

Απόφαση ΕΠΑ: 5/2013

Αρ. Φακέλου 11.17.010.06

**Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2008
(Νόμος Αρ. 13(Ι)/2008)**

**Καταγγελία και αίτηση για τη λήψη προσωρινών μέτρων του Παγκύπριου
Συνδέσμου Αγροτικών Λεωφορείων εναντίον (α) του Υπουργείου
Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Οδικών Μεταφορών, (2) του Οργανισμού
Συγκοινωνιών Επαρχίας Λευκωσίας (Ο.Σ.Ε.Λ.) Λιμιτεδ, (3) της εταιρείας
Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού (Ε.Μ.Ε.Λ.) Λιμιτεδ, (4) του Οργανισμού
Συγκοινωνιών Πάφου (Ο.ΣΥ.ΠΑ.) Λιμιτεδ, (5) Λεωφορεία Λάρνακος
«ΖΗΝΩΝΑΣ» Λτδ και (6) Μ.Ε. Λεωφορεία Αμμοχώστου Λτδ**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

κα. Λουκία Χριστοδούλου,	Πρόεδρος
κ. Λεόντιος Βρυωνίδης,	Μέλος
κα. Ελένη Καραολή,	Μέλος
κ. Δημήτρης Πιτσιλλίδης,	Μέλος
κ. Κώστας Μελανίδης,	Μέλος

Ημερομηνία απόφασης: 25 Ιανουαρίου 2013

ΑΠΟΦΑΣΗ

Αντικείμενο της υπόθεσης αποτέλεσε η καταγγελία του Παγκύπριου Συνδέσμου Αγροτικών Λεωφορείων (εφεξής ο «Σύνδεσμος») εναντίον (α) του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Οδικών Μεταφορών (εφεξής ο «Καταγγελλόμενος 1»), (β) της εταιρείας Οργανισμός Συγκοινωνιών Επαρχίας Λευκωσίας (Ο.Σ.Ε.Λ.) ΛΤΔ (εφεξής η «Καταγγελλόμενη 2»), (γ) της Εταιρείας Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού (Ε.Μ.Ε.Λ.) ΛΤΔ (εφεξής η «Καταγγελλόμενη 3»), (δ) της εταιρείας Οργανισμός Συγκοινωνιών Πάφου (Ο.ΣΥ.ΠΑ.) ΛΤΔ (εφεξής η «Καταγγελλόμενη 4»), (ε) της εταιρείας Λεωφορεία Λάρνακας Ζήνωνας ΛΤΔ (εφεξής η «Καταγγελλόμενη 5»), και (στ) της εταιρείας Μ.Ε. Λεωφορεία Αμμοχώστου ΛΤΔ (εφεξής η «Καταγγελλόμενη 6»), αναφορικά με πιθανολογούμενες από μέρους τους παραβάσεις των άρθρων 3 ή/και 6 του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου Αρ. 13(Ι)/2008 (εφεξής ο «Νόμος»).

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγελία αναφέρεται συγκεκριμένα σε κατ' ισχυρισμόν παραβάσεις των άρθρων 3, 4, 5, 6 και 7 του Νόμου, των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (νυν άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής η «ΣΛΕΕ») του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, όπως έχει τροποποιηθεί από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1419/2006 του Συμβουλίου της 25^{ης} Σεπτεμβρίου 2006, των άρθρων 73, 86, 87, 88 και 90 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1419/2006, του άρθρου 49 (ΕΚ) κοινωνικό Ντάμπινγκ και του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007. Επίσης, των άρθρων 3, 4, 10, 12, 13 και 15 του Περί Ελέγχου των Συγκεντρώσεων Επιχειρήσεων Νόμου 22(1)/99, ως έχει τροποποιηθεί.

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Η παρούσα καταγγελία υποβλήθηκε στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Επιτροπή») από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο στις 4 Μαρτίου 2010.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 10 Μαρτίου 2010, έδωσε οδηγίες στη Γραμματεία της Επιτροπής να διερευνήσει κατά πόσον η καταγγελία πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 35 του Νόμου. Επίσης, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε να ζητήσει από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο να εκφράσει την ετοιμότητά του για υποβολή σχετικής εγγύησης ως προς τις ζημιές που μπορεί να προκληθούν στις επιχειρήσεις κατά των οποίων πιθανόν να διαταχθούν τα προσωρινά μέτρα.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 17 Μαρτίου 2010, αποφάσισε ότι δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του άρθρου 35 του Νόμου και έδωσε οδηγίες όπως σταλεί επιστολή στον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο με την οποία να του ζητείται να υποβάλει τα απαραίτητα στοιχεία εντός είκοσι μίας (21) ημερών ώστε να δικαιολογείται η διεξαγωγή της διερεύνησης της καταγγελίας. Στις 7 Απριλίου 2010 παραλήφθηκαν οι πληροφορίες από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 14 Απριλίου 2010, ομόφωνα αποφάσισε να δώσει οδηγίες στην Υπηρεσία για τη διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας των πιθανολογούμενων παραβάσεων που περιέχονται στην καταγγελία. Περαιτέρω, η Επιτροπή εξέτασε το αίτημά του καταγγέλλοντα Συνδέσμου αναφορικά με τη λήψη προσωρινών μέτρων εναντίον των προαναφερόμενων καταγγελλομένων και ομόφωνα αποφάσισε να καλέσει τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης να παραστούν ενώπιον της.

Η ακροαματική διαδικασία πραγματοποιήθηκε στις 24 Ιουνίου 2010 και η σχετική απόφαση της Επιτροπής επί της αίτησης για λήψη προσωρινών μέτρων υπ' αριθμό 37/2010 εκδόθηκε στις 30/7/2010.

Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος απέστειλε απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας ημερομηνίας 24 Φεβρουαρίου 2011, στις 4 Απριλίου 2011.

Στις 25 Μαΐου 2011, το Ανώτατο Δικαστήριο με την απόφαση του στις Προσφυγές με αρ. 1544/09, 1545/09, 1596/09 και 1601/09 (ΕκxonMobil Cyprus Ltd κ.ά. και Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού) έκρινε ότι ο διορισμός του Προέδρου της Επιτροπής δεν ήταν νόμιμος.

Στις 19 Ιανουαρίου 2012, η Επιτροπή, υπό τη νέα σύνθεσή της, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως η σχετική απόφασή του ημερομηνίας 20/12/2011, εξέτασε την υπόθεση υπό το φως της απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου ημερομηνίας 25 Μαΐου 2011, στις Προσφυγές με αρ. 1544/09, 1545/09, 1596/09 και 1601/09 (ΕκxonMobil Cyprus Ltd κ.ά. και Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού) και, αφού έλαβε υπόψη και σχετική γνωμάτευση του Γενικού Εισαγγελέα της Δημοκρατίας, αποφάσισε να ανακαλέσει όλες τις αποφάσεις οι οποίες είχαν ληφθεί από την Επιτροπή και οι οποίες σχετίζονταν με την προκαταρκτική εξέταση των πιθανολογούμενων παραβάσεων που περιέχονται στην καταγγελία, και να εξετάσει την πιο πάνω υπόθεση εξ' υπαρχής. Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη το υλικό το οποίο βρισκόταν ενώπιόν της κατά το χρόνο λήψης της ανακαλούμενης απόφασης ημερομηνίας 14 Απριλίου 2010 για διεξαγωγή έρευνας, έκρινε ότι το εν λόγω υλικό δικαιολογεί τη διεξαγωγή έρευνας της καταγγελίας από την Υπηρεσία και σχετικά αποφάσισε ότι η έρευνα θα διεξαγόταν με βάση το υφιστάμενο κατά το χρόνο λήψης της πιο πάνω ανακαλούμενης απόφασης πραγματικό και νομικό καθεστώς, και ότι θα γίνετο χρήση του υπάρχοντος στο σχετικό φάκελο υλικού.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν για την προαναφερόμενη απόφαση της Επιτροπής με επιστολές ημερομηνίας 27 Ιανουαρίου 2012.

Ακολούθως, η Υπηρεσία της Επιτροπής, στη βάση των προαναφερόμενων οδηγιών της Επιτροπής και για λόγους επανεξέτασης της εν προκειμένω καταγγελίας, προέβηκε σε νέα εξ' υπαρχής έρευνα μελετώντας και αξιολογώντας τα στοιχεία και

τις πληροφορίες που βρίσκονταν εντός του διοικητικού φακέλου και κατέθεσε τα συμπεράσματά της στο σημείωμα ημερομηνίας 26 Νοεμβρίου 2012.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της στις 3 Δεκεμβρίου 2012, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, συνεκτιμώντας όλα τα δεδομένα και κάνοντας χρήση του υπάρχοντος στο διοικητικό φάκελο υλικού σε συνάρτηση με το σημείωμα της Υπηρεσίας, ομόφωνα κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του Νόμου. Συνακόλουθα, στις 14 Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή προέβηκε σε κοινοποίηση του προκαταρκτικού της συμπεράσματος, ζητώντας από τον καταγγέλλοντα να υποβάλει τις θέσεις του εντός είκοσι μίας ημερών.

Στις 22 Ιανουαρίου 2013, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος με επιστολή του κοινοποίησε τα σχόλια του επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής.

Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη της τις θέσεις που απεστάλησαν, εν συνεχεία εστίασε την προσοχή της στην αξιολόγηση των γεγονότων που συνθέτουν την υπόθεση, δοθέντος ότι τα δεδομένα αυτά αποτελούν αναντίλεκτα το ουσιαστικό υπόβαθρο της εξέτασης του ζητήματος που προκύπτει.

II. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Καταγγέλλων Σύνδεσμος

Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος είναι Σωματείο, εγγεγραμμένο σύμφωνα με τους περί Σωματείων και Ιδρυμάτων Νόμους του 1972 και 1997 και των Κανονισμών του 1973 μέχρι 1998. Ιδρύθηκε την 30^η Σεπτεμβρίου 2008. Τα μέλη του είναι τόσο φυσικά όσο και νομικά πρόσωπα (Περιφερειακές Εταιρείες Αγροτικών Λεωφορείων (Π.Ε.Α.Λ.)), οι οποίοι είναι αδειούχοι επαγγελματίες οδηγοί Λεωφορείων και κάτοχοι/ιδιοκτήτες Λεωφορείων, δυνάμει του περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμου 101(Ι)/2001, και οι οποίοι πραγματοποιούν μη αστικές επιβατικές γραμμές τα τελευταία 50 χρόνια.

Καταγγελλόμενος 1

Ο καταγγελλόμενος 1 είναι το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Οδικών Μεταφορών, ενώ οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, ως καταγράφηκαν ανωτέρω,

είναι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης εγγεγραμμένες δυνάμει του περί Εταιρειών Νόμου, Κεφ. 113.

Ο καταγγελλόμενος 1 είναι η Αρμόδια Αρχή που, στη βάση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007¹ (εφεξής «ο Κανονισμός 1370/2007») και του περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμου 101(I)/2001, ως έχει τροποποιηθεί με το Νόμο 101(I)/2009 (εφεξής «ο Νόμος 101(I)/2001»), έχει την εξουσία να συνάπτει συμφωνίες για την παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές ανά γεωγραφική περιοχή, όπως αυτή καθορίζεται με το Διάταγμα του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων, ημερομηνίας 22/09/2009.²

Στη βάση των προαναφερόμενων νομοθεσιών, το αρμόδιο Υπουργείο έχει προβεί στη σύναψη συμφωνιών με τις καταγγελλόμενες εταιρείες 2, 3, 4, 5 και 6.

Καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6

Οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 είναι εταιρείες, οι οποίες συστάθηκαν σύμφωνα με το Σχέδιο Ίδρυσης Περιφερειακών Εταιρειών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, με σκοπό την παροχή δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στις γεωγραφικές περιοχές που έχουν ορίσει η κάθε μία ξεχωριστά.

Ο Οργανισμός Συγκοινωνιών Επαρχίας Λευκωσίας (ΟΣΕΛ) Λτδ (εφεξής «ΟΣΕΛ» - «καταγγελλόμενη 2»), είναι ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που συστάθηκε στην Κύπρο στις 25 Νοεμβρίου 2009. Ο σκοπός ίδρυσης της εταιρείας είναι να παρέχει υπηρεσίες εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών στην επαρχία Λευκωσίας μέσω της «*Σύμβασης Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές στην Γεωγραφική Περιοχή Λευκωσίας*» που έχει υπογραφεί με την Κυπριακή Δημοκρατία, μέσω του Τμήματος Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων.

Η Εταιρεία Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού (Ε.Μ.Ε.Λ.) Λίμιτεδ (εφεξής «Λεωφορεία Λεμεσού» - «καταγγελλόμενη 3»), είναι ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με μετοχές, που συστάθηκε στην Κύπρο στις 24 Νοεμβρίου 2009. Ο σκοπός ίδρυσης της εταιρείας είναι να παρέχει υπηρεσίες εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.

² Δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας ημερομηνίας 22/09/2009.

στην επαρχία Λεμεσού μέσω της «*Σύμβασης Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές στην Γεωγραφική Περιοχή Λεμεσού*» που έχει υπογραφεί με την Κυπριακή Δημοκρατία, μέσω του Τμήματος Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων.

Ο Οργανισμός Συγκοινωνιών Επαρχίας Πάφου (Ο.ΣΥ.ΠΑ.) Λίμιτεδ (στο εξής «ΟΣΥΠΑ» - «καταγγελλόμενη 4»), είναι ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που συστάθηκε στην Κύπρο στις 25 Νοεμβρίου 2009. Οι πρώτοι μέτοχοι της εταιρείας είναι τα Αστικά Λεωφορεία Πάφου (Α.ΛΕ.ΠΑ.) Λίμιτεδ, η Εταιρεία Λεωφορείων Νέα Αμορόζα Λίμιτεδ και ο κ. Σαββάκης Ιωάννου. Η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών στην επαρχία Πάφου μέσω της «*Σύμβασης Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές στην Γεωγραφική Περιοχή Πάφου*» που έχει υπογραφεί με την Κυπριακή Δημοκρατία, μέσω του Τμήματος Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων.

Η εταιρεία Λεωφορεία Λάρνακος «Ζήνωνας» Λτδ (στο εξής «καταγγελλόμενη 5») συστάθηκε στις 27 Νοεμβρίου 2009 και έχει εγγραφεί ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης. Σύμφωνα με το Ιδρυτικό και Καταστατικό έγγραφο της εταιρείας, ο σκοπός ίδρυσής της είναι, μεταξύ άλλων, η διεξαγωγή υπηρεσιών εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές ή άλλως πως στην Κύπρο ή στο εξωτερικό, με λεωφορεία, τρόλεϊ, τραμ, τρένα και με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο. Η εταιρεία ιδρύθηκε με σκοπό τη σύναψη σύμβασης με την Κυπριακή Δημοκρατία για παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές για την επαρχία Λάρνακας.

