για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους και λόγω αυτών προσφέρουν αδιαλείπτως και χωρίς προβλήματα τις υπηρεσίες τους, χωρίς να απαιτείται επιπρόσθετο προσωπικό για μεταφορά αυτοκινήτων και πρόσθετο κόστος. Με αυτό το σκεπτικό, οι εταιρείες valet ήταν διατεθειμένες να πληρώσουν το οποιοδήποτε ποσό, ώστε να έχουν τη διευκόλυνση με την πρόσβαση στο χώρο στάθμευσης εντός του ΔΑΛ. Συνεπακόλουθα, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι εταιρείες valet θα έπρεπε αυτό το κόστος να το μετακυλήσουν στους πελάτες τους, ώστε να έχουν οι ίδιες μια λογική κερδοφορία. Εκ των πραγμάτων, οι εταιρείες valet δεν μπορούσαν να χρεώσουν υπερβολικά ψηλότερες τιμές για το λόγο ότι δεν θα ήταν σε θέση να ανταγωνιστούν την Hermes. Αυτό έχει υποδειχθεί και βάσει των πινάκων 18 και 19 της Έκθεσης Αιτιάσεως όπου γίνεται η σύγκριση των τιμών μεταξύ μίας εκ των καταγγελλουσών εταιρειών και της Hermes. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει ότι το οικονομικό όφελος που αποκόμιζαν οι εταιρείες valet από την παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις μειώνεται, καθώς οι εταιρείες valet δεν ήταν σε θέση να πληρώσουν το οποιοδήποτε ποσό λόγω του ανταγωνισμού που αντιμετώπιζαν από την Hermes. Επομένως, αν και υπήρχε προθυμία από μέρους τους να πληρώσουν για την παροχή του χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, αυτή περιοριζόταν σημαντικά από το αυξημένο κόστος αυτής. Αυτό γίνεται φανερό και από τα όσα καταγράφηκαν ανωτέρω από την ίδια την Hermes, η οποία αναφέρεται στη μη χρήση της προπληρωμένης κάρτας. Τα δεδομένα που ίσχυαν στην υπόθεση με το λιμάνι του Helsingborg προφανώς δεν τυχάνουν εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση, καθώς σε εκείνη την περίπτωση, όπου πραγματοποιήθηκε γεωγραφική σύγκριση τιμών, υπήρχε και το λιμάνι Elsinore, δηλαδή υπήρχε όντως εναλλακτική επιλογή, παρά το ότι αυτό του Helsingborg ήταν άμεσα προσβάσιμο από το κέντρο του Helsingborg με εξαιρετικές συνδέσεις με τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημείωσε τον ισχυρισμό της Hermes ότι δεν χρειάζεται οι εταιρείες valet «να επωφελοούνται άμεσα από συγκεκριμένες εγκαταστάσεις / υπηρεσίες του ΔΑΛ για να ληφθούν υπόψη τα σχετικά κόστη κατά την εκτίμηση της οικονομικής αξίας του χώρου στάθμευσης.» και την παραπομπή της στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημ. 17/10/2013 *Ryanair - DAA / Aer Lingus*, η οποία αφορούσε μεταξύ άλλων υπερβολική τιμολόγηση, επισημαίνοντας ότι: «η μη χρήση

συγκεκριμένων εγκαταστάσεων δεν σημαίνει ότι το κόστος των εν λόγω εγκαταστάσεων δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη στον υπολογισμό της οικονομικής αξίας του προϊόντος / υπηρεσίας.» Η Επιτροπή σχετικά με το πιο πάνω θέμα μετά από μελέτη αυτού, θεωρεί ότι η πιο πάνω καταγραφείσα θέση αντανάκλα την άποψη της καταγγέλλουσας εταιρείας RYANAIR στην εν λόγω απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ η Επιτροπή καταλήγει σχετικά ότι: «(84) First, as already explained in section 4.2 above, it is not the role of competition policy to re-evaluate the economic rationale for the airport expansion taken several years ago and which, on top, were subject to an extensive national review process. Second, given that the DAA's airport charges were subject to the regulatory approval process which itself refers to cost-related criteria, the Commission has no indications that the charges would not reflect the actual costs incurred, be it the investment or operating costs. Thus, the first part of the excessive pricing test is unlikely to be satisfied. For the Commission to revisit the relationship between the airport charges and the costs incurred would require substantial resources, in particular in order to establish and appropriately allocate the relevant costs and revenues. Given the limited likelihood of establishing an infringement, the Commission takes the view that it would be disproportionate to further investigate Ryanair's claims on excessive pricing.»

Όσον αφορά τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι στη στοιχειοθέτηση της κατ' ισχυρισμό καταχρηστικής υπερτιμολόγησης «απουσιάζει [...] η οποιαδήποτε αναφορά στην αναλογικότητα που η ίδια η Επιτροπή, παραπέμποντας σε νομολογία, ισχυρίζεται ότι είναι κρίσιμο να λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να υπάρξει κατάληξη αναφορικά με την ύπαρξη ή όχι αθέμιτων τιμών ή/και όρων συναλλαγής.», η Επιτροπή καταρχάς επισημαίνει ότι ουδέποτε ανέφερε ότι είναι κρίσιμο να λαμβάνεται υπόψη για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης των αθέμιτων τιμών η αναλογικότητα. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί αδόκιμο τον εν προκειμένω ισχυρισμό της καταγγελλόμενης εταιρείας καθότι, η παράθεση της νομολογίας που αφορά την εφαρμογή του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ ενώ αφορά τόσο αθέμιτες τιμές/χρεώσεις όσο και αθέμιτους όρους, το θέμα της αναλογικότητας ξεκάθαρα από την παρατεθείσα νομολογία αφορά τους αθέμιτους καταχρηστικούς όρους. Γι' αυτό εξάλλου αναφέρεται από την Επιτροπή ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη απόφασή της *Der Grüne Punkt (DSD)*,⁹⁵ την οποία επιβεβαίωσε αργότερα το ΔΕΕ, διατύπωσε έναν πληρέστερο ορισμό των αθέμιτων, μη δίκαιων όρων, εκτός της υπόθεσης της *Tetra Pak II*, καταλήγοντας ότι αθέμιτοι συναλλακτικοί όροι υφίστανται: «[...] όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση που τους εφαρμόζει δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας.»

Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη υποστηρίζει ότι η οικονομική ανάλυση της Επιτροπής είναι προβληματική, καθώς συγκρίνει «ανόμοια πράγματα» αφού ως ισχυρίζεται οι σχετικές χρεώσεις της καταγγελλόμενης προς τις εταιρείες valet που είχαν πρόσβαση σε προνομιακό χώρο εντός του ΔΑΛ ήταν με βάση τον αριθμό των χώρων στάθμευσης, ενώ με το νέο καθεστώς τιμολόγησης της είναι

⁹⁵ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2001/463/ΕΚ: *DSD* (COMP D3/34493), [2001] ΕΕ L 166 της 21.6.2001, σ. 1 έως 24.

με βάση το χρόνο παραμονής του αυτοκινήτου εντός του προνομιακού χώρου εντός του ΔΑΛ.

Η Επιτροπή αναφέρει ότι για την οικονομική της ανάλυση βασίστηκε σε στοιχεία που έλαβε τόσο από τις εταιρείες valet (Πίνακας 1) όσο και από στοιχεία που απέστειλε η ίδια η Hermes (Πίνακας 3). Η Επιτροπή δεν κατανοεί τη θέση της καταγγελλόμενης ότι τα συμπεράσματα της προκύπτουν από ανόμοια δεδομένα, ή και μέσω προσαρμογής δεδομένων βάσει συγκεκριμένων παραδοχών. Η Επιτροπή τονίζει ακόμα ότι η οικονομική ανάλυση που παρουσιάζεται στον Πίνακα 3 λειτούργησε υπέρ της Hermes, αφού βασίστηκε στο υψηλότερο μηνιαίο κόστος ύψους €{...}.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει την αλλαγή στον τρόπο χρέωσης της Hermes. Συγκεκριμένα, με το παλιό καθεστώς, οι χρεώσεις πραγματοποιούνταν με βάση τον αριθμό των χώρων στάθμευσης, ενώ με το νέο καθεστώς, οι χρεώσεις γίνονταν με βάση το χρόνο παραμονής του αυτοκινήτου. Όμως, τόσο στους προαναφερόμενους πίνακες όσο και σε άλλους πίνακες στους οποίους γίνονται συγκρίσεις μεταξύ του νέου και του παλαιού καθεστώτος, η Επιτροπή υπολογίζει «κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο», άρα τα δεδομένα που συγκρίνονται δεν είναι ανόμοια.

Στη συνέχεια, η καταγγελλόμενη, εισηγείται την αντικατάσταση του ποσού των €{...} με το ποσό των €{...} στον Πίνακα 4 της Έκθεσης Αιτιάσεων. Ο εν λόγω πίνακας προβαίνει σε κέρδος των καταγγελλουσών εταιρειών ανά αυτοκίνητο. Παρατηρεί, σύμφωνα με τον Πίνακα 20 που παρέθεσε η ίδια, ότι παρουσιάζει αρνητικά περιθώρια κέρδους, ενώ σε καμία υπόθεση στη νομολογία δεν έχει στοιχειοθετηθεί υπόθεση καταχρηστικής υπερτιμολόγησης από δεσπόζουσα επιχείρηση να πραγματοποιεί αρνητικά περιθώρια κέρδους.

Επί τούτου, η Επιτροπή αναφέρει ότι δεν μπορεί να κατανοήσει την εισηγήση της Hermes για αντικατάσταση του ποσού των €{...} με το ποσό των €{...} στον Πίνακα 4 της Έκθεσης Αιτιάσεων, αφού αυτά τα δυο ποσά, όπως αναφέρθηκε από τις εταιρείες valet, αντιπροσωπεύουν ξεχωριστά για αυτές έξοδα, ήτοι «κόστος αεροδρομίου» και «διάφορα έξοδα», αντίστοιχα. Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο Πίνακας 4 παρουσιάζει τα έσοδα και έξοδα των εταιρειών valet ανά αυτοκίνητο, όπως δόθηκαν από αυτές και το κόστος ανά αυτοκίνητο υπολογίστηκε σύμφωνα με τα στοιχεία της Hermes και καταλήγει στο κέρδος των εταιρειών valet ανά αυτοκίνητο. Αντίθετα, ο Πίνακας 20 παρουσιάζει τα έσοδα και έξοδα της Hermes, όπως δόθηκαν από την ίδια. Η Επιτροπή τονίζει ότι βασίστηκε σε αυτόν μόνο όσον αφορά τον υπολογισμό του κόστους και όχι όσον αφορά τα έσοδα. Κατ' επέκταση, η Επιτροπή δεν βασίστηκε στα περιθώρια ζημιών που υπολογίζει ο Πίνακας 20, αλλά προέβη σε δικές της συγκρίσεις, όπως αυτές παρουσιάζονται στους Πίνακες 21 και 22. Ο Πίνακας 21 υπολογίζει την κερδοφορία της Hermes βάσει του υψηλότερου μηνιαίου για αυτήν κόστους (€{...} όπως προαναφέρθηκε), ενώ ο Πίνακας 22 υπολογίζει την κερδοφορία της Hermes βάσει του ισχυρισμού της ότι θα έπρεπε να καθορίσει σαν τιμή πώλησης για κάθε χώρο στάθμευσης, ποσό της τάξης των €{...} ανά μήνα, ώστε το ποσό αυτό να μπορεί να καλύπτει τα σχετικά έξοδα (ανοικοδόμηση/λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και να αφήνει στην ίδια μια κερδοφορία, πριν τους φόρους και τα δάνεια, της τάξης του {...}%. Η Επιτροπή αναφέρει ότι στον Πίνακα 21 διαφαίνεται

ότι για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι 361 λεπτά, η Hermes σημειώνει περιθώριο κέρδους από την παροχή χώρων στάθμευσης ύψους {...}% και στον Πίνακα 22, για χρήση μέχρι 180 λεπτά σημειώνει περιθώριο κέρδους ύψους {...}% και κατ' ουδένα λόγω αρνητικό περιθώριο κέρδους ως ο ισχυρισμός της.

Περαιτέρω, η Επιτροπή αναφέρει ότι από τα στοιχεία που αποκόμισε από την Hermes (συγκεκριμένα ο Πίνακας 20) δεν υπήρχε κανένας διαχωρισμός όσον αφορά τα κόστη για το χώρο στάθμευσης σε διάφορες βάσεις (π.χ. αν ήταν καλυμμένος ή ακάλυπτος ή/και σε σχέση με τον χρόνο παραμονής του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης). Λόγω του πιο πάνω γεγονότος, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προβεί σε ανάλυση κερδοφορίας για κάθε είδος χώρου στάθμευσης ξεχωριστά. Επομένως, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Hermes ότι η Επιτροπή δεν έχει διακρίνει τους χώρους στάθμευσης εντός του ΔΑΛ ανάλογα με τη σκοπούμενη χρήση, η ίδια η Hermes απέστειλε τα στοιχεία του Πίνακα 20 αναφερόμενη σε 1628 χώρους στάθμευσης και σε μηνιαίο κόστος ανά θέση βάσει των οποίων έγιναν οι σχετικοί υπολογισμοί από την Επιτροπή. Περαιτέρω, όσον αφορά τον ισχυρισμό της Hermes ότι τα προσδοκώμενα έσοδά της ανά χώρο στάθμευσης θα ήταν μεγαλύτερα εάν οι χώροι στάθμευσης αντί να δίνονταν προς τις εταιρείες valet δίδονταν προς το επιβατικό κοινό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έκπτωση ύψους {...}% δεν είναι καταρχάς ρεαλιστική, όπως έχουν αναφέρει οι καταγγέλλουσες αλλά ούτε και διαφάνηκε να έγινε χρήση αυτής από τις καταγγέλλουσες. Με την ίδια λογική θα έπρεπε και οι χώροι στάθμευσης του προσωπικού, που διατίθενται σε ειδικές τιμές αποκλειστικά για εξυπηρέτηση των αναγκών του προσωπικού που εργάζεται στα αεροδρόμια, να δίδονται στις ίδιες τιμές ώστε τα προσδοκώμενα έσοδα της Hermes να είναι μεγαλύτερα.

Όσον αφορά τις χρεώσεις της {...}, εξ' όσων διαφάνηκε από στοιχεία που επισύναψε η ίδια η εταιρεία και διαφαίνονται στον Πίνακα 5 της Έκθεσης Αιτιάσεων, το ποσό για το κόστος αεροδρομίου ύψους €{...} (όπως υπολογίστηκε στον Πίνακα 2) είναι ξεχωριστό από το κόστος για το πλύσιμο αυτοκινήτου ύψους €{...} και διαφορετικό από το κόστος διάφορων άλλων εξόδων ύψους €{...}. Με βάση τον μέσο όρο είσπραξης ανά αυτοκίνητο ύψους €{...}, η {...} σημείωσε κέρδος ανά αυτοκίνητο ύψους €{...}.

Στον Πίνακα 6, η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των στοιχείων που επισυνάφθηκαν από τις εταιρείες valet και το κόστος αεροδρομίου από το υποθετικό σενάριο. Στον Πίνακα 6 παρουσιάζεται το κόστος αεροδρομίου με βάση το υποθετικό σενάριο, το οποίο βασίζεται στο γεγονός ότι το κόστος αεροδρομίου κυμαίνεται με βάση τον αριθμό αυτοκινήτων ανά χώρο στάθμευσης.

Σχετικά με την τοποθέτηση της Hermes ότι, «η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη όσο αφορά τον Πίνακα 18 της Έκθεσης Αιτιάσεων, αφού συγκρίνει τις χρεώσεις της Hermes και της Stop & Fly για ανόμιες υπηρεσίες», η Επιτροπή αναφέρει ότι όπως διαφαίνεται και στον Πίνακα 5, η {...} στον υπολογισμό εξόδων της, πράγματι περιλαμβάνει ποσό ύψους €{...} για τα διάφορα έξοδα της. Το γεγονός αυτό, όμως δεν είναι εις βάρος της, καθώς οι χρεώσεις της ναι μεν είναι μεγαλύτερες από αυτές της Hermes για τις πρώτες 14 μέρες, παρόλα αυτά για πέραν των 14 ημερών αυτές είναι μικρότερες.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή στον ισχυρισμό της καταγγελλόμενη ότι για να διαπιστωθεί το πραγματικό περιθώριο κέρδους της, σύμφωνα με το τεστ που παραθέτει η United Brands, «*θα πρέπει να υπάρχει σύγκριση του μέσου εσόδου της Hermes Airports ανά χώρο στάθμευσης και του μέσου κόστους που συνεπάγεται η παροχή των εν λόγω χώρων στάθμευσης προς τις εταιρείες valet*», αναφέρει ότι οι Πίνακες 21 και 22 παρουσιάζουν ακριβώς αυτή τη σύγκριση. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω Πίνακες λαμβάνουν υπόψη το κόστος ως παρουσιάστηκε από την ίδια την Hermes (ο Πίνακας 21 βασίστηκε στο μεγαλύτερο κόστος της Hermes ύψους €{...} και ο Πίνακας 22 βασίστηκε στο κόστος €{...}, το οποίο η Hermes παρουσίασε ως αυτό που θα έπρεπε να είχε ανακτηθεί). Τα εν λόγω κόστη συγκρίθηκαν με την τιμή μετά την έκπτωση που δόθηκε στις εταιρείες valet και υπολογίστηκε κερδοφορία ανά λεπτό σε διαφορετικές διάρκειες στάθμευσης.

Επιπλέον, η Hermes διερωτάται πως οι χρεώσεις της αναφορικά με την παροχή χώρων στάθμευσης, οι οποίοι μάλιστα είναι προνομιακοί, σε επιχειρήσεις valet, «*με έκπτωση μέχρι και {...}% σε σχέση με τις χρεώσεις των χώρων στάθμευσης του κοινού, να κρίνονται ως υπερβολικές ή/και μη δίκαιες/αθέμιτες*». Επ' αυτού, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι χρεώσεις των χώρων στάθμευσης του κοινού κρίνονται ως υπερβολικές, γιατί αυτό διαφάνηκε από την ανάλυση στους πίνακες 21 και 22 στη βάση οικονομικών στοιχείων που δόθηκαν από την ίδια την Hermes. Περαιτέρω, τονίζεται ότι οι πίνακες αυτοί ετοιμάστηκαν με την υπόθεση ότι οι εταιρείες valet θα χρησιμοποιήσουν το μέγιστο της έκπτωσης, το οποίο είναι το {...}%, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet, γεγονός το οποίο ίσως να οδηγεί και σε υψηλότερα περιθώρια κέρδους για την Hermes. Συνεπώς, η Επιτροπή διαφωνεί με τους εν λόγω ισχυρισμούς της Hermes. Συν τοις άλλοις, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται την αναφορά που προβαίνει η Hermes στο συμπέρασμα της Επιτροπής στους Πίνακες 18 και 19 της Έκθεσης Αιτιάσεως για το ότι είναι πιο συμφέρουσες για το επιβατικό κοινό οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης από μία εκ των καταγγελλουσών εταιρειών, και ότι λαμβάνοντας αυτό υπόψη προκύπτει ότι η έκπτωση που παραχωρεί ύψους {...}% προς τις εταιρείες valet είναι σε βάρος των εσόδων της Hermes. Το τι χρεώνει η κάθε εταιρεία τους πελάτες της δεν έχει να κάνει με τα έσοδα που αποκομίζει ή επιθυμεί να αποκομίσει η Hermes από την ενοικίαση προς τις εταιρείες valet του χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ και δεν εξυπακούει ότι δεν είναι αθέμιτες/μη δίκαιες και υπερβολικές. Επιπρόσθετα επισημαίνεται ότι οι εν λόγω Πίνακες 18 και 19 δεικνύουν άλλα θέματα, όπως τις επιλογές του καταναλωτή και τον ανταγωνισμό των τιμών κ.α. και δεν υποδείχθηκε ούτε εξετάστηκε, ως ο ισχυρισμός της Hermes, κατά πόσο οι χρεώσεις της Hermes προς το επιβατικό κοινό είναι δίκαιες και θεμιτές. Υπενθυμίζεται σχετικά ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες έχουν προβάλει τον ισχυρισμό που εξετάζεται από την Επιτροπή ότι οι εργασίες τους έχουν επηρεαστεί δυσμενώς από τις αποφάσεις της Hermes και σχετικά ανέφεραν ότι: «*εν καιρώ κρίσης που εμείς έχουμε μειώσει τις τιμές μας προκειμένου να θεωρούμαστε ανταγωνίσιμοι και να διατηρήσουμε τις δουλειές μας, η Hermes, μας ανεβάζει τα λειτουργικά μας έξοδα δυσανάλογα. Και παρά τη φαινομενικά καλή διάθεσή τους να μας αυξήσουν τις εκπτώσεις, ταυτόχρονα είχαν μειωθεί και οι δικές τους προσφερόμενες*

τιμές προς το κοινό Επίσης, έχουν αυξήσει τις διαθέσιμες προσφερόμενες υπηρεσίες τους (στεγασμένο παρκινγκ, κράτηση μέσω διαδικτύου κτλ.).»

Περαιτέρω, σε αντίθεση με τα όσα ισχυρίζεται η καταγγελλόμενη εταιρεία, ότι οι εν λόγω πίνακες είναι ασυνεπείς με τη νομολογία για τη στοιχειοθέτηση καταχρηστικής υπερτιμολόγησης, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι αυτοί δεν καταρτίστηκαν με σκοπό να διαφανεί η παράβαση της υπερτιμολόγησης, αλλά για να καταγραφούν οι ανταγωνιστικές μεταξύ των μερών τιμές.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι είναι ανατιολόγητη η αναφορά της Επιτροπής ότι είναι πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού ο χώρος στάθμευσης της Hermes γιατί για να μπορούσε να αιτιολογηθεί θα έπρεπε να υπήρχαν στοιχεία αναφορικά με τη συχνότητα των ημερών στάθμευσης, τόσο εντός του ΔΑΛ όσο και εκτός καθώς και στοιχεία σε σχέση, με τη συχνότητα στάθμευσης ανάλογα με το κατά πόσο ο επιλεγμένος χώρος στάθμευσης είναι καλυμμένος ή ακάλυπτος, η Επιτροπή μελέτησε αυτόν και σημειώνει τα ακόλουθα:

Η Επιτροπή, στους Πίνακες 18 και 19 προέβη σε απευθείας σύγκριση των χρεώσεων τόσο σε καλυμμένο όσο και σε ακάλυπτο χώρο της Hermes και της Stop & Fly προς τους πελάτες τους και η σύγκριση αυτή γίνεται μεταξύ ομοίων χρεώσεων (ανά μέρα) και ανά αυτοκίνητο. Εξάλλου, ως αναφέρεται και πιο πάνω, ο σκοπός αυτών των πινάκων ήταν συγκεκριμένος. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν έκρινε σκόπιμο να ζητήσει στοιχεία που αφορούσαν τη συχνότητα των ημερών στάθμευσης και να προβεί σε ανάλυση συχνότητας (frequency table και relative frequency), καθότι καταρχάς δεν θα συγκρίνονταν παρόμοια δεδομένα, εφόσον μιλάμε για χρήση χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ των 1,628 θέσεων, ενώ οι εταιρείες valet διαθέτουν πολύ λιγότερες θέσεις στάθμευσης• περαιτέρω, δεν μπορεί να τεθεί θέμα συχνότητας, καθώς οι χρεώσεις των valet γίνονται με βάση την ημέρα παραμονής και όχι, όπως αυτές εντός του ΔΑΛ όπου το κοινό μπορεί να εισέλθει την ίδια μέρα και σε κάποια λεπτά ή/και ώρες αργότερα, να εξέλθει.

Περαιτέρω επισημαίνεται ότι οι διαφορές μεταξύ των χρεώσεων των εν λόγω εταιρειών δεν φέρουν πάντοτε το ίδιο πρόσημο για το λόγο ότι οι χρεώσεις της Hermes σε σύγκριση με τις χρεώσεις της Stop & Fly είναι διαφορετικές προς τους πελάτες τους. Όπως διαφαίνεται στον Πίνακα 18, μέχρι και 12 ημέρες -την 13^η μέρα είναι οι ίδιες οι χρεώσεις τους- οι χρεώσεις της Hermes ήταν πιο συμφέρουσες από αυτές της Stop & Fly, ενώ στον Πίνακα 19, οι χρεώσεις της Hermes ήταν πιο συμφέρουσες από αυτές της Stop & Fly μέχρι και 5 ημέρες- την 6^η μέρα είναι οι ίδιες οι χρεώσεις τους.

Επιπρόσθετα, αναφορικά με τον ισχυρισμό της Hermes ότι οι συγκρίσεις που έγιναν αγνοούν ότι αυτή ακόμα και αν έχει υψηλότερες χρεώσεις από την εταιρεία valet που έγινε η σύγκριση ενδεχομένως οι επιβάτες να επιλέξουν την τελευταία, λόγω των διακεκριμένων υπηρεσιών της, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι όντως οι επιβάτες μπορεί να διαλέξουν τις διακεκριμένες υπηρεσίες, το πλύσιμο του οχήματος τους, την παραλαβή και μεταφορά κτλ, όπως όμως έχει διευκρινισθεί

ανωτέρω, ο σκοπός των εν λόγω συγκρίσεων ήταν διαφορετικός και δεν σχετίζεται με το κατά πόσο θα δείξουν προτίμηση οι επιβάτες στις valet και ποιος είναι ο όγκος των πελατών της κάθε εταιρείας.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι η ανάλυση στην οποία προέβη η Επιτροπή δεν βασίστηκε στο πραγματικό κόστος που επιβαρύνεται η Hermes και ως εκ τούτου η εξέταση της δυσαναλογίας μεταξύ των εσόδων της Hermes και του πραγματικού κόστους είναι αβάσιμη, η Επιτροπή αναφέρει ότι βασίστηκε σε στοιχεία κόστους τα οποία απέστειλε η ίδια η Hermes στις 12/10/2015, στα οποία διαφαίνονταν τα κόστη για την περίοδο τα οποία κυμαινόταν μεταξύ των €{...} και €{...} μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Η Επιτροπή επέλεξε το υψηλότερο ποσό στο κοστολόγιο ούτως ώστε αυτό να λειτουργήσει υπέρ της Hermes, αφού βασίζοντας την ανάλυση στο υψηλότερο κόστος αυτό σημαίνει και μετριασμό στα περιθώρια κέρδους που υπολογίστηκαν στον Πίνακα 21. Η Επιτροπή επίσης έλαβε υπόψη και άλλους παράγοντες όπως τις διαφορετικές διάρκειες στάθμευσης σε λεπτά, το μέγιστο ποσοστό έκπτωσης ({...}%) και το ΦΠΑ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν κατανοεί τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης ότι δεν βασίστηκε σε πραγματικό κόστος.

Η Επιτροπή έχει σημειώσει το ερώτημα που θέτει η καταγγελλόμενη εταιρεία αναφορικά με το ποιο σκεπτικό η Επιτροπή έκρινε ως κατάλληλη προσέγγιση για εκτίμηση των περιθωρίων κέρδους της με βάση το χρόνο στάθμευσης και όχι με βάση το χώρο στάθμευσης, αναφέροντας ότι κατά την άποψή της, δεν μπορεί να αιτιολογηθεί η εν λόγω αλλαγή του κέντρου κόστους, λαμβάνοντας υπόψη ότι το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η Hermes για την παροχή χώρων στάθμευσης εντός του ΔΑΛ δεν σχετίζεται με το χρόνο χρήσης των εν λόγω χώρων στάθμευσης.

Σχετικά η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, όσον αφορά τον τρόπο εκτίμησης του περιθωρίου κέρδους, προέβη στην εκτίμηση περιθωρίων κέρδους με βάση το χρόνο στάθμευσης αντί με βάση το χώρο στάθμευσης, επειδή με το νέο καθεστώς τιμολόγησης της Hermes, οι σχετικές χρεώσεις γίνονται με βάση το χρόνο παραμονής του αυτοκινήτου. Επομένως, ο εν λόγω υπολογισμός ήταν απαραίτητος, ώστε να μπορούν να συγκριθούν οι χρεώσεις με το παλιό και με το νέο καθεστώς.

Η Hermes προέβη σε κατανομή κόστους με βάση τον χώρο στάθμευσης ούτως ώστε να κατανέμει τα διάφορα κόστη στο ΔΑΛ και στο Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου γιατί προφανώς αυτός ήταν ο καταλληλότερος τρόπος διαχωρισμού των εξόδων αυτών. Παρόλα αυτά και αφού οι χρεώσεις με το νέο καθεστώς χρεώσεων βασιζόταν σε χρέωση ανά λεπτό, η Επιτροπή θεώρησε σκόπιμο όπως για σωστή σύγκριση των χρεώσεων αυτών με το κόστος θα έπρεπε να μετατρέψει το μηνιαίο κόστος σε κόστος ανά λεπτό και να υπολογίσει περιθώρια κέρδους σε διαφορετικές διάρκειες στάθμευσης.

Η Επιτροπή δεν προχώρησε σε καμία αλλαγή του κέντρου κόστους, αντιθέτως βασίστηκε ολοκληρωτικά στην κατανομή εσόδων/εξόδων στα κέντρα κόστους ακριβώς όπως στάλθηκαν από την Hermes.

Η καταγγελλόμενη διαφώνησε ως προς τη θέση της Επιτροπής ότι υπήρξε σημαντική αύξηση στο

κόστος των εταιρειών valet για πρόσβαση τους στους χώρους στάθμευσης του ΔΑΛ, βασιζόμενη στο ότι τα πραγματικά στοιχεία της Hermes δείχνουν ότι τα εισοδήματά της από τις εταιρείες valet είχαν μείνει σχεδόν αμετάβλητα από το 2009 μέχρι το 2015.

Εξ' όσων φαίνεται στον Πίνακα 6, οι εταιρείες valet σημειώνουν κέρδη ανά αυτοκίνητο, τα οποία κέρδη μειώνονται όσο λιγότερα αυτοκίνητα σταθμεύονται στο χώρο στάθμευσης. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Επιτροπή για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης υπερτιμολόγησης ανέλυσε την κερδοφορία της Hermes βάσει των στοιχείων που απέστειλε και λαμβάνοντας περαιτέρω υπόψη και την υπόθεσή της για τιμολόγηση ύψους {...} Ευρώ, ώστε να καλύπτονται όλα τα έξοδά της και να υπάρχει κερδοφορία. Το στοιχείο του Πίνακα 20 που χρησιμοποιήθηκε για την ανάλυση είναι το κόστος ανά χώρο στάθμευσης. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κόστος που παρουσιάζεται στον εν λόγω πίνακα δεν αφορά αποκλειστικά τους χώρους χρήσης από τις εταιρείες valet, αλλά όλους τους γενικούς χώρους στάθμευσης και τους χώρους στάθμευσης προσωπικού. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι ζημιές που παρουσιάζονται στον εν λόγω Πίνακα οφείλονται στις εταιρείες valet, που διαθέτουν σύμφωνα με την καταγγελλόμενη 48 θέσεις πάρκινγκ, καθώς οι ζημιές μπορεί να προκύπτουν από κακή διαχείριση των λοιπών χώρων, οι οποίοι αριθμούν περί των 1628 θέσεων, αριθμό κατά πολύ μεγαλύτερο των θέσεων που αναλογούν προς χρήση από τις εταιρείες valet.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στους πίνακες 18 και 19 της Έκθεσης Αιτιάσεως δεν υπάρχει κανένα στοιχείο για το ποια περίοδο αφορούν και το ίδιο ισχύει και για τον πίνακα 1, η Επιτροπή μελέτησε αυτούς και αναφέρει σχετικά τα ακόλουθα:

Καταρχάς, όσον αφορά τον Πίνακα 1, «**Υπολογισμός κόστους ανά αυτοκίνητο με βάση το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet**», οι χρεώσεις που καταγράφονται σε αυτόν πηγάζουν από το τελευταίο συμβόλαιο που ήταν σε ισχύ εντός του 2012-2013 (παλαιό καθεστώς), εξ ου και το ποσό που καταγράφεται στον Πίνακα 1 «Κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ/Μήνα» είναι το ποσό των €{...}, το οποίο συμφωνεί και με επιστολή, την οποία απέστειλε η Hermes προς τις εταιρείες valet, στις 2/8/2012 με θέμα: «**Νέος αναβαθμισμένος χώρος για τις εταιρείες Valet στο αεροδρόμιο Λάρνακας**». Επομένως, μόνο από τον τίτλο που αναφέρεται σε παλαιό καθεστώς και το ποσό των €{...}, που καταγράφηκε, γίνεται αντιληπτό για πιο διάστημα αφορά ο εν λόγω πίνακας.

