



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

5 Νοεμβρίου 2021

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 5142

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 738/2021*

Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης συγκέντρωσης, κατά των παρ. 1-3 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, σχετικά με την απόκτηση από την εταιρεία «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» του συνόλου (100%) του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας με την επωνυμία «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΤΜΗΜΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 30η Ιουνίου 2021, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9:00, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύουσα: Καλλιόπη Μπενετάτου (Αντιπρόεδρος)

Μέλη: Μαρία Ιωαννίδου (Εισηγήτρια),
Παναγιώτης Φώτης και
Μαρία Ιωάννα Ράντου

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα.

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης συγκέντρωσης, κατά των παρ. 1-3 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, σχετικά με την απόκτηση από την εταιρεία «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» του συνόλου (100%) του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας με την επωνυμία «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

Πριν την έναρξη της συζήτησεως, η Προεδρεύουσα του Τμήματος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο, Ηλιάνα Κούτρα με αναπληρώτρια την Ευγενία Ντόρντα.

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δύο, επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: 1) Έκδοση για το ΦΕΚ και 2) Έκδοση για τη Γνωστοποίηση. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (Α' 93), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β' 54/2013).

Στην αρχή της συζήτησης τον λόγο έλαβε η Εισηγήτρια της υπόθεσης, Μαρία Ιωαννίδου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ' αρ. 5588/28.6.2021 γραπτής εισήγησης επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση την έγκριση της κατά της παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, της υπ' αρ. 2999/12.3.2021 προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης σχετικά με την απόκτηση από την εταιρεία «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» του συνόλου (100%) του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας με την επωνυμία «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η Επιτροπή στη συνέχεια, αφού αποχώρησαν από την αίθουσα οι υπηρεσιακοί παράγοντες προχώρησε σε διάσκεψη επί τη υπόθεσης με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Μαρίας Ιωαννίδου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την υπ' αρ. 5588/28.6.2021 Έκθεση της αρμόδιας Εισηγήτριας τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Πίνακας Περιεχομένων

| | |
|---|--|
| I. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ | |
| I.1 Ιστορικό συμφωνίας | |
| I.2 Λόγοι πραγματοποίησης | |
| II. ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ | |
| II.1 «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» | |
| II.2 [...] του [...] | |
| II.2.1 «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» | |
| II.2.2 «SYNERGO ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» | |
| II.2.3 «SYNERGY ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ» | |
| II.2.4 «AUTOONE ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» | |

| | |
|---|--|
| II.2.5 «ΕΛΥΖΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ» | |
| II.2.6 «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» | |
| II.2.7 «HELLENIC 3PL ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» | |
| II.2.8 «ΒΙΑΜΑΡ - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» | |
| II.3 OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ | |
| III. ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ | |
| III.1 Γενικό πλαίσιο | |
| III.2 Ενιαία οικονομική οντότητα | |
| III.3 Υπολογισμός κύκλου εργασιών | |
| IV. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ | |
| IV.1 Χαρακτηρισμός της υπό κρίση πράξης | |
| IV.2 Αρμοδιότητα ΕΑ | |
| V. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ | |
| V.1 Εισαγωγικά | |
| V.2 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων | |
| V.2.1 Η θέση της γνωστοποιούσας | |
| V.2.2 Η θέση της Επιτροπής | |
| V.3 Σχετική αγορά ανταλλακτικών | |
| V.3.1 Η θέση της γνωστοποιούσας | |
| V.3.2 Η θέση της Επιτροπής | |
| V.4 Λοιπές σχετικές αγορές | |
| V.5 Οριοθέτηση γεωγραφικών αγορών | |
| VI. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ | |
| VI.1 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινουργών επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων | |
| VI.1.1 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας Β | |
| VI.1.2 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C | |
| VI.1.3 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV-B .. | |
| VI.1.4 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M | |
| VI.1.5 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) | |
| VI.2 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινουργών επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων | |

I. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

I.1 Ιστορικό συμφωνίας

1. Στις 12.3.2021 η εταιρεία «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» και με διακριτικούς τίτλους α) «e- TROPHY AUTOMOTIVE BRANDS A.E.» και β) «i-TROPHY A.E.» (εφεξής και «η γνωστοποιούσα» ή «TROPHY») κατέθεσε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») το υπ' αρ. 2999 έντυπο γνωστοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων (εφεξής και «υπό εξέταση πράξη»), σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, αναφορικά με την απόκτηση ποσοστού 100% επί του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμά-

των ψήφου της εταιρίας με την επωνυμία «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «OPEL» ή «εξαγοραζόμενη»)¹.

2. Με τη γνωστοποιούμενη συγκέντρωση, η TROPHY θα αγοράσει συνολικά [...] κοινές ονομαστικές μετοχές της OPEL που αντιπροσωπεύουν το 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας και των δικαιωμάτων ψήφου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον όρο 2.1 της από 24.2.2021 Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών μεταξύ της OPEL Europe Holdings S.L.U και της TROPHY (Share Purchase Agreement Opel Hellas SA²) (εφεξής «Σύμβαση Πώλησης Μετοχών»).

3. Η οικονομική αξία της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης είναι το σύνολο του καταβαλλόμενου τιμήματος για την αγορά των μετοχών, το οποίο ανέρχεται στο ποσό των [...], πλέον της Εκτιμώμενης Καθαρής Αξίας, όπως αυτή αναμένεται να προσδιορισθεί και τυχόν αναπροσαρμοσθεί βάσει της Τελικής Καθαρής Αξίας Κεφαλαίου κατά τις ειδικότερες προβλέψεις των άρθρων 4 της Σύμβασης Πώλησης Μετοχών. Η εξαγορά των [...] κοινών ονομαστικών μετοχών της OPEL θα πραγματοποιηθεί με την καταβολή του τιμήματος για την αγορά των μετοχών κατά την Ολοκλήρωση, η οποία τελεί υπό την προϋπόθεση εκπλήρωσης των αιρέσεων που προβλέπονται στη Σύμβαση Πώλησης Μετοχών. Μεταξύ των αιρέσεων αυτών περιλαμβάνεται και η έγκριση της συγκέντρωσης από την αρμόδια αρχή ανταγωνισμού (άρθρο 8.1). Η καταβολή του τιμήματος από τον Αγοραστή για την απόκτηση των μετοχών της εταιρίας θα γίνει κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 της Σύμβασης Πώλησης Μετοχών.

I.2 Λόγοι πραγματοποίησης

4. Η κύρια δραστηριότητα της OPEL είναι η εισαγωγή και εμπορία επιβατηγών³ και ελαφρών επαγγελματικών

¹ Στο παρελθόν είχε υποβληθεί στις 14.2.2019 [...] η υπ' αρ. 1248/14.2.2019 γνωστοποίηση για την εξαγορά της εταιρίας «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ». [...] Την 27.6.2019, [...] απέσυρε την υπ' αρ. 1248/14.2.2019 γνωστοποίηση συγκέντρωσης. Εν συνεχεία υποβλήθηκε εκ νέου την 5.7.2019, το με ίδια ημερομηνία υπ' αρ. 4479/5.7.2019 έντυπο πλήρους γνωστοποίησης για την εξαγορά του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας OPEL. Σύμφωνα με την δεύτερη γνωστοποίηση, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αρ. 691/2019 απόφαση της ΕΑ, ο [...] θα αποκτούσε το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας OPEL, ενώ ο [...], θα συμμετείχε από κοινού με [...] στο Διοικητικό Συμβούλιο της ως άνω εξαγοραζόμενης εταιρίας, αναλαμβάνοντας και τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου αυτής, αποκτώντας εμμέσως τον έλεγχο της τελευταίας. Η εν λόγω συγκέντρωση δεν ολοκληρώθηκε. Με την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 επιστολή της TROPHY AUTO BRANDS προσκομίστηκε το από 29.9.2020 συμφωνητικό λύσης («Mutual Termination of Share purchase Agreement and agreement on the basic terms of potential future cooperation»), στο οποίο προβλέπονται αφενός οι όροι λύσης του Συμφωνητικού Πώλησης Μετοχών και αφετέρου οι βασικοί όροι ενδεχόμενης μελλοντικής ολοκλήρωσης της ακυρωθείσας συναλλαγής.

² Η γνωστοποιούσα προσκόμισε την από 24.2.2021 Share Purchase Agreement Opel SA στην πρωτότυπη και ισχύουσα αγγλική γλώσσα και την ακριβή μετάφρασή της στην ελληνική Σύμβαση Πώλησης Μετοχών Opel Hellas AE.

³ Οι όροι «επιβατηγός» και «επιβατικός» χρησιμοποιούνται στην παρούσα ως συνώνυμοι.

οχημάτων με το σήμα OPEL καθώς και ανταλλακτικών και αξεσουάρ των οχημάτων αυτών. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα, η αγοράστρια εταιρία, η οποία τελεί υπό τον έλεγχο του [...], συστάθηκε προσφάτως με σκοπό την εξαγορά της Opel για οικογενειακούς, οικονομικούς και στρατηγικούς λόγους και αποβλέπει στην «ενίσχυση της οικονομικής κατάστασης των επιχειρήσεων της οικογένειας Συγγελίδη και την μεγιστοποίηση των κερδών της, ενόψει των προοπτικών ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στη μεταμνημονιακή εποχή και της διαφαινόμενης άνθισης της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου.»⁴

II. ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ

II.1 «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ»

5. Η αγοράστρια αποτελεί νεοσύστατη εμπορική εταιρία με κύριο αντικείμενο την εισαγωγή και εμπορία αυτοκινήτων, ανταλλακτικών, εξαρτημάτων και συναφών ειδών⁵. Ο [...] κατέχει το 100% των μετοχών⁶ της TROPHY και εκτελεί χρέη Προέδρου Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνοντα Συμβούλου.

II.2 [...] του [...]

6. Ο [...] του [...] αποκτά έμμεσα μετοχές στην εξαγοραζόμενη εταιρία καθώς είναι ο μοναδικός μέτοχος της TROPHY.

7. Ο [...] ελέγχει⁷ άμεσα ή έμμεσα (ή από κοινού) τις ακόλουθες εταιρίες:

- «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής και «AIGLON»)

- AUTOONE ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (εφεξής και «AUTOONE»)

- SYNERGY ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (εφεξής και «SYNERGY»)

- SYNERGO ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (εφεξής και «SYNERGO»)

- «ΕΛΥΖΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ» με δ.τ. «ΕΛΥΖΕ ΑΕ» (εφεξής και «ΕΛΥΖΕ»)

- ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (εφεξής και «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ»)

- «HELLENIC 3PL ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «HELLENIC 3PL»)

- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «BIAMAP»)

⁴ Βλ. το υπ' αρ. 2999/12.3.2021 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης (εφεξής και «έντυπο γνωστοποίησης»), σελ. 4.

⁵ Η εταιρία συστάθηκε την 29.1.2021 και βάσει του δημοσιευμένου στο Γ.Ε.ΜΗ. (αρ. Γ.Ε.ΜΗ. 157988901000) καταστατικού της θα δραστηριοποιείται επίσης ενδεικτικά σε: α) συμμετοχή σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χρηματοοικονομικό, εμπορικό, βιομηχανικό τομέα ή στην παροχή υπηρεσιών, β) εκμετάλλευση ακινήτων, γ) εισαγωγή και εμπορία ελαστικών και δ) επένδυση σε κινητές αξίες. Βάσει της υπ' αρ. 2332618/15.2.2021 Ανακοίνωσης στο Γ.Ε.ΜΗ, ο [...] του [...] αποτελεί τον νόμιμο εκπρόσωπο της εταιρίας. Σύμφωνα με το έντυπο γνωστοποίησης, η εταιρία δεν διαθέτει ακόμα εμπορική δραστηριότητα.

⁶ Βλ. σχετ 1 του εντύπου γνωστοποίησης.

⁷ Βλ. Τμήμα 4 του εντύπου γνωστοποίησης όπου αναφέρεται ότι δεν υφίσταται όμιλος με την νομική έννοια του όρου.

II.2.1 «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ»

8. Ο [...] κατέχει ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου και είναι Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας⁸.

9. Η AIGLON είναι η επίσημη εισαγωγέας των κατασκευαστικών οίκων οχημάτων CITROEN, PEUGEOT και Automobiles DS και κύρια δραστηριότητά της αποτελεί η εισαγωγή, διανομή και εμπορία καινούργιων επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων καθώς και ανταλλακτικών των συγκεκριμένων κατασκευαστικών οίκων.

Σήμα CITROEN

10. Το δίκτυο διανομής της CITROEN καλύπτει το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 37 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές οι οποίοι λειτουργούν συνολικά 47 σημεία πώλησης ή/και service. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων, ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο ως σημεία επισκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 1⁹). Συνήθως, όμως, οι εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες λειτουργούν ταυτόχρονα σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο. Επισημαίνεται ότι η SYNERGY, εταιρία επίσης υπό τον έλεγχο του [...], είναι εξουσιοδοτημένος διανομέας / επισκευαστής και μέλος του εν λόγω δικτύου της CITROEN.

Πίνακας 1: Δίκτυο διανομής CITROEN

| Νομός | Σημεία πώλησης | Service |
|--------------------------|----------------|---------|
| ΑΤΤΙΚΗ | 10 | 11 |
| ΘΡΑΚΗ | 3 | 2 |
| ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ | 6 | 5 |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | 1 | 1 |
| ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ / ΘΕΣΣΑΛΙΑ | 6 | 6 |
| ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΠΤΑΝΗΣΑ | 2 | 3 |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ | 3 | 4 |
| ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΚΡΗΤΗ | 8 | 7 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 39 | 39 |

Σήμα DS

11. Τα οχήματα σήματος DS κατασκευάζονται και διανέμονται υπό το σήμα CITROEN και για το λόγο αυτό, οι πωλήσεις τους ενσωματώθηκαν στις πωλήσεις των εν λόγω οχημάτων¹⁰.

⁸ Σύμφωνα με την από 8.6.2021 ορθή επανάληψη της υπ' αρ. 2383547/3.6.2021 Ανακοίνωσης στο Γ.Ε.ΜΗ. το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας αποτελείται από τους α) [...]: Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, β) [...] του [...]: Αντιπρόεδρος ΔΣ και Διευθύνων Σύμβουλος και γ) [...]: Μέλος.

⁹ Βλ. του σχετ. 6 και 7 του υπ' αρ. 2299/12.3.2021 εντύπου γνωστοποίησης.

¹⁰ Βλ. σελ. 20 του εντύπου γνωστοποίησης. Βλ. επίσης και την επίσημη ιστοσελίδα <https://www.dsautomobiles.gr/inside-ds/korufaia-empeiria-ds/empeiria-pelati/>.

Σήμα PEUGEOT

12. Το δίκτυο διανομής της PEUGEOT καλύπτει επίσης το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 48 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές, οι οποίοι λειτουργούν συνολικά 52 σημεία πώλησης ή/και service. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων, ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο ως σημεία επισκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 2¹¹). Όπως και στην περίπτωση του δικτύου διανομής της CITROEN, συνήθως οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς λειτουργούν και σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο.

Πίνακας 2: Δίκτυο διανομής PEUGEOT

| Νομός | Σημεία πώλησης | Service |
|-------------------------|----------------|---------|
| ΑΤΤΙΚΗ | 7 | 7 |
| ΘΡΑΚΗ | 3 | 3 |
| ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ | 6 | 6 |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | 2 | 3 |
| ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ/ ΘΕΣΣΑΛΙΑ | 6 | 6 |
| ΗΠΕΙΡΟΣ/ ΕΠΤΑΝΗΣΑ | 3 | 6 |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ | 5 | 5 |
| ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ/ ΚΡΗΤΗ | 6 | 8 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 38 | 44 |

13. Τα δίκτυα διανομής των δύο κατασκευαστικών οίκων είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους¹². Επισημαίνεται ότι με βάση τα προσκομισθέντα στοιχεία μόνο δύο εξουσιοδοτημένοι διανομείς διακινούν οχήματα και των δύο κατασκευαστικών οίκων. Ωστόσο από την έρευνα της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ») προκύπτει ότι ο βαθμός αλληλοεπικάλυψης είναι μεγαλύτερος¹³.