Η εταιρεία Μ.Ε. ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ ΛΤΔ (στο εξής «Λεωφορεία Αμμοχώστου» - «καταγγελλόμενη 6») ιδρύθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2010 από την μεγάλη πλειοψηφία των λεωφορειούχων της γεωγραφικής περιοχής Αμμοχώστου, όπως αυτή καθορίστηκε με το Διάταγμα του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων, σύμφωνα και με σχετική Συμφωνία Σύστασης Κοινοπραξίας με την επωνυμία Λεωφορεία Αμμοχώστου, ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης κάτω από τις διατάξεις του περί Εταιρειών Νόμου (Κεφ. 113). Η δραστηριοποίηση της εταιρείας βασίζεται στην υπογραφή της «*Σύμβασης Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές στην Γεωγραφική Περιοχή Αμμοχώστου*» με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων.

Όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, ως αναθέτουσα αρχή, συμβλήθηκε με τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 για παραχώρηση δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές στις επαρχίες Λευκωσίας, Λεμεσού, Πάφου, Λάρνακας και Ελεύθερης Αμμοχώστου, αντίστοιχα.

III. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος κατά την αρχική του καταγγελία, προέβαλε τους ακόλουθους ισχυρισμούς:

Αναφορικά με τον καταγγελλόμενο 1:

(α) ο καταγγελλόμενος 1, δηλαδή η αναθέτουσα αρχή, προχώρησε στη σύναψη συμβάσεων και στην επιλογή ανάθεσης των υπηρεσιών εσωτερικών μεταφορών, χωρίς οι ενέργειές του αυτές να διέπονται από πλήρη διαφάνεια και χωρίς κοινωνικό διάλογο.

(β) ο καταγγελλόμενος 1, με συνοπτικές διαδικασίες, αλλοίωσε και/ή διαφοροποίησε το προσχέδιο Συμφωνίας. Η συμπεριφορά του αυτή καταπατεί το πνεύμα του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, καθότι εκμεταλλεύτηκε τη θέση ισχύος που του παρείχετο από τον (ΕΚ) Κανονισμό αρ. 1370/2007 ως η αναθέτουσα αρχή και προχώρησε ως αυτός ήθελε και επέβαλε τους όρους που διέπουν το νέο καθεστώς, το οποίο διαμόρφωσε με τις συμπράξεις των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6.

(γ) ο καταγγελλόμενος 1 χρησιμοποίησε ως όπλο την πίεση του μη καθορισμού αποζημίωσης των καταγγελλόντων σε περίπτωση που δεν συμμετείχαν στους νέους φορείς, με σκοπό να τους αναγκάσει είτε να αποδεχτούν να συμμετάσχουν με ανόμοιους όρους συνεργασίας και διαφορετικούς όρους από αυτούς που ίσχυαν και/ή διαμορφώθηκαν τόσες δεκαετίες στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, είτε να οδηγηθούν σε αφανισμό ως επαγγελματική τάξη. Η τακτική αυτή παραβιάζει τη διάταξη 6 του Νόμου και το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ.

Περαιτέρω, σχετικά με τις ενέργειες του καταγγελλόμενου 1 και την κατάσταση η οποία έχει διαμορφωθεί, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος ισχυρίστηκε ότι:

(α) έχει αλλοιωθεί και νοθευτεί σε ουσιαστικό βαθμό το μέχρι τότε, ήτοι τη χρονική περίοδο 2009 μέχρι τα μέσα του 2010, διαμορφωμένο πλαίσιο των μεταφορών στις γεωγραφικές περιοχές που αυτοί δραστηριοποιούνται και με τις καταγγελλόμενες πρακτικές θα καταργηθούν με τρόπο απαράδεκτο και εκτός οποιουδήποτε νομικού πλαισίου, δικαιώματα τους τα οποία είχαν παραδοσιακά και/ή είχαν διαμορφωθεί σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

(β) Η νέα τάξη πραγμάτων επηρεάζει το εμπόριο γενικά, αλλά και μεταξύ των κρατών μελών, καθότι με τις συμφωνίες ο καταγγελλόμενος 1 έδωσε τέτοιες εξουσίες στους καταγγελλόμενους 2, 3, 4, 5 και 6 διά των οποίων οι οικονομικές αυτές επιχειρήσεις ασκούν τον πλήρη έλεγχο σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές της Κύπρου. Ο έλεγχος αποτελεί αποκλειστικό προνόμιο των επιχειρήσεων αυτών γιατί οι συμφωνίες παρέχουν αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης 10 ετών με δικαίωμα ανανέωσης.

(γ) Από τη νέα κατάσταση που προέκυψε με την υπογραφή των συμβάσεων και την ανάθεση των οδικών μεταφορών στους καταγγελλόμενους 2, 3, 4, 5 και 6 και με τον αποκλεισμό των καταγγελλόντων, έχει διαταραχθεί σε μεγάλο βαθμό ο ανταγωνισμός, αφού οι νέες εταιρείες που δημιουργήθηκαν ήλεγχαν στη Λευκωσία περίπου το 29,5%, στη Λεμεσό περίπου το 60%, στην Πάφο περίπου το 75%, στη Λάρνακα περίπου το 60% και στην Αμμόχωστο περίπου το 75% της προϋπάρχουσας αγοράς.

(δ) Ο καταγγελλόμενος 1 έχει δημιουργήσει μια νέα κατάσταση, σε σύμπραξη με τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, η οποία είναι εκτός οποιουδήποτε επιτρεπτού θεσμικού πλαισίου, κατά παράβαση των άρθρων 3 και 6 του Νόμου, αλλά και των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ. Ως αποτέλεσμα της σύμπραξης του καταγγελλόμενου 1 με τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, έχει δημιουργηθεί μία μονοπωλιακή κατάσταση, στην οποία οι νεοσύστατες οικονομικές επιχειρήσεις θα εφαρμόζουν με την ανοχή του καταγγελλόμενου 1, τους όρους της συμφωνίας και θα έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν αυτούς στους καταγγέλλοντες. Αυτό είχε ήδη αρχίσει να πραγματοποιείται με την αποστολή προσκλήσεων συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο από τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 σε όλους τους καταγγέλλοντες, στις ανάλογες γεωγραφικές περιοχές.

Αναφορικά με την εισδοχή ανέντακτων παρόχων και τους όρους που επιβάλλονται σε φυσικά ή/και νομικά πρόσωπα που επιθυμούσαν να εισέλθουν στους νέους φορείς, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος ισχυρίστηκε ότι:

(α) Στους όρους των συμβάσεων που υπογράφηκαν μεταξύ του καταγγελλόμενου 1 και των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, δίδεται το δικαίωμα στις οικονομικές επιχειρήσεις να θέτουν όρους για συνεργασία με τα μέλη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου. Η δυνατότητα των καταγγελλόντων να εισχωρήσουν στην αγορά, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί με τη σύμπραξη των καταγγελλομένων, δεν είναι δυνατή εφόσον οι καταγγελλόμενοι 2, 3, 4, 5 και 6 εφαρμόζουν και επιβάλλουν ανόμοιους όρους συναλλαγών και θέτουν απαράδεκτους όρους. Το ποσοστό συμμετοχής των καταγγελλομένων στο νέο φορέα δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση δικαιολογητικό παράγοντα των παραβάσεων στις οποίες έχουν υποπέσει.

(β) Η οποιαδήποτε εισδοχή νέων ενδιαφερόμενων, όπως πιθανόν οι καταγγέλλοντες, είναι στην αποκλειστική δικαιοδοσία όλων των καταγγελλομένων. Δηλαδή, υπάρχει βάση των συμφωνιών φραγμός ελεύθερης εισόδου των μελών του καταγγέλλοντα Συνδέσμου.

(γ) Στο νέο υπό διαμόρφωση καθεστώς και με τη σύμπραξη του καταγγελλόμενου 1, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 επιβάλλουν ανόμοιους όρους συναλλαγών, με αποτέλεσμα τη μειονεκτική θέση των καταγγελλόντων, και ακόμη θέτουν όρους στους καταγγέλλοντες για αποδοχή από μέρους τους πρόσθετων και/ή διαφοροποιημένων όρων για να μπορέσουν να συμμετάσχουν στο νέο καθεστώς, κάτω από τον αποκλειστικό έλεγχό τους. Με την υποστήριξη του καταγγελλόμενου 1, επιβάλλουν ανέκκλητους, ανόμοιους και αντι-ανταγωνιστικούς όρους στους καταγγέλλοντες.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο καταγγέλλων Σύνδεσμος αναφέρθηκε και σε παραβίαση των διατάξεων που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις, στη δημιουργία κατάστασης κοινωνικού ντάμπινγκ, και στη λάθος εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007, ισχυρισμούς τους οποίους η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν δύναται να εξετάσει εφόσον δεν εμπíπτουν εντός των αρμοδιοτήτων της. Εξάλλου, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος απευθύνθηκε και σε άλλους φορείς για να καταγγείλει τις Συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, ήτοι στο Γραφείο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

IV. ΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΣΥΝΘΕΤΟΥΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξέτασε τα στοιχεία της έρευνας και τα γεγονότα, τα οποία και καταγράφει πιο κάτω:

Όπως έχει αναφερθεί πιο πάνω, τα μέλη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου ήταν όλοι ιδιοκτήτες λεωφορείων και κάτοχοι επαγγελματικών αδειών. Η απόκτηση της επαγγελματικής άδειας των λεωφορειούχων αποτελούσε στο παρελθόν (πριν από τη μεταβολή της αγοράς με την εφαρμογή του Νόμου 101(Ι)/2009) αντικείμενο αγοραπωλησίας και αποτιμάτο από €25.000 - €80.000. Ως εκ τούτου, πριν από την αλλαγή που επήλθε, η πρόσβαση στις υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς επιβατών ως λεωφορειούχος ήταν ελεύθερη εφόσον η άδεια ήταν αντικείμενο αγοραπωλησίας.

Με τα νέα δεδομένα, η αγορά πλέον είναι κλειστή εφόσον για κάθε επαρχία υπάρχει μόνο μία εταιρεία, η οποία παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες, ως και οι σχετικές συμφωνίες των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6 με τον καταγγελλόμενο 1.

Συγκεκριμένα, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, μέσω του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, υπέγραψε συμβάσεις για την παραχώρηση Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές. Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, ως Αναθέτουσα Αρχή, αποφάσισε να παραχωρήσει το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης της Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές ανά γεωγραφική περιοχή, όπως αυτή καθορίστηκε με το Διάταγμα του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων, ημερομηνίας 22/09/2009³. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο, κατά το Σεπτέμβριο 2009, ο καταγγελλόμενος 1 απέστειλε στα μέλη του καταγγέλλοντα Προσχέδιο (Συμφωνία και Όρους Σύμβασης) για να το μελετήσουν, με σκοπό να δουν κατά πόσο θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο νέο φορέα για τις μεταφορές.

Η Αναθέτουσα Αρχή αποφάσισε να κηρύξει διαδικασία προκήρυξης σύμβασης για τις υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών για τις επαρχίες Λευκωσία, Λεμεσό, Πάφο, Λάρνακα, Αμμόχωστο, και για τις διαστικές διαδρομές που συνδέουν τις πόλεις Λευκωσία, Λεμεσό, Λάρνακα, Πάφο και Αμμόχωστο. Οι συμφωνίες έχουν διάρκεια δέκα (10) ετών και οι ανάδοχοι φορείς έχουν αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης δέκα (10) ετών, με δικαίωμα ανανέωσης.

Η Επιτροπή κρίνει σημαντικό να καταγράψει τους όρους της διαδικασίας, ως αυτοί φαίνονται στα σχετικά έντυπα προκηρύξεων. Συγκεκριμένα, στο σημείο IV.1.2 αναφέρονται τα ακόλουθα αντικειμενικά κριτήρια για την επιλογή του περιορισμένου αριθμού υποψηφίων: *«(α) η ανάπτυξη ενός συστήματος ολοκληρωμένων δημόσιων*

³ Στη βάση του Νόμου 101(Ι)/2001, ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων εξέδωσε σχετικό Διάταγμα ημερομηνίας 22/9/2009, ΚΔΠ 331/2009, με το οποίο καθορίζονται οι σχετικές γεωγραφικές περιοχές για τους σκοπούς των δημοσίων επιβατικών μεταφορών.

επιβατικών μεταφορών συνιστά επείγουσα ανάγκη, (β) η απουσία ελάχιστης αναγκαίας υποδομής και τα διαχρονικά προβλήματα που υπήρξαν για αυτή την υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος εμποδίζουν επί του παρόντος την ανάπτυξη συνθηκών για να αποτελέσει η υπηρεσία αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, (γ) είναι αναγκαία η ομαλή μετάβαση από το υφιστάμενο σύστημα δημόσιων επιβατικών μεταφορών στο νέο σύστημα ολοκληρωμένων δημόσιων επιβατικών μεταφορών, (δ) οι υφιστάμενοι πάροχοι εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές γνωρίζουν το υφιστάμενο σύστημα και συνεπώς η αξιοποίησή τους στο νέο σύστημα αυξάνει τις πιθανότητες επιτυχίας του, (ε) δεν θα πρέπει να υπάρξει θυματοποίηση των μικρών και μεσαίων οικογενειακών, παραδοσιακών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένων των μεμονωμένων φυσικών προσώπων που εμπλέκονται ως μεταφορείς ή οδηγοί στο υφιστάμενο σύστημα, (στ) θα πρέπει η επιδιωκόμενη αλλαγή από το υφιστάμενο στο νέο σύστημα να προωθηθεί μέσω συναίνεσης και κοινωνικής ειρήνης, και (ζ) η μη αξιοποίηση των υφιστάμενων παρόχων στο νέο σύστημα θα αυξήσει το κόστος του νέου συστήματος αφού σε αυτό θα προστεθούν οι οικονομικές αποζημιώσεις προς τους υφιστάμενους παρόχους, η Αναθέτουσα Αρχή έχει αποφασίσει να υλοποιήσει την παραχώρηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης της δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών, ενεργώντας στο πλαίσιο της διαδικασίας και των εξουσιών που της χορηγεί η επιφύλαξη του άρθρου 16Γ(1) του Νόμου.».

Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι στις εν λόγω προκηρύξεις περιλαμβάνεται περιγραφή του αντικείμενου των συμβάσεων, των νομικών, οικονομικών, δημοσιονομικών και τεχνικών πληροφοριών, καθώς και της διαδικασίας που θα ακολουθείτο για την ανάθεση των συμβάσεων. Όπως φαίνεται και από την περιγραφή της διαδικασίας: «η Αναθέτουσα Αρχή επιθυμεί όπως η σύμβαση παραχώρησης ανατεθεί σε ένα οικονομικό φορέα (νομικό πρόσωπο) στο οποίο θα μετέχουν οι φορείς [...] ([...] «οι υφιστάμενοι πάροχοι») που θα υποβάλουν αίτηση συμμετοχής, νοουμένου ότι πληρούν τους όρους της προκήρυξης, χωρίς να αποκλείεται η συμμετοχή και οποιωνδήποτε άλλων οικονομικών φορέων [...] που θα υποβάλουν αίτηση συμμετοχής νοουμένου ότι πληρούν, τους όρους συμμετοχής που καθορίζονται στην παρούσα προκήρυξη. Η αναθέτουσα αρχή θα προσκαλέσει τα πρόσωπα που θα υποβάλουν αίτηση συμμετοχής και τα οποία πληρούν τα κριτήρια [...], σε διαπραγμάτευση (στο εξής «Διαπραγμάτευση Α») για καθορισμό του ποσοστού και των λοιπών όρων συμμετοχής στο ανάδοχο σχήμα.» Στη συνέχεια, «Η αναθέτουσα αρχή θα προσκαλέσει το σχήμα που θα διαμορφωθεί μέσα από τη Διαπραγμάτευση Α, για να υποβάλει, εντός τακτής προθεσμίας, πρόταση και, εφόσον

η πρόταση αυτή πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 8 του παρόντος Τμήματος, θα προχωρήσει σε διαπραγμάτευση μαζί του (στο εξής, «Διαπραγμάτευση Β») στη βάση του προσχεδίου Σύμβασης που περιλαμβάνεται στα έγγραφα της παρούσας διαδικασίας (Τόμος Β). Στόχος της Διαπραγμάτευσης Β θα είναι η κατάληξη σε συμφωνία μεταξύ των μερών και η υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης. Το σχήμα που θα διαμορφωθεί για να αναλάβει τη σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας θα κληθεί να προσκομίσει την εγγυητική επιστολή πιστής εκτέλεσης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (β) της παραγράφου 3 του Τμήματος ΙΙΙ της παρούσας προκήρυξης και να υπογράψει τη Συμφωνία.».

Ως εκ τούτου, και όπως διαφαίνεται από τα ανωτέρω, δικαίωμα για να λάβουν μέρος στη Διαπραγμάτευση Α είχαν όλοι οι υφιστάμενοι λεωφορειούχοι, καθώς και άλλοι οικονομικοί φορείς που πληρούσαν τους όρους συμμετοχής, συμπεριλαμβανομένου και του καταγγέλλοντα Συνδέσμου και των μελών αυτού. Στα πλαίσια της πιο πάνω διαδικασίας, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών προχώρησε στην υπογραφή συμβάσεων το Δεκέμβριο του 2009 με τους ΟΣΕΛ, ΕΜΕΛ, ΟΣΥΠΑ, Λεωφορεία Ζήνωνας και Λεωφορεία Αμμοχώστου για την παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε τακτικές γραμμές στις γεωγραφικές περιοχές Λευκωσίας, Λεμεσού, Πάφου, Λάρνακας, και Αμμοχώστου αντίστοιχα.

Η Επιτροπή έχοντας μελετήσει τον περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμο του 2001 (Ν.101(Ι)/2001), ως τροποποιήθηκε με το Ν. 101(Ι)/2009 (εφεξής ο «Νόμος 101(Ι)/2001»⁴, και τον Κανονισμό (ΕΚ)1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (εφεξής ο «Κανονισμός»), επισημαίνει ότι διαφαίνεται ότι η αλλαγή και μετάβαση στο νέο καθεστώς σε ό,τι αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, έγινε στη βάση σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων.

Η Επιτροπή επισήμανε τα άρθρα 15, 16Α, 16Β, 16Γ, 16Ε και 2 του Νόμου 101(Ι)/2001, ως αυτά καταγράφονται στο σχετικό σημείωμα της Υπηρεσίας με ημερομηνία 26 Νοεμβρίου 2012, τα οποία κρίνει ως σημαντικά σε σχέση με την υπό εξέταση καταγγελία. Μετά από προσεκτική μελέτη αυτών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το δικαίωμα παροχής εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές σε καθορισμένη περιοχή, παρέχεται σε πρόσωπα τα οποία κατέχουν αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης μετά και από την 30^η Ιουνίου 2010, εφόσον η ημερομηνία έναρξης των συμβάσεων ήταν η 1^η Ιουλίου 2010, ενώ οι άδειες

⁴ Σημειώνεται ότι υπήρξε και άλλη τροποποίηση του εν λόγω Νόμου (Ν.38(Ι)/2011).

κάθε επηρεαζόμενου υφιστάμενου παρόχου παύουν να ισχύουν οριστικά και αμετάκλητα. Οι υφιστάμενοι πάροχοι έχουν δικαίωμα σε αποζημιώσεις και εργοδότηση από τους νέους φορείς, καθώς και δικαίωμα να αιτηθούν ένταξή τους στους νέους φορείς κατά τη μεταβατική περίοδο, ήτοι έως και την 31 Δεκεμβρίου 2012.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι πριν από τις συμβάσεις παραχώρησης ανά επαρχία, η συγκεκριμένη αγορά ήταν ανοιχτή σε όλους και οι μόνοι φραγμοί σε αυτή αφορούσαν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για αδειοδότηση βάσει του Νόμου 101(Ι)/2001, ενώ μετά την τροποποίηση του Νόμου 101(Ι)/2001 και μετά από την έναρξη ισχύος των συμβάσεων, το αποκλειστικό δικαίωμα στη συγκεκριμένη άδεια δίνεται στους ανάδοχους φορείς.⁵

Ως αποτέλεσμα της αλλαγής του καθεστώτος στις δημόσιες μεταφορές επιβατών και της σύναψης της συμφωνίας με τον καταγγελλόμενο 1, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, είχαν τη δυνατότητα επιβολής όρων στους ανέντακτους λεωφορειούχους που επιθυμούσαν να συμμετάσχουν στους νέους φορείς, δικαίωμα το οποίο διασφαλίστηκε και στη βάση των συμβάσεων που υπογράφηκαν μεταξύ του καταγγελλόμενου 1 και των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6.

Η Επιτροπή, επίσης, κρίνει σημαντικό όπως αναφερθεί στον Κανονισμό 1370/2007⁶. Σύμφωνα με την παράγραφο 18 του Κανονισμού 1370/2007, κάθε τοπική αρχή ή, ελλείψει αυτής, κάθε εθνική αρχή, μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει, χωρίς διαγωνισμό, σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά. Στην παρούσα περίπτωση υπήρξε ανάθεση των εν λόγω υπηρεσιών από την αναθέτουσα αρχή, ήτοι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, το οποίο είναι επιφορτισμένο από το Νόμο 101(Ι)/2001 και με την εφαρμογή του Κανονισμού 1370/2007.

Αναφορικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Επιβατικών Μεταφορών σε Τακτικές Γραμμές, που έχουν υπογραφεί μεταξύ του Καταγγελλόμενου 1 και των Καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, η Επιτροπή έλαβε

⁵ Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να γνωρίζει κατά πόσο το προηγούμενο σύστημα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις του Κανονισμού και της Λευκής Βίβλου για εκσυγχρονισμό και αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ή/και τις υποχρεώσεις της Κύπρου ως Κράτος Μέλος.

⁶ Op. cit. υποσημείωση 1

υπόψη της τα άρθρα αυτών, ως αναφέρονται στο σημείωμα της Υπηρεσίας με ημερομηνία 26 Νοεμβρίου 2012. Η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό όπως αναφερθεί σε ορισμένα από αυτά.

Με τις συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, η Αναθέτουσα Αρχή – καταγγελλόμενος 1 παραχωρεί στον Ανάδοχο (Καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6) για όλη την Περίοδο Παροχής Υπηρεσιών αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης στην καθορισμένη περιοχή, σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμου⁷. Σύμφωνα με το Μέρος Α της σύμβασης, αναπόσπαστο μέρος αυτής είναι επιταγή που εκδόθηκε ως εγγύηση πιστής εκτέλεσης, για διαφορετικό ποσό για κάθε νέο φορέα, ενώ χρόνος τερματισμού της είναι με την πάροδο 10 ετών από την ημερομηνία ισχύς αυτής, εκτός εάν παραταθεί. Σημειώνεται ότι ημερομηνία ισχύς της σύμβασης είναι η 1 Ιουλίου 2010.

Η Επιτροπή κρίνει σημαντικό να αναφερθεί στο δικαίωμα των ανέντακτων λεωφορειούχων να αιτηθούν ένταξή τους στους νέους φορείς, όπου το άρθρο 15(4) των συμβάσεων αναφέρει σχετικά ότι: *«...σε περίπτωση που υποβληθεί στον Ανάδοχο οποιαδήποτε πρόταση από Υφιστάμενο Πάροχο στην Καθορισμένη Περιοχή η οποία αποσκοπεί σε συμμετοχή του Υφιστάμενου Παρόχου στη μετοχική σύνθεση του Ανάδοχου (για σκοπούς του παρόντος εδαφίου τέτοιας πρότασης, που υποβάλλεται μετά την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης, καλούμενης «Πρόταση Συμμετοχής»), ο Ανάδοχος θα διαβουλευτεί με καλή πίστη με τον Υφιστάμενο Πάροχο που υπέβαλε την Πρόταση Συμμετοχής, με στόχο τη συμμετοχή στη μετοχική σύνθεση του Ανάδοχου επιπλέον Υφιστάμενων Παρόχων, πέραν αυτών που μετείχαν κατά την ημερομηνία υπογραφής της; σύμβασης, οι οποίοι κατέχουν το [για ΟΣΕΛ [.....]^{*}, για ΕΜΕΛ [.....], για ΟΣΥΠΑ [.....]^β των επιβατικών οχημάτων που ήταν αδειούχα στην Καθορισμένη Περιοχή βάσει άδειας Ε ή Άδειας Οδικής Χρήσης κατά την τελευταία ημερομηνία αμέσως πριν την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα (Τροποποιητικού) (Αρ.2) Νόμου του 2009.[...] Ο Ανάδοχος δεν είναι υποχρεωμένος να αποδεχθεί Πρόταση Συμμετοχής η οποία του υποβάλλεται μετά την 31^η Δεκεμβρίου 2010.»*

⁷ Άρθρο 7 της Σύμβασης.

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

^β Δεν υπάρχουν στοιχεία αναφορικά με το ποσοστό για Επαρχίες Λάρνακας και Πάφου.

Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη της και όλες τις θέσεις του καταγγελλόμενου 1 και ως εκ τούτου καταγράφει κάτωθι μερικές εξ' αυτών, τις οποίες έκρινε ως σημαντικές όσον αφορά τα συμπεράσματά της:

Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ανέφερε ότι, οι υφιστάμενοι πάροχοι ήταν καταγεγραμμένοι σε καταστάσεις του Τμήματος που συμπληρώθηκαν κατά την περίοδο ενημέρωσης τους πριν την υπογραφή των Συμβάσεων. Οι καταστάσεις αυτές κυκλοφόρησαν μεταξύ όλων των λεωφορειούχων. Οι υφιστάμενοι πάροχοι που δραστηριοποιούνται σε περισσότερες επαρχίες δύνανται να συμμετέχουν στη μετοχική σύνθεση περισσότερων Ανάδοχων Φορέων.

Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, επιπλέον σημείωσε ότι, τόσο πριν την υπογραφή καθώς και μετά την υπογραφή των Συμβάσεων, ενημέρωσε όλους τους λεωφορειούχους σχετικά με τα δικαιώματά τους. Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, αν και ενθάρρυναν τη συμμετοχή των υφιστάμενων πάροχων στους Ανάδοχους Φορείς, εντούτοις δεν έλαβαν μέρος στη διαπραγμάτευση των όρων συμμετοχής.

Σχετικά με οποιοσδήποτε διαμαρτυρίες ή/και προβλήματα από μέρους των παρόχων, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών επεσήμανε ότι πριν την υπογραφή των Συμβάσεων έγιναν σαράντα τέσσερις (44) συναντήσεις με όλους τους υφιστάμενους παρόχους, καθώς και αριθμός συναντήσεων στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων με μεμονωμένους υφιστάμενους παρόχους για συζήτηση της ένταξής τους ή μη στους Ανάδοχους Φορείς. Οι υφιστάμενοι πάροχοι που επιθυμούσαν να ενταχθούν, εντάχθηκαν πριν την υπογραφή των Συμβάσεων. Οι υφιστάμενοι πάροχοι που δεν εντάχθηκαν ήταν αυτοί που ήθελαν να ενταχθούν με όρους που φαίνεται δεν ήταν αποδεκτοί από τους Ανάδοχους Φορείς. Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών προσέφερε νομική βοήθεια στους υφιστάμενους παρόχους, αναθέτοντας ένα νομικό σύμβουλο σε κάθε καθορισμένη περιοχή, προκειμένου να βοηθήσει τους υφιστάμενους παρόχους να κατανοήσουν πλήρως τις πρόνοιες των Συμβάσεων πριν αυτές υπογραφούν. Τους νομικούς συμβούλους επέλεξαν οι ίδιοι οι υφιστάμενοι πάροχοι και το κόστος καταβλήθηκε από το κράτος.

Επιπρόσθετα, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών επισήμανε ότι όλοι οι υφιστάμενοι πάροχοι ενημερώθηκαν σε πάρα πολλές συναντήσεις που είχαν με εκπροσώπους του Τμήματος, τόσο σε επαρχιακό όσο και σε παγκύπριο επίπεδο, ως επίσης και κατ' ιδίαν με λειτουργούς του Τμήματος. Επίσης, η Επιτροπή σημείωσε τη θέση του Τμήματος ότι μετά την υπογραφή των Συμβάσεων, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών

προσπάθησε να αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των Ανάδοχων Φορέων και των μη ενταχθέντων λεωφορειούχων, με στόχο την όσο το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στους Ανάδοχους Φορείς. Σύμφωνα με τις θέσεις του Τμήματος, αυτό επιχείρησε να υποδείξει στους υφιστάμενους παρόχους και στους Ανάδοχους Φορείς τις θετικές προοπτικές της συνεργασίας τους. Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών υποστηρίζει ότι αυτό ήταν και υποχρέωση του, διότι η ευρύτερη συμμετοχή στους Ανάδοχους Φορείς σήμαινε λιγότερο κόστος για το κράτος υπό μορφή αποζημιώσεων στους λεωφορειούχους που δεν θα συμμετείχαν στους φορείς. Παρόμοιες ενέργειες, σύμφωνα με τα όσα είναι εις γνώση του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, έγιναν εκ μέρους του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και αυτοκινητιστικών οργανώσεων.

V. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

1. Έννομο Συμφέρον

Ο Νόμος απαιτεί την ύπαρξη έννομου συμφέροντος για τη νομιμοποίηση προσώπου να προβεί σε καταγγελία, δυνάμει του άρθρου 35, το οποίο προνοεί ότι:

« 35.(1) Σε καταγγελία παραβάσεων των διατάξεων του άρθρου 4 ή του άρθρου 6 του παρόντος Νόμου δικαιούται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει έννομο προς τούτου συμφέρον.

