

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ. \* 511/VI/2010

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΤΜΗΜΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 29<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2010, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύων: Δημήτριος Δανηλάτος

Μέλη: Ασημάκης Κομνηνός,

Φραγκίσκος Αρμάος, λόγω κωλύματος του τακτικού μέλους, Βασιλείου Νικολετόπουλου

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα

**Θέμα της συνεδρίασης:** Λήψη απόφασης επί της υπ' αριθμ. πρωτ. 1946/26.3.2008 καταγγελίας της εταιρίας «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ» κατά των εταιριών «RENAULT SAS» και «PGA MOTORS» για παράβαση των άρθρων 1, 2 και 2α του ν. 703/1977, όπως ισχύει.

Πριν την έναρξη της συζήτησης ο Προεδρεύων όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ηλιάνα Κούτρα, με αναπληρώτρια την Παρασκευή Ζαχαριά.

Η υπόθεση συζητείται μετά από αναβολή της αρχικά ορισθείσας ημερομηνίας συζήτησης, την 3<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2010.

Η συζήτηση συνεχίστηκε την 12<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2010, όπου και ολοκληρώθηκε.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης τα νομίμως κλητευθέντα ενδιαφερόμενα μέρη παραστάθηκαν ως εξής: α) η καταγγέλλουσα εταιρία «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ» με το νόμιμο εκπρόσωπό της Αλέξανδρο Μανιατόπουλο και μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Ιωάννη Κωνσταντίνου, Γεωργίου Στεφανάκη, Νικολάου Ντέσκα και Ιωάννας Στεφανάκη, β) η καταγγελλόμενη εταιρία «RENAULT SAS», διά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Παναγιώτη Μπερνίτσα, Αυγουστίνας Αλμυρούδη και Ana San Juan Gir και γ) η καταγγελλόμενη εταιρία PGA MOTORS, διά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Δημητρίου Παρασκευά και Αφροδίτης Κανελλοπούλου.

Επί της κρινόμενης υπόθεσης, ο νομίμως ορισθείς Εισηγητής Ανδρέας Μαρκάκης (Πρακτικό της 20<sup>ης</sup>/5.3.2010 συνεδρίασης της Ολομέλειας) παρήγαγε την υπ' αριθμ. πρωτ. 3647/11.6.2010 γραπτή Εισήγησή του. Ενόψει, όμως, της αποδοχής της παραίτησης του ως άνω Εισηγητή από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, με την υπ' αριθμ. πρωτ. 11660.674/30.6.2010 Απόφασή του, η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού όρισε νομίμως

---

\* Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β'/29.12.2006), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

νέο Εισηγητή τον Ασημάκη Κομνηνό (Πρακτικό της 83<sup>ης</sup>/15.7.2010 συνεδρίασης της Ολομέλειας).

Στην αρχή της συζήτησης, ο Προεδρεύων έδωσε το λόγο στον Εισηγητή της υπόθεσης, Ασημάκη Κομνηνό, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 3647/11.6.2010 γραπτή Εισήγηση επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση: την απόρριψη της καταγγελίας της εταιρίας «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ» κατά των εταιριών «RENAULT SAS» και «PGA MOTORS» για παράβαση των άρθρων 1, 2 και 2α του Ν. 703/1977, όπως ισχύει, στο σύνολό της.

Κατόπιν το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των ενδιαφερομένων μερών καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ», οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της Εισηγήσεως, ανέπτυξαν τις απόψεις τους και τις ενστάσεις τους, έδωσαν διευκρινήσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Προεδρεύων και τα μέλη του Τμήματος της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Για τη θεμελίωση των ισχυρισμών τους οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των μερών ζήτησαν την εξέταση μαρτύρων. Το Τμήμα αποδεχόμενο το αίτημά τους εξέτασε τον μάρτυρα [...], και ανωμοτί το νόμιμο εκπρόσωπο της εταιρίας «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ», Αλέξανδρο Μανιατόπουλο.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας και την εξέταση των μαρτύρων οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των μερών ζήτησαν και ο Προεδρεύων του Τμήματος χορήγησε προθεσμία πέντε (5) εργασίμων ημερών στην πλευρά της καταγγέλλουσας, μετά την παραλαβή των πρακτικών, για την υποβολή συμπληρωματικού υπομνήματος και προθεσμία πέντε (5) εργασίμων ημερών στις καταγγελλόμενες, μετά την υποβολή του συμπληρωματικού υπομνήματος, για την υποβολή συμπληρωματικού υπομνήματος-αντίκρουσης.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη την 16η Δεκεμβρίου 2010 (ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00) και αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικός τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την συζήτηση της υπόθεσης και με τα υπομνήματά τα οποία υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία,

## **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ**

### **I. ΟΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ**

#### **A. ΤΑ ΜΕΡΗ**

1. Τον Μάρτιο του 2008 η εταιρία MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ (εφεξής «καταγγέλλουσα» ή «MABA») κατέθεσε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού την υπ' αριθμ. πρωτ. 1946/26.3.2008 καταγγελία της για παράβαση των άρθρων 1, 2 και 2α του ν. 703/1977, όπως αυτός ίσχυε προ του Αυγούστου 2009, κατά των εταιριών RENAULT

- (εφεξής «πρώτη καταγγελλόμενη») και PGA MOTORS (εφεξής «δεύτερη καταγγελλόμενη»).
2. Η καταγγέλλουσα δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά αυτοκινήτου από το 1962 και εξειδικεύεται στην εισαγωγή και εμπορία επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων, καθώς και στην παροχή υπηρεσιών επισκευής και ελέγχου των οχημάτων μετά την πώλησή τους (after sale services). Κατά τη διάρκεια της επιχειρηματικής της πορείας, υπήρξε αποκλειστικός αντιπρόσωπος αυτοκινητοβιομηχανιών, όπως η NSU (1962-1969), η AUDI-NSU (1969-1975) και η «Regie Nationale des Usines RENAULT». Ειδικότερα, η συνεργασία της με τη πρώτη καταγγελλόμενη ξεκίνησε το 1975 με την υπογραφή σχετικής σύμβασης εισαγωγής και αντιπροσωπείας. Η συνεργασία αυτή διεκόπη την 31.12.2007 με καταγγελία της πρώτης καταγγελλόμενης.
  3. Η πρώτη καταγγελλόμενη RENAULT, γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία με μακρόχρονη παρουσία στην παγκόσμια αγορά, έχει παρουσία στην Ελλάδα από το 1976. Με την λήξη της συνεργασίας της με την καταγγέλλουσα, η RENAULT ανέθεσε, από τις αρχές του 2008, στην εταιρία PGA Ελλάδος, θυγατρική της PGA Motors (εφεξής «δεύτερη καταγγελλόμενη»), η οποία είναι Γαλλική απλοποιημένη μετοχική εταιρία νόμιμα συστημένη και εδρεύουσα στη Γαλλία, την αποκλειστική εισαγωγή της γκάμας αυτοκινήτων της στην Ελλάδα. Αποτελεί μέλος του ομίλου PORSCHE HOLDING GmbH, ο οποίος συγκαταλέγεται παγκοσμίως στους κορυφαίους στο χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας και εμπορίας αυτοκινήτων.

## **B. Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ**

4. Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, οι σχέσεις της με την πρώτη καταγγελλόμενη διέπονταν από συμβάσεις αποκλειστικής εισαγωγής, [...] (εφεξής «σύμβαση»), με την οποία η καταγγέλλουσα εντασσόταν στο δίκτυο επιλεκτικής διανομής της RENAULT. Στο πλαίσιο αυτό, η καταγγέλλουσα ορίστηκε ως «αποκλειστικός εισαγωγέας», με το δικαίωμα να δραστηριοποιείται ως «πωλητής χονδρικής» και να πωλεί στο δίκτυο διανομίων όλα τα μοντέλα RENAULT, καθώς επίσης και να χρησιμοποιεί το σήμα της RENAULT. Αντιστοίχως, είχε την υποχρέωση να οργανώνει και να διαχειρίζεται, σύμφωνα με τα ποιοτικά κριτήρια της RENAULT, ένα δίκτυο διανομίων και επισκευαστών εντός της Ελληνικής επικράτειας, καθώς επίσης και να προωθεί τη φήμη του σήματος «RENAULT» στην Ελλάδα.
5. Η καταγγέλλουσα από την έναρξη της εμπορικής της συνεργασίας με τη RENAULT, το 1975, ήταν αποκλειστικά προσανατολισμένη στην εισαγωγή στην Ελλάδα των οχημάτων και των ανταλλακτικών RENAULT, στη διοχέτευσή τους (δια μεταπωλήσεως) στο δίκτυο των εξουσιοδοτημένων εμπόρων. Οι παραπάνω ενέργειες καθώς και η ανάπτυξη της φήμης του σήματος «RENAULT», συνιστούν μία σύνθετη επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία προϋποθέτει την κατοχή ακινήτων, την οικοδόμηση δικτύου, την πρόσληψη προσωπικού ειδικών προσόντων, τη διαρκή παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προς το δίκτυο και τους εργαζόμενους, τη διάθεση μηχανοργάνωσης συμβατής με τα συστήματα της RENAULT, την ανάληψη επενδύσεων διαφημιστικού χαρακτήρα και,

γενικότερα ενεργειών για την απόκτηση και τη διατήρηση της εμπιστοσύνης του καταναλωτή.

6. Η εμπορική αξία των ακινήτων που διέθετε η καταγγέλλουσα για την εξυπηρέτηση των σκοπών της υπολογιζόταν πριν την παρούσα καταγγελία, σύμφωνα με την εκτίμηση της εταιρίας «LANDMARK - Real Estate & Investments», συνολικά στο ποσό των [...] ευρώ (€ [...]). Μάλιστα, κατά την καταγγέλλουσα, [...]. Επίσης, το δίκτυο 73 σημείων εμπορικής παρουσίας στην Ελλάδα ήταν πλήρως εναρμονισμένο με τις αρχές της εμπορικής δραστηριότητας, δηλαδή τα πρότυπα της RENAULT, που είναι γνωστά ως [...].<sup>1</sup>
7. Ωστόσο, κατά την καταγγέλλουσα, παρά το γεγονός ότι το σχετικό δίκτυο έχει δημιουργηθεί με δικές της προσπάθειες, δικαιώματα επ' αυτού έχει, σύμφωνα με τα άρθρα I και III της σύμβασης, αποκλειστικά και μόνο η RENAULT. Η δε καταγγελία της σύμβασης από την τελευταία ουσιαστικά βλάπτει ανεπανόρθωτα την καταγγέλλουσα, αφού ο υψηλότερος βαθμός ένταξης της στο δίκτυο της RENAULT καθιστά αδύνατη την εξεύρεση εναλλακτικής λύσης, δηλαδή τη διάθεση της τεχνογνωσίας της και του έμπυχου υλικού της για την αντιπροσώπευση άλλου σήματος.
8. Η μεταστροφή της στάσης της RENAULT ύστερα από 32 χρόνια εμπορικής συνεργασίας, κατά την καταγγέλλουσα, συνδέεται με τις αλλαγές στη δομή της πρώτης και στο επιχειρηματικό ήθος των ηγετικών της στελεχών. Η έναρξη των καταγγελλόμενων πρακτικών της RENAULT τοποθετείται περί το 2004 αμέσως μετά από την σύναψη της νέας σύμβασης ([...]). Κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT αναθεώρησε την πολιτική τιμών, επιβάλλοντας πολύ υψηλές τιμές αγοράς εκ του εργοστασίου (ex-works price/EXW ή PDU),<sup>2</sup> ενώ ταυτόχρονα επέτασσε την επίτευξη πολύ υψηλών στόχων αγορών. Συγκεκριμένα, το Νοέμβριο του 2003 η RENAULT ανακοίνωσε στην καταγγέλλουσα επιπρόσθετη κατά [...] % αύξηση της τιμής των αυτοκινήτων του Segment C<sup>3</sup> και το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου έθεσε ως στόχο στην καταγγέλλουσα την αύξηση κατά [...] μονάδες του μεριδίου αγοράς της τελευταίας, δηλαδή την επίτευξη μεριδίου [...] %, μέχρι και το 2005.<sup>4</sup>
9. Κατά την καταγγέλλουσα, τούτο της δημιούργησε ένα ανυπέβλητο ανταγωνιστικό μειονέκτημα, αφού η τυχόν μετακύλιση του κόστους στην αλυσίδα διανομής θα έθετε τα προϊόντα RENAULT εκτός ανταγωνισμού, καθώς ο καταναλωτής διέθετε εναλλακτικές επιλογές σε σαφώς κατώτερες τιμές. Γι' αυτό τόσο η ίδια όσο και οι έμποροι, προκειμένου να παραμείνουν ενεργοί στην αγορά, κατά δήλωση της καταγγέλλουσας, μείωσαν σημαντικά τα περιθώρια κέρδους τους.
10. Η καταγγέλλουσα προσδοκούσε ότι η RENAULT θα την διευκόλυνε μέσω [...], προφανώς δια της αντίστοιχης μείωσης του δικού της περιθωρίου κέρδους, οι ελπίδες της όμως αυτές διαψεύστηκαν. Έτσι, από το 2004 έως το 2006, δηλώνει ότι λειτούργησε με

---

<sup>1</sup> [...].

<sup>2</sup> Τιμή εργοστασίου είναι η «καθαρή» τιμή πώλησης του αυτοκινήτου, δηλαδή η τιμή που καταβάλλεται στη RENAULT, προ φόρων, εξόδων μεταφοράς, ασφαλίσεων κ.τ.λ.

<sup>3</sup> Περί των οχημάτων που ανήκουν στην κατηγορία C, βλ. κατωτέρω παρ. 43 επ. Σημειώνεται ότι η εν λόγω κατηγορία καταλαμβάνει το μεγαλύτερο όγκο των πωλήσεων στην Ελληνική αγορά και δη ποσοστό περί το 30% (βλ. Καταγγελία, Συνημμένο 19).

<sup>4</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 20α,β.