II.2.2 «SYNERGO ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

14. Η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας συνίσταται στην ανοικοδόμηση και εκμετάλλευση ακινήτων. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας κατέχεται¹⁴ εξ ημισείας (50%) από τον [...] και τον [...], ο οποίος εκτελεί χρέη πρόεδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνοντα Συμβούλου¹⁵.

¹¹ Βλ. σχετ. 6 και 7 εντύπου γνωστοποίησης.

¹² Βλ. σχετ. 6, 7 και 8 της γνωστοποίησης.

¹³ Από την ανάλυση της προσκομισθείσας λίστας εξουσιοδοτημένων διανομικών/επισκευαστών βάσει του αριθμού ΑΦΜ προέκυψε ότι δέκα εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες διακινούν και τα δύο σήματα αυτοκινήτων CITROEN και PEUGEOT [...]

¹⁴ Βλ. το σχετ. 1 του εντύπου γνωστοποίησης. Σημειώνεται ότι η SYNERGO αποτελεί 100% μέτοχο της AUTOONE SA.

¹⁵ Βλ. το σχετ. 9ε του εντύπου γνωστοποίησης για την Ανακοίνωση ΓΕΜΗ σχετικά με την σύνθεση του ΔΣ, όπου ορίζεται ως ακολούθως: α) [...]: Πρόεδρος - Διευθύνων Σύμβουλος, β) [...]: Αντιπρόεδρος, γ) [...], μέλος ΔΣ, δ) [...], μέλος ΔΣ και ε) [...]: Μέλος. Σύμφωνα με το έντυπο γνωστοποίησης, ο έλεγχος της SYNERGO ΑΕ είναι κοινός μεταξύ του [...] και [...].

II.2.3 «SYNERGY ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ»

15. Η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας συνίσταται στη μετασκευή¹⁶ και εμπορία οχημάτων. Ο [...] κατέχει ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου της και είναι Πρόεδρος, Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος¹⁷.

16. Η εταιρία λειτουργεί και δύο σημεία πώλησης και service οχημάτων με το σήμα CITROEN¹⁸.

II.2.4 «AUTOONE ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ»

17. Η εταιρία δραστηριοποιείται κυρίως στην εισαγωγή και εμπορία αυτοκινήτων / ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών συνεργείου. Αποτελεί [...] θυγατρική της SYNERGO και ελέγχεται από τον [...], ο οποίος είναι επίσης Πρόεδρος¹⁹ και Διευθύνων Σύμβουλος.

18. Η AUTOONE εισήγαγε οχήματα σήματος JEEP και ανταλλακτικά LANCIA, JEEP, CHRYSLER και DODGE μέχρι τέλη Μαρτίου 2019, οπότε και έπαυσε η συνεργασία της με τους αντίστοιχους κατασκευαστικούς οίκους.

19. Επίσης, αποτελεί διανομέα οχημάτων σήματος MAZDA²⁰. Το δίκτυο διανομής MAZDA περιλαμβάνει 7 σημεία πώλησης επιβατικών οχημάτων²¹.

II.2.5 «ΕΛΥΖΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ»

20. Η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας συνίσταται στην ασφαλιστική πρακτόρευση. Ο [...] κατέχει ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου και εκτελεί χρέη Αντιπρόεδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας²².

II.2.6 «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

21. Η εταιρία συστάθηκε στις 27.2.2019 και δραστηριοποιείται στην μεσιτεία ασφαλείων. Ο [...] κατέχει

¹⁶ Βλ. την υπ' αρ. 1948259/25.2.2020 Ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ. για το τροποποιηθέν καταστατικό, όπου αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι αντικείμενο εργασιών της εταιρείας είναι α) η βιομηχανική κατασκευή και εμπορία αμαξωμάτων και κιβωταμάξων, κουβουκλίων και λοιπών πρόσθετων εξοπλισμών τροχοφόρων οχημάτων..., β) η ίδρυση εργοστασίου και συνεργείου μετασκευής πάσης φύσεως τροχοφόρων οχημάτων και η εμπορία αυτών, γ) η ίδρυση εργοστασίου και συνεργείου κατασκευής, συναρμολόγησης και επισκευής αυτοκινήτων και εξαρτημάτων..., δ) η ίδρυση λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικών και ξενοδοχειακών επιχειρήσεων ή γραφείων ..., στ) η εισαγωγή και εμπορία κάθε είδους καινοουργών και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οχημάτων και μηχανημάτων εν γένει των ανταλλακτικών αυτών και της τεχνικής υποστήριξης.

¹⁷ Βλ. σχετ 1 του έντυπου γνωστοποίησης για την μετοχική σύνθεση και σχετ. 9δ για την σύνθεση του ΔΣ, όπου αναφέρεται: α) [...]: Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, β) [...]: Αντιπρόεδρος και γ) [...]: Μέλος.

¹⁸ Βλ. σχετ. 6 της γνωστοποίησης.

¹⁹ Βλ. σχετ. 9γ του έντυπου γνωστοποίησης για την σύσταση του Δ.Σ. όπου αναφέρεται σχετικά : α) [...]: Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, β) [...]: Αντιπρόεδρος, γ) [...]: μέλος, δ) [...]: μέλος και ε) [...]: μέλος.

²⁰ Βλ. την από 1.1.2019 Σύμβαση διανομής και Σύμβαση εξουσιοδοτημένου συνεργείου, σχετ 11α και 11β της υπ' αρ. 3325/14.4.2021 επιστολής της TROPHY.

²¹ Βλ. την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 επιστολής της TROPHY.

²² Βλ. την υπ' αρ. 1503030/21.2.2019 Ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ. για την σύσταση του ΔΣ, όπου αναφέρεται ότι: α) [...]: Πρόεδρος, β) [...]: Αντιπρόεδρος, γ) [...]: μέλος, δ) [...]: μέλος και ε) [...]: μέλος.

ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου και είναι Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας²³.

II.2.7 «HELLENIC 3PL ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

22. Η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών logistics ανταλλακτικών. Ο [...] κατέχει ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου και είναι Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος²⁴. Το [...] του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας κατέχει²⁵ η εταιρία συμμετοχών «H. L. Logistics Holdings Co Limited», η οποία ανήκει κατά [...] στον [...].²⁶

II.2.8 «BIAMAP - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

23. Η εταιρία δραστηριοποιείται κυρίως στην εκμίσθωση ακινήτων. Ο [...] κατέχει ποσοστό [...] του μετοχικού κεφαλαίου και είναι Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας²⁷.

II.3 OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

24. Η «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», με διακριτικό τίτλο «OPEL Ελλάς», έχει αντικείμενο εργασιών της την εισαγωγή, διανομή και εμπορία επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων OPEL καθώς και ανταλλακτικών και αξεσουάρ των οχημάτων αυτών και την παροχή τεχνικών πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων με το σήμα OPEL. Η εταιρία ανήκει εξολοκλήρου στην Ισπανική εταιρία με την επωνυμία «Opel Europe Holdings S.L.U», η οποία κατέχει το σύνολο [...] του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου.

25. Το Διοικητικό Συμβούλιο της OPEL²⁸ είναι τριμελές και αποτελείται από τους [...] (Πρόεδρο), [...] (Αντιπρόεδρο) και [...] (Μέλος), ενώ δεν υπάρχει Διευθύνων Σύμβουλος²⁹.

26. Το δίκτυο διανομής της OPEL καλύπτει το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 31 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές, οι οποίοι δραστηριοποιούνται από 50 σημεία. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο ως σημεία επι-

²³ Βλ. την υπ' αρ. 523506/12.3.2019 Ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ. όπου αναφέρεται ότι κατόπιν απόφασης του ΔΣ της εταιρείας ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ ανατέθηκε η άσκηση όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων καθώς και η εκπροσώπηση της εταιρείας στον [...], αντιπρόεδρο του ΔΣ και τον [...], ο οποίος δεν είναι μέλος του ΔΣ.

²⁴ Βλ. την υπ' αρ. 1471600/18.2.2018 Ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ. για την σύσταση του ΔΣ, όπου αναφέρεται ότι α) [...]: Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, β) [...]: Αντιπρόεδρος, γ) [...]: Μέλος.

²⁵ Βλ. σχετ.1 του έντυπου γνωστοποίησης.

²⁶ Βλ. την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 απαντητική επιστολή της γνωστοποιούσας, σημείο 9, όπου αναφέρεται ότι το υπόλοιπο 50% του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στον [...].

²⁷ Βλ. την υπ' αρ. 1181784/12.7.2018 Ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ. για την σύσταση του ΔΣ, όπου αναφέρεται ότι α) [...]: Πρόεδρος, β) [...]: Αντιπρόεδρος, γ) [...]: Διευθύνων Σύμβουλος και δ) [...]: Μέλος. Στο έντυπο γνωστοποίησης σημειώνεται ότι ο έλεγχος της BIAMAP ασκείται από κοινού από τους [...] και [...].

²⁸ Βλ. την υπ' αρ. 2301207/28.12.2020 ανακοίνωση καταχώρισης στο Γ.Ε.ΜΗ. στοιχείων ΔΣ της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

²⁹ Βλ. και το έντυπο γνωστοποίησης σελ. 17.

σκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 3³⁰). Ωστόσο, συνήθως οι εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες λειτουργούν σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο.

Πίνακας 3: Δίκτυο διανομής OPEL

| Νομός | Σημεία πώλησης | Service |
|--------------------------|----------------|---------|
| ΑΤΤΙΚΗ | 8 | 16 |
| ΘΡΑΚΗ | 2 | 2 |
| ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ | 7 | 7 |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | 2 | 3 |
| ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ / ΘΕΣΣΑΛΙΑ | 3 | 5 |
| ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΠΤΑΝΗΣΑ | 4 | 5 |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ | 1 | 2 |
| ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΚΡΗΤΗ | 4 | 4 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 31 | 44 |

Σήμα CHEVROLET

27. Η πώληση των εν λόγω αυτοκινήτων έχει ανασταλεί στην Ευρώπη από το 2015. Έκτοτε η OPEL έχει αναλάβει τη παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης των οχημάτων σήματος CHEVROLET.³¹

III. ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

III.1 Γενικό πλαίσιο

28. Στην προκειμένη περίπτωση, ως «συμμετέχουσες επιχειρήσεις» για τους σκοπούς του ελέγχου της συγκέντρωσης κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα θα πρέπει να θεωρηθούν, αφενός μεν η OPEL (ως επιχείρηση - στόχος), αφετέρου δε η TROPHY, ως άμεσα αποκτώσα τον έλεγχο επί της OPEL.

29. Ο κύκλος εργασιών των συμμετεχουσών στη συναλλαγή επιχειρήσεων υπολογίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που παρατίθεται στην παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3959/2011.³² Επομένως, υπολογίζεται ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιείται από την αποκτώσα επιχείρηση και τις επιχειρήσεις τις οποίες ελέγχει ο [...].

³⁰ Βάσει του σχετ. 8 του εντύπου γνωστοποίησης.

³¹ Βλ. ιστοσελίδα <https://www.chevrolet.gr/>. Βλ σχετικό 3 του εντύπου γνωστοποίησης, Συμβόλαιο εισαγωγής, ορισμένου χρόνου, το οποίο μετά την εξαγορά, θα υπογραφεί μεταξύ της OPEL AUTOMOBILES GmbH και της OPEL.

³² Βλ. και Κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (εφεξής «Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων»), παρ. 175-176, η οποία προβλέπει ότι όταν μια επιχείρηση που συμμετέχει σε μια συγκεντρώνση ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων, τότε δεν λαμβάνεται υπόψη μόνο ο κύκλος εργασιών της συγκεκριμένης επιχείρησης, αλλά ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων εκείνων με τις οποίες η συμμετέχουσα επιχείρηση διατηρεί δεσμούς που συνίστανται στα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στην παρ. 4 του άρθρου 5, του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 [και που ταυτίζονται με αυτά που απαριθμούνται στην παρ. 4 του άρθρου 10, του ν. 4959/2011] προκειμένου να εξεταστεί κατά πόσον καλύπτονται τα κατώτερα όρια γνωστοποίησης που καθορίζονται στην νομοθεσία. Επισημαίνεται ότι η έννοια του «ομίλου» είναι ευρεία.

III.2 Ενιαία οικονομική οντότητα

30. Οι επιχειρήσεις αυτές, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν³³ ως μια «ενιαία οικονομική οντότητα»³⁴. Οι εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη σημαντικής κεντρικής διαχείρισης, η οποία θεμελιώνεται από την περαιτέρω συνδρομή διαρθρωτικών δεσμών. Κεντρικό πρόσωπο σε αυτόν τον *de facto* όμιλο³⁵ είναι ο [...].

31. Επί της αρχής, η ύπαρξη στενών οικογενειακών δεσμών μεταξύ των ασκούντων έλεγχο επί των προαναφερθέντων νομικών προσώπων δεν είναι από μόνη της καθοριστική για τη στοιχειοθέτηση ενιαίας οικονομικής οντότητας στην υπό εξέταση υπόθεση³⁶. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να εξεταστεί εάν, πέραν των οικογενειακών δεσμών, συντρέχουν περαιτέρω δεσμοί οικονομικής φύσεως βάσει των οποίων μπορεί να θεμελιωθεί η άσκηση σημαντικής κεντρικής διαχείρισης³⁷. Συναφώς, στην υπό κρίση υπόθεση παρατηρείται ότι οι εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη που αναφέρονται ανωτέρω χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό ενοποίησης, όπως καταδεικνύεται, αφενός, από τις προεκτεθείσες

³³ Επισημαίνεται ότι η γνωστοποιούσα ορίζει όλες τις προαναφερθείσες εταιρίες ως συμμετέχουσες.

³⁴ Η Ευρ. Επιτροπή (εφεξής Ε. Επ.) σε δύο τουλάχιστον περιπτώσεις στο παρελθόν έχει προβεί στον καταλογισμό κύκλου εργασιών σε συμμετέχουσες επιχειρήσεις επί τη βάση του κριτηρίου της ενιαίας οικονομικής οντότητας. Βλ. υπόθ. M.1016, Price Waterhouse/Coopers & Lybrand, απόφαση της 20.5.1998, σκ. 7 επ., και υπόθ. M.1901, Cap Gemini/Ernst & Young, απόφαση της 17.5.2000, σκ. 6 επ.

³⁵ Πρβλ. και Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 184, όπου καθίσταται σαφές ότι τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των επιχειρήσεων των οποίων ο κύκλος εργασιών μπορεί να καταλογισθεί, είναι διαφορετικά με τα κριτήρια που προσδιορίζουν την έννοια του ελέγχου. Σχετικά με τη θεμελίωση *de facto* ελέγχου για το σκοπό καταλογισμού κύκλου εργασιών, βλ. τις αποφάσεις της Ε. Επ. στην υπόθ. M.062 - Eridania/ISI, απόφαση της 30.7.1991, σκ. 6 (όπου η Ε.Επ. θεώρησε ότι η μητρική της Eridania, Montedison ελέγχεται από τη Ferruzzi, η οποία συμμετείχε στο μετοχικό της κεφάλαιο σε ποσοστό 43,69%, επί τη βάση, αφενός, της ευρύτατης διασποράς των υπόλοιπων μετοχών και, αφετέρου, του διορισμού όλων των μελών του διοικητικού συμβουλίου της Montedison, άμεσα ή έμμεσα, από τη Ferruzzi), και στην υπόθ. M.187 - IFINT/EXOR, απόφαση της 2.3.1992, σκ. 8 (όπου η Ε.Επ. έκρινε ότι η IFI ήλεγχε την IFINT, αν και δεν κατείχε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας, δεδομένου ότι είχε προτείνει και ορίσει όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της IFINT. Παράλληλα, στην EXOR καταλογίστηκε ο κύκλος εργασιών της Perrier επειδή, παρά το γεγονός ότι κατείχε το 28,69% του μετοχικού κεφαλαίου της Perrier και το 33,29% των δικαιωμάτων ψήφου, η Ε.Επ. διαπίστωσε ότι η EXOR είχε ασκήσει σε πρόσφατη γενική συνέλευση το 52,1% των δικαιωμάτων ψήφου, ενώ ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Perrier ήταν ταυτόχρονα και πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της EXOR).