(2) Έννομο συμφέρον έχει αυτός που δικαιούται να αποδείξει ότι υπέστη ή ότι υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή να τεθεί σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, σαν άμεσο αποτέλεσμα της παράβασης.»

Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή προχώρησε στην εξέταση του έννομου συμφέροντος του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 35 του Νόμου.

Η Επιτροπή έκρινε ως καθοδηγητική την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «ΔΕΕ») *Bureau Europeen des Medias de l'Industrie Musicale*⁹, στην οποία το Δικαστήριο αναφέρθηκε στο δικαίωμα ένωσης επιχειρήσεων να εκπροσωπεί τα συμφέροντα μελών της τα οποία η καταγγελλόμενη συμπεριφορά μπορεί να βλάψει. Σύμφωνα με το Καταστατικό του, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων, την προστασία των επαγγελματικών συμφερόντων και δικαιωμάτων των μελών του.

⁹ Υπόθεση T-114/92, *Bureau Européen des Médias de l'Industrie Musicale v. Επιτροπή*, [1995] ECR II-00147, σκ.28.

Βάσει των ισχυρισμών που περιλαμβάνονται στην καταγγελία, τα μέλη του Συνδέσμου, αδειούχοι επαγγελματίες οδηγοί λεωφορείων και ιδιοκτήτες λεωφορείων, πιθανόν να επηρεάστηκαν άμεσα από την κατ' ισχυρισμό καταγγελλόμενη συμπεριφορά. Ειδικότερα, καταγγέλλεται ότι, με την υλοποίηση των συμφωνιών από την 1^η Ιουλίου 2010, τα μέλη του Συνδέσμου δεν μπορούν να ασκούν πλέον το επάγγελμα των οδηγών λεωφορείων και ότι αποκλείονται από το εν λόγω επάγγελμα. Επιπλέον, ο Σύνδεσμος καταγγέλλει και τους όρους που θέτονταν από τους νέους φορείς, ήτοι τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, για ένταξη των μελών του και εισχώρησή τους στους νέους φορείς, ώστε να συνεχίσουν να εξασκούν το επάγγελμά τους και να μπορούν να χρησιμοποιούν τα λεωφορεία τους.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο Σύνδεσμος δύναται να προβεί στην καταγγελία καθώς εκπροσωπεί, σύμφωνα με το Καταστατικό ίδρυσής του, τα μέλη του τα οποία επηρεάζονται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως να εφαρμόζουν οι καταγγελλόμενοι και καθόσον υπάρχει ο κίνδυνος σοβαρής οικονομικής βλάβης.

2. Η έννοια επιχείρηση

Προτού προχωρήσει με την περαιτέρω εξέταση των ισχυρισμών του καταγγέλλοντα Συνδέσμου και των στοιχείων του διοικητικού φακέλου, η Επιτροπή έκρινε ορθό όπως εξετάσει κατά πόσον οι καταγγελλόμενοι εμπίπτουν στα πλαίσια εφαρμογής του Νόμου ως 'επιχειρήσεις'.

Ο Νόμος δίδει την ακόλουθη ερμηνεία για τον ορισμό της επιχείρησης:

«επιχείρηση» σημαίνει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί οικονομικής ή εμπορικής φύσεως δραστηριότητες, ανεξάρτητα εάν οι δραστηριότητες αυτές είναι κερδοσκοπικές ή όχι, περιλαμβάνει δε κάθε επιχείρηση ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου στην οποία το Δημόσιο δύναται να ασκήσει, άμεσα ή έμμεσα, λόγω κυριότητας, οικονομικής συμμετοχής ή δυνάμει διατάξεων που τη διέπουν, αποφασιστική επιρροή, τεκμαίρεται ότι ασκείται αποφασιστική επιρροή, όταν το Δημόσιο άμεσα ή έμμεσα-

(α) διαθέτει την πλειοψηφία του καλυφθέντος κεφαλαίου της επιχείρησης, ή

(β) διαθέτει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου που συνδέονται με μερίδια της επιχείρησης, ή

(γ) δύναται να ορίζει άνω του ημίσεως του αριθμού των μελών των οργάνων της διοίκησης, διεύθυνσης ή εποπτείας της επιχείρησης.»

Η Επιτροπή, σε συνάρτηση με τον ορισμό που προσδίδεται στον όρο 'επιχείρηση' στο άρθρο 2 του Νόμου, έκρινε ως πλέον καθοδηγητική σχετική νομολογία του ΔΕΕ σύμφωνα με την οποία, 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.¹⁰ Επιπλέον, το ΔΕΕ αναφέρει 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 το διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησης του, και η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.¹¹

Η Επιτροπή, περαιτέρω, σημείωσε ότι το ΔΕΕ παγίως αποφαινεται ότι: «η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του. Δηλαδή, κατά την νομολογία αυτή, η έννοια της επιχειρήσεως και κατ' ακολουθίαν της οικονομικής δραστηριότητας ερμηνεύεται σταθερά ευρέως. Ως εκ τούτου αποτελεί *conditio sine qua non* να διερευνηθεί αν η δραστηριότητα ενός οργανισμού, ή μιας διοικητικής αρχής αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας ή άσκηση οικονομικής δραστηριότητας με βιομηχανικό ή εμπορικό χαρακτήρα, που μπορεί να εκπληρωθεί, τουλάχιστον καταρχήν από ιδιωτική επιχείρηση και με σκοπό το κέρδος».¹² (δική μας η υπογράμμιση)

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, οι δημόσιες αρχές μπορεί να συνιστούν επιχειρήσεις μόνο όταν το κράτος ασκεί οικονομική δραστηριότητα και δεν ασκεί δημόσια εξουσία. Εντούτοις σημειώνεται ότι, μία οντότητα μπορεί να θεωρηθεί ως επιχείρηση σε ορισμένες περιπτώσεις και σε άλλες όχι. Αυτό συμβαίνει συχνά σε υποθέσεις όπου εμπλέκονται κρατικοί φορείς. Για παράδειγμα, ένα κρατικό σχολείο δεν δύναται να θεωρείται επιχείρηση όσον αφορά τη δραστηριότητα του να παρέχει δωρεάν

¹⁰ Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elsnher v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*, *Hofner*, σκέψη 21. Υπόθεση 244/94, *Fédération française des sociétés d'assurances and others v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* [1995] ECR I-4013. Υπόθεση C-364/92, *SAT v. Eurocontrol*, [1994] ECR I-43.

εκπαίδευση, μπορεί ωστόσο να θεωρηθεί ως επιχείρηση εάν ενοικιάσει τα κτίρια του σε τρίτους.¹³

Όσον αφορά τον όρο «οικονομική δραστηριότητα», η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν θεωρείται οικονομική η δραστηριότητα που συνίσταται αποκλειστικά σε κοινωνική λειτουργία,¹⁴ όπως τα ταμεία ασθενείας και οι οργανισμοί επιφορτισμένοι με τη διαχείριση υποχρεωτικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, διότι η λειτουργία τους στηρίζεται στην αρχή της εθνικής αλληλεγγύης και στερούνται κερδοσκοπίας.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή έκρινε ως καθοδηγητική την απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση *Federation Francaise des Societes d'Assurance (F.F.S.A.)*¹⁵, όπου αναφέρθηκε ότι οικονομική δραστηριότητα είναι εκείνη που μπορεί να αναληφθεί στον ιδιωτικό τομέα ή εκείνη που βρίσκεται τουλάχιστον σε ανταγωνιστική σχέση με παρόμοια δραστηριότητα που ασκείται από ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή, στη βάση της νομολογίας, κρίνει ότι καθοριστικός παράγοντας της οικονομικής δραστηριότητας σε περιπτώσεις κρατικών φορέων είναι η αξιολόγηση της υπό εξέταση δραστηριότητας σε σχέση με το ρόλο του κράτους. Δηλαδή, εάν και κατά πόσον αποτελεί η εν λόγω δραστηριότητα μέρος των ουσιαστικών λειτουργιών του κράτους. Με άλλα λόγια, εάν είναι η δραστηριότητα σχετική με την άσκηση των καθηκόντων και δυνάμεων που είναι χαρακτηριστικά με εκείνα μιας δημόσιας αρχής¹⁶, όπως για παράδειγμα, δραστηριότητες σχετικές με υπηρεσίες κατά της μόλυνσης,¹⁷ υπηρεσίες κηδείων,¹⁸ υπηρεσίες επίβλεψης air space,¹⁹ όπου το ΔΕΕ αποφάσισε ότι οι δραστηριότητες αυτές ήταν συνδεδεμένες με δραστηριότητες χαρακτηριστικές μιας δημόσιας αρχής και δεν αποτελούν οικονομικές δραστηριότητες.

Στην προκειμένη περίπτωση, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και συγκεκριμένα το Τμήμα Οδικών Μεταφορών (Καταγγελλόμενος 1), έχει εκ του Νόμου 101(I)/2001 το δικαίωμα να συνάψει και να υπογράψει σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας με ανάδοχους φορείς, στους οποίους δίνεται το αποκλειστικό

¹³ Jonathan Faull και Ali Nikpay, *The EC Law of Competition*, ed. 2nd (2007).

¹⁴ Υπόθεση C-67/96, *Albany International BV v Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie*, [1999] ECR I-5751.

¹⁵ Οπ. cit. υποσ. 12, *Federation Francaise des Societes d'Assurance and Others v Ministere de l'Agriculture et de la Peche*.

¹⁶ Οπ. cit. υποσ. 12.

¹⁷ Υπόθεση C-343/95, *Diego Cali and Figli Srl Servizi ecologici porto de Genova Spa (SEPG)*, [1997] ECR I-547.

¹⁸ Υπόθεση 30/87, *Corine Bodson v SA Pompes Funebres des Regions Liberees*, [1988] ECR 2479.

¹⁹ Οπ.cit. υποσ. 12, *Eurocontrol*.

δικαίωμα εκμετάλλευσης παροχής υπηρεσίας εσωτερικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τακτικές γραμμές.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, ο καταγγελλόμενος 1 προχώρησε σε απευθείας ανάθεση βάσει του άρθρου 16B του Νόμου 101(I)/2001 και της Παραγράφου 18 του Κανονισμού των συμβάσεων παραχώρησης της δημόσιας υπηρεσίας, υπό τη μορφή πρόσκλησης για αίτηση συμμετοχής, καθορίζοντας τους όρους παροχής και τους οικονομικούς φορείς που θα αναλάμβαναν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

Βάσει των ανωτέρω, διαφαίνεται ότι, με βάση τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, οι δραστηριότητες του καταγγελλόμενου 1 στην εν προκειμένω περίπτωση, ήταν αποκλειστικά η ανάθεση των εν λόγω υπηρεσιών και ότι προέβη στις εν λόγω διαδικασίες στα πλαίσια άσκησης δημόσιας εξουσίας και εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του στη βάση αποκλειστικά του Νόμου 101(I)/2001 και κατ' επέκταση του Κανονισμού (ΕΚ)1370/2007. Οι διαδικασίες δημιουργίας οικονομικών φορέων και ανάθεσης/παραχώρησης σε αυτούς της δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τακτικές γραμμές, έγινε στα πλαίσια άσκησης δημόσιας εξουσίας από τον καταγγελλόμενο 1. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκ πρώτης όψεως είχε καταλήξει ότι ο καταγγελλόμενος 1 δεν αποτελεί επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 2 του Νόμου, και επομένως δεν δύνανται να εξεταστούν περαιτέρω οι ισχυρισμοί εναντίον του. Επισημαίνεται ότι, αν και ο καταγγέλλων Σύνδεσμος αμφισβητεί το συμπέρασμα της Επιτροπής, με την επιστολή του ημερομηνίας 22 Ιανουαρίου 2013, το περιεχόμενο της οποίας εξετάστηκε ενδελεχώς από την Επιτροπή, δεν έχει αποστείλει οποιαδήποτε στοιχεία και/ ή θέσεις και/ ή προέβη σε ανάλυση τέτοια που να ανατρέπει καθ' οιονδήποτε τρόπο το συμπέρασμα της Επιτροπής. Συνακόλουθα, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι ο καταγγελλόμενος δεν αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του Νόμου.

Όσον αφορά τις καταγγελλόμενες εταιρείες 2, 3, 4, 5 και 6, σημειώνεται ότι αυτές είναι εταιρείες που έχουν συνάψει συμβάσεις σύμφωνα με τις οποίες έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα προσφοράς των υπηρεσιών δημόσιων εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών του Κράτους. Η κάθε μία καταγγελλόμενη θα δραστηριοποιείται σε μία μόνο από τις πέντε επαρχίες. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, το γεγονός ότι υπάρχει θεσμικό μονοπώλιο αναφορικά με μια δραστηριότητα, δεν αποκλείει το γεγονός ότι η εν λόγω δραστηριότητα είναι οικονομικής φύσεως.²⁰ Οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 ασκούν οικονομικής φύσεως δραστηριότητες,

²⁰ Op.cit. υποσ. 10, *Hofner & Elser v. Macrotron*.

εφόσον λειτουργούν ως αδειούχοι μεταφορείς επιβατών και ως εισπράκτορες των επιβατικών τελών, η καθεμία στη γεωγραφική έκταση της επαρχίας που της έχει ανατεθεί σύμφωνα με τις υπογραφθείσες συμβάσεις.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 αποτελούν επιχειρήσεις σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Νόμου και επομένως, οι πράξεις και/ή οι παραλείψεις τους δύναται να εξετασθούν υπό το πρίσμα του Νόμου.

3. Σχετική Αγορά

Σχετική Αγορά Προϊόντος/ Υπηρεσιών

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη σχετική ανακοίνωσή της ορίζει ότι η σχετική αγορά για σκοπούς εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, 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

Ως προς τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι τομείς επιχειρηματικής δραστηριότητας των υπό εξέταση καταγγελλόμενων 2, 3, 4, 5 και 6 και των μελών του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, είναι η υπηρεσία δημόσιων εσωτερικών οδικών μεταφορών με λεωφορεία.

Ως αναφέρεται και στις σχετικές συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παρέχουν στην Καθορισμένη Περιοχή, δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών, η οποία θα περιλαμβάνει τη χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση μεταφορά επιβατών σε προκαθορισμένες τακτικές διαδρομές και με προκαθορισμένους όρους, βάσει της οποίας οι επιβάτες θα δύνανται να αποβιβάζονται και να επιβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

Η Επιτροπή κρίνει ως καθοδηγητική την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *CGEA/Linjebuss*,²² όπου η σχετική αγορά περιγράφηκε αρχικά ως η αγορά υπηρεσιών τοπικής ή περιφερειακής μεταφοράς επιβατών σε αστικές ή αγροτικές ζώνες, οδικώς ή σιδηροδρομικώς. Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι,

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

²² Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *CGEA/Linjebuss* (NoIV/M.1100), *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 208 της 04/07/1998 σ. 0002.*

εφόσον οι μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικώς και οδικώς θεωρήθηκαν ως εναλλάξιμες, η αγορά καθορίστηκε ως η αγορά μεταφοράς επιβατών.