περιθώριο κέρδους κατά μέσο όρο κατώτερο του [...]%, ποσοστό που κατ' αυτήν είναι το ήμισυ του περιθωρίου κέρδους των Ελλήνων εισαγωγέων αυτοκινήτων άλλων σημάτων, με αποτέλεσμα να πωλεί οχήματα επί ζημιά. Τούτο, κατά την καταγγέλλουσα, ισοδυναμεί με επιβολή λιανικής τιμής πώλησης (resale price maintenance), που απαγορεύεται από το άρθρο 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»), 1 του ν. 703/1977 και 4 του Κανονισμού 1400/2002.<sup>5</sup>

11. Περαιτέρω η καταγγέλλουσα καταγγέλλει μονομερή καθορισμό από τη RENAULT υψηλών στόχων που δεν δικαιολογούνταν από το μερίδιο αγοράς της, τη δυναμική του σήματος και τις πραγματικές του δυνατότητες στην Ελληνική αγορά αυτοκινήτου. Ειδικότερα, κατά το πρώτο τετράμηνο του 2004, η RENAULT έθεσε, κατά την καταγγέλλουσα, ως στόχο την αγορά [...] αυτοκινήτων (περίπου [...]% μερίδιο αγοράς). Η καταγγέλλουσα επικαλείται ότι, λόγω της πολυδάπανης διαφημιστικής εκστρατείας που ανέλαβε, πέτυχε την αγορά, και, συνεπώς, την ταξινόμηση σημαντικού αριθμού οχημάτων, [...], ήτοι [...] σε μερίδιο αγοράς αυτοκινήτων. Προ της επιτυχίας αυτής, κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT απαίτησε, κατά το δεύτερο τετράμηνο, την επίτευξη όγκου αγορών [...] αυτοκινήτων, δηλαδή [...]%, από τον οποίο η καταγγέλλουσα πέτυχε την αγορά [...] αυτοκινήτων, ήτοι [...] σε μερίδιο αγοράς. Το γεγονός αυτό προκάλεσε, κατά την καταγγέλλουσα, την έντονη δυσαρέσκεια της RENAULT,<sup>6</sup> η οποία απαίτησε ρητά την επίτευξη μεριδίου αγοράς τουλάχιστον [...]%,<sup>7</sup> μέχρι το τέλος του έτους.
12. Η καταγγέλλουσα επικαλείται επίσης ότι η RENAULT την ενθάρρυνε να προβεί στην πρακτική των «πινακιδώσεων»,<sup>8</sup> ώστε στατιστικά, αν όχι εικονικά, να επιτύχει τους στόχους πωλήσεων που η δεύτερη έθετε.<sup>9</sup> Η επιβολή των ανωτέρω μη ρεαλιστικών, κατά την καταγγέλλουσα, στόχων καθώς και η ευρεία χρήση της πρακτικής της πινακίδωσης είχαν ως αποτέλεσμα τη συσσώρευση αποθέματος αυτοκινήτων, εκ των οποίων πολλά ήταν ήδη ταξινομημένα. Αν και τα αυτοκίνητα ήταν αχρησιμοποίητα, τελικά πωλήθηκαν, κατά την καταγγέλλουσα, σε τιμές μεταχειρισμένων, λόγω των φθορών που είχαν υποστεί εκ της πολύμηνης αχρησίας τους.
13. Κατά την καταγγέλλουσα, οι πρακτικές αυτές της RENAULT συνεχίστηκαν κατά το 2005 και το πρώτο τετράμηνο του 2006. Η RENAULT έθετε στόχους πωλήσεων άνω του [...]%, οι οποίοι μειώνονταν ελαφρώς ύστερα από διαμαρτυρίες της καταγγέλλουσας, η οποία τελικά δεν τους επετύγχανε και μάλιστα απέκλινε ουσιωδώς.<sup>10</sup> Για το λόγο αυτό, και ως αντιστάθμιση της επιβληθείσης, κατά την καταγγέλλουσα, πολιτικής πινακίδωσης,

---

<sup>5</sup> Κανονισμός 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ΕΕ 2002 L 203/30.

<sup>6</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 52 και 54.

<sup>7</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 52.

<sup>8</sup> Η πρακτική της πινακίδωσης αναφέρεται στην ταξινόμηση των αυτοκινήτων (με καταβολή των αναλογούντων φόρων και τελών) χωρίς να υπάρχει τελικός πελάτης. Δηλαδή, το αυτοκίνητο ταξινομείται στο όνομα του εισαγωγέα.

<sup>9</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 56.

<sup>10</sup> Ειδικότερα, η καταγγέλλουσα τελικά πέτυχε μερίδιο αγοράς [...] % για το πρώτο, [...] % για το δεύτερο και [...] % για το τρίτο τετράμηνο του 2005. Το πρώτο τετράμηνο του 2006 η καταγγέλλουσα πέτυχε μερίδιο αγοράς [...] %.

της διέθεσε η RENAULT ποσό € [...],<sup>11</sup> το οποίο όμως, όπως ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα, δεν αντιστάθμιζε το κόστος των πινακιδώσεων.

14. Κατά την καταγγέλλουσα, η βαθμιαία πτώση των πωλήσεων της οδήγησε τη RENAULT σε μια «πολιτική προγραφής», συνέπεια της οποίας υπήρξε η αιφνίδια διακοπή προσδιορισμού στόχων. Έτσι, τον Αύγουστο του 2006, όταν, κατά την καταγγέλλουσα, οι συνέπειες της πρακτικής της RENAULT ως προς τις τιμές καθώς και της εμπορικής της πολιτικής (υψηλοί στόχοι, σε συνδυασμό με υψηλές τιμές, έλλειψη κατάλληλων και ελκυστικών μοντέλων) είχαν ήδη επιφέρει συρρίκνωση του μεριδίου αγοράς στο [...], η RENAULT απέστειλε στην καταγγέλλουσα την από 28.8.2006 επιστολή της,<sup>12</sup> δια της οποίας ανακοίνωνε ότι η σύμβαση μεταξύ των μερών δεν επρόκειτο να ανανεωθεί[...].
15. Η καταγγέλλουσα αναγνωρίζει μεν ότι η εν λόγω καταγγελία της σύμβασης τηρούσε το νόμιμο τύπο περί διετούς προθεσμίας, υποστηρίζει δε ότι ήταν κατ' ουσίαν καταχρηστική, αφού η σύμβαση περιείχε ρήτρα περί μη αποζημίωσης του εισαγωγέα σε περίπτωση λύσης ή λήξης της, καθώς και ρήτρα μη αποζημίωσης για την οργάνωση του δικτύου, του οποίου ρητά επιβαλλόταν η αυτοδίκαιη λύση σε περίπτωση λήξεως της συνεργασίας μεταξύ του κατασκευαστή (RENAULT) και του εισαγωγέα. Κατά την καταγγέλλουσα, οι εν λόγω ρήτρες ουδέποτε αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης, λόγω της ανίσου σχέσεως.
16. Εντούτοις, κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT παράλληλα [...] μαζί της, οι οποίες κατέληξαν στην υπογραφή την 12.12.2006 ενός μνημονίου (Memorandum of Understanding - εφεξής «MOU»)<sup>13</sup> Σύμφωνα με τους όρους του MOU, η συμβατική σχέση της RENAULT με την καταγγέλλουσα, θα συνεχιζόταν απρόσκοπτα και μετά τον Οκτώβριο 2008, αφού όμως πρώτα [...]. Ειδικότερα, [...].
17. Η καταγγέλλουσα επικαλείται ότι το MOU της δημιούργησε βάσιμες προσδοκίες ότι, [...], αλλά και την ανόρθωση των οικονομικών της χάρη στην ανανεωμένη επιχειρηματική στρατηγική, θα επιτυγχάνονταν συμβατικοί όροι που θα απέβαιναν επωφελείς, για όλες τις πλευρές. Θεωρεί όμως ότι παραπλανήθηκε για τις πραγματικές προθέσεις της RENAULT και αιφνιδίως της αναγγέλθηκε από τη RENAULT η καταγγελία της σύμβασης. Συνεπεία αυτής, ο νέος επενδυτής (PGA Motors) κατήρτισε απευθείας συμφωνία με τη RENAULT, χωρίς εν τω μεταξύ να έχει ληφθεί οποιοδήποτε από την καταγγέλλουσα μέτρο για την προσαρμογή της στα νέα δεδομένα.
18. Σε αυτό το πλαίσιο και προς το σκοπό ενός νέου επιχειρηματικού σχεδίου, η καταγγέλλουσα επικαλείται ότι αποφάσισε με τη RENAULT δέσμη μέτρων («To-Do List»)<sup>14</sup> Επίσης, η καταγγέλλουσα επιθυμούσε διακαώς την εισαγωγή στην Ελληνική αγορά του μοντέλου [...]. Ως προς δε τον καθορισμό των στόχων πωλήσεων, η RENAULT, χωρίς να εγκαταλείπει το στόχο της διείσδυσης στην Ελληνική αγορά σε μερίδιο [...],<sup>15</sup> μετέθεσε την υλοποίησή του σε ορίζοντα [...], δηλαδή το [...], αντί της διετούς προθεσμίας που είχε θέσει στην καταγγέλλουσα προηγουμένως.<sup>16</sup>

<sup>11</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 59.

<sup>12</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 87.

<sup>13</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 91.

<sup>14</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 93 και 94.

<sup>15</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 96.

<sup>16</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 20α,β.

19. Εντούτοις, η εξέλιξη της όλης σχέσης των μερών δεν ήταν θετική για την καταγγέλλουσα, με αποτέλεσμα να υπάρξει συσσώρευση αποθέματος για ορισμένα μοντέλα και ενώ, κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT πέτυχε [...], εκείνη[...], γεγονός που την οδήγησε να λειτουργεί επί ζημιά. Επιπλέον η RENAULT, κατά την καταγγέλλουσα,[...]. Το γεγονός αυτό προκάλεσε περαιτέρω συρρίκνωση των πωλήσεων. Από το Μάιο 2007 και εφεξής, το μερίδιο αγοράς της καταγγέλλουσας δεν υπερβαίνει το [...]. Η καταγγέλλουσα επίσης σημειώνει ότι το βασικό μοντέλο, στο οποίο απέβλεπε για την αντιμετώπιση των οικονομικών δυσχερειών της, το [...], ουδέποτε της παραδόθηκε. Αντιθέτως, το εν λόγω μοντέλο διατέθηκε στο λοιπό δίκτυο της RENAULT, ήδη μάλιστα από το 2006.
20. Εν συνεχεία, στις 13.12.2007, η RENAULT, [...], του επέδωσε επιστολή με την οποία καλούσε την καταγγέλλουσα να αποπληρώσει, εντός 15 ημερών, οφειλή ύψους € [...]. Σε διαφορετική περίπτωση, η RENAULT απειλούσε με άμεση καταγγελία της σύμβασής της, δυνάμει του άρθρου XI.2.3. Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι απέστειλε στις 31.12.2007 έμβασμα ύψους € [...],<sup>17</sup> αλλά την ίδια μέρα (31.12.2007), η RENAULT απηύθυνε στην καταγγέλλουσα επιστολή<sup>18</sup> δια της οποίας την πληροφορούσε ότι κατήγγελλε άμεσα τη σύμβαση εισαγωγής [...] ([...]). Επιπλέον, την πληροφορούσε ότι [...]. Τέλος, υπενθύμιζε την υποχρέωσή της καταγγέλλουσας να [...].
21. Την ίδια μέρα, η καταγγέλλουσα ενημέρωσε την RENAULT ότι ήδη απέστειλε έμβασμα ύψους € [...] και δεσμεύθηκε ότι τα υπόλοιπα € [...] θα καταβάλλονταν έως [...].<sup>19</sup> Κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT δεν αντίκρουσε την ανωτέρω διόρθωση / πρότασή της, με συνέπεια να θεωρηθεί ότι αποδεχόταν καταρχήν τους όρους διευθέτησης της οφειλής, δηλαδή την καταβολή των € [...], που είχε πραγματοποιηθεί την 31.12.2007 αντί της 28.12.2007, όπως επίσης και τον προτεινόμενο διακανονισμό για τα υπόλοιπα.
22. Η εντύπωση αυτή, κατά την καταγγέλλουσα, μετατράπηκε σε βεβαιότητα την 11.1.2008,<sup>20</sup> όταν η RENAULT της απηύθυνε [...], και ιδίως την 15.1.2008,<sup>21</sup> όταν [...]. Όμως, την 11.1.2008, και ενώ, τα κορυφαία στελέχη της καταγγέλλουσας [...],<sup>22</sup> έλαβε η καταγγέλλουσα ταχυδρομικώς την από 9.1.2008 επιστολή της RENAULT,<sup>23</sup> η οποία καθιστούσε σαφές ότι η καταγγελία της ήταν πάντα σε ισχύ. Η RENAULT υποστήριζε ότι, [...],<sup>24</sup>[...]. Θεωρούσε, συνεπώς, ότι δεν είχαν εξοφληθεί τα αναφερόμενα στην από 13.12.2007 επιστολή της ποσά. Επιπλέον, η RENAULT επικαλούνταν την ύπαρξη και [...] που από μόνα τους συνιστούσαν λόγο καταγγελίας.
23. Κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT είχε ίδιο συμφέρον [...].<sup>25</sup> Στην πραγματικότητα, κατά την καταγγέλλουσα, η RENAULT αναζητούσε εναγωνίως αφορμή για την καταγγελία της σύμβασής, ώστε να καταστεί η MABA «*αιχμάλωτος των διαπραγματεύσεων με την ίδια και την PGA*». Σκοπός αυτής της συμπεριφοράς της

<sup>17</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 156α,β.

<sup>18</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 157.

<sup>19</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 158.

<sup>20</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 153.

<sup>21</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 159.

<sup>22</sup> [...].

<sup>23</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 160.

<sup>24</sup> [...] (βλ. π.χ. Καταγγελία, Συνημμένο 161).

<sup>25</sup> Καταγγελία, Συνημμένο 161 ([...]).

RENAULT ήταν, κατά την καταγγέλλουσα, να συνεπικουρήσει την PGA MOTORS στο έργο του πλήρους διαχωρισμού της δραστηριότητας που θα αναλάμβανε η τελευταία, ώστε εκείνη να μην θεωρηθεί διάδοχος της καταγγέλλουσας και έτσι να μην βαρύνεται από σημαντικό μέρος των υφιστάμενων υποχρεώσεων.