Όσον αφορά τους Πίνακες 18 και 19, αυτοί αφορούσαν σύγκριση χρεώσεων για το έτος 2016 και πραγματοποιήθηκαν στη βάση στοιχείων που λήφθηκαν τόσο από το διαδίκτυο, την ιστοσελίδα της Hermes, δηλαδή είναι στοιχεία/χρεώσεις που γνωρίζει η καταγγελλόμενη, όσο και μία εκ των καταγγελλουσών εταιρειών. Αυτά τα στοιχεία δε βρίσκονται καταχωρισμένα στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, στον οποίο είχε πρόσβαση η καταγγελλόμενη εταιρεία και επίσης, της έχουν σταλθεί και με την Έκθεση Αιτιάσεων στις 11/9/2017.

Η Επιτροπή έχει μελετήσει τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι, ενώ η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι υπήρξε σημαντική αύξηση στο κόστος των εταιρειών valet για πρόσβαση τους στους χώρους στάθμευσης του ΔΑΛ, τα πραγματικά στοιχεία της Hermes δείχνουν ότι τα εισοδήματα της από τις εταιρείες valet είχαν παραμείνει σχεδόν αμετάβλητα την περίοδο 11/2009 μέχρι 12/2015, καθώς και τους πίνακες 4 και 5 που παρέθεσε.

Η Επιτροπή απορρίπτει αυτούς και τα συμπεράσματα που εξάγει η καταγγελλόμενη καθ' ότι όπως διαφαίνεται στον Πίνακα 21 πιο κάτω, η Επιτροπή προέβη σε σύγκριση τιμής με το υψηλότερο πραγματικό κόστος ύψους €{...} με στοιχεία που απέστειλε η ίδια η Hermes και ο οποίος οδηγεί σε περιθώρια κέρδους για χρόνο στάθμευσης μέχρι και 361 λεπτά. Ο Πίνακας 22 της Επιτροπής με το υποθετικό κόστος που η ίδια η Hermes ανέφερε ύψους €{...}, οδηγεί και πάλι σε περιθώρια κέρδους για χρόνο στάθμευσης μέχρι και 180 λεπτά.

Σχετικά με την απουσία της κατ' αντιστοιχία αύξησης του κόστους των εταιρειών valet σε σχέση με τα εισοδήματα της Hermes από τις εταιρείες valet, η Επιτροπή αναφέρει ότι η αύξηση στο κόστος αυτό επήλθε το έτος 2015 με το νέο καθεστώς, άρα οι οποιοσδήποτε αυξήσεις στα εισοδήματα της Hermes σχετίζονται καθαρά με το έτος 2015 για το οποίο δόθηκαν στοιχεία μαζί με το έτος 2014 στον Πίνακα που παρέθεσε αρ. 4 και ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν δύναται να αξιολογήσει μια τέτοια συσχέτιση. Επίσης, ο ισχυρισμός αυτός αποδεικνύει ακριβώς το αντίθετο. Οι εταιρείες valet λόγω της μεγάλης αύξησης του κόστους με το οποίο θα επιβαρύνονταν στο νέο καθεστώς, προτίμησαν να μην αγοράσουν προπληρωμένη κάρτα γι' αυτό εξάλλου και προέβησαν σε καταγγελία στην Επιτροπή. Η δε σύγκριση που γίνεται στον Πίνακα 5 των θέσεων της καταγγελλόμενης, κατά την άποψη της Επιτροπής δεν είναι βάσιμος, καθώς γίνεται σύγκριση του μέσου εισοδήματος από εταιρείες valet για χώρους στάθμευσης που ενοικιάζονταν με βάση τον αριθμό θέσεων στάθμευσης και όχι ανά χρόνο αναμονής, ενώ το μέσο κόστος χώρων στάθμευσης υπολογίστηκε βάσει της προϋπόθεσης των 1,628 χώρων στάθμευσης και του «average annual occupancy».

Σημειώνεται ότι το άρθρο 6(1) του Νόμου μνημονεύει μια σειρά καταχρηστικών πρακτικών και όπως αναφέρεται στην υπόθεση *Continental Can*,⁹⁶ η λίστα των καταχρηστικών πρακτικών είναι απλώς ενδεικτική όχι εξαντλητική.

5.1.3 Κατ' ισχυρισμό παραβάσεις του Νόμου:

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην καταγγελία τους κάνουν λόγο για παραβάσεις του άρθρου 6(1) του Νόμου, αναφέροντας συγκεκριμένα ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία διαχειρίζεται τους χώρους στάθμευσης στο ΔΑΛ και ότι βρίσκεται σε μονοπωλιακή θέση, εφόσον διαχειρίζεται τους χώρους αυτούς αποκλειστικά.

⁹⁶ Υπόθεση 6/72, *Europemballage Corporation & Continental Can v. Commission*, [1973] ECR 215, παρά. 26.

Ακολούθως, οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι: «*Με την εταιρεία Hermes, έχουν προκύψει θέματα τόσο όσον αφορά τις χρεώσεις τους, τις οποίες συνεχώς διαμορφώνουν χωρίς καμιά διαβούλευση και διαπραγμάτευση, και όσον αφορά τους ίδιους τους χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων των πελατών μας στο αεροδρόμιο, από τους οποίους μετακινούμαστε συνεχώς καθώς μας προσφέρονται άλλοι, επίσης χωρίς διαβούλευση. Συγκεκριμένα, ενώ παλαιότερα χρησιμοποιούσαμε το χώρο στάθμευσης του κοινού, λόγω των προβλημάτων που δημιουργούνταν στο χώρο αυτό και τα οποία η Hermes αναγνώρισε, μετακινηθήκαμε σε νέο ειδικό χώρο στάθμευσης, στον οποίο στάθμευαν και τα αυτοκίνητα ενοικιάσεως. Τώρα, μας ζήτησαν να μετακινηθούμε εκ νέου στο χώρο στάθμευσης του κοινού, με τη διαφορά ότι θα τυγχάνουμε κάποιας έκπτωσης, εφόσον προπληρώνουμε τα δικαιώματα για το χώρο στάθμευσης του κοινού. Αντιλαμβάνεστε ότι λόγω του ότι ο χώρος στάθμευσης διαχειρίζεται αποκλειστικά και μόνο από την Hermes, γίνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης την οποία κατέχει.»*

Επίσης, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι επηρεάζεται η ομαλή λειτουργία των δραστηριοτήτων τους, καθότι ο χώρος που προσφέρεται είναι ακριβότερος και λιγότερο λειτουργικός από τον προηγούμενο.

Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες εταιρείες, πέραν των όσων καταγράφηκαν ανωτέρω και αφορούν τις πρακτικές της καταγγελλόμενης εταιρείας για το παλαιό και το νέο χώρο στάθμευσης που τους παραχωρήθηκε, τις χρεώσεις της Hermes, τις αποφάσεις και την συμπεριφορά της απέναντι σε αυτές, κάνουν αναφορά και σε άλλες παραβάσεις που αφορούν διακριτική μεταχείριση. Συγκεκριμένα αναφέρουν ότι: «*Η Hermes Airports Ltd δεν ακολουθεί την ίδια πολιτική με όλες τις εταιρείες του κλάδου. Ενώ στο αρχικό συμβόλαιο (χώρος ενοικιάσεως αυτοκινήτων) είχε εξασκηθεί πίεση στο να ενοικιάσουμε το χώρο στο αεροδρόμιο, στη βάση «είτε συμφωνία, είτε απαγόρευση εκτέλεσης εργασιών στους χώρους της Hermes», τελικά καμία απαγόρευση ή παρακώλυση εργασιών δεν επήλθε σε όσες εταιρείες δεν υπέγραψαν το συμβόλαιο και άρα δεν επωμίστηκαν το έξοδο της ενοικίασης χώρων στο πάρκινγκ αεροδρομίου. Αντίθετα, ίσως να ευνοήθηκαν κιάλας, γιατί παρελάμβαναν και παρέδιδαν αυτοκίνητα ακριβώς στην είσοδο/έξοδο του κτιρίου (drop-off zone), δηλ. ανέξοδα και πιο κοντά. Φαίνεται να ισχύει το ίδιο και τώρα, και επιπλέον, συγκεκριμένες εταιρείες κάνουν χρήση της κάρτας προσωπικού για διεξαγωγή των εργασιών τους και εξυπηρέτηση των πελάτων τους, παρόλο που η κάρτα αυτή προορίζεται για χρήση μόνο από εταιρικά αυτοκίνητα.»*

Σημειώνεται ότι, οι πιο πάνω ισχυρισμοί των καταγγελλουσών εταιρειών αναφέρονται σε παραβάσεις του άρθρου 6(1)(α) και (γ) του Νόμου. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, οι καταγγέλλουσες εταιρείες {...} και {...} αναφέρθηκαν σε πρακτική της καταγγελλόμενης εταιρείας, λόγω της δεσπόζουσας θέσης της, που της επιτρέπει να καθορίζει έμμεσα τις τιμές της αγοράς και στην ευνοϊκή μεταχείριση που τυγχάνουν κάποιες εταιρείες. Επίσης αναφέρθηκε ότι η νέα πρόταση που έγινε από την Hermes προς τις εταιρείες valet θεωρείται δυσμενής, καθότι αυξάνει δυσβάστακτα τα έξοδα των valet υπηρεσιών χωρίς να αυξάνονται τα

έσοδά τους, όπως θεωρείται δυσμενής και η μετακίνησή τους στο νέο χώρο που παραχωρήθηκε, ο οποίος βρίσκεται στο χώρο στάθμευσης του κοινού και αυτό προκαλεί διάφορα προβλήματα και δυσλειτουργία. Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι μία εκ των καταγγελλουσών εταιρειών ανέφερε στις απαντήσεις της: *«Εξάλλου το πρόβλημά μας δεν είναι τόσο ότι η Hermes φέρει την άμεση ευθύνη για οποιαδήποτε μείωση εργασιών επί της παρούσης, αλλά για τη διαδικασία στην οποία μας υποβάλλει και τη συρρίκνωση των κερδών/αύξηση ζημιών, προκειμένου ακριβώς να διατηρηθεί ή αυξηθεί ο κύκλος εργασιών. Αν παραμένναμε με το παλιό καθεστώς και είχαμε την ίδια αύξηση στον κύκλο εργασιών, θα δουλεύαμε με μεγαλύτερη ηρεμία και σε κάποιους μήνες θα είχαμε και αύξηση στα κέρδη μας. Αν αποδεχόμασταν την τελευταία πρόταση, τότε με μαθηματική ακρίβεια, θα είχαμε κλείσει και δε θα γράφαμε σήμερα τούτη την επιστολή. [...].»*

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες σε επιστολή με ημερομηνία 23/3/2015 που απέστειλαν αναφορικά με το αίτημά τους για λήψη προσωρινών μέτρων, κάνουν αναφορά σε παραβάσεις του άρθρου 3 ή/και 6 του Νόμου, ενώ σε μεταγενέστερη της καταγγελίας επιστολή ημερομηνίας 3/4/2015, επικαλούνται τα άρθρα 3(1)(α) και (δ) και 6(1)(α), (β) και (γ) και 6(2) του Νόμου. Επ' αυτών, σημειώνεται καταρχάς πως στην καταγγελία τους δεν έχει τεθεί οποιαδήποτε σχετική αναφορά αυτών των άρθρων, επίσης δεν έχουν καταγραφεί οποιαδήποτε γεγονότα, δεδομένα, περιστατικά και στοιχεία που να σχετίζονται με κατ' ισχυρισμό παράβαση αυτών πλην του άρθρου 6(1)(α) και (γ) του Νόμου.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή σημειώνει ότι αναφορικά με το άρθρο 3(1) του Νόμου, η κατ' ισχυρισμό παράβαση από μέρους του καταγγέλλοντα για να τύχει εξέτασης θα πρέπει να αφορά περιπτώσεις συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένης πρακτικής, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της Δημοκρατίας, ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται ως αναφέρεται στην (α) περίπτωση, στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής και όσον αφορά την (δ) περίπτωση, στην εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε σχετική ερώτηση της Υπηρεσίας κατά την προκαταρκτική της έρευνας να στηρίξουν οι καταγγέλλουσες εταιρείες τους ισχυρισμούς τους για παράβαση του άρθρου 3(1)(α) και (δ) του Νόμου παραθέτοντας και αναλύοντας γεγονότα και επισυνάπτοντας σχετικά στοιχεία, οι εταιρείες {...} και {...} κατέγραψαν ότι η αναφορά τους στο άρθρο 3(1)(α) και (δ), έχει γίνει εκ παραδρομής, ενώ σημειώνουν ότι: *«Η αναφορά στο άρθρο έγινε λόγω της πρακτικής που ακολουθείται, λόγω της δεσπόζουσας θέσης τους, που τους επιτρέπει να καθορίζουν έμμεσα τις τιμές της συγκεκριμένης αγοράς, αλλά και λόγω της ευνοϊκής μεταχείρισης που τυγχάνουν κάποιες εταιρείες.»* Η δε εταιρεία {...} κατέγραψε στις απαντήσεις της ότι δεν έχει γνώση του συγκεκριμένου άρθρου. Και τέλος, η εταιρεία {...} δεν απάντησε καν την εν λόγω ερώτηση.

Όσον αφορά το άρθρο 6(1)(β) του Νόμου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν γίνεται πουθενά στην καταγγελία, αλλά ούτε και στα έγγραφα και στοιχεία της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, σχετική αναφορά, αλλά και όσα γεγονότα και δεδομένα καταγράφονται που πιθανόν να παραπέμπουν σε οποιοδήποτε είδους άρνηση ή περιορισμό της παραγωγής ή της διάθεσης από μέρους της Hermes, όπως η μη ανανέωση των παλαιών συμβολαίων κτλ, αυτά αφορούν και ολοκληρώνουν τα γεγονότα που καταγράφονται στις ισχυριζόμενες παραβάσεις του άρθρου 6(1)(α) και (γ) του Νόμου.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά το άρθρο 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή σημειώνει ότι και γι' αυτό το άρθρο δεν γίνεται πουθενά στην καταγγελία, αλλά ούτε και κατά τη διάρκεια της έρευνας, σχετική αναφορά. Εξάλλου, στο εν λόγω άρθρο εμπίπτει και εξετάζεται η περίπτωση καταχρηστικής εκμετάλλευσης, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκεται προς αυτήν 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 δεν διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση. Οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην καταγγελία τους, αλλά και κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας, δεν έχουν προβεί σε οποιαδήποτε ανάλυση για το κατά πόσο βρίσκονται σε σχέση οικονομικής εξάρτησης προς την καταγγελλόμενη, αλλά ούτε και για το ότι δεν διαθέτουν ισοδύναμη εναλλακτική λύση.

Εκτός αυτού, η Επιτροπή σημειώνει το λεκτικό του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών στην Υπόθεση αρ. 2498/2010, όπου έκρινε αναφορικά με την εφαρμογή του αντίστοιχου άρθρου 6(2) του Νόμου, το άρθρο 2α του Ν. 703/1977, ο οποίος εφαρμόζεται από την Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού λέγοντας ότι: *«Επειδή, με την επέκταση του ελέγχου καταχρηστικότητας με τις διατάξεις του άρθρου 2α του ν. 703/1977 σε επιχειρήσεις, που δεν κατέχουν δεσπόμενη θέση, αποκλείεται το παράδοξο αποτέλεσμα να υπόκειται σε έλεγχο καταχρηστικότητας η πρακτική των επιχειρήσεων με μεγάλο μερίδιο αγοράς ενώ αυτή των εξίσου ισχυρών αλλά με μικρό μερίδιο να εκφεύγει αυτού καθόσον η καταχρηστική εκμετάλλευση τόσο της δεσπόμενης θέσης όσο και της οικονομικής εξάρτησης εκλύει όμοια αντανταγωνιστικά αποτελέσματα αφού δεν διασφαλίζει την πρόσβαση της εξαρτώμενης επιχείρησης στην αγορά, η οποία πρέπει να διατηρείται ανοικτή και να διασφαλίζεται ισότητα ευκαιριών στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σ' αυτήν. Επομένως η τελολογική προσέγγιση της εν λόγω διάταξης του άρθρου 2α του ν. 703/1977 πρέπει να υπολαμβάνει ότι δεν δύναται να διαφέρουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης αυτής με τις αντίστοιχες του άρθρου 2 του ίδιου νόμου.*

Στη βάση των πιο πάνω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διάταξη του άρθρου 6(1) και η διάταξη του άρθρου 6(2) του Νόμου κάνουν αναφορά σε όμοιες περιστάσεις, με διακριτή όμως τη διαφορά στην πρώτη περίπτωση όπου η εταιρεία αποδεδειγμένα κατέχει δεσπόμενη θέση στη σχετική αγορά, ενώ στη δεύτερη περίπτωση, πρόκειται για ισχυρή επιχείρηση, χωρίς όμως την ύπαρξη δεσπόμενης θέσης από μέρους της, αλλά με σχέση οικονομικής εξάρτησης με τον πελάτη της ή/και προμηθευτή της κτλ.

Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι, οι δύο αυτές διατάξεις του Νόμου τέθηκαν με σκοπό να αλληλοκαλύπτουν η μία την άλλη και σε περιπτώσεις που δεν εφαρμόζεται η διάταξη 6(1) να προστατεύονται οι μικρές επιχειρήσεις από ισχυρές μεν επιχειρήσεις, που όμως στην ευρύτερη αγορά δεν κατέχουν δεσπόμενη θέση.

Ως εκ τούτου, στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία, η παράλληλη εφαρμογή και των δύο διατάξεων του Νόμου, για τις ίδιες κατ' ισχυρισμό καταχρηστικές πρακτικές από μέρους μίας επιχείρησης, που αναφέρονται στα ίδια γεγονότα και δεδομένα θα εξετασθούν υπό το πρίσμα ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει δεσπόμενη θέση στη σχετική αγορά· επομένως, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι, η εξέταση του εν λόγω άρθρου παρέλκει.

Για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή στη συνέχεια θα εξετάσει τους εν προκειμένω ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών υπό το φως μόνο των πιο πάνω παραγράφων του άρθρου 6(1) του Νόμου.

(i) Άμεσος ή έμμεσος καθορισμός αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής - Άρθρο 6(1)(α) του Νόμου

(α) Νομολογία:

Πρωταρχικός στόχος του δικαίου του ανταγωνισμού της Ε.Ε. είναι να διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις με δεσπόμενη θέση στην αγορά δεν εκμεταλλεύονται άμεσα τους πελάτες τους χρεώνοντας τους υπέρμετρες τιμές και επιβάλλοντας τους άλλους αντι-ανταγωνιστικούς εμπορικούς όρους. Το άρθρο 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ και το αντίστοιχο εθνικό άρθρο 6(1)(α) του Νόμου, προβλέπουν για αυτό το σκοπό ότι μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόμενη θέση καταχράται τη θέση της εάν η πράξη της έχει σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα τον καθορισμό μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής.

Η πρώτη περίπτωση του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, (συνεπώς και του άρθρου 6(1) του Νόμου), αναφέρεται κυρίως σε εκμεταλλευτικές καταχρήσεις, όπου η δεσπόμενη επιχείρηση χρησιμοποιεί την ισχύ της για να επιτύχει οικονομικά πλεονεκτήματα που συνίστανται είτε στην απαίτηση υψηλών ή χαμηλών τιμών (ανάλογα αν λειτουργεί μονοπωλιακά ή μονοπωνιακά) ή στην επιβολή άλλων επαχθών όρων στους συναλλασσομένους με αυτήν. Το πιο σύνηθες είναι η κατηγορία αυτή να περιλαμβάνει την περίπτωση της υπερβολικής τιμολόγησης, όμως η θεωρία και η νομολογία εντάσσουν εκεί και παρεμποδιστικές πρακτικές τιμολογιακής φύσεως, όπως η ληστρική υποτιμολόγηση, η συμπίεση περιθωρίου κ.α.⁹⁷

Αναφορικά με τις αθέμιτες τιμές αγοράς ή/και πώλησης, το ίδιο άρθρο απαγορεύει τον καθορισμό είτε άμεσα ή έμμεσα αθέμιτων τιμών αγοράς ή/και πώλησης που ενισχύουν με αυτό τον τρόπο τη

⁹⁷ Δημήτρης Τζουγανάτος, *Το Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού*, (2013), Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 527- 528.

θέση της δεσπόζουσας επιχείρησης στην αγορά εις βάρος των καταναλωτών.⁹⁸ Σημειώνεται ότι καταχρηστική είναι η τιμολόγηση, όταν η τιμή είναι υπερβολικά υψηλή και χρησιμοποιείται ως μέσο για την εκμετάλλευση των αντισυμβαλλομένων της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση («εκμεταλλευτική κατάχρηση»).

Στην πρώτη απόφαση του ΔΕΕ, όπου τέθηκε το θέμα της καταχρηστικής τιμής, ήτοι την υπόθεση *United Brands*,⁹⁹ καθορίστηκαν τα κριτήρια για να εκτιμηθεί εάν μία τιμή δεν είναι δίκαιη κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, του αντίστοιχου άρθρου 6(1) του Νόμου. Το Δικαστήριο έκρινε σχετικά ότι υπερβολικές τιμές υφίστανται όταν η τιμή δεν έχει λογική σύνδεση με την οικονομική αξία του προϊόντος που παρέχεται. Η συνήθης τακτική για να εξαχθεί τέτοιο συμπέρασμα συμπεριλαμβάνει την ανάλυση της τιμής και του κόστους του προϊόντος.

Συγκεκριμένα, το ΔΕΕ αποφάσισε ότι:¹⁰⁰

«249 Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί αν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυσθεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και αρκετά αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

250 Τέτοιου είδους κατάχρηση συνιστά, στην προκειμένη περίπτωση, η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.

251 Η υπερβολή αυτή θα ήταν δυνατό, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί αντικειμενικά αν μπορούσε να μετρηθεί συγκρίνοντας την τιμή πωλήσεως του εν λόγω προϊόντος με το κόστος παραγωγής του, σύγκριση από την οποία θα προέκυπτε το ύψος του περιθωρίου κέρδους. Η Επιτροπή όμως δεν έκανε τέτοια σύγκριση, καθόσον δεν διέθετε ανάλυση της δομής των εξόδων της UBC.

252 Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

253 Μπορούν να επινοηθούν και άλλες μέθοδοι —και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές — προκειμένου να καθοριστεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη.

254 Εκτιμώντας τις όχι αμελητέες και ενίοτε σημαντικότερες δυσχέρειες καθορισμού της τιμής κόστους παραγωγής, η οποία μπορεί ενίοτε να περιλαμβάνει κατανομή των έμμεσων δαπανών και των γενικών εξόδων κατ' ελεύθερη εκτίμηση και η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές

⁹⁸ *Supra* υποσ. 96, *Continental Can* κατά Επιτροπής, παρ. 26. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 40 έως 48, 50, 54 έως 56, 111, 113 και 114/73, *Coöperatieve Vereniging "Suiker Unie" UA* και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή της Νομολογίας 1975/00507, παρ. 526 και 527.

⁹⁹ Βλ. Υπόθεση 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv* κατά της Επιτροπής, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978.

¹⁰⁰ *Ibid.*

ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενό της, την περίπλοκη φύση της, τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων της, το αν παράγει ένα μόνο ή διάφορα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της εταιριών και τις μεταξύ τους σχέσεις, η τιμή κόστους της μπανάνας δεν φαίνεται να παρουσιάζει ανυπέρβλητα προβλήματα.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Το Δικαστήριο στην εν λόγω υπόθεση έκρινε ότι αν η τιμή ενός προϊόντος είναι υπερβολική, θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί κατά τρόπο αντικειμενικό, αν υπολογιστεί το ύψος της τιμής συγκρίνοντας ανάμεσα στην τιμή πώλησης του εν λόγω προϊόντος και το κόστος παραγωγής του, η οποία (σύγκριση) θα μπορούσε να αποκαλύψει το εύρος του περιθωρίου κέρδους και ακολούθως να διαπιστωθεί κατά πόσο αυτή καθ' αυτή είναι μη δίκαιη, συγκρινόμενη με τις τιμές των ανταγωνιστικών προϊόντων όπου δύναται να κριθεί μη δίκαιη.

Στην ουσία, το ΔΕΕ καθόρισε δύο σημεία για τον καθορισμό της υπερβολικής τιμολόγησης. Καταρχάς, για τη στοιχειοθέτηση της υπερβολικής τιμολόγησης πρέπει να καθορισθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτήν και κατά δεύτερον, αν προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, να εξετασθεί αν η τιμή που επιβλήθηκε ήταν μη εύλογη, είτε αφεαυτή, είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

Συνεπώς, μία σύγκριση μεταξύ τιμής και κόστους γίνεται κατ' αρχήν για να διαπιστωθεί το περιθώριο κέρδους που επιτυγχάνεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Εάν το καθαρό περιθώριο κέρδους βρεθεί ότι είναι «υπερβολικό», η τιμολογιακή πολιτική της δεσπόζουσας επιχείρησης πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω για να διαπιστωθεί εάν η τιμή είναι «μη δίκαιη».¹⁰¹ Προκειμένου να πληρούται το πρώτο σκέλος της νομολογίας United Brands, πρέπει η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως του σχετικού προϊόντος ή της σχετικής υπηρεσίας να είναι ιδιαίτερα σημαντική, έτσι ώστε τα καθαρά περιθώρια κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης να είναι εξαιρετικά υψηλά («μη εύλογα»).

Φυσικά, το ΔΕΕ αναγνώρισε ότι μπορεί να υπάρξουν ορισμένες δυσκολίες καθορισμού του κόστους παραγωγής ιδιαίτερα έχοντας υπόψη ότι μια επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικότερα και να έχει υψηλά ή σε αντίθετη περίπτωση μικρά κέρδη. Είναι γι' αυτό που όπως δήλωσε το ΔΕΕ στην υπό αναφορά υπόθεση πρέπει να δίδεται προσοχή στον καθορισμό του κόστους παραγωγής ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενο της δραστηριοποίησής της, αν παράγει ένα ή περισσότερα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της και τη σχέση που υπάρχει μεταξύ τους.

¹⁰¹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568./D3), παρά. 158: *"In any event, even if it were to be assumed that the profit margin of HHAB is high (or even "excessive"), this would not be sufficient to conclude that the price charged bears no reasonable relation to the economic value of the services provided. The Commission would have to proceed to the second question as set out by the Court in United Brands, in order to determine whether the prices charged to the ferry operators are unfair, either in themselves or when compared to other ports."*

Στην υπόθεση *General Motors*,¹⁰² το Δικαστήριο αποδέχτηκε τη μεθοδολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διαπίστωση της ύπαρξης υπερβολικά υψηλής τιμολόγησης παρόλο που ακύρωσε την απόφασή της, γιατί η General Motors οικειοθελώς τερμάτισε την πιθανολογούμενη παράβαση μειώνοντας τις τιμές της και αποζημιώνοντας για το επιπρόσθετο ποσό που χρέωνε, μόλις αντιλήφθηκε ότι οι τιμές ήταν υπερβολικά υψηλές. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν η σύγκριση της τιμής της *General Motors* για την έκδοση πιστοποιητικών με άλλες εταιρείες που παρείχαν την ίδια υπηρεσία. Το Δικαστήριο ξεκαθάρισε ότι η ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης συνιστά κατάχρηση, όταν οι τιμές είναι υπερβολικές σε σχέση με την οικονομική αξία της υπηρεσίας που παρέχεται και αν το αποτέλεσμα θα ήταν ο περιορισμός του παράλληλου εμπορίου (οπότεν και θα περιορίζεται η πιθανότητα ανταγωνισμού από χαμηλότερες τιμές, οι οποίες χρεώνονται από άλλες εταιρείες) ή της καταχρηστικής εκμετάλλευσης των πελατών.¹⁰³

Στην προαναφερόμενη υπόθεση *United Brands* (εφεξής η «UBC»),¹⁰⁴ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση τις τιμές της Ιρλανδίας συγκρίνοντας τις με τις τιμές της UBC και την οικονομική αξία του προϊόντος για να καταλήξει ότι οι τιμές της UBC ήταν υπερβολικές σε σχέση με την οικονομική αξία του προϊόντος (30%-40% διαφορά με τις μη επώνυμες μπανάνες).¹⁰⁵ Το ΔΕΕ, στην εν λόγω υπόθεση έκρινε ότι τέτοια σύγκριση μπορεί να γίνει αποδεκτή μόνο όταν οι αγορές στα εν λόγω κράτη μέλη είναι αντικειμενικά συγκρίσιμες. Πέραν όμως αυτού, το Δικαστήριο επισήμανε ότι θα πρέπει να προηγηθεί λεπτομερής κοστολογική ανάλυση του προϊόντος, κάτι το οποίο δεν είχε γίνει από μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προβεί μόνο σε σύγκριση των τιμών της UBC με τους ανταγωνιστές της για αυτό το λόγο, το ΔΕΕ ακύρωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με το σκεπτικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε προσκομίσει επαρκείς αποδείξεις επί των πραγματικών περιστατικών, καθώς ούτε επί των εκτιμήσεων που την οδήγησαν στη διαπίστωση ότι η UBC είχε παραβεί το άρθρο 86 της Συνθήκης (νυν 102 της ΣΛΕΕ).

Στις πιο πρόσφατες αποφάσεις *Sundbusserne v. Port of Helsingborg*¹⁰⁶ και *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg*,¹⁰⁷ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε τα σημεία που καταγράφηκαν στην υπόθεση *United Brands* από το Δικαστήριο. Παρόλα αυτά, στην απόφαση *Scandlines*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεσήμανε μια σειρά από δυσκολίες. Συγκεκριμένα προβλήθηκε το επιχείρημα ότι ακόμη

¹⁰² Υπόθεση 26/75, *General Motors Continental vs Commission*, [1975] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστήριο 1367, παρά.12.

¹⁰³ Βλ. σχετικά Faull & Nikpay "The EC Law of Competition", 2nd edition, 2007 Oxford, par. 4.366.

¹⁰⁴ *Supra* υποσ. 84.

¹⁰⁵ Βλ. Υπόθεση 389/87, *Ministere Public v Tournier* [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστήριο 2521, παρ. 38 και *Lucazeau v Societesdes Auteurs, Compositeurset Editeursde Musique* (SAGEM) [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστήριο 2811 παρ. 21.

¹⁰⁶ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Sundbusserne v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.570/D3), http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36570/36570_39_5.pdf

¹⁰⁷ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568/D3) http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36568/36568_44_4.pdf

και αν ήταν δυνατόν να αποδειχθεί ότι ένα περιθώριο κέρδους (price-cost margin) είναι υπερβολικό, υπάρχει περιορισμένη καθοδήγηση ως προς το αν μια τιμή είναι άδικη όταν γίνονται συγκρίσεις, αν είναι καθόλου δυνατόν να γίνουν τέτοιες συγκρίσεις.¹⁰⁸

Στη δε απόφαση *Sundbusserne*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποδείξεις ότι οι τιμές δεν ήταν καθ' αυτές αθέμιτες¹⁰⁹ και ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποδείξεις ότι οι τιμές ήταν αθέμιτες συγκρινόμενες με τις τιμές που χρέωναν άλλα λιμάνια.