Σε ό,τι αφορά την κυπριακή αγορά, η Επιτροπή επισημαίνει την απουσία σιδηροδρόμου ή οποιουδήποτε άλλου δημόσιου μέσου μεταφοράς στην Κύπρο και ότι οι μόνες εναλλακτικές λύσεις του λεωφορείου από πλευράς ζήτησης είναι το ιδιωτικό αυτοκίνητο, ιδιωτικές εταιρείες μεταφοράς επιβατών και τα ταξί.

Η Επιτροπή κρίνει ότι τα άλλα μέσα μεταφοράς δεν μπορούν να θεωρηθούν εναλλάξιμα, εφόσον οι τιμές, ο εξοπλισμός τους και το είδος υπηρεσιών που παρέχουν (επιβίβαση και αποβίβαση σε σημεία που ο επιβάτης επιθυμεί και όχι σε προκαθορισμένα σημεία) διαφέρουν και συγκαταλέγονται σε διαφορετική κατηγορία οχημάτων μεταφοράς επιβατών.

Σχετικά, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να αναφερθεί και στα συμπεράσματα της προκαταρκτικής έρευνας η οποία κατέδειξε ότι μία συγκεκριμένη ιδιωτική εταιρεία μεταφοράς επιβατών παρέχει υπεραστικές υπηρεσίες μεταφοράς, δηλαδή από πόλη σε πόλη, με 8θέσια ταξί ή με 11θέσια μικρά λεωφορεία, ενώ τα σημεία παραλαβής και αποβίβασης καθορίζονται από τον ίδιο τον πελάτη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει η εν λόγω εταιρεία δεν μπορούν να θεωρηθούν υποκατάστατο των υπηρεσιών που προσφέρουν οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, οι οποίες περιορίζονται στα όρια των γεωγραφικών περιοχών που έχουν καθοριστεί με σχετικό Διάταγμα.

Επιπλέον, σε σχέση με τα ταξί, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτά προσφέρουν υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα, αναλόγως των επιθυμιών του πελάτη, σε όλη την Κύπρο και ότι χρεώνουν ανάλογα με τα χιλιόμετρα που διανύουν και την ώρα για τη μεταφορά του πελάτη. Αντιθέτως, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στο κοινό με προκαθορισμένα δρομολόγια, προκαθορισμένες στάσεις και προκαθορισμένα κόμιστρα, εντός των ορίων των γεωγραφικών περιοχών, ως αυτές έχουν καθορισθεί με σχετικό Διάταγμα.

Επί των όσων αναφέρονται πιο πάνω, η Επιτροπή, επίσης, κρίνει ως καθοδηγητική την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής *First/ Kreolis/ TPE JV*,²³ όπου η αγορά καθορίστηκε ως η δημόσια υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με σιδηρόδρομο, και

²³ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *FIRST / KEOLIS / TPE JV* (COMP/M.3273 -) *EE C 317* της 30.12.2003, σ. 18.

θεωρήθηκε ότι ενδεχόμενα να μπορούσε να γίνει διαχωρισμός της αγοράς ανάλογα με τις διαδρομές και τους σταθμούς. Η Επιτροπή δεν κρίνει αναγκαίο τον επιμέρους διαχωρισμό της αγοράς κατ' αυτό τον τρόπο στην παρούσα περίπτωση εφόσον, όπως δεικνύουν οι προκηρύξεις των συμβάσεων και οι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, ο κύριος διαχωρισμός των αγορών έχει γίνει σε γεωγραφική βάση, οπότεν κάθε εταιρεία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη γεωγραφική αγορά που της έχει καθοριστεί.

Η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό να επισημάνει ότι, η αγορά υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία στην παρούσα καταγγελία αφορά αποκλειστικά τις υπηρεσίες που παρέχονται ως δημόσιες ανά επαρχία. Σε αυτές τις υπηρεσίες, ο πελάτης καταβάλλει προκαθορισμένο αντίτιμο και οι στάσεις είναι προκαθορισμένες. Ειδικότερα, οι διαδρομές των δημόσιων οδικών μεταφορέων αφορούν προκαθορισμένες διαδρομές οι οποίες έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να εξυπηρετούν γενικότερα το κοινό και όχι ειδικότερα μία συγκεκριμένη ομάδα ατόμων/ καταναλωτών.

Η Επιτροπή, επιπρόσθετα, έλαβε υπόψη της και τις προκηρύξεις των συμβάσεων όπου αναφέρεται ότι, «οι υπηρεσίες» που αφορούν οι συμβάσεις είναι η δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές σε μία καθορισμένη περιοχή, η οποία περιλαμβάνει τη χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση μεταφορά επιβατών σε προκαθορισμένες τακτικές διαδρομές και με προκαθορισμένους όρους, και με βάση την οποία οι επιβάτες θα δύνανται να αποβιβάζονται και να επιβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

Στη βάση των πιο πάνω, η Επιτροπή κατέληξε ότι η σχετική αγορά υπηρεσιών καθορίζεται ως η δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές.

Σχετική Γεωγραφική Αγορά

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη σχετική ανακοίνωσή της²⁴ ορίζει ότι: «η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως

²⁴ Ανακοίνωση Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, ΕΕ C 372 της 3.12.1997.

περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά».

Αναφορικά με το θέμα του προσδιορισμού της σχετικής γεωγραφικής αγοράς στην παρούσα καταγγελία, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι η αγορά υπηρεσιών εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές αφορά μεν όλη τη γεωγραφική έκταση όπου ασκείται αποτελεσματικός έλεγχος από την Κυπριακή Δημοκρατία, αλλά δύναται να διαχωριστεί ανά γεωγραφική περιοχή αναλόγως των επαρχιών που έχουν αναλάβει οι υπό εξέταση καταγγελλόμενες εταιρείες, ήτοι της επαρχίας Λευκωσίας, της επαρχίας Λεμεσού, της επαρχίας Λάρνακας, της επαρχίας Αμμοχώστου και της επαρχίας Πάφου.

Σύμφωνα και με το Διάταγμα του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων, ημερομηνίας 22/9/2009, το οποίο εκδόθηκε δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 16Γ(6) του περί της Πρόσβασης στο επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμου (ΚΔΠ 331/09), κάθε επαρχία αποτελεί διαφορετική γεωγραφική περιοχή/αγορά, αφού οι πάροχοι περιορίζονται διά Νόμου στη γεωγραφική αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται ήδη.

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω, η Επιτροπή καταλήγει ότι οι σχετικές αγορές στην παρούσα καταγγελία, ορίζονται ως ακολούθως:

- (α) Δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Λευκωσίας.
- (β) Δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Λεμεσού.
- (γ) Δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Πάφου.
- (δ) Δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Λάρνακας.
- (ε) Δημόσια υπηρεσία εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Αμμοχώστου.

4. Αξιολόγηση των καταγγελλόμενων συμπεριφορών

Προτού προχωρήσει περαιτέρω σε οποιαδήποτε ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να αναφερθεί στις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν κατά τη διερεύνηση της καταγγελίας από την Υπηρεσία, όπως αυτές καταγράφονται στο σημείωμά της ημερομηνίας 26 Νοεμβρίου 2012. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μη παροχή ή/και η

ελλιπής παροχή στοιχείων από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο, ο οποίος είχε ουσιαστικά την ευθύνη προώθησης και τεκμηρίωσης της καταγγελίας του αλλά και ο μεγάλος αριθμός ισχυρισμών ο οποίος παρατέθηκε και ο οποίος δεν υποστηριζόταν από σαφή και συγκεκριμένα στοιχεία αποτέλεσαν σκοπέλους για την ομαλή διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας η οποία υπήρξε χρονοβόρα.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση, επισημαίνεται η λήψη πολυάριθμων στοιχείων και πληροφοριών από τους καταγγελλομένους κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας τα οποία λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή σε συνάρτηση και/ή αντιπαράθεση με τις θέσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου.

4.1. Άρθρο 3 του Νόμου

Στη βάση του συμπεράσματος της Επιτροπής, ως αναλύθηκε ανωτέρω, ήτοι ότι ο καταγγελλόμενος 1 δεν αποτελεί επιχείρηση στα πλαίσια του Νόμου, οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα σε ό,τι αφορά το άρθρο 3 δεν μπορούν να εξεταστούν καθότι αναφέρονται σε σύμπραξη μεταξύ του καταγγελλόμενου 1 και των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, όπου ο Νόμος προϋποθέτει συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε ότι οι ενέργειες του καταγγελλόμενου 1 σε σχέση με τις συμβάσεις που έχει υπογράψει με τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, δεν δύνανται να εξεταστούν υπό την έννοια του άρθρου 3 του Νόμου.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα Συνδέσμου ότι: *«Δεν υπήρξε καμία απολύτως συμφωνία ή έγγραφο από μέρους των νέων εταιρειών σε ότι αφορά τις προσπάθειες διαφόρων μελών του Συνδέσμου να ενταχθούν σε αυτές. Οι Εταιρείες κατά τρόπο εκπληκτικό είναι πλήρως συνεννοημένες να μην δώσουν οτιδήποτε γραπτώς και μόνο θεωρητικά συνομιλούν με μέλη του συνδέσμου σε ότι αφορά τους όρους ένταξής τους»*, η Επιτροπή κατέληξε ότι αυτός δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός, εφόσον δεν έχουν προσκομισθεί οποιαδήποτε στοιχεία αναφορικά με αυτό τον ισχυρισμό και ούτε προκύπτει από το περιεχόμενο και στοιχεία του διοικητικού φακέλου. Συγκεκριμένα, από τα ενώπιον της στοιχεία, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν έχει τεκμηριωθεί από μέρους του καταγγέλλοντα Συνδέσμου συνεννόηση δράσης, ως αυτή περιγράφεται από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο, μεταξύ των νέων φορέων – καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, στη βάση των προσκομισθέντων στοιχείων.

4.2. Άρθρο 6(1) του Νόμου

Στη βάση των συμπερασμάτων της Επιτροπής, ως αυτά καταγράφονται ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι δεν δύναται να εξεταστεί οποιοσδήποτε ισχυρισμός, ο οποίος αφορά επίσης κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από μέρος του καταγγελλόμενου 1, εφόσον ο καταγγελλόμενος 1 δεν αποτελεί επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προχώρησε στην εξέταση των ισχυριζόμενων παραβάσεων του άρθρου 6(1) σε σχέση με τις καταγγελλόμενες εταιρείες 2, 3, 4, 5 και 6.

Η Επιτροπή, σε σχέση με τη στοιχειοθέτηση δεσπόζουσας θέσης και τον ορισμό του άρθρου 2 του Νόμου, έκρινε ως καθοδηγητικές τις αποφάσεις του ΔΕΕ στις υποθέσεις *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission*²⁵ και *Hoffmann – La Roche & Co. AG v. Commission*.²⁶

Στην προκειμένη περίπτωση, βάσει του Νόμου 101(I)/01 και των συμφωνιών που συνάφθηκαν μεταξύ του καταγγελλόμενου 1 και των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, παραχωρείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης της δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή αναφορικά με την κάθε μία από τις καταγγελλόμενες εταιρείες 2, 3, 4, 5 και 6.

Επομένως, οι εν λόγω καταγγελλόμενες εταιρείες, από την ημέρα κατάργησης των αδειών των υπολοίπων αδειούχων λεωφορειούχων, κατέχουν, η κάθε μία στη ξεχωριστή γεωγραφική σχετική αγορά που δραστηριοποιείται (σύμφωνα με τις συμβάσεις), ένα φυσικό μονοπώλιο με το 100% της σχετικής αγοράς των παρεχόμενων μεταφορικών επιβατικών υπηρεσιών, ενώ δεν πρόκειται να εισέλθουν άλλες επιχειρήσεις στην εν λόγω σχετική αγορά τα επόμενα δέκα (10) χρόνια,²⁷ ως και η διάρκεια της σύμβασης, ενόψει του νομικού μονοπωλίου.

Σημειώνεται ότι πλέον οι συμφωνίες έχουν υπογραφεί από τα εμπλεκόμενα μέρη και επομένως θεωρείται δεδομένη η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά των εν λόγω νεοσυσταθέντων εταιρειών κατόπιν της τεθείσας σε ισχύ συμφωνίας, ήτοι την 1^η Ιουλίου 2010, και εξάλλου, ήδη οι εν λόγω εταιρείες έχουν τη δυνατότητα

²⁵ Υπόθεση 27/76 *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission* [1978] ECR 207, παρ. 65.

²⁶ Υπόθεση 85/76, *Hoffmann – La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461, παρ. 39.

²⁷ Ίσως και στα επόμενα 15 έτη αν η συμφωνία παραταθεί.

διαπραγμάτευσης με τις επιχειρήσεις οι οποίες δεν έχουν εισέλθει εξαρχής σε αυτές, για να θεωρούνται ως προς αυτές ότι κατέχουν μονοπωλιακή θέση στην αγορά.

Στη βάση των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο ομόφωνο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω εταιρείες, από τη μέρα ισχύος των συμβάσεων τους, έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των εν λόγω υπηρεσιών και είχαν το αποκλειστικό δικαίωμα κατά τη χρονική περίοδο 2 Δεκεμβρίου 2009 έως και 31 Δεκεμβρίου 2010 να διαπραγματεύονται και να επιβάλλουν όρους για την εισδοχή ανέντακτων υφιστάμενων παρόχων. Συγκεκριμένα, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση σχετικής αγοράς δημόσιας υπηρεσίας εσωτερικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε τακτικές γραμμές στη γεωγραφική περιοχή Λευκωσίας, Λεμεσού, Πάφου, Λάρνακας και Αμμοχώστου, αντίστοιχα.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία σε θέματα ανταγωνισμού, η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης δεν απαγορεύεται, αλλά αποτελεί την αφετηρία για την περαιτέρω έρευνα του κατά πόσον η εκμετάλλευση αυτής της δεσπόζουσας θέσης γίνεται κατά τρόπο καταχρηστικό.

Η Επιτροπή επισήμανε ότι 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.²⁸ Επίσης, η Επιτροπή έκρινε ως καθοδηγητικό το λεκτικό του ΔΕΕ, όπου οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά ενός προϊόντος έχουν ιδιαίτερη ευθύνη («special responsibility»), πράγμα που τις κάνει ακόμα πιο υπεύθυνες σε περίπτωση παραβίασης του Νόμου.²⁹

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της ότι η κατάχρηση είναι έννοια αντικειμενική³⁰ και η συμπεριφορά μιας επιχείρησης σε δεσπόζουσα θέση μπορεί να θεωρηθεί καταχρηστική ανεξαρτήτως πταισματος,³¹ πλην όμως σχετίζεται με τη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης που επιδρά στην δομή της αγοράς,

²⁸ Op.cit. υποσημ. 26 *Hoffmann – La Roche*.