24. Κατά την καταγγέλλουσα, οι πρακτικές της RENAULT είναι αντίθετες με το άρθρο 1 του ν. 703/1977 και συνιστούν ουσιαστικά καθορισμό τιμών μεταπώλησης, επειδή η τελευταία, μέσω εξουσιαστικών όρων, δεν δημιουργούσε προϋποθέσεις κέρδους για τον εισαγωγέα (MABA) και τους εξουσιοδοτημένους εμπόρους. Την απροθυμία του να επιτύχει ανταγωνιστικές τιμές στο επίπεδο της λιανικής επεδίωκε ο κατασκευαστής να αντισταθμίσει με πλασματικές πωλήσεις εις βάρος του εισαγωγέα δημιουργώντας πλασματικά μερίδια αγοράς (επιβολή όγκου αγοράς και όχι πώλησης). Η δε άσκηση αφόρητης πίεσης για την καταβολή από τον εισαγωγέα υπέρμετρων προσπαθειών, προκειμένου να αγοράσει προϊόντα πολύ περισσότερο από όσα μπορούσε πράγματι να διαθέσει, είχε ως αποτέλεσμα την εξάντληση του περιθωρίου αγοράς του εισαγωγέα και την αύξηση της εξάρτησής του από τον συγκεκριμένο κατασκευαστή, γεγονός που περιόριζε τη δυνατότητα του εισαγωγέα να αναζητήσει άλλους κατασκευαστές, αφού δεν ήταν πλέον σε θέση να καταβάλει άλλες προσπάθειες.
25. Παράλληλα, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι υπήρξε συμπαιγνία μεταξύ του κατασκευαστή (RENAULT) και του νέου εισαγωγέα (PGA MOTORS), η οποία στόχευε στην οικονομική εξουθένωσή της και στην υφαρπαγή της δραστηριότητάς της αζημίως. Σε αυτό το πλαίσιο, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει επίσης ότι η πρώτη καταγγελλόμενη καταχρηστικά και αντισυμβατικά την εμπόδισε να αναζητήσει πραγματικές και αντικειμενικά καλύτερες λύσεις μέσω εναλλακτικών επενδυτών της επιλογής της, αποστερώντας της έτσι την οικονομική ελευθερία να ανορθώσει τις ζημιές της και να ανακάμψει. Τέλος, κατηγορεί την δεύτερη καταγγελλόμενη ότι έχει ήδη προβεί σε πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού εναντίον της.

## Γ. ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΩΝ

26. Η καταγγελλόμενη εταιρία RENAULT αρνείται εξ ολοκλήρου το περιεχόμενο της εξεταζόμενης καταγγελίας ως αβάσιμης και αόριστης και ανεπίδεκτης εκτιμήσεως εκ μέρους της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Κατ' αυτήν, το αντικείμενο της υπό κρίση καταγγελίας αφορά σε ιδιωτική διαφορά, το περιεχόμενο της οποίας δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ν. 703/1977 και κατά συνέπεια δεν υπόκειται στον έλεγχο της Επιτροπής Ανταγωνισμού.
27. Δηλώνει επίσης ότι ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας, σχετικά με τη δήθεν επιβολή τιμών που διαφυλάσσουν υπερβολικό περιθώριο κέρδους κατασκευαστή και τη δήθεν συμπίεση του περιθωρίου κέρδους της καταγγέλλουσας, είναι αβάσιμος και ότι η συμπεριφορά της δεν παραβιάζει καμία διάταξη του δικαίου του ανταγωνισμού. Κατ' αυτήν, διεθνώς, το περιθώριο κέρδους των κατασκευαστών κυμαίνεται μεταξύ [...] % και [...] % και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις είναι κάτω του [...] %.
28. Κατά την RENAULT, ελάμβανε χώρα μακρά διαδικασία διαπραγματεύσεως μεταξύ των μερών σχετικά με την προτεινόμενη τιμή εργοστασίου (EXW), δηλαδή την τιμή πώλησης



των οχημάτων της προς την καταγγέλλουσα.<sup>26</sup> Είναι δε απολύτως αβάσιμος ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας σχετικά με την άσκηση πίεσης για την επίτευξη στόχων αγοράς, διότι οι στόχοι πωλήσεων προτεινόταν και περιλαμβάνονταν [...].<sup>27</sup> Στη συνέχεια, οι εν λόγω στόχοι πωλήσεων παρακολουθούνταν ανά [...], [...].<sup>28</sup>

29. Η RENAULT επικαλείται επίσης ότι δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά λόγω των πολύ χαμηλών μεριδίων αγοράς που κατέχει στην Ελληνική αγορά, όπως προκύπτει από τα δημοσιευμένα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων («ΣΕΕΑ»). Κατ' αυτήν, δεν υφίσταται και δεν επιβεβαιώνεται από πουθενά στη νομολογία κάθετος ορισμός της σχετικής αγοράς, η οποία ορίζεται μόνο μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο ίδιο επίπεδο παραγωγής ή διανομής.<sup>29</sup>
30. Όσον δε αφορά στον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας σχετικά με την οικονομική εξάρτηση της από την πρώτη καταγγελλόμενη, κατ' αυτήν είναι έωλος διότι η καταγγέλλουσα διέθετε τη δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικής λύσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία που επιτρέπει στους κατά τόπους εμπόρους ή εισαγωγείς τις παράλληλες εισαγωγές οχημάτων ίδιας εταιρίας ή άλλης μάρκας. Σε κάθε περίπτωση, η καταγγελλόμενη RENAULT τονίζει ότι η μη ανανέωση της σύμβασης εισαγωγής οφείλεται στην έλλειψη φερεγγυότητας και στην κακή οικονομική κατάσταση της καταγγέλλουσας, που δεν της επέτρεπε να συνεχίσει τις δραστηριότητες της στην Ελληνική αγορά υπό τις παρούσες συνθήκες, η καταγγελία δε της σύμβασης εισαγωγής έγινε κατ' ενάσκηση νόμιμου και συμβατικού δικαιώματος της επειδή η καταγγέλλουσα της όφειλε τεράστια ποσά, ήταν δε απολύτως δικαιολογημένη και σύμφωνη με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.
31. Η δεύτερη καταγγελλόμενη PGA MOTORS υποστηρίζει ότι η καταγγελία εκφεύγει παντελώς του νομικού πλαισίου των διατάξεων περί ελεύθερου ανταγωνισμού διατάξεων και ότι, ακόμα κι αν ήταν αληθινές οι αιτιάσεις της καταγγέλλουσας, οι σχετικές πράξεις θα ενέπιπταν στα πλαίσια των διατάξεων του ενοχικού δικαίου (ευθύνη από διαπραγματεύσεις) ή / και ενδεχομένως των διατάξεων περί αθεμίτου ανταγωνισμού.
32. Σχετικά δε με την όλη της στάση κατά τις επαφές της με την καταγγέλλουσα, τονίζει ότι έδρασε πάντοτε με καλή πίστη και ικανοποίησε όλους τους όρους της MABA.<sup>30</sup> Όσον αφορά στους ισχυρισμούς της MABA ότι η δεύτερη καταγγελλόμενη επιθυμούσε να αποσπάσει την τεχνογνωσία της με απώτερο στόχο την οργάνωση της εισαγωγής αυτοκινήτων RENAULT στην Ελλάδα, η PGA Motors τονίζει ότι αποτελεί μέλος της PORSCHE HOLDING GmbH και ως εκ τούτου δεν χρειαζόταν να εισέλθει στην Ελληνική αγορά χρησιμοποιώντας τις απαρχαιωμένες υποδομές και την αποτυχημένη τεχνογνωσία της καταγγέλλουσας.<sup>31</sup>

<sup>26</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 569/2.8.2010 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 3.

<sup>27</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 704/11.11.2010 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της RENAULT, σ. 4.

<sup>28</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 569/2.8.2010 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 3.

<sup>29</sup> Ο.π., σ. 4.

<sup>30</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 573/3.8.2010 Υπόμνημα της PGA Motors, σ. 4.

<sup>31</sup> Ο.π. σ. 5.

### III. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΩΝ

#### A. ΓΕΝΙΚΑ

33. Η σχετική αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους ή της σκοπούμενης χρήσης τους. Η έννοια της σχετικής αγοράς συνεπάγεται, συγκεκριμένα, ότι είναι δυνατόν να υφίσταται ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ των προϊόντων που αποτελούν μέρος της, γεγονός που προϋποθέτει επαρκή βαθμό εναλλαξιμότητας προκειμένου όλα τα προϊόντα που αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς να τυγχάνουν της ίδιας χρήσεως.<sup>32</sup> Η εναλλαξιμότητα ή η υποκατάσταση δεν εκτιμάται μόνον από την άποψη των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι συνθήκες ανταγωνισμού και η διάρθρωση της ζήτησης και προσφοράς στην αγορά.<sup>33</sup>
34. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

#### B. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

35. Η εμπορία αυτοκινήτων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται, κατά κανόνα, μέσω συνδυασμένων δικτύων επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής, επικεφαλής των οποίων είναι κατασκευάστριες εταιρίες ή εταιρίες-αντιπρόσωποι. Η κατασκευάστρια εταιρία ορίζει, μέσω πολύπλοκων συμβάσεων εισαγωγής (importer agreements), έναν αποκλειστικό αντιπρόσωπο στην Ελλάδα. Ο αντιπρόσωπος αναλαμβάνει να οργανώσει, εντός της επικράτειας, δίκτυο, το οποίο αφενός να περιλαμβάνει επιχειρήσεις λιανικής πώλησης αυτοκινήτων ή / και ανταλλακτικών (διανομείς) καθώς και επιχειρήσεις επισκευής/συντήρησης (σέρβις), και αφετέρου να παρουσιάζει σχετική γεωγραφική πυκνότητα, ούτως ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες της αγοράς.
36. Οι συμβάσεις με τις επιχειρήσεις διανομής και επισκευής/συντήρησης περιέχουν, με τη σειρά τους, (μη διαπραγματεύσιμους ως επί το πλείστον) όρους ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση συμμόρφωση του δικτύου στην επιχειρηματική βούληση των κατασκευαστών/προμηθευτών. Η δομή αυτή εξασφαλίζει στον κατασκευαστή αφενός τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται άμεσα στις ανάγκες της αγοράς, αφετέρου, μέσω της συμμετοχής των ανεξάρτητων επιχειρήσεων του δικτύου διανομής, τον επιμερισμό του σημαντικού επενδυτικού κινδύνου που ενυπάρχει στη διανομή αυτοκινήτου.

---

<sup>32</sup> Υπόθ. 85/76, *Hoffmann-La Roche & Co. AG κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1979 I (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 215, παρ. 38· υπόθ. T-340/03, *France Télécom SA κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2007 σ. II-107, παρ. 80.

<sup>33</sup> Υπόθ. 322/81, *NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1983 σ. 3461, παρ. 37· υπόθ. T-219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003 σ. II-5917, παρ. 91.

37. Η καταγγέλλουσα τόσο κατά την έγγραφη όσο και κατά την ακροαματική διαδικασία υποστηρίζει ότι η σχετική αγορά στην υπό κρίση καταγγελία καλύπτει την διανομή επιβατικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων μάρκας RENAULT και είναι συνεπώς ειδικότερη της ευρύτερης αγοράς του συνόλου επιβατικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Ο ορισμός της εν λόγω αγοράς έγινε με βάση το κριτήριο της δυνατότητας υποκατάστασης της ζήτησης των προϊόντων RENAULT **από την πλευρά του διανομέα**, ήτοι εν προκειμένω την MABA. Κατά την καταγγέλλουσα, ο ορισμός αυτός δικαιολογείται επειδή αυτή δεν έχει την ευχέρεια να χρησιμοποιεί άλλα προϊόντα αντί των προϊόντων RENAULT και επομένως να στραφεί σε υποκατάστατα προϊόντα.
38. Η καταγγέλλουσα στηρίζει τους ισχυρισμούς της αυτούς σε Ενωσιακή νομολογία που αναφέρεται κυρίως σε υποθέσεις που αφορούν σε πρόσβαση σε βασικές διευκολύνσεις (essential facilities), σε άρνηση προμήθειας που επενεργεί αρνητικά στον ανταγωνισμό σε αγορά επόμενου σταδίου (downstream) και σε έλεγχο μετα-αγορών ή δευτερευουσών αγορών (after-markets), όπως λ.χ. αγορών ανταλλακτικών οχημάτων συγκεκριμένης μάρκας. Η νομολογία όμως αυτή δεν είναι καθόλου σχετική και δεν αφορά καθόλου **κάθετες σχέσεις διανομής**, όπως εν προκειμένω, και κατά τούτο οι σχετικοί ισχυρισμοί είναι προδήλως νόμω αβάσιμοι.<sup>34</sup>
39. Αντίθετα με τα ανωτέρω επιχειρήματα της καταγγέλλουσας,<sup>35</sup> η υπό κρίση υπόθεση αφορά στην ευρύτερη αγορά διανομής επιβατικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων, η οποία μπορεί να διαιρεθεί σε μια πλειάδα κατηγοριών με βάση τη δυνατότητα υποκατάστασης των προϊόντων **από την πλευρά του αγοραστή-καταναλωτή**. Το κριτήριο της λειτουργικής εναλλαξιμότητας για τον προσδιορισμό της αγοράς, που έχει υιοθετηθεί σε υποθέσεις που αφορούν τη διανομή αυτοκινήτων σε Ελληνικό και Ενωσιακό επίπεδο, στην ουσία σημαίνει ότι στην περίπτωση που ορισμένα αυτοκίνητα μπορούν να θεωρηθούν εναλλάξιμα από τον τελικό καταναλωτή, θα πρέπει να θεωρούνται ως εναλλάξιμα και από τον ενδιάμεσο διανομέα ή αντιπρόσωπο.
40. Εξάλλου, όπως τονίζει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιό της για τον Κανονισμό 1400/2002, ειδικότερα στο κεφάλαιο για τον προσδιορισμό της αγοράς και τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς,
- «[γ]ια τη διανομή τελικών προϊόντων, όπως τα αυτοκίνητα οχήματα, ή για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης σε τελικούς καταναλωτές, τα δυνητικά υποκατάστατα από τη σκοπιά αγοραστών που δραστηριοποιούνται στο λιανικό εμπόριο,*

---

<sup>34</sup> Έτσι, από τη νομολογία στην οποία στηρίζεται η καταγγέλλουσα, π.χ. οι υποθ. 26/75, *General Motors Continental NV κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1975 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 425 και 226/84, *British Leyland plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1986 σ. 3263 αφορούν σε ύπαρξη νομικού μονοπωλίου που αποτελεί η κατ' αποκλειστικότητα έκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας αυτοκινήτων. Οι συνεκδ. υποθ. 6/73 και 7/73, *Istituto Chemioterapico Italiano S.p.A. και Commercial Solvents Corporation κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1974 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 113 αφορούν σε πρόσβαση σε βασικές διευκολύνσεις, ενώ οι υποθ. 53/87, *Consorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli and Maxicar κατά Régie nationale des usines Renault*, Συλλ. 1988 σ. 6039 και 238/87, *AB Volvo κατά Erik Veng (UK) Ltd.*, Συλλ. 1988 σ. 6211, σε έλεγχο δευτερευουσών αγορών ανταλλακτικών.