Στις προαναφερόμενες υποθέσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν απεδέχθη την προσέγγιση “cost-plus approach” που πρόβαλαν οι καταγγέλλουσες, καθότι στην προκειμένη περίπτωση υπήρχε αβεβαιότητα ως προς το πραγματικό κόστος (κόστος παραγωγής) και αντί αυτού χρησιμοποιήθηκε κόστος κατά προσέγγιση (approximate cost allocation) στη βάση υποθέσεων. Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη *Helsingborgs* δεν είχε υποβάλει ρεαλιστικό κοστολογικό μοντέλο (realistic cost model), οπότε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέτρεξε στους ελεγμένους οικονομικούς λογαριασμούς. Τέλος, παρά τις οικονομικές αναλύσεις που είχαν πραγματοποιηθεί, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχαν επαρκή στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι η τιμή καθ' αυτή ήταν υπερβολική.¹¹⁰

Στην προαναφερόμενη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Scandlines*, διαπιστώθηκε ότι κατά τον υπολογισμό της οικονομικής αξίας του προϊόντος, αφενός πρέπει να γίνεται ανάλυση του πραγματικού κόστους παραγωγής και αφετέρου να συνυπολογίζονται και άλλα έξοδα, ήτοι non cost related factors.

Όσον αφορά τους αθέμιτους όρους, η Επιτροπή υπογραμμίζει πως το άρθρο 6(1)(α) του Νόμου ρητώς απαγορεύει αθέμιτους όρους, όπως επίσης και η πρόνοια του άρθρου 6(1)(γ), που αναφέρεται σε ανόμοιους όρους. Σχετικά, στην υπόθεση *Tetra Pak II*¹¹¹ κρίθηκε ότι οι όροι, τους οποίους η δεσπύζουσα επιχείρηση επέβαλε στους πελάτες της, ήταν επαχθείς.

Σημειώνεται, ότι βασική διαπίστωση της μελέτης των οικονομικών της συμπεριφοράς (behavioral economics), είναι ότι όταν οι πελάτες αντιμετωπίζουν πολύπλοκες στρατηγικές τιμολόγησης, οι οποίες χαρακτηρίζονται από χαμηλό αρχικό τέλος (fee) σε συνδυασμό με ακριβές ακολούθως σχετικές παρεχόμενες υπηρεσίες, αυτοί συχνά καταλήγουν με ανεπιθύμητες προσφορές ή συμφωνίες. Με αυτό κατά νου, οι κατασκευαστές/παραγωγοί μπορούν να χειριστούν ή/και να εκμεταλλευτούν τους πελάτες μέσω διαφόρων πρακτικών ή/και «κρυφών χρεώσεων», όπως κυρώσεων για την καθυστέρηση και υπερβολικά τέλη διεθνούς περιαγωγής.¹¹²

¹⁰⁸ *Ibid*, σκέψεις 163, 169 et seq.

¹⁰⁹ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 86, παρά. 220-222.

¹¹⁰ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 86, παρά. 203.

¹¹¹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 92/163/ΕΟΚ: *Tetra Pak II* (IV/31.043), [1991] ΕΕ L 72 της 18.3.1992, σ. 1 έως 68.

¹¹² The Global Competition Law Centre, GCLC Working Paper 02/10, «*Behavioral Economics and Abuse of Dominance: A Proposed Alternative Reading of the Article 102 TFEU Case-Law*», Nicolas PETIT and Norman NEYRINCK University of Liege (ULg), Belgium, College of Europe.

Το δίκαιο του ανταγωνισμού της Ε.Ε. παρέχει μια βάση και για τον περιορισμό αυτών των πρακτικών από δεσπόζουσες επιχειρήσεις. Όπως προαναφέρθηκε, στην απόφαση *Tetra Pak II*, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η δεσπόζουσα εταιρεία διέπραξε καταχρήσεις κατά το άρθρο 86 της Συνθήκης (νυν άρθρο 102 ΣΛΕΕ), καθότι είχε μισθώσει το υλικό συσκευασίας στους πελάτες της με μη δίκαιους όρους συναλλαγής. Οι πελάτες της δεσπόζουσας επιχείρησης που είχαν τροποποιήσει ή μετακινήσει το μισθωμένο εξοπλισμό είχαν κληθεί να πληρώσουν: «ένα ποσό, [...], το οποίο όχι μόνο αντιπροσωπεύει το σύνολο σχεδόν όλων των τρεχόντων και μελλοντικών μισθωμάτων, αλλά που επιπλέον καταλήγει να είναι ισοδύναμο και, ενίοτε ανώτερο της τιμής πωλήσεως.»¹¹³

Σε ακόμα μία περίπτωση, το ΔΕΕ, κατόπιν προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση *ALSATEL*¹¹⁴ σημείωσε περιπτώσεις, οι οποίες αφορούσαν αθέμιτους όρους συναλλαγής στους οποίους θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, νοουμένου ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις της δεσπόζουσας θέσης της επιχείρησης, που έθετε αυτούς και της ύπαρξης επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Αναλυτικότερα, το ΔΕΕ ανέφερε τα εξής: «10 Επ' αυτού πρέπει να σημειωθεί ότι, καίτοι η επιβαλλόμενη στους μισθωτές υποχρέωση να απευθύνονται αποκλειστικά στην επιχείρηση εγκαταστάσεων για κάθε μεταβολή της εγκαταστάσεως μπορεί να δικαιολογηθεί από το ότι αυτή παραμένει στην κυριότητά της, εντούτοις το γεγονός ότι είναι ακαθόριστη η τιμή που συνδέεται με τις προσθήκες που συνεπάγονται αυτές οι μεταβολές, ο μονομερής καθορισμός της από την επιχείρηση εγκαταστάσεων, καθώς και η αυτόματη παράταση της συμβάσεως για 15 έτη, εάν οι εν λόγω μεταβολές περιλαμβάνουν αύξηση του μισθώματος άνω του 25%, μπορούν να συνιστούν μη δίκαιους όρους συναλλαγής, οι οποίοι απαγορεύονται, ως καταχρηστικές πρακτικές, από το άρθρο 86 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις εφαρμογής αυτού του άρθρου.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αργότερα και το ΔΕΕ επιβεβαίωσαν στην υπόθεση *Der Grüne Punkt (DSD)*¹¹⁵ ότι οι όροι, τους οποίους η DSD επέβαλε, αναφορικά με το εμπορικό της σήμα Green Dot στη Γερμανία, θεωρούνταν μη δίκαιοι κατά παράβαση του άρθρου 82(2) στοιχ. α' της Συνθήκης (νυν άρθρο 102 της ΣΛΕΕ), καθότι η DSD χρέωνε τέλη άδειας σε περιπτώσεις όπου το σήμα δεν χρησιμοποιείτο στην πραγματικότητα.

Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέφερε τα εξής:

«(111) Η DSD επιβάλλει δυσανάλογες τιμές και συναλλακτικούς όρους σε περιπτώσεις αναντιστοιχίας μεταξύ της χρήσης του σήματος και της πραγματικής προσφυγής στις υπηρεσίες της DSD για την απαλλαγή από την υποχρέωση ανάληψης και ανακύκλωσης. Γίνεται δεκτό ότι υπάρχει

¹¹³ *Supra* υποσ. 111, παρά. 131.

¹¹⁴ Υπόθεση C-247/86, *ALSATEL - SOCIETE ALSACIENNE ET LORRAINE DE TELECOMMUNICATIONS ET D'ELECTRONIQUE KATA S. A. NOVASAM*, [1988] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1988 σελίδα 05987.

¹¹⁵ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2001/463/ΕΚ: *DSD (COMP D3/34493)*, [2001] ΕΕ L 166 της 21.6.2001, σ. 1 έως 24.

παράβαση του άρθρου 82 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ όταν υπάρχει εμφανής δυσαναλογία μεταξύ του κόστους παροχής της υπηρεσίας και της τιμής που χρεώνεται γι' αυτήν. Το κύριο στοιχείο κόστους της DSD είναι η εκμετάλλευση ενός συστήματος ολικής εδαφικής κάλυψης για την αποκομιδή, τη διαλογή και την ανακύκλωση χρησιμοποιημένων συσκευασιών πώλησης σύμφωνα με το άρθρο 2 της σύμβασης. Απεναντίας, η παροχή άδειας για την αναγραφή στις συσκευασίες πώλησης του σήματος "Der Grüne Punkt" χωρίς αποδεδειγμένη προσφυγή στις υπηρεσίες της DSD συνεπάγεται ελάχιστο κόστος για την εν λόγω εταιρεία ή και κανένα πρόσθετο κόστος, εφόσον η ανάθεση στην DSD αφορά μία επιμέρους ποσότητα. Τούτο προκύπτει από τις ίδιες τις διατάξεις της σύμβασης, σύμφωνα με τις οποίες τα τέλη χρήσης χρησιμεύουν αποκλειστικά και μόνο για την κάλυψη του κόστους αποκομιδής, διαλογής και ανακύκλωσης, καθώς και των αναγκαίων διοικητικών εξόδων (αιτιολογική σκέψη 42). Το κόστος που επωμίζεται η DSD εξαιτίας της χρήσης του σήματος μπορεί να αντιμετωπίζεται -στη χειρότερη περίπτωση- ως τμήμα των διοικητικών της εξόδων. Υπό την έννοια αυτή, ο όρος "τέλος χρήσης" είναι παραπλανητικός, διότι, με βάση ακριβώς τη διατύπωση της σύμβασης την οποία επέλεξε η DSD, το τέλος χρήσης πρέπει πάνω απ' όλα να αντικατοπτρίζει το κόστος παροχής της υπηρεσίας απαλλαγής. Μολονότι σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης η DSD εξαρτά τη χρέωση του τέλους από τη χρήση του σήματος, στην πραγματικότητα οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται η DSD εξαρτώνται από τον όγκο συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής για λογαριασμό του αντισυμβαλλόμενου. Κατά συνέπεια, οι τιμές που χρεώνει η DSD είναι υπέρμετρες οσάκις ο όγκος των συσκευασιών που φέρουν το σήμα "Der Grüne Punkt" είναι μεγαλύτερος από τον όγκο των συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής.

(112) Γίνεται δεκτό ότι οι συναλλακτικοί όροι είναι αθέμιτοι όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση που τους εφαρμόζει δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας(15). Η DSD ζητά από τους αναδόχους του σήματος να επιλέξουν μεταξύ, αφενός, της συγκρότησης ξεχωριστών γραμμών συσκευασίας και δικτύων διανομής και, αφετέρου, της καταβολής ενός τέλους χρήσης το ύψος του οποίου δεν αποτελεί συνάρτηση της υπηρεσίας που τους παρέχεται. Η πρακτική της αυτή αξιολογείται ως επιβολή αθέμιτων συναλλακτικών όρων. [...]» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην εν λόγω υπόθεση διατύπωσε έναν πληρέστερο ορισμό των αθέμιτων, μη δίκαιων όρων, εκτός της υπόθεσης της *Tetra Pak II*, καταλήγοντας ότι αθέμιτοι συναλλακτικοί όροι υφίστανται: «[...] όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση που τους εφαρμόζει δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας.» Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατήρησε την άποψη, που είχε εκφραστεί σε παλαιότερες υποθέσεις, του κατά πόσο ο όρος είναι κεντρικής σημασίας για το αντικείμενο της σύμβασης, αλλά προχώρησε και έκρινε και το κατά πόσο οι όροι είναι ανάλογοι, λαμβάνοντας υπόψη τα αντίστοιχα συμφέροντα των διαδίκων.

Στο σύγγραμμα του Robert O' Donoghue and A. Jorge Padilla,¹¹⁶ καταγράφονται σχετικά τα εξής: «*In basic terms, it requires a balancing between the object of the contract, the terms of the contract, and the contractor's justification for those terms. Thus, the clause should: (1) have a legitimate objective other than consumer exploitation; (2) be "effective", that is to say, capable of achieving the legitimate goal; (3) be "necessary" in the sense that there is no alternative that is equally effective in achieving the legitimate goal but less with a restrictive or less exploitative effect; and (4) be "proportionate", in the sense that the legitimate objective pursued by the dominant firm should not be outweighed by its exploitative effect on the trading party in question.*»

Επομένως, αυτό που στην ουσία αναφέρεται στη σχετική νομολογία και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ώστε να τύχει ή όχι εφαρμογής η πρόνοια του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, αντίστοιχο του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, είναι η αξιολόγηση των περιστάσεων ξεχωριστά της κάθε υπόθεσης, αλλά και του κατά πόσο ένας όρος δεν θα ήταν δυνατό να επιβληθεί κάτω από συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Επ' αυτού, έχει επίσης λεχθεί ότι: «*Similarly to the process for unfair prices, assessment as to whether trading conditions are unfair or not is based on a hypothetical evaluation of the alleged abuse in a competitive market. The relevant question is: **if conditions were competitive would the dominant undertaking still have been in a position to impose the trading conditions?** If yes, the trading conditions cannot be said to be unfair.*»¹¹⁷

Σημαντική είναι και η απόφαση *Sarl Héli-Inter Assistance*,¹¹⁸ με την οποία το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού και στη συνέχεια το Εφετείο του Παρισιού,¹¹⁹ έκριναν ότι το ελικοδρόμιο αποτελεί βασική διευκόλυνση για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών άμεσης ανάγκης με ελικόπτερο.¹²⁰ Άξιο αναφοράς είναι ότι το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού (νυν Αρχή Ανταγωνισμού), στην υπό αναφορά υπόθεση αντιμετώπισε το ζήτημα των αναβλητικών μέτρων αντί για μια απλή άρνηση συνάψεως σύμβασης και αυτό δεικνύει ότι η εν λόγω απόφαση περιέχει σημαντικές εξελίξεις όχι μόνο αναφορικά με την αρχή των βασικών διευκολύνσεων -που γινόταν για πρώτη φορά ρητή αναφορά της στη Γαλλία- αλλά και για τους όρους, σύμφωνα με τους οποίους πρέπει να δίνεται η πρόσβαση.¹²¹

Συγκεκριμένα, στην εν λόγω υπόθεση, η εταιρεία Heli-Inter Assistance κατείχε μονοπώλιο στη διαχείριση του ελικοδρομίου της πόλης Narbonne και ταυτόχρονα παρείχε υπηρεσίες ιατρικών μεταφορών με ελικόπτερο στο νοσοκομείο της Narbonne. Στο τέλος του 1994, το νοσοκομείο της Narbonne μετά από διεξαγωγή μιας ανταγωνιστικής διαδικασίας, έδωσε την υπηρεσία ιατρικών

¹¹⁶ Robert O' Donoghue and A. Jorge Padilla, "The Law and Economics of Article 82 EC", (2006) Hart Publishing, σελ.654.

¹¹⁷ Erik Bertelsen, Morten Kofmann, Jens Munk Plum, «*Competition Law in Denmark*», (2011) Wolters Kluwer Law & Business, σελ. 124.

¹¹⁸ CONSEIL DE LA CONCURRENCE, Décision n° 96-D-51 du 3 septembre 1996 relative à des pratiques de la Sarl Héli-Inter Assistance.

¹¹⁹ Arrêt du 9 septembre 1997 de la cour d'appel de Paris, BOCCRF 7-10-97, σελ. 692.

¹²⁰ *Supra* υποσ. 69, σελ. 32.

¹²¹ NautaDutilh, «*Dealing with Dominance, The Experience of National Competition Authorities*», (2004), Kluwer Law International, σελ. 42.

μεταφορών στην εταιρεία Jet System, η οποία ήταν ανταγωνίστρια της Heli- Inter. Οι όροι της σύμβασης επέβαλλαν ότι ένα ελικόπτερο θα έμενε στη διάθεση του νοσοκομείου, στο ελικοδρόμιο της Narbonne, έτσι δεν υπήρχε εναλλακτική λύση για την S.A. Jet System. Σε αυτή την περίπτωση, ο ουσιώδης χαρακτήρας της υποδομής προέκυπτε από τους όρους, οι οποίοι επιβλήθηκαν από το ίδιο το νοσοκομείο. Η S.A. Jet System ζήτησε από την Heli- Inter να την προμηθεύσει με τις χρεώσεις για τη χρήση των διάφορων υπηρεσιών του ελικοδρομίου (χώρων στάθμευσης, ανεφοδιασμού κτλ), οι οποίες φάνηκαν καταχρηστικές στην S.A. Jet System και έτσι υπέβαλε καταγγελία στο Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού.¹²²

Το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού κατέληξε ότι, όταν μια επιχείρηση κατέχει μονοπώλιο στην διαχείριση μιας υποδομής (του ελικοδρομίου στην παρούσα περίπτωση) και είναι την ίδια στιγμή πιθανός ανταγωνιστής των επιχειρήσεων που παρέχουν τις υπηρεσίες τους χρησιμοποιώντας την υποδομή αυτή, η επιχείρηση καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της ή τη σχέση οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκονται προς αυτήν οι ανταγωνιστές της, αν περιορίζει ή νοθεύει τον ανταγωνισμό στην κατάντη αγορά (downstream market), θέτοντας αδικαιολόγητη τιμή εισόδου στη σχετική υποδομή.¹²³

Συγκεκριμένα, λέχθηκε από το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού το εξής: «[...] *que les conditions financières offertes pour l'accès à la structure essentielle par son exploitant devront être non-discriminatoires par rapport aux conditions qu' il s'applique pour sa propre production de services concurrencés et que ces conditions devront être proportionnées, orientées vers les coûts, transparentes et relever de critères objectifs*;¹²⁴ (σε ελεύθερη μετάφραση: *ότι οι οικονομικές προϋποθέσεις που προσφέρονται για την πρόσβαση στην ουσιαστική υποδομή από το χειριστή του πρέπει να μη δημιουργούν διακρίσεις σε σχέση με τους όρους που εφαρμόζει για τη δική της παραγωγή των ανταγωνιστικών υπηρεσιών και ότι οι όροι αυτοί πρέπει να είναι ανάλογοι, να αντικατοπτρίζουν το κόστος, διαφανείς και πληρούν αντικειμενικά κριτήρια*·)

Επομένως, η επιχείρηση, η οποία εκμεταλλεύεται την υποδομή και παράλληλα παρέχει και υπηρεσίες, οφείλει να τη διαθέτει σε τρίτους κάτω από όρους αντικειμενικούς, έναντι αντιτίμου αναλογικού προς το πραγματικό κόστος, υπολογισμένου με διαφανείς διαδικασίες χωρίς να εισάγει διακρίσεις.¹²⁵

Το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού κατέληξε ότι οι υπηρεσίες τις οποίες ζήτησε η S.A. Jet System δεν μπορούσαν να δικαιολογήσουν τις χρεώσεις της Heli-Inter, ενώ η τελευταία δεν κατάφερε να καταδείξει ότι αυτές «ήταν αναλογικές προς τη φύση και τη σημασία των ζητούμενων υπηρεσιών ή απευθύνονταν για την κάλυψη των δαπανών/εξόδων, που πραγματοποιήθηκαν άμεσα ή έμμεσα από

¹²² *Ibid.*

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Supra*, υποσ. 118, Décision n° 96-D-51, σελ.7.

¹²⁵ *Supra*, υποσ. 69, σελ. 32.

τη Sarl Héli-Inter Assistance για την παροχή των υπηρεσιών αυτών προς την S.A. Jet Systems» (κοστοστρεφείς).¹²⁶ (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στη συνέχεια, το Εφετείο σημείωσε ότι τα παραπάνω κριτήρια υπολογισμού του αντιτίμου της πρόσβασης δεν συνεπάγονται σε καμιά περίπτωση έλεγχο τιμών, αλλά αποβλέπουν στη διασφάλιση της ανταγωνιστικής τάξης της αγοράς.¹²⁷ Η Απόφαση του Συμβουλίου επικυρώθηκε και από το Εφετείο και από το Γαλλικό Ακυρωτικό Δικαστήριο.

Τέλος, η Επιτροπή κάνει αναφορά και στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής AAMS¹²⁸ στην οποία αντικείμενο ανάλυσης, μεταξύ άλλων, ήταν η συμπεριφορά της AAMS, η οποία κατέχει μονοπωλιακή θέση στην ιταλική αγορά χονδρικής πώλησης τσιγάρων, αναφορικά με τη στερεότυπη σύμβαση διανομής, που συνάπτει με ορισμένες επιχειρήσεις παραγωγής τσιγάρων, δυνάμει των οποίων οι εν λόγω επιχειρήσεις αναθέτουν στην AAMS το έργο της εισαγωγής και της χονδρεμπορικής διανομής των τσιγάρων, που κατασκευάζονται σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει στην απόφασή της ότι το κείμενο της σύμβασης διανομής καθορίζεται μονομερώς από την AAMS, ενώ οι ξένες επιχειρήσεις έχουν απλώς τη δυνατότητα να προσχωρήσουν στη σύμβαση, όπως αυτή καθορίστηκε από την AAMS και καταλήγει ότι, η AAMS, εκμεταλλεζόμενη τη δεσποζουσα θέση της στην αγορά χονδρικής διανομής τσιγάρων, έχει περιλάβει στις συμβάσεις διανομής ρήτρες, οι οποίες της επιτρέπουν να ελέγχει και, ενδεχομένως, να εμποδίζει τις ανταγωνιστικές πρωτοβουλίες των αλλοδαπών επιχειρήσεων, προκειμένου να προστατεύσει τις δικές της πωλήσεις.¹²⁹ Σημειώνεται ότι το ΔΕΕ επιβεβαίωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.¹³⁰

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών στην καταγγελία που αναφέρονται σε παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, λόγω των ακριβότερων χρεώσεων που τους καθόρισε η Hermes στο νέο χώρο που τους παραχωρήθηκε εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού στο ΔΑΛ, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και επίσης της κατεύθυνσης που δόθηκε μέσα από τη σχετική νομολογία, μελέτησε και αξιολόγησε αυτά και παραθέτει κατωτέρω αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων:

¹²⁶ *Supra*, υποσ. 118, Décision n° 96-D-51, σελ. 9-10.

¹²⁷ *Supra*, υποσ. 69, σελ. 32.

¹²⁸ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 98/538/EK, *Αυτόνομη Διοίκηση Κρατικών Μονοπωλίων - Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato* (IV/36.010-F3), EE L 252 [1998], σ. 0047 – 0066.

¹²⁹ *Ibid*, παρά. 34.

¹³⁰ Υπόθεση T-139/98, *Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato (AAMS) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2001] Συλλογή της Νομολογίας 2001 II-03413.

(β) Οικονομική Ανάλυση:

i. Αξιολόγηση οικονομικών στοιχείων και σύγκριση παλαιού καθεστώτος χρέωσης του χώρου στάθμευσης στο αεροδρόμιο με νέα προταθείσα πρόταση από Hermes προς τις εταιρείες παροχής στάθμευσης valet

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στα πλαίσια της διεξαγωγής της προκαταρκτικής έρευνας, έγινε σύγκριση, του παλαιού καθεστώτος χρέωσης, της Hermes προς τις εταιρείες valet, με την νέα πρόταση που προσέφερε η Hermes προς τις εταιρείες αυτές, ούτως ώστε να εξεταστεί κατά πόσο οι τιμές που χρεώνει η Hermes είναι εξοντωτικές (αθέμιτες). Για τους διάφορους υπολογισμούς της χρησιμοποιήθηκαν οικονομικά στοιχεία, τα οποία παρατέθηκαν τόσο από τις εταιρείες valet όσο και από την εταιρεία Hermes.

ii. Χρεώσεις σύμφωνα με το παλαιό καθεστώς της εταιρείας Hermes προς τις εταιρείες valet.

Σύμφωνα με την επιστολή, την οποία απέστειλε η Hermes προς τις εταιρείες valet, στις 2/8/2012 με θέμα: «*Νέος αναβαθμισμένος χώρος για τις εταιρείες Valet στο αεροδρόμιο Λάρνακας*», αναφερόταν ότι τα συμβόλαια, τα οποία θα υπέγραφαν οι εταιρείες παροχής στάθμευσης valet θα είχαν διάρκεια ένα (1) χρόνο και ότι η νέα τιμολόγηση θα ήταν ως εξής:

Από 0 μέχρι 5 θέσεις	€{...} μηνιαίως ανά θέση
Από 6 μέχρι 10 θέσεις	€{...} μηνιαίως ανά θέση
Από 11 μέχρι 16 θέσεις	€{...} μηνιαίως ανά θέση
Από 17+ θέσεις	€{...} μηνιαίως ανά θέση

Οι εταιρείες παροχής στάθμευσης valet, με επιστολή τους στις 23/3/2015, παρουσίασαν από κοινού υπολογισμούς με βάση το παλαιό καθεστώς τιμολόγησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι υπολογισμοί αφορούν και τις τέσσερις εταιρείες, ήτοι Princess, Stop & Fly, Air-Park και Xanthos.

Πίνακας 1: Υπολογισμός κόστους ανά αυτοκίνητο με βάση το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet

Κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ/Μήνα (€)	Ημέρες	Κόστος ανά χώρο στάθμευσης ανά ημέρα (€)	Μέσος Όρος αυτοκινήτων ανά χώρο ανά ημέρα	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο χωρίς ΦΠΑ (€)	Το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης 2 φορές	Κόστος Αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	30	{...}	10	{...}	2	{...}

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, οι οποίοι έγιναν από τις εταιρείες valet και παρουσιάζονται στον Πίνακα 1, υπολογίζεται ότι το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ. Στο κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο κατέληξαν χρησιμοποιώντας ως κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ ανά μήνα το ποσό των €{...} + ΦΠΑ και διαιρώντας το με τις 30 ημέρες του μήνα καταλήξαν στο κόστος ανά χώρο στάθμευσης που ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ. Δόθηκε ως δεδομένο, από τις εταιρείες valet, ότι ο μέσος όρος χρησιμοποίησης μίας θέσης χώρου στάθμευσης ανά ημέρα ανέρχεται στα 10 αυτοκίνητα. Στη συνέχεια διαιρέθηκε το κόστος ανά χώρο στάθμευσης (€{...} + ΦΠΑ) με τον μέσο όρο των αυτοκινήτων (10) και έτσι καταλήξαν ότι το κόστος αεροδρομίου ανά χώρο στάθμευσης ισούται με €{...} + ΦΠΑ. Τέλος, σύμφωνα με τις εταιρείες valet, το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου 2 φορές και έτσι το τελικό κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...} + ΦΠΑ.

Στη συνέχεια παρατίθενται υπολογισμοί και οικονομικά στοιχεία, τα οποία δόθηκαν από την εταιρεία {...} και αφορούν μόνο την εταιρεία αυτή. Η εταιρεία {...}, ανέλυσε την τριμηνία Μαρτίου - Μαΐου 2015, κυρίως γιατί η συγκεκριμένη τριμηνία είναι μια μικρογραφία ολόκληρου του έτους, καθώς συμπεριλαμβάνει ένα μέτριο μήνα (Μάρτιο), ένα καλό μήνα (Απρίλιο) και ένα σχετικά καλό μήνα (Μάιο). Επιπλέον χρησιμοποιήθηκε η εν λόγω τριμηνία, γιατί ήταν η πρώτη τριμηνία που κρατήθηκαν εσωτερικά, αναλυτικά στοιχεία τιμολογήσεως, {...}. Αυτό επιτρέπει, σύμφωνα με την {...}, να γίνουν πιο γρήγορα υπολογισμοί. Στους υπολογισμούς χρησιμοποιήθηκαν {...} αυτοκίνητα,¹³¹ το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου {...} πελάτες τη μέρα. Το κάθε αυτοκίνητο μπαίνει και βγαίνει στο χώρο στάθμευσης 2 φορές (μια για να παραδοθεί στην {...} και μια για να παραδοθεί πίσω στον πελάτη).

Πίνακας 2: Υπολογισμός κόστους ανά αυτοκίνητο με βάση το παλιό καθεστώς για την εταιρεία {...}

Κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ/Μήνα (€)	Ημέρες	Κόστος ανά χώρο στάθμευσης ανά ημέρα (€)	Μέσος Όρος αυτοκινήτων ανά χώρο ανά ημέρα	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο χωρίς ΦΠΑ (€)	Το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης 2 φορές	Κόστος Αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	30	{...}	7,5	{...}	2	{...}

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, οι οποίοι έγιναν από την εταιρεία {...} και παρουσιάζονται στον Πίνακα 2, φαίνεται ότι το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ. Το κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ ανά μήνα είναι στα €{...} + ΦΠΑ (το οποίο προκύπτει βάσει συμφωνίας για 2 θέσεις (€{...}+ ΦΠΑ)) και διαιρώντας το με τις 30 ημέρες του μήνα καταλήγουν στο κόστος ανά χώρο στάθμευσης να ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ. Ακολούθως, ο μέσος όρος

¹³¹ Στην εν λόγω τριμηνία, εξυπηρετήθηκαν {...} πελάτες {...} αυτοκίνητα.

χρησιμοποίησης μίας θέσης χώρου στάθμευσης ανά ημέρα ανέρχεται στα 7,5 αυτοκίνητα σύμφωνα με την {...}. Στη συνέχεια διαιρέθηκε το κόστος ανά χώρο στάθμευσης (€{...} + ΦΠΑ) με τον μέσο όρο των αυτοκινήτων (7,5) και έτσι κατέληξαν ότι το κόστος αεροδρομίου ανά χώρο στάθμευσης ισούται με €{...} + ΦΠΑ. Τέλος, το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί τον χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου 2 φορές και έτσι το τελικό κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...} + ΦΠΑ.

Στη συνέχεια, έγιναν υπολογισμοί υποθετικού σεναρίου, χρησιμοποιώντας ποσά υψηλότερα από αυτά που χρησιμοποίησαν οι εταιρείες valet και συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκε κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ ανά μήνα το ποσό των €{...} + ΦΠΑ. Το ποσό των €{...} + ΦΠΑ επιλέχθηκε από το κοστολόγιο, το οποίο απέστειλε η ίδια η Hermes και ο λόγος επιλογής του συγκεκριμένου ποσού είναι γιατί αποτελεί το υψηλότερο ποσό που εντοπίστηκε. Επαναλαμβάνεται ότι η χρέωση των €{...} + ΦΠΑ αποτελεί υποθετικό σενάριο και ότι οι χρεώσεις τις Hermes με το παλαιό καθεστώς δεν ξεπερνούσαν τα €{...}. Επίσης, στο υποθετικό σενάριο γίνονται υπολογισμοί με βάση όχι μόνο τον μέσο όρο των 10 αυτοκινήτων, ο οποίος δόθηκε από τις εταιρείες valet, αλλά ο συγκεκριμένος όρος μειώνεται κατά 10%, 30% και 50%. Ακολούθως, στον Πίνακα 3 παρουσιάζονται τα στοιχεία σύμφωνα με το υποθετικό σενάριο:

Πίνακας 3: Υπολογισμός κόστους ανά αυτοκίνητο με υποθετικό σενάριο

Κόστος ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ/Μήνα (€)	Ημέρες	Κόστος ανά χώρο στάθμευσης ανά ημέρα (€)	Μέσος όρος αυτοκινήτων ανά χώρο ανά ημέρα	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο χωρίς ΦΠΑ (€)	Το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης 2 φορές	Κόστος Αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	30	{...}	10	{...}	2	{...}
{...}	30	{...}	9	{...}	2	{...}
{...}	30	{...}	7	{...}	2	{...}
{...}	30	{...}	5	{...}	2	{...}

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ακραίου υποθετικού σεναρίου, οι οποίοι παρουσιάζονται στον Πίνακα 3, καταλήγουν ότι το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ και €{...} + ΦΠΑ με τον μέσο όρο αυτοκινήτων ανά χώρο ανά ημέρα να είναι στα 10, 9, 7 και 5 αυτοκίνητα αντίστοιχα. Όπως επεξηγήθηκε, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανά χώρο στάθμευσης χωρίς ΦΠΑ ανά μήνα ανέρχεται στο ποσό των €{...} + ΦΠΑ και διαιρώντας το με τις 30 ημέρες του μήνα καταλήγουμε στο κόστος ανά χώρο στάθμευσης το οποίο ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ. Χρησιμοποιώντας τους μέσους όρους αυτοκινήτων ανά χώρο ανά ημέρα, όπως

επεξηγήθηκε και στη συνέχεια διαιρώντας το κόστος ανά χώρο στάθμευσης (€{...} + ΦΠΑ) με τον μέσο όρο των αυτοκινήτων (10, 9, 7 και 5), φαίνεται ότι το κόστος αεροδρομίου ανά χώρο στάθμευσης ισούται με €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ και €{...} + ΦΠΑ. Τέλος, σύμφωνα με τις εταιρείες valet, το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί τον χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου 2 φορές και έτσι το τελικό κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ, €{...} + ΦΠΑ και €{...} + ΦΠΑ.