²⁹ Υπόθεση 322/81, *Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461, παρ. 57.

³⁰ Op.cit. υποσ. 26, *Hoffmann- La Roche*, παρ. 91.

³¹ Βλέπε υπόθεση T-65/89 *BPB Industries & British Gypsum v Commission*[1993] ECR II-389, παρ.70 “*The Court further observes that the concept of abuse is an objective one (see paragraph 91 of the judgment of the Court of Justice in Case 85/76 Hoffman-La Roche, cited above) and that, accordingly, the conduct of an undertaking in a dominant position may be regarded as abusive within the meaning of Article 86 of the EEC Treaty even in the absence of any fault.*”.

αποδυναμώνοντας τον ήδη ασθενή ανταγωνισμό με τη χρήση μεθόδων ανάρμοστων σε καθεστώς υγιούς και αποτελεσματικού ανταγωνισμού.³²

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 15(4) των υπογραφθειςών συμβάσεων, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, ως Ανάδοχοι, οφείλουν να διαβουλευτούν με υφιστάμενους φορείς της καθορισμένης περιοχής που υποβάλλουν Πρόταση Συμμετοχής για ένταξη τους στη μετοχική σύνθεση του Αναδόχου. Επισημαίνεται ότι οι συμβάσεις δεν επιβάλλουν οποιουδήποτε από τους όρους που θα θέσουν οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 στους υφιστάμενους φορείς σε τέτοια περίπτωση, ενώ προνοούν ότι η εν λόγω διαβούλευση θα πρέπει να γίνει με καλή πίστη.

Συμπερασματικά, η επιβολή όρων και προϋποθέσεων από τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 για εισδοχή των ανέντακτων υφιστάμενων πάροχων αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμά τους σε ό,τι αφορά την καθορισμένη περιοχή της κάθε καταγγελλόμενης, ενόσω ενεργούν με καλή πίστη.

Η Επιτροπή εστίασε την προσοχή της στην εξέταση πιο κάτω των ισχυριζόμενων παραβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 6(1) του Νόμου, στη βάση των ισχυρισμών της καταγγελίας εναντίον των καταγγελλόμενων 2, 3, 4, 5 και 6: (α) για καθορισμό μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής, (β) για εφαρμογή ανόμοιων όρων σε ισοδύναμες συναλλαγές, και (γ) για εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή των αντισυμβαλλομένων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεως τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών. Η Επιτροπή επεσήμανε ότι οι παραβάσεις αυτές εξετάστηκαν κατά την προκαταρκτική εξέταση αναφορικά με κάθε μία καταγγελλόμενη, εφόσον η κάθε καταγγελλόμενη κατέχει ουσιαστικά το μονοπώλιο στην κάθε σχετική γεωγραφική αγορά, παρά την ασάφεια που παρατηρήθηκε στο συσχετισμό του κάθε ισχυρισμού του καταγγέλλοντα με κάθε υποπαράγραφο του άρθρου 6(1) του Νόμου.

Γενικότερα, οι ισχυριζόμενοι όροι που εξετάστηκαν από την Επιτροπή αναφορικά με κάθε νέο φορέα είναι οι ακόλουθοι:

(α) Δεν είχαν αποσταλεί στα μέλη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου προσκλήσεις για εισδοχή στους νέους φορείς.

³² Op.cit. υποσ. 26, *Hoffmann- La Roche*.

(β) Επιβάλλονταν απαράδεκτοι, ανέκκλητοι, αντι-ανταγωνιστικοί και ανόμοιοι όροι, οι οποίοι στην ουσία είναι παρεμπόδιση παραμονής στο επάγγελμα των καταγγελλόντων.

(γ) Όταν τα μέλη του Συνδέσμου προσπάθησαν να ενταχθούν στο φορέα ως μέτοχοι, τους προσφέρθηκε πολύ πιο μικρό ποσοστό συμμετοχής επί τοις εκατό από αυτό που κανονικά δικαιούνται. Σε ό,τι αφορά το δίκαιο ποσοστό συμμετοχής των μελών του Συνδέσμου, θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη το καθαρό ποσοστό που κατείχαν πριν τη λειτουργία των νέων φορέων, όπως αυτό εμφανίζεται στον κατάλογο της Επαρχίας Λευκωσίας.

(δ) Επιβλήθηκε ως πρώτος όρος ότι, για να συνεχίσουν οποιαδήποτε περαιτέρω συζήτηση, πρέπει να αποσυρθούν όλα τα νομικά μέτρα που έχουν ληφθεί από μέλη του Συνδέσμου, πράγμα το οποίο πέτυχαν καθότι αριθμός των μελών έχει ήδη δώσει εντολή απόσυρσης των προσφυγών που καταχωρήθηκαν και οι οποίες δεν επηρεάζουν καθόλου τις όποιες προφορικές συνομιλίες υπήρχαν μεταξύ τους.

(ε) Δεν υπήρξε αλληλογραφία σχετικά με τις διαπραγματεύσεις ή η αλληλογραφία ήταν στα μέτρα των φορέων.

(στ) Τα μέλη του Συνδέσμου που είχαν τις άδειες των λεωφορείων είτε έκαναν ένα δρομολόγιο είτε έκαναν πολύ περισσότερα δρομολόγια και είχαν το μισθό τους δηλωμένο, ο οποίος καταβαλλόταν από την εταιρεία τους, και επιπρόσθετα λάμβαναν στο τέλος του χρόνου, υπό τύπο μερίσματος, το ανάλογο κέρδος, το οποίο συνυπολογίζετο στο μισθό τους. Στους νέους φορείς, τους προσλαμβάνουν με το μισθό που είχαν δηλωμένο και δεν υπολογίζουν το ποσοστό του διανεμητέου μερίσματος, και επιπλέον, ένας πρώην διευθυντής σε εταιρεία των 5-10 λεωφορείων, με το νέο καθεστώς και τη δύναμη που έχουν συσσωρεύσει οι νέοι φορείς, εξαναγκάζεται να εργαστεί ως απλός οδηγός με απεριόριστα δρομολόγια και με σωρευτικό μισθό πολύ λιγότερο από αυτόν που λάμβανε προηγουμένως, χωρίς να μπορεί να λάβει ανάλογο μετοχικό ποσοστό στο νέο φορέα, που θα ισοσκελίζε κάπως την προηγούμενη με την παρούσα νέα εργασιακή του κατάσταση.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα Συνδέσμου σχετικά με το καθεστώς υπεργολαβίας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτός ο ισχυρισμός δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής καταγγελίας και προστέθηκε πολύ αργότερα στις απαντήσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, ημερομηνίας 4 Απριλίου 2011. Ως εκ

τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι ο εν λόγω ισχυρισμός, ο οποίος δεν αποτέλεσε μέρος της καταγγελίας του καταγγέλλοντα Συνδέσμου αλλά αναφέρθηκε πολύ αργότερα, δεν δύναται να εξεταστεί στα πλαίσια της παρούσας καταγγελίας.

Η Επιτροπή στο παρόν σημείο οφείλει να σημειώσει σχετική νομολογία αναφορικά με τα άρθρα 6(1)(α), (γ) και (δ) του Νόμου.

Σύμφωνα με το άρθρο 6(1)(α), καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης συνιστά η πράξη που έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα τον καθορισμό μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 επιβάλλουν απαράδεκτους όρους, εκμεταλλεόμενες τη θέση ισχύος που έχουν.

Το άρθρο 6(1)(γ) ορίζει ότι, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης συνιστά η πράξη που 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 οι υπηρεσίες.

Καθοδηγητική ως προς την εφαρμογή του άρθρου 6(1)(γ) κρίνεται σχετική νομολογία του ΔΕΕ όπου αναφέρεται ότι, διακριτική μεταχείριση δεν θεωρείται μόνο η διακριτική τιμολόγηση αλλά και οποιαδήποτε πρακτική ή συμπεριφορά. Επισημαίνεται ότι, σε διάφορες υποθέσεις, το Δικαστήριο έκρινε ότι είτε πρόκειται για εφαρμογή της παραγράφου (α) είτε της παραγράφου (γ) του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ (πρώην 82 (ΕΚ)), υπάρχει παράβαση λόγω διακριτικής μεταχείρισης ή επιβολής μη θεμιτών όρων συναλλαγής. Σχετική κρίνεται και η υπόθεση *GVL v. Commission*.³³

Σύμφωνα με το άρθρο 6(1)(δ) του Νόμου, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης συνιστά η πράξη που έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα την εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή των αντισυμβαλλομένων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεως τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών.

³³ 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).

Η Επιτροπή κρίνει ως καθοδηγητική τη νομολογία του ΔΕΕ όπου αναφέρεται ότι, μία δεσπόζουσα επιχείρηση δύναται να επιβάλλει στον αγοραστή την αποδοχή προμήθειας από αυτήν και δευτερευόντων προϊόντων ή υπηρεσιών, τα οποία όμως δεν έχουν καμία σχέση με το αντικείμενο της συμφωνίας. Οι ρήτρες/όροι αυτοί επιτρέπουν στη δεσπόζουσα επιχείρηση να επεκταθεί πέραν της σχετικής αγοράς στην οποία κατέχει τη δεσπόζουσα θέση ή να ενισχύσει τη θέση της.³⁴ Σημαντική προϋπόθεση για την απαγόρευση αυτών των ρητρών είναι η απόδειξη ότι δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο της σύμβασης.

Η Επιτροπή, πριν προχωρήσει με την εξέταση των ισχυρισμών του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, σε ό,τι αφορά την κάθε εταιρεία ξεχωριστά, σημειώνει ότι σύμφωνα με τον καταγγελλόμενο 1, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των συμφωνιών και, ως εκ τούτου, είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι οι διαβουλεύσεις έγιναν με καλή πίστη από τους νέους φορείς, δεν έγινε δέκτης οποιουδήποτε παραπόνου σε σχέση με την καλή πίστη των διαπραγματεύσεων.

Η Επιτροπή, έχοντας λάβει υπόψη το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου, τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και τα συμπεράσματα της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας αναφορικά με τους καταγγελλόμενους 2, 3, 4, 5, και 6, όπως αυτά καταγράφονται στο σημείωμα με ημερομηνίας 26 Νοεμβρίου 2012 στη βάση στοιχείων που έχουν συλλεχθεί αναφορικά με τη μετοχική σύνθεση αυτών, με την ένταξη ανέντακτων υφιστάμενων λεωφορειούχων και τους όρους που θέτονταν για μία τέτοια ένταξη και τη σχετική αλληλογραφία που αφορούσε διαβουλεύσεις για ένταξη, κατέληξε στα πιο κάτω συμπεράσματα:

Σαν γενική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι απαντήσεις που δίδονταν από τον καταγγέλλοντα αναφορικά με τους όρους που θέτονταν για ένταξη στους νέους φορείς, μπορούν να χαρακτηριστούν ως διφορούμενες ή/και ως ανακριβείς. Οι απαντήσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου επικεντρώνονταν ως επί το πλείστον στη νέα κατάσταση που δημιουργήθηκε με βάση την τροποποίηση του Νόμου 101(Ι)/2009, ήτοι ότι η μειοψηφία των υφιστάμενων λεωφορειούχων μπορούσε να βάζει όρους στην πλειοψηφία, ότι οι αμοιβές των λεωφορειούχων δεν ανταποκρίνονταν με τις προηγούμενες και δεν τους δίδοταν ανάλογο μετοχικό μέρος για να αποζημιωθούν για αυτή την κατάσταση, ότι το Τμήμα Οδικών

³⁴ Βλ. σχετικά Υπόθεση 122/73, Nordsee, Deutsche Hochseefischerei GmbH κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και Land Rheinland-Pfalz., [1973], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1973 σελίδα 01511.

Μεταφορών σε συνεργασία/σύμπραξη με τις εταιρείες- νέους φορείς επέβαλλε όρους.

Η Επιτροπή, υπό το φως της πιο πάνω ανάλυσης, επαναλαμβάνει ότι, πριν από τις διαδικασίες για πιθανή ένταξη στους νέους φορείς, προηγήθηκε διαδικασία για ανάθεση σύμβασης για κάθε επαρχία όπου καταγράφονταν οι όροι των συμβάσεων, καθώς και ποιοι είχαν το δικαίωμα να υποβάλουν προσφορά. Μεταξύ αυτών που είχαν δικαίωμα να υποβάλουν προσφορά ήταν και τα μέλη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, τα οποία φαίνεται ότι δεν έπραξαν κάτι τέτοιο. Στη συνέχεια, τα πρόσωπα που κέρδιζαν την ανάθεση της σύμβασης για κάθε επαρχία, τα οποία είχαν καταβάλει και τα απαραίτητα έξοδα για υποβολή συγκεκριμένης πρότασης προς την Αναθέτουσα Αρχή, έπρεπε να καταβάλουν και ένα ποσό, υπό μορφή επιταγής ως εγγύηση, το οποίο αποτελούσε επιπλέον έξοδο. Επιπρόσθετα, κάποιοι από τους νέους φορείς προχώρησαν και σε αγορές εξοπλισμών και/ή λεωφορείων, τα οποία αποτελούσαν επιπλέον έξοδα.

Οι νέοι φορείς, μετά την υπογραφή των συμβάσεων, μπορούσαν να θέτουν όρους για να εισέλθουν ανέντακτοι λεωφορειούχοι, σύμφωνα με τη συμφωνία που υπέγραψαν με την Αναθέτουσα Αρχή. Αυτή η υποχρέωση τους όμως περιοριζόταν στα πλαίσια του άρθρου 15(4) της συμφωνίας, δηλαδή ο στόχος της κάθε εταιρείας ήταν διαφορετικός ([.....]% των ανέντακτων λεωφορειούχων). Επομένως, η υποχρέωση τους για διαβούλευση καλή τη πίστει τερματιζόταν αφής στιγμής επέτρεπαν την εισδοχή στο εν λόγω ποσοστό των ανέντακτων λεωφορειούχων, ενώ οι όροι, αν και πολλές φορές γίνονταν γνωστοί στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών μέσω κοινοποίησης επιστολών ή μέσω συμμετοχής του Διευθυντή σε Διοικητικά Συμβούλια, δεν ήταν προκαθορισμένοι. Η μόνη υποχρέωση των νέων φορέων ήταν η διαβούλευση καλή τη πίστει, την οποία όφειλαν στα πλαίσια της συμφωνίας με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών. Ως αναφέρεται και πιο πάνω, το ίδιο το Τμήμα Οδικών Μεταφορών επισημαίνει ότι καμία καταγγελία δεν έγινε σε ό,τι αφορά την καλή πίστη των νέων φορέων κατά τις διαβουλεύσεις.