³⁶ Βλ. σχετικά και ΔΕΕ C-196/99 P, Siderúrgica Aristrain Madrid SL κατά Επιτροπής, ΕΥ: C:2003:529, σκ. 99, «Το γεγονός απλώς και μόνο ότι το εταιρικό κεφάλαιο διακεκριμένων εμπορικών εταιριών ανήκει στο ίδιο πρόσωπο ή στην ίδια οικογένεια δεν αρκεί αφ' εαυτού ώστε να αποτελέσει απόδειξη της ύπαρξης μεταξύ των εταιριών αυτών οικονομικής ενότητας».

³⁷ Βλ. Hilmi Bolatoğlu, 'The Concept of Economic Unity in Merger Cases: Lifting the Corporate Veil' [2009] 30(8) European Competition Law Review, σελ. 364.

οικογενειακές σχέσεις και, αφετέρου, από τη συνδρομή των εξής διαρθρωτικών χαρακτήρα δεσμών:

- το μετοχικό κεφάλαιο εκάστης των προαναφερθεισών εταιριών³⁸ κατέχεται εξ ολοκλήρου (ή τουλάχιστον σε ποσοστό που υπερβαίνει το 95%), άμεσα ή έμμεσα, από ένα ή περισσότερα μέλη της οικογένειας Συγγελίδη.

- υπάρχουν σημαντικές αλληλεπικαλύψεις στα διοικητικά συμβούλια των ανωτέρω εταιριών, καθώς ο μεν [...] συμμετέχει στο διοικητικό συμβούλιο εκάστης εξ αυτών, ο δε [...] συμμετέχει στα διοικητικά συμβούλια όλων πλην δύο εταιριών³⁹.

- οι προαναφερθείσες εταιρίες έχουν στο σύνολό τους κοινή έδρα, και συγκεκριμένα το Δήμο Αμαρουσίου, Λεωφόρος Κηφισίας, αρ. 240-242⁴⁰ και

- η συχνή αναφορά μερίδας του Τύπου στον «όμιλο Συγγελίδη»⁴¹ είναι ενδεικτική της αντίληψης της Αγοράς περί της ύπαρξης διαρθρωτικών δεσμών μεταξύ των διακριτών νομικών προσώπων συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη.

32. Από τα ανωτέρω, συνάγεται η ύπαρξη σημαντικής κεντρικής διαχείρισης των υποθέσεων των εταιριών συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη, ούτως ώστε αυτές να αποτελούν στην πράξη μια ενιαία οικονομική οντότητα. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι ο [...] αποτελεί το κεντρικό πρόσωπο σε αυτόν τον *de facto* όμιλο, δεδομένου ότι, εκτός των εταιριών στις οποίες διαθέτει εξουσία άσκησης άνω του ημίσεος των δικαιωμάτων ψήφου στις συνελεύσεις των μετόχων (AIGLON, ELYZE, ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ και SYNERGY, HELLENIC 3PL), ο ίδιος επίσης ασκεί από κοινού με τον [...] έλεγχο στις εταιρίες SYNERGO (και δι' αυτής εμμέσως στην εταιρία AUTOONE) και H.L. LOGISTICS HOLDINGS Co LIMITED⁴².

33. Ως εκ τούτου, οι εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη διακρίνονται από σημαντικό βαθμό ενοποίησης, η δε εξεταζόμενη πράξη διά της οποίας ο [...] αποκτά τον έλεγχο της OPEL θα οδηγήσει στο σχηματισμό ενιαίας οικονομικής οντότητας.

III.3 Υπολογισμός κύκλου εργασιών

34. Όπως προκύπτει από την προηγηθείσα ανάλυση, στον [...] θα πρέπει να καταλογιστεί το σύνολο του κύκλου εργασιών της ενιαίας οικονομικής οντότητας που συναπαρτίζουν οι εταιρίες του «ομίλου» Συγγελίδη, ήτοι οι AIGLON, SYNERGO, AUTOONE, ELYZE, ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, HELLENIC 3PL και SYNERGY.

³⁸ Με εξαίρεση την BIAMAP.

³⁹ Εξαίρεση αποτελούν οι εταιρίες ELYZE και ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ.

⁴⁰ Βλ. τις μερίδες στο Γ.Ε.ΜΗ των εταιριών: AIGLON, SYNERGO, AUTOONE, ELYZE, ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, HELLENIC 3PL και SYNERGY. Η BIAMAP μόνο έχει έδρα Αγ. Άννης 7 και Ιεράς Οδού 111 στην Αθήνα

⁴¹ Βλ. για παράδειγμα, <https://www.kathimerini.gr/life/auto/1008480/tin-opel-hellas-analamvanei-o-omilos-syggelidi/>, https://www.tovima.gr/printed_post/i-epistofi-tis-mazda-stin-ellada/, https://www.ethnos.gr/auto/30098_i-fiat-analambanei-tin-antiprosopia-tis-jeep-stin-ellada. Σημειώνεται ότι κατά δήλωση της γνωστοποιούσας δεν υφίσταται όμιλος υπό τη νομική έννοια του όρου. Βλ. το υπ' αρ. Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 12.

⁴² Βλ. την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 απάντηση της γνωστοποιούσας.

35. Επιπροσθέτως, πέραν των προαναφερθεισών εταιριών, ο [...] συμμετέχει με ποσοστό 50% στο μετοχικό κεφάλαιο της BIAMAP⁴³, ενώ μετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτής ως Διευθύνων Σύμβουλος⁴⁴. Ο [...] ασκεί από κοινού⁴⁵ έλεγχο με τον [...] στη BIAMAP. Αναφορικά, λοιπόν, με το ζήτημα του καταλογισμού του κύκλου εργασιών της BIAMAP, στον [...] αντιστοιχεί το ήμισυ του συνολικού κύκλου εργασιών της τελευταίας, κατ' αναλογία προς το ποσοστό συμμετοχής του στο μετοχικό κεφάλαιο αυτής.

36. Κατόπιν τούτων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 ν. 3959/2011, ο κύκλος εργασιών καθενός από τα συμμετέχοντα στην υπό κρίση πράξη μέρη το τελευταίο δημοσιευμένο οικονομικό έτος (2019) και το τελευταίο έτος (2020) στην ελληνική και παγκόσμια αγορά⁴⁶, βάσει των οικονομικών καταστάσεων τους και των στοιχείων που προσκομίστηκαν, είχε ως εξής:

Πίνακας 4: Κύκλος Εργασιών συμμετεχουσών επιχειρήσεων για τα έτη 2019- 2020

| Συμμετέχουσες επιχειρήσεις | Κύκλος Εργασιών 2019 και 2020 (σε €) | | | |
|--|--------------------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| | Παγκόσμια Αγορά (2019) | Παγκόσμια Αγορά (2020) | Ελληνική Αγορά (2019) | Ελληνική Αγορά ⁴⁷ (2020) |
| TROPHY [***Εταιρίες που βρίσκονται υπό τον έλεγχο του [...] / ενιαία οικονομική οντότητα] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| AIGLON | [...] | [...] | [...] | [...] |
| AUTOONE (50% [...], 100% Οικογένεια Συγγελίδη) | [...] | [...] | [...] | [...] |
| SYNERGY | [...] | [...] | [...] | [...] |
| SYNERGO (50% [...], 100% Οικογένεια Συγγελίδη) | [...] | [...] | [...] | [...] |
| ΕΛΥΖΕ | [...] | [...] | [...] | [...] |
| ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ | [...] | [...] | [...] | [...] |
| HELLENIC 3PL | [...] | [...] | [...] | [...] |
| BIAMAP ⁴⁸ (κατά 50%) | [...] | [...] | [...] | [...] |
| OPEL | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Σύνολο | [...] | [...] | [...] | [...] |

IV. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

IV.1 Χαρακτηρισμός της υπό κρίση πράξης

37. Στην υπό εξέταση συγκέντρωση, η εξαγορά από την TROPHY του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της OPEL συνιστά περίπτωση μεταβολής του ελέγχου επί της τελευταίας, η οποία αποτελεί συγκέντρωση υπό την έννοια της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3959/2011, δυνάμει του οποίου, ο έλεγχος επί του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων μπορεί να αποκτηθεί «άμεσα ή έμμεσα» από ένα ή περισσότερα πρόσωπα.

38. Όσον αφορά την ταυτότητα του αποκτώντος έλεγχο⁴⁹, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο τυπικός κάτοχος ελέγχουσας συμμετοχής δεν συμπίπτει με το πρόσωπο ή την επιχείρηση που έχει πράγματι ουσιαστική εξουσία να ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από τη συμμετοχή αυτή. Αυτό μπορεί να συμβαίνει, για παράδειγμα, εφόσον μια επιχείρηση χρησιμοποιεί άλλο πρόσωπο ή επιχείρηση για την απόκτηση ελέγχουσας συμμετοχής, και έχει την εξουσία άσκησης των δικαιωμάτων από τα οποία απορρέει ο έλεγχος μέσω του εν λόγω προσώπου ή επιχείρησης, δηλαδή το τελευταίο αν και είναι τυπικά υποκείμενο των δικαιωμάτων, χρησιμοποιείται απλώς ως «όχημα». Στην περίπτωση αυτή, ο έλεγχος αποκτάται από την επιχείρηση που βρίσκεται στην πραγματικότητα πίσω από την πράξη και ασκεί όντως την εξουσία ελέγχου της επιχείρησης - στόχου. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται κάποιος όμιλος

⁴³ Βλ. το προσκομισθέν Σχετικό 1, έντυπο γνωστοποίησης.

⁴⁴ Βλ. την υπ' αρ. 1181784/12.07.2018 επιστολή.

⁴⁵ Βλ. την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 επιστολή της γνωστοποιούσας

⁴⁶ Βλ. και σελ. 11 του έντυπου γνωστοποίησης.

⁴⁷ Βλ. την υπ' αρ. 3325/14.4.2021 απάντηση της γνωστοποιούσας, όπου αναφέρει ότι οι κύκλοι εργασιών του 2020 που αναφέρονταν στο έντυπο γνωστοποίησης προέρχονται από τα ισοζύγια γενικής λογιστικής καθώς οι οικονομικές καταστάσεις του 2020 δεν έχουν δημοσιευτεί.

⁴⁸ Υπογραμμίζεται ότι σε κάθε περίπτωση, ο συνυπολογισμός ή μη του κύκλου εργασιών της BIAMAP, δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της παρούσας.

⁴⁹ Βλ. Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 13.

εταιριών, για τη διαπίστωση αυτού του έμμεσου ελέγχου, μπορεί να ληφθούν υπόψη ως αποδεικτικά στοιχεία, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό, και αξιολογούμενα κατά περίπτωση, οι μετοχές, οι συμβατικές σχέσεις, οι πηγές χρηματοδότησης ή οι οικογενειακοί δεσμοί.

39. Ειδικότερα, δεδομένου ότι διά της εξεταζόμενης πράξης ο έλεγχος της OPEL αποκτάται στην πράξη εμμέσως από τον μοναδικό μέτοχο της γνωστοποιούσας, [...].

IV.2 Αρμοδιότητα ΕΑ

40. Η υπό κρίση συγκέντρωση υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση, καθώς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011 και έχει εθνική διάσταση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει⁵⁰.

V. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

VI. Εισαγωγικά

41. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα, οι σχετικές αγορές προϊόντων και υπηρεσιών στις οποίες αφορά η συγκέντρωση είναι οι εξής:

- (α) αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) και (β) αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων των παραπάνω οχημάτων.

42. Ειδικότερα, η OPEL δραστηριοποιείται στην: (i) εισαγωγή και διανομή καινουργών επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων OPEL, (ii) εισαγωγή ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) για τα εν λόγω οχήματα και (iii) στην παροχή τεχνικών πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων υπό το σήμα OPEL. Η εταιρία δεν δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων. Η εν λόγω δραστηριότητα διενεργείται αποκλειστικά από το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών της. Η OPEL επίσης δεν δραστηριοποιείται στην αγορά και πώληση μεταχειρισμένων οχημάτων, ούτε στην αγορά ενοικίασης οχημάτων.

43. Από τις εταιρίες που ελέγχει ο ελέγχων μέτοχος της εξαγοράζουσας [...], η μόνη που δραστηριοποιείται σήμερα στην εισαγωγή και διανομή καινουργών επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) και στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) των εν λόγω οχημάτων είναι η AIGLON, ως επίσημος εισαγωγέας των προϊόντων PEUGEOT, CITROEN και DS⁵¹. Επίσης, η εταιρία AUTOONE, ορίστηκε εντός του 2019 διανομέας προς τον σκοπό διενέργειας πωλήσεων και παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης των προϊόντων MAZDA⁵².

V.2 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

V.2.1 Η θέση της γνωστοποιούσας

44. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα η «επί μέρους αγορά στην οποία εκτιμάται ότι με την υπό κρίση συγκέντρωση το συνολικό μερίδιο αγοράς υπό τα σήματα Peugeot, Citroën, DS και Opel θα ανέλθει σε τουλάχιστον 15%, είναι η αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV)».⁵³

45. Πράγματι, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των οχημάτων με σήμα CITROEN, PEUGEOT και OPEL ξεπερνά το 15% σε βάθος πενταετίας, ενώ το 2020 ανήλθε σε [15-25]%.

Πίνακας 5: Μερίδια αγοράς συμμετεχουσών στην ευρύτερη αγορά αυτοκινήτου, 2016 - 2020⁵⁴

| ΣΗΜΑ | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % | [5-10] % | [5-10] % | [0-5] % |
| PEUGEOT | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % |
| OPEL | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % | [5-10] % |
| MAZDA ⁵⁵ | | | | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [15-25] % | [15-25] % | [15-25] % | [15-25] % | [15-25] % |

46. Στην αγορά υπάρχουν, εκτός των σημάτων CITROEN, PEUGEOT, MAZDA και OPEL, ακόμη τριάντα δύο (32) ανταγωνιστικά σήματα με έξι εξ αυτών να κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του 5% (μ.ο. πενταετίας), όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 6⁵⁶. Ηγετική θέση στην ελληνική αγορά, σύμφωνα με την γνωστοποιούσα, θα κατέχει η TOYOTA, ενώ ακολουθεί, η VOLKSWAGEN, η NISSAN, η FIAT, η SUZUKI και η FORD.

⁵⁰ Η υπό κρίση συγκέντρωση δεν έχει κοινοτική διάσταση, καθώς οι παγκόσμιοι κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια του άρθρου 1 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004.

⁵¹ Σημειώνεται ότι, όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω, τα οχήματα DS, έως και το τέλος του έτους 2018, αποτελούσαν προϊόντα που κατασκευάζονταν και διανέμονταν με το σήμα CITROEN και, για το λόγο αυτό, οι μέχρι το 2020 πωλήσεις που αφορούν την εν λόγω μάρκα, δεν θα αναφέρονται ως πωλήσεις υπό το ξεχωριστό σήμα DS αλλά ως πωλήσεις προϊόντων με το σήμα CITROEN.