Οι εταιρείες valet από κοινού παρουσίασαν τα έσοδα τους, τα οποία ανέρχονται όπως υποστηρίζουν στα €{...} και στα €{...} χωρίς το ΦΠΑ. Στον Πίνακα 4 πιο κάτω παρουσιάζονται τα έσοδα αφαιρώντας τα έξοδα των εταιρειών valet όπως αυτά δόθηκαν από τις ίδιες.

Πίνακας 4: Έσοδα και έξοδα των εταιρειών valet με βάση στοιχεία, τα οποία παραχώρησαν οι ίδιες

Έσοδα χωρίς ΦΠΑ (€)	Κόστος αεροδρομίου (€)	Πλύσιμο αυτοκινήτου (€)	Διάφορα έξοδα (€)	Κέρδος ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}

Στον Πίνακα 4 παρουσιάζονται τα έσοδα χωρίς το ΦΠΑ, όπως δόθηκαν από τις εταιρείες valet, τα οποία ανέρχονται σε €{...}. Ακολούθως, αφαιρείται το κόστος αεροδρομίου ύψους €{...}, όπως υπολογίστηκε στον Πίνακα 1, ακολούθως αφαιρείται το πλύσιμο αυτοκινήτου ύψους €{...} και τέλος, αφαιρούνται διάφορα άλλα έξοδα, όπως το ενοίκιο των χώρων, ασφάλειες, προσωπικό (εργατοώρες- 40 λεπτά ανά αυτοκίνητο) και άλλα έξοδα, ύψους €{...}. Έτσι καταληκτικά, σύμφωνα με τις εταιρείες valet, το κέρδος ανέρχεται στα €{...} ανά αυτοκίνητο.

Στη συνέχεια παρατίθενται στον Πίνακα 5 τα έσοδα και τα έξοδα όπως αυτά δόθηκαν από την εταιρεία {...}

Πίνακας 5: Έσοδα και έξοδα της εταιρείας {...} με βάση στοιχεία, τα οποία παραχώρησε η ίδια

Έσοδα χωρίς ΦΠΑ (€)	Κόστος αεροδρομίου (€)	Πλύσιμο αυτοκινήτου (€)	Διάφορα έξοδα (€)	Κέρδος ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}

Στον Πίνακα 5 παρουσιάζονται τα έσοδα της εταιρείας {...}, χωρίς το ΦΠΑ, τα οποία ανέρχονται σε €{...}. Στους υπολογισμούς των εσόδων, η {...} δεν υπολόγισε 7 καταχωρήσεις ποσών μεγαλύτερων ή ίσων του {...}, καθώς πιθανόν να αφορούσαν άλλες προσφερόμενες υπηρεσίες, ή πελάτες ετήσιους με πολλαπλές εξυπηρετήσεις στη διάρκεια του έτους, κτλ.. Ποσά όπως {...} ευρώ πιθανόν να αφορούν 2 αυτοκίνητα, παρόλα αυτά για σκοπούς ευκολίας, θεωρήθηκε από την εταιρεία {...} ότι είναι μία καταχώρηση ανά αυτοκίνητο. Το σύνολο των εσόδων με τους πιο πάνω περιορισμούς ανέρχονται σε €{...} και διαιρώντας το με το σύνολο των αυτοκινήτων που είναι {...} και ακολούθως αφαιρώντας το ΦΠΑ, $(\text{€}\{...\}/\{...\}=\text{€}\{...\}=\{...\}+\text{ΦΠΑ})$ καταλήγουν στο μέσο όρο είσπραξης ανά αυτοκίνητο να ανέρχεται σε €{...}. Ακολούθως, αφαιρείται το κόστος αεροδρομίου ύψους €{...}, όπως υπολογίστηκε στον Πίνακα 2, στη συνέχεια αφαιρείται το πλύσιμο αυτοκινήτου ύψους €{...} και τέλος αφαιρούνται διάφορα άλλα έξοδα ύψους €{...}, σύμφωνα με την {...}. Στα διάφορα άλλα έξοδα συμπεριλαμβάνονται:

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

Σύνολο περίπου €{...} (€{...} από τα πιο πάνω + €{...}). Διαμοιράζοντας τις €{...} στα {...} αυτοκίνητα, τότε καταλήγουν στα €{...} ανά αυτοκίνητο. Έτσι καταληκτικά σύμφωνα με την {...} το κέρδος ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...}.

Σε συνέχεια του Πίνακα 4 ετοιμάστηκε ο Πίνακας 6 στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και το κόστος αεροδρομίου σύμφωνα με το υποθετικό σενάριο.

Πίνακας 6: Έσοδα και έξοδα των εταιρειών valet με βάση στοιχεία, τα οποία παραχώρησαν οι ίδιες και το κόστος αεροδρομίου από το υποθετικό σενάριο

Έσοδα χωρίς ΦΠΑ (€)	Κόστος αεροδρομίου (€)	Πλύσιμο αυτοκινήτου (€)	Διάφορα έξοδα (€)	Κέρδος ανά αυτοκίνητο (€)
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}	{...}	{...}

Στον Πίνακα 6 παρουσιάζεται το κόστος αεροδρομίου με βάση το υποθετικό σενάριο. Έτσι για τα 10, 9, 7 και 5 αυτοκίνητα ανά χώρο στάθμευσης το κόστος αεροδρομίου ανέρχεται σε €{...}, €{...}, €{...} και €{...} αντίστοιχα και το τελικό κέρδος ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...}, €{...}, €{...} και €{...} αντίστοιχα.

iii. Χρεώσεις σύμφωνα με την νέα προταθείσα πρόταση από Hermes προς τις εταιρείες παροχής στάθμευσης valet για τον χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου

Στις 21/7/2014 απεστάλη επιστολή από την Hermes προς τις εταιρείες valet, η οποία ανέφερε ότι θα εισαχθεί νέο σύστημα για αυτές. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφερόταν στην επιστολή, οι εταιρείες valet πλέον θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν το χώρο στάθμευσης του κοινού, ο οποίος βρίσκεται στο χώρο βραχυπρόθεσμης στάθμευσης. Αναφορικά με τον τρόπο λειτουργίας του νέου συστήματος, η κάθε εταιρεία valet όφειλε να πληρώνει προκαταβολικά ένα ποσό και η Hermes θα δίδει μια προπληρωμένη κάρτα για να πληρώνουν εισιτήριο για το κάθε αυτοκίνητο, το οποίο σταθμεύεται στο χώρο αυτό. Η Hermes προτίθετο να προσφέρει τις ακόλουθες εκπτώσεις σε εταιρείες που χρησιμοποιούν τους κοινούς χώρους στάθμευσης ως εξής:

Πίνακας 7: Χρεώσεις με την νέα πρόταση της Hermes προς τις εταιρείες valet

Μηνιαίο ποσό κάρτας	Έκπτωση (%)	Έκπτωση (€)
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}

Η κάρτα θα χρεώνεται με βάση την τιμολογιακή πολιτική για το χώρο στάθμευσης μικρής διάρκειας, σύμφωνα με τον Πίνακα 8 και μακράς διάρκειας σύμφωνα με τον Πίνακα 9 ως ακολούθως:

Πίνακας 8: Τιμές στάθμευσης Μικρής Διάρκειας στον Χώρο Στάθμευσης του κοινού

Τιμή (€)	Διάρκεια
1,50	0-20 λεπτά
3,00	21-40 λεπτά
4,50	41-60 λεπτά
6,00	1-2 ώρες
7,00	2-4 ώρες
8,00	4-6 ώρες
9,00	6-12 ώρες
10,00	12-24 ώρες

Πίνακας 9: Τιμές στάθμευσης Μεγάλης Διάρκειας στον Χώρο Στάθμευσης του κοινού

Τιμή (€)	Διάρκεια
10	0-24 ώρες
4	Επιπλέον ημέρες

Στις 27/2/2015, η Hermes απέστειλε επιστολή με θέμα: «*Revised commercial proposal for companies providing valet services*» προς τις εταιρείες valet, με την οποία τις πληροφόρησε ότι η άποψη της εταιρείας για την μετακίνηση των εταιρειών valet παραμένει η ίδια, καθώς ο παλαιός χώρος στάθμευσης, τον οποίο χρησιμοποιούσαν οι εταιρείες valet: «*cannot support neither technically nor commercially the above mentioned service*». Επιπλέον, στην ίδια επιστολή, η Hermes ανακοίνωσε τις αναθεωρημένες τιμές των προπληρωμένων καρτών, μετά από αύξηση των εκπτώσεων για τις εταιρείες valet:

Πίνακας 10: Αναθεωρημένες χρεώσεις με την νέα πρόταση της Hermes προς τις εταιρείες valet

Μηνιαίο ποσό κάρτας	Έκπτωση (%)	Έκπτωση (€)	Αξία Κάρτας (€)
{...}	{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}	{...}

Οι εταιρείες valet προχώρησαν σε υπολογισμούς του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση τη νέα πρόταση της Hermes, οι οποίοι παρουσιάζονται στον Πίνακα 11:

Πίνακας 11: Υπολογισμός κόστους από τις εταιρείες valet ανά αυτοκίνητο με βάση την νέα πρόταση

Μέσος Χρόνος παραμονής του αυτοκινήτου στο χώρο στάθμευσης σε ώρες	Χρέωση Εισιτηρίου (€)	Ποσοστό μέγιστης έκπτωσης	Χρέωση εισιτηρίου με έκπτωση (€)	Χρέωση εισιτηρίου με έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ (€)	Το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης 2 φορές	Κόστος Αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο (€)
3	{...}	{...}%	{...}	{...}	2	{...}

Σύμφωνα με τις εταιρείες valet, έστω ότι η κάρτα πιστώνεται με {...} ευρώ (το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet) και έτσι λαμβάνεται η μέγιστη προσφερόμενη έκπτωση ύψους {...}%. Ο μέσος χρόνος διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου είναι 3 ώρες, σύμφωνα με τις εταιρείες valet. Η χρέωση του εισιτηρίου για 3 ώρες ανέρχεται στα €{...} (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) με την έκπτωση, το εισιτήριο θα είναι €{...} ($€\{...\} - (€\{...\} \times \{...\}\%)$) και αν αφαιρεθεί το ΦΠΑ, τότε το κόστος είναι €{...}. Το αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο του αεροδρομίου 2 φορές και έτσι το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται στα €{...} + ΦΠΑ.

Στον Πίνακα 12 γίνονται υπολογισμοί σε διάφορους χρόνους παραμονής των αυτοκινήτων στο χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου.

Πίνακας 12: Υπολογισμός κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση την νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου

Μέσος Χρόνος παραμονής του αυτοκινήτου στο χώρο στάθμευσης	Χρέωση Εισιτηρίου (€)	Ποσοστό μέγιστης έκπτωσης	Χρέωση εισιτηρίου με έκπτωση (€)	Χρέωση εισιτηρίου με έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ (€)	Το κάθε αυτοκίνητο χρησιμοποιεί το χώρο στάθμευσης 2 φορές	Κόστος Αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο (€)
2-4 ώρες	{...}	{...}%	{...}	{...}	2	{...}
1-2 ώρες	{...}	{...}%	{...}	{...}	2	{...}
41-60 λεπτά	{...}	{...}%	{...}	{...}	2	{...}

Στον Πίνακα 12 παρουσιάζονται υπολογισμοί σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού στο ΔΑΛ, ήτοι 2-4 ώρες, 1-2 ώρες και τέλος 41-60 λεπτά. Η χρέωση εισιτηρίου ανέρχεται σε €{...}, €{...} και €{...} συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ και σε €{...}, €{...} και €{...} αντίστοιχα με έκπτωση ύψους {...}%. Η χρέωση του εισιτηρίου με έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ ανέρχεται σε €{...}, €{...} και €{...} αντίστοιχα. Τέλος, αν η χρέωση του εισιτηρίου με έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ πολλαπλασιαστεί με τις 2 φορές που χρησιμοποιείται ο χώρος στάθμευσης του ΔΑΛ από το κάθε αυτοκίνητο τότε το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο ανέρχεται σε €{...}, €{...} και €{...} αντίστοιχα.

iv. Σύγκριση χρεώσεων παλαιού καθεστώτος με νέα πρόταση από την Hermes για τους χώρους στάθμευσης εντός του αεροδρομίου

Στους Πίνακες 13 και 14 συνοψίζονται το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση το παλαιό καθεστώς και τη νέα πρόταση από την Hermes αντίστοιχα:

Πίνακας 13: Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τις διαφορετικές προσεγγίσεις με βάση το παλαιό καθεστώς

Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet με βάση τον Πίνακα 1 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς για την εταιρεία {...} με βάση τον Πίνακα 2 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το υποθετικό σενάριο με βάση τον Πίνακα 3 (€)
{...}	{...}	{...}
		{...}
		{...}
		{...}

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 13, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet με βάση τον Πίνακα 1 ανέρχεται σε €{...}, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς για την εταιρεία {...}, με βάση τον Πίνακα 2, σε €{...} και τέλος, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το υποθετικό σενάριο, με βάση τον Πίνακα 3, ανέρχεται σε €{...}, €{...}, €{...} και €{...}

Πίνακας 14: Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τις διάφορες προσεγγίσεις με την νέα πρόταση

Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με την νέα πρόταση με βάση τον Πίνακα 11 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με την νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου με βάση τον Πίνακα 12 (€)
{...}	{...}
	{...}
	{...}

Στον Πίνακα 14 συνοψίζονται οι υπολογισμοί με τη νέα πρόταση και συγκεκριμένα, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τη νέα πρόταση, με βάση τον Πίνακα 11, ανέρχεται σε €{...} και το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο, με την νέα πρόταση, σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης

του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, με βάση τον Πίνακα 12, ανέρχονται σε €{...}, €{...} και €{...}.

Στη συνέχεια, στους Πίνακες 15 μέχρι 17 ακολουθεί σύγκριση του κόστους αεροδρομίου, με βάση το παλαιό καθεστώς και τη νέα πρόταση.

Στον Πίνακα 15 παρουσιάζεται η σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου.

Πίνακας 15: Σύγκριση κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος από τις εταιρείες valet και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου

Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet με βάση τον Πίνακα 1 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με την νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου με βάση τον Πίνακα 12 (€)	Ποσοστό αύξησης κόστους
{...}	{...}	344%
{...}	{...}	279%
{...}	{...}	185%

Στον Πίνακα 15 φαίνεται, μέσα από τη σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς από τις εταιρείες valet και του αντίστοιχου κόστους με βάση τη νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, ότι το κόστος αυξήθηκε κατά **344%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μένει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 2 έως 4 ωρών, κατά **279%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μένει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 1 έως 2 ωρών και κατά **185%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μένει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 41 έως 60 λεπτών.

Στον Πίνακα 16 παρουσιάζεται η σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς για την εταιρεία {...} και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του ΔΑΛ.

Πίνακας 16: Σύγκριση κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος για την εταιρεία {...} και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου

Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς για την εταιρεία {...} με βάση τον Πίνακα 2 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με την νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου με βάση τον Πίνακα 12 (€)	Ποσοστό αύξησης κόστους
{...}	{...}	236%
{...}	{...}	187%
{...}	{...}	116%

Μέσα από τον Πίνακα 16 προκύπτει ότι, το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς για την εταιρεία {...} σε σύγκριση με το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τη νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του ΔΑΛ, αυξήθηκε κατά **236%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 2 έως 4 ωρών, κατά **187%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 1 έως 2 ωρών και τέλος κατά **116%** στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 41 έως 60 λεπτών.

Στη συνέχεια, στον Πίνακα 17 παρουσιάζεται το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του ΔΑΛ:

Πίνακας 17: Σύγκριση κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου

Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το υποθετικό σενάριο με βάση τον Πίνακα 3 (€)	Κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με την νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου με βάση τον Πίνακα 12 (€)	Ποσοστό αύξησης κόστους
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}

{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}
{...}	{...}	{...}

Στον Πίνακα 17 φαίνεται, μέσα από τη σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με το παλαιό καθεστώς με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου ότι, όταν το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση το υποθετικό σενάριο ανερχόταν σε €{...} και σε σύγκριση με το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τη νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, τότε υπάρχει αύξηση στη χρέωση κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 2 έως 4 ωρών, κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 1 έως 2 ωρών και κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 41 έως 60 λεπτών. Όταν το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση το υποθετικό σενάριο ανερχόταν σε €{...} σε σύγκριση με το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τη νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, τότε υπήρχε αύξηση στη χρέωση κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 2 έως 4 ωρών, κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 1 έως 2 ωρών και κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 41 έως 60 λεπτών. Και τέλος, όταν το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με βάση το υποθετικό σενάριο ανερχόταν σε €{...} σε σύγκριση με το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο με τη νέα πρόταση σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του

αεροδρομίου, τότε υπήρχε αύξηση στη χρέωση κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 2 έως 4 ωρών, κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 1 έως 2 ωρών και μείωση κατά {...}% στην περίπτωση που το αυτοκίνητο μείνει στο χώρο του αεροδρομίου μεταξύ 41 έως 60 λεπτών.

Εν κατακλείδι, με βάση τις πιο πάνω συγκρίσεις, φαίνεται, ότι η αύξηση στη χρέωση, την οποία υπέστηκαν οι εταιρείες valet κυμαινόταν, στην περίπτωση της σύγκρισης του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος από τις εταιρείες valet και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, από **185% έως και 344%**. Στην περίπτωση της σύγκρισης του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος για την εταιρεία {...} και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, φαίνεται να υπήρξε αύξηση, η οποία κυμαινόταν μεταξύ **116% έως και 236%**. Τέλος, στο ακραίο υποθετικό σενάριο, το οποίο σύγκρινε το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, τότε τα αποτελέσματα κυμαίνονταν ως επί το πλείστον σε αυξήσεις που κυμαίνονταν από {...}% **μέχρι και {...}%** και μείωση σε μια μόνο περίπτωση που ανέρχονταν στο {...}%.

v. Σύγκριση χρεώσεων της εταιρείας Hermes και της εταιρείας valet Stop & Fly προς το επιβατικό κοινό

Ακολούθως πραγματοποιήθηκε σύγκριση των τελικών τιμών/χρεώσεων που προσφέρονται στο επιβατικό κοινό τόσο από την εταιρεία Hermes όσο και από την εταιρεία Stop & Fly. Στους Πίνακες 18 και 19 φαίνεται η σύγκριση των τιμών για είκοσι (20) ημέρες για τον ακάλυπτο και καλυμμένο χώρο στάθμευσης αντίστοιχα:

Πίνακας 18: Σύγκριση χρεώσεων σε ακάλυπτο χώρο από τις εταιρείες Hermes και Stop & Fly προς το επιβατικό κοινό

Ακάλυπτος χώρος				
Ημέρες	Χρέωση Hermes προς στο κοινό	Χρέωση Stop & Fly στο κοινό	Διαφορά	Ποσοστό διαφοράς των χρεώσεων της Hermes σε σχέση με τις χρεώσεις της Stop & Fly
	€	€	€	
1	10	16	-6	-60%
2	14	20	-6	-43%
3	18	24	-6	-33%

4	22	28	-6	-27%
5	26	32	-6	-23%
6	30	36	-6	-20%
7	34	40	-6	-18%
8	38	44	-6	-16%
9	42	48	-6	-14%
10	46	52	-6	-13%
11	50	54	-4	-8%
12	54	56	-2	-4%
13	58	58	0	0%
14	62	60	2	3%
15	66	62	4	6%
16	70	64	6	9%
17	74	66	8	11%
18	78	68	10	13%
19	82	70	12	15%
20	86	72	14	16%

Στον Πίνακα 18 παρουσιάζονται οι τιμές που χρεώνουν οι εταιρείες Hermes και Stop & Fly για είκοσι (20) ημέρες σε ακάλυπτο χώρο. Όπως φαίνεται, για στις πρώτες δέκα (10) ημέρες, η Hermes έχει χαμηλότερες τιμές κατά €6, στις έντεκα (11) ημέρες η διαφορά μειώνεται στα €4, στις δώδεκα (12) ημέρες η διαφορά μεταξύ των χρεώσεων ανέρχεται σε €2 και στις δεκατρείς (13) ημέρες οι χρεώσεις των δύο εταιρειών είναι οι ίδιες. Στη συνέχεια και για δεκατέσσερις ημέρες και πάνω οι τιμές αντιστρέφονται και η εταιρεία Stop & είναι πιο φθηνή από την Hermes. Το ποσοστό διαφοράς των χρεώσεων της Hermes σε σχέση με τις χρεώσεις της Stop & Fly ανέρχεται σε 60% για την πρώτη μέρα δηλαδή η τιμή της Stop & Fly είναι κατά 60% υψηλότερη σε σχέση με την τιμή που χρεώνει η Hermes στο επιβατικό κοινό. Στην συνέχεια το ποσοστό διαφοράς μειώνεται καθώς αυξάνονται η τιμή και οι μέρες που παραμένουν τα αυτοκίνητα στους χώρους στάθμευσης και καταλήγει να παρουσιάζεται το αντίθετο φαινόμενο όταν ξεπερνιούνται οι δεκατέσσερις (14) ημέρες παραμονής των αυτοκινήτων στον χώρο στάθμευσης.

Στη συνέχεια, στον Πίνακα 19 γίνεται η αντίστοιχη σύγκριση των χρεώσεων προς το επιβατικό κοινό για τις εταιρείες Hermes και Stop & Fly σε καλυμμένο χώρο στάθμευσης.

Πίνακας 19: Σύγκριση χρεώσεων σε καλυμμένο χώρο από τις εταιρείες Hermes και Stop & Fly προς το επιβατικό κοινό

Καλυμμένος χώρος				
Ημέρες	Χρέωση Hermes προς κοινό	Χρέωση Stop & Fly στο κοινό	Διαφορά	Ποσοστό διαφοράς των χρεώσεων της Hermes σε σχέση με τις χρεώσεις της Stop & Fly
	€	€	€	
1	12	19	-7	-58%
2	21	26	-5	-24%
3	30	33	-3	-10%
4	39	40	-1	-3%
5	48	47	1	2%
6	54	54	0	0%
7	60	61	-1	-2%
8	66	68	-2	-3%
9	72	75	-3	-4%
10	78	82	-4	-5%
11	84	84	0	0%
12	90	86	4	4%
13	96	88	8	8%
14	102	90	12	12%
15	108	92	16	15%
16	114	94	20	18%
17	120	96	24	20%
18	126	98	28	22%
19	132	100	32	24%
20	138	102	36	26%

Στον Πίνακα 19 παρουσιάζονται οι τιμές που χρεώνουν οι εταιρείες Hermes και Stop & Fly για είκοσι (20) ημέρες σε καλυμμένο χώρο. Όπως φαίνεται, την πρώτη μέρα είναι κατά €7 φθηνότερη η χρέωση

της Hermes από την Stop & Fly, η δεύτερη μέρα είναι κατά €5 φθηνότερη και στη συνέχεια η τρίτη, τέταρτη, έβδομη, όγδοη, ένατη και δέκατη μέρα είναι κατά €3, €1, €1, €2, €3, €4 αντίστοιχα φθηνότερη η Hermes από την Stop & Fly. Στις έξι (6) και έντεκα (11) ημέρες, η τιμή χρέωσης είναι η ίδια και στις δύο εταιρείες. Στη συνέχεια, από δώδεκα μέρες και πάνω οι τιμές αντιστρέφονται και η εταιρεία Stop & Fly είναι πιο φθηνή από την Hermes. Η τιμή της Stop & Fly είναι κατά 58% υψηλότερη σε σχέση με την τιμή που χρεώνει η Hermes στο επιβατικό κοινό. Στη συνέχεια, το ποσοστό διαφοράς μειώνεται, καθώς αυξάνονται η τιμή και οι μέρες που παραμένουν τα αυτοκίνητα στους χώρους στάθμευσης και καταλήγει να παρουσιάζεται το αντίθετο αποτέλεσμα όταν ξεπερνιούνται οι δώδεκα (12) ημέρες παραμονής των αυτοκινήτων στο χώρο στάθμευσης.

Όπως φαίνεται στους Πίνακες 18 και 19, για τις πρώτες δέκα (10) ημέρες στάθμευσης των αυτοκινήτων, η Hermes αποτελεί την πιο φθηνή λύση σε σύγκριση με την εταιρεία Stop & Fly. Με δεδομένο το χρονικό διάστημα που μπορεί να αφήσει το επιβατικό κοινό το αυτοκίνητο του στο χώρο στάθμευσης, η εταιρεία Hermes σε σχέση με την Stop & Fly, φαίνεται να είναι η πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού τόσο για το καλυμμένο όσο και για τον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης.

vi. Υπερβολική τιμολόγηση στους χώρους στάθμευσης του αεροδρομίου που παραχωρούνται στις εταιρείες valet από την εταιρεία Hermes

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης ζητήθηκε από την εταιρεία Hermes να καθορίσει τις χρεώσεις της όσον αφορά τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων valet (εταιρείες valet) στο αεροδρόμιο Λάρνακας, όπως αναγράφονται στα συμβόλαια για την περίοδο 2006-2015 και να προσκομιστούν τα σχετικά στοιχεία συμπεριλαμβανομένου και του κοστολογίου.

Η Hermes, σε σχέση με το αίτημα αυτό, σε απαντητική επιστολή της, ημερομηνίας 12/10/2015, αναφέρει ότι τα διαθέσιμα στοιχεία για τις χρεώσεις της Hermes για τις εταιρείες valet την περίοδο τέλος του 2009 και εφεξής, όταν τα νέα τερματικά των αεροδρομίων τέθηκαν σε λειτουργία, ήταν τα ακόλουθα: για την περίοδο Νοεμβρίου 2009 – 2012, η χρέωση ήταν €{...} μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Το κόστος για την πιο πάνω περίοδο, όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 20, κυμαινόταν μεταξύ των €{...} και €{...} μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Σύμφωνα με την Hermes, δυνάμει του κόστους ως παρουσιάζεται στον Πίνακα 20, η Hermes θα έπρεπε να καθορίσει σαν τιμή πώλησης για κάθε χώρο στάθμευσης, ποσό της τάξης των €{...} ανά μήνα, ώστε το ποσό αυτό να μπορεί να καλύπτει τα σχετικά έξοδα (ανοικοδόμηση/λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και να αφήνει στην ίδια μια κερδοφορία, πριν φόρους και δάνεια, της τάξης του {...}%. Αντ' αυτού, καθορίστηκε το ποσό στα €{...}, στα πλαίσια μιας γενικότερης προσπάθειας να περιορισθούν τα συνολικά κόστη των ταξιδιωτών που επηρεάζονται από τα τέλη αεροδρομίου και να ενθαρρυνθεί η χρήση των νέων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

{...}

Για την περίοδο Οκτωβρίου 2014 μέχρι το 2016, η χρέωση στις εταιρείες valet γίνεται με σημαντικές εκπτώσεις των συνήθων τρεχουσών τιμών, που παραχωρούνται αποκλειστικά για τις εταιρείες αυτές.

Ο Πίνακας 20 περιλαμβάνει τα κόστη και έσοδα της Hermes για την περίοδο 2010-2016 (για το έτος 2016 προϋπολογιζόμενα). Ως προκύπτει από τον Πίνακα 20, το ανά χώρο στάθμευσης κόστος, σύμφωνα με την Hermes, κυμαίνεται μεταξύ €{...} - €{...} ανά μήνα. Τα κόστη της Hermes επιμερίζονται στα διάφορα «κέντρα κόστους» (cost centers). Στον Πίνακα 20 εκτίθενται τα κόστη και έσοδα του κέντρου κόστους «Χώροι Στάθμευσης».

Σύμφωνα με την Hermes, η ίδια πραγματοποιεί σημαντικές ζημιές από τους χώρους στάθμευσης, που αντικατοπτρίζονται και στις συνολικές μεγάλες ζημιές, που φαίνονται στις ετήσιες ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της.

Για την αναβάθμιση της λειτουργίας και απόδοσης των χώρων στάθμευσης, η Hermes προέβη κατά τα έτη 2012-2014 σε εκτεταμένα βελτιωτικά έργα για τους χώρους στάθμευσης, που μεταξύ άλλων, περιλάμβαναν κατασκευαστικά έργα, μηχανικούς εξοπλισμούς νέας τεχνολογίας, νέα λογισμικά προγράμματα, έναντι κόστους της τάξης €{...} Σχετικά στοιχεία έχουν αποσταλεί με τις απαντήσεις της κατά την προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας.

Σύμφωνα με την Hermes, το συνολικό κόστος του κέντρου κόστους «Car Park» αποτελείται από διάφορα έξοδα ως ακολούθως:

OPERATING EXPENSES	Amortisation/Depreciation	Provisions	Bank Interest
Staff Salaries	Amortisation of Intangible Asset-New Terminal Buildings	Provision for Bad Debts	Bank interest
Other Outsourced Operating Expenses	Amortisation of the Latent Defect Liability Guarantee	Provision for Major Maintenance	generated from
Operator Group Fees	Depreciation Fixed Assets		company's Capital
Maintenance			Expenditure
Janitorial			
Utilities			
Airport Insurances			
Extrenal Contract Services			
General & Administrative Expenses			

Τα προαναφερθέντα έξοδα βαρύνουν το «Car Park» κατά το ακόλουθο ποσοστό για κάθε αεροδρόμιο:

{...}

Δηλαδή, για το ΔΑΛ, το «Car Park» επιβαρύνεται με το {...}% των συνολικών λειτουργικών εξόδων (Operating Expenses/Opex), με {...}% για αποσβέσεις και άλλες προβλέψεις

(Amort/Deprec/Provision for Mjr Mtce) και {...}% για τόκους. Αντίστοιχη κατανομή έγινε και για το αεροδρόμιο Πάφου, ως πιο πάνω.

Το κέντρο κόστους «Car Park» αφορά τους γενικούς χώρους στάθμευσης (αναφερόμενοι και ως χώροι στάθμευσης κοινού-public) και των χώρων στάθμευσης του προσωπικού.

Επίσης, σύμφωνα με την Hermes, οι χώροι στάθμευσης για εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων δεν περιλαμβάνονται στο υπό εξέταση κέντρο κόστους γιατί οι χώροι αυτοί διατίθενται (με περιοδικές συμβάσεις ύστερα από διαγωνισμό προσφορών) μαζί με άλλες διευκολύνσεις εντός και εκτός του τερματικού του αεροδρομίου και τα πληρωθέντα ποσά και/ή τα ποσά που θα πληρωθούν είναι συνολικά, με βάση τις προσφορές στο διαγωνισμό και τις συμβάσεις που συνήφθησαν δυνάμει των εν λόγω προσφορών, για όλες τις διευκολύνσεις προς αυτές τις εταιρείες.

Το κόστος, που παρουσιάζεται στην οικονομική ανάλυση, αφορά αποκλειστικά τους γενικούς χώρους στάθμευσης (public) και τους χώρους στάθμευσης του προσωπικού (staff). Το κόστος που αναλογεί στο χώρο στάθμευσης που χρησιμοποιείτο από τις εταιρείες valet προηγουμένως δεν περιλαμβάνεται στο κέντρο κόστους «Car Park», διότι ο συγκεκριμένος χώρος βρισκόταν εντός του χώρου στάθμευσης των εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων.

Σύμφωνα με την Hermes, η οικονομική ανάλυση αφορά το κόστος των 1628 θέσεων. Θεωρείται από την Hermes ότι το κόστος που προκύπτει ανά χώρο στάθμευσης γενικά ισχύει και για τους χώρους στάθμευσης που παραχωρούνταν προηγούμενα (στην περιοχή του χώρου στάθμευσης εταιρειών ενοικίασεων αυτοκινήτων) όσο και στο νέο χώρο, αφού η βασική υπηρεσία που προσφέρεται από την Hermes στις εταιρείες valet είναι αυτή της στάθμευσης και η σχετική χρέωση της Hermes είναι η μόνη χρέωση γι' αυτές τις εταιρείες.