Σχετικά με τα ποσοστά εισδοχής, τα στοιχεία που έχει δώσει ο καταγγέλλων Σύνδεσμος είναι γενικά και κυρίως αναφέρονται στην κατάσταση που προϋπήρχε, στο ποσοστό των αδειών που κατείχαν οι λεωφορειούχοι πριν από την αλλαγή της κατάστασης, καθώς και στις αμοιβές τους πριν από αυτή την αλλαγή. Σύμφωνα με τη θέση του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, οι λεωφορειούχοι θα έπρεπε να λαμβάνουν μέρος στους νέους φορείς στη βάση των ποσοστών/αριθμών αδειών που κατείχαν

πριν από την αλλαγή της κατάστασης. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, είναι γεγονός ότι υπάρχουν παραδείγματα όπου ένας λεωφορειούχος που προηγουμένως κατείχε ένα μεγάλο ποσοστό αδειών, του προσφερόταν ένα μικρό ποσοστό στο νέο φορέα. Είναι όμως κατανοητό ότι, από τη στιγμή που ένας αριθμός προσώπων προβαίνει σε έξοδα και υποβάλλει συγκεκριμένη προσφορά για να αναλάβει μία συγκεκριμένη σύμβαση, μπορεί να θέτει κάποιους όρους στην εισδοχή νέων προσώπων που δεν θα θίγουν ή θα πλήξουν και τα δικά του συμφέροντα. Εξάλλου, αυτό έγινε αποδεκτό και από την Αναθέτουσα Αρχή.

Σε σχέση με τα ποσοστά εισδοχής, τα μόνα στοιχεία που αποστάληκαν από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο, αφορούσαν τα Λεωφορεία Λευκωσίας και την ΠΕΑΛ «Η Κλήρου», ενώ τα δύο αυτά νομικά πρόσωπα δεν αποτελούν μέλη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου. Επιπλέον, οποιαδήποτε στοιχεία δόθηκαν αφορούσαν αποκλειστικά τον ΟΣΕΛ, ενώ για τις άλλες καταγγελλόμενες εταιρείες, απλώς αναφέρθηκε ότι επικρατεί παρόμοια κατάσταση. Η Επιτροπή σημείωσε ότι η Υπηρεσία, με ερωτηματολόγιο της ημερομηνίας 24 Φεβρουαρίου 2011, ζήτησε να αποσταλούν γραπτές μαρτυρίες/δηλώσεις των μελών του Συνδέσμου, που να καταγράφουν τα γεγονότα όπως τί τους ζητήθηκε και τί ελέγχθη, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις που τους έθεσαν για την εισδοχή τους στους νέους φορείς, πράγμα που ο καταγγέλλων Σύνδεσμος όμως δεν έπραξε.

Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή εξέτασε τους διάφορους όρους που θέτονταν από τους νέους φορείς. Αναφορικά με το μετοχικό κεφάλαιο που διδόταν στον κάθε υφιστάμενο ανέντακτο λεωφορειούχο, αυτό δεν φαίνεται να βασιζόταν μόνο στο ποσοστό αδειών που κατείχε ο κάθε λεωφορειούχος πριν από την τροποποίηση του Νόμου 101(Ι)/2009. Ανάμεσα στους παράγοντες που λάμβαναν υπόψη οι νέοι φορείς, είναι ο κύκλος εργασιών της κάθε εταιρείας ή ο αριθμός των ατόμων που εξυπηρετούσαν ή και η αλλαγή των δεδομένων είτε λόγω δανείων είτε λόγω αρχικών επενδύσεων. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή η θέση του καταγγέλλοντα Συνδέσμου ότι το μερίδιο στο μετοχικό κεφάλαιο θα έπρεπε να καθοριστεί με βάση τον αριθμό των αδειών που κατείχε ο κάθε λεωφορειούχος. Αν κάτι τέτοιο γινόταν αποδεκτό, είναι η άποψη της Επιτροπής ότι τότε δεν θα είχε σημασία ή λόγο η διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων, ούτε και ο περιορισμός που υπάρχει στον όρο 15(4) των συμβάσεων αναφορικά με τον αριθμό των ανέντακτων λεωφορειούχων, που καταγράφεται ως στόχος στην κατάληξη των διαβουλεύσεων.

Επισημαίνεται ότι, σε σχέση με το ποσοστό συμμετοχής, η άποψη του καταγγέλλοντα Συνδέσμου ήταν ότι θα έπρεπε να λαμβάνεται υπόψη το καθαρό ποσοστό που κατείχαν πριν τη λειτουργία των νέων φορέων, όπως αυτό εμφανίζεται στους καταλόγους του Τμήματος Οδικών Μεταφορών με τους υφιστάμενους λεωφορειούχους ανά επαρχία πριν από το 2009. Η Επιτροπή θεωρεί αυτή τη θέση αβάσιμη, εφόσον δεν υποστηρίχθηκε ή/και τεκμηριώθηκε από οποιαδήποτε στοιχεία ή/και επεξηγήσεις. Σε κάθε περίπτωση, οι δηλώσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου κρίνονται από την Επιτροπή ως αντιφατικές, εφόσον από τη μία υποβάλλει καταγγελία εναντίον του ΟΣΕΛ, ισχυριζόμενος ότι λεωφορειούχοι με περισσότερες άδειες θα έπρεπε να είχαν τη μεγαλύτερη συμμετοχή (όπως τα Λεωφορεία Λευκωσίας), και από την άλλη υποβάλλει καταγγελία εναντίον του ΟΣΥΠΑ, χαρακτηριστικό παράδειγμα νέου φορέα όπου εταιρεία η οποία κατείχε την πλειοψηφία των αδειών προηγουμένως, την κατέχει και στο μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας.

Επ' αυτών των ισχυρισμών, η Επιτροπή καταλήγοντας θεωρεί ότι, αυτοί δεν αποτελούν θέμα το οποίο ήθελε κριθεί στα πλαίσια του ανταγωνισμού. Παρά ταύτα, η Επιτροπή, αποδεχόμενη το γεγονός ότι μέσα από αυτούς πιθανόν να αναφύονταν άλλα θέματα ή/και πρακτικές που δυνατόν να επηρέαζαν ή/και παρεμπόδιζαν τον υγιή ανταγωνισμό, προχώρησε και εξέτασε αυτούς και κατέληξε στο προαναφερόμενο συμπέρασμα.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς για απουσία αλληλογραφίας, η Επιτροπή σημειώνει ότι, απ' ότι μπορεί να κρίνει εκ των υστέρων και με βάση τα ενώπιόν της στοιχεία, πολλές συναντήσεις γίνονταν και ενώπιον λειτουργών του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, το οποίο ήταν ουσιαστικά υπεύθυνο για τη μετάβαση στη νέα κατάσταση. Επιπλέον, πολλές συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν και σε Υπουργικό επίπεδο, δεδομένο που καταδεικνύει τόσο την προσπάθεια των αρμοδίων να κοινοποιήσουν την πιθανότητα ένταξης στους νέους φορείς όσο και, εν μέρει, τους λόγους της απουσίας μεγάλης αλληλογραφίας. Εν πάση περιπτώσει, κάποια αλληλογραφία που ανταλλάχθηκε μεταξύ κάποιων εκ των νέων φορέων και των ανέντακτων λεωφορειούχων αποστάληκε στα πλαίσια της προκαταρκτικής έρευνας, η οποία καταγράφηκε και αναλύθηκε εκτενώς στο σημείωμα της Υπηρεσίας με ημερομηνία 26 Νοεμβρίου 2012. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο ομόφωνο συμπέρασμα ότι δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντα Συνδέσμου ότι υπήρχε έλλειψη αλληλογραφίας. Αντιθέτως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά καιρούς

πραγματοποιήθηκαν διάφορες συζητήσεις και συναντήσεις ενώπιον των αρμοδίων, στις οποίες ο καταγγέλλων Σύνδεσμος παρέλειψε να αναφερθεί.

Αναφορικά με τον όρο για απόσυρση των διαδικασιών ενώπιον των δικαστηρίων, ο καταγγέλλων δεν απέστειλε οποιαδήποτε συγκεκριμένα στοιχεία. Εντούτοις, από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας, διαφαίνεται ότι, τόσο ο ΟΣΕΛ όσο και τα Λεωφορεία Λάρνακας έθεσαν αυτό τον όρο. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη της όσα καταγράφηκαν από την Υπηρεσία στο σημείωμα της ημερομηνίας 26 Νοεμβρίου 2012 αναφορικά με τους εν λόγω όρους, θεωρεί ότι αποτελεί δικαίωμα του κάθε προσώπου να απευθύνεται στα δικαστήρια. Παρά ταύτα, από την άλλη, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αποτελεί δικαίωμα του κάθε νομικού προσώπου, το οποίο διαβουλεύεται για την ένταξη ενός νέου μετόχου, να διασφαλίζει ότι αυτός ο νέος μέτοχος, που ουσιαστικά θα είναι συνιδιοκτήτης της εταιρείας, δεν κινείται εναντίον των συμφερόντων της ή/και εναντίον του κύριου σκοπού για τον οποίο αυτή έχει δημιουργηθεί. Περαιτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάτι τέτοιο δεν είναι παράλογο, εφόσον τηρείται η αρχή της αναλογικότητας.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα Συνδέσμου σε σχέση με την αποστολή προσκλήσεων, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που απεστάλησαν και βρίσκονται καταχωρημένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, καθώς και τα συμπεράσματα της έρευνας της Υπηρεσίας αναφορικά με κάθε καταγγελλόμενη, καταλήγει ότι κάποιες από τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 αποδέχονται ότι δεν απέστειλαν προσκλήσεις. Εντούτοις, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι κοινή συνισταμένη ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ειδοποίησε όλους τους υφιστάμενους λεωφορειούχους και προσπάθησε να τους πείσει να ενταχθούν στο νέο σύστημα. Ως εκ τούτου, λόγω και έλλειψης στοιχείων από τον καταγγέλλοντα Σύνδεσμο, ο οποίος περιορίστηκε σε γενικούς ισχυρισμούς, η Επιτροπή δεν αποδέχεται τη θέση του καταγγέλλοντα.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα ευρήματα της προκαταρκτικής έρευνας, διαπίστωσε ότι η νέα κατάσταση οδήγησε σε πάρα πολλές αλλαγές ως προς τη δομή της αγοράς. Λεωφορειούχοι που ήταν διευθυντές, ξαφνικά αναγκάστηκαν να γίνουν οδηγοί και να εργάζονται για τους νέους φορείς, ενώ τα εισοδήματά τους πιθανόν να μειώθηκαν. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η αλλαγή επήλθε λόγω της τροποποίησης του Νόμου 101(Ι)/2009 και μέσα από τις διαδικασίες που ακολούθησε το Τμήμα Οδικών Μεταφορών για την εφαρμογή αυτού του Νόμου. Η Επιτροπή

επαναλαμβάνει ότι, ο τρόπος εφαρμογής του Νόμου 101(Ι)/2009 και του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 δεν αποτελεί θέμα προς εξέταση στη βάση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

Έχοντας σημειώσει τα πιο πάνω, η Επιτροπή επισήμανε ότι, σύμφωνα με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, δεν έχει υποβληθεί οποιαδήποτε καταγγελία ή παράπονο σχετικά με τις διαβουλεύσεις με τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, και κατά πόσον αυτές διεξάγονταν καλή τη πίστει. Επιπρόσθετα, είναι γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ήταν ενήμερο, είτε επειδή πολλές συναντήσεις γίνονταν ενώπιόν του, είτε επειδή σχετικές επιστολές κοινοποιούνταν και σε αυτό. Ως εκ τούτου, ως αρμόδια αρχή βρίσκεται στην καταλληλότερη θέση, έχοντας όλα τα στοιχεία ενώπιόν του, να καταλήξει σε συγκεκριμένα συμπεράσματα αναφορικά με τη συμπεριφορά των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έρευνα της Υπηρεσίας ολοκληρώθηκε στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, την πλειονότητα των οποίων απέστειλαν οι καταγγελλόμενες εταιρείες και το καταγγελλόμενο Τμήμα Οδικών Μεταφορών, ενόψει και της αοριστίας και γενικότητας των ισχυρισμών του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, οι περισσότεροι από τους οποίους επικεντρώνονταν στα προβλήματα που επέφερε η νέα κατάσταση και όχι στη συμπεριφορά των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6, ως εταιρείες κατέχουσες δεσπόζουσα θέση.

Θέσεις καταγγέλλοντα Συνδέσμου επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής

Ο δικηγόρος του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, με επιστολή ημερομηνίας 22 Ιανουαρίου 2013 προς την Επιτροπή, την ενημέρωσε ότι: « Η κατάσταση αυτή των πελατών μας, τους έχει φέρει σε τέτοια οικονομική εξαθλίωση που δεν είναι σε θέση να συνεχίσουν την προσπάθεια τους να εξεύρουν το δίκιο τους και ως εκ τούτου μας έχουν δώσει εντολή να σας κοινοποιήσουμε την επιθυμία τους αυτή.»

Παρόλα αυτά, ο δικηγόρος του καταγγέλλοντα Συνδέσμου προχώρησε και εξέφρασε τη διαφωνία του αναφορικά με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής. Καταγράφονται συνοπτικά τα ακόλουθα:

(α) Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος διαφώνησε με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών δεν αποτελεί επιχείρηση για σκοπούς εφαρμογής των άρθρων 3 και 6 του Νόμου. Λόγος για αυτή τη διαφωνία είναι ότι: «ο καταγγελλόμενος 1 βάσει των συμβάσεων που είναι αντισυμβαλλόμενος και δια των

οποίων η Ε.Π.Α. χαρακτήρισε τους καταγγελλόμενους 2, 3, 4, 5, και 6 ως επιχειρήσεις ασκεί τέτοιο έλεγχο και εποπτεία που δεν μπορεί να διαχωριστεί καθ' ότι αυτοί δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να λειτουργήσουν αυτόνομα.» Σε συνάρτηση με αυτή τη θέση του, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος επανέλαβε τους ισχυρισμούς του εναντίον του Τμήματος Οδικών Μεταφορών.

(β) Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος διαφώνησε με τη θέση της Επιτροπής να μην εξετάσει τους ισχυρισμούς για το καθεστώς υπεργολαβίας. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, «η ΕΠΑ έχει διευρυμένες εξουσίες τόσο μετά από καταγγελία, είτε αυτεπάγγελτα να επιλαμβάνεται όλων των άμεσων και έμμεσων ζητημάτων μιας καταγγελίας.»

(γ) Ο καταγγέλλων διαφώνησε και με τη διαπίστωση ότι ο καταγγελλόμενος 1 δεν έγινε δέκτης οποιουδήποτε παραπόνου σε σχέση με την καλή πίστη των διαπραγματεύσεων. Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι διαμαρτυρόταν συνεχώς είτε με επιστολές, είτε σε συνεχείς συνεδριάσεις στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή Συγκοινωνιών, είτε σε κατ' ιδίαν μεταβάσεις τους στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών.

(δ) Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι οι νέοι φορείς δεν ήρθαν σε καμία διαβούλευση με τα μέλη του και ότι η Επιτροπή στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της μπορεί να ζητήσει αποδείξεις από τους νέους φορείς, ήτοι τις καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 για τις ισχυριζόμενες διαβουλεύσεις.