<sup>35</sup> Αν τα επιχειρήματα της καταγγέλλουσας σχετικά με τον ορισμό της σχετικής αγοράς γίνονταν δεκτά, κάθε κατασκευαστής αυτοκινήτων θα βρισκόταν να κατέχει δεσπόζουσα θέση ως προς το δίκτυό του, κάτι το οποίο δεν συνάδει με τις βασικές αρχές του δικαίου ανταγωνισμού.

όπως οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς ή οι επισκευαστές που είναι μέλη του συστήματος διανομής, κατά κανόνα καθορίζονται **βάσει των προτιμήσεων των τελικών χρηστών**».<sup>36</sup>

41. Δηλαδή, για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, αποφασιστική είναι η οπτική γωνία του τελικού αποδέκτη των προϊόντων **και όχι των εμπόρων αυτοκινήτων**.<sup>37</sup>
42. Σχετικά με τον ορισμό της αγοράς επί της παρούσης υποθέσεως, τα κριτήρια, με βάση τα οποία οι καταναλωτές επιλέγουν αυτοκίνητο, είναι κυρίως:
- α) η τιμή
  - β) το μήκος
  - γ) η ποιότητα κατασκευής (με σημαντικότερο κριτήριο την ασφάλεια λειτουργίας και κυκλοφορίας, την άνεση, τον εξοπλισμό, την οδηγική συμπεριφορά, την απόδοση και αξιοπιστία του κινητήρα κ.ο.κ.)
  - δ) η σκοπούμενη χρήση του (αυτοκίνητο για χρήση εντός ή εκτός πόλης, οικογενειακά κ.ο.κ.)
  - ε) το γόητρο που συνοδεύει το αυτοκίνητο και
  - στ) οι πρόσθετες δαπάνες που θα προκύψουν με τη χρήση του (λ.χ. κατανάλωση βενζίνης, κόστος ανταλλακτικών).
43. Σύμφωνα με το Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), οι κατηγορίες αυτοκινήτων διακρίνονται με βάση τον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 1:** Κατηγορίες αυτοκινήτων ανά τύπο

Κατηγορία	Τύπος	Παράδειγμα
4X4 – ATV	Τύπου Jeep	Chrysler Wrangler
4X4 – SUV	Τύπου Jeep Πόλης	Honda HR-V
A	Μίνι	Fiat Seicento
B	Μικρά	Volkswagen Polo
C	Μικρομεσαία	Peugeot 307
D	Μεγαλομεσαία	B.M.W. 3-Series
E	Μεγάλα	Mercedes E-Series
F	Πολυτελείας	Lexus Gs300
G	Υπερπολυτελείας	Jaguar XJ-Type
MPV	Πολλαπλών Χρήσεων	Fiat Multipla
Sp Cabrio	Sp Cabrio	Saab 9-3 Cabriolet
Sp Coupe	Sp Coupe	Hyundai Coupe

<sup>36</sup> Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στη Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, Επεξηγηματικό Φυλλάδιο, 2001, σ. 80. Εξαιρετικά, οι προτιμήσεις των τελικών χρηστών μπορεί να μην είναι σημαντικές για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, προκειμένου περί ενός ενδιάμεσου προϊόντος ή ενός συστατικού μέρους που δεν είναι αναγνωρίσιμο στο τελικό προϊόν.

<sup>37</sup> Βλ. Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002/ΕΚ, Αθήνα, 2005, σ. 80.

Κατηγορία	Τύπος	Παράδειγμα
Sp Roadster	Sp Roadster	Mazda MX-5
VAN	Βαν Μεγάλα	Ford Transit
VANETTE	Βαν Μικρά	Citroen Berlingo

Πηγή: Σ.Ε.Α.Α.

44. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αντίθετα, θεωρώντας ότι υπάρχει ένας βαθμός υποκατάστασης μεταξύ ορισμένων από τις ανωτέρω αναφερόμενες κατηγορίες, ορίζει τις εξής κατηγορίες ως διακριτές σχετικές αγορές.<sup>38</sup> Α (μίνι), Β (μικρά), C (μεσαία), D (μεγάλα), E (ανώτερη κατηγορία), F (πολυτελείας), S (σπορ), M (πολλαπλού σκοπού) και J (οχήματα τύπου jeep). Εντός των παραπάνω κατηγοριών, ο καταναλωτής επιλέγει εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους προϊόντα, με βάση τα παραπάνω κριτήρια επιλογής, αλλά και παράγοντες όπως η φήμη του σήματος ή / και του κατασκευαστή, οι πρόσθετες παροχές που προσφέρει ο κατασκευαστής στα μοντέλα του (χρόνος εγγύησης, πρόγραμμα χρηματοδότησης, διάρκεια παροχής δωρεάν σέρβις), η πίστη σε συγκεκριμένη μάρκα (brand fidelity) και η αξία μεταπώλησης του αυτοκινήτου.
45. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, κρίνεται ότι η αγορά των αυτοκινήτων χωρίζεται στις εξής διακριτές σχετικές αγορές προϊόντων.<sup>39</sup>

**Πίνακας 2:** Αντιστοιχία Κατηγοριών ΣΕΑΑ με Σχετικές Αγορές

Κατηγορία ΣΕΑΑ	Επιμέρους Σχετική Αγορά
4X4 – ATV	<b>J</b>
4X4 – SUV	
<b>A</b>	<b>A</b>
<b>B</b>	<b>B</b>
<b>C</b>	<b>C</b>
<b>D</b>	<b>D</b>
<b>E</b>	<b>E</b>
<b>F</b>	<b>F</b>
<b>G</b>	
MPV	<b>M</b>
VAN	
VANETTE	

<sup>38</sup> Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στη Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, Επεξηγηματικό Φυλλάδιο, 2001, υποσημ. 195.

<sup>39</sup> Κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σε ορισμένες κατηγορίες αυτοκινήτων, όπως τις ορίζει ο ΣΕΑΑ (βλ. για παράδειγμα τις Sp. Cabrio, Sp. Coupe, Sp. Roadster), υπάρχει αλυσιδωτή υποκατάσταση, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις υπόλοιπες κατηγορίες που έχουν ενσωματωθεί σε μια σχετική αγορά.

Κατηγορία ΣΕΑΑ	Επιμέρους Σχετική Αγορά
Sp Cabrio	S
Sp Coupe	
Sp Roadster	

Πηγή: ΓΔΑ

## Γ. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

46. Στην υπό κρίση υπόθεση ως σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται το σύνολο της Ελληνικής επικράτειας, όπου εκτείνεται το δίκτυο RENAULT και η MABA ανέπτυξε την δραστηριότητα της και αντιμετώπιζε, υπό ομοιόμορφες συνθήκες, ανταγωνισμό από άλλους εισαγωγείς αυτοκινήτων.<sup>40</sup>

## Δ. ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

47. Στην αγορά του αυτοκινήτου παρατηρείται όξυνση του διασηματικού (inter-brand) ανταγωνισμού, ο οποίος επικεντρώνεται, ως επί το πλείστον, στην τιμή, τα παρεχόμενα κίνητρα, την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, την ποιότητα και τη διαφήμιση. Ως εκ τούτου, παρατηρείται, κατά κανόνα, περιορισμός του εμπορικού κέρδους ανά προϊόν, το οποίο επιχειρείται να καλυφθεί με εξωγενείς αυξήσεις στη ζήτηση. Σύμφωνα δε με τα στοιχεία του φακέλου, τα τελευταία έτη οι ανταγωνίστριες εταιρίες εναλλάσσονται στις πρώτες θέσεις των πωλήσεων αυτοκινήτων, γεγονός το οποίο καταδεικνύει την ένταση του ανταγωνισμού στον κλάδο. Το περιθώριο κέρδους των διανομέων από την πώληση αυτοκινήτων είναι μικρό, απόρροια των δεσμεύσεων που συμβατικά αναλαμβάνουν, του επιχειρηματικού κινδύνου και του έντονου ανταγωνισμού.<sup>41</sup>

48. Τα μερίδια αγοράς στις υποθέσεις διανομής αυτοκινήτων υπολογίζονται, κατά κανόνα, κατ' όγκο.<sup>42</sup> Με βάση τα διαθέσιμα επίσημα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α., τα μερίδια αγοράς τα έτη 2003-2007 σε κάθε κατηγορία επιβατικών αυτοκινήτων που δραστηριοποιείται η καταγγέλλουσα υπολογίζεται ότι είχαν ως ακολούθως (Πίνακες 3 έως 7):

**Πίνακας 3:** Μερίδια επιβατικών οχημάτων RENAULT στην Ελληνική Επικράτεια ανά επιμέρους σχετική αγορά (2003)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (SEGMENT)	ΜΟΝΤΕΛΟ	2003			
		ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
A	TWINGO	213	13.194	1,61%	0,08%

<sup>40</sup> Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 10ης Οκτωβρίου 2001 (COMP/36.264-Mercedes-Benz), ΕΕ 2002 L 257/1, παρ. 151· Αποφάσεις ΕΑ 288/IV/2005, IV.3 και 332/V/2007, παρ. 16.1.2.

<sup>41</sup> Βλ. Απόφαση ΕΑ 332/V/2007, παρ. 15.

<sup>42</sup> Βλ. και άρθρο 8 παρ. 1 στοιχ. α' του Κανονισμού 1400/2002.

B	CLIO	4.735	84.892	5,74%	1,89%
	THALIA	134			
C	MEGANE	4.300	72.991	5,89%	1,67%
D	LAGUNA	1.387	40.857	3,39%	0,54%
F	VELSATIS	17	475	3,79%	0,01%
	AVANTIME	1			
M	SCENIC	1.002	10.257	13,28%	0,53%
	ESPACE	11			
	TRAFIC	9			
	KANGOO	340			
S	MEGANE	51	5.577	1,42%	0,03%
	MEGANE	28			
<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ RENAULT</b>		<b>12.228</b>			<b>4,76%</b>
<b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</b>		<b>257.000</b>			

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Σ.Ε.Α.Α. από την ΓΔΑ

49. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον σχετικό πίνακα, τα μοντέλα RENAULT κατά το έτος 2003 κατείχαν μερίδιο άνω του 5% σε τρεις σχετικές αγορές, αυτές των μικρών αυτοκινήτων (5,74%), των μεσαίων αυτοκινήτων (5,89%) και των πολλαπλού σκοπού (13,28%). Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς ως προς το σύνολο των ταξινομημένων οχημάτων στην Ελληνική επικράτεια κατά το 2003 ήταν 1,89%, 1,67% και 0,53%. Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας στην κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκε κατά το 2003 στο 4,76% ενώ των ελαφρών φορτηγών στο 2,5%.

**Πίνακας 4:** Μερίδια επιβατικών οχημάτων RENAULT στην Ελληνική Επικράτεια ανά επιμέρους σχετική αγορά (2004)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (SEGMENT)	ΜΟΝΤΕΛΟ	2004			
		ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
A	TWINGO	339	21.768	1,56%	0,12%
B	CLIO	4.623	85.172	5,84%	1,72%
	THALIA	351			
C	MEGANE	4.983	83.803	5,95%	1,72%
D	LAGUNA	989	38.596	2,56%	0,34%
F	VEL SATIS	5	314	1,59%	0,00%
M	SCENIC	2.289	17.303	15,22%	0,91%
	MODUS	237			
	ESPACE	73			
	TRAFIC	35			
S	MEGANE	355	7.586	4,72%	0,12%
	MEGANE	3			
<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ RENAULT</b>		<b>14.282</b>			<b>4,94%</b>

<b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</b>	<b>288.951</b>		
----------------------------------	----------------	--	--

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Σ.Ε.Α.Α. από την ΓΔΑ

50. Στον ανωτέρω σχετικό πίνακα, τα μοντέλα RENAULT κατά το έτος 2004 κατείχαν μερίδιο άνω του 5%, σε τρεις σχετικές αγορές, όπως και το 2003, αυτές των μικρών αυτοκινήτων (5,84%), των μεσαίων αυτοκινήτων (5,95%) και των πολλαπλού σκοπού (15,22%). Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς ως προς το σύνολο των ταξινομημένων οχημάτων στην Ελληνική επικράτεια κατά το 2004 ήταν 1,72%, 1,72% και 0,91%. Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας στην κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκε κατά το 2004 στο 4,94% ενώ των ελαφρών φορτηγών στο 2,3%.

**Πίνακας 5:** Μερίδια επιβατικών οχημάτων RENAULT στην Ελληνική Επικράτεια ανά επιμέρους σχετική αγορά (2005)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (SEGMENT)	ΜΟΝΤΕΛΟ	2005			
		ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
A	TWINGO	277	21.196	<b>1,31%</b>	<b>0,10%</b>
B	CLIO	2.348	75.723	<b>3,11%</b>	<b>0,88%</b>
	THALIA	10			
C	MEGANE	4.331	84.556	<b>5,12%</b>	<b>1,61%</b>
D	LAGUNA	926	32.653	<b>2,84%</b>	<b>0,34%</b>
M	SCENIC	1.087	15.777	<b>8,72%</b>	<b>0,51%</b>
	KANGOO	228			
	ESPACE	38			
	TRAFIC	23			
S	MEGANE	3	2.445	<b>0,12%</b>	<b>0,00%</b>
<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ RENAULT</b>		<b>9.271</b>			<b>3,45%</b>
<b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</b>		<b>268.883</b>			

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Σ.Ε.Α.Α. από την ΓΔΑ

51. Στον ανωτέρω σχετικό πίνακα, τα μοντέλα RENAULT κατά το έτος 2005 κατείχαν μερίδιο άνω του 5%, σε δύο σχετικές αγορές, αυτές των μεσαίων αυτοκινήτων (5,12%) και των πολλαπλού σκοπού (8,72%). Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς ως προς το σύνολο των ταξινομημένων οχημάτων στην Ελληνική επικράτεια κατά το 2005 ήταν 1,61% και 0,51%. Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας στην κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκε κατά το 2005 στο 3,45% ενώ των ελαφρών φορτηγών στο 2%.