Διευκρινίζεται από την Hermes ότι στις 1628 θέσεις περιλαμβάνονται και οι θέσεις που διατέθηκαν για τις εταιρείες valet.

vii. Περιθώριο κέρδους της Hermes

Με βάση τα οικονομικά στοιχεία που δόθηκαν από την εταιρεία Hermes, πραγματοποιήθηκε υπολογισμός του περιθωρίου κέρδους. Στον Πίνακα 21 παρουσιάζεται το περιθώριο κέρδους για διάφορα χρονικά διαστήματα στάθμευσης στο χώρο του ΔΑΛ: {...}/Περιθώριο Κέρδους

{...}

Στον Πίνακα 21, όπου υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους για τους υπολογισμούς, χρησιμοποιήθηκε ως κόστος χώρου στάθμευσης ανά μήνα το ποσό των €{...}, το οποίο αποτελεί το υψηλότερο ποσό στο κοστολόγιο που έχει αποστείλει η εταιρεία Hermes (βλέπε Πίνακα 20). Στη συνέχεια, το πιο πάνω κόστος επιμερίστηκε στα 43.200 λεπτά (30 ημέρες *24 ώρες*60 λεπτά), που έχει ένας μήνας, με αποτέλεσμα το κόστος ανά λεπτό να ανέρχεται σε €{...}. Περαιτέρω, υπολογίστηκε το κόστος των λεπτών σε διαφορετικές διάρκειες στάθμευσης. Στη συνέχεια

υπολογίστηκε η τιμή στάθμευσης, αφού αφαιρέθηκε το μέγιστο ποσοστό έκπτωσης ({...}%) και το ΦΠΑ. Να σημειωθεί ότι, το {...}% της έκπτωσης αποτελεί το υψηλότερο ποσοστό έκπτωσης, που μπορεί να προσφέρει η Hermes, εάν προπληρωθεί η κάρτα των €{...}, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι εταιρείες valet (δηλαδή προπληρωμή τόσο μεγάλου για αυτές ποσού).

Εν κατακλείδι, όταν από την τιμή με την έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ αφαιρεθεί το κόστος και διαιρεθεί με την πιο πάνω τιμή, προκύπτει το περιθώριο κέρδους. Το περιθώριο κέρδους εμφανίζεται να κυμαίνεται από **26% μέχρι 99%** με τις περισσότερες περιπτώσεις το περιθώριο κέρδους να είναι **άνω του 50%**. Στα 720 λεπτά (12 ώρες) και άνω, παρατηρείται αρνητικό περιθώριο κέρδους, άλλα αυτό είναι άνευ χρησιμότητας για τις εταιρείες valet, γιατί οι εταιρείες αυτές δεν χρησιμοποιούν τους χώρους στάθμευσης για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα καθότι μεταφέρουν τα αυτοκίνητα των πελατών τους στους δικούς τους χώρους, οι οποίοι βρίσκονται εκτός αεροδρομίου, αφού η έννοια της δικής τους υπηρεσίας είναι να έχει προστατευμένο το αυτοκίνητο, οπότε το αυτοκίνητο παραμένει στο χώρο του αεροδρομίου όσο το δυνατό λιγότερο χρόνο.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Hermes, σε επιστολή της στις 5/8/2015, απαντώντας σε ερωτήματα της Υπηρεσίας σχετικά με το κόστος των χώρων στάθμευσης, αναφέρει ότι το κόστος κυμαινόταν μεταξύ των €{...} και €{...} μηνιαίως ανά θέση χώρου στάθμευσης. Συγκεκριμένα, η Hermes θα έπρεπε να καθορίσει σαν τιμή πώλησης για κάθε χώρο στάθμευσης, ποσό της τάξης των €{...} ανά μήνα, ώστε το ποσό αυτό να μπορεί να καλύπτει τα έξοδα σχετικά (ανοικοδόμηση/λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και να αφήνει στην ίδια μια κερδοφορία, πριν τους φόρους και δάνεια, της τάξης του {...}%. Αντ' αυτού, καθορίστηκε το ποσό €{...}, στα πλαίσια μιας γενικότερης προσπάθειας να περιορισθούν τα συνολικά κόστη των ταξιδιωτών που επηρεάζονται από τα τέλη αεροδρομίου και να ενθαρρυνθεί η χρήση των νέων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

Με βάση την εν λόγω δήλωση της Hermes, πραγματοποιήθηκαν οι ίδιοι υπολογισμοί, όπως στον Πίνακα 21, με την διαφορά ότι ως κόστος χώρου στάθμευσης ανά μήνα χρησιμοποιήθηκε το ποσό των €{...}, το οποίο ισχυρίζεται η Hermes ότι θα έπρεπε να αποτελεί την χρέωση της, υπονοώντας ότι το κόστος της είναι χαμηλότερο, αφού θα πρέπει να έχει και κέρδος. Σημειώνεται ότι η Hermes δεν έχει στείλει οποιουδήποτε υπολογισμούς ή αποδεικτικά στοιχεία σε σχέση με αυτή την χρέωση. Παρόλα αυτά, χρησιμοποιήθηκε ο αριθμός €{...} ως κόστος και κατωτέρω ελέγχθηκε ο ισχυρισμός της Hermes και προς τούτο υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους με κόστος €{...} και αυτό παρουσιάζεται πιο κάτω στον Πίνακα 22: {...}/Περιθώριο Κέρδους

{...}

Στον Πίνακα 22 λοιπόν υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους με κόστος χώρου στάθμευσης ανά μήνα ποσού €{...}, το οποίο αποτελεί, σύμφωνα με την Hermes, το κόστος το οποίο καλύπτει τα σχετικά έξοδά της (ανοικοδόμηση/λειτουργία και δικαιώματα κράτους) και της αφήνει μια κερδοφορία, πριν τους φόρους και δάνεια, της τάξης του {...}%. Στη συνέχεια, το εν λόγω κόστος επιμερίστηκε στα

43.200 λεπτά (30 ημέρες *24 ώρες*60 λεπτά), που έχει ένας μήνας, με αποτέλεσμα το κόστος ανά λεπτό να ανέρχεται σε €{...} ανά λεπτό. Περαιτέρω υπολογίστηκε το κόστος των λεπτών σε διαφορετικές διάρκειες στάθμευσης. Στη συνέχεια υπολογίστηκε η τιμή στάθμευσης, αφού αφαιρέθηκε το μέγιστο ποσοστό έκπτωσης ({...}%) και το ΦΠΑ. Σημειώνεται ότι το {...}% της έκπτωσης αποτελεί το υψηλότερο ποσοστό έκπτωσης, που μπορεί να προσφέρει η Hermes, εάν προπληρωθεί η κάρτα των €{...}, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet (δηλαδή προπληρωμή τόσο μεγάλου για αυτές ποσού).

Εν κατακλείδι, όταν από την τιμή με την έκπτωση και χωρίς ΦΠΑ αφαιρεθεί το κόστος και διαιρεθεί με την πιο πάνω τιμή τότε προκύπτει το περιθώριο κέρδους. Το περιθώριο κέρδους εμφανίζεται να κυμαίνεται **από 20% μέχρι 98%** για διάρκεια παραμονής στον χώρο στάθμευσης του αεροδρομίου μέχρι και 3 ώρες. Από τα 240 λεπτά (4 ώρες) και άνω παρατηρείται αρνητικό περιθώριο κέρδους, άλλα αυτό είναι άνευ χρησιμότητας για τις εταιρείες valet, γιατί οι εταιρείες αυτές δεν χρησιμοποιούν τους χώρους στάθμευσης για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα καθότι μεταφέρουν τα αυτοκίνητα των πελατών τους στους δικούς τους χώρους, οι οποίοι βρίσκονται εκτός αεροδρομίου.

Συμπερασματικά προκύπτει, από τα πιο πάνω στοιχεία και συγκεκριμένα στους Πίνακες 20 και 21, ότι η Hermes επιδιώκει σε υπερτιμολόγηση με περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα για τον συνήθη χρόνο, δηλαδή τις 3 ώρες, που οι εταιρείες valet χρησιμοποιούν τον χώρο στάθμευσης του ΔΑΛ. Συγκεκριμένα, το περιθώριο κέρδους με βάση το υψηλότερο κόστος που παρουσιάζεται στο κοστολόγιο (Πίνακας 20), το οποίο απέστειλε η Hermes για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες κυμαίνεται από 58% μέχρι 99%. Στη συνέχεια υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους με σχεδόν διπλάσιο κόστος, το οποίο σύμφωνα με την Hermes, θα έπρεπε αυτό να είναι το κόστος της χωρίς να παρουσιάζει τους υπολογισμούς της ή να δίνει περισσότερα στοιχεία. Παρά το πολύ υψηλό κόστος, το οποίο παρουσίασε η Hermes στον Πίνακα 22, φαίνεται ότι το περιθώριο κέρδους κυμαίνεται από 20% μέχρι 98% για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι πιο πάνω υπολογισμοί γίνονται με την υπόθεση ότι οι εταιρείες valet θα χρησιμοποιήσουν το μέγιστο της έκπτωσης, το οποίο είναι το {...}%, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet καθότι πρέπει να προπληρωθεί η κάρτα των €{...}, ποσού απαγορευτικού για αυτές.

(γ) Συμπεράσματα:

Η Επιτροπή, προτού καταλήξει στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων και αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν, σημειώνει ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες στην καταγγελία τους εκτός από το υψηλό κόστος του νέου χώρου στάθμευσης που τους παραχωρήθηκε, καταγγέλλουν τη συμπεριφορά και τις αποφάσεις της Hermes, οι οποίες πάρθηκαν χωρίς να διαβουλευτεί με αυτές, για τη μετακίνησή τους στο νέο χώρο που τους παραχωρήθηκε, ο οποίος βρίσκεται στο χώρο στάθμευσης του κοινού και αυτό προκαλεί διάφορα προβλήματα και δυσλειτουργία. Οι καταγγέλλουσες αναφέρονται επίσης σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της

Hermes στη βάση του ότι, χωρίς διαβούλευση, μετακινούνταν συνεχώς ως αποτέλεσμα να τους παραχωρηθεί νέος χώρος, λιγότερο λειτουργικός από τον προηγούμενο. Συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι η Hermes δεν δέχθηκε καμία συζήτηση για το χώρο και οι μοναδικές «υποχωρήσεις» που έγιναν ήταν άνευ ουσιαστικής σημασίας, καθώς μια εκ των καταγγελλουσών εταιρειών είχε θίξει το σύνολο των προβληματισμών της και η Hermes στάθηκε στο ότι ήθελε μεγαλύτερο ποσοστό έκπτωσης την οποία και προσέφερε δεδομένου ότι η προπληρωμένη κάρτα πιστωνόταν με μεγαλύτερο ποσό.

Επί του ισχυρισμού για μη λειτουργικό νέο χώρο, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν διάφορους λόγους γιατί η νέα μετακίνησή τους από την Hermes θεωρείται δυσμενής ως επίσης γιατί ο νέος χώρος στάθμευσης, που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού στο ΔΑΛ ήταν δυσλειτουργικός όπως και ότι οι πελάτες διαμαρτύρονταν για τις συχνές μετακινήσεις τους, το γεγονός ότι η είσοδος και η έξοδος είναι η ίδια με αυτή του κοινού, επομένως σε περιόδους όπου υπάρχει μεγάλη κίνηση δημιουργούνται καθυστερήσεις και δεν εξυπηρετούνται άμεσα οι πελάτες των valet υπηρεσιών, ο χώρος λόγω του ότι είναι ανοικτός στο κοινό δεν αποδέχονται οι ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίσουν τα αυτοκίνητα των πελατών των εταιρειών valet, η πληρωμή πρέπει να γίνεται στις μηχανές της Hermes με αποτέλεσμα ο υπάλληλος να πηγαινοέρχεται και δεν είναι ελεύθεροι να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους και με χαμηλότερο κόστος.

Όσον αφορά την άποψη των εταιρειών που κατεγράφη στις επιστολές τους για τους λόγους που ενεργεί με αυτό τον τρόπο η εταιρεία Hermes, σημειώνεται ότι μία εκ των καταγγελλουσών εταιρειών ανέφερε ότι ο λόγος μετακίνησης τους ήταν για να αυξηθεί το κόστος τους και τα έσοδα της εταιρείας Hermes, όπως επίσης για τη χρησιμοποίηση του χώρου για τη δημιουργία valet parking από την εταιρεία Hermes. Έτερη εταιρεία ανέφερε ότι ο λόγος της μετακίνησής τους ήταν ότι ο χώρος θα παραχωρείτο στις εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων.

Ακόμη μία εταιρεία ανέφερε ότι: *«Για τα πιο πάνω «καλά» κληθήκαμε να μοιραζόμαστε και τα έσοδα μας με την Hermes, και μάλιστα να πληρώνουμε προκαταβολικά.[...] Ο χώρος που παλαιότερα χρησιμοποιούσαμε (μαζί με τις εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων), χρησιμοποιείται τώρα **ΜΟΝΟ** από τις εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Σε ένα χώρο με εκατοντάδες χώρους στάθμευσης, χρησιμοποιούσαμε ΟΛΕΣ μαζί οι εταιρείες πάρκινγκ γύρω στους 15! Οπότε η πρόταση για μετακίνηση ήταν εντελώς αδικαιολόγητη γιατί 15 χώροι στάθμευσης στις εκατοντάδες ΔΕΝ κάνουν κάποια ιδιαίτερη διαφορά. Με βάση όλα τα πιο πάνω, καταλήγουμε εύλογα στο συμπέρασμα, ότι κάθε φορά που οι εταιρείες μας παν να ορθοποδήσουν και εμείς να ξεφύγουμε από τους πενιχρούς μισθούς που λαμβάνουμε, η Hermes προτείνει ένα νέο χώρο, ένα νέο καθεστώς, μια νέα τιμολογιακή πολιτική, τα οποία μας παλινδρομούν.»*

Αναφορικά με το νέο χώρο που παραχωρήθηκε προς τις εταιρείες valet, η Επιτροπή σημειώνει, πως από τα ενωπίον της στοιχεία φαίνεται πως αυτός βρίσκεται ακριβώς στην ίδια απόσταση από το κτίριο του αεροδρομίου όσο και ο προηγούμενος «ειδικός» χώρος στάθμευσης, από τον οποίο

μετακινήθηκαν. Παρόλα αυτά, υπάρχουν κάποιες κομβικές διαφορές. Όπως η Επιτροπή παρατηρεί, η είσοδος και έξοδος του προηγούμενου χώρου στάθμευσης μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο από τις εταιρείες valet και τις εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων, και το κοινό δεν είχε καμία πρόσβαση σε αντίθεση με το τι συμβαίνει με το νέο χώρο στάθμευσης. Στο χώρο στάθμευσης του κοινού παρατηρείται συχνά μεγάλος συνωστισμός, τόσο στις εισόδους όσο και στις εξόδους του, ενώ συχνό φαινόμενο είναι και οι μεγάλες καθυστερήσεις, οι οποίες προκαλούνται για διάφορους λόγους είτε εξ υπαιτιότητας των προσώπων ή των μηχανικών μέσων που χρησιμοποιούνται κατά την έξοδο/είσοδο.

Επιπλέον, στο χώρο στάθμευσης του κοινού φαίνεται να προκύπτουν αρκετά προβλήματα, π.χ οι πελάτες αναγκάζονται να περιμένουν στο χώρο στάθμευσης μέχρι να πληρωθεί το εισιτήριο εξόδου, ενώ σημειώνεται ότι η πληρωμή πρέπει να γίνει μετά από την εμφάνιση του πελάτη, διότι σε διαφορετική περίπτωση μπορεί να λήξει ο χρόνος και να μην είναι εφικτή η έξοδος από το χώρο στάθμευσης του κοινού. Ο νέος χώρος επίσης όπως προκύπτει, είναι περιφραγμένος με πασσάλους και χωρίς δική του μπάρα, ενώ η διαδικασία η οποία ακολουθείται για την είσοδο και έξοδο οχήματος είναι αρκετά περίπλοκη. Η εξυπηρέτηση των πελατών, κάτω από τις συνθήκες, οι οποίες περιγράφονται πιο πάνω, δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο σε περιπτώσεις όπου υπάρχει η ανάγκη για εξυπηρέτηση περισσότερων συγχρόνως πελατών, αφού κάτι τέτοιο προϋποθέτει την ύπαρξη πολύ περισσότερων υπαλλήλων στο χώρο του ΔΑΛ, κάτι που αυξάνει το κόστος λειτουργίας των εταιρειών.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή σημειώνει ότι από τα ενώπιον της στοιχεία φαίνεται να προκύπτει πρόβλημα και με το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης των οχημάτων των πελατών των εταιρειών valet, καθότι σύμφωνα με τα όσα ανέφεραν οι καταγγέλλουσες στο νέο χώρο στάθμευσης του κοινού οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν αναλαμβάνουν το ρίσκο, ώστε σε περίπτωση οποιουδήποτε προβλήματος να καλύψουν την ζημιά που θα προκύψει εντός αυτού του χώρου.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, στη βάση όλων όσων αναλύθηκαν πιο πάνω, ομόφωνα καταλήγει ότι η ενέργεια της Hermes να προβεί σε μετακίνηση του χώρου στάθμευσης των εταιρειών valet, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών προς τις εν λόγω εταιρείες. Επίσης, μέσα από τις αναλύσεις των τελικών τιμών που προσφέρονται προς το επιβατικό κοινό, η Hermes αποτελεί την πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού τόσο για το καλυμμένο όσο και για τον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης για το χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ημέρες. Τέλος, στην εφαρμογή του τεστ του περιθωρίου κέρδους, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι η Hermes επιδίδεται σε υπερτιμολόγηση με το περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Συγκεκριμένα, η αύξηση στη χρέωση, που υπέστηκαν οι εταιρείες valet, κυμαίνονταν, στην περίπτωση της σύγκρισης του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος από τις εταιρείες valet και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, από **185% έως και 344%**. Στην περίπτωση της

σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος για την εταιρεία {...} και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, φαίνεται να υπήρξε αύξηση, η οποία κυμαινόταν μεταξύ **116% έως και 236%**. Τέλος, στο υποθετικό σενάριο, το οποίο συγκρίνεται το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου τότε τα αποτελέσματα κυμαίνονταν ως επί το πλείστον **σε αυξήσεις από {...}% μέχρι και {...}%**.

Επιπρόσθετα, στη συνέχεια έγινε σύγκριση των τιμών της Hermes με της εταιρείας Stop & Fly και διαφάνηκε ότι για τις πρώτες δέκα (10) ημέρες στάθμευσης των αυτοκινήτων, η Hermes αποτελεί την πιο φθηνή λύση σε σύγκριση με την εταιρεία Stop & Fly. Το επιβατικό κοινό χρησιμοποιεί συνήθως τους χώρους στάθμευσης όταν απουσιάζει για μικρό χρονικό διάστημα από την Κύπρο, το οποίο συνήθως είναι μεταξύ τριών (3) έως δέκα (10) ημερών. Με δεδομένο το χρονικό διάστημα που μπορεί να αφήσει το επιβατικό κοινό το αυτοκίνητο του στο χώρο στάθμευσης, στη βάση αυτών των στοιχείων προκύπτει ότι η εταιρεία Hermes σε σχέση με την εταιρεία Stop & Fly, φαίνεται να είναι η πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού τόσο για τον καλυμμένο όσο και για τον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης.

Τέλος, στον υπολογισμό του περιθωρίου κέρδους και σύμφωνα με τα αποτελέσματα φάνηκε ότι η Hermes επιδίδεται σε υπερτιμολόγηση με περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα για τον συνήθη χρόνο, δηλαδή τις 3 ώρες, που οι εταιρείες valet χρησιμοποιούν τον χώρο στάθμευσης του ΔΑΛ. Συγκεκριμένα, το περιθώριο κέρδους, με βάση το υψηλότερο κόστος των €{...}, που παρουσιάζεται στο κοστολόγιο το οποίο απέστειλε η Hermes για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες, κυμαίνεται από **58% μέχρι 99%**. Στη συνέχεια υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους με σχεδόν διπλάσιο κόστος, το οποίο σύμφωνα με την Hermes θα έπρεπε να είναι το κόστος της χωρίς να παρουσιάζει τους υπολογισμούς της ή να δίδει περισσότερα στοιχεία. Παρά το πολύ υψηλό κόστος, το οποίο παρουσίασε η Hermes, φαίνεται ότι το περιθώριο κέρδους της κυμαίνεται από **20% μέχρι 98%** για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι πιο πάνω υπολογισμοί γίνονται με την υπόθεση ότι οι εταιρείες valet θα χρησιμοποιήσουν το μέγιστο της έκπτωσης, το οποίο είναι το {...}%, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από την Hermes και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτήν. Επομένως, έχει ανευρεθεί, στη βάση των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν από στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι, το καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρείας Hermes είναι «υπερβολικό», ως αυτό έχει χαρακτηριστεί από τη σχετική νομολογία που ήδη παρατέθηκε.

Αναφορικά με το θέμα του κατά πόσο η «υπερβολική» τιμή χρέωσης, που επιβλήθηκε από την καταγγελλόμενη εταιρεία είναι «μη δίκαιη»,¹³² βασίζεται στην προαναφερθείσα νομολογία.

Επίσης, η Επιτροπή, αναφορικά με τον ορισμό του «αθέμιτου», επαναλαμβάνει ότι, ως έχει ήδη καταγραφεί ανωτέρω, η εκτίμηση του κατά πόσο υπάρχουν ή όχι μη δίκαιες τιμές ή αθέμιτοι όροι συναλλαγών βασίζεται σε μια υποθετική αξιολόγηση της κατ' ισχυρισμό κατάχρησης σε μια ανταγωνιστική αγορά,¹³³ πέραν της οικονομικής ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι, σύμφωνα με το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού στην απόφασή του *Sarl Héli-Inter Assistance*,¹³⁴ ελέγχθη ότι οι οικονομικές προϋποθέσεις που προσφέρονται για την πρόσβαση στην ουσιαστική υποδομή από το χειριστή του πρέπει να μη δημιουργούν διακρίσεις σε σχέση με τους όρους που εφαρμόζει για τη δική της παραγωγή των ανταγωνιστικών υπηρεσιών και ότι οι όροι αυτοί πρέπει να είναι ανάλογοι, διαφανείς, να αντικατοπτρίζουν το κόστος και να πληρούν αντικειμενικά κριτήρια.

Σχετικά, το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού κατέληξε ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία δεν κατάφερε να καταδείξει ότι οι χρεώσεις της ήταν αναλογικές προς τη φύση και τη σημασία των ζητούμενων υπηρεσιών ή απευθύνονταν για την κάλυψη των δαπανών/εξόδων, που πραγματοποιήθηκαν άμεσα ή έμμεσα από την καταγγελλόμενη εταιρεία για την παροχή των υπηρεσιών της.¹³⁵

Δεδομένων όλων των πιο πάνω, η Επιτροπή, αναφορικά με τις χρεώσεις της Hermes ομόφωνα καταλήγει ότι αυτές είναι μη δίκαιες/αθέμιτες, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική της ανάλυση, στην οποία κατεδείχθη ότι η μετακίνηση στο νέο χώρο στάθμευσης είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών. Η εν λόγω αύξηση των τιμών θεωρείται αυθαίρετη, δεν αντικατοπτρίζεται σε αύξηση του κόστους της Hermes. Επιπλέον, από τη σύγκριση των τιμών που χρεώνει η Hermes, με αυτές που χρεώνουν οι εταιρείες valet προκύπτει ότι οι τιμές που χρεώνει η Hermes είναι κατά πολύ χαμηλότερες και κατ' επέκταση ελκυστικότερες για το επιβατικό κοινό. Επομένως συνάγεται ότι, οι εν λόγω ενέργειες της Hermes συνιστούν επιβολή αθέμιτων και μη δίκαιων όρων συναλλαγής με αποτέλεσμα να εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην αγορά.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι με τις προαναφερόμενες ενέργειές της, η Hermes φαίνεται να παρεμποδίζει τις εταιρείες valet να ανταγωνίζονται επί ίσης όροις, εφόσον με το επιπρόσθετο κόστος, που επέβαλε σε αυτές και την υπερβολική/εξοντωτική τιμή, οι τελευταίες εμποδίζονται να αποκομίσουν κέρδος από την παρεχόμενη υπό εξέταση υπηρεσία valet. Επίσης, φαίνεται να καταφεύγουν σε άλλες μεθόδους, ώστε να κρατηθούν και να παραμείνουν στην αγορά, όπως και ανέφεραν ότι, εξυπηρετεί η μία την άλλη. Στο τέλος της ημέρας, αυτός που επηρεάζεται και πλήττεται

¹³² Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 85, *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568./D3), παρά. 158.

¹³³ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 117.

¹³⁴ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 118, *Décision n° 96-D-51*.

¹³⁵ *Ibid.*

είναι ο καταναλωτής/επιβάτης, για τον οποίο οι προσφερόμενες υπηρεσίες valet δεν ανταποκρίνονται στα επίπεδα ποιότητας που αναμένονται, εφόσον η Hermes με τις ενέργειες της, είτε της συχνής αλλαγής τοποθεσίας παραμονής των εν λόγω εταιρείες είτε με την παροχή χώρου που δεν είναι λειτουργικός -συγκρινόμενος με τον προηγούμενο- υποβαθμίζει σημαντικά το επίπεδο των υπηρεσιών των καταγγελλουσών εταιρειών πέραν του γεγονότος ότι αυξάνει το κόστος λειτουργίας τους και κατ' επέκταση και τις χρεώσεις προς τους καταναλωτές.

Επομένως, ο επιβάτης/καταναλωτής δεν έχει την ευκαιρία να επιλέξει μία πιο εξειδικευμένη υπηρεσία, όπως η στάθμευση valet, που θα του δοθεί σε ανταγωνιστική/ελκυστική τιμή και η εξυπηρέτησή του φαίνεται να επιδεινώνεται λόγω της μη εύρυθμης λειτουργίας των εν λόγω εταιρειών.

Επομένως, στη βάση των όσων αναλύθηκαν πιο πάνω, των στοιχείων, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τη νομολογία που παρατέθηκε, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι η τιμή χρέωσης της Hermes δεν είναι εύλογη. Συνεπώς, ομόφωνα διαπιστώνει ότι η χρέωση της Hermes για την αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, είναι υπερβολική και ως εκ τούτου διαπιστώνεται παράβαση από μέρους της Hermes του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι η Hermes εκμεταλλεύεται τη δεσπόζουσα της θέση στην αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και στην αγορά παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις και μέσω της συμπεριφοράς της και των πρακτικών της και τον καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες παροχής στάθμευσης valet, στοχεύει στην εκτόπιση ή/και καταχρηστική εκμετάλλευση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης valet στο ΔΑΛ και την ανταγωνίζονται στην παροχή υπηρεσιών στάθμευσης για επιβάτες/ταξιδιώτες κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου.

Τέλος, αναφορικά με την αντικειμενική δικαιολόγηση που παρέθεσε η Hermes για τις χρεώσεις της προς τις εταιρείες valet, ως έχουν αναλυθεί ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι δεν δόθηκαν οποιαδήποτε αντικειμενικά στοιχεία που να την δικαιολογούν. Συγκεκριμένα, η Hermes δεν έχει παρουσιάσει λεπτομερή και αδιαμφισβήτητα στοιχεία σχετικά με το κόστος των χώρων στάθμευσης και τον τρόπο τον οποίο κατέληξε στις χρεώσεις προς τις εταιρείες valet. Επιπρόσθετα και χωρίς να παρουσιάζονται οποιαδήποτε υποστηρικτικά στοιχεία, η Hermes υποστήριξε ότι το κόστος των χώρων στάθμευσης ήταν πολύ περισσότερο σχεδόν διπλάσιο, από αυτό το οποίο παρουσίασε στο κοστολόγιο της, κατά την προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας. Η Επιτροπή, χωρίς να συμφωνεί με το κόστος αυτό, υπολόγισε το περιθώριο κέρδους με σχεδόν διπλάσιο κόστος και όπως διαφάνηκε στις αναλύσεις, η Hermes ακόμα και με αυτό το πολύ υψηλό κόστος φαίνεται να υπερχρέωνε τις εταιρείες valet. Συν τοις άλλοις, τέθηκε και ισχυρισμός, ο οποίος αναλύθηκε ανωτέρω, ότι προκύπτει από τα εισοδήματα της Hermes από τους χώρους που παραχωρεί στις

εταιρείες valet ότι δεν ήταν αρκετά για να καλύψουν το κόστος της και τα περιθώρια κέρδους της ήταν αρνητικά. Αυτό δεν έχει γίνει αποδεκτό από την Επιτροπή για τους λόγους που αναλύθηκαν πιο πάνω.

Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει ομόφωνα, επαναλαμβάνοντας τη νομολογία ότι, δεν έχει τεθεί από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας οποιαδήποτε «[...] βάσιμη δικαιολογία για τη διαφορά μεταξύ της τιμής αναφοράς και της πραγματικής τιμής που επέβαλε η κατέχουσα δεσπόμενη θέση επιχείρηση στους πελάτες της» και «μπορεί η τιμή να θεωρηθεί «μη δίκαιη» κατά την έννοια του άρθρου 102, παράγραφος 2, στοιχείο α', ΣΛΕΕ.»¹³⁶

(ii) Εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση – Άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου

Στο άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου ορίζεται ότι, μια επιχείρηση, η οποία έχει δεσπόμενη θέση, καταχράται τη θέση της εάν προβαίνει σε πράξη, η οποία έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Η καταχρηστική εκμετάλλευση μπορεί να έχει τη μορφή διακριτικής μεταχείρισης εντός της ίδιας αγοράς ή την υιοθέτηση διαφορετικής τιμολογιακής ή άλλης πολιτικής ανάλογα με την αγορά, στην οποία διατίθενται τα προϊόντα ή υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, διακριτική μεταχείριση δεν θεωρείται μόνο η διακριτική τιμολόγηση, αλλά και οποιαδήποτε πρακτική ή συμπεριφορά. Σε παλαιότερες αποφάσεις του, το Δικαστήριο έκρινε ότι είτε πρόκειται για εφαρμογή της παραγράφου (α) είτε της παραγράφου (γ) του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, υπάρχει παράβαση λόγω διακριτικής μεταχείρισης ή επιβολής μη θεμιτών όρων συναλλαγής. Σχετικά, στην υπόθεση *GVL v. Commission*, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι: «*Refusal by an undertaking having a de facto monopoly to provide its services for all those who may be in need of them but who do not come within a certain category of persons defined by the undertaking on the basis of nationality or residence must be regarded as an abuse of a dominant position within the meaning of the first paragraph of article 86 of the Treaty.*»¹³⁷

Σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη του Νόμου, βασική προϋπόθεση για τη διαπίστωση ή μη της διακριτικής μεταχείρισης είναι η προηγούμενη αξιολόγηση της ισοδυναμίας ή μη των αντιπαροχών των επιχειρήσεων που δύνανται να συμβληθούν με τη δεσπόμενη επιχείρηση. Είναι προφανές ότι απαγορευμένη διακριτική μεταχείριση δεν μπορεί να υπάρξει στην περίπτωση κατά την οποία οι αντιπαροχές των αντισυμβαλλόμενων της επιχείρησης με δεσπόμενη θέση δεν είναι ισοδύναμες.

¹³⁶ Βλ. *supra* υποσ. 87.

¹³⁷ Υπόθεση 7/82, *GVL v. Commission*, [1983] ECR 483. Βλ. επίσης, Απόφαση της Επιτροπής 2000/12/EC, 1998 *Football World Cup*, (IV/36.888) [2000] OJ L 5/55.

Με βάση τα στοιχεία, τα οποία έχει ενώπιον της η Επιτροπή, προκύπτει ότι το ύψος των χρεώσεων, που καθορίζει η Hermes προς τις εταιρείες valet, που χρησιμοποιούν τον προκαθορισμένο χώρο στάθμευσης του κοινού, είναι το ίδιο προς όλες. Οπότε δεν τίθεται θέμα διακριτικής μεταχείρισης των εταιρειών στη βάση των συμβολαίων τους.