⁵² Βλ. σελ 19 του εντύπου γνωστοποίησης, όπου η TROPHY σημειώνει σχετικά με τις πωλήσεις της MAZDA ότι «Μέχρι σήμερα, η εν λόγω δραστηριότητα, είναι σχεδόν μηδενική, με μερίδιο αγοράς για το 2020 μόλις [...]%. Επειδή η εν λόγω δραστηριότητα δεν εντάσσεται σε δραστηριότητα εισαγωγής, όπως είναι η δραστηριότητα της υπό κρίση συγκέντρωσης, δεν λαμβάνεται υπόψη, και αναφέρεται μόνο χάριν πληρότητας της πληροφορίας.»

⁵³ Βλ. το υπ' αρ. 2299/12.3.2021 έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 20-21.

⁵⁴ Βλ. σελ. 22 του υπ' αρ. 2299/12.3.2021 έντυπο γνωστοποίησης. Επεξεργασία ΓΔΑ.

⁵⁵ Υπολογισμοί της ΓΔΑ, από τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα με την υπ' αριθ. πρωτ. 3325/14.4.2021 επιστολή της.

⁵⁶ Βλ. σελ. 24 του υπ' αρ. 2299/12.3.2021 έντυπο γνωστοποίησης.

Πίνακας 6: Όγκος πωλήσεων - μέσος όρος μεριδίων αγοράς κυριότερων ανταγωνιστών κατά τη προηγούμενη πενταετία ⁵⁷

| ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ | ΟΓΚΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ | ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ (%) - 5ετίας |
|-----------------------|----------------|---|
| TOYOTA | [...] | [10-15] % |
| VOLKSWAGEN | [...] | [5-10] % |
| NISSAN | [...] | [5-10] % |
| FIAT | [...] | [5-10] % |
| SUZUKI | [...] | [5-10] % |
| FORD | [...] | [5-10] % |

47. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων και ελαφριών επαγγελματικών φορτηγών δραστηριοποιούνται, με μερίδιο αγοράς άνω του 5% σε τουλάχιστον μια σχετική αγορά, οι εταιρίες:

Πίνακας 7: Διακινούμενα σήματα ανά εταιρία

| Εταιρία εισαγωγής και διανομής | Διακινούμενα σήματα |
|--------------------------------|---|
| FCA GREECE A.E. | FIAT, FIAT PROFESSIONAL, ALFA ROMEO, ABARTH και JEEP |
| FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. | FORD |
| ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε. | NISSAN |
| TEOPEN ΜΟΤΟΡΣ Α.Ε. | RENAULT και DACIA |
| TOYOTA ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε. | TOYOTA και LEXUS |
| KOSMOCAR A.E. | VOLKSWAGEN, SKODA, AUDI, BENTLEY, LAMBORGHINI, BUGATTI και DUCATI |
| BMW ΕΛΛΑΣ Α.Ε. | BMW και MINI |
| Mercedes - Benz ΕΛΛΑΣ Α.Ε. | MERCEDES |
| ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. | SUZUKI |
| Όμιλος Σαρακάκη | HONDA και MITSUBISHI |
| Όμιλος Βασιλάκη | HYUNDAI, KIA MOTORS και SEAT |

48. Ειδικότερα ως προς την εμπορική δραστηριότητα της εταιρείας AUTOONE στην διανομή αυτοκινήτων σήματος MAZDA, η γνωστοποιούσα ανέφερε⁵⁸ ότι δεν την λαμβάνει υπόψη της στους υπολογισμούς της καθώς δεν συνιστά δραστηριότητα εισαγωγής όπως είναι η δραστηριότητα της υπό εξέταση συγκέντρωσης.

49. Η γνωστοποιούσα προσκόμισε και τον δείκτη Herfindahl-Hirschman (εφεξής HHI) από τον οποίο προκύπτει ότι με βάση τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας, ο βαθμός συγκέντρωσης στην υπό εξέταση αγορά πριν την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, ανέρχεται σε 979,45 μονάδες (HHI pre). Μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης (με βάση τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας), ο δείκτης συγκέντρωσης HHI ανέρχεται σε 1.165,76 μονάδες (HHI post). Επομένως, η μεταβολή που προκαλείται από την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης στον βαθμό συγκέντρωσης της υπό εξέταση αγοράς (δείκτης Δ) ανέρχεται μόλις σε 186,31 μονάδες και δεν θα δημιουργήσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού⁵⁹.

V.2.2 Η θέση της Επιτροπής

50. Η ευρύτερη αγορά πώλησης καινούργιων επιβατικών οχημάτων είναι δυνατό να διαιρεθεί σε μια πλειάδα κατηγοριών με βάση τη δυνατότητα υποκατάστασης των προϊόντων από την πλευρά του αγοραστή - καταναλωτή⁶⁰. 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 οδική συμπεριφορά, την απόδοση και αξιοπιστία του κινητήρα κ.ο.κ.), δ) η σκοπούμενη χρήση του (αυτοκίνητα 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).

⁵⁷ Υπ' αρ. 2299/12.03.2021 έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 23.

⁵⁸ Βλ. σελ 20 του έντυπου γνωστοποίησης

⁵⁹ Βλ. σελ. 25 έντυπο γνωστοποίησης. Με βάση τις Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων (Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ΕΕΕΕ C 31 της 5.2.2004, σ. 5 έως 18) αυτή η τιμή μονάδος είναι κατά πολύ κατώτερη των 250 μονάδων που θεωρείται ότι μπορεί να γείρει θέματα ενδεχόμενου περιορισμού στην οικεία αγορά.

⁶⁰ Βλ. Κεφ. 6.1 στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιο του Κανονισμού 1400/2002/ΕΚ της 31ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 81 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και, ενδεικτικά, απόφαση της Ε.Α. 567/VII/2013.

51. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής και «Ε. Επ.») στην απόφαση Μ.8449 σχετικά με την εξαγορά, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, της OPEL/ VAUXHALL από την PEUGEOT S.A. (εφεξής «Απόφαση Μ.8449»)⁶¹ διέκρινε τις ακόλουθες σχετικές αγορές⁶² με βάση τα ανωτέρω αναφερόμενα κριτήρια:

- Α: μίνι,
- Β: μικρά,
- C: μεσαία,
- D: μεγάλα,
- E: ανώτερη κατηγορία,
- F: πολυτελείας,
- S: σπορ,
- J: SUV η οποία διαχωρίζεται περαιτέρω ανάλογα με το μέγεθος των οχημάτων⁶³, και
- M: πολλαπλού σκοπού.

52. Επίσης η Ε. Επ. σε προηγούμενες αποφάσεις της⁶⁴, διαχωρίζει τα ελαφριά επαγγελματικά οχήματα τόσο από τα επιβατηγά όσο και από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα ελαφριά επαγγελματικά οχήματα περιλαμβάνουν όλα τα επαγγελματικά οχήματα μέχρι 3,5 τόνους. Αγοράζονται κατά κανόνα για επαγγελματική χρήση (τοπικές παραδόσεις σε μαγαζιά και επιχειρήσεις, παράδοση δεμάτων κ.α.) και από δημόσιες υπηρεσίες (όπως την πυροσβεστική, την αστυνομία και το ΕΚΑΒ).

53. Εν προκειμένω, στην εισαγωγή και διανομή καινούργιων επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων δραστηριοποιείται τόσο η AIGLON, η οποία αποτελεί τον επίσημο εισαγωγέα των οχημάτων PEUGEOT, CITROEN και DS όσο και η εξαγοραζόμενη, η οποία δραστηριοποιείται στην εισαγωγή και διανομή επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων υπό το σήμα OPEL⁶⁵.

54. Τα μοντέλα των ως άνω κατασκευαστικών οίκων οχημάτων, μπορούν να συνοψιστούν, ανά κατηγορία⁶⁶, ως ακολούθως:

Πίνακας 8: Μοντέλα των κατασκευαστικών οίκων PEUGEOT, CITROEN, MAZDA και OPEL ανά κατηγορία

| Κατηγορία | PEUGEOT | CITROEN | OPEL | MAZDA |
|-----------|---------------------|--|---|---------------------------------|
| A | 108 | C1 | ADAM | |
| B | 208 | C3, DS3 | CORSA | MAZDA 2 |
| C | 308, 301 | C - ELYSEE, DS4, C4 | ASTRA | MAZDA 3 |
| D | 508 | DS5 | INSIGNIA | MAZDA 6 |
| E | - | - | - | - |
| F | - | - | - | - |
| S | | - | CASCADA | MAZDA MX-5 |
| J | 2008, 3008, 5008 | C3 AIRCROSS, C4 CACTUS, DS7 CROSSBACK | CROSSLAND X, MOKKA X, GRANDLAND X | MAZDA MX-30/CX- 30 & CX-5 |

⁶¹ Υπόθ. COMP/ M.8449, PEUGEOT / OPEL, απόφαση της 5.7.2017.

⁶² Η οποία βασίστηκε, για τον ορισμό των σχετικών αγορών, στις παλαιότερες αποφάσεις της στις εξής υποθέσεις: COMP/M.6403 Volkswagen / KPI Polska / Skoda Auto Polska / VW Bank Polska / VW Leasing Polska (2011)· COMP/M.5709 Volkswagen / Mahag (2009)· COMP/M.5518 Fiat / Chrysler (2009)· COMP/M.5250 Porsche / Volkswagen (2008)· COMP/M.5219 VWAG / OFH / VWGI (2008)· COMP/M.2832 General Motors / Daewoo (2002)· COMP/M.1847 GM / Saab (2000)· IV/M.1452 Ford / Volvo (1999)· IV/M.1326 Toyota / Daihatsu (1998)· IV/M.1204 Daimler-Benz / Chrysler (1998)· IV/M.1036 Chrysler / Distributors (1997).

⁶³ Βάσει της έρευνας που διεξήγαγε η Ε. Επ. στο πλαίσιο της υπόθεσης Μ.8449, προέκυψε ότι, τόσο η πλειοψηφία των ανταγωνιστών όσο και των καταναλωτών θεωρούν ότι η αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατηγών οχημάτων κατηγορίας J, θα πρέπει να διαχωριστεί περαιτέρω, ανάλογα με το μέγεθος των αυτοκινήτων, ήτοι SUV - A, SUV - B, και ούτω καθεξής.

⁶⁴ Βλ. Ενδεικτικά, υποθέσεις COMP/M.4785 - RUSSIAN MACHINES/MAGNA (2007) και M.2832 - General Motors / Daewoo Motors.

⁶⁵ Αναφορικά με την εμπορική δραστηριότητα διανομής οχημάτων MAZDA, οι πωλήσεις/ μερίδια των εν λόγω οχημάτων θα συνυπολογιστούν από τη ΓΔΑ στην ανάλυση των επιμέρους αγορών.

⁶⁶ Ο ΣΕΑΑ (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων) είναι ο μόνος φορέας που διαθέτει επίσημα στατιστικά στοιχεία για την αγορά των καινούργιων οχημάτων στην Ελλάδα και έχει προβεί σε εκτενέστερη οριοθέτηση των αγορών επιβατηγών αυτοκινήτων. Βλέπε και την ιστοσελίδα του ΣΕΑΑ www.seaa.gr. (α) 4X4 - ATV (τύπου Jeep), (β) 4X4 - SUV (τύπου Jeep Πόλης), (γ) A (μίνι), (δ) B (μικρά), (ε) C (μικρομεσαία), (στ) D (μεγαλομεσαία) (ζ), E (μεγάλα), (η) F (πολυτελείας), (θ) G (υπερπολυτελείας), (ι) MPV (πολυμορφικά), (ια) MPV-M, COMBI (ιβ) Sp Cabrio (σπορ), (ιγ) Sp Coupe, (ιδ) Sp Roadster, (ιε) Van (μεγάλα βαν) και (ιστ) Vanette (μικρά βαν). Επίσης τα έτη 2019 και 2020 ο ΣΕΑΑ πρόσθεσε στα στατιστικά του μια νέα κατηγορία επιβατηγών αυτοκινήτων με την ονομασία «Rechargeable», ήτοι επαναφορτιζόμενα. Για το 2019 οι συμμετέχουσες εταιρείες δεν είχαν κάποιο μοντέλο στα επαναφορτιζόμενα, ενώ το 2020 το αθροιστικό μερίδιό τους ανερχόταν σε [...] (CITROEN, PEUGEOT, OPEL, MAZDA).

| Κατηγορία | PEUGEOT | CITROEN | OPEL | MAZDA |
|-----------|---|------------------------------------|-----------------------------|-------|
| M | - | C4 PICASSO, C4 SPACE TOURER | ZAFIRA, MERIVA | |
| LCV | BIPPER, BOXER, EXPERT, PARTNER | BERLING, JUMPER, JUMPY, NEMO | VIVACO, COMBO, MOVANO | |

55. Όπως φαίνεται και από τον ανωτέρω πίνακα, η υπό κρίση πράξη θα δημιουργήσει επικαλύψεις στην πλειοψηφία των σχετικών αγορών, δεδομένου ότι οι κατασκευαστικοί οίκοι διαθέτουν στην αγορά μοντέλα σχεδόν σε όλες τις Κατηγορίες. Εξαιρέση αποτελούν οι σχετικές αγορές των Κατηγοριών E και F, δεδομένου ότι σε αυτές δεν δραστηριοποιείται κανένας από τους εν λόγω κατασκευαστικούς οίκους, καθώς και η σχετική αγορά της Κατηγορίας S διότι σε αυτή έχει παρουσία μόνο η OPEL και η MAZDA. Στις ακόλουθες υποενοότητες παρουσιάζονται οι επιμέρους σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα συμμετέχοντα μέρη⁶⁷.

A) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας A

56. Στην σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας A, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 108 της PEUGEOT και C1 της CITROEN, ενώ η OPEL με το μοντέλο ADAM.

57. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 9⁶⁸, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατηγών οχημάτων κατηγορίας A ανήλθε στο [10-15]% της σχετικής αγοράς για το 2019, ενώ το 2020 μειώθηκε σε [10-15]%. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τα μερίδια αγοράς της OPEL για το 2019 και 2020 ([0-5]% και [0-5] αντίστοιχα) η αύξηση του μεριδίου των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...], μετά την εξαγορά της OPEL, εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρό.

Πίνακας 9: Μερίδια αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας A

| Κατηγορία A: Μίνι | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [5-10] % | [5-10] % |
| CITROEN | [5-10] % | [0-5] % |
| MAZDA | - | - |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [10-15] % | [10-15] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [10-15] % | [10-15] % |

58. Στη σχετική αγορά δραστηριοποιείται πλήθος ανταγωνιστών, με τους κυριότερους (ήτοι, με μερίδιο άνω του 5%) να είναι η FIAT με τα μοντέλα PANDA και 500, η HYUNDAI με το μοντέλο i10, η TOYOTA με το μοντέλο AYGO, η KIA MOTORS με το μοντέλο PICANTO, η VOLKSWAGEN με το μοντέλο UP! και η SUZUKI με το μοντέλο CELERIO.

59. Δεδομένου ότι στην αγορά υφίστανται σημαντικοί ανταγωνιστές, το μερίδιο των μερών δεν ξεπερνά το 15% το 2020 και η μεταβολή του μεριδίου μετά την εξαγορά της OPEL θα είναι πολύ μικρή⁶⁹, η ΓΔΑ θεωρεί ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην εισαγωγή και διανομή καινούργων επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας A.

B) Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας B

60. Στην επιμέρους σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας B, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 208 της PEUGEOT και C3 και DS3 της CITROEN. Η OPEL στην εν λόγω αγορά εμπορεύεται το μοντέλο CORSA.

⁶⁷ Η κατωτέρω ανάλυση έχει βασιστεί σε στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) τα οποία είχαν προσκομισθεί με το υπ' αρ. 2299/12.03.2021 έντυπο γνωστοποίησης.