**Πίνακας 6:** Μερίδια επιβατικών οχημάτων RENAULT στην Ελληνική Επικράτεια ανά επιμέρους σχετική αγορά (2006)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (SEGMENT)	ΜΟΝΤΕΛΟ	2006			
		ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
A	TWINGO	3	26.413	0,01%	0,00%
B	CLIO	3.307	79.366	4,17%	1,24%
C	MEGANE	2.588	77.884	3,32%	0,97%
D	LAGUNA	428	29.754	1,44%	0,16%
M	SCENIC	1.011	14.732	9,20%	0,51%
	KANGOO	212			
	MODUS	93			
	ESPACE	28			
	TRAFIC	11			
S	MEGANE	478	1.951	24,50%	0,18%
<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ RENAULT</b>		<b>8.159</b>			<b>3,05%</b>
<b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</b>		<b>267.241</b>			

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Σ.Ε.Α.Α. από την ΓΔΑ

52. Στον ανωτέρω σχετικό πίνακα, από τον οποίο διαφαίνεται σαφή μεταστροφή του καταναλωτικού κοινού, τα οχήματα RENAULT κατά το έτος 2006 κατείχαν μερίδιο άνω του 5%, σε δύο σχετικές αγορές, αυτές των αυτοκινήτων πολλαπλού σκοπού (9,20%) και των σπορ οχημάτων (24,50%). Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς ως προς το σύνολο των ταξινομημένων οχημάτων στην Ελληνική επικράτεια κατά το 2006 ήταν 0,51% και 0,18%. Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας στην κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκε κατά το 2006 στο 3,05% ενώ των ελαφρών φορτηγών στο 1,9%.

**Πίνακας 7:** Μερίδια επιβατικών οχημάτων RENAULT στην Ελληνική Επικράτεια ανά επιμέρους σχετική αγορά (2007)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (SEGMENT)	ΜΟΝΤΕΛΟ	2007			
		ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΝΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	ΜΕΡΙΔΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
A	TWINGO	35	28.088	0,12%	0,01%
B	CLIO	2.103	80.378	2,62%	0,75%
C	MEGANE	1.300	83.675	1,55%	0,47%

D	LAGUNA	176	28.686	0,61%	0,06%
M	SCENIC	741	13.359	7,05%	0,34%
	KANGOO	152			
	MODUS	16			
	ESPACE	13			
	TRAFIC	20			
S	MEGANE	57	2.377	2,40%	0,02%
<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ RENAULT</b>		<b>4.613</b>			<b>1,65%</b>
<b>ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</b>		<b>279.554</b>			

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Σ.Ε.Α.Α. από την ΓΔΑ

53. Τέλος, κατά το έτος 2007 τα οχήματα RENAULT κατείχαν μερίδιο άνω του 5%, σε μία μόνο σχετική αγορά, αυτή των αυτοκινήτων πολλαπλού σκοπού (7,05%) με αντίστοιχο μερίδιο αγοράς ως προς το σύνολο των ταξινομημένων οχημάτων στην Ελληνική επικράτεια 0,34%. Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας στην κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκε κατά το 2007 στο 1,65% ενώ των ελαφρών φορτηγών στο 1,6%.

### III. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

#### A. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 101 ΚΑΙ 102 ΣΛΕΕ

54. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003,<sup>43</sup> οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ και σε τυχόν καταχρηστικές πρακτικές που απαγορεύονται από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, εφαρμόζουν (και ex officio) επίσης τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ, αντίστοιχα, στις εν λόγω πρακτικές.<sup>44</sup>
55. Επομένως, το κριτήριο του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών είναι κρίσιμο καθότι οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του Ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού. Είναι επίσης αυτόνομο κριτήριο της Ενωσιακής έννομης τάξης, το οποίο εκτιμάται ad hoc, και προκύπτει εν γένει από τη συνδρομή πολλών παραγόντων, οι οποίοι, εξεταζόμενοι μεμονωμένα, δεν θα ήταν κατ' ανάγκη καθοριστικοί.<sup>45</sup> Προκειμένου μία πρακτική να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και άρα να υπόκειται στο Ενωσιακό δίκαιο ανταγωνισμού, πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών ή πραγματικών

<sup>43</sup> Κανονισμός 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ 2003 L 1/1.

<sup>44</sup> Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ 2004 C 101/81, παρ. 8 επ.

<sup>45</sup> Υπόθ. C-250/92, *Gøttrup-Klim e.a. Grovvarforeninger κατά Dansk Landbrugs Grovvarereselskab AmbA*, Συλλ. 1994 σ. I-5641, παρ. 54· C-359/01 P, *British Sugar plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2004 σ. I-4933, παρ. 27.

στοιχείων, να παρέχει τη δυνατότητα να συναχθεί με αρκετή βεβαιότητα ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επιρροή στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ των κρατών μελών, κατά τρόπο που θα μπορούσε να βλάψει την επίτευξη των στόχων της ενιαίας αγοράς.<sup>46</sup>

56. Συναφώς, ελάχιστη σημασία έχει το αν η επιρροή συγκεκριμένης συμπεριφοράς επί του εμπορίου είναι δυσμενής, ουδέτερη ή ευνοϊκή. Συγκεκριμένα, ένας περιορισμός του ανταγωνισμού είναι ικανός να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο όταν μπορεί να εκτρέψει τα εμπορικά ρεύματα από την κατεύθυνση που θα είχαν άλλως λάβει.<sup>47</sup> Επιπλέον, η ικανότητα της εν λόγω πρακτικής να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, ήτοι το δυνητικό αποτέλεσμά της, αρκεί για να υπαχθεί αυτή στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ και δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί η ύπαρξη πραγματικών επιπτώσεων επί του εμπορίου.<sup>48</sup> Ωστόσο, είναι αναγκαίο το δυνητικό αποτέλεσμα επί του διακρατικού εμπορίου να είναι αισθητό, ή, με άλλα λόγια, να μην είναι επουσιώδες.<sup>49</sup>
57. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΔΕΕ»), οι περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές που καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος ενός κράτους μέλους, ζωτικό δηλαδή τμήμα της εσωτερικής αγοράς, έχουν εξ ορισμού ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της οικονομικής αλληλοδιεισδύσεως που επιδιώκεται με τη Συνθήκη.<sup>50</sup>
58. Εν προκειμένω, καθόσον οι υπό κρίση πρακτικές αφορούν στο σύνολο της Ελληνικής επικράτειας, υφίσταται δυνατότητα αισθητού επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών.<sup>51</sup> Συνεπώς, οι εν λόγω πρακτικές πρέπει να ελεγχθούν και υπό το πρίσμα των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ.

## **B. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 101 ΣΛΕΕ ΚΑΙ 1 ΤΟΥ Ν. 703/1977**

59. Τα άρθρα 101 ΣΛΕΕ και 1 του Ν. 703/1977 απαγορεύουν όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή

---

<sup>46</sup> Υπόθ. 42/84, *Remia BV κ.ά. κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1985 σ. 2545, παρ. 22.

<sup>47</sup> Συνεκδ. υποθ. T-217/03 και T-245/03, *Fédération nationale de la coopération bétail and viande (FNCBV) κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2006 σ. II-4987, παρ. 63.

<sup>48</sup> Συνεκδ. υποθ. C-215/96 και C-216/96, *Carlo Bagnasco κ.ά. κατά Banca Popolare di Novara soc. coop. arl. (BNP) και Cassa di Risparmio di Genova e Imperia SpA (Carige)*, Συλλ. 1999 σ. I-135, παρ. 48· συνεκδ. υποθ. T-259/02 έως T-264/02 και T-271/02, *Raiffeisen Zentralbank Österreich κ.ά. κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2006 σ. II-5169, παρ. 166.

<sup>49</sup> Υπόθ. C-306/96, *Javico International και Javico AG κατά Yves Saint Laurent Parfums SA (YSLP)*, Συλλ. 1998 σ. I-1983, παρ. 17.

<sup>50</sup> Βλ. ενδεικτικά υπόθ. 8/72, *Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1972-1973 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 221, παρ. 29· υπόθ. 126/80, *Maria Salonia κατά Giorgio Poidomani και Franca Baglieri*, Συλλ. 1981 σ. 1563, παρ. 14· υπόθ. 42/84, *Remia BV κ.ά. κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1985 σ. 2545, παρ. 22· υπόθ. C-35/96, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, Συλλ. 1998 σ. I-3851, παρ. 48· υπόθ. C-309/99, *J.C.J. Wouters κ.ά. κατά Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten*, Συλλ. 2002 σ. I-1577, παρ. 95.

<sup>51</sup> Πρβλ. Απόφαση ΕΑ 288/IV/2005, V.5.

τη νόθευση του ανταγωνισμού, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής και των αγορών, ή στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού.

60. Οι εν λόγω διατάξεις δεν διαχωρίζουν μεταξύ συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ ανταγωνιστών που δρουν στο ίδιο οικονομικό επίπεδο (οριζόντιες συμφωνίες) ή μεταξύ επιχειρήσεων που δρουν σε διαφορετικό οικονομικό επίπεδο (κάθετες συμφωνίες).<sup>52</sup> Εφόσον οι συμβαλλόμενες επιχειρήσεις απολαμβάνουν οικονομικής αυτονομίας, νόθευση ή περιορισμός του ανταγωνισμού δύναται να προκύψει και από συμφωνία μη ανταγωνιστών, που δρουν δηλαδή σε διαφορετικό επίπεδο της αγοράς, όπως συμβαίνει στις κάθετες συμφωνίες.
61. Παράλληλα, σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του Ενωσιακού δικαίου, που στο δίκαιο ανταγωνισμού εξειδικεύεται στο άρθρο 3 παρ. 2 του Κανονισμού 1/2003, εφόσον συγκεκριμένη σύμπραξη δεν εμπίπτει στον απαγορευτικό κανόνα του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, δεν μπορεί να εμπίπτει ούτε και σε αυτόν του άρθρου 1 του ν. 703/1977.<sup>53</sup> Επομένως, είναι κρίσιμο να αξιολογηθούν πρώτα τα συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά στα οποία αφορά η καταγγελία εξ' επόψεως του άρθρου 101 ΣΛΕΕ.
62. Εν προκειμένω, η πρώτη καταγγελλόμενη διένειμε στην Ελλάδα τα αυτοκίνητα και ανταλλακτικά του σήματός της μέσω της καταγγέλλουσας και τώρα πλέον διανέμει τα προϊόντα της μέσω εταιρίας του ομίλου της δεύτερης καταγγελλόμενης. Οι σχετικές συμβάσεις της πρώτης καταγγελλόμενης με έκαστη εκ των δυο ανωτέρω εταιριών συνιστούν κάθετες συμφωνίες ελεγχόμενες καταρχήν από το άρθρο 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ. Αν οι σχετικές συμφωνίες εμπίπτουν στην ανωτέρω διάταξη, τότε θα πρέπει εν συνεχεία να αξιολογηθούν σύμφωνα με τον σχετικό Κανονισμό ομαδικής απαλλαγής, ήτοι τον Κανονισμό 1400/2002,<sup>54</sup> και αν για κάποιο λόγο δεν περιβάλλονται από το ευεργέτημα της ομαδικής απαλλαγής του εν λόγω Κανονισμού, πρέπει να γίνει «ατομική» αξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 101 παρ. 3 ΣΛΕΕ.
63. Εν προκειμένω όμως οι σχετικές συμφωνίες **δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ**, καθότι δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό αισθητά αλλά υπόκεινται στον λεγόμενο κανόνα «de minimis».

---

<sup>52</sup> Συνεκδ. υποθ. 56/64 και 58/64, *Établissements Consten S.à.R.L. και Grundig-Verkaufs-GmbH κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1965-1968 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 363, 369-371.

<sup>53</sup> «*Η εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας ανταγωνισμού δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα την απαγόρευση συμφωνιών, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αλλά οι οποίες δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου [101] παράγραφος 1 της συνθήκης*».

<sup>54</sup> Για τον Κανονισμό 1400/2002 βλ. γενικά Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, *Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Κανονισμός 1400/2002/ΕΚ, Αθήνα, 2005. Ο εν λόγω συγγραφέας τονίζει ότι ο δικαιοπολιτικός σκοπός του Κανονισμού αυτού δεν είναι, όπως εσφαλμένα διαλαμβάνεται, η προστασία του κατά κανόνα ή υποτιθέμενου ασθενέστερου αντισυμβαλλόμενου ή η προστασία των μεσαίων ή μικρών επιχειρήσεων, αλλά η ίδια η προστασία του ανταγωνισμού ως θεσμού (σ. 45-46, με παραπομπές στη Γερμανική βιβλιογραφία).

64. Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, που αποτελεί, όπως αναγνωρίζεται από την Ενωσιακή νομολογία,<sup>55</sup> σύμφυτο περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ και εξειδικεύεται σε σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>56</sup> όταν μία συμφωνία έχει συναφθεί μεταξύ επιχειρήσεων οι οποίες δεν είναι πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές σε καμία από τις σχετικές αγορές που επηρεάζονται από τη συμφωνία (συμφωνίες μεταξύ μη ανταγωνιστών), δηλαδή όταν πρόκειται περί καθέτων συμφωνιών, αν το μερίδιο αγοράς που κατέχει το καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας δεν υπερβαίνει το 15 % σε καμία από τις ανωτέρω αγορές, τότε θεωρείται ότι η συμφωνία, αν και επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, δεν περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ.<sup>57</sup>
65. Ο σχετικός κανόνας πρέπει να διακρίνεται σαφώς από το κριτήριο του αισθητού επηρεασμού του διακρατικού εμπορίου. Το κριτήριο αυτό αναφέρεται στον επηρεασμό του εμπορίου, ενώ αντίθετα ο ανωτέρω κανόνας αναφέρεται στην ουσία του κανόνα δικαίου, δηλαδή στον περιορισμό ή όχι του ανταγωνισμού κατά αισθητό τρόπο.<sup>58</sup>
66. Ειδικά για τις περιπτώσεις καθέτων συμφωνιών διανομής αυτοκινήτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιό της για τον Κανονισμό 1400/2002<sup>59</sup> ότι η Ανακοίνωση για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας σαφώς ισχύει και έτσι, επομένως, σε μια τέτοια περίπτωση δεν εφαρμόζεται καν ο Κανονισμός 1400/2002, αφού δεν υπάρχει αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού με την έννοια του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ.
67. Προκειμένου δε να αξιολογηθεί το αισθητό ή μη του περιορισμού, όπως εξειδικεύεται στην Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας, είναι απαραίτητο να εξεταστεί το μερίδιο αγοράς του κατασκευαστή στη σχετική αγορά. Επομένως, θα πρέπει πρώτα να έχει ορισθεί η σχετική αγορά. Σύμφωνα με την ανωτέρω λεπτομερή ανάλυση, ως σχετικές αγορές εν προκειμένω ορίζονται οι αγορές A (μίνι), B (μικρά), C (μεσαία), D (μεγάλα), E (ανώτερη κατηγορία), F (πολυτελείας), S (σπορ), M (πολλαπλού σκοπού) και J (οχήματα τύπου jeep).
68. Σε αυτές τις ορθώς ορισθείσες σχετικές αγορές το μερίδιο αγοράς της πρώτης καταγελλόμενης για τα έτη 2003-2007, υπολείπεται καταφανώς του μεριδίου αγοράς 15% που αποτελεί το κατώφλι κάτω από το οποίο μία κάθετη συμφωνία θεωρείται ως ήσσονος σημασίας. Μάλιστα, στις πολύ κρίσιμες για την καταγγελία κατηγορίες-αγορές B, C και D,<sup>60</sup> το μερίδιο αγοράς της RENAULT κυμαίνεται γύρω στο 5% και μάλιστα

---

<sup>55</sup> Βλ. ήδη υπόθ. 5/69, *Franz Völk κατά S.P.R.L. Ets J. Vervaecke*, Συλλ. 1969-1971 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 91.