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας εταιρείας, η κατ' ισχυρισμό ευνοϊκή συμπεριφορά που δείχνει η καταγγελλόμενη υπέρ κάποιων εταιρειών έγκειται στον ανόμοιο τρόπο εφαρμογής των ίδιων όρων σε σχέση με την ίδια και τις ανταγωνίστριες εταιρείες της.

Η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει στην καταγγελία της ότι, η Hermes παραβιάζει το άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου με τις διακρίσεις, τις οποίες εφαρμόζει υπέρ κάποιων εταιρειών valet, τόσο στο προηγούμενο καθεστώς, όπου βρίσκονταν στον ειδικό χώρο στάθμευσης του ΔΑΛ όσο και στο νέο χώρο εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού, με το να αφήνει συγκεκριμένες εταιρείες να κάνουν χρήση της κάρτας προσωπικού για διεξαγωγή των εργασιών τους και εξυπηρέτηση των πελάτων τους, παρόλο που η κάρτα αυτή προορίζεται για χρήση μόνο εταιρικά αυτοκίνητα.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες εταιρείες, «*Ενώ στο αρχικό συμβόλαιο (χώρος ενοικίασεως αυτοκινήτων) είχε εξασκηθεί πίεση στο να ενοικιάσουμε το χώρο στο αεροδρόμιο, στη βάση «είτε συμφωνία, είτε απαγόρευση εκτέλεσης εργασιών στους χώρους της Hermes», τελικά καμία απαγόρευση ή παρακώλυση εργασιών δεν επήλθε σε όσες εταιρείες δεν υπέγραψαν το συμβόλαιο και άρα δεν επωμίστηκαν το έξοδο της ενοικίασης χώρων στο πάρκινγκ αεροδρομίου. Αντίθετα, ίσως να ευνοήθηκαν κιόλας, γιατί παρελάμβαναν και παρέδιδαν αυτοκίνητα ακριβώς στην είσοδο/έξοδο του κτιρίου (drop-off zone), δηλ. ανέξοδα και πιο κοντά.*». Επίσης αναφέρθηκε: «*[...] Όταν κληθήκαμε για τη νέα πρόταση το 2014, σύμφωνα με ισχυρισμούς της Hermes Airports Ltd, υπέγραψε μόνο μία εταιρεία, που δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε μετά βεβαιότητας ποια. Παρόλ' αυτά οι εταιρείες {...}, απέκτησαν κάρτες προσωπικού, οι οποίες όμως χρησιμοποιούνταν αντί για είσοδο των εταιρικών οχημάτων, για είσοδο των οχημάτων και εξυπηρέτηση των πελατών, κάτι που υποτίθεται απαγορευόταν.*»

Αναφορικά με τους πιο πάνω ισχυρισμούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι από τα ενώπιον της στοιχεία, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, δεν φαίνεται να στοιχειοθετούνται οι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών εταιρειών, αλλά ούτε και έχουν αποσταλεί οποιαδήποτε αποδεικτικά υποστηρικτικά αυτών των ισχυρισμών. Από ό,τι φαίνεται, ακόμα και αν όντως κάποιες εταιρείες δεν είχαν προβεί σε σύναψη συμφωνίας με την Hermes για τη χρήση προκαθορισμένου χώρου, είχαν κάθε δικαίωμα να εκτελούν τις εργασίες τους στο χώρο της εισόδου/εξόδου του κτιρίου του ΔΑΛ (drop-off zone) φτάνει να μην παρενοχλούσαν την κίνηση και εξάλλου οι οποιοσδήποτε καθυστερήσεις εξυπακούουν την επιβολή προστίμου/εξώδικου από την Αστυνομία, όπως πολύ καλά γνωρίζουν οι πλείστες από τις καταγγέλλουσες εταιρείες, οι οποίες δεν έχουν προχωρήσει σε νέα σύμβαση με την Hermes για τον προκαθορισμένο νέο χώρο στο χώρο στάθμευσης του κοινού στο ΔΑΛ.

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι, σε σχετική επιστολή της Hermes προς τις εταιρείες valet ημερομηνίας 21/7/2014, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι: «*The usage of the Passenger pick-up and drop-off areas indicated in the attached drawing for dropping-off or picking up of vehicles is prohibited.*»

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει και ηλεκτρονικό μήνυμα ημερομηνίας 13/10/2014, το οποίο απεστάλη στις εταιρείες valet και στο οποίο η Hermes αναφέρει ότι: «*We would like to provide exclusively for the authorized valet companies, part of the drop off area. This is scheduled to be done with the use of bollards. The overall benefit will be on a trial base. If it is proved to be successful and operational for the airport and for you, then the arrangement will be applied on a permanent base.*».

Όσον αφορά το νέο καθεστώς και τον ισχυρισμό ότι κάποιες εταιρείες χρησιμοποιούν την κάρτα προσωπικού, δηλαδή τις θέσεις χώρου στάθμευσης όπου σταθμεύουν οι εργαζόμενοι στο ΔΑΛ, για είσοδο των οχημάτων και εξυπηρέτηση των πελατών τους, η Επιτροπή επισημαίνει σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα ημερομηνίας 25/2/2015, που έχουν αποστείλει οι καταγγέλλουσες εταιρείες με την καταγγελία τους, το οποίο ως διαφαίνεται απεστάλη μεταξύ άλλων και στην εταιρεία {...}, μιας από τις εταιρείες που προβαίνει στην ισχυριζόμενη ενέργεια, στο οποίο η Hermes αναφέρει τα ακόλουθα: «*We refer to the Passenger Drop off and Pick up zones at the Larnaka International airport, and we wish to remind you once more about the following: You are well aware of the terms of use of the drop off and pick up zones, which are used exclusively for the drop off and pick up of passengers respectively. Despite your said knowledge and our repeated reminders, as well as warnings by the relevant Group 4 personnel, you continue to use the above areas in violation of the applicable rules. In addition, we have noticed the unauthorized use of other parking areas and roads around the Larnaka International airport, including areas exclusively reserved for buses, the staff parking, car rental companies' parking and the exit road across the "Petrolina" petrol station. Your aforesaid unauthorized use of areas within the Larnaka International Airport, peripheral parking areas and road for the purpose of conducting your commercial activities and/or providing valet services, is unlawful and obstructive. You are hereby requested to immediately cease the above behaviour and all unauthorized use of the airport parking and other areas. We are looking forward to your cooperation on the subject matter.*»

Η Επιτροπή στη βάση των προνοιών του Νόμου είναι της θέσης ότι δεν υπάγονται στην καθ' ύλην αρμοδιότητά της, ούτε η επιτήρηση των χώρων στάθμευσης ή/και του ευρύτερου χώρου των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου ούτε και ο έλεγχος της σωστής επιτήρησής τους από τη διαχειρίστρια εταιρεία. Με άλλα λόγια, το κατά πόσο η Hermes επιτηρεί ή όχι ορθά τους χώρους στάθμευσης, δεν είναι θέματα για τα οποία ο Νόμος παρέχει στην Επιτροπή δυνατότητα δράσης.

Η Επιτροπή λαμβάνει καθοδήγηση από τη σχετική απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου Αρχοντίδου ν. Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου,¹³⁸ όπου τονίζεται ότι: «*αρμοδιότητα σημαίνει άσκηση εξουσίας κατά νόμο και όχι αυθαίρετα. Ένεκα του λόγου αυτού, δηλαδή της αποφυγής αυθαιρεσίας, η εξουσία της διοικητικής λειτουργίας ασκείται από τα όργανά της, τα οποία ο Νόμος (τυπικά και ουσιαστικά) κατέστησε αρμόδια*».

Περαιτέρω, όπως σημειώνει ο Δ. Τζουγανάτος,¹³⁹ το δίκαιο του Ανταγωνισμού δεν έχει σκοπό να εισέρθει στο χώρο του αστικού δικαίου και να αναμορφώσει τις ενοχικές σχέσεις, αλλά αποβλέπει πρωτίστως στην προστασία του δημόσιου συμφέροντος και παρεμβαίνει μόνο διορθωτικά και εξαιρετικά όταν περιορίζεται ο ανταγωνισμός. Η Επιτροπή, στη βάση όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω και συγκεκριμένα των επιστολών που απέστειλε η Hermes, θεωρεί ότι η καταγγελλόμενη, ως διαχειρίστρια του ΔΑΛ κατά το υπό αναφορά διάστημα, δεν ενέργησε με τέτοιο τρόπο, ώστε να τίθεται η καταγγέλλουσα σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Μέσα από τα προαναφερθέντα στοιχεία διαφαίνεται ότι η Hermes ερευνούσε τις παραβάσεις και καταγγελίες τρίτων εταιρειών.

Επίσης, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων, επισημαίνει ότι αν και οι καταγγέλλουσες εταιρείες αναφέρονται σε ανοχή από την Hermes, από τα στοιχεία που έχουν οι ίδιες αποστείλει προκύπτει, ότι η Hermes έχει ζητήσει την παύση αυτού του φαινομένου χρήσης των χώρων στάθμευσης προσωπικού για παροχή υπηρεσιών valet.

Τέλος, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, ομόφωνα θεωρεί ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες δεν έχουν αποστείλει στοιχεία που να τεκμηριώνουν και να αποδεικνύουν τους εν προκειμένω ισχυρισμούς τους αναφορικά με τη διακριτική μεταχείριση αυτών σε σχέση με άλλες ανταγωνιστικές τους εταιρείες από την Hermes.

Επομένως, στη βάση των όσων αναλύθηκαν ανωτέρω και των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, οι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών εταιρειών περί διακριτικής μεταχείρισης από μέρους της Hermes, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί και επομένως, όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, δεν έχει στοιχειοθετηθεί από μέρους αυτών.

Z. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ

Υπό το φως όλων των πιο πάνω αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή έχει καταλήξει ομόφωνα στο συμπέρασμα ότι στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας. Η Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση στην αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, την

¹³⁸ Προσφυγή Αρ. 20/92, *Δέσπω Αρχοντίδου ν Αρχή τηλεπικοινωνιών Κύπρου*, 30 Απριλίου 1996.

¹³⁹ *Supra* υποσ.97, σελ.556.

οποία εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικά με τη συμπεριφορά της και τις πρακτικές της με τον καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς, που επιβάλλει προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, για την παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για την παροχή από τις τελευταίες υπηρεσιών στάθμευσης valet, παρεμποδίζοντας τις να ανταγωνιστούν επαρκώς στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό.

Όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι, στη βάση των όσων αναλύθηκαν ανωτέρω, δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας.

Επίσης, η Επιτροπή, όσον αφορά τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, ομόφωνα έχει καταλήξει ότι η παράλληλη εφαρμογή και εξέτασή του με το άρθρο 6(1) του Νόμου, για τις ίδιες κατ' ισχυρισμό καταχρηστικές πρακτικές από μέρους μίας επιχείρησης, που αναφέρονται στα ίδια γεγονότα και δεδομένα και που η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει δεσπίζουσα θέση στη σχετική αγορά, παρέλκει.

Η. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ

Η Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του Νόμου, για κάθε παράβαση των άρθρων 3 και/ή 6 και/ή των Άρθρων 101 ΣΛΕΕ και/ή 102 ΣΛΕΕ την οποία διαπράττουν επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων, η Επιτροπή δύναται, με απόφασή της, να λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

«(α) να επιβάλλει διοικητικά πρόστιμα ανερχόμενα, ανάλογα με τη σοβαρότητα 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 πραγματοποιήθηκε κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος.»

Επίσης, ως αναφέρεται στο άρθρο 42(1) του Νόμου: *«Τα διοικητικά πρόστιμα για παραβάσεις του παρόντος Νόμου [...] επιβάλλονται από την Επιτροπή με δεόντως αιτιολογημένη απόφαση, κατόπιν διεξαγωγής δέουσας έρευνας και αφού ληφθεί υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης σε κάθε περίπτωση».*

Η Επιτροπή προς τούτο, στις 30/10/2019, ενεργώντας στη βάση του άρθρου 42 του Νόμου, απέστειλε σχετική επιστολή στην καταγγελλόμενη Hermes, ειδοποιώντας τη σχετικά με την πρόθεσή της να της επιβάλει διοικητικό πρόστιμο και ενημερώνοντάς τη για τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιοιτοτρόπως, παρέχοντας της το δικαίωμα υποβολής παραστάσεων εντός της προθεσμίας 30 ημερών.

Η καταγγελλόμενη Hermes απέστειλε τις γραπτές της παρατηρήσεις στις 29/11/2019 και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής με επιστολή της στις 15/01/2020, παραλήφθηκαν αυθημερόν, οι ετήσιες

εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της Hermes για το οικονομικό έτος 2018, καθότι, όπως είχε δηλώσει η Hermes, «*οι οικονομικές καταστάσεις για το έτος 2019 δεν είναι διαθέσιμες λόγω του ότι δεν έχει ολοκληρωθεί ο σχετικός έλεγχος.*»

1. Θέσεις της Hermes

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις γραπτές παραστάσεις που απέστειλε ο δικηγόρος της Hermes, ως προς την πρόθεσή της να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο και εξέτασε ένα προς ένα όλα τα σημεία που εγέρθηκαν και αναπτύχθηκαν λεπτομερειακά, τα οποία καταγράφει συνοπτικά κατωτέρω:

1. Σύμφωνα με την Hermes, η Επιτροπή με την απόφαση της με αριθμό 13/2018 στην υπόθεση Y. Karydas Car Engineering & Valeting Services Ltd (εφεξής η «*υπόθεση Karydas*»), επέβαλε πρόστιμο στην Hermes ανερχόμενο σε €1.193.864 για παράβαση ανάλογη με την παράβαση στην οποία αφορά η παρούσα υπόθεση.

Η Hermes σημείωσε πως το ότι η Επιτροπή έχει αποφασίσει να εξετάσει κεχωρισμένα την παρούσα υπόθεση από την υπόθεση Karydas, δεν διαφοροποιεί την ουσιαστική πλήρη συνάφεια των δυο υποθέσεων. Σημειώθηκε ακόμα πως η Επιτροπή έχει αποφασίσει να εξετάσει κεχωρισμένα τις δύο υποθέσεις στη βάση ότι η μεν υπόθεση Karydas αφορά καταγγελία που έγινε τον Δεκέμβριο 2013, ενώ η παρούσα υπόθεση αφορά ανάλογη καταγγελία από άλλες εταιρείες που έγινε 15 μήνες αργότερα, δηλαδή τον Μάρτιο του 2015. Σύμφωνα με την Hermes, «*η υπόθεση Karydas φέρεται να καλύπτει γεγονότα που έλαβαν χώραν μέχρι το 2014 (αν και αναφέρεται και σχολιάζει εκτενώς και τα μεταγενέστερα γεγονότα), ενώ η παρούσα υπόθεση εκτείνεται σε κάποιο μεταγενέστερο χρόνο και από το κείμενο της παρούσας απόφασης φέρεται να αφορά και το έτος 2015 και τις αρχές 2016. Εντούτοις και οι δύο υποθέσεις, ως αποφασίσθηκαν από την Επιτροπή, με επίκεντρο την τιμολόγηση στις εταιρείες valet, αναπόφευκτα θα πρέπει να θεωρούνται ότι αφορούν ουσιαστικά εκφάνσεις μίας ενιαίας συνεχιζόμενης παράβασης του Νόμου. Συναφώς σημειώνεται ότι η Hermes ουδέποτε εισήγαγε ή πρόβαλε τιμολόγηση που θα ίσχυε άλλως παρά για όλες τις εταιρείες valet.*»

2. Σύμφωνα με την Hermes, δεν είναι και δεν θα μπορούσε να τεθεί υπό αμφισβήτηση, εν όψει των σαφών δεδομένων που είναι ενώπιον της Επιτροπής, το ότι, σε όλους τους ουσιώδεις χρόνους, τόσο πριν όσο και μετά την υποβολή της καταγγελίας Karydas όσο και πριν και μετά την υποβολή της καταγγελίας στην παρούσα υπόθεση, η πρακτική που η Hermes ακολουθούσε σε σχέση με όλες τις εταιρείες valet και τα θέματα διάθεσης χώρων στάθμευσης σε αυτές, ήταν ταυτόσημη τόσο σε σχέση με την τιμολόγηση, που είναι στο επίκεντρο της παράβασης των δύο υποθέσεων, όσο και σε σχέση με όλους τους λοιπούς όρους παραχώρησης χώρων εντός του ΔΑΛ.

Περαιτέρω, η Hermes σημείωσε ότι παραμένει γεγονός αναντίλεκτο ότι όλες οι ενδιαφερόμενες εταιρείες valet και στις δύο υποθέσεις είχαν την ίδια πορεία, την ίδια μεταχείριση από μέρους

της Hermes, τα ίδια ουσιώδη γεγονότα πριν και μετά την καταγγελία στην κάθε υπόθεση που ήδη είχαν αποκρυσταλλωθεί και καταγραφεί στην υπόθεση πριν και κατά την έκδοση της απόφασης διαπίστωσης παράβασης και κατά την επιβολή του προαναφερθέντος προστίμου στην υπόθεση Karydas.

3. Συνεπώς, σύμφωνα με την Hermes, «*μια πρόσθετη επιβολή προστίμου και μάλιστα υπό συνθήκες που έχουν ήδη αποκατασταθεί τα πράγματα σε πλήρη ικανοποίηση των απαιτήσεων των ενδιαφερομένων εταιρειών, αλλά και της ανταγωνιστικότητας, θα ήταν κατά την ταπεινή μας εισήγηση, εξόχως επαχθής και θα εξουδετερώνει την αρχή της αναλογικότητας.*» Προς τούτο, η Hermes πρόσθεσε τα ακόλουθα:

«(i) Έχει δημιουργηθεί ήδη από το 2016 νέος ειδικός χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για χρήση από τις εταιρείες valet έναντι υψηλού κόστους για τη Hermes και η χρήση του ικανοποιεί πλήρως τις εταιρείες valet, τόσο σαν διευθέτηση χώρου όσο και αναφορικά με τους όρους χρήσης του. Δέον να σημειωθεί ότι ο νέος ειδικός χώρος στάθμευσης έχει επιλύσει κατά τρόπο αποτελεσματικό και όλα τα προβλήματα που προκαλούντο μεταξύ των εταιρειών valet από δικές τους συμπεριφορές εντός του ΔΑΛ και οι οποίες προκαλούσαν αταξία στο χώρο.

(ii) Τα θέματα που ήγειραν όλες οι ενδιαφερόμενες εταιρείες και στις δύο υποθέσεις, τόσο στην υπόθεση Karydas όσο και σε σχέση με την παρούσα, έχουν ρυθμισθεί σε πλήρη ικανοποίηση των εταιρειών με πανομοιότυπες συμφωνίες μεταξύ της Hermes και της κάθε μιας εταιρείας, που άρχισαν να συνάπτονται από τον Ιούνιο του 2016 μέχρι τις αρχές του 2017, δηλαδή κατά την διάρκεια της εξέτασης αμφοτέρων των υποθέσεων, με την υπογραφή ταυτοσήμων συμφωνιών με κάθε μια από τις εταιρείες, όταν η κάθε μια εταιρεία ήταν έτοιμη να συνάψει τέτοια συμφωνία.

(iii) Οι καταγγέλλουσες εταιρείες έχουν αποσύρει τις καταγγελίες τους και απεσύρθησαν και από τη διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, αφού ικανοποιήθηκαν με τις νέες συμφωνηθείσες διευθετήσεις χώρου και των όρων χρήσης του.

(iv) Η οποιαδήποτε σοβαρότητα της παράβασης έχει ήδη αξιολογηθεί και επιβλήθηκε ουχί ευκαταφρόνητο πρόστιμο στην υπόθεση Karydas για την ίδια ή έστω ανάλογη παράβαση, που επικεντρώνεται στην τιμολόγηση των εταιρειών valet με συγκεκριμένα δικαιώματα. Αυτή η τιμολόγηση κρίθηκε στην υπόθεση Karydas ως μη ανταποκρινόμενη στην αρχή της αναλογικότητας και ως υπερβολική στην παρούσα.»

4. Υποβάλλεται επίσης από την Hermes ότι, η αρχή της αναλογικότητας, που διέπει τη δράση της δημόσιας διοίκησης υπαγορεύει να ληφθεί σοβαρά υπόψιν το γεγονός της επιβολής σημαντικού προστίμου στην υπόθεση Karydas και να μην επιβληθεί πρόστιμο και στην παρούσα υπόθεση, η οποία σε όλα τα ουσιώδη χαρακτηριστικά της είναι απολύτως ταυτόσημη με την υπόθεση Karydas. Η χρονολογική διαφοροποίηση των δύο υποθέσεων, ενός - ενάμιση

έτους, που ανάγεται στο χρόνο υποβολής της κάθε καταγγελίας, δεν μπορεί να είναι ουσιαστικής σπουδαιότητας και μάλιστα σε ουσιαστώδες ταυτόσημα γεγονότα που στην πράξη συνέτρεχαν για όλες τις εταιρείες και στις δύο υποθέσεις.

Σύμφωνα με την Hermes συναφής είναι η υπόθεση 645/2017 της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού όπου αποφασίστηκε:

«Ως εκ τούτου, το αποτρεπτικό αποτέλεσμα της επιβολής προστίμου στη HONDOS CENTER A.E.E. ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ (ROGE) εκτιμάται ότι ήδη διασφαλίστηκε, μετά και την έκδοση της υπ' αρ. 636/2017 απόφασης της ΕΑ. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τυχόν επιβολή προστίμου στο πλαίσιο κατ' ουσίαν της ίδιας υπόθεσης, έστω κι εάν πρόκειται για διαφορετική παράβαση - σαφώς μικρότερης όμως σημασίας και απαξίας - όπως συμβαίνει στην εξεταζόμενη περίπτωση, θα υπερέβαινε το αναγκαίο αποτρεπτικό μέτρο και θα ερχόταν σε σύγκρουση με την αρχή της αναλογικότητας που πρέπει να διέπει τη δράση της Δημόσιας Διοίκησης σε αυτές τις περιπτώσεις.»

Η Hermes σημείωσε περαιτέρω ότι η προσέγγιση αυτή υπαγορεύεται με το άρθρο 10 της Οδηγίας 2019/1 σε σχέση με την εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας όσο και το άρθρο 52(3) του περί Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμου.

5. Η Hermes εισηγήθηκε επίσης ότι στην υπό εξέταση υπόθεση είναι εύλογο και αιτιολογείται υπό τις ειδικές περιστάσεις που αναφέρθηκαν, η εφαρμογή του άρθρου 24(β) του Νόμου. Το επιβληθέν πρόστιμο στην υπόθεση Karydas, σε συνάρτηση, μάλιστα, με την απόσυρση των καταγγελιών, καθώς και τις συμφωνίες μεταξύ της Hermes και των καταγγελλουσών και το ουσιαστικά ταυτόσημο των ουσιαστών γεγονότων που συνεπάγονται, εν όψει των δύο αποφάσεων, την ύπαρξη μιας ενιαίας συνεχιζόμενης παράβασης που σχετίζεται με την τιμολόγηση της Hermes στις εταιρείες valet, εύλογα υπαγορεύουν και δικαιολογούν πλήρως την άσκηση της εξουσίας της Επιτροπής για έκδοση αναγνωριστικής απόφασης και μη επιβολής προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 24(β) του Νόμου.

Σύμφωνα με την Hermes, οι καταγγέλλουσες με την εφαρμογή των υπό αναφοράν διευθετήσεων ικανοποιήθηκαν πλήρως και δεν έχουν οποιαδήποτε περαιτέρω διεκδίκηση εξ ου και έχουν αποσύρει και την καταγγελία τους στην Επιτροπή. Το καλόπιστο πνεύμα μέσα στο οποίο επιδιώχθηκε και επιτεύχθηκε η διασφάλιση συμφωνημένης και αγαστής συνεργασίας με τις καταγγέλλουσες αξίζει, ως ανέφερε η Hermes, να εκτιμηθεί και με δεδομένο, πάντοτε, ότι στην υπόθεση Karydas έχει ήδη επιβληθεί πρόστιμο ουχί ευκαταφρόνητου ποσού.

6. Περαιτέρω, όπως ανέφερε η Hermes, στην απόφαση της Επιτροπής Αρ. 19/2013 (καταγγελία της εταιρείας CallSat Telecom Ltd εναντίον της ΑΤΗΚ), αντί επιβολής προστίμου, η Επιτροπή καταδίκασε την παράβαση με αναγνωριστική απόφαση:

«Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει πως η εκ μέρους της ΑΤΗΚ παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου έχει ήδη τερματισθεί από το Νοέμβριο του 2003. Επιπροσθέτως, η βαρύτητα και η διάρκεια της παράβασης ήταν τέτοια, που δεν μπορούν να δικαιολογήσουν επαρκώς την επιβολή διοικητικού προστίμου, καθώς οι στόχοι της προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και της γενικής και ειδικής πρόληψης (αποτρεπτικός χαρακτήρας), όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί από τη θεωρία και τη νομολογία, μπορούν να επιτευχθούν και μέσω της επιβολής λιγότερο επαχθών μέτρων σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας [...].

Η Επιτροπή κρίνει πως στη συγκεκριμένη υπόθεση ούτε υποχρέωση τερματισμού της διαπιστωθείσας παράβασης μπορεί να επιβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 24(β) του Νόμου, καθώς αυτή έχει ήδη τερματιστεί, όπως επισημάνθηκε πιο πάνω.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει πως στη συγκεκριμένη υπόθεση δέον είναι να εφαρμόσει το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 24(β) του Νόμου, όπου ορίζεται ότι: «σε περίπτωση που η παράβαση τερματισθεί πριν από την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής, η Επιτροπή δύναται να καταδικάσει σε αναγνωριστική απόφασή της την παράβαση». Επομένως, η Επιτροπή, εντός του πλαισίου της ευρείας διακριτικής ευχέρειας, την οποία αναγνωρίζει ο Νόμος, αποφασίζει να καταδικάσει με αναγνωριστική απόφαση την παράβαση του άρθρου 6(1)(α), όπως αναλυτικά περιγράφηκε πιο πάνω, κρίνοντας πως αυτή η απόφασή της κινείται εντός των ορίων, που επιβάλλει η αρχή της αναλογικότητας και η εξυπηρέτηση του σκοπού της προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού εντός της Δημοκρατίας.»

Η Hermes σημείωσε ότι στην εν λόγω απόφαση 19/2013, που αφορούσε σε παρόμοια περίπτωση, δεν είχε επιβληθεί κανένα πρόστιμο.

Στην παρούσα υπόθεση, σε απόλυτα συναφή και ουσιωδώς ταυτόσημα γεγονότα, έχει ήδη επιβληθεί μεγάλο πρόστιμο που ισοδυναμεί με περίπου 50 φορές και πλέον το ετήσιο εισόδημα, όχι το κέρδος της Hermes (κατά μέσο όρο για τα δέκα έτη 2009-2018) μέσω της κριθείσας ως υπερβολικής - αθέμιτης τιμολόγησης των χώρων στάθμευσης.

7. Εν συνεχεία, η Hermes αναφέρθηκε στη συνεργασία της με την Επιτροπή και συγκεκριμένα επισήμανε ότι στην υπόθεση Karydas, η Επιτροπή είχε αποδεχθεί ότι η εταιρεία Hermes είχε συνεργασθεί με την Επιτροπή στη διερεύνηση της εν λόγω υπόθεσης σε όλα τα στάδια της ενώπιον της διαδικασίας. Συναφώς, όπως αναφέρεται στη σελίδα 147 της εν λόγω απόφασης:
«·Η Hermes συνεργάστηκε με την Επιτροπή σε όλα τα στάδια της ενώπιον της διαδικασίας.

Στις 17/2/2017, η Hermes υπέβαλε στην Επιτροπή δεσμεύσεις.

Παρά το γεγονός ότι, η Επιτροπή δεν απεδέχθη τις εν λόγω δεσμεύσεις, εφόσον αυτές δεν σχετίζονταν με τον ουσιώδη χρόνο και τα γεγονότα αυτά καθ' αυτά που καταγγέλθηκαν αποτελώντας την ουσία της καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 18/12/2013 και διερευνήθηκε

και για την οποία η Επιτροπή απέστειλε σχετική Έκθεση Αιτιάσεως, εντούτοις η Επιτροπή θεωρεί ότι η καταγγελλόμενη δήλωσε έμπρακτα τη διάθεσή της να συνεργασθεί και να διευκολύνει την καταγγέλλουσα και τις άλλες εταιρείες στην άσκηση των εργασιών τους.

Η καταγγελλόμενη έχει υιοθετήσει και εφαρμόζει, σε συνεργασία με εξειδικευμένους συμβούλους, εγχειρίδιο συμμόρφωσης με το δίκαιο του ανταγωνισμού, έστω και αν αυτό έχει συνταχθεί εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας, η Επιτροπή θεωρεί θετική την εν λόγω ενέργεια της.».

Συνεπώς, σύμφωνα με την Hermes, τα ως άνω στοιχεία ισχύουν πλήρως και σε σχέση με την παρούσα υπόθεση. Ειδικά, σε ό,τι αφορά τις υποβληθείσες δεσμεύσεις προς την Επιτροπή υπενθυμίζεται ότι, όπως είχε τότε υποβάλει η εταιρεία Hermes, οι προταθείσες δεσμεύσεις αφορούσαν όλες τις εταιρείες valet, περιλαμβανομένων και των καταγγελλουσών στην παρούσα υπόθεση.

Πρόσθετα η Hermes σημείωσε ότι δεν υπάρχουν ενώπιον της Επιτροπής συγκεκριμένα στοιχεία ότι οι εταιρείες valet έχουν υποστεί οποιαδήποτε ζημιά ή διαφοροποίηση των εργασιών τους. Αντίθετα, στην περίοδο που μεσολάβησε, οι εταιρείες valet που δραστηριοποιούνταν στα αεροδρόμια έχουν αυξηθεί, όπως προκύπτει από τις διαφημίσεις τους στο διαδίκτυο.

Εν συνεχεία, η Hermes έκανε αναφορά στη συμπεριφορά της και τα έσοδα ή το «κέρδος» που συνάπτονται με την παράβαση. Όπως ανέφερε, στην υπόθεση C-189/02 P - *Dansk Rorindustri and Others v Commission* (2005) αναφέρεται σχετικά ότι:

«240 Πρέπει εκ προοιμίου να υπομνησθεί, πρώτον, ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, για τον καθορισμό του ύψους των προστίμων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η διάρκεια και όλα τα στοιχεία που απορούν να επηρεάσουν την εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων.

242 Μεταξύ των στοιχείων που μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων περιλαμβάνονται η συμπεριφορά εκάστης των επιχειρήσεων, ο ρόλος που διαδραμάτισε εκάστη από αυτές στη δημιουργία των εναρμονισμένων πρακτικών, το κέρδος που αποκόμισαν από τις πρακτικές αυτές, το μέγεθος τους και η αξία των οικείων εμπορευμάτων, καθώς και ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύουν παραβάσεις της μορφής αυτής για τους στόχους της Κοινότητας.

243 Επομένως, αφενός, είναι δυνατό να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του προστίμου τόσο ο ολικός κύκλος εργασιών της επιχειρήσεως, που αποτελεί ένδειξη, έστω κατά προσέγγιση και ατελή, του μεγέθους και της οικονομικής ισχύος της, όσο και το ποσοστό του κύκλου εργασιών που προέρχεται από τα εμπορεύματα που συνιστούν το αντικείμενο της παραβάσεως και που, συνεπώς, μπορούν να παράσχουν ένδειξη για την έκτασή της. Ως εκ

τούτου, δεν πρέπει, αφετέρου, να προσδίδεται ούτε στο ένα ούτε στο άλλο από τα ποσά αυτά δυσανάλογη σημασία σε σχέση με τα άλλα στοιχεία εκτιμήσεως και, κατά συνέπεια, ο ορθός καθορισμός του προστίμου δεν μπορεί να είναι αποτέλεσμα απλού υπολογισμού που στηρίζεται στον ολικό κύκλο εργασιών [...].».