(ε) Ο καταγγέλλων διαφώνησε με την προκαταρκτική διαπίστωση της Επιτροπής ότι, παρόλο ότι οι καταγγελλόμενοι δεν απέστειλαν προσκλήσεις συμμετοχής στους καταγγέλλοντες δεν είναι παράβαση που εμπίπτει στην εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης τους.

(στ) Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος έχει τη θέση ότι ο όρος για απόσυρση οιασδήποτε διαδικασιών ενώπιον του Δικαστηρίου, φανερώνει την εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης των καταγγελλομένων και δεν πρέπει να γίνει δεκτός από την Επιτροπή.

(ζ) Ο καταγγέλλων Σύνδεσμος ανέφερε ότι «οι καταγγελλόμενοι δεν τήρησαν κανένα κριτήριο του Νόμου 101(Ι)/2001, άρθρα 3, 5, 6, 7, 8 και 9», και απέστειλε τα άρθρα αυτά προς διαπίστωση της Επιτροπής του ισχυρισμού ότι το νομικό υπόβαθρο των καταγγελλομένων 2, 3, 4, 5 και 6 είναι ανύπαρκτο.

Αξιολόγηση των θέσεων του καταγγέλλοντα από την Επιτροπή

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε ενδελεχώς τις θέσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου, ως αυτές κοινοποιήθηκαν με την επιστολή του ημερομηνίας 22/1/2013, σε συνάρτηση με το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, διαπιστώνει τα ακόλουθα:

Εν πρώτοις και επί του συνόλου των θέσεων του καταγγέλλοντα Συνδέσμου αναφορικά με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής, επισημαίνεται ότι οι θέσεις του καταγγέλλοντα απλώς αμφισβητούσαν και/ή διαφωνούν με τα συμπεράσματα αυτά της Επιτροπής, χωρίς όμως να αποστέλλονται οποιαδήποτε στοιχεία και/ή οποιαδήποτε νομική ή άλλη ανάλυση που να ανατρέπουν τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής.

Σε ό,τι αφορά το σύνολο των θέσεων του καταγγέλλοντα συνδέσμου, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε από το Ανώτατο Δικαστήριο: *«η διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής δεν αποβλέπει στην επίλυση διαφοράς μεταξύ δύο πολιτών ή μεταξύ ενός πολίτη και του Κράτους. Αποβλέπει μόνο στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των άρθρων 4 και 6 του Νόμου [...] το άρθρο 4 του Νόμου έχει σαν μοναδικό σκοπό την προστασία του Ανταγωνισμού και το άρθρο 6 την αποτροπή εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης στην αγορά ενός προϊόντος. Οι τομείς τους οποίους καλύπτουν τα δύο άρθρα ενδιαφέρουν άμεσα το κοινό. Επομένως σκοπός των δύο άρθρων είναι η προαγωγή του δημόσιου συμφέροντος^[1]».*

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω, η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα σε σχέση με αριθμό θέσεων του καταγγέλλοντος Συνδέσμου:

(α) Αν και ο καταγγέλλων Σύνδεσμος επέμεινε στην υποβολή ισχυρισμών εναντίον του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, οι ισχυρισμοί που προβάλλει δεν ανατρέπουν καθ' οιονδήποτε τρόπο το συμπέρασμα της Επιτροπής αναφορικά με το κατά πόσον το Τμήμα Οδικών Μεταφορών αποτελεί επιχείρηση, το οποίο βασίστηκε στην ερμηνεία που δίδεται τόσο στο Νόμο όσο και από όσα απορρέουν από τη σχετική ευρωπαϊκή νομολογία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι, εφόσον το συμπέρασμα της αυτό δεν έχει ανατραπεί με την παράθεση νομολογιακών θέσεων, δεν της

^[1] Απόφαση Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αίτηση της εταιρείας Mednet Hellas SA και Επιτροπή Προστασίας Ανταγωνισμού, (2002) 1 ΑΑΔ 1476, ημερομηνία απόφασης 4/10/2002

επιτρέπεται να προχωρήσει σε εφαρμογή του άρθρου 6(1) του Νόμου σε ό,τι αφορά στους ισχυρισμούς εναντίον του Τμήματος Οδικών Μεταφορών.

(β) Αναφορικά με τους αόριστους ισχυρισμούς του θέματος της 'υπεργολαβίας', οι οποίοι προβλήθηκαν σε κατά πολύ μεταγενέστερο της υποβολής της καταγγελίας στάδιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη σωρεία των ισχυρισμών που προβλήθηκαν αρχικώς με την καταγγελία και οι οποίοι καταγράφονται ανωτέρω, δεν συμπεριλαμβανόταν το θέμα της υπερβολικής. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ο καταγγέλλων Σύνδεσμος, εφόσον το επιθυμεί, έχει τη δυνατότητα να υποβάλει καταγγελία αναφορικά με αυτό το θέμα, ως οι διατάξεις του άρθρου 35 του Νόμου.

(γ) Αναφορικά με τις θέσεις του καταγγέλλοντα Συνδέσμου σχετικά με τις διαμαρτυρίες αυτού και αναφορικά με τη διαφωνία του σε ό,τι αφορά τη μη υποβολή παραπόνων στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο καταγγέλλων Σύνδεσμος δεν απέστειλε αποδεικτικά στοιχεία για τις διαμαρτυρίες αυτού ως προς την καλή πίστη των διαπραγματεύσεων για εισδοχή στους νέους φορείς – καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6, στα πλαίσια διεξαγωγής της προκαταρκτικής έρευνας, αλλά ούτε και ως νέα στοιχεία στα πλαίσια υποβολής των θέσεων του αναφορικά με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής. Εξάλλου, είχε ζητηθεί από το Σύνδεσμο όπως αποστείλει μαρτυρίες των μελών του, κάτι που δεν έπραξε. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, η Επιτροπή κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα έχοντας διεξέλθει των στοιχείων του διοικητικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένων των θέσεων και στοιχείων που απέστειλαν τόσο ο καταγγέλλων Σύνδεσμος όσο και οι Καταγγελλόμενοι.

(δ) Σε ό,τι αφορά την αποστολή προσκλήσεων στους ανέντακτους λεωφορειούχους, η Επιτροπή κρίνει σημαντικό να επισημάνει ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών είχε διαμοιράσει κατάλογους με τους λεωφορειούχους ως αυτοί δραστηριοποιούνταν ανά επαρχία, και υπήρξε διορισμός δικηγόρου ανά επαρχία για την ένταξη των ανέντακτων λεωφορειούχων, οι οποίοι, στη βάση των πληροφοριών που είχαν, καθώς και στη βάση των συζητήσεων με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και/ ή τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, γνώριζαν τα δικαιώματά τους για ένταξη στους νέους φορείς.

(ε) Αναφορικά με την εφαρμογή του νόμου 101(Ι)/2001, ως είχε τροποποιηθεί, και τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα Συνδέσμου αναφορικά με τη λανθασμένη εφαρμογή του νόμου αυτού, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο καταγγέλλων Σύνδεσμος

δεν απέστειλε οποιοδήποτε στοιχείο ή νομική ή άλλη ανάλυση που να ανατρέπεται το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η εξέταση της εφαρμογής του εν λόγω Νόμου δεν εμπίπτει στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της, ενόψει και των λοιπών συμπερασμάτων της, ως καταγράφονται στην παρούσα απόφαση.

Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή οφείλει να επισημάνει ότι η κατάσταση, ως αυτή έχει διαμορφωθεί, αποτελεί προϊόν τροποποίησης σχετικής νομοθεσίας. Στη βάση της νέας νομοθεσίας, οι άδειες των υφιστάμενων λεωφορειούχων καταργούνται και, ως εκ τούτου, δεν είχαν πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται στην αγορά ως «επιχειρήσεις» παρέχοντας υπηρεσίες έναντι ανταλλάγματος. Στη βάση της τροποποίησης της νομοθεσίας, η αγορά των δημόσιων μεταφορών με λεωφορεία έχει κλείσει, και σε κάθε επαρχία θα δραστηριοποιείται μία και μόνο εταιρεία.

Στους εν λόγω λεωφορειούχους παρεχόταν η δυνατότητα να αιτηθούν ένταξή τους στους νέους φορείς ούτως ώστε να μπορούν να συνεχίσουν τη δραστηριοποίησή τους, είτε ως μέτοχοι μιας εκ των εταιρειών είτε ως εργοδοτούμενοι των εταιρειών.

Ως εκ τούτου, δεν υφίσταται πλέον ελεύθερος ανταγωνισμός στις εν λόγω αγορές, εφόσον το αποκλειστικό δικαίωμα δραστηριοποίησης σε αυτές έχει δοθεί σε συγκεκριμένα νομικά πρόσωπα. Είναι γεγονός ότι οι καταγγελλόμενες 2, 3, 4, 5 και 6 κατέχουν δεσπόζουσα θέση, η κάθε μία σε συγκεκριμένη επαρχία. Εντούτοις, όπως αναφέρεται και σε σχετικό σύγγραμμα αναφορικά με την έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης: *«Κατάχρηση είναι αντικειμενική έννοια που σχετίζεται με τη συμπεριφορά επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση τέτοια ώστε να επηρεάζει τη δομή μιας αγοράς [...] Εδώ το βάρος δεν πέφτει τόσο στη συμπεριφορά της επιχείρησης, ούτε στους σκοπούς που επιδιώκει, ούτε στα αποτελέσματα που πέτυχε, αλλά στην επιρροή της στην αγορά, στη δομή του ανταγωνισμού. Έτσι η έννοια της κατάχρησης γίνεται και κατονομάζεται ως αντικειμενική, για την οποία δεν ενδιαφέρουν υποκειμενικά στοιχεία όπως απόδειξη πρόθεσης ή συνδρομή πταίσματος. Αυτό που τελικά χαρακτηρίζει και συνιστά κατάχρηση απαγορευμένη από τη διάταξη του άρθρου 102 τη ΣΛΕΕ... **είναι το περιοριστικό αποτέλεσμα στην αγορά.**»*³⁵

Στην προκειμένη περίπτωση, ο ανταγωνισμός στην αγορά περιορίστηκε με την τροποποίηση του νόμου και με την κατάργηση των αδειών των υφιστάμενων λεωφορειούχων. Ήταν απόφαση της Δημοκρατίας, η οποία λήφθηκε στη βάση

³⁵ Λάμπρος Ε. Κοτσιρης, *Δίκαιο Ανταγωνισμού Αθέμιτου και Ελεύθερου* (2011) 6^η Έκδοση, Εκδόσεις Σακκουλα Α.Ε., σελ.534-535.

σχετικού Κανονισμού της Ε.Ε, να κλείσει τις αγορές με αυτό τον τρόπο, παρέχοντας αποκλειστικά δικαιώματα σε συγκεκριμένα πρόσωπα, τα οποία πληρούσαν ορισμένα κριτήρια. Ο χρόνος που δόθηκε για ένταξη περισσότερων υφιστάμενων λεωφορειούχων στους νέους φορείς ήταν ουσιαστικά μία μεταβατική περίοδος κατά την οποία θα ήτο δυνατή η ένταξη περισσότερων στους νέους φορείς ως μέτοχοι ή ως εργοδοτούμενοι και όχι ως εναλλακτικοί πάροχοι των υπηρεσιών αυτών. Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ήταν υπεύθυνο για την αλλαγή και ομαλή διαμόρφωση του νέου καθεστώτος, καθώς και για τους όρους που θέτονταν για ένταξη των υφιστάμενων λεωφορειούχων στους νέους φορείς.

Γεγονός όμως είναι ότι οι λεωφορειούχοι που επιζητούσαν ένταξη δεν θα δραστηριοποιούνταν στο τέλος της ημέρας ως ανταγωνιστές στην αγορά, αλλά θα ενσωματώνονταν στις εταιρείες που κατέχουν αποκλειστικά δικαιώματα. Ως εκ τούτου, η δομή της αγοράς σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό είχε ήδη καθορισθεί με την τροποποίηση του νόμου, ήτοι με νομοθετικά μέτρα. Η είσοδος νέων μελών – υφιστάμενων λεωφορειούχων στους νέους φορείς δεν θα επηρέαζε με οποιοδήποτε τρόπο τη δομή της αγοράς με την εισαγωγή νέων επιχειρήσεων, αλλά τη δομή των εταιρειών που κατέχουν αποκλειστικά δικαιώματα.

Συνακόλουθα, στην παρούσα υπόθεση, ήτοι την εισδοχή υφιστάμενων λεωφορειούχων ως μέλη - μέτοχοι στις νέες εταιρείες και τους όρους που τίθενται για εισδοχή αυτών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενέργειες των καταγγελλομένων 2,3,4,5 και 6 δεν μπορούν να αποτελέσουν το λόγο περιοριστικού αποτελέσματος στην αγορά, εφόσον ο περιορισμός και η αλλαγή στη δομή της αγοράς επήλθε σε πρότερο στάδιο κατά την τροποποίηση και ψήφιση του νόμου και στην εφαρμογή του νέου καθεστώτος.

Στη βάση των στοιχείων ενώπιον της Επιτροπής, και στην απουσία συγκεκριμένων ισχυρισμών και στοιχείων από μέρος του καταγγέλλοντα Συνδέσμου που να δεικνύουν περιοριστικό αποτέλεσμα στην αγορά και στον ανταγωνισμό λόγω της συμπεριφοράς των καταγγελλομένων 2 και/ή 3 και/ή 4 και/ή 5 και/ή 6, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, υπό το φως των ενώπιόν της στοιχείων και δεδομένων τα οποία βρίσκονται καταχωρημένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, δεν έχει αποδειχθεί και/ή τεκμηριωθεί παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου.

Αναφορικά με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα Συνδέσμου για παραβάσεις των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν έχει αποδειχθεί παράβαση των άρθρων 3 και/ή 6 του Νόμου, ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εξέταση των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ παρέλκει³⁶.

Στη βάση των ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι, στην απουσία συγκεκριμένων ισχυρισμών και στοιχείων από μέρος του καταγγέλλοντα Συνδέσμου που να δεικνύουν περιοριστικό αποτέλεσμα στην αγορά και στον ανταγωνισμό ως αποτέλεσμα της συμπεριφοράς των καταγγελλομένων 2 και/ή 3 και/ή 4 και/ή 5 και/ή 6, δεν στοιχειοθετείται πιθανολογούμενη παράβαση των άρθρων 3(1) και/ή 6(1) του Νόμου, ως οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα Συνδέσμου.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει να απορρίψει την παρούσα καταγγελία.

.....

Λουκία Χριστοδούλου
Πρόεδρος της Επιτροπής
Προστασίας του Ανταγωνισμού

³⁶ Υπόθεση C-375/09, *Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów κατά Tele2 Polska sp. z o.o., devenue Netia SA*, [2011], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2011.