⁶⁸ Στην Κατηγορία A έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της Κατηγορίας A του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα Κατηγορίας A τύπου SUV τα οποία εμπίπτουν στην αγορά της Κατηγορίας J. Τα οχήματα SUV μεγέθους A, όπως και αυτά των κατηγοριών B, C, D, E και F έχουν περιληφθεί στην Κατηγορία J.

⁶⁹ Σύμφωνα και με τα ορισθέντα στην ενωσιακή πρακτική, η επαύξηση του μεριδίου μιας αποκτώσας επιχείρησης, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης, κρίνεται συνήθως ως μη σημαντική όταν κυμαίνεται κάτω του 5% και συνεπώς δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση. Η Ε. Επ. έχει αποφανθεί σε πληθώρα αποφάσεών της ότι, όταν η επαύξηση του μεριδίου μίας απορροφώσας / αποκτώσας συμμετοχή επιχείρησης στη σχετική αγορά κυμαίνεται μεταξύ 0-5%, θεωρείται κατά την κείμενη ορολογία «οριακή» ή «αμελητέα». Βλ. σχετ. αποφάσεις Ε.Επ. στις υποθέσεις: M.4844, Fortis/ABN AMRO Assets, σκ. 137-140, 155-156, 193· M.5384, BNP Paribas/Fortis, σκ. 89-90 και 95-96. Αντίστοιχα έχει κρίνει και σε άλλες υποθέσεις συγκεντρώσεων, ενδεικτικά αναφερομένων των M.2495, Haniel/Fels, M. 6704, Rewe Touristik GmbH/Ferid Nasr/ECIM Holding SA, σκ. 30-32 και 39, M.6132, Cargill/KVB, σκ. 52-53 και 60, M.5717, The Stanley Works/The Black& Decker Corporation, σκ. 32, 37, 46 και 59.

61. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 10⁷⁰, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά ανέρχεται σε [25-35]% το 2019 και [25-35]% το 2020. Ξεχωριστά ωστόσο τα μερίδια και των τεσσάρων κατασκευαστικών οίκων δεν υπερβαίνουν το [10-15]%. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, στην αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β υπερβαίνει το 15%, η συγκεκριμένη αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη.

Πίνακας 10: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας Β

| Κατηγορία Β: Μικρά | Σήματα | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | 208 | [5-10] % | [10-15] % |
| CITROEN | C3, DS3 | [10-15] % | [5-10] % |
| MAZDA | 2-SERIES | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | | [15-25] % | [15-25] % |
| OPEL | CORSA | [10-15] % | [10-15] % |
| ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΡΩΝ | | [25-35] % | [25-35] % |
| ΤΟΥΥΟΤΑ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ (ΤΟΥΥΟΤΑ) | YARIS | [15-25] % | [15-25] % |
| KOSMOCAR AE | | [10-15] % | [10-15] % |
| - VOLKSWAGEN | POLO | [10-15] % | [5-10] % |
| - SKODA | FABIA | [0-5] % | [0-5] % |
| - AUDI | A1 | [0-5] % | [0-5] % |
| ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN) | MICRA | [5-10] % | [0-5] % |
| ΤΕΟΡΕΝ ΜΟΤΟΡΣ ΑΕ (RENAULT, DACIA) | CLIO | [5-10] % | [10-15] % |
| Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ | | [10-15] % | [5-10] % |
| - HYUNDAI | i20, GETZ | [5-10] % | [5-10] % |
| - KIA MOTORS | RIO | [0-5] % | [0-5] % |
| - SEAT | IBIZA | [0-5] % | [0-5] % |
| FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ (FORD) | FIESTA, KA | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ (SUZUKI) | SWIFT, BALENO | [5-10] % | [0-5] % |

62. Ηγετική θέση στην εν λόγω επιμέρους αγορά μέχρι σήμερα έχει η ΤΟΥΥΟΤΑ με το μοντέλο YARIS με μερίδιο της τάξης [15-25] %. Επίσης στην αγορά δραστηριοποιούνται, με μερίδια αντίστοιχα των μερών, η VOLKSWAGEN με το μοντέλο POLO και η RENAULT με το μοντέλο CLIO. Τέλος, μερίδιο αγοράς άνω του 5% κατέχει και η SUZUKI με τα μοντέλα SWIFT και BALENO. Σε επίπεδο εταιριών, πέραν της ΤΟΥΥΟΤΑ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ σημαντική είναι και η θέση της ΚΟΣΜΟΚΑΡ ΑΕ, της ΤΕΟΡΕΝ ΜΟΤΟΡΣ ΑΕ όπως και του Ομίλου Βασιλάκη.

63. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της υπόθεσης Μ.8449, η Ε. Επ. διεξήγαγε έρευνα αγοράς από την οποία προέκυψε ότι οι καταναλωτές δεν θεωρούν τα μοντέλα που διακινούν οι κατασκευαστικοί οίκοι PEUGEOT, CITROEN και OPEL στην εν λόγω αγορά ως κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα (κοντινότερη εναλλακτική, «close competitors»)⁷¹.

64. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης, σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό, ωστόσο η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης υπερβαίνει το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων για να θεωρηθεί ελάχιστα πιθανό να διαπιστωθούν οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού⁷². Επισημαίνεται, όμως, ότι ο δείκτης HHI χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη απουσίας προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού⁷³.

⁷⁰ Στην Κατηγορία Α έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της Κατηγορίας Α του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα Κατηγορίας Α τύπου SUV τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.

⁷¹ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 132. Η Ε. Επ. βάσισε την ανάλυσή της στα έτη 2014 - 2016.

⁷² Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ, ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.372 και 1892 αντίστοιχα. Η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 520, αριθμός ο οποίος είναι μεγαλύτερος του 250, που τίθεται ως όριο από τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων.

⁷³ Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, Παράγραφος 21 και Peter Davies and Eliana Garces (2010) «Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis», σελίδα 400.

Γ) Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C

65. Στην επιμέρους σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας C, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 308 και 301 της PEUGEOT και C - ELYSEE, DS4 και C4 της CITROEN. Η AUTOONE εμπορεύεται τα μοντέλα MAZDA 2-SERIES, ενώ η OPEL στην εν λόγω αγορά εμπορεύεται το μοντέλο ASTRA.

66. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 11⁷⁴, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C ξεπερνά το 15% τα δύο τελευταία έτη και, ως εκ τούτου, η εν λόγω αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη. Το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά κατέχει η OPEL με [10-15]% για το 2019 και [5-10]% για το 2020. Η PEUGEOT κατέχει μερίδιο που κυμαίνεται στο [5-10] % τα τελευταία δύο έτη, ενώ η CITROEN δεν έχει αξιοσημείωτη παρουσία στην αγορά. Η MAZDA κατέχει αμελητέο μερίδιο χαμηλότερο του [0-5]%.

67. Μετά την ολοκλήρωσή της υπό κρίση πράξης, οι εταιρίες υπό τον έλεγχο του [...] θα αυξήσουν το μερίδιό τους (περί το [15-25]%). Στην αγορά δραστηριοποιούνται με μερίδια περίπου στο [10-15]%, η TOYOTA με τα μοντέλα AURIS και COROLLA, η MERCEDES με τα μοντέλα A-SERIES και B-SERIES. Το μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων που εισάγονται και διανέμονται από την KOSMOCAR AE, δηλαδή το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων VOLKSWAGEN, AUDI και SKODA, κυμαίνεται στο [10-15]%. Επίσης, οι εταιρίες TOYOTA ΕΛΛΑΣ ABEE, MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ, FCA GREECE ΑΕ και ο Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ συγκεντρώνουν το 2020 μερίδιο αγοράς της τάξης του [5-10]%, - [15-25]% έκαστος. Επίσης, εκτός των ανωτέρω, παρουσία στην αγορά με μερίδιο άνω του 5% έχουν και οι κατασκευαστικοί οίκοι FIAT, HYUNDAI, VOLKSWAGEN, και BMW.

Πίνακας 11: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας C

| Κατηγορία C: Μεσαία | Σήματα | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|--------------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | 308, 301 | [5-10] % | [10-15] % |
| CITROEN | C - ELYSEE, DS4, C4, C4 CACTUS | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | 3-SERIES | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | | [10-15] % | [10-15] % |
| OPEL | ASTRA | [10-15] % | [5-10] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | | [15-25] % | [15-25] % |
| TOYOTA ΕΛΛΑΣ ABEE (TOYOTA) | AURIS, COROLLA | [5-10] % | [15-25] % |
| MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ | A-SERIES, B-SERIES | [10-15] % | [15-25] % |
| KOSMOCAR ΑΕ | | [15-25] % | [15-25] % |
| - VOLKSWAGEN | GOLF, BEETLE | [5-10] % | [5-10] % |
| - SKODA | RAPID | [0-5] % | [0-5] % |
| - AUDI | A3 | [5-10] % | [0-5] % |
| FCA GREECE ΑΕ | | [10-15] % | [5-10] % |
| - FIAT | TIPO | [5-10] % | [5-10] % |
| - ROMEO | GIULIETTA | [0-5] % | [0-5] % |
| Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ | | [10-15] % | [5-10] % |
| - HYUNDAI | i30, IONIQ | [5-10] % | [5-10] % |
| - KIA MOTORS | CEED | [0-5] % | [0-5] % |
| - SEAT | LEON | [0-5] % | [0-5] % |
| BMW ΕΛΛΑΣ Α.Ε. | | [0-5] % | [5-10] % |
| - BMW | 1-SERIES, 2-SERIES | [0-5] % | [5-10] % |

⁷⁴ Στην Κατηγορία C έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της Κατηγορίας C του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα Κατηγορίας C τύπου SUV τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.

| Κατηγορία C: Μεσαία | Σήματα | 2019 | 2020 |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| - MINI | CLUBMAN | [0-5] % | [0-5] % |
| FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ (FORD) | FOCUS | [0-5] % | [0-5] % |

68. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης, σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά είναι χαμηλό και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την συγκέντρωση των μερών στην αγορά κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό⁷⁵.

69. Τέλος, από την έρευνα αγοράς της Ε. Επ., προέκυψε ότι οι καταναλωτές δεν θεωρούν τα διακινούμενα από τους κατασκευαστικούς οίκους μοντέλα PEUGEOT, CITROEN και OPEL ως κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα ούτε και σε αυτή την σχετική αγορά⁷⁶.

Δ) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας D

70. Στην σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας D, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 508 της PEUGEOT και η AUTOONE με το μοντέλο 6-SERIES της MAZDA. Η OPEL στην εν λόγω αγορά εμπορεύεται το μοντέλο INSIGNIA⁷⁷.

Πίνακας 12: Μεριδία αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας D

| Κατηγορία D: Μεγάλα | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [0-5] % | [0-5] % |
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [0-5] % | [0-5] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [5-10] % | [5-10] % |
| MERCEDES | [25-35] % | [35-45] % |
| KOSMOCAR | [45-55] % | [35-45] % |
| - VOLKSWAGEN | [0-5] % | [5-10] % |
| - SKODA | [35-45] % | [25-35] % |
| - AUDI | [5-10] % | [5-10] % |

71. Τόσο το μεμονωμένο όσο και το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην εν λόγω αγορά είναι πολύ χαμηλό (κάτω του 10%) (Πίνακας 12), ενώ στην αγορά δραστηριοποιούνται επίσης η SKODA(OCTAVIA) και η MERCEDES (CLA-SERIES, C-SERIES) με μερίδια άνω του [25-35] % η κάθε μια και αθροιστικό μερίδιο [55-65]% για το 2020 (και [65-75]% για το 2019). Η εν λόγω αγορά δεν είναι επηρεαζόμενη και περαιτέρω ανάλυση της παρέλκει.

Ε) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας S

72. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας S δραστηριοποιείται η OPEL με το μοντέλο CASCADA και η MAZDA με το μοντέλο MX-5.

Πίνακας 13: Μεριδία αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας S

| Κατηγορία S: SPORTS | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [0-5] % | [0-5] % |
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | [10-15] % | [15-25] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [10-15] % | [15-25] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [10-15] % | [15-25] % |
| BMW ΕΛΛΑΣ | [55-65] % | [45-55] % |

⁷⁵ Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ, ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1196 και 1.403 αντίστοιχα. Η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 208, ήτοι μικρότερο του 250.

⁷⁶ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 160.

⁷⁷ Στην Κατηγορία D έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της Κατηγορίας D του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα Κατηγορίας D τύπου SUV τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.

| Κατηγορία S: SPORTS | 2019 | 2020 |
|---------------------|-----------|-----------|
| PORSCHE | [10-15] % | [10-15] % |
| FORD | [5-10] % | [10-15] % |

73. Το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών το 2020 υπερβαίνει το όριο του 15%, αλλά η εν λόγω αύξηση οφείλεται στην αύξηση του μεριδίου αυτοκινήτων σήματος MAZDA και όχι στην συνεκτίμηση των μεριδίων των μερών. Σημειώνεται ότι στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται η BMW ΕΛΛΑΣ με μερίδιο [55-65]% και [45-55]% για τα έτη 2019 και 2020 αντίστοιχα. Εξάλλου και άλλοι κατασκευαστές όπως FORD και PORSCHE, κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του [5-10]% για το 2020. Συνεπώς, η περαιτέρω ανάλυση της αγοράς παρέλκει.

ΣΤ) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J

74. Τα μέρη δεν συγκεντρώνουν μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 15% στο σύνολο της αγοράς εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J (Πίνακας 4).

Πίνακας 14: Μεριδία αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας J

| Κατηγορία J: SUV | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [5-10] % | [5-10] % |
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [10-15] % | [10-15] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [10-15] % | [10-15] % |

75. Όπως προαναφέρθηκε, η αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J, θα πρέπει να διαχωριστεί περαιτέρω, ανάλογα με το μέγεθος των αυτοκινήτων. Πράγματι, ιδιαίτερα στην αγορά SUV - B, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων που εισάγονται από τα εμπλεκόμενα μέρη, ξεπερνά το 15%. Στις ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι επιμέρους αγορές SUV στις οποίες δραστηριοποιούνται αμφότερα τα μέρη.

Ζ) Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινουργών επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B

76. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 2008 της PEUGEOT και C3 AIRCROSS και DS3 CROSSBACK της CITROEN, ενώ η AUTOONE με το μοντέλο CX-3. Η OPEL στην αγορά εμπορεύεται τα μοντέλα CROSSLAND X και MOKKA X.

77. Στην εν λόγω αγορά η AIGLON και η AUTOONE αθροιστικά, ήδη κατέχουν μερίδιο της τάξης του [10-15]% (Πίνακας 15), ενώ μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης το μερίδιο αγοράς που θα συγκεντρώνουν οι εταιρίες υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώνεται στο [15-25]% και [15-25]% για το 2019 και 2020 αντίστοιχα. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B υπερβαίνει το 15%, η συγκεκριμένη αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη.