Περαιτέρω, όπως σημείωσε η Hermes, στην υπόθεση T-267/12 *Deutsche Bahn AG v. Commission* (2016) αναφέρεται επίσης ότι ο συνδεόμενος με την επίμεμπτη δραστηριότητα κύκλος εργασιών της επιχείρησης παρέχει ένδειξη για την έκταση της παράβασης:

«179 *The proportion of the overall turnover which derives from the sale of goods or services which are the subject of the infringement best reflects the economic importance of that infringement.* »

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Hermes, η συγκεκριμένη θέση του Γενικού Δικαστηρίου αντανάκλαται και στις «*Κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παράγραφος 2 σημείο (α) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 1/2003 (2006/C 210/02)*».

8. Η Hermes επισήμανε επίσης ότι τα δεδομένα του συνολικού εισοδήματός της αναφορικά με τις «*πωλήσεις*», δηλαδή τον κύκλο εργασιών, που συναρτώνται με την παράβαση για τα έτη 2009-2018 και τα οποία παρέθεσε στις θέσεις της, ομιλούν από μόνα τους και ανάγονται σε μικρά ποσά και σαφώς καθορίζουν την παράμετρο της οικονομικής σπουδαιότητας της παράβασης που στην παρούσα υπόθεση ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη ή έστω επουσιώδης. Ο συνολικός κύκλος εργασιών ανέρχεται ειδικά για κάθε ένα από τα έτη 2015 και 2016, στα οποία φέρεται να αφορά την παρούσα υπόθεση, κατά μέσο όρο στα €{...}. Η Hermes ανέφερε ακόμη ότι από τα προαναφερόμενα ποσά, από το συνολικό εισόδημα (gross revenue), ένα ποσοστό 33% εισπράττεται για το κράτος.

Σύμφωνα με την Hermes, το κατά μέσο όρο συνολικό (gross) ετήσιο εισόδημα και όχι το κέρδος της, είναι της τάξης των €{...} για τα δέκα έτη 2009-2018.

Με δεδομένο ότι με την απόφαση της Επιτροπής κρίνεται ότι η τιμολόγηση της Hermes στις καταγγέλλουσες για τα έτη 2015-2016 φέρεται να είναι αθέμιτη ως υπερβολική και αδικαιολόγητη, δεν μπορεί να μην συνεκτιμηθεί ότι αυτή ανάγεται σε συνολικό εισόδημα, όχι κέρδος, για την Hermes της τάξης των €{...} - €{...} ετησίως πριν, κατά και μετά την κριθείσα ως παράνομη τιμολόγηση. Το εν λόγω ποσό από μόνο του δεν μπορεί παρά να προσδιορίζει, έστω σε ουσιώδη βαθμό, την αξιολόγηση της σοβαρότητας της παράβασης. Με αναγωγή του εν λόγω ετησίου εισοδήματος, που κρίθηκε ότι είναι ο καρπός της κριθείσας ως αθέμιτης υπερτιμολόγησης στο επιβληθέν ήδη πρόστιμο στην υπόθεση *Karydas*, το αποτέλεσμα είναι ότι το ήδη επιβληθέν πρόστιμο είναι περίπου 50 φορές το συνολικό ετήσιο εισόδημα της Hermes (κατά μέσο όρο) και όχι το κέρδος της Hermes.

9. Η Hermes επισήμανε ότι η σχετικότητα του ύψους/αξίας των συναλλαγών που συνάπτονται με την παράβαση καταδεικνύεται και από τις «*Κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παράγραφος 2 σημείο (α) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 1/2003 (2006/С 210/02)*», όπου καθοριστικός παράγοντας σε σχέση με το ύψος του προστίμου δεν είναι ο συνολικός κύκλος εργασιών της επιχείρησης αλλά ο κύκλος εργασιών που αφορά τις σχετικές με την παράβαση πωλήσεις προϊόντων ή υπηρεσιών. Οι προαναφερόμενες Κατευθυντήριες Γραμμές συνιστούν κατάλληλη καθοδήγηση για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης. Εξάλλου, η καθοδήγηση στον υπολογισμό του προστίμου με βασικό κύριο στοιχείο τον κύκλο εργασιών στις υπηρεσίες που αφορά η παράβαση, ενδείκνυται και σε εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας.
10. Επίσης, η Hermes σημείωσε ότι αναφορικά με τη συνολική συμπεριφορά της, αυτή προσδιορίζεται με τη λήψη από μέρους της εκτενών μέτρων και μάλιστα έναντι σημαντικών δαπανών, που τελικά ικανοποίησαν πλήρως τις ενδιαφερόμενες εταιρείες και φυσικά εξυπηρετούν πλήρως και τις ανάγκες του ανταγωνισμού, στην έκταση που το θέμα αφορά τη Hermes. Τονίζεται ότι τα εν λόγω μέτρα έχουν ληφθεί από την Hermes πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση Karydas και πολύ πριν από τη διαπίστωση παράβασης του Νόμου στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης.
11. Η Hermes σημείωσε καταληκτικά ότι, ως προαναφέρθηκε και έχει ήδη σημειωθεί και στην απόφαση Karydas, έχει ετοιμάσει σε συνεργασία με εξωτερικούς συνεργάτες της, και υιοθετήσει εγχειρίδιο συμμόρφωσης με το δίκαιο του ανταγωνισμού, το οποίο επισύναψε στις θέσεις της. Επιπρόσθετα, σημείωσε ότι στελέχη της Hermes έχουν παρακολουθήσει εξειδικευμένα σεμινάρια στο Δίκαιο του Ανταγωνισμού και τη σημασία της συμμόρφωσης των επιχειρήσεων με αυτό.

2. Αξιολόγηση της Επιτροπής

Η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει τις γραπτές παραστάσεις της εταιρείας Hermes, 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 να συγχέεται με άλλες διαδικασίες.

Παρά το γεγονός πως στο στάδιο αυτό, της υποβολής γραπτών παραστάσεων, οι υποβληθείσες θέσεις πρέπει να αφορούν αποκλειστικά 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 την καταγγελλόμενη εταιρεία Hermes, επαναλαμβάνονται και θίγονται θέματα που η Επιτροπή διεξήλθε με ιδιαίτερη προσοχή στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, όπως άλλωστε μπορεί να διαφανεί μέσα από το κείμενο που κοινοποιήθηκε στην καταγγελλόμενη εταιρεία 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 Hermes. Η Επιτροπή σημειώνει ότι αριθμός των ισχυρισμών της Hermes που περιέχονται στις γραπτές παραστάσεις της, αφορούν την ουσία της καταγγελίας, όπως διαφαίνεται από τα γεγονότα που αναφέρονται, και αυτοί έχουν ήδη απαντηθεί. Παρά ταύτα, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επαναλάβει τα ακόλουθα:

Όσον αφορά τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας περί απόσυρσης της καταγγελίας από μέρους των καταγγελλουσών εταιρειών, η Επιτροπή δηλώνει πως έχει ήδη τοποθετηθεί επί της ουσίας του θέματος και πως επανάληψη της θέσης της θα ήταν αλυσιτελής. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι παρά το ότι οι εταιρείες Xanthos και Princess ζήτησαν να αποσύρουν την καταγγελία τους, η καταγγέλλουσα εταιρεία Stor & Fly, ουδέποτε απέστειλε οποιαδήποτε επιστολή με τέτοιο αίτημα.

Η Επιτροπή ομόφωνα έκρινε ότι, εκ των πραγμάτων, λόγω του σταδίου στο οποίο βρισκόταν η ενώπιόν της διαδικασία, όπου στις 11/9/2017 απεστάλη η σχετική Έκθεση Αιτιάσεων προς την καταγγελλόμενη με τα εκ πρώτης όψεως συμπεράσματα της στη βάση της ολοκλήρωσης της δέουσας προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας, αλλά και λόγω της μη απόσυρσης της καταγγελίας και από την τελευταία καταγγέλλουσα, ήτοι την εταιρεία Stor & Fly, η Επιτροπή οφείλει να ασκήσει την κατά Νόμο αρμοδιότητά της και να προβεί στην εξέταση των εκ πρώτης όψεως πιθανολογούμενων συμπερασμάτων της.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι η τυχόν επιβολή προστίμου από την Επιτροπή θα παραβίαζε την αρχή της αναλογικότητας, η Επιτροπή δεν μπορεί να αντιληφθεί με ποιο τρόπο θα μπορούσε να τεθεί ζήτημα παραβίασης της εν λόγω αρχής σε περίπτωση επιβολής διοικητικού προστίμου σύμφωνα με τις πρόνοιες του Νόμου.

Προς τούτο, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να τονίσει καταρχάς ότι αποτελεί ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, του οποίου οι αρμοδιότητες πηγάζουν από το Νόμο της και ως τέτοιο ενεργεί καθόλα εντός του πλαισίου, των αρμοδιοτήτων και εξουσιών που της παρέχει ο Νόμος, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού και δη ο Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 και φυσικά οι Γενικές Αρχές του διοικητικού δικαίου. Οι δε πράξεις του διοικητικού οργάνου υπόκεινται στον αναθεωρητικό έλεγχο τόσο του Διοικητικού όσο και του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Πέρα αυτών, η Επιτροπή τονίζει ότι η παρούσα υπόθεση δεν δύναται να θεωρηθεί «*πρόσθετη επιβολή προστίμου και μάλιστα υπό συνθήκες που έχουν ήδη αποκατασταθεί τα πράγματα*», ως το θέτει η Hermes στις γραπτές της παρατηρήσεις, δια το λόγο που έχει ήδη επεξηγηθεί κατά την εξέταση της ουσίας της υπόθεσης από την Επιτροπή ότι δηλαδή, η παρούσα υπόθεση δεν έχει συνάφεια στην παράβαση ούτε στο χρόνο που εξετάσθηκε ούτε και είναι πανομοιότυπη με την υπόθεση Karydas πέραν του ότι αφορά την Hermes και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις υπηρεσίες valet. Επίσης, η Επιτροπή δεν δύναται να θεωρήσει ότι η οποιαδήποτε μελλοντική αποκατάσταση του ανταγωνισμού και διευθέτηση των καταγγελλόμενων θεμάτων ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια της ενώπιον της Επιτροπής εξέτασης της υπόθεσης, της δίνουν τη δυνατότητα να

παραγνωρίσει τη συντέλεση των παραβάσεων του Νόμου. Οι εν λόγω όμως λόγοι δυνατό να παρέχουν προς την Επιτροπή την ευχέρεια να τους εκλάβει ως ελαφρυντικούς κατά την επιβολή του προστίμου.

Περαιτέρω, αναφορικά με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι η παρούσα υπόθεση είναι απολύτως ταυτόσημη με την υπόθεση Karydas και άρα δεν πρέπει να επιβληθεί διοικητικό πρόστιμο, η Επιτροπή, πέραν των όσων έχει ήδη αναφέρει και αναλύσει εκτενώς κατά την εξέταση της ουσίας της υπόθεσης, επαναλαμβάνει την υπόθεση *Aalborg Portland A/S κ.λπ.*,¹⁴⁰ στην οποία το Δικαστήριο έκρινε: «14. Η εφαρμογή της αρχής non bis in idem εξαρτάται από την τριπλή προϋπόθεση της ταυτότητας των πραγματικών περιστατικών, της ταυτότητας του παραβάτη και της ταυτότητας του προστατευόμενου εννόμου συμφέροντος.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Επιτροπή, έχει ήδη κρίνει ότι τα ως άνω δεν ισχύουν στην υπό εξέταση υπόθεση. Τόσο η παρούσα υπό εξέταση υπόθεση όσο και η απόφασή της ημερομηνίας 16/5/2018 με αρ. φακέλου 11.17.013.36, αποτελούν δύο ξεχωριστές καταγγελίες, οι οποίες υποβλήθηκαν από διαφορετικές εταιρείες, ξεχωριστά δηλαδή νομικά πρόσωπα, που δραστηριοποιούνται παρέχοντας υπηρεσίες valet στο αεροδρόμιο της Λάρνακας και παρά το γεγονός ότι η καταγγελλόμενη επιχείρηση είναι η ίδια, τα πραγματικά περιστατικά και η κατ' ουσία παραβάσεις που καταγγέλλθηκαν και ελέγχθηκαν, είναι διαφορετικές και αφορούν γεγονότα που έλαβαν χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο από το χρόνο που αφορά και εξετάσθηκε και κατέληξε η Επιτροπή στην απόφασή της με αριθμό 13/2018 ημερομηνίας 16/5/2018. Επίσης, στην παρούσα καταγγελία εξετάσθηκε η νέα συμφωνία, που προτάθηκε από την καταγγελλόμενη εταιρεία προς τις εταιρείες valet αρχικά στα μέσα του 2014 και εφαρμόστηκε με τη μεταφορά των εν λόγω εταιρειών στις αρχές του 2015 και η οποία αφορούσε τη μεταφορά τους σε νέο χώρο, που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού και όπου ίσχυε πλέον ένα διαφορετικό είδος συμφωνίας, με κάρτα που χρεώνεται με βάση την τιμολογιακή πολιτική για το χώρο στάθμευσης μικρής διάρκειας (εισιτήρια) και προσφέρονταν εκπτώσεις αναλόγως τους ύψους του προπληρωμένου ποσού. Επομένως, αυτό που διερευνήθηκε στην παρούσα καταγγελία αφορούσε τη νέα τιμολογιακή πολιτική που η Hermes εφαρμόζεε στο νέο μη λειτουργικό χώρο, όπου βρισκόταν στο χώρο στάθμευσης του κοινού με την αγορά προπληρωμένης κάρτας, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών.

Σε αντίθεση με την παρούσα καταγγελία, στην απόφαση της Επιτροπής ημερομηνίας 16/5/2018 επί της καταγγελίας της εταιρείας Karydas, το χρονικό πλαίσιο που εξετάσθηκε αφορούσε τις συμφωνίες της καταγγελλόμενης από το 2006, μέχρι και τις επιστολές της για μη ανανέωση των συμβολαίων τον Νοέμβριο του 2013 και την παράταση που δόθηκε στη συνέχεια λόγω των αιτούμενων προσωρινών μέτρων από την καταγγέλλουσα εταιρεία Karydas μέχρι και τον Μάρτιο περίπου του 2014.

¹⁴⁰ 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 2004, σ. I-123, σκέψεις 338 έως 340.

Στη βάση των όσων αναλύθηκαν από την Επιτροπή για το εν λόγω θέμα, ομόφωνα κρίθηκε ότι δεν παρουσιάζεται στις δύο υποθέσεις ως προς την ουσία, το αντικείμενο που αφορούσαν και κυρίως το νομικό υπόβαθρο, αλλά και τον ουσιώδη χρόνο, οποιαδήποτε ομοιότητα μεταξύ τους, ώστε η Επιτροπή να μην νομιμοποιείτο να προβεί στην εξέταση της παρούσας υπόθεσης ή εν τέλει στην επιβολή διοικητικού προστίμου.

Η αρχή της αναλογικότητας που επικαλείται η καταγγελλόμενη εταιρεία, ουσιαστικά επιτάσσει ότι μεταξύ του συγκεκριμένου μέτρου που λαμβάνεται και του επιδιωκόμενου νόμιμου σκοπού πρέπει να υπάρχει εύλογη σχέση. Όταν η διοίκηση έχει να επιλέξει μεταξύ δύο ή περισσότερων εξ ίσου νόμιμων λύσεων, οφείλει να προτιμήσει εκείνη που θα είναι λιγότερο επαχθής για τον πολίτη. Η καταγγελλόμενη εταιρεία στις γραπτές της παραστάσεις εισηγείται ότι επειδή, σύμφωνα με την ίδια έχει επιβληθεί σημαντικό πρόστιμο στην υπόθεση Karydas, δεν πρέπει να επιβληθεί πρόστιμο στην παρούσα υπόθεση, ενώ παράλληλα, κάνει αναφορά στο ότι, *«η χρονολογική διαφοροποίηση των δύο υποθέσεων, ενός-ενάμιση έτους, [...] δεν μπορεί να είναι ουσιαστικής σπουδαιότητας και μάλιστα σε ουσιωδώς ταυτόσημα γεγονότα που στην πράξη συνέτρεχαν για όλες τις εταιρείες και στις δύο υποθέσεις.»*

Όλα αυτά έχουν ήδη διευκρινισθεί κατά την εξέταση της ουσίας της υπόθεσης από την Επιτροπή και κατ' ουδένα λόγο δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα ούτε και αλλάζουν τα δεδομένα της υπόθεσης. Η καταγγελλόμενη συνεχίζει και επαναλαμβάνει την αρχική της θέση ότι οι δύο υποθέσεις είναι ταυτόσημες χωρίς να διακρίνει πού βρίσκεται αυτή η ταυτοσημότητά τους πέραν από τις λέξεις και κάποια κοινά γεγονότα που καταγράφηκαν ουσιαστικά με σκοπό την παρουσίαση της εξέλιξης μίας υπόθεσης. Δεν έχει καν υποδείξει πώς ταυτίζεται η παράβαση η μία με την άλλη, αφού η μία αφορούσε κάποιες συγκεκριμένες παλαιότερες συμφωνίες και όρους που είχαν τεθεί και κρίθηκαν ως καταχρηστικοί/αθέμιτοι, ενώ στην παρούσα υπόθεση, πραγματοποιήθηκε οικονομική ανάλυση αναφορικά με ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης σε συγκεκριμένη συμφωνία με βάση την έκδοση εισιτηρίων, που δεν είχε καν ελεγχθεί στην προηγούμενη υπόθεση πόσω μάλλον υπό το πρίσμα της καταχρηστικής υπερτιμολόγησης, που δεν αναλύθηκε στην προηγούμενη υπόθεση για καμία από τις ελεγχθείσες συμφωνίες. Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αναφορά της καταγγελλόμενης στην υπόθεση 645/2017 της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού δεν έχει καμία συνάφεια με την παρούσα υπόθεση, καθώς εκεί είχε εφαρμοστεί η αρχή της αναλογικότητας με το σκεπτικό ότι κατ' ουσία ήταν η ίδια υπόθεση με την προηγούμενη στην οποία όμως είχε επιβληθεί πρόστιμο. Πράγμα το οποίο δεν ισχύει στην παρούσα περίπτωση, καθότι ούτε κατ' ουσία είναι η ίδια υπόθεση με την Karydas ούτε και πρόκειται για την ίδια παράβαση και ούτε πρόκειται για ενιαία συνεχιζόμενη παράβαση που σχετίζεται με την τιμολόγηση της Hermes στις εταιρείες valet, ως ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει τη δήλωση της καταγγελλόμενης ότι: *«[...] δεν θα μπορούσε να τεθεί υπό αμφισβήτηση, εν όψει των σαφών δεδομένων που είναι ενώπιον της Επιτροπής, το ότι, σε όλους*

τους ουσιώδεις χρόνους, τόσο πριν όσο και μετά την υποβολή της καταγγελίας *Karydas* όσο και πριν και μετά την υποβολή της καταγγελίας στην παρούσα υπόθεση, η πρακτική που η *Hermes* ακολουθούσε σε σχέση με όλες τις εταιρείες *valet* και τα θέματα διάθεσης χώρων στάθμευσης σ' αυτές, ήταν ταυτόσημη τόσο σε σχέση με την τιμολόγηση, που είναι στο επίκεντρο της παράβασης των δύο υποθέσεων, όσο και σε σχέση με όλους τους λοιπούς όρους παραχώρησης χώρων εντός του ΔΑΛ.», και επαναλαμβάνει ότι οι δύο υποθέσεις δεν είναι ταυτόσημες και δεν αφορούν την ίδια παράβαση, τα ίδια γεγονότα ούτε και τον ίδιο χρόνο. Εξάλλου, η Επιτροπή ουδέποτε έθεσε θέμα ή εξέτασε παράβαση για το ότι η καταγγελλόμενη προβαίνει σε διαφορετικές τιμολογήσεις ή/και διακριτική μεταχείριση των εταιρειών *valet*. Επίσης, το ότι το θέμα της τιμολόγησης έχει εξετασθεί και στις δύο υποθέσεις, όπως επαναλαμβάνεται συνεχώς στην παρούσα απόφαση, δεν αφορά ούτε την ίδια παράβαση, ούτε τον ίδιο χρόνο, ούτε τις ίδιες συμφωνίες που καταρτίζονταν μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών ούτε και τους ίδιους όρους. Στις δύο υποθέσεις εξετάστηκαν και η Επιτροπή έχει καταλήξει σε παραβάσεις του Νόμου που αφορούν τελείως διαφορετικά θέματα και διαφορετικές τιμολογήσεις. Το ότι γίνεται αναφορά στη λέξη τιμολόγηση ή σε κάποια κοινά γεγονότα δεν δύναται να επιφέρει μη εξέταση των παραβάσεων από την Επιτροπή, πράγμα το οποίο θα έθιγε, αν γινόταν επίκληση αυτού (ή καλύτερα κατάχρηση αυτού) κάθε φορά από τις καταγγελλόμενες εταιρείες, το δημόσιο συμφέρον και τις αρχές της χρηστής διοίκησης και της φυσικής δικαιοσύνης.

Συνεπώς, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στη βάση όλων όσων έχει αναφέρει ότι δεν μπορεί να αποδεχθεί το ζήτημα της εφαρμογής της αρχής της αναλογικότητας στην προκειμένη υπόθεση, που επικαλείται η *Hermes* και ως εκ τούτου το απορρίπτει.

Ως προς τις αναφορές της *Hermes* στην υπόθεση *Dansk*¹⁴¹ αναφερόμενη σε παράγοντες που δύνανται να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό του προστίμου και στην υπόθεση *Deutsche Bahn*¹⁴² και συγκεκριμένα ότι ο συνδεόμενος με την επίμεμπτη παράβαση κύκλος εργασιών παρέχει ένδειξη για την έκταση της παράβασης και ότι η εν λόγω θέση του δικαστηρίου αντανακλάται στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τον υπολογισμό του προστίμου¹⁴³ (εφεξής οι «Κατευθυντήριες Γραμμές»), η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα:

Καταρχάς, ο Νόμος ρητά και με σαφήνεια προβλέπει στο άρθρο 24(α)(i) ότι το διοικητικό πρόστιμο που δύναται να επιβάλει ανέρχεται μέχρι το δέκα τοις εκατό (10%) του κύκλου εργασιών της επιχείρησης. Επομένως, η εισήγηση περί επιβολής του διοικητικού προστίμου επί του κύκλου εργασιών της αξίας των πωλήσεων ή των προϊόντων ή υπηρεσιών με τις οποίες σχετίζεται η παράβαση, ως προβλέπουν οι σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν έχουν δεσμευτική ισχύ, αλλά ουσιαστικά αποτελούν «ήπιο δίκαιο» (soft law), δηλαδή

¹⁴¹ Υπόθεση C-189/02 P, *Dansk Rorindustri and Others v Commission*, [2005].

¹⁴² Υπόθεση T-267/12, *Deutsche Bahn ag v. Commission*, [2016].

¹⁴³ «Κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παράγραφος 2 σημείο (α) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 1/2003» (2006/C 210/02).

κανόνες που θεσπίζονται σε πράξεις στις οποίες δεν έχει χορηγηθεί δεσμευτική νομική ισχύς. Άρα, δεν αποτελούν παρά μόνο «ήπια» νομοθετικά μέτρα, μη δεσμευτικά.

Επομένως, 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. Όπως ήδη ελέχθη, το θέμα του καθορισμού του προστίμου, προβλέπεται ρητά και με σαφήνεια στο Νόμο, δη στα άρθρα 24(α) και 42(1) και η Επιτροπή ενεργεί στη βάση των προνοιών αυτών, σταθμίζοντας τη σοβαρότητα/βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης και λαμβάνοντας επίσης υπόψη οποιαδήποτε ελαφρυντικά στοιχεία και κατ' ουδένα λόγο η Επιτροπή καθορίζει το διοικητικό πρόστιμο βάσει ενός απλού υπολογισμού που στηρίζεται στον ολικό κύκλο εργασιών, ως εξυπονοεί η καταγγελλόμενη εταιρεία. 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, η οποία έχει παραβεί το άρθρο 6(1) της εθνικής νομοθεσίας, τότε το ζήτημα τούτο δεν επιδέχεται οποιασδήποτε άλλης ερμηνείας.

Τέλος, όσον αφορά την υποβολή της καταγγελλόμενης εταιρείας ότι οι συνθήκες της παρούσας υπόθεσης είναι τέτοιες με την εξέλιξη της καταγγελίας, την απόσυρση των καταγγελιών και τη λήξη της παράβασης, που να δικαιολογούν πλήρως την άσκηση της εξουσίας της Επιτροπής για αναγνωριστική απόφαση και μη επιβολή προστίμου, η Επιτροπή, αφού εξέτασε το εν λόγω θέμα, σημειώνει ότι βάσει του άρθρου 24(β) του Νόμου προβλέπεται ότι: *«σε περίπτωση που η παράβαση τερματισθεί πριν από την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής, η Επιτροπή δύνатаι να καταδικάσει με αναγνωριστική απόφασή της την παράβαση»*. (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Με βάση το λεκτικό του σχετικού άρθρου, καθίσταται ξεκάθαρο πως η Επιτροπή έχει διακριτική ευχέρεια δράσης.

Δεν προκαθορίζεται λοιπόν επακριβώς η οποιαδήποτε ενέργεια της Επιτροπής από το Νομοθέτη, αλλά η Επιτροπή αφήνεται να λειτουργήσει με ελευθερία δράσης και έχει επί τούτου διακριτική ευχέρεια· γι' αυτό γίνεται και η χρήση από το σχετικό άρθρο της λέξης «*δύνатаι*» και όχι υποχρεούται. Επομένως, η Επιτροπή, κατά την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας, ενεργεί εντός του πλέγματος της νομιμότητας, και αποφαίνεται υπό το πρίσμα της σκοπιμότητας εκάστης των πιθανών λύσεων, δηλαδή της προσφορότερης, κατά την κρίση της, εξυπηρέτησης των σκοπών που επιδιώκονται με τον κανόνα δικαίου που της παρέχει τη σχετική αρμοδιότητα.¹⁴⁴ Αυτό εξάλλου έπραξε η Επιτροπή και στην επικαλούμενη από την καταγγελλόμενη απόφασή της Αρ. 19/2013. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να επιλέξει οποιαδήποτε από τις νόμιμες λύσεις.

¹⁴⁴ Βλ. σχετικά Ευγενία Πρεβεδούρου, καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Γενικό Διοικητικό Δίκαιο, «*Δέσμια αρμοδιότητα και διακριτική ευχέρεια της Διοίκησης*», 28 και 30-3-2016.

2.1 Σοβαρότητα της Παράβασης

Όπως συνάγεται από το Νόμο και δη τα άρθρα 24(1) και 42(1), τα βασικά κριτήρια καθορισμού του ύψους του διοικητικού προστίμου είναι η σοβαρότητα 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 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, όπου υπάρχουν πλέον της μίας εμπλεκόμενες επιχειρήσεις.

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 όλα όσα υποβλήθηκαν από την Hermes και μελέτησε όλα τα πιο πάνω, καθώς και τη σχετική νομολογία, αποφάσισε ότι στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρος της καταγγελλόμενης εταιρείας. Η Hermes κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ΔΑΛ και κατ' επέκταση στην αγορά της παροχής χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για παροχή υπηρεσιών από άλλες επιχειρήσεις, την οποία εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικά με τη συμπεριφορά της και τις πρακτικές της με τον καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς, που επιβάλλει προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, για την παροχή χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ για την παροχή από τις τελευταίες υπηρεσιών στάθμευσης valet, παρεμποδίζοντας τις να ανταγωνιστούν επαρκώς στην αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης προς το επιβατικό κοινό.

Η Επιτροπή, στην παρούσα υπόθεση κατέληξε, μεταξύ άλλων, ότι η ενέργεια της Hermes να προβεί σε μετακίνηση του χώρου στάθμευσης των εταιρειών valet, είχε ως αποτέλεσμα την υπερβολική αύξηση των τιμών προς τις εν λόγω εταιρείες. Επίσης, μέσα από τις αναλύσεις των τελικών τιμών που προσφέρονται προς το επιβατικό κοινό, η Hermes αποτελεί την πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού τόσο για τον καλυμμένο όσο και για τον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης για το χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ημέρες. Τέλος, στην εφαρμογή του τεστ του περιθωρίου κέρδους, η Επιτροπή ομόφωνα κατέληξε ότι η Hermes επιδίδεται σε υπερτιμολόγηση με το περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή κατέληξε ότι η αύξηση στη χρέωση, που υπέστηκαν οι εταιρείες valet, κυμαίνονταν, στην περίπτωση της σύγκρισης του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού

καθεστώς από τις εταιρείες valet και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, από 185% έως και 344%. Στην περίπτωση της σύγκριση του κόστους αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος για την εταιρεία {...} και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου, φαίνεται να υπήρξε αύξηση, η οποία κυμαινόταν μεταξύ 116% έως και 236%. Τέλος, στο υποθετικό σενάριο, το οποίο συγκρίνεται το κόστος αεροδρομίου ανά αυτοκίνητο του παλαιού καθεστώτος με το υποθετικό σενάριο και της νέας πρότασης σε διαφορετικούς χρόνους διατήρησης του αυτοκινήτου εντός του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου τότε τα αποτελέσματα κυμαίνονταν ως επί το πλείστον σε αυξήσεις από {...}% μέχρι και {...}%.

Επιπρόσθετα, στη συνέχεια έγινε σύγκριση των τιμών της Hermes με της εταιρείας Stop & Fly και διαφάνηκε ότι για τις πρώτες δέκα (10) ημέρες στάθμευσης των αυτοκινήτων, η Hermes αποτελεί την πιο φθηνή λύση σε σύγκριση με την εταιρεία Stop & Fly. Το επιβατικό κοινό χρησιμοποιεί συνήθως τους χώρους στάθμευσης όταν απουσιάζει για μικρό χρονικό διάστημα από την Κύπρο, το οποίο συνήθως είναι μεταξύ τριών (3) έως δέκα (10) ημερών. Με δεδομένο το χρονικό διάστημα που μπορεί να αφήσει το επιβατικό κοινό το αυτοκίνητο του στο χώρο στάθμευσης, στη βάση αυτών των στοιχείων προκύπτει ότι η εταιρεία Hermes σε σχέση με την εταιρεία Stop & Fly, φαίνεται να είναι η πιο συμφέρουσα επιλογή του επιβατικού κοινού τόσο για τον καλυμμένο όσο και για τον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης.

Τέλος, στον υπολογισμό του περιθωρίου κέρδους και σύμφωνα με τα αποτελέσματα φάνηκε ότι η Hermes επιδίδεται σε υπερτιμολόγηση με περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα για τον συνήθη χρόνο, δηλαδή τις 3 ώρες, που οι εταιρείες valet χρησιμοποιούν τον χώρο στάθμευσης του ΔΑΛ. Συγκεκριμένα, το περιθώριο κέρδους, με βάση το υψηλότερο κόστος των €{...}, που παρουσιάζεται στο κοστολόγιο το οποίο απέστειλε η Hermes για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες, κυμαίνεται από 58% μέχρι 99%. Στη συνέχεια υπολογίστηκε το περιθώριο κέρδους με σχεδόν διπλάσιο κόστος, το οποίο σύμφωνα με την Hermes θα έπρεπε να είναι το κόστος της χωρίς να παρουσιάζει τους υπολογισμούς της ή να δίδει περισσότερα στοιχεία. Παρά το πολύ υψηλό κόστος, το οποίο παρουσίασε η Hermes, φαίνεται ότι το περιθώριο κέρδους της κυμαίνεται από 20% μέχρι 98% για χρήση του χώρου στάθμευσης μέχρι και 3 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι πιο πάνω υπολογισμοί γίνονται με την υπόθεση ότι οι εταιρείες valet θα χρησιμοποιήσουν το μέγιστο της έκπτωσης, το οποίο είναι το {...}%, πράγμα το οποίο είναι δύσκολο έως και αδύνατον, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες οι εταιρείες valet.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα συμπέρανε ότι υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από την Hermes και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτήν. Επομένως, έχει ανευρεθεί, στη βάση των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν από στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι, το καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρείας

Hermes είναι «υπερβολικό», ως αυτό έχει χαρακτηριστεί από τη σχετική νομολογία που ήδη παρατέθηκε.