<sup>56</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (de minimis), EE 2001 C 368/13.

<sup>57</sup> Ο.π., παρ. 7 στοιχ. β'.

<sup>58</sup> Ο.π., παρ. 3. Βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, EE 2004 C 101/81, παρ. 4.

<sup>59</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στη Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, Επεξηγηματικό Φυλλάδιο, 2001, σ. 24 (υπό Ερώτηση 7).

<sup>60</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημ. 3.

στα τρία τελευταία έτη (2005, 2006 και 2007) υπολείπεται σημαντικά και αυτού του ορίου.

69. Σημειώνεται όμως ότι ο κανόνας «de minimis» δεν καταλαμβάνει τις συμφωνίες που περιέχουν ιδιαίτερα σοβαρούς περιορισμούς (hard-core restrictions), όπως αυτοί περιγράφονται στην παράγραφο 11 της Ανακοίνωσης. Σε περιπτώσεις καθέτων συμβάσεων, όπως εν προκειμένω, ιδιαίτερα σοβαρός περιορισμός του ανταγωνισμού θεωρείται ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης από τον προμηθευτή (resale price maintenance).<sup>61</sup> Επομένως, πριν υπάρξει τελικό συμπέρασμα περί της εφαρμογής εν προκειμένω της εν λόγω Ανακοίνωσης, πρέπει να ελεγχθεί μήπως τυχόν υπήρξε τέτοιος καθορισμός τιμών μεταπώλησης.
70. Πράγματι, η καταγγέλλουσα φαίνεται να υποστηρίζει ότι εν προκειμένω υπήρξε όχι άμεσος αλλά **έμμεσος** καθορισμός τιμών λιανικής. Συγκεκριμένα, τόσο με την καταγγελία της όσο και κατά την ακροαματική διαδικασία, η MABA επικέντρωσε την επιχειρηματολογία της στο ότι η RENAULT καθόριζε τις τιμές εργοστασίου σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, δημιουργώντας της έτσι ένα ανυπέβλητο αντι-ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Αυτή η πρακτική, κατά την καταγγέλλουσα, ισοδυναμούσε με καθορισμό του περιθωρίου κέρδους της καταγγέλλουσας σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, που δεν επέτρεπαν τη χορήγηση εκπτώσεων επί των τελικών τιμών από την καταγγέλλουσα και το δίκτυό της και κατά τούτο συνιστούσε έμμεσο καθορισμό των λιανικών τιμών μεταπώλησης.<sup>62</sup>
71. Οι ισχυρισμοί όμως αυτοί είναι καταρχήν νομικά αβάσιμοι και πρέπει να απορριφθούν, καθώς η πώληση σε ενδεχομένως υψηλές τιμές προϊόντων από μία επιχείρηση χονδρικής προς μία επιχείρηση λιανικής δεν συνιστά ούτε ισοδυναμεί με επιβολή συγκεκριμένων τιμών λιανικής. Ο καθορισμός της τιμής μεταπώλησης προϋποθέτει συμφωνία μεταξύ του παραγωγού και του διανομέα αναφορικά με το ύψος της τιμής στην οποία θα πωληθεί το προϊόν στην επόμενη βαθμίδα αγοράς ή στον τελικό καταναλωτή. Συμφωνίες αναφορικά με το ύψος της τιμής στην οποία θα πωλήσει ο παραγωγός στον διανομέα (εν προκειμένω της τιμής EXW) δεν συνιστούν καθορισμό της τιμής μεταπώλησης.
72. Σε κάθε περίπτωση, οι ανωτέρω ισχυρισμοί είναι απορριπτέοι και ως ουσιαστικά αβάσιμοι καθώς δεν τεκμηριώθηκαν από κανένα στοιχείο του φακέλου. Από τα στοιχεία του φακέλου και την ακροαματική διαδικασία καταδείχθηκε ότι, σύμφωνα με τη διαδικασία τιμολόγησης που ακολουθούσαν η καταγγέλλουσα και η πρώτη καταγγελλόμενη, ο καθορισμός και υπολογισμός της λιανικής τιμής πώλησης των οχημάτων ήταν αρμοδιότητα της καταγγέλλουσας,<sup>63</sup> η οποία [...].<sup>64</sup> Σημειώνεται δε ότι η

---

<sup>61</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (de minimis), ΕΕ 2001 C 368/13, παρ. 11(2)α). Βλ. και Απόφαση ΕΑ 495/VI/2010, παρ. 71 επ. και 182.

<sup>62</sup> Βλ. ιδίως Καταγγελία, παρ. 62-63 και υπ' αριθμ. πρωτ. 8177/19.11.2008 Υπόμνημα της MABA, παρ. 313-314.

<sup>63</sup> Βλ. ιδίως Καταγγελία, παρ. 434-435 και υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 38.

<sup>64</sup> Βλ. και Πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας της 29.9.2010, σ. 49-50.

πρώτη καταγγελλόμενη υιοθέτησε ανά περιόδους προγράμματα στήριξης της καταγγέλλουσας<sup>65</sup> [...],<sup>66</sup> ενώ χορηγούσε στην καταγγέλλουσα και υψηλά ετήσια bonus.<sup>67</sup>

73. Πλέον των ανωτέρω και ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας περί περιθωρίου κέρδους +/- 20% των διανομέων στην Ευρώπη<sup>68</sup> είναι έωλος. Σύμφωνα με την Έκθεση Αξιολόγησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 1400/2002<sup>69</sup> τα περιθώρια κέρδους των διανομέων στις πωλήσεις οχημάτων παρουσιάζονται κατά μέσον όρο ως χαμηλά. Το φαινόμενο αυτό αποδίδεται στον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των σημάτων.
74. Επομένως, δεν τίθεται σε καμία περίπτωση θέμα ύπαρξης σοβαρών περιορισμών του ανταγωνισμού και δη είτε άμεσου είτε έμμεσου καθορισμού τιμών μεταπώλησης και ως συνέπεια στην παρούσα περίπτωση οι σχετικές συμφωνίες, στις οποίες αναφέρεται η καταγγελία, υπόκεινται στον κανόνα «de minimis» και δεν παραβιάζουν το άρθρο 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ. Αυτό σημαίνει ότι δεν τίθεται καθόλου θέμα εφαρμογής του Κανονισμού 1400/2002 ή του άρθρου 101 παρ. 3 ΣΛΕΕ.
75. Εφόσον οι σχετικές συμφωνίες δεν παραβιάζουν το άρθρο 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ, βάσει του άρθρου 3 παρ. 2 του Κανονισμού 1/2003 πρέπει να θεωρούνται νόμιμες και σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 703/1977. Σε κάθε περίπτωση, η σχετική διάταξη του Ελληνικού δικαίου δεν είναι ουσιωδώς διάφορη της ανάλογης διάταξης του Ενωσιακού δικαίου, αφού επίσης περιέχει τον κανόνα «de minimis»<sup>70</sup> και συνεπώς για τους ανωτέρω λόγους η καταγγελία για παράβαση του άρθρου 1 του ν. 703/1977 πρέπει επίσης να απορριφθεί ως νόμο και ουσία αβάσιμη.
76. Σημειώνεται, τέλος, ότι οι ισχυρισμοί της καταγγέλλουσας, που αφορούν στη δεύτερη καταγγελλόμενη δεν ανάγονται σε κάποιον κανόνα του ελεύθερου ανταγωνισμού και πρέπει κατά συνέπεια να απορριφθούν ως προδήλως νόμο αβάσιμοι.<sup>71</sup>
77. Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει, αφενός μεν ως προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ότι δεν συντρέχει λόγος περαιτέρω δράσης από μέρους της, αφετέρου δε ως προς το άρθρο 1 του ν. 703/1977 ότι η παρούσα καταγγελία πρέπει να απορριφθεί.

---

<sup>65</sup> Βλ. Πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας της 29.9.2010, σ. 44.

<sup>66</sup> Βλ. π.χ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 58, αναφορικά με έκτακτο πρόγραμμα ενίσχυσης της καταγγέλλουσας, βασικός άξονας του οποίου ήταν[...].

<sup>67</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8177/19.11.2008 Υπόμνημα της MABA, παρ. 262.

<sup>68</sup> Βλ. Καταγγελία, παρ. 44.

<sup>69</sup> Έκθεση αξιολόγησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη λειτουργία του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 όσον αφορά τη διανομή, πώληση και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/evaluation\\_report\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/evaluation_report_el.pdf), σ. 4.

<sup>70</sup> Βλ. Θανάση Λιακόπουλο, Βιομηχανική Ιδιοκτησία, Αθήνα, 2000, σ. 524-525, και Λάμπρο Ε. Κοτσίρη, Δίκαιο Ανταγωνισμού, Αθέμιτου και Ελεύθερου, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2000, σ. 450-451, με περαιτέρω αναφορές σε νομολογία. Βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού της 20.3.2006 σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 του νόμου 703/1977 όπως ισχύει (de minimis), παρ. 7 στοιχ. β'. Η εν λόγω Ανακοίνωση εξειδικεύει τον σύμφυτο κανόνα «de minimis» στο πλαίσιο του Ελληνικού δικαίου.

<sup>71</sup> Οι εν λόγω ισχυρισμοί θα μπορούσαν να συνιστούν πιθανώς αιτιάσεις ικανές να θεμελιώσουν ευθύνη από διαπραγματεύσεις ή ακόμα και από αθέμιτο ανταγωνισμό. Βλ. όμως Απόφαση ΠΠρωτΑΘ 5292/2009, η οποία απέρριψε σχετική αγωγή της καταγγέλλουσας κατά των καταγγελλομένων (Σχρετ. 1 στο υπ' αριθμ. πρωτ. 573/3.8.2010 Υπόμνημα της PGA Motors).

## **Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 2 ΤΟΥ Ν. 703/1977 ΚΑΙ 102 ΣΛΕΕ**

78. Σύμφωνα με τα άρθρα 102 ΣΛΕΕ και 2 του ν. 703/1977 απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους στο σύνολο ή σε μέρος της αγοράς. Απαραίτητες προϋποθέσεις εφαρμογής των ανωτέρω διατάξεων είναι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης και η καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης αυτής. Δεσπόζουσα θέση θεωρείται ότι κατέχει μία επιχείρηση που απολαμβάνει μίας τέτοιας οικονομικής θέσης, η οποία της επιτρέπει να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού και της προσφέρει τη δυνατότητα ανεξάρτητης έναντι των ανταγωνιστών της, των πελατών της ή των καταναλωτών συμπεριφοράς.<sup>72</sup>
79. Εν προκειμένω, λαμβάνοντας υπόψη τα πολύ μικρά μερίδια αγοράς της πρώτης καταγγελλόμενης στη σχετική αγορά, όπως αναλυτικά αναφέρονται παραπάνω,<sup>73</sup> κρίνεται ότι αυτή δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση και κατά συνέπεια τα άρθρα 102 ΣΛΕΕ και 2 του ν. 703/1977 δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής.
80. Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει, αφενός μεν ως προς το άρθρο 102 ΣΛΕΕ ότι δεν συντρέχει λόγος περαιτέρω δράσης από μέρους της, αφετέρου δε ως προς το άρθρο 2 του ν. 703/1977 ότι η παρούσα καταγγελία πρέπει να απορριφθεί.

## **Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2α ΤΟΥ Ν. 703/1977**

81. Η καταγγελία αναφέρεται και σε παράβαση του άρθρου 2α του ν. 703/1977,<sup>74</sup> το οποίο καταργήθηκε μεν με το άρθρο 2 του ν. 3784/2009 (ΦΕΚ Α' 137, 7.8.2009),<sup>75</sup> πλην όμως προβλέπεται στο άρθρο 38 παρ. 3 αυτού ότι «[γ]ια υποθέσεις που εκκρεμούν ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού, κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, το άρθρο 2α του ν. 703/1977 εφαρμόζεται ως είχε προ της καταργήσεώς του». Επομένως, η Επιτροπή Ανταγωνισμού οφείλει να εφαρμόσει την εν λόγω διάταξη, καθόσον η καταγγελία εν προκειμένω είχε γίνει από τις 26.3.2008, δηλαδή πριν από τη δημοσίευση του ν. 3784/2009 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
82. Το άρθρο 2α του ν. 703/1977, ως ίσχυε, όριζε:
- «Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 1 του Ν. 703/1977 και του άρθρου [101 ΣΛΕΕ], απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκεται*

---

<sup>72</sup> Υπόθ. 27/76, *United Brands Company και United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1978 (Ελληνική Ειδική Έκδοση) σ. 75, παρ. 65.

<sup>73</sup> Βλ. παραπάνω παρ. 46 επ.

<sup>74</sup> Βλ. και Πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας της 29.9.2010, σ. 15, όπου ο συνήγορος της MABA παραδέχεται ότι το άρθρο 2α του ν. 703/1977 αποτελεί ουσιαστικά την *sedes materiae* της καταγγελίας.

<sup>75</sup> Ουσιαστικά ο ν. 3784/2009 «μεταστέγασε» την εν λόγω διάταξη στο ν. 146/1914 για τον αθέμιτο ανταγωνισμό (νέο άρθρο 18α), για την εφαρμογή του οποίου η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει αρμοδιότητες.



*προς αυτήν ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη ή προμηθευτή, ακόμη και ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών και δεν διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης δύναται να συνίσταται ιδίως στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων».*

83. Έχει κριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι η επιφύλαξη της α' περιόδου του α' εδαφίου του ανωτέρω άρθρου («με την επιφύλαξη εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 1 του Ν. 703/1977 και του άρθρου [101 ΣΛΕΕ]») σημαίνει ότι το άρθρο 2α αναφέρεται σε μονομερή συμπεριφορά επιχειρήσεων και όχι σε συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές, όπως τα άρθρα 101 ΣΛΕΕ και 1 του ν. 703/1977. Άλλωστε το άρθρο 3 παρ. 2 του Κανονισμού 1/2003 επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν αυστηρότερους εθνικούς κανόνες που απαγορεύουν ή επιβάλλουν κυρώσεις μόνο σε μονομερή συμπεριφορά και τούτο ακριβώς ισχύει στην περίπτωση του άρθρου 2α του ν. 703/1977. Επομένως, συμπράξεις που αξιολογούνται ως συμβατές με τα άρθρα 101 ΣΛΕΕ και 1 του ν. 703/1977 δεν μπορεί να απαγορεύονται από το 2α ν. 703/1977.<sup>76</sup> Αντίθετα, μονομερείς πρακτικές μπορούν να αξιολογούνται και ενδεχομένως να απαγορεύονται από το άρθρο 2α, ασχέτως του αν είναι νόμιμες με βάση τα άρθρα 2 του ν. 703/1977 ή 102 ΣΛΕΕ.
84. Γενικά, η εφαρμογή του άρθρου 2α απαιτεί την συνδρομή ενός αντικειμενικού και ενός υποκειμενικού στοιχείου. Το αντικειμενικό στοιχείο συνίσταται στην ύπαρξη μιας σχέσεως μεταξύ δύο επιχειρήσεων ικανής να δημιουργήσει όρους οικονομικής εξάρτησης και το υποκειμενικό συνίσταται στην καταχρηστική εκ μέρους του ισχυρού μέρους εκμετάλλευση αυτής της σχέσεως.<sup>77</sup> Σύμφωνα δε με την πρόσφατη πρακτική και νομολογία, οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 2α του ν. 703/1977 είναι οι εξής:
- α) Η ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης μιας επιχείρησης από μια άλλη από την οποία προμηθεύεται ή την οποία προμηθεύει με ένα ορισμένο είδος προϊόντων,
  - β) Η εξαρτώμενη επιχείρηση να μην διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση, και
  - γ) Η καταχρηστική εκμετάλλευση της υφιστάμενης αυτής σχέσης οικονομικής εξάρτησης.<sup>78</sup>
85. Οι παραπάνω προϋποθέσεις είναι **σωρευτικές**. Αρκεί δηλαδή να μην πληρούνται έστω και μία από αυτές για να αποκλεισθεί η εφαρμογή της σχετικής διάταξης. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει σκόπιμο να εξετάσει πρώτα την τρίτη από τις ανωτέρω προϋποθέσεις, δεχόμενη υποθετικά ότι πληρούνται οι δύο άλλες προϋποθέσεις.<sup>79</sup>

<sup>76</sup> Απόφαση ΕΑ 395/Υ/2008, VIII.Β. Βλ. και Δημήτρη Ν. Τζουγανάτο, Ο στόχος της αναβάθμισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού και οι αστοχίες του Ν 3373/2005 για την τροποποίηση του Ν 703/1977, ΔΕΕ 10/2005, 1028, σ. 1029-1030.

<sup>77</sup> Βλ. Βασίλη Σ. Καραγιάννη, Συμβάσεις παροχής λογισμικού (Software) και κανόνες ανταγωνισμού, Θεωρία, Νομολογία, Υποδείγματα, Αθήνα, 2002, σ. 53.

<sup>78</sup> Βλ. Αποφάσεις ΕΑ 429/Υ/2009, Π.Γ, και 482/ΥΙ/2010, παρ. 120.

<sup>79</sup> Φαίνεται πάντως ότι η καταγγέλλουσα θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε σχέση οικονομικής εξάρτησης από την καταγγελλόμενη. Γίνεται δεκτό ότι η προσαρμογή μιας εμπορικής επιχείρησης σε εκείνη ενός προμηθευτή ανάγεται σε συνθήκη παραγωγική εξάρτησης (Unternehmensbedingte Abhängigkeit). Βλ. περαιτέρω Γεώργιο Ι. Μπαμπέτα, Οικονομική εξάρτηση και καταχρηστική εκμετάλλευση, Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 2α Ν. 703/77 και του

86. Καταρχήν πρέπει να τονιστεί ότι η κρίση περί της **κατάχρησης** της σχέσης οικονομικής εκμετάλλευσης, προϋποθέτει κατ' ανάγκη μια στάθμιση μεταξύ των συμφερόντων της εξαρτημένης επιχείρησης να συνεχίσει την δραστηριοποίησή της και την εμπορική της συνεργασία με την εξαρτώσα επιχείρηση και των συμφερόντων της εξαρτώσας επιχείρησης να διαμορφώσει ελεύθερα τις επιχειρηματικές της αποφάσεις κατά τρόπο πρόσφορο για την επίτευξη των οικονομικών της στόχων, όπως αυτή το κρίνει. Η εν λόγω δε στάθμιση πρέπει να πραγματοποιείται πάντοτε με γνώμονα τον σκοπό του νόμου, δηλαδή την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού.
87. Η καταγγέλλουσα προβαίνει σε μια σειρά από ισχυρισμούς οι οποίοι αναφέρονται σε συγκεκριμένες πρακτικές που κατ' αυτήν στοιχειοθετούν κατάχρηση σχέσης οικονομικής εξάρτησης από μέρους της πρώτης καταγγελλόμενης.
88. Καταρχήν, η καταγγέλλουσα επικαλείται **αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων**, με ρητή αναφορά στο β' εδάφιο του άρθρου 2α του ν. 703/1977, που προβλέπει ότι *«[η] καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης δύναται να συνίσταται ιδίως (...) στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων»* και υποστηρίζει ότι η συμβατική της σχέση με την πρώτη καταγγελλόμενη διεκόπη από την τελευταία αναπάντεχα και αδικαιολόγητα μετά από 32 συνεχή έτη συνεργασίας.
89. Εντούτοις, από τα στοιχεία του φακέλου προέκυψε ότι η διακοπή της συνεργασίας τους δεν υπήρξε αιφνίδια εκ μέρους της πρώτης καταγγελλόμενης, αλλά αντίθετα η τελευταία τήρησε τις προθεσμίες μη ανανέωσης, προμήνυσης και καταγγελίας, όπως αυτές ορίζονται από τη σύμβαση αποκλειστικής εισαγωγής, γεγονός που αποδέχεται και η ίδια η καταγγέλλουσα.<sup>80</sup> Συγκεκριμένα, [...].
90. Επισημαίνεται καταρχήν ότι από την αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή εμπορικών σχέσεων θα πρέπει να διακρίνεται η άρνηση ανανέωσης αφενός συμβάσεων που έχουν συναφθεί για ορισμένο χρόνο και η διάρκειά τους παρατείνεται και πέραν του χρόνου αυτού, αν ένα από τα μέρη δεν την καταγγείλει ή δεν εναντιωθεί στη συνέχισή της, και αφετέρου συμβάσεων ορισμένου χρόνου, που με τη λήξη τους λύονται αυτόματα, προβλέπουν, όμως, δυνατότητα συνέχισης της συνεργασίας με συμφωνία των μερών. Στις περιπτώσεις αυτές η μη παράταση της συνεργασίας εκ μέρους της μιας των επιχειρήσεων δεν θεωρείται καταχρηστική, έστω και αν υπάρχει σχέση εξάρτησης, αφού το εξαρτημένο μέρος οφείλει να υπολογίσει την παράμετρο της χρονικής διάρκειας της σύμβασης για τη διαμόρφωση των επιχειρηματικών του αποφάσεων.<sup>81</sup> Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει επίσης στο παρελθόν κρίνει ότι μη ανανέωση σύμβασης δεν συνιστά κατάχρηση σχέσης οικονομικής εξάρτησης, καθώς *«η, έστω και άνευ τηρήσεως προθεσμίας προειδοποιήσεως, διακοπή 5ετούς εμπορικής συνεργασίας δεν εμπίπτει στην προσδιοριζόμενη από το νόμο έννοια της “αιφνίδιας διακοπής μακροχρονίου συνεργασίας”»*.<sup>82</sup>

---

Κανονισμού 1/2003 ΕΚ, Αθήνα, 2008, σ. 265, ο οποίος παρατηρεί ότι κλασσικό παράδειγμα τέτοιου είδους εξαρτημένης επιχείρησης αποτελούν οι διανομείς αυτοκινήτων.

<sup>80</sup> Βλ. Καταγγελία, παρ. 87.

<sup>81</sup> ΠΠρωτΑθ 10104/1995, ΕΕμπΔ 1996 σ. 607.

<sup>82</sup> Απόφαση ΕΑ 19/1996, σ. 6.

91. Εξάλλου, έχει κριθεί ότι ο ανταγωνισμός δεν συνίσταται στην επ' αόριστο διατήρηση αντιοικονομικών δομών και σχέσεων σε βάρος των επιχειρήσεων και των καταναλωτών ανεξάρτητα της λεγόμενης «ειδικής ευθύνης» των δεσποζουσών επιχειρήσεων.<sup>83</sup> Εφόσον τούτο γίνεται δεκτό για τη διάταξη του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπου υπάρχει και το επιπλέον επιβαρυντικό στοιχείο της δεσπόζουσας θέσης, θα πρέπει να γίνει δεκτό και την περίπτωση του άρθρου 2α του ίδιου νόμου, όπως ίσχυε κατά την κρίσιμη περίοδο. Η δέσμευση ορισμένης επιχείρησης στη διατήρηση των συμβατικών της σχέσεων εις το διηνεκές πρέπει να απορρίπτεται,<sup>84</sup> αφού σε καμία περίπτωση δεν εξυπηρετεί το συμφέρον των καταναλωτών.<sup>85</sup> Η οικονομία της αγοράς αναπτύσσεται με βάση την κινητικότητα<sup>86</sup> και ενδεχόμενη διαιώνιση συμβατικών σχέσεων θα δρούσε ως ισχυρότατος ανασχετικός παράγοντας για την είσοδο σε ορισμένη αγορά και γενικότερα για τις επενδύσεις.<sup>87</sup>
92. Τονίζεται δε ότι η ενδεχόμενη προστασία του ασθενούς συμβαλλομένου από την καταγγελία της σύμβασής του και η αποκατάσταση των ζημιών που συνυφαίνονται με αυτήν δεν εμπίπτουν στον σκοπό του δικαίου του ανταγωνισμού, αλλά του αστικού δικαίου.<sup>88</sup> Επίσης, η διάταξη του άρθρου 2α του ν. 703/1977 δεν χορηγεί άμεση κοινωνική προστασία στην ενδιάμεση επιχείρηση, ούτε εγγυάται τον κύκλο εργασιών ή την οικονομική της επιβίωση, ούτε, τέλος, την χειραφετεί από τον επιχειρηματικό κίνδυνο που αναγκαία συνέχεται με την συμμετοχή της στην αγορά.<sup>89</sup>
93. Επιπλέον, από τα στοιχεία του φακέλου προέκυψε ότι, σε κάθε περίπτωση, η διακοπή της συνεργασίας της πρώτης καταγγελλόμενης με την καταγγέλλουσα οφείλεται στην έλλειψη φερεγγυότητας της δεύτερης και στην κακή οικονομική της κατάσταση, καθώς και στα σημαντικά χρέη της έναντι της πρώτης, [...].<sup>90</sup> Μάλιστα, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι ήδη από την 13.1.2006 η καταγγέλλουσα ενημέρωσε [...], ενώ την 9.2.2006 διαβεβαίωσε ότι [...]. Εντούτοις, την 5.1.2007 ζητούσε [...] [...]. Συνεπώς, η διακοπή των εμπορικών σχέσεων των μερών δεν μπορεί να θεωρηθεί αδικαιολόγητη, αλλά αντίθετα κρίνεται δικαιολογημένη.
94. Η ανωτέρω εκτίμηση δεν επηρεάζεται από τις διαπραγματεύσεις, την υπογραφή και τις προσπάθειες εκτέλεσης του MOU. Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι η πρώτη καταγγελλόμενη προσπάθησε να την αποπροσανατολίσει και ότι οι παραπάνω διεργασίες στο πλαίσιο του MOU καθιστούν την επιστολή προμήνυσης αιφνίδια και

<sup>83</sup> ΔΕφΑθ 2057/2010, υπό 25.

<sup>84</sup> Βλ. Λεωνίδα Ν. Γεωργακόπουλο, Το δίκαιον των διαρκών ενοχών, Αθήναι, 1979, σ. 156.

<sup>85</sup> Βλ. Γεώργιο Ι. Μπαμπέτα, Οικονομική εξάρτηση και καταχρηστική εκμετάλλευση, Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 2α Ν. 703/77 και του Κανονισμού 1/2003 ΕΚ, Αθήνα, 2008, σ. 402.

<sup>86</sup> Ο.π..

<sup>87</sup> Πρβλ. και Απόφαση ΕΑ 145/Π/2000, σ. 6.

<sup>88</sup> Βλ. Θανάση Λιακόπουλο, Βιομηχανική Ιδιοκτησία, Αθήνα, 2000, σ. 565-566· Γεώργιο Ι. Μπαμπέτα, Οικονομική εξάρτηση και καταχρηστική εκμετάλλευση, Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 2α Ν. 703/77 και του Κανονισμού 1/2003 ΕΚ, Αθήνα, 2008, σ. 389.

<sup>89</sup> Βλ. Γεώργιο Ι. Μπαμπέτα, Οικονομική εξάρτηση και καταχρηστική εκμετάλλευση, Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 2α Ν. 703/77 και του Κανονισμού 1/2003 ΕΚ, Αθήνα, 2008, σ. 389 και 401-402, με περαιτέρω παραπομπές στην Γερμανική θεωρία και νομολογία.

<sup>90</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 22.

αδικαιολόγητη.<sup>91</sup> Ο ισχυρισμός, όμως αυτός, δεν ευσταθεί, κυρίως διότι το ΜΟΥ προέβλεπε σειρά προϋποθέσεων που έπρεπε να τηρηθούν από την καταγγέλλουσα, ώστε να μην προχωρήσει η διαδικασία καταγγελίας της σύμβασης.<sup>92</sup> Ειδικότερα, [...] <sup>93</sup> [...].

95. Μάλιστα, η RENAULT, σε συνέχεια της υπογραφής του ΜΟΥ, [...].
96. Τέλος, ουδεμία σημασία έχει το γεγονός ότι η σύμβαση εισαγωγής περιείχε ρήτρα βάσει της οποίας η καταγγέλλουσα δεν δικαιούται αποζημίωσης σε περίπτωση λήξης της σύμβασης ούτε αποζημίωσης για τη διοργάνωση του δικτύου διανομής.<sup>94</sup> Η δυνατότητα ή μη αξίωσης αποζημίωσης βάσει των όρων της σύμβασης εισαγωγής δεν άπτεται του δικαίου προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά θα πρέπει να εξετασθεί υπό το πρίσμα των διατάξεων του κοινού δικαίου. Ούτε είναι ο σκοπός του δικαίου ανταγωνισμού να ρυθμίσει τις συμβατικές σχέσεις των συναλλασσομένων, οι οποίοι δεν μπορούν να εξομοιωθούν με τους καταναλωτές όπου υπό προϋποθέσεις το κοινό δίκαιο μπορεί να παρεμβαίνει προστατευτικά.
97. Όσον δε αφορά στους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας που σχετίζονται με την **πολιτική τιμών** της πρώτης καταγγελλόμενης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού φρονεί ότι δεν στοιχειοθετούν κατάχρηση ενδεχόμενης σχέσης οικονομικής εξάρτησης. Ειδικότερα, η MABA υποστηρίζει ότι η RENAULT καθόριζε τις τιμές εργοστασίου σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα δημιουργώντας της ένα ανυπέρβλητο αντι-ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Υποστηρίζει ακόμη ότι η υπερτιμολόγηση των σχετικών προϊόντων σε συνδυασμό με τη συμπίεση του περιθωρίου κέρδους της MABA είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας «μη δίκαιου χαρακτήρα» διαφοράς μεταξύ των τιμών εργοστασίου και των λιανικών τιμών.<sup>95</sup>
98. Ανεξάρτητα από το γεγονός αν τέτοιου είδους πραγματικά γεγονότα μπορούν να εμπίπτουν στο ρυθμιστικό αντικείμενο του άρθρου 2α του ν. 703/1977, από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν τεκμηριώθηκε ότι οι τιμές πώλησης από την πρώτη καταγγελλόμενη προς την καταγγέλλουσα υπήρξαν ιδιαίτερα υψηλές. Κατά συνέπεια ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας πρέπει να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμος.
99. Ενισχυτικό επιχείρημα υπέρ της κρίσης αυτής συνιστούν οι μακρές και επίπονες συζητήσεις και διαπραγματεύσεις που ελάμβαναν χώρα μεταξύ των μερών σχετικά με τις τιμές πώλησης της πρώτης καταγγελλόμενης προς την καταγγέλλουσα. Ειδικότερα, από τα σχετικά έγγραφα που προσκομίστηκαν αλλά και από την ακροαματική διαδικασία προέκυψε ότι η αύξηση της τιμής των αυτοκινήτων είχε ήδη συζητηθεί μεταξύ των μερών και είχε αποτελέσει στοιχείο για τη διαμόρφωση του επιχειρηματικού σχεδίου του έτους 2004. Επίσης, αποδείχθηκε ότι υπήρχε συνεχής διαπραγμάτευση των στόχων πωλήσεων και ότι η διαπραγμάτευση αυτή οδηγούσε σε μείωση τους.

---

<sup>91</sup> Βλ. ιδίως Καταγγελία, παρ. 90 και 98.

<sup>92</sup> Βλ. Καταγγελία, παρ. 91 επ. και υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 64 επ.

<sup>93</sup> Βλ. Καταγγελία, παρ. 96, και υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 67.

<sup>94</sup> Βλ. Καταγγελία, παρ. 88-89.

<sup>95</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8177/19.11.2008 Υπόμνημα της MABA, παρ. 308.

100. Ενδεικτικά, στις [...].<sup>96</sup> [...].<sup>97</sup> Εξάλλου, [...].<sup>98</sup> Με την τροποποίηση της σύμβασης εισαγωγής[...] <sup>99</sup> [...]%.<sup>100</sup> Αντίστοιχες διαπραγματεύσεις έγιναν και για το τρίτο τετράμηνο το 2005.
101. Στις [...].<sup>101</sup> [...].<sup>102</sup> [...].<sup>103</sup>
102. Γενικά, προκύπτει από την ακροαματική διαδικασία<sup>104</sup> αλλά και από τα έγγραφα στα οποία στηρίζεται η ίδια η καταγγελία<sup>105</sup> ότι υπήρχε μια διαρκής διαπραγμάτευση μεταξύ των μερών και ότι γινόταν αρκετές φορές πρόταση για μείωση των τιμών εργοστασίου (EXW) εκ μέρους της καταγγελλόμενης RENAULT. Για παράδειγμα, η αλληλογραφία που προσκομίζει η καταγγέλλουσα σχετικά με την τιμή του μοντέλου [...] αποδεικνύει από μόνη της ότι η MABA διαπραγματευόταν την προτεινόμενη τιμή EXW (τιμή εργοστασίου).<sup>106</sup>
103. Σχετικά με τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας περί **επιβολής μη ρεαλιστικών στόχων αγοράς**,<sup>107</sup> κρίνεται ότι στη σύμβαση εισαγωγής αναφέρεται ρητά ότι οι στόχοι δεν βασίζονται στις αγορές της καταγγέλλουσας από την πρώτη καταγγελλόμενη αλλά στις **πωλήσεις** της καταγγέλλουσας προς τους καταναλωτές στην Ελλάδα.<sup>108</sup> Κατά συνέπεια ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας περί επιβολής στόχων αγοράς πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος. Επιπροσθέτως, από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν τεκμηριώθηκε η ύπαρξη τέτοιας επιβολής στόχων εκ μέρους της πρώτης καταγγελλόμενης ούτε αντίστοιχων μέτρων επιβολής τους (τα οποία άλλωστε δεν επικαλείται η καταγγέλλουσα).<sup>109</sup>
104. Μάλιστα, κατά την ακροαματική διαδικασία ο μάρτυρας [...] κατέθεσε πειστικά ότι ποτέ δεν επιβλήθηκε στην MABA η αύξηση στο [...] % του μεριδίου αγοράς των οχημάτων RENAULT στην Ελληνική αγορά αλλά απλώς αποτέλεσε έναν μακροπρόθεσμο στόχο, χωρίς αυτός να μεταφραστεί στην πραγματικότητα σε συμβατικό όρο.<sup>110</sup>
105. Σημειωτέον δε ότι κατά την ακροαματική διαδικασία<sup>111</sup> δόθηκε από την πλευρά της καταγγέλλουσας ιδιαίτερη έμφαση σε σχετική επιστολή του ανωτέρω μάρτυρα [...] για λογαριασμό της RENAULT προς την MABA, όπου κατά την καταγγέλλουσα αποδεικνύεται η καταχρηστική και καταπιεστική συμπεριφορά της MABA ως προς την

---

<sup>96</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, Σχετ. 25.

<sup>97</sup> Ο.π., Σχετ. 26.

<sup>98</sup> Ο.π., Σχετ. 28.

<sup>99</sup> Ο.π., Σχετ. 30.

<sup>100</sup> Ο.π., Σχετ. 31.

<sup>101</sup> Ο.π., Σχετ. 42.

<sup>102</sup> Ο.π., Σχετ. 45.

<sup>103</sup> Ο.π., Σχετ. 46.

<sup>104</sup> Βλ. Πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας της 29.9.2010, σ. 46.

<sup>105</sup> Καταγγελία, Συνημμένα 26β, 27α, 28α,β, 29 και 30.

<sup>106</sup> Ο.π., Συνημμένα 36, 37, 38, 39 και 40.

<sup>107</sup> Ο.π., παρ. 64, 66-67, 69, 75-77.

<sup>108</sup> Βλ. Σύμβαση, άρθρα IV.3 και XVII.1.

<sup>109</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8177/19.11.2008 Υπόμνημα της MABA, παρ. 293 επ.

<sup>110</sup> Πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας της 29.9.2010, σ. 54-55.

<sup>111</sup> Ο.π., σ. 80 επ.

επίτευξη στόχων μεριδίου αγοράς.<sup>112</sup> [...] <sup>113</sup> Από την εν λόγω επιστολή όμως τίποτα το καταπιεστικό δεν προκύπτει, αντίθετα πρόκειται για συνήθη τύπο επικοινωνίας μεταξύ δύο συναλλασσομένων. Εξάλλου, όπως ορθώς τονίζει και η RENAULT,<sup>114</sup> η επιστολή αυτή εντάσσεται στο συνολικό πλαίσιο διαλλακτικότητας που επιδείκνυε σχετικά με τη μείωση των συμφωνημένων στόχων, εφόσον αναφέρεται στη μείωση του συμφωνημένου στόχου για τον Ιανουάριο από [...] % σε [...] %.

106. Όσον, τέλος, αφορά στους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας περί **άρνησης προμήθειας**,<sup>115</sup> τονίζεται ότι από τα στοιχεία του φακέλου δεν τεκμηριώθηκε αδικαιολόγητη άρνηση προμήθειας ορισμένων αυτοκινήτων από την πλευρά της πρώτης καταγγελλόμενης. Καταρχήν, όσον αφορά στις επανειλημμένες οχλήσεις της MABA προς την RENAULT, προκειμένου αυτή να επιτρέψει την εισαγωγή του [...] στην Ελλάδα, σημειώνεται ότι από τα σχετικά έγγραφα που προσκόμισαν οι δύο πλευρές, η σύμβαση εισαγωγής αφορούσε αποκλειστικά σε προϊόντα RENAULT και όχι [...], συνεπώς δεν τίθεται θέμα αδικαιολόγητης άρνησης προμήθειας εν προκειμένω. Η διανομή από την καταγγέλλουσα του εν λόγω οχήματος θα ήταν δυνατή μόνο σε συνέχεια υπογραφής σύμβασης εισαγωγής/ αποκλειστικής εισαγωγής των μοντέλων του σχετικού σήματος.<sup>116</sup>
107. Όσον δε αφορά σε δυο κύριες περιστάσεις άρνησης προμήθειας που επικαλείται η καταγγέλλουσα, κατά τα έτη 2007 και 2008, σημειώνεται ότι όντως κατά τα χρονικά διαστήματα Μαρτίου – Ιουλίου και Νοεμβρίου – Δεκεμβρίου 2007, η πρώτη καταγγελλόμενη ανέστειλε την παράδοση οχημάτων, τούτο όμως το έπραξε στηριζόμενη σε σχετική διάταξη της σύμβασης εισαγωγής που της επέτρεπε την αναστολή παραδόσεως οχημάτων σε περίπτωση μη καταβολής πληρωμών από την καταγγέλλουσα.<sup>117</sup> Οι συνεπαγόμενες αναστολές παραδόσεων κρίνονται επομένως απόλυτα δικαιολογημένες, καθώς οφείλονται στις ληξιπρόθεσμες οφειλές της καταγγέλλουσας.
108. Εξάλλου, μπορεί μεν στο πλαίσιο του MOU η RENAULT να είχε δεσμευθεί να προμηθεύσει την καταγγέλλουσα [...],<sup>118</sup> επισημαίνεται όμως ότι τούτο τελούσε υπό την αίρεση [...] και [...]. Όπως προεκτέθηκε,<sup>119</sup> η καταγγέλλουσα απέτυχε να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της βάσει του MOU και, ως εκ τούτου, η πρώτη καταγγελλόμενη πρόβη σε καταγγελία της μεταξύ τους σύμβασης τον Ιανουάριο του 2008.
109. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι επειδή η τρίτη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 2α του ν. 703/1977 δεν πληρούται, δεν διαπιστώνεται παράβαση του άρθρου αυτού, ακόμη και αν τυχόν θεωρηθεί ότι οι λοιπές προϋποθέσεις του πληρούνται. Συνεπώς, η

---

<sup>112</sup> Επιστολή (ηλεκτρονικό μήνυμα) του [...] προς την MABA της 26.1.2005, Συνημμένο 192 στην Καταγγελία και Σχετ. 1 στο υπ' αριθμ. 704/11.11.2010 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της RENAULT.

<sup>113</sup> «[...]».

<sup>114</sup> Υπ' αριθμ. 704/11.11.2010 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της RENAULT, σ. 6.

<sup>115</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8177/19.11.2008 Υπόμνημα της MABA, παρ. 321 και επ.

<sup>116</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 10 και 59.

<sup>117</sup> Καταγγελία, παρ. 114· υπ' αριθμ. πρωτ. 2343/18.3.2009 Υπόμνημα της RENAULT, σ. 70 επ.

<sup>118</sup> Καταγγελία, παρ. 102.

<sup>119</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 94 επ.

καταγγελία κατά το μέρος που αφορά στην εν λόγω διάταξη πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

#### IV. ΑΙΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

110. Η καταγγέλλουσα συνήψε στην καταγγελία της και αίτημα λήψης ασφαλιστικών μέτρων.<sup>120</sup> Λόγω της κατά τα ανωτέρω νομικής και ουσιαστικής αβασιμότητας της καταγγελίας το αίτημα λήψης ασφαλιστικών μέτρων είναι απορριπτέο ως άνευ αντικειμένου.
111. Σε κάθε περίπτωση τονίζεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 7 του ν. 703/1977 οι μόνοι τρόποι για να ληφθούν ασφαλιστικά μέτρα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις περιπτώσεις που ρητά ορίζει η ως άνω διάταξη είναι είτε από την Επιτροπή αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν αιτήσεως του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Αντίθετα, η δυνατότητα που υπήρχε να λαμβάνει η Επιτροπή ασφαλιστικά μέτρα κατόπιν αιτήσεως κάποιου ενδιαφερομένου καταργήθηκε με το ν. 3373/2005, ούτως ώστε να μη νομιμοποιείται πλέον ουδείς άλλος να απευθύνει σχετική αίτηση προς την Επιτροπή πλην του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.<sup>121</sup> Επομένως το σχετικό αίτημα προβάλλεται απαράδεκτα.

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

**Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Τμήμα αποφάσισε ομοφώνως και σε φανερή ψηφοφορία:**

**Απορρίπτει** στο σύνολό της την καταγγελία της εταιρίας «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ» κατά των εταιριών RENAULT SAS και PGA MOTORS για παράβαση των άρθρων 1 και 2 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει, και του άρθρου 2α του Ν. 703/1977, όπως ίσχυε πριν τεθεί σε ισχύ ο Ν. 3784/2009, καθότι δεν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις του νόμου.

Η απόφαση εκδόθηκε την **16<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010**.

---

<sup>120</sup> Βλ. Καταγγελία υπό Ε.

<sup>121</sup> Βλ. Απόφαση ΕΑ 482/VI/2010 παρ. 131.

**ΠΡΟΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ  
ΣΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ  
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 6 του ισχύοντος Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β'1890/29.12.2006).

Ο Προεδρεύων

Δημήτριος Δαηλάτος

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Ασημάκης Κομνηνός

Η Γραμματέας

Ηλιάνα Κούτρα