Πίνακας 15: Μεριδία αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας SUV - B

| Κατηγορία SUV - B | Σήματα | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|------------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | 2008 | [5-10] % | [10-15] % |
| CITROEN | C3 AIRCROSS, C4 CACTUS | [5-10] % | [0-5] % |
| MAZDA | CX-3 | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | | [15-25] % | [10-15] % |
| OPEL | CROSSLAND X, MOKKA X | [5-10] % | [5-10] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | | [15-25] % | [15-25] % |
| ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ AEBE (SUZUKI) | VITARA | [10-15] % | [5-10] % |
| KOSMOCAR AE | (T-ROC, Q2, YETI) | [25-35] % | [25-35] % |

| Κατηγορία SUV - B | Σήματα | 2019 | 2020 |
|---|---------------------|-----------|-----------|
| FORD | ECOSPORT | [0-5] % | [5-10] % |
| FCA GREECE AE (JEEP, FIAT) | (RENEGADE, 500X) | [5-10] % | [5-10] % |
| Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ (SEAT, KIA MOTORS, HYUNDAI) | | [15-25] % | [15-25] % |
| - HYUNDAI | KONA | [5-10] % | [5-10] % |
| - SEAT | ARONA | [5-10] % | [0-5] % |
| - KIA MOTORS | STONIC, SOUL | [5-10] % | [5-10] % |
| TEOPEN MOTORS AE | CAPTUR, SANDERO | [5-10] % | [5-10] % |

78. Σημαντική θέση στην αγορά κατέχουν επίσης η SUZUKI με το μοντέλο VITARA και η VOLKSWAGEN με τα μοντέλα T-ROC και T-CROSS, ενώ υφίστανται άλλοι πέντε⁷⁸ ανταγωνιστικοί κατασκευαστικοί οίκοι με μερίδιο άνω του 5% για το 2020. Σε επίπεδο εταιριών, η εταιρία KOSMOCAR AE κατέχει μερίδιο που ανέρχεται σε [25-35]% και ο Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ μερίδιο αγοράς που κυμαίνεται γύρω στο [15-25]% ενώ και η FCA GREECE AE, η FORD MOTORS ΕΛΛΑΣ και ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ έχουν μερίδιο άνω του 5%.

79. Σύμφωνα με την έρευνα της Ε. Επ., τα διακινούμενα από τους κατασκευαστικούς οίκους μοντέλα PEUGEOT, CITROEN και OPEL σε αυτή την κατηγορία οχημάτων δεν είναι κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα⁷⁹.

80. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό, και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης δεν υπερβαίνει το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές⁸⁰. Παρόλα αυτά, όπως προαναφέρθηκε, ο δείκτης HHI, χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη απουσίας προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού. Επισημαίνεται εξάλλου ότι, βάσει του δείκτη HHI, η συγκέντρωση στην εν λόγω αγορά δεν θα είναι ιδιαίτερα μεγάλη μετά την υπό κρίση συγκέντρωση, αφού ο εν λόγω δείκτης δεν θα υπερβεί το 2000.

Η) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C

81. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 3008 της PEUGEOT, DS7 CROSSBACK και C5 AIRCROSS της CITROEN. Η AAUTOONE εμπορεύεται τα μοντέλα CX-30 και CX-5 της MAZDA. Η OPEL εμπορεύεται το μοντέλο GRANDLAND X.

Πίνακας 16: Μεριδία αγοράς των μερών στην υπό αγορά οχημάτων Κατηγορίας J (SUV - C)

| Κατηγορία J: SUV - C | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [5-10] % | [5-10] % |
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [10-15] % | [10-15] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [10-15] % | [10-15] % |

82. Στην εν λόγω αγορά ουσιαστική παρουσία έχει μόνο η PEUGEOT με μερίδιο που διαμορφώθηκε στο [5-10]% για το 2020. Τόσο η OPEL όσο και η MAZDA και η CITROEN κατέχουν μερίδιο μικρότερο του 5%. Το μερίδιο των εταιριών που θα τελούν υπό τον έλεγχο του [...] μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης παραμένει σαφώς κάτω του 15% της σχετικής αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν δημιουργούνται αμφιβολίες για την λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C.

Θ) Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - D

83. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - D δραστηριοποιείται μόνο η PEUGEOT με το μοντέλο 5008, το οποίο συγκεντρώνει το [5-10]% και [5-10]% της αγοράς τα έτη 2019 και 2020 αντίστοιχα. Η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν αναμένεται να επιφέρει αλλαγή στη συγκεκριμένη αγορά και, ως εκ τούτου, η περαιτέρω ανάλυση αυτής της επιμέρους αγοράς παρέλκει.

⁷⁸ FORD, AUDI, KIA MOTORS, HYUNDAI, SKODA

⁷⁹ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 257.

⁸⁰ Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Γ.Δ.Α., ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.846 και 2.000 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 153,55, ήτοι κατώτερο του 250.

Πίνακας 17: Μερίδια αγοράς των μερών στην υπό αγορά οχημάτων Κατηγορίας J (SUV - D)

| Κατηγορία J: SUV - D | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|----------|----------|
| PEUGEOT | [5-10] % | [5-10] % |
| CITROEN | [0-5] % | [0-5] % |
| MAZDA | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [5-10] % | [5-10] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [5-10] % | [5-10] % |

ΙΑ) Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M

84. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M, οι τρεις από τους τέσσερις κατασκευαστικούς οίκους που συμμετέχουν στην υπό εξέταση συγκέντρωση δραστηριοποιούνται με πληθώρα μοντέλων⁸¹. Σύμφωνα με τον Πίνακα 18, το μερίδιο αγοράς της AIGLON ανήλθε σε [35-45]% το 2020, ενώ παρουσίασε μεγάλη αύξηση σε σχέση με το 2019, έτος κατά το οποίο κατείχε το [25-35]% της σχετικής αγοράς. Δεδομένων των υψηλών αθροιστικών μεριδίων αγοράς των μερών, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ το 15%, η αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M θεωρείται επηρεαζόμενη αγορά.

85. Η μεγάλη αύξηση στο μερίδιο οφείλεται, ως επί το πλείστον, στην μεγάλη αύξηση του μεριδίου αγοράς της CITROEN. Από την άλλη πλευρά, το μερίδιο της OPEL στην εν λόγω αγορά μειώθηκε από [10-15]% το 2019 σε [5-10]% το 2020. Η MAZDA δεν έχει μοντέλα στην εν λόγω αγορά.

Πίνακας 18: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας M

| Κατηγορία M: Πολυμορφικά | Σήματα | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|--|-----------|-----------|
| PEUGEOT | EXPERT TRAVELLER, BOXER, PARTNER | [15-25] % | [15-25] % |
| CITROEN | C4 PICASSO, C4 SPACE TOURER, JUMPY SPACE, BERLINGO, JUMPER | [10-15] % | [15-25] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | | [25-35] % | [35-45] % |
| OPEL | ZAFIRA, MERIVA, VIVARO, COMBO | [10-15] % | [5-10] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | | [35-45] % | [45-55] % |
| FCA GREECE AE (FIAT) | 500L, DOBLO, TALENTO, QUBO, DUCATO | [15-25] % | [10-15] % |
| MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ | V-SERIES, SPRINTER, CITAN | [10-15] % | [5-10] % |
| ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN) | NV200, NV300, PRIMASTAR | [5-10] % | [5-10] % |
| KOSMOCAR ΑΕ (VOLKSWAGEN) | TOURAN, CADDY, TRANSPORTER | [5-10] % | [5-10] % |

86. Στην αγορά αυτή σημαντική θέση κατέχει η FIAT, η οποία επίσης διακινεί σειρά μοντέλων σε αυτή την κατηγορία οχημάτων, αν και το μερίδιό της βαίνει μειούμενο είναι περίπου στο [10-15]% το 2020. Σημαντικό μερίδιο κατέχει η MERCEDES το οποίο κυμαίνεται στο [5-10]%. Τέλος, η VOLKSWAGEN και η NISSAN έχουν μερίδιο [5-10]% ενώ οι λοιποί ανταγωνιστές (RENAULT, TOYOTA, DACIA και SEAT) δεν συγκεντρώνουν μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του [0-5]%

87. Σύμφωνα με την έρευνα της Ε. Επ., τα διακινούμενα από τους κατασκευαστικούς οίκους μοντέλα PEUGEOT, CITROEN και OPEL σε αυτή την κατηγορία οχημάτων δεν είναι κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα⁸².

88. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό, ωστόσο η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης υπερβαίνει το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές για να θεωρηθεί ελάχιστα πιθανό να διαπιστωθούν οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού⁸³. Παρόλα αυτά, και

⁸¹ Στην Κατηγορία M έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της Κατηγορίας MPV και MPV-M/COMBI του ΣΕΑΑ.

⁸² Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, παρ. 308. Βλ. και παρ. 304, όπου η Ε.Επ. αναφέρει ότι ο όμιλος PSA και η OPEL δεν μπορούν να θεωρηθούν κοντινοί ανταγωνιστές αναφορικά με τα οχήματα κατηγορίας M.

⁸³ Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Γ.Δ.Α., ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 2.314 και 2.959 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 645, ήτοι μεγαλύτερο του 250.

όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω, ο δείκτης ΗΗΙ, χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη για τον εντοπισμό ενδεχόμενων προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού.

ΙΒ) Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων

89. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα BIPPER, BOXER, EXPERT και PARTNER της PEUGEOT και BERLING, JUMPER, JUMPY και NEMO της CITROEN. Η OPEL στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται με τα μοντέλα VIVACO, COMBO και MOVANO⁸⁴.

Πίνακας 19: Μεριδία αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην αγορά LCV

| LCV | 2019 | 2020 |
|-------------------------------------|-----------|-----------|
| PEUGEOT | [10-15] % | [10-15] % |
| CITROEN | [0-5] % | [5-10] % |
| MAZDA | [0-5] % | [0-5] % |
| Σύνολο υπό τον έλεγχο [...] | [15-25] % | [15-25] % |
| OPEL | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΥΝΟΛΟ | [15-25] % | [15-25] % |
| FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ AEBE (FORD) | [15-25] % | [15-25] % |
| TOYOTA ΕΛΛΑΣ ABEE (TOYOTA) | [15-25] % | [10-15] % |
| FCA GREECE AE (FIAT) | [15-25] % | [15-25] % |
| ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN) | [5-10] % | [5-10] % |
| KOSMOCAR ΑΕ (VOLKSWAGEN) | [0-5] % | [0-5] % |
| ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ (HONDA, MITSUBISHI) | [0-5] % | [0-5] % |
| MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ (MERCEDES) | [5-10] % | [5-10] % |
| TEOPEN ΜΟΤΟΡΣ Α.Ε. (RENAULT, DACIA) | [5-10] % | [0-5] % |

90. Το μερίδιο της AIGLON αθροιστικά με της AUTOONE στην αγορά ξεπερνά το 15% τα δύο τελευταία έτη, ενώ μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά περίπου [...] ποσοστιαίες μονάδες, κατά το μερίδιο δηλαδή που κατέχει η OPEL στην αγορά. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων υπερβαίνει το 15% της αγοράς, η αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων θεωρείται επηρεαζόμενη.

91. Ιδιαίτερα σημαντική θέση στην αγορά κατέχουν η FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ AEBE και η FCA GREECE, οι οποίες συγκεντρώνουν μερίδιο άνω του [10-15]% η κάθε μία, όπως και η TOYOTA ΕΛΛΑΣ ABEE με μερίδιο που προσεγγίζει το [10-15]%. Στην αγορά δραστηριοποιούνται επίσης άλλοι δύο κατασκευαστικοί οίκοι (NISSAN, MERCEDES) με μερίδιο μεγαλύτερο του [0-5]% καθώς και τρεις ακόμη με μερίδια που κυμαίνονται από [0-5]% έως και [0-5]%.
92. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με τον δείκτη ΗΗΙ, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας LCV προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την συγκέντρωση των μερών στην αγορά κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό⁸⁵.

V.3 Σχετική αγορά ανταλλακτικών

93. Ως ανταλλακτικά αυτοκινήτων ορίζονται τα αγαθά που προορίζονται να τοποθετηθούν ή να συναρμολογηθούν σε αυτοκίνητο όχημα (ήτοι αυτοκινούμενο όχημα με τρεις ή περισσότερους τροχούς που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε δημόσιους δρόμους), για να αντικαταστήσουν εξαρτήματα του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένων των αναγκαίων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου λιπαντικών, με την εξαίρεση των καυσίμων. Ιδίως, από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002, καθώς και του Κανονισμού 461/2010⁸⁶ που τον διαδέχτηκε, η αγορά πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων διακρίνεται από τις αγορές της πώλησης ανταλλακτικών αλλά και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης⁸⁷.

⁸⁴ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 309.

⁸⁵ Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Γ.Δ.Α., ο δείκτης ΗΗΙ πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.439 και 1.511 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔΗΗΙ = 71,67 ήτοι σημαντικά μικρότερο του 250.

⁸⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αρ. 461/2010 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2010 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ΕΕΕΕ 28/5/2010 L129/52.

⁸⁷ Βλ. σχετικά άρθρο 8 παράγραφος 1 Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002 και Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002, σελ. 78 επ. Βλ. και Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002, Αθήνα, 2005, σ. 81.

94. Επιπρόσθετα, η αγορά ανταλλακτικών θα μπορούσε να καταμηθεί περαιτέρω ανά σήμα δεδομένου ότι «ο βαθμός υποκατάστασης για τα ανταλλακτικά, αλλά και την τεχνική εξυπηρέτηση των συγκεκριμένων αυτοκινήτων είναι πολύ μικρός, αφού περιορίζεται σε απλές εργασίες συντήρησης - επισκευής (αλλαγή μπαταρίας, ελαστικά κ.λπ.), ενώ πολλά ειδικά για τα σήματα ανταλλακτικά δεν μπορούν να υποκατασταθούν καθόλου από μη ειδικά»⁸⁸.

95. Η σχετική αγορά ανταλλακτικών περιλαμβάνει: α) τα γνήσια ανταλλακτικά⁸⁹ και β) τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, τα οποία κατασκευάζονται από τρίτη, ανεξάρτητη επιχείρηση που «μπορεί ανά πάσα στιγμή να πιστοποιήσει ότι τα ανταλλακτικά αυτά έχουν την ίδια ποιότητα με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση των σχετικών αυτοκινήτων οχημάτων»⁹⁰. Οι καταναλωτές επιλέγουν μεταξύ των ανωτέρω κατηγοριών ανταλλακτικών με βάση, μεταξύ άλλων, την τιμή και το κύρος του κατασκευαστή ανταλλακτικών. Το κριτήριο της λειτουργικής εναλλαξιμότητας για τον προσδιορισμό της αγοράς στην ουσία σημαίνει ότι στην

⁸⁸ Βλ. απόφαση ΔιοικΕφΑθ 1833/2010 (ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΙΙ) σκ. 22.

⁸⁹ Τα γνήσια ανταλλακτικά είναι της ίδιας ποιότητας με τα συστατικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα παράγονται με τις τυποποιημένες προδιαγραφές που θέτει ο κατασκευαστής (βλ. Κανονισμό 1400/2002/ΕΚ, στοιχείο κ της παρ. 1 του άρθρου 1). Υπάρχουν δε τρεις κατηγορίες γνήσιων ανταλλακτικών: i) τα ανταλλακτικά που κατασκευάζει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου, ii) τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται από τρίτη επιχείρηση που προμηθεύει τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου, ο οποίος με τη σειρά του τα προωθεί στο δίκτυό του, και iii) τα ανταλλακτικά που δεν προμηθεύεται ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου, τα οποία όμως παρασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θέτει ο τελευταίος (βλ. σχετικά απόφαση Ε.Α. 567/VI/2013). Σύμφωνα με την παρ. 2.5 της Ανακοίνωσης της Ε. Επ. για «το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας» της 22.7.2009 [COM (2009) 388], τα γνήσια ανταλλακτικά διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: (i) αυτά που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή οχημάτων (γνήσια ανταλλακτικά του κατασκευαστή - OEM), και (ii) αυτά που κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα αρχικά εξαρτήματα του οχήματος (γνήσια ανταλλακτικά του προμηθευτή - OES), ο οποίος τα πωλεί στον κατασκευαστή οχήματος ή απευθείας σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες.

⁹⁰ Βλ. Κανονισμό 1400/2002/ΕΚ, στοιχείο κα της παρ. 1 του άρθρου 1. Εφόσον δεν αποδεικνύεται το αντίθετο, τεκμαίρεται ότι τα ανταλλακτικά είναι γνήσια, αν ο κατασκευαστής τους πιστοποιεί ότι η ποιότητά τους είναι εφάμιλλη με την ποιότητα των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου οχήματος και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του αυτοκινήτου οχήματος (Άρθρο 3 σημείο 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία πλαίσιο), ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σελ. 1). Για να θεωρούνται «εφάμιλλης ποιότητας», τα ανταλλακτικά πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση τους να μην θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.

περίπτωση που ορισμένα ανταλλακτικά μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλάξιμα από τον τελικό καταναλωτή, θα θεωρούνται και ως εναλλάξιμα και από τον ενδιάμεσο διανομέα.

96. Η αγορά των ανταλλακτικών μπορεί να διαχωριστεί περαιτέρω σε αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα με τρεις και παραπάνω ρόδες που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε δημόσιους δρόμους, με τη σειρά της διαχωρίζεται σε δύο επιμέρους διακριτές σχετικές αγορές προϊόντος: (i) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για επιβατικά αυτοκίνητα, δηλαδή αυτοκίνητα οχήματα προοριζόμενα για εξυπηρέτηση επιβατών με έως 8 θέσεις επιβατών πλην του οδηγού· και (ii) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για φορτηγά, δηλαδή για αυτοκίνητα οχήματα με έως μία θέση επιβατών πλην του οδηγού που προορίζονται για μεταφορές και μετακομίσεις και όχι για εξυπηρέτηση επιβατών·

V.3.1 Η θέση της γνωστοποιούσας

97. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα η «συγκέντρωση δεν θα επηρεάσει την αγορά διανομής ανταλλακτικών, δεδομένου ότι δεν θα οδηγήσει σε μερίδιο τουλάχιστον 15% στην αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων» για τα υπό εξέταση σήματα⁹¹. Ειδικότερα, τα ανταλλακτικά που εισάγουν οι εταιρίες AIGLON και OPEL είναι γνήσια, εισάγονται από τις εν λόγω εταιρίες και διανέμονται στην Ελλάδα μέσω δικτύου διανομικών και επισκευαστών προς τους οποίους πωλούνται χονδρικής. Η γνωστοποιούσα διευκρινίζει ότι, παρά το γεγονός ότι τα γνήσια ανταλλακτικά αποτελούν εγγύηση καλής λειτουργίας των εισαγομένων αυτοκινήτων, οι ανωτέρω επισκευαστές δεν εμποδίζονται από το να χρησιμοποιούν και όντως χρησιμοποιούν άλλα ανταλλακτικά και όχι γνήσια.

98. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα, δεν υπάρχουν επίσημες εκτιμήσεις μεριδίων στην αγορά ανταλλακτικών, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται και από σχετική επιστολή του ΣΕΕΑ⁹². Η TROPHY επεσήμανε⁹³ ότι ενόψει της συγχώνευσης των ομίλων PSA και FCA υπό το νέο σχήμα STELANΤIS, έχουν αναληφθεί δεσμεύσεις προς διευκόλυνση του εξουσιοδοτημένου δικτύου σε πρόσβαση σε ανταλλακτικά τρίτων κατασκευαστών γνήσιου εξοπλισμού (OEM).

99. Η AIGLON δραστηριοποιείται στην αγορά πώλησης γνήσιων ανταλλακτικών για επιβατικά και ελαφριά επαγγελματικά οχήματα⁹⁴ σήματος CITROEN, PEUGEOT και DS, ενώ παράλληλα εισάγει από την Γαλλία τα εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά της σειράς Eurorepair. Η εταιρία εμπορεύεται τέσσερις τύπους ελαφρών φορτη-

⁹¹ Βλ. το υπ' αρ. 2299/12.03.2021 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 21.

⁹² Βλ. σχετ. Π18 της υπ' αρ. 3325/14.4.2021 επιστολής της TROPHY για την από 8.4.2021 επιστολή του ΣΕΕΑ προς την γνωστοποιούσα.

⁹³ Βλ σημείο 18 της 3325/14.4.2021 επιστολής της TROPHY

⁹⁴ Τα οποία εμπίπτουν στην ανωτέρω σχετική αγορά α) i «Αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα με τρεις και παραπάνω ρόδες».

γών για την CITROEN και τέσσερις για την PEUGEOT, οι οποίοι διατίθενται και ως επιβατικά οχήματα, συνεπώς η γνωστοποιούσα διευκρίνισε ότι τα ανταλλακτικά είναι κοινά, ανά σήμα, για τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά οχήματα. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της AIGLON, το μερίδιό της στη συνολική αγορά ανταλλακτικών ανέρχεται σε [0-5]%.⁹⁵

100. Η OPEL εισάγει και διανέμει αποκλειστικά⁹⁵ και μόνο γνήσια ανταλλακτικά για επιβατικά και ελαφριά επαγγελματικά οχήματα. Σε σχετική ερώτηση αναφορικά με την εναλλαξιμότητα των ανταλλακτικών, η γνωστοποιούσα σημείωσε ότι καθώς η OPEL διαθέτει μόνο δύο τύπους ελαφρών φορτηγών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται και ως επιβατικά οχήματα, τα ανταλλακτικά των επιβατικών και φορτηγών οχημάτων είναι τα ίδια. Η OPEL, αν και δεν διαθέτει στοιχεία για το σύνολο της ελληνικής αγοράς ανταλλακτικών εικάζει⁹⁶ ότι το μερίδιο της στην αγορά διανομής γνήσιων ανταλλακτικών ανέρχεται σε [0-5]%.⁹⁵

101. Η AUTOONE έχει αναλάβει και την διανομή ανταλλακτικών γνήσιων ανταλλακτικών και αξεσουάρ του σήματος MAZDA, ενώ η OPEL τη διανομή ανταλλακτικών για αυτοκίνητα σήματος CHEVROLET.

V.3.2 Η θέση της Επιτροπής

102. Η διανομή των ανταλλακτικών διενεργείται τόσο στα επίσημα δίκτυα των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων (κυρίως τα γνήσια ανταλλακτικά), όσο και σε καταστήματα λιανικής πώλησης και συνεργεία που δεν ανήκουν σε κάποιο επίσημο δίκτυο (κυρίως τα εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά). Η αγορά ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων καλύπτεται κυρίως από εισαγωγές, καθώς η εγχώρια παραγωγή είναι πολύ περιορισμένη. Οι περισσότερες επιχειρήσεις εισαγωγής - αντιπροσώπευσης αυτοκινήτων εισάγουν γνήσια ανταλλακτικά, τα οποία στη συνέχεια πωλούν ή διανέμουν σε συγγενείς ή θυγατρικές ή ακόμη και ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες με τη σειρά τους τα μεταπωλούν είτε σε εταιρίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, είτε απευθείας στους καταναλωτές. Επιπλέον, στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιούνται και εταιρίες που εισάγουν και διανέμουν μόνο ανταλλακτικά, καλύπτοντας μεγάλο εύρος των συγκεκριμένων προϊόντων. Η αγορά χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πολλών επιχειρήσεων, τόσο μικρών με τοπική εμβέλεια, όσο και μεγαλύτερων με μεγάλη γκάμα προϊόντων, υψηλό κύκλο εργασιών και ευρύ δίκτυο πωλήσεων.

103. Κλαδική μελέτη της ICAP σχετικά με τα Ανταλλακτικά Αυτοκινήτων, η οποία δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2018, εκτιμά ότι η συνολική εγχώρια αγορά ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων, γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας, παρουσίασε άνοδο την τριετία 2014 - 2016. Σε σχέση με την τριετία 2017 - 2019 η ίδια μελέτη έχει προβλέψει αύξηση της τάξης του 5% ετησίως.

104. Ως προς την αγορά πώλησης ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) οχημάτων, δεν τηρούνται επί-

⁹⁵ Η TROPHY διευκρίνισε στην υπ' αρ. 3854/18.4.2021 επιστολή της, ότι οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές/διανομείς του δικτύου OPEL δύνανται σύμφωνα και με τους όρους της σύμβασής τους να χρησιμοποιούν ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας.

⁹⁶ Βλ. σελ 5 της υπ' αρ. 3854/28.4.2021 επιστολής της TROPHY.

σημα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με το μέγεθος και τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτή⁹⁷.

105. Κατά τη γνωστοποιούσα, η συγκέντρωση δεν θα επηρεάσει την αγορά διανομής ανταλλακτικών, δεδομένου ότι δεν θα οδηγήσει σε μερίδιο τουλάχιστον 15% στην αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων. Όπως συγκεκριμένα αναφέρει στη γνωστοποίηση, τα ανταλλακτικά που εισάγουν οι εταιρίες AIGLON και OPEL είναι γνήσια. Τα εν λόγω ανταλλακτικά, εισάγονται από αυτές τις εταιρίες και διανέμονται στην Ελλάδα μέσω δικτύου διανομικών και επισκευαστών προς τους οποίους πωλούνται χονδρικός. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι τα γνήσια ανταλλακτικά αποτελούν εγγύηση καλής λειτουργίας των εισαγομένων αυτοκινήτων, οι ανωτέρω επισκευαστές δεν εμποδίζονται από το να χρησιμοποιούν και όντως χρησιμοποιούν άλλα ανταλλακτικά και όχι γνήσια.

V.4 Λοιπές σχετικές αγορές

106. Στην αγορά λιανικής πώλησης επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, στην αγορά παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης και στην αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων δραστηριοποιείται ένα μόνο μέρος της συγκέντρωσης και, δεδομένου ότι δεν προκύπτει επικάλυψη δραστηριοτήτων από την εξεταζόμενη πράξη, παρέλκει η ανάλυσή τους.

107. Σχετικές αγορές, χωρίς ουσιώδη συνάφεια με τις επηρεαζόμενες αγορές της υπό κρίση πράξης, αποτελούν επίσης η ανοικοδόμηση και εκμετάλλευση ακινήτων, η ασφαλιστική πρακτόρευση, η μεσιτεία ασφαλίσεων, η παροχή υπηρεσιών logistics ανταλλακτικών και η εκμίσθωση ακινήτων. Σε αυτές τις αγορές δραστηριοποιούνται εταιρίες οι οποίες τελούν υπό τον έλεγχο του [...].

V.5 Οριοθέτηση γεωγραφικών αγορών

108. Στην υπό κρίση υπόθεση ως σχετική γεωγραφική αγορά σε όλες τις ως άνω επιμέρους σχετικές προϊόντικές αγορές ή αγορές υπηρεσιών, λαμβάνεται κατ' αρχήν το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, περιοχή στην οποία τα μέρη και οι ανταγωνιστές αυτών (θυγατρικές των κατασκευαστριών εταιριών, επίσημοι εισαγωγείς - αντιπρόσωποι, επίσημοι ή ανεξάρτητοι διανομείς / έμποροι αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, επισκευαστές), πωλούν τα προϊόντα τους και παρέχουν τις υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού⁹⁸.

⁹⁷ Ωστόσο τόσο στην αγορά πώλησης ανταλλακτικών αυτοκινήτων όσο και στην αγορά παροχής υπηρεσιών συνεργείου δραστηριοποιούνται πλήθος επιχειρήσεων εμπορίας γνήσιων (after sales επίσημα δίκτυα) και εφάμιλλων ανταλλακτικών με διαφορετικές τιμές, εξουσιοδοτημένα που εξειδικεύονται κατά κανόνα σε πώληση ανταλλακτικών και παροχή υπηρεσιών συνεργείου οχημάτων των αντιστοίχων σημάτων, και μη εξουσιοδοτημένα συνεργεία, ο βαθμός εξειδίκευσης των οποίων ποικίλλει, αλυσίδες συνεργείων γρήγορης εξυπηρέτησης, κ.α., με αποτέλεσμα την πολυδιάσπαση και ισχυρή εναλλαξιμότητα από πλευράς ζήτησης. Βλ. απόφαση 567/VI/2013 της Ε.Α.

⁹⁸ Βλ. σχετικά τους ορισμούς της γεωγραφικής αγοράς στις αποφάσεις της Ε.Α. 288/IV/2005, 332/V/2007, 511/VI/2010 και 641/2017.

VI. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

109. Ουσιαστικό κριτήριο ελέγχου των συγκεντρώσεων αποτελεί, κατά την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 3959/2011, ο σημαντικός ή μη περιορισμός του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό τμήμα της, και ιδίως με την δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

110. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΑ αξιολογεί κατά πόσον οι μεταβολές που επέρχονται λόγω μιας οριζόντιας συγκέντρωσης μπορεί να οδηγήσουν σε σημαντική παρεμπόδιση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

i. καταργώντας σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους («επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς»)· ή

ii. μεταβάλλοντας τη φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζονται και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μια συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση ιδίως ως αποτέλεσμα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς)⁹⁹.

111. Στην υπό κρίση συγκέντρωση, οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι πραγματικοί ανταγωνιστές, αφού δραστηριοποιούνται στις ίδιες σχετικές αγορές, ήτοι (α) στην αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV)· και (β) στην αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων των παραπάνω οχημάτων, και, συνεπώς, η εξεταζόμενη συγκέντρωση συνιστά οριζόντια συγκέντρωση.

112. Ειδικότερα παρατηρούνται τα ακόλουθα:

VI.1 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

113. Κατά κανόνα, μία συγκέντρωση με επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης από μία και μόνη επιχείρηση, η οποία θα έχει συνήθως αισθητά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς από τον επόμενο σε μέγεθος ανταγωνιστή μετά τη συγκέντρωση¹⁰⁰.

114. Αναλυτικότερα, ως προς τις επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς, μία οριζόντια συγκέντρωση μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό σε μία αγορά με την απομάκρυνση σημαντικών ανταγωνιστικών πιέσεων σε έναν ή περισσότερους παίκτες, οι

οποίοι ακολούθως έχουν αυξημένη δύναμη στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους¹⁰¹. Η πλέον άμεση επίπτωση μίας συγκέντρωσης στην αγορά είναι η απώλεια του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών, ενώ οι επιχειρήσεις που δεν συμμετέχουν στη συγκέντρωση και δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τη μείωση της ανταγωνιστικής πίεσης που προκύπτει από τη συγκέντρωση, δεδομένου ότι η αύξηση των τιμών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων ενδέχεται να στρέψει ένα μέρος της ζήτησης προς τις ανταγωνίστριές τους, οι οποίες με τη σειρά τους μπορεί να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές τους. Ο περιορισμός αυτών των ανταγωνιστικών πιέσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντικές αυξήσεις τιμών στη σχετική αγορά.

115. Οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στις Κατηγορίες οχημάτων Α, Β, C, D J, M και LCV. Ωστόσο, από την ανωτέρω ανάλυση των μεριδίων αγοράς συνάγεται ότι επηρεαζόμενες αγορές δημιουργούνται μόνο στις κατηγορίες Β, C, SUV-B, M και LCV.

VI.1.1 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας Β

116. Στην Κατηγορία Β το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώθηκε το 2020 σε [15-25]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [10-15]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2020 άλλοι τέσσερις (4) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαινόνταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων με μερίδιο [25-35]%. Ωστόσο, όπως προεκτέθηκε, στην εν λόγω αγορά η TOYOTA κατέχει σημαντικό μερίδιο [15-25]% με το μοντέλο YARIS, ενώ και οι έτεροι τρεις βασικοί ανταγωνιστές του «ομίλου» Συγγελίδη, KOSMOCAR, TEOPEN MOTOPΣ και Όμιλος Βασιλάκη, με ισχυρά σήματα έκαστος (Volkswagen Polo, Renault Clio, Hyundai i20 και Getz) κατέχουν μερίδια που κυμαίνονται μεταξύ [10-15]%, αντίστοιχα με αυτό της εξαγοραζόμενης OPEL. Παράλληλα, τα προϊόντα (μοντέλα) των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στη συγκεκριμένη κατηγορία δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά¹⁰².

117. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

VI.1.2 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C

118. Στην κατηγορία C το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώθηκε το 2020 σε [10-15]% και,

⁹⁹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 22-23.

¹⁰⁰ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 25.

¹⁰¹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 22(α).

¹⁰² Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 126-132.

ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [5-10]% ανερχόμενο σε [15-25]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2020 άλλοι έξι (6) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

119. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση θα ανέρχεται, για την κατηγορία C, σε [15-25]%, ήτοι είναι χαμηλότερο από το κατώφλι του 25%¹⁰³. Όπως έχει ήδη επισημανθεί ανωτέρω, το επίπεδο συγκέντρωσης στη συγκεκριμένη επιμέρους αγορά είναι χαμηλό και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την εξεταζόμενη πράξη κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό.

120. Περαιτέρω, το αθροιστικό μερίδιο των ανταγωνιστικών κατασκευαστικών οίκων που εισάγονται και διανέμονται από την KOSMOCAR AE (Volkswagen, Skoda και Audi) ανέρχεται σε [15-25]%, ενώ αντίστοιχο μερίδιο (>15%) κατέχουν και οι ανταγωνιστικές εταιρίες TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΕ και MERCEDES-BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ. Επίσης, σημαντικό μερίδιο (>[5-10]%) κατέχουν οι κατασκευαστικοί οίκοι που εισάγονται και διανέμονται από τον Όμιλο Βασιλάκη (Hyundai, Kia και Seat) και από την εταιρία BMW ΕΛΛΑΣ ΑΕ.

121. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

VI.1.3 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV-B

122. Στην κατηγορία SUV-B το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώθηκε το 2020 σε [10-15]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [5-10]% ανερχόμενο σε [15-25]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2020 άλλοι έξι (6) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [25-35]%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την δεύτερη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

123. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συ-

¹⁰³ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18 («συγκεντρώσεις οι οποίες, λόγω του περιορισμένου μεριδίου αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, δεν είναι πιθανόν να εμποδίσουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης, σχετική ένδειξη υπάρχει ιδίως όταν το μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν υπερβαίνει το 25 % είτε στην κοινή αγορά είτε σε σημαντικό τμήμα αυτής»).

γκέντρωση, ανερχόμενο σε [15-25]% για την κατηγορία SUV-B, υπολείπεται κατά [5-10] ποσοστιαίες μονάδες του κατωφλίου του 25%¹⁰⁴. Παράλληλα, τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στη συγκεκριμένη κατηγορία δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά¹⁰⁵.

124. Ηγετική θέση στην εν λόγω επιμέρους αγορά κατά το έτος 2020 κατείχε η ανταγωνίστρια εταιρία KOSMOCAR ΑΕ με μερίδιο [25-35]% (έναντι [25-35]% το 2019), ενώ και ο Όμιλος Βασιλάκη κατείχε σημαντικό μερίδιο της τάξης του [15-25]%

125. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV-B, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

VI.1.4 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M

126. Στην κατηγορία M το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώθηκε το 2020 σε [35-45]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [5-10]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2020 άλλοι τέσσερις (4) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [10-15]%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

127. Εν προκειμένω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση, ανέρχεται σε [45-55]% για την κατηγορία M και υπερβαίνει κατά [25-35] ποσοστιαίες μονάδες το κατώφλι του 25%¹⁰⁶. Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, τα πολύ μεγάλα μερίδια αγοράς — πάνω από 50 % — μπορεί καθαυτά να μαρτυρούν την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στην αγορά. Ωστόσο, οι μικρότεροι ανταγωνιστές μπορεί να ασκούν μια αρκετά πιεστική επιρροή εάν, για παράδειγμα, έχουν την ικανότητα και τα κίνητρα να αυξήσουν τις προμήθειές τους¹⁰⁷. Επιπλέον, ο [...] κατείχε ήδη το 2019 μερίδιο αγοράς [25-35]% στην συγκεκριμένη κατηγορία ενώ η μεγάλη αύξηση το 2020 οφείλεται κυρίως στον διπλασιασμό του μεριδίου αγοράς του κατασκευαστικού οίκου CITROEN (από [10-15]% σε [15-25]%). Αντίθετα, το προσαυξητικό αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης στην κατηγορία M είναι περιορισμένο, καθώς η εξαγοραζόμενη OPEL συνεισφέρει μόλις [5-10]% στο συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών σημειώνοντας

¹⁰⁴ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18.

¹⁰⁵ Βλ. υπόθ. M.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 126-132, καθώς και σκ. 255-260.

¹⁰⁶ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18

¹⁰⁷ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17 και Michael Rosenthal και Stefan Thomas, European Merger Control (C.H. Beck/ Hart/ Nomos 2010), σελ. 121, παρ. 133.

πτώση σε σχέση με το 2019 (όπου κατείχε μερίδιο [10-15]%). Σημειώνεται, περαιτέρω, ότι στην αγορά αυτή δραστηριοποιούνται άλλοι τέσσερις ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς άνω του 5% (εκ των οποίων η εταιρία FCA GREECE (FIAT) κατέχει [10-15]% και η MERCEDES-BENZ ΕΛΛΑΣ σχεδόν [5-10]%).

128. Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων¹⁰⁸, εκτός από την ισχύ και τον αριθμό των ανταγωνιστών, σημαντικό παράγοντα για τη διαπίστωση προβλημάτων ανταγωνισμού λόγω υψηλού αθροιστικού μεριδίου των συμμετεχόντων συνιστά ο βαθμός στον οποίο τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων αποτελούν στενά υποκατάστατα. Εν προκειμένω, τα προϊόντα (μοντέλα) των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά¹⁰⁹.

129. Επιπλέον, η συγκεκριμένη υποκατηγορία Μ αντιπροσωπεύει μόλις το 1,2% των συνολικών ταξινομήσεων επιβατικών οχημάτων ενώ στην αγορά δραστηριοποιούνται άλλοι τέσσερις ανταγωνιστές με σημαντικά μερίδια αγοράς.

130. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει ικανοποιητική ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

VI.1.5 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV)

131. Στην κατηγορία LCV το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του [...] διαμορφώθηκε το 2020 σε [15-25]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [0-5]%, ανερχόμενο σε [15-25]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2020 άλλοι πέντε (5) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει τη δεύτερη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων, με ελάχιστη ωστόσο διαφορά (της τάξης του [0-5]%) από την πρώτη, FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ.

132. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση θα ανέρχεται, για την κατηγορία LCV, σε [15-25]%, ήτοι θα υπολείπεται του 25%¹¹⁰. Όπως έχει ήδη επισημανθεί ανωτέρω, το επίπεδο συγκέντρωσης στη συγκεκριμένη αγορά είναι χαμηλό και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την εξεταζόμενη πράξη κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό.

¹⁰⁸ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17.

¹⁰⁹ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 302-307.

¹¹⁰ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18

133. Περαιτέρω, εκτός από την FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ, δύο ακόμη ανταγωνίστριες εταιρίες κατέχουν σημαντικά μερίδια πλησίον του [10-15]%, ήτοι η TOYOTA ΕΛΛΑΣ με [10-15]% και η FCA GREECE (FIAT) με [15-25]%.

134. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας LCV, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

VI.2 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων

135. Ως προς τη δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων στην αγορά εξετάζεται αν λόγω της συγκέντρωσης, η φύση του ανταγωνισμού μεταβάλλεται κατά τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, μετά τη συναλλαγή να είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζουν τη συμπεριφορά τους και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό.

136. Αναφορικά με ενδεχόμενη δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων στην αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, ενόψει του αριθμού των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά, σε συνδυασμό με τη φύση των επίμαχων προϊόντων, εκτιμάται ότι η υιοθέτηση σε μόνιμη βάση μιας συντονισμένης συμπεριφοράς με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές δεν είναι πιθανή.

137. Συγκεκριμένα, μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση συναλλαγής, ο αριθμός των ανταγωνιστών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στις επηρεαζόμενες αγορές, οι οποίοι επιτυγχάνουν μερίδια αγοράς άνω του 5%, θα κυμαίνεται κατά περίπτωση μεταξύ τεσσάρων (4 - στην αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β, Μ) και έξι (6 - στην αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C, SUV-B), ορισμένοι εκ των οποίων εμπορεύονται περισσότερα του ενός σήματα¹¹¹. Παράλληλα, όπως καταδείχτηκε ανωτέρω, ο βαθμός συγκέντρωσης σε τέσσερις από τις πέντε επηρεαζόμενες αγορές που εντοπίστηκαν δι-ατηρείται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα τόσο πριν, όσο και μετά την ολοκλήρωση της εξεταζόμενης συγκέντρωσης.

138. Ακόμα όμως και στην επηρεαζόμενη αγορά στην οποία το επίπεδο συγκέντρωσης είναι συγκριτικά υψηλό, ήτοι την αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ, δεν φαίνεται πιθανό ως αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης να καταστεί δυνατό για τις επιχειρήσεις να υιοθετήσουν σε μόνιμη βάση μια συγκεκριμένη τακτική με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές, μέσω της δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης¹¹².

¹¹¹ FCA GREECE A.E., KOSMOCAR A.E., Όμιλος Βασιλάκη.

¹¹² Πρβλ. ΔΕΕ C-413/06P, Bertelsmann AG και Sony Corporation of America κατά Independent Music Publishers and Labels Association (Impala), EU:C:2008:392, σκ. 122.

139. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συγκέντρωσης, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων και, σε συνδυασμό με τη δεύτερη μεγαλύτερη επιχείρηση (FCA GREECE), θα σημειώνουν συνολικό μερίδιο αγοράς [55-65]%. Κατά την πρακτική της Ε.Επ., δυσπώλια που κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του 50-60% εξετάζονται ως προς την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης¹¹³. Το γεγονός αυτό όμως δεν υποδηλώνει αφ'εαυτού την ύπαρξη κάποιου συγκεκριμένου σχετικού τεκμηρίου¹¹⁴.

140. Εν προκειμένω, οι συνθήκες που επικρατούν στην εξεταζόμενη αγορά δεν φαίνεται να ευνοούν ενδεχόμενη συνεννόηση μεταξύ των μερών αναφορικά με τους όρους του συντονισμού. Καταρχάς, η εξεταζόμενη αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων δεν χαρακτηρίζεται τόσο από την ομοιογένεια των επίμαχων προϊόντων, όσο από τη διαφοροποίησή τους, ακόμα και όταν εξετάζονται οχήματα που ανήκουν στην ίδια προϊόντική κατηγορία¹¹⁵. Η διαφοροποίηση των προϊόντων (μοντέλων) περιορίζει τη δυνατότητα σιωπηρής συμπαιγνίας στο μέτρο που συνεπάγεται ότι η ανταγωνιστική διαδικασία βασίζεται στην ύπαρξη επιπρόσθετων παραμέτρων, πέραν της τιμής και της απόδοσης της παραγωγής¹¹⁶. Τέλος, η δυσκολία συντονισμού μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου προκύπτει και από τη μεταβλητότητα των μεριδίων αγοράς των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην κατηγορία Μ ιδίως της δεύτερης μετά τον «όμιλο» Συγγελίδη εταιρίας FCA GREECE (FIAT), η οποία απώλεσε 10 μονάδες κατά το έτος 2020 (από [15-25] σε [10-15]%)¹¹⁷.

¹¹³ Βλ. υπόθ. Μ.1882 - Pirelli/ BICC, απόφαση της 19.07.2000, όπου η Ε.Επ. εξέτασε - και τελικά απέρριψε - την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης στις αγορές υψηλής / πολύ υψηλής τάσης και χαμηλής / μέσης τάσης, στις οποίες οι δύο μεγαλύτερες εταιρίες θα είχαν μερίδια αγοράς 55-65% και 50-60%, αντίστοιχα βλ. Επίσης Ioannis Kokkoris και Howard Shelanski, EU Merger Control: A Legal and Economic Analysis (Oxford University Press 2014), παρ. 8.29, σελ. 272.

¹¹⁴ Πρβλ. ΔΕΕ C-68/94 και C-30/95 (συνεκδικασθείσες υποθέσεις), Γαλλική Δημοκρατία και Société commerciale des potasses et de l'azote (SCPA) και Entreprise minière et chimique (EMC) κατά Επιτροπής, EU:C:1998:148, σκ. 226 («Ενα συνολικό μερίδιο αγοράς όμως ανερχόμενο στο 60 % [...] δεν μπορεί να συνιστά από μόνο του αποφασιστική ένδειξη για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως των εν λόγω επιχειρήσεων»).

¹¹⁵ Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 416.

¹¹⁶ Βλ. Götz Drautz και Christopher Jones (eds), EU Competition Law - Volume II, Mergers and Acquisitions, Book One (2nd ed, Claeys & Casteels 2012), σελ. 443, παρ. 4.462.

¹¹⁷ Βλ. ΓενΔΕΕ T-342/99, Airtours plc κατά Επιτροπής, EU:T:2004:192, σκ. 111 («Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού μιας συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως, η σταθερότητα των παραδοσιακών μεριδίων αγοράς συνιστά ευνοϊκό στοιχείο για την ανάπτυξη μιας σιωπηρής συμπαιγνίας, στον βαθμό που διευκολύνει τη διαίρεση της αγοράς αντί ενός μανιώδους ανταγωνισμού, αφού κάθε επιχειρηματίας αναφέρεται στο μερίδιο αγοράς που κατά παράδοση διαθέτει προκειμένου να καθορίσει την παραγωγή του κατ' αναλογία του μεριδίου αυτού.»).

141. Επιπροσθέτως, μεταξύ των ετών 2019 και 2020, η AIGLON αύξησε το μερίδιο αγοράς της στη συγκεκριμένη κατηγορία από [25-35]% σε [35-45]%. Η σημαντική αυτή αύξηση κατά 13 ποσοστιαίες μονάδες είναι ενδεικτική τόσο της ύπαρξης ισχυρού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά¹¹⁸, όσο και της σημαντικής εσωτερικής ανάπτυξης της AIGLON, που υποδηλώνει ότι η τρέχουσα κατάσταση δεν είναι αρκετά σταθερή, ώστε να είναι πιθανός ο συντονισμός¹¹⁹. Τέλος, με βάση τα στοιχεία που βρίσκονται στη διάθεση της ΓΔΑ, δεν διαπιστώθηκαν ιδιαίτεροι και μόνιμοι διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στην εν λόγω σχετική αγορά επιχειρήσεων, που να πιθανολογείται ότι θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενός μηχανισμού συντονισμού και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση αποκλίσεων από τους όρους συντονισμού.

142. Για τους λόγους αυτούς, παρότι ο βαθμός της συγκέντρωσης στην εξεταζόμενη αγορά αυξάνει σε ορισμένη έκταση, η αύξηση που προκύπτει από την παρούσα πράξη δεν προβλέπεται, αφ'εαυτής, να οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενδυνάμωση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Βάσει όλων των ανωτέρω, υπό τις συνθήκες της παρούσας συγκέντρωσης, δεν προκύπτει ότι αυτή θα μεταβάλει ουσιωδώς τις συνθήκες ανταγωνισμού στις ως άνω αγορές με τη δημιουργία ή ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Τμήμα ομόφωνα εγκρίνει κατά την παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, την υπ' αρ. 2999/12.3.2021 προηγούμενη γνωστοποίησης συγκέντρωσης σχετικά με την απόκτηση από την εταιρεία «TROPHY AUTO BRANDS ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» του συνόλου (100%) του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρείας με την επωνυμία «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η ανωτέρω απόφαση καταχωρήθηκε στο βιβλίο των αποφάσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού που τηρείται στην Υπηρεσία μας την 30η Ιουνίου 2021 και έλαβε τον αριθμό 738/2021.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Προεδρεύουσα

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΥ

¹¹⁸ Βλ. Ioannis Kokkoris και Howard Shelanski, EU Merger Control: A Legal and Economic Analysis (Oxford University Press 2014), παρ. 8.54, σελ. 281-282.

¹¹⁹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 45.