Δεδομένων όλων των πιο πάνω, η Επιτροπή, αναφορικά με τις χρεώσεις της Hermes ομόφωνα κατέληξε ότι αυτές είναι μη δίκαιες/αθέμιτες, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική της ανάλυση, στην οποία κατεδείχθη ότι η μετακίνηση στο νέο χώρο στάθμευσης είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών. Η εν λόγω αύξηση των τιμών δεν αντικατοπτρίζεται σε αύξηση του κόστους της Hermes και θεωρείται αυθαίρετη. Επιπλέον, από τη σύγκριση των τιμών που χρεώνει η Hermes, με αυτές που χρεώνουν οι εταιρείες valet προκύπτει ότι οι τιμές που χρεώνει η Hermes είναι κατά πολύ χαμηλότερες και κατ' επέκταση ελκυστικότερες για το επιβατικό κοινό. Επομένως συνάγεται ότι, οι εν λόγω ενέργειες της Hermes συνιστούν επιβολή αθέμιτων και μη δίκαιων όρων συναλλαγής με αποτέλεσμα να εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην αγορά.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημείωσε ότι με τις προαναφερόμενες ενέργειές της, η Hermes φαίνεται να παρεμποδίζει τις εταιρείες valet να ανταγωνίζονται επί ίσης όροις, εφόσον με το επιπρόσθετο κόστος, που επέβαλε σε αυτές και την υπερβολική/εξοντωτική τιμή, οι τελευταίες εμποδίζονται να αποκομίσουν κέρδος από την παρεχόμενη, υπό εξέταση, υπηρεσία valet. Επίσης, φαίνεται να καταφεύγουν σε άλλες μεθόδους, ώστε να κρατηθούν και να παραμείνουν στην αγορά, όπως και ανέφεραν ότι, εξυπηρετεί η μία την άλλη. Πρέπει να τονιστεί πως στο τέλος της ημέρας, αυτός που επηρεάζεται και πλήττεται είναι ο καταναλωτής/επιβάτης, για τον οποίο οι προσφερόμενες υπηρεσίες valet δεν ανταποκρίνονται στα επίπεδα ποιότητας που αναμένονται, εφόσον η Hermes με τις ενέργειες της, είτε της συχνής αλλαγής τοποθεσίας παραμονής των εν λόγω εταιρείες είτε με την παροχή χώρου που δεν είναι λειτουργικός -συγκρινόμενος με τον προηγούμενο- υποβαθμίζει σημαντικά το επίπεδο των υπηρεσιών των καταγγελλουσών εταιρειών πέραν του γεγονότος ότι αυξάνει το κόστος λειτουργίας τους και κατ' επέκταση και τις χρεώσεις προς τους καταναλωτές.

Επομένως, ο επιβάτης/καταναλωτής δεν έχει την ευκαιρία να επιλέξει μία πιο εξειδικευμένη υπηρεσία, όπως η στάθμευση valet, που θα του δοθεί σε ανταγωνιστική/ελκυστική τιμή και η εξυπηρέτησή του φαίνεται να επιδεινώνεται λόγω της μη εύρυθμης λειτουργίας των εν λόγω εταιρειών.

Επομένως, στη βάση των όσων αναλύθηκαν πιο πάνω, των στοιχείων, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τη νομολογία που παρατέθηκε, η Επιτροπή ομόφωνα κατέληξε ότι η τιμή χρέωσης της Hermes δεν είναι εύλογη, είναι υπερβολική και ως εκ τούτου διαπιστώθηκε παράβαση από μέρος της Hermes του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου.

Περαιτέρω, η Επιτροπή θεώρησε ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία δεν κατάφερε να αποδείξει την οποιαδήποτε αντικειμενική δικαιολόγηση αυτής της συμπεριφοράς της και των πρακτικών που ακολούθησε.

Η Επιτροπή επιπλέον σημειώνει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ στην υπόθεση *ThyssenKrupp Liften Ascenseurs NV*,¹⁴⁵ κατά πάγια νομολογία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει τον πραγματικό αντίκτυπο επί της αγοράς μόνον εφόσον προκύπτει ότι ο αντίκτυπος αυτός δύναται να εκτιμηθεί. Για να εκτιμηθεί τον αντίκτυπο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να χρησιμοποιήσει ως μέτρο τον ανταγωνισμό που θα υφίστατο υπό κανονικές συνθήκες αν δεν είχε διαπραχθεί η παράβαση.

Αν και στη συγκεκριμένη περίπτωση, η παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου προκύπτει από τις υπερχρεώσεις, ήτοι τις αθέμιτες τιμές που επέβαλε η Hermes προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες valet, ενώ αποτελεί παράλληλα μονοπώλιο και δεν υπήρχαν άλλες ισοδύναμες εναλλακτικές λύσεις για αυτές τις εταιρείες και επίσης η παράβαση δεν αφορούσε σύμπραξη μεταξύ επιχειρήσεων ή οποιοδήποτε, π.χ. αποκλεισμό ανταγωνιστή ή άρνηση πώλησης, ώστε το αντίκτυπο στην αγορά να είναι άμεσα φανερό, παραμένει ως γεγονός και βάσει των οικονομικών αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν από την Επιτροπή, ότι οι καταγγέλλουσες, υπερχρεώνονταν, πληρώνοντας χρηματικά ποσά που δεν αναλογούσαν σε δίκαιη τιμολόγηση και παράλληλα δεν είχαν οποιαδήποτε ισοδύναμη εναλλακτική επιλογή. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι οικονομικές αναλύσεις της δεικνύουν ξεκάθαρα ότι υπό κανονικές συνθήκες, ήτοι της μη υπερχρέωσης των καταγγελλουσών, δεν θα υπήρχε μεγάλο περιθώριο κέρδους στους λογαριασμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει και το μονοπωλιακό χαρακτήρα των υπηρεσιών της Hermes στην περίπτωση όπου υπήρχε ανταγωνισμός στη σχετική αγορά, δηλαδή π.χ. άλλη επιχείρηση παραχώρησης χώρου στάθμευσης προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες valet, τότε η Hermes δεν θα μπορούσε να προβεί με ευκολία στις προαναφερόμενες παραβαίνουσες το Νόμο συμπεριφορές και πρακτικές της υπερχρέωσης και των σχετικών σκοπών της.

Επομένως, τόσο οι καταγγέλλουσες εταιρείες όσο και άλλες εταιρείες, που παρέχουν υπηρεσίες valet parking, εξαρτούνται από την Hermes, η οποία κατέχει μονοπώλιο/δεσπόζουσα θέση στην αγορά διαχείρισης του ΔΑΛ, καθώς και τη συμπεριφορά και τις πρακτικές που αυτή επιβάλλει κάθε φορά.

Τούτων λεχθέντων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία επιβαρύνεται με ιδιαίτερη ευθύνη (special responsibility) ως επιχείρηση κατέχουσα μονοπώλιο στην σχετική αγορά, ως έχει οριστεί πιο πάνω. Σε σχέση δε με την παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, η ιδιαίτερη αυτή ευθύνη έχει ιδιαίτερη σημασία λόγω της αναγκαιότητας και σημαντικότητας του παρεχόμενου προς τις καταγγέλλουσες χώρου στάθμευσης εντός του ΔΑΛ, καθώς και λόγω του ότι η καταγγέλλουσα ερίζει αυτή το χώρο και την υποχρέωση προς τους καταναλωτές βάσει συμφωνιών διαχείρισης με το Κράτος. Η παράβαση του Νόμου από την Hermes, η οποία έχει ιδιαίτερη ευθύνη, καθιστά τη φύση

¹⁴⁵ Υποθέσεις T-144/07, T-147/07 έως T-150/07 και T-154/07, *ThyssenKrupp Liften Ascenseurs NV* κ.λπ. κατά *Ευρωπαϊκή Επιτροπή*, [2011] Συλλογή της Νομολογίας 2011 II-05129, σκέψεις 193, 208-211, 215-216, 218-220, 226-230, 239-240, 243.

της παράβασης της σοβαρότερη λόγω των προαναφερόμενων δεδομένων και λόγω του νομικού της μονοπωλίου που δεν επιτρέπει άλλες ισοδύναμες λύσεις προς τις επηρεαζόμενες από την παράβαση καταγγέλλουσες.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό μιας συμπεριφοράς ως καταχρηστικής αποτελεί η ίδια η συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης «αντικειμενικώς λαμβανόμενη» και όχι τα κίνητρα ή ο σκοπός της,¹⁴⁶ που συνιστούν απλώς ελαφρυντικό ή επιβαρυντικό παράγοντα. Αρκεί δε η συμπεριφορά αυτή να τείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό ή, με άλλα λόγια, αρκεί να είναι ικανή ή να ενδέχεται να έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα.¹⁴⁷ Έτσι, για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης του άρθρου 6(1) του Νόμου δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης μίας επιχείρησης είχε συγκεκριμένο αποτέλεσμα, αλλά αρκεί να αποδειχθεί ότι αυτή η καταχρηστική συμπεριφορά κατατείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό, δηλαδή, ότι μπορεί να έχει τέτοιο αποτέλεσμα ανεξαρτήτως του αν αυτό δεν επήλθε τελικά.^{148 149}

Όσον αφορά τη ζημία/βλάβη στον ανταγωνισμό επ' ακολουθεί της συμπεριφοράς μίας δεσπόζουσας επιχείρησης σε συνάρτηση με τη φύση της εν προκειμένω παράβασης, όπου επιχειρήσεις, όπως οι καταγγέλλουσες εταιρείες, που δραστηριοποιούνται σ' ένα τομέα της αγοράς και φέρουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία ελκύουν τον καταναλωτή ή θεωρούνται αν όχι απαραίτητα, αλλά ιδιόζουσα και ξεχωριστά, κινδυνεύουν να τερματίσουν τις εργασίες τους, να βρεθούν εκτός αγοράς ή ακόμα να μην έχουν τη δυνατότητα να επιτελούν ορθά την παρεχόμενη υπηρεσία τους, ως στην υπό εξέταση περίπτωση, ακόμα και αν δεν έχει επέλθει ο κίνδυνος μείωσης του ανταγωνισμού, αλλά αυτός είναι είτε ορατός είτε ενδεχόμενος.

Συνεπώς, μία δεσπόζουσα εταιρεία με ιδιαίτερη ευθύνη, ως η Hermes, οφείλει να μην προβαίνει σε καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης της, εφαρμόζοντας αθέμιτες τιμές, που δεν οδηγούν σε βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας, αλλά σε αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα, παρεμποδίζοντας την παροχή προς τους καταναλωτές την καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών/προϊόντων σε βέλτιστες τιμές. Αυτές οι συμπεριφορές έχουν ως αποτέλεσμα 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.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Υπόθεση T-65/89, *BPB Industries Plc και British Gypsum Ltd κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1993 σ. II- 389, παρ. 69-70.

¹⁴⁷ Υπόθεση T-203/01, *Manufacture française des pneumatiques Michelin κατά Επιτροπής* (Michelin II), Συλλ. 2003 σ. II- 4071, παρ. 239.

¹⁴⁸ Υπόθεση T-219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003 σ. II- 5917, παρ. 293 και 297.

¹⁴⁹ Βλ. σχετικά, Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού Αρ. 502*/VI/2010.

¹⁵⁰ 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).

Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ζημία των καταγγελλουσών εταιρειών στην προκειμένη υπόθεση γίνεται φανερή μέσα από τις μεγάλες ανατιολόγητες και «μη δίκαιες» χρεώσεις που τους επέβαλλε η καταγγελλόμενη εταιρεία, οι οποίες γίνονται εξάλλου φανερές και μέσα από τις οικονομικές αναλύσεις των οικονομικών της καταστάσεων, βάσει των οποίων φαίνεται η ύπαρξη αυξημένου υπερβολικά περιθωρίου κέρδους, ως έχουν αναλυθεί πιο πάνω.

Πέραν τούτων, η Επιτροπή επισημαίνει σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι οι καταγγέλλουσες εταιρείες έχουν αναφέρει ότι: *«Η ζημία που έχουμε υποστεί αφορά τα εξώδικα [...] αφού δεν έχουμε ένα σταθερό -δικό μας χώρο για να σταθμεύουμε τα αυτοκίνητα μέχρι να τα παραδώσουμε στους πελάτες μας. Επίσης έχουν αυξηθεί τα έξοδά μας, αφού απαιτείται επιπλέον προσωπικό για την εξυπηρέτηση των πελατών»* και ότι δεν έχει παρατηρηθεί κάποια μείωση στον κύκλο εργασιών, γιατί έχει προβεί σε άλλες κινήσεις, πέραν της μείωσης των τιμών, με διάφορες επιχειρησιακές κινήσεις και επενδύσεις, οι οποίες κοστίζουν. Επίσης, μία εξ αυτών έχει δώσει αναλυτικά τα έξοδα και έσοδά της τα οποία καταγράφηκαν στον Πίνακα 5 και κάτω από αυτόν.

Τέλος, όσον αφορά τον ισχυρισμό της Hermes για τη μη ύπαρξη ζημιάς στις εργασίες των καταγγελλουσών και ότι αντίθετα στην περίοδο που μεσολάβησε, οι εταιρείες valet που δραστηριοποιούνταν στα αεροδρόμια έχουν αυξηθεί, όπως προκύπτει από τις διαφημίσεις τους στο διαδίκτυο, η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει ότι ο ισχυρισμός περί μη ύπαρξης ζημιάς των καταγγελλουσών έχει ήδη αναλυθεί κατά την εξέταση της ουσίας της υπόθεσης. Περαιτέρω, όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι οι εν λόγω εταιρείες δεν υπέστησαν ζημιά και ότι αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι έχουν πληθύνει οι εταιρείες valet έκτοτε, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό αποτυπώνεται και αιτιολογείται από τις γραπτές θέσεις της Hermes, αλλά και από τον ισχυρισμό της ότι από τον Ιούνιο του 2016 και μέχρι τις αρχές του 2017, δηλαδή κατά τη διάρκεια της εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, υπεγράφησαν νέες συμφωνίες με τις εταιρείες valet που ρύθμιζαν τα διάφορα μεταξύ τους θέματα προς ικανοποίηση αυτών και διευθετήθηκε νέος ειδικός χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για χρήση από τις εταιρείες valet έναντι υψηλού κόστους για την Hermes.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν απαιτείται η απόδειξη σκοπού ή πρόθεσης από μέρος της Hermes κατά την εφαρμογή της πρακτικής και συμπεριφοράς που οδήγησε στην παράβαση του άρθρου 6(1)(α) δεδομένου ότι το άρθρο 6(1) του Νόμου αναφέρεται σε πράξεις, οι οποίες έχουν ως *«αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα»* την παράβαση του Νόμου, η παράβαση του εν λόγω άρθρου του Νόμου συντελείται και στην απουσία απόδειξης της τυχόν πρόθεσης ή σκοπού της εταιρείας.

Με βάση τα παραπάνω η Επιτροπή θεωρεί ότι η υπό αναφορά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρος της Hermes είναι σοβαρή.

2.2 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 αντιανταγωνιστική συμπεριφορά έχει εκδηλωθεί στην πράξη.

Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή εξέτασε τα στοιχεία και δεδομένα, που με βάση την καταγγελία, αφορούν γεγονότα που ξεκίνησαν περί τον Ιούλιο του 2014 και κορυφώθηκαν αρχές του 2015.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγελία υπεβλήθη στις 12/3/2015 και εστιάζεται στις νέες χρεώσεις της Hermes, που αφορούσαν το νέο χώρο στάθμευσης που προτάθηκε προς χρήση από τις καταγγέλλουσες εταιρείες valet, εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού. Η καταγγελία αφορά γεγονότα που φαίνεται να ξεκίνησαν με την πρόταση της Hermes τον Μάιο του 2014 (στις 21/5/2014, έγινε συνάντηση της Hermes με τους εκπροσώπους των εταιρειών για παρουσίαση της νέας ρύθμισης) και τον Ιούλιο του 2014 (21/7/2014, η Hermes απέστειλε την τελική πρότασή της) για το νέο χώρο στάθμευσης των εταιρειών valet, που βρίσκεται εντός του χώρου στάθμευσης του κοινού και θα ίσχυε το σύστημα του εισιτηρίου (μηνιαία κάρτα), όπου προσφέρονταν σε αυτήν εκπτώσεις αναλόγως τους ύψους του προπληρωμένου ποσού. Ο εν λόγω χώρος φαίνεται ότι προσφέρθηκε προς χρήση από την Hermes τον Οκτώβριο του 2014, αντικαθιστώντας τον προηγούμενο χώρο που χρησιμοποιούσαν οι εταιρείες valet, ενώ η τελική μετακίνηση αυτών πραγματοποιήθηκε στην πράξη τον Ιανουάριο του 2015 μετά την ακύρωση ενδιάμεσου δικαστικού διατάγματος, με το οποίο απαγορευόταν η υλοποίηση οποιασδήποτε αλλαγής στους χώρους όπου δραστηριοποιείται η εταιρεία Princess. Επίσης, απεστάλη προς τις εταιρείες valet εκ νέου το τελικό συμβόλαιο, βάσει του οποίου απαγορευόταν στις εταιρείες valet, η είσοδος στο χώρο των οχημάτων ενοικίασεως, ο οποίος χρησιμοποιείτο από τις εταιρείες valet από το 2012. Επίσης, η Hermes στις 27/2/2015 απέστειλε αναθεωρημένη τελική πρόταση.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, εκτός όλων όσων καταγράφηκαν και αναλύθηκαν πιο πάνω και των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, σημειώνει τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών για τη μη αγορά της προπληρωμένης κάρτας από την Hermes λόγω του υψηλού κόστους αυτής, καθώς και τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης ότι το διάστημα από τον Οκτώβριο του 2014 μέχρι τον Μάρτη του 2016 θα αναμενόταν η μεγαλύτερη χρήση των προπληρωμένων καρτών από τις εταιρείες valet.

Βάσει των πιο πάνω, η Επιτροπή εξέτασε τις χρεώσεις της νέας συμφωνίας, με το σύστημα της προπληρωμένης κάρτας /εισιτηρίων, που δόθηκε αρχικά με πρόταση της εταιρείας Hermes στις 21/7/2014 και ξεκίνησε από τον Οκτώβριο του 2014 και ολοκληρώθηκε με την απαγόρευση χρήσης οποιουδήποτε άλλου χώρου στις αρχές του 2015, όπου και πραγματοποιήθηκε η μεταφορά των

εταιρειών valet από τον προηγούμενο χώρο που στάθμευαν και στοιχειοθέτησε παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου με τον καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς, που επιβάλλει προς τις καταγγέλλουσες εταιρείες, η καταγγελλόμενη εταιρεία.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο δικηγόρος της καταγγελλόμενης κατά την ενώπιόν της διαδικασία στα προδικαστικά θέμα που έθεσε για την ύπαρξη συμφωνημένης διευθέτησης και απόσυρσης της καταγγελίας, ανέφερε ότι: «*τα οποιαδήποτε θέματα αφορούν τις καταγγέλλουσες έχουν ρυθμισθεί σε πλήρη ικανοποίηση τους και έχουν προς τούτο συναφθεί σχετικές συμφωνίες ημερ. 5 Ιουλίου 2016, 31 Αυγούστου 2016 και 10 Μαρτίου 2017 σε σχέση με την εταιρεία X. Xanthos Airport parking services, A, Princess Airport Ltd και C&A Stop and Fly Ltd αντίστοιχα. Οι συμφωνίες έχουν τεθεί, με βάση τους όρους τους, σε ισχύ από την 1^η Ιανουάριου 2017, προκειμένου να συμπληρωθούν διάφορες εργασίες υποδομής για κατάλληλη διαρρύθμιση και οργάνωση ειδικού νέου χώρου για χρήση από τις καταγγέλλουσες και οποιοσδήποτε άλλες εταιρείες valet που δυνατό να ενδιαφέρονται για τέτοια χρήση.*»

Στις δε γραπτές παρατηρήσεις της Hermes αναφέρθηκε ότι η νέα συμφωνία που υπέγραψαν και οι τρεις καταγγέλλουσες εταιρείες μαζί της σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, έχουν εφαρμοστεί από την 1/1/2017 και στις 10/3/2017 για την εταιρεία Stop & Fly.

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι αν και τον Οκτώβριο 2014, η Hermes, σύμφωνα με τις δικές της δηλώσεις, αντικατέστησε τον παλαιότερο χώρο με αυτόν που επισήμανε ως new valet parking στο Παράρτημα «B», η αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά της εκδηλώθηκε στην πράξη τον Ιανουάριο του 2015 με την τελική μετακίνηση στο νέο χώρο των εταιρειών valet μετά την ακύρωση του ενδιάμεσου δικαστικού διατάγματος της εταιρείας Princess και την επιβολή των χρεώσεων μέσω της προπληρωμένης κάρτας και των εισιτηρίων, ως αυτά αναλύθηκαν στο οικονομικό μέρος της εξέτασης της εν προκειμένω καταγγελίας.

Επομένως, αναφορικά με τη διάρκεια της διαπιστωθείσας παράβασης της υπερτιμολόγησης κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα διαπιστώνει ότι αυτή εκτείνεται από τον Ιανουάριο του 2015 μέχρι τον Ιανουάριο του 2017 όταν ολοκληρώθηκε η σύναψη νέας πλέον διαφορετικής συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών και χρήση ειδικού νέου χώρου.

2.3 Ελαφρυντικές Περιστάσεις

Η εταιρεία Hermes, ως παρατέθηκε, προέβαλε λόγους για την ύπαρξη ελαφρυντικών περιστάσεων, τους οποίους η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς και συνεκτίμησε κατά την επιβολή του προστίμου.

Συγκεκριμένα, η Hermes αναφέρθηκε στη συνεργασία της με την Επιτροπή και επισήμανε ότι στην υπόθεση Karydas, η Επιτροπή είχε αποδεχθεί ότι η εταιρεία Hermes είχε συνεργασθεί με την Επιτροπή στη διερεύνηση της εν λόγω υπόθεσης σε όλα τα στάδια της ενώπιον της διαδικασίας. Συναφώς, η Hermes σημείωσε ότι όπως αναφέρεται στην σελίδα 147 της εν λόγω απόφασης:

«Η Hermes συνεργάστηκε με την Επιτροπή σε όλα τα στάδια της ενώπιον της διαδικασίας.

Στις 17/2/2017, η Hermes υπέβαλε στην Επιτροπή δεσμεύσεις. Παρά το γεγονός ότι, η Επιτροπή δεν απεδέχθη τις εν λόγω δεσμεύσεις, εφόσον αυτές δεν σχετίζονταν με τον ουσιώδη χρόνο και τα γεγονότα αυτά καθ' αυτά που καταγγέθηκαν αποτελώντας την ουσία της καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 18/12/2013 και διερευνήθηκε και για την οποία η Επιτροπή απέστειλε σχετική Έκθεση Αιτιάσεως, εντούτοις η Επιτροπή θεωρεί ότι η καταγγελλόμενη δήλωσε έμπρακτα τη διάθεσή της να συνεργασθεί και να διευκολύνει την καταγγέλλουσα και τις άλλες εταιρείες στην άσκηση των εργασιών τους.

Η καταγγελλόμενη έχει υιοθετήσει και εφαρμόζει, σε συνεργασία με εξειδικευμένους συμβούλους, εγχειρίδιο συμμόρφωσης με το δίκαιο του ανταγωνισμού, έστω και αν αυτό έχει συνταχθεί εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας, η Επιτροπή θεωρεί θετική την εν λόγω ενέργεια της.»

Συνεπώς, σύμφωνα με την Hermes, τα ως άνω στοιχεία ισχύουν πλήρως και σε σχέση με την παρούσα υπόθεση. Ειδικά σε ό,τι αφορά τις υποβληθείσες δεσμεύσεις προς την Επιτροπή υπενθυμίζεται ότι, όπως είχε τότε υποβάλει η εταιρεία Hermes, οι προταθείσες δεσμεύσεις αφορούσαν όλες τις εταιρείες valet, περιλαμβανομένων και των καταγγελλουσών στην παρούσα υπόθεση.

Επιπρόσθετα, η Hermes σημείωσε ότι δεν υπάρχουν ενώπιον της Επιτροπής συγκεκριμένα στοιχεία ότι οι εταιρείες valet έχουν υποστεί οποιαδήποτε ζημιά ή διαφοροποίηση των εργασιών τους. Αντίθετα μάλιστα στην περίοδο που μεσολάβησε, οι εταιρείες valet που δραστηριοποιούνταν στα αεροδρόμια έχουν αυξηθεί, όπως προκύπτει από τις διαφημίσεις τους στο διαδίκτυο.

Επ' αυτών των θέσεων, η Επιτροπή σημειώνει ότι έχει ήδη τοποθετηθεί. Παρά ταύτα όμως, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επισημάνει ότι η μη αποκόμιση οποιουδήποτε οφέλους δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ελαφρυντική περίπτωση. Ως έχει νομολογηθεί, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδείξει ότι η παράβαση εξασφάλισε αθέμιτο όφελος στις επιχειρήσεις ούτε να λάβει υπόψη, ενδεχομένως, ότι δεν αποκομίσθηκε κέρδος από την επίδικη παράβαση.¹⁵¹

Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Hermes, ισχυρίστηκε ότι έχει καλόπιστα και πλήρως συνεργασθεί με την Επιτροπή και αυτό αποδεικνύεται τις δεσμεύσεις, που υπέβαλε στις 17/2/2017. Ο δικηγόρος δε της καταγγελλόμενης εταιρείας στις προδικαστικές του ενστάσεις είχε αναφέρει ότι: «Οι συμφωνίες έχουν τεθεί, με βάση τους όρους τους, σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2017, προκειμένου να συμπληρωθούν διάφορες εργασίες υποδομής για κατάλληλη διαρρύθμιση και οργάνωση ειδικού νέου χώρου για χρήση από τις καταγγέλλουσες και οποιεσδήποτε άλλες εταιρείες valet που δυνατό να ενδιαφέρονται για τέτοια χρήση.»

Τέλος, η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι, «Αναφορικά με την συνολική συμπεριφορά της Hermes, αυτή προσδιορίζεται με τη λήψη από μέρους της εκτενών μέτρων και μάλιστα έναντι σημαντικών δαπανών,

¹⁵¹ Υπόθεση T-192/06, *Caffaro Srl κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, [2011] Συλλογή της Νομολογίας 2011 II-03063, παρά. 59-62.

που τελικά ικανοποίησαν πλήρως τις ενδιαφερόμενες εταιρείες και φυσικά εξυπηρετούν πλήρως και τις ανάγκες του ανταγωνισμού, στην έκταση που το θέμα αφορά τη Hermes.»

Η Επιτροπή, βασιζόμενη στα όσα υπεβλήθησαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία, έλαβε επιπρόσθετα υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- Η Hermes συνεργάστηκε με την Επιτροπή σε όλα τα στάδια της ενώπιόν της διαδικασίας.
- Η Hermes έχει καταβάλει προσπάθεια προς διευθέτηση και ρύθμιση των θεμάτων που είχαν προκύψει με τις καταγγέλλουσες εταιρείες και για αυτό προχώρησε στη σύναψη μαζί τους νέων συμφωνιών για νέο ειδικό χώρο στάθμευσης αυτών με έναρξη λειτουργία του εντός του 2017.
- Η καταγγελλόμενη έχει υιοθετήσει και εφαρμόζει, σε συνεργασία με εξειδικευμένους συμβούλους, εγχειρίδιο συμμόρφωσης με το δίκαιο του ανταγωνισμού, έστω και αν αυτό έχει συνταχθεί εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας, η Επιτροπή θεωρεί θετική την εν λόγω ενέργειά της, καθώς και την αναφορά της ότι έχει προβεί στη διευθέτηση για τα στελέχη της, της παρακολούθησης εξειδικευμένων σεμιναρίων στο Δίκαιο του Ανταγωνισμού και τη σημασία της συμμόρφωσης των επιχειρήσεων με αυτό.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή ασκώντας τη διακριτική της ευχέρεια, προχώρησε στην αξιολόγηση όλων των δεδομένων και στοιχείων του διοικητικού φακέλου, τα οποία και συνεκτίμησε μαζί με όλους τους άλλους παράγοντες που αναφέρθηκαν πιο πάνω και τέθηκαν από την καταγγελλόμενη εταιρεία.

Θ. ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΟ

Η Επιτροπή σημειώνει ότι στο πλαίσιο του Νόμου και δη του άρθρου 24(α)(i) του Νόμου προβλέπεται ως βάση υπολογισμού του διοικητικού προστίμου, που θα επιβληθεί σε κάθε επιχείρηση ο κύκλος εργασιών της που πραγματοποιήθηκε κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος της απόφασης της.

Επ' αυτού, η Επιτροπή σημειώνει ότι βάσει και της σχετικής νομολογία φαίνεται ότι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επιβολή προστίμου λαμβάνει υπόψη της τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος από την έκδοση της απόφασής της.¹⁵²

Δεδομένου ότι η εταιρεία Hermes στην επιστολή της ημερομηνίας 15/01/2020 έχει δηλώσει ότι οι οικονομικές της καταστάσεις για το έτος 2019 δεν ήταν διαθέσιμες λόγω ότι δεν είχε ολοκληρωθεί ο σχετικός έλεγχος και γι' αυτό το λόγο απέστειλε τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις του οικονομικού έτους 2018, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της για την επιβολή του διοικητικού προστίμου τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις του 2018.

¹⁵² Βλ. Υπόθεση T-410/09, *Almamet v Commission*, [2012], EE C 32 της 2.2.2013, σ. 17. Υπόθεση C-76/06 P, *Britannia Alloys & Chemicals v Commission*, [2007] Reports of Cases 2007 I-04405. Υπόθεση T-33/02, *Britannia Alloys & Chemicals Ltd κατά της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας 2005 II-04973.

Υπό το φως αυτών των δεδομένων, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις πρόνοιες του άρθρου 24 του Νόμου, ομόφωνα καταλήγει ότι υπήρχε καταχρηστική εκμετάλλευση από την Hermes της δεσπόζουσας της θέσης με τον καθορισμό αθέμιτων τιμών κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου η οποία διήρκησε δύο έτη, ήτοι από τον Ιανουάριο του 2015 μέχρι και τον Ιανουάριο του 2017.

Η Επιτροπή, συνεκτιμώντας όλους τους πιο πάνω λόγους, ως αυτοί έχουν αναλυθεί στο αιτιολογημένο σκεπτικό της απόφασης, έλαβε ιδίως υπόψη της, τη σοβαρότητα της παράβασης, τη διάρκεια της, καθώς και τις ελαφρυντικές περιστάσεις, ως ορίζουν τα άρθρα 42(1) και 24(α)(i) του Νόμου και ομόφωνα:

(Α) Υποχρεώνει την εταιρεία Hermes, να αποφύγει οποιαδήποτε επανάληψη της εξετασθείσας και διαπιστωθείσας παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου στο μέλλον.

(Β) Επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο στην εταιρεία Hermes αναφορικά με τη διαπιστωθείσα στο ως άνω σκεπτικό παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, 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 2018 ήταν της τάξης των €{...} ({...} Ευρώ), ανερχόμενο σε **€475.761,47** (τετρακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες εφτακόσια εξήντα ένα Ευρώ και σαράντα επτά σεντ), το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό **{...}%** επί του κύκλου εργασιών της το οικονομικό έτος 2018.

Η Επιτροπή καλεί την εταιρεία Hermes όπως, μέσα σε τριάντα (30) ημερολογιακές ημέρες από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης καταβάλει στην Επιτροπή, το πιο πάνω διοικητικό πρόστιμο που της επεβλήθη.

.....
Λουκία Χριστοδούλου
Πρόεδρος της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού