

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ.¹ 437/V/2009
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1^{ου} ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 11^η Ιανουαρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύων: Απόστολος Ρεφενές, ως το αρχαιότερο μέλος κατά τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β' 1890/29.12.2006), λόγω κωλύματος του Προέδρου της Επιτροπής Σπυρίδωνα Ζησιμόπουλου και του Αναπληρωτή Προέδρου της Επιτροπής Χαράλαμπος Χρυσανθάκη.

Μέλη: Αριστομένης Κομισόπουλος,
Αριστέα Σινανιώτη,
Φαίδων Στράτος,
Βασίλειος Πατσουράτης, λόγω κωλύματος του τακτικού μέλους Γαρυφαλιάς Αθανασίου,
Χρήστος Ιωάννου,
Δέσποινα Κλαβανίδου, λόγω κωλύματος του τακτικού μέλους Βασιλείου-Σπυρίδωνα Χριστιανού,
Δημήτριος Γιαννέλης,
Ελίζα Αλεξανδρίδου, και
Αθανάσιος Στεφόπουλος, λόγω κωλύματος του τακτικού μέλους Γεωργίας Μπεχρή-Κεχαγιόγλου

Γραμματέας: Όλγα-Ανίτα Ραφτοπούλου, κωλυομένης της τακτικής Γραμματέως Αικατερίνης Τριβέλη.

Θέμα της συνεδρίασης ήταν η λήψη απόφασης επί της καταγγελίας του Σ. Σ., ως ιδιοκτήτη της ατομικής επιχείρησης με το διακριτικό τίτλο «**ALTO ΣΑΡΡΗΣ**» και της εταιρίας «**ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**» με διακριτικό τίτλο «**VERLA Α.Ε**» κατά των εταιρειών: α) «**ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ Α.Ε**», β) «**FIAT AUTO SpA**», και γ) «**ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.**» για πιθανές παραβάσεις του ν.703/77, όπως ισχύει.

¹ Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β'/29.12.2006), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Η ορισθείσα ημερομηνία συζήτησης της 13^{ης} Δεκεμβρίου 2007 για την ως άνω υπόθεση, λόγω απεργίας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής Γ.Δ.Α.), ανεβλήθη για την 11^η Ιανουαρίου 2008.

Η συζήτηση της υπόθεσης συνεχίστηκε κατά τις ακόλουθες συνεδριάσεις της Ολομέλειας με την ίδια σύνθεση και στην ίδια αίθουσα: 1) της 31^{ης} Ιανουαρίου 2008 (*ματαίωση λόγω εκτάκτου αργίας*), 2) της 14^{ης} Φεβρουαρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 12:00, 3) της 6^{ης} Μαρτίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, 4) της 27^{ης} Μαρτίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, 5) της 10^{ης} Απριλίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:30, 6) της 15^{ης} Μαΐου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30 (*αναβολή*), 7) της 23^{ης} Μαΐου 2008, ημέρα Παρασκευή και ώρα 12:30, 8) της 12^{ης} Ιουνίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14:00 (*αναβολή*), 9) της 10^{ης} Ιουλίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, 10) της 17^{ης} Ιουλίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:45, 11) της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14:00 (*αναβολή*), 12) της 2^{ης} Οκτωβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30 (*αναβολή*), 13) της 9^{ης} Οκτωβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00, και 14) της 30^{ης} Οκτωβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14:00, οπότε και ολοκληρώθηκε η ακροαματική διαδικασία.

Στη συζήτηση είχαν νομίμως κλητευθεί και παρέστησαν: α) ο καταγγέλλων Σ. Σ. του Χ., ιδιοκτήτης της ατομικής επιχείρησης με τον διακριτικό τίτλο «ALTO ΣΑΡΡΗΣ», μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου Στυλιανού Γρηγορίου, β) για την καταγγέλλουσα ανώνυμη εταιρία «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με τον διακριτικό τίτλο «VERLA A.E.» (εφεξής “VERLA A.E.”), ο νόμιμος εκπρόσωπός της Δημήτριος Λαφαζάνης του Κωνσταντίνου, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος αυτής, μετά του ως άνω πληρεξουσίου δικηγόρου Στυλιανού Γρηγορίου, γ) για την καταγγελλόμενη εταιρία «ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ Α.Ε.» με τον διακριτικό τίτλο «FIAT AUTO HELLAS S.A.» (εφεξής και “ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ” ή “ΦΙΑΤ”) ο νόμιμος εκπρόσωπός της Jérôme Monce του Gabriel, Πρόεδρος του Δ.Σ. και εντεταλμένος σύμβουλος αυτής, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων Αλκιβιάδη-Κωνσταντίνου Ψάρρα, Ευγενίας Γεωργούντζου και Βασιλείου Γαβρίλη, δ) για την καταγγελλόμενη εταιρία «FIAT GROUP AUTOMOBILES SpA», ο νόμιμος εκπρόσωπός της Jérôme Monce του Gabriel (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ως άνω εταιρίας ΦΙΑΤ), μετά των ως άνω πληρεξουσίων δικηγόρων Αλκιβιάδη-Κωνσταντίνου Ψάρρα, Ευγενίας Γεωργούντζου και Βασιλείου Γαβρίλη, και ε) για την καταγγελλόμενη εταιρία με την επωνυμία «ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.» (εφεξής και “ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ”) ο νόμιμος εκπρόσωπός της Giacomo Carelli του Pier Paolo, Αντιπρόεδρος αυτής, μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου της Εμμανουήλ Θεοφανόπουλου.

Στην αρχή της συζήτησης, τον λόγο έλαβε ο Γενικός Εισηγητής Ιωάννης Μιχαήλ, Αναπληρωτής Γενικού Διευθυντή και Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης Εφαρμογής της Γ.Δ.Α., ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά τη με αριθ. πρωτ. 5478/27.9.2007 γραπτή Εισήγηση της Υπηρεσίας, της οποίας η πρόταση, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην εισήγηση, είναι να επιβληθεί πρόστιμο στην ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ για παράβαση του άρθρου 1 του ν.703/77, όπως ισχύει και 81 ΣυνθΕΚ, καθώς η τελευταία καθόριζε τόσο τις

τιμές λιανικής πώλησης των αυτοκινήτων του δικτύου της όσο και το περιθώριο του εμπορικού κέρδους των διανομέων τους. Επίσης, από τα στοιχεία που συνέλλεξε η Γ.Δ.Α. αποδεικνύεται ότι για μία περίοδο έξι μηνών το έτος 1994 (από 1.7.1994 έως 31.12.1994) υπήρξε συμφωνία μεταξύ της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ και των διανομέων της σχετικά με τη λιανική πώληση από τους τελευταίους ανταλλακτικών και τη χρέωση εργατοώρας επισκευής, σε τιμές που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ καθόριζε και γνωστοποιούσε στο δίκτυο διανομέων της με αναλυτικούς τιμοκαταλόγους. Ως εκ τούτου, προτείνεται η επιβολή προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν.703/77, όπως ισχύει.

Στη συνέχεια, τον λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και οι νόμιμοι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων μερών, οι οποίοι ανέπτυξαν τις απόψεις τους, απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Προεδρεύων και τα Μέλη της Ε.Α., και ζήτησαν, οι μεν καταγγέλλοντες να γίνει δεκτή η καταγγελία τους, οι δε καταγγελλόμενες να απορριφθεί αυτή, αναφερόμενες και στα συμπληρωματικά υπομνήματα που θα καταθέσουν.

Επίσης, τα μέρη ζήτησαν την εξέταση μαρτύρων προς θεμελίωση των ισχυρισμών τους. Η Επιτροπή αποδέχθηκε το αίτημά τους και εξέτασε τους εξής επτά (7) μάρτυρες, που υπέδειξαν τα μέρη (τρεις για τους καταγγέλλοντες, έναν για την ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, και τρεις για την ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ και FIAT AUTO SpA): 1) τον [...], 2) τον [...], 3) τον [...], 4) τον [...], 5) τον [...], 6) τον [...], και 7) τον [...].

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας και της εξέτασης των μαρτύρων, τα μέρη ζήτησαν και ο Προεδρεύων της Ε.Α. χορήγησε προθεσμία έως την 12^η Νοεμβρίου 2008, ημέρα Τετάρτη, προκειμένου να υποβάλουν τα συμπληρωματικά υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη κατά τη συνεδρίαση της 27^{ης} Νοεμβρίου 2008 (ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00), την οποία συνέχισε την 23^η Ιανουαρίου 2009 (ημέρα Παρασκευή και ώρα 14:30), και ολοκλήρωσε την 19^η Μαρτίου 2009 (ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30). Τα μέλη της Ε.Α., τα οποία για διάφορους λόγους απουσίαζαν σε ορισμένες συνεδριάσεις, ενημερώθηκαν πλήρως από τον Προεδρεύοντα και τα λοιπά παρόντα μέλη της Επιτροπής για όλα όσα έλαβαν χώρα στις συνεδριάσεις αυτές. Επίσης τα μέλη της Ε.Α., που συμμετείχαν στη λήψη της παρούσας απόφασης δήλωσαν ότι έχουν ενημερωθεί σε κάθε περίπτωση πλήρως και αναλυτικώς για το σύνολο του φακέλου και του αποδεικτικού υλικού.

Οι ανωτέρω συνεδριάσεις έλαβαν χώρα στην ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων του 1^{ου} ορόφου του κτηρίου των γραφείων της Ε.Α. Η Ε.Α. κατά τη διάσκεψή της, έλαβε υπόψη της όλα τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση της Γ.Δ.Α., τις ενστάσεις και τις απόψεις που διετύπωσαν εγγράφως και προφορικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση της υπόθεσης και με τα υπομνήματα που υπέβαλαν, όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Στις 22-8-1997 (αριθ. ημ. πρωτ. 1243), ο Σ. Σ. και η ατομική του επιχείρηση με διακριτικό τίτλο «ALTO ΣΑΡΡΗΣ» με δραστηριότητα στους τομείς της διανομής και επισκευής

οχημάτων FIAT κατά το παρελθόν, υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά της εταιρίας με την επωνυμία FIAT ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ για πιθανές παραβάσεις του ν.703/77, όπως ισχύει.

Στις 26-5-2006 (αριθ. ημ. πρωτ. 3000), ο αυτός ως άνω Σ. Σ. υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά των εταιρειών α) FIAT ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, β) «FIAT AUTO SpA» και γ) FIAT KRENTIT ΕΛΛΑΣ για πιθανές παραβάσεις του ν.703/77, όπως ισχύει. (Τονίζεται ότι ο Σ. Σ. κατέθεσε εκ νέου την με αριθ. ημ. πρωτ. 3000/26.5.2006 καταγγελία, η οποία έλαβε τον αριθ. ημ. πρωτ. 3093/31.5.2006 και η οποία είναι πανομοιότυπη με τη νέα καταγγελία με αριθ. ημ. πρωτ. 3000/26.5.2006).

Στις 23-5-2007 (αριθ. ημ. πρωτ. 2951), η εταιρία VERLA A.E, υπέβαλε και αυτή καταγγελία προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά των αυτών εταιριών, η οποία δεν διαφοροποιείται ως προς τους ισχυρισμούς της από την με αριθ. ημ. πρωτ. 3000/26-5-2006 καταγγελία του Σ. Σ..

II. ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης υποβλήθηκαν από τα μέρη τα ακόλουθα αιτήματα-ενστάσεις:

1. Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 72/29.1.2008 αίτησή του προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού ο Σ. Σ. και η εταιρία «VERLA A.E.» ζήτησαν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού να ενημερωθούν αν αυτή προέβη στην επιβαλλόμενη πληροφόρηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρ. 11 παρ. 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου. Επίσης, ζήτησαν να τους χορηγηθούν επικυρωμένα αντίγραφα του σχετικού εγγράφου της Επιτροπής Ανταγωνισμού και της τυχόν αλληλογραφίας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Επί των ανωτέρω αιτημάτων η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφάνθηκε ως ακολούθως. Σύμφωνα με το άρθρ. 11 παρ. 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, όταν η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού ενεργεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 81 ή 82 ΣυνθΕΚ ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή πριν ή αμέσως μετά την έναρξη του πρώτου τυπικού μέτρου έρευνας. Η ανωτέρω διαδικασία δεν αφορά τα διάδικα μέρη (βλ. σχετικά και τις παραγράφους 34-36 της Απόφασης ΕΑ 369/V/2007) και συγκεκριμένα δεν αφορά ούτε ο τρόπος λειτουργίας του δικτύου αυτού αλλά ούτε και το περιεχόμενο των πληροφοριών που ανταλλάσσονται. Περαιτέρω, στο άρθρ. 15 παρ. 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 773/2004 προβλέπεται ότι: *«Το δικαίωμα πρόσβασης στο φάκελο της υπόθεσης δεν επεκτείνεται ... στα εσωτερικά έγγραφα της Επιτροπής ή των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών. Ακόμη, το εν λόγω δικαίωμα πρόσβασης δεν επεκτείνεται στην αλληλογραφία μεταξύ της Επιτροπής και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών...»*. Εξάλλου, την ίδια πρόβλεψη περιέχει και ο Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α. στο άρθρ. 19 παρ. 8, σύμφωνα με το οποίο: *«Ως απόρρητα στοιχεία θεωρούνται και τα εσωτερικά έγγραφα της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων Εθνικών Αρχών Ανταγωνισμού καθώς και η αλληλογραφία μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού και άλλων υπηρεσιών ή Αρχών Ανταγωνισμού»*.

Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή Ανταγωνισμού απέρριψε τα παραπάνω αιτήματα και γνωστοποίησε στους αιτούντες την ως άνω απόφασή της κατά τη συνεδρίαση της 14.2.2008.

2. Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 761/16.11.2007 αίτησή του προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού ο Σ. Σ. και η εταιρία «VERLA A.E.» ζήτησαν να κριθεί ότι το σύνολο των προσκομισθέντων μετ' επικλήσεως αποδεικτικών εγγράφων εκ μέρους των καταγγελλόμενων εταιριών δεν εμπίπτει στις διατάξεις περί απορρήτου και επομένως αυτό πρέπει να αρθεί και να τους χορηγηθούν επικυρωμένα αντίγραφα όλων των εγγράφων καθώς και όλων των ενόρκων βεβαιώσεων που προσκομίστηκαν εκ μέρους των καταγγελλόμενων εταιριών.

Επί του αιτήματος αυτού η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφάνθηκε ως ακολούθως. Το άρθρο 19 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α. (ΦΕΚ Β' 1890/29.12.2006) αποτελεί μια σχεδόν κατά λέξη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των αντίστοιχων κοινοτικών διατάξεων περί πρόσβασης στα απόρρητα έγγραφα κατά τη διαδικασία ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ειδικότερα, η πρόσβαση στον φάκελο της υπόθεσης προβλέπεται στο άρθρ. 27 παρ. 1 και 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου και στο άρθρ. 15 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρ. 27 παρ. 2 του ως άνω Κανονισμού *«Κατά τη διεξαγωγή της διαδικασίας διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα υπεράσπισης των εμπλεκόμενων μερών, τα οποία έχουν το δικαίωμα να αποκτούν γνώση του φακέλου της Επιτροπής, με την επιφύλαξη του έννομου συμφέροντος των επιχειρήσεων για την προστασία του επιχειρηματικού απόρρητου. Το δικαίωμα πρόσβασης στο φάκελο δεν καλύπτει τις εμπιστευτικές πληροφορίες και τα έγγραφα εσωτερικής χρήσης της Επιτροπής ή των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών. Από το δικαίωμα πρόσβασης εξαιρούνται ιδίως η αλληλογραφία μεταξύ της Επιτροπής και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών ή μεταξύ των τελευταίων, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που συντάσσονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11 και 14. Καμία διάταξη της παρούσας παραγράφου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να δημοσιοποιεί και να χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί μια παράβαση»*. Το ίδιο σκεπτικό και τις ίδιες αρχές ακολουθεί και η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο άρθρο 19 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισής της. Το συγκεκριμένο δικαίωμα, που περιγράφεται στο ανωτέρω άρθρο, έχει ως ειδικό σκοπό να διασφαλίσει το απόρρητο της επιχειρηματικής δραστηριότητας μεταξύ ανταγωνιστών και διαφέρει από το γενικό δικαίωμα πρόσβασης των πολιτών στα έγγραφα, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 10 παρ. 3 του Συντάγματος, στο άρθρο 5 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και στο άρθρο 16 ν. 1599/1986.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα και με την πάγια νομολογία των ΔΕΚ και ΠΕΚ και τις αντίστοιχες κοινοτικές διατάξεις, τις οποίες εφαρμόζει άμεσα, έχει εκ του νόμου υποχρέωση διαφύλαξης των επαγγελματικών / επιχειρηματικών απορρήτων των επιχειρήσεων, είτε αυτές είναι καταγγέλλουσες είτε καταγγελλόμενες ή τρίτες εταιρίες. Σε κάθε περίπτωση εμπιστευτικές πληροφορίες και απόρρητα εξαιρούνται από την ανακοίνωση στον καταγγέλλοντα ή σε άλλον συμμετέχοντα στη διαδικασία. Η διαφύλαξη των απορρήτων είναι ισότιμη αξία προς το δικαίωμα υπεράσπισης των ελεγχόμενων επιχειρήσεων και αποτελεί κάθε φορά αντικείμενο στάθμισης. Ειδικότερα, η διάταξη του άρθρου 19 παρ. 9 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής κρίνεται απολύτως απαραίτητη για την προστασία των μαρτύρων κατά το στάδιο της συλλογής στοιχείων από τη Γ.Δ.Α.,

δεδομένου ότι σε περίπτωση αποκάλυψης της ταυτότητας του μάρτυρα σε πρώιμο στάδιο και πριν την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αυτός θα κινδύνευε να υποστεί πιέσεις από τους συμμετέχοντες σε σύμπραξη, με αποτέλεσμα να αποτρέπονται ουσιώδεις μάρτυρες να καταθέσουν ενόπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Επομένως, στο πλαίσιο σταθμίσεως του απορρήτου και των δικαιωμάτων των επιχειρήσεων, το απόρρητο πρέπει να διαφυλάσσεται, εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω όροι.

Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή Ανταγωνισμού έκρινε ότι το αίτημα των καταγγελλόντων αναφορικά με το σύνολο των εγγράφων είναι νομικά αβάσιμο και αποφάσισε να δώσει πρόσβαση σε μέρος των αιτούμενων εγγράφων.

3. Με τις υπ' αριθμ. πρωτ. 2/3.1.2008 και 15/11.1.2008 αιτήσεις τους προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού ο Σ. Σ. και η εταιρία «VERLA A.E.» ζήτησαν την κλήτευση της εταιρίας FIAT AUTO SpA. Επί των αιτήσεων αυτών η Επιτροπή Ανταγωνισμού είχε ήδη κλητεύσει την τελευταία εταιρία σύμφωνα με την έκθεση κλητεύσεως από 5.10.2007.

4. Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 90/8.2.2008 εξώδικη δήλωσή τους οι Σ. Σ. και η εταιρία «VERLA A.E.» ζήτησαν αντίγραφα των νομιμοποιητικών εγγράφων της εταιρίας FIAT AUTO SpA από τον αντίκλητο αυτής δικηγόρο.

Σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 2 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού *«η συζήτηση αναβάλλεται υποχρεωτικά αν οποιοδήποτε από τα μέρη δεν έχει κλητευθεί νόμιμα, εκτός αν παρίσταται και δεν αντιλέγει»*. Επίσης, το άρθρο 16 του ανωτέρω Κανονισμού προβλέπει: *«...2. Αν ως την πρώτη συζήτηση δεν έχουν υποβληθεί τα στοιχεία νομιμοποίησης ή τα υποβληθέντα δεν είναι πλήρη, η Επιτροπή προχωρεί στη συζήτηση, χορηγώντας εύλογη προθεσμία για την υποβολή τους. 3. Η νομιμοποίηση των πληρεξουσίων δικηγόρων γίνεται είτε με την καταχωριζόμενη στα πρακτικά προφορική δήλωση των μερών ή του νομίμου εκπροσώπου τους κατά την πρώτη συνεδρίαση επί της υπόθεσης είτε με ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο. 4. Ο πληρεξούσιος δικηγόρος είναι και αντίκλητος, αν η κατοικία του ή η επαγγελματική του εγκατάσταση βρίσκονται στην Αθήνα. 5. Για τις πράξεις της προδικασίας θεωρείται ότι υπάρχει πληρεξουσιότητα, εφόσον επακολούθησει η νομιμοποίηση του πληρεξουσίου ή εμφανισθεί στη συζήτηση το ενδιαφερόμενο μέρος ή ο νόμιμος εκπρόσωπος του και δηλώσει ότι εγκρίνει την διενέργειά τους»*.

Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει ότι ο ισχυρισμός των καταγγελλόντων είναι νομικά αβάσιμος.

5. Με το υπόμνημα της 12.11.2007 ο Σ. Σ. ισχυρίζεται ότι τόσο η με αριθ. πρωτ. 1243/22.8.1997 καταγγελία του κατά της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ όσο και η συμπληρωματική με αριθ. πρωτ. 3000/26.5.2006 κατά των εταιριών ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, FIAT AUTO SpA και ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ καθυστέρησαν να εξετασθούν, η μεν πρώτη για οκτώ έτη η δε δεύτερη για έντεκα μήνες, με αποτέλεσμα να υφίσταται «ρητή και πρωτοφανής αρνησιδικία εκ μέρους της Επιτροπής».

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού απορρίπτει την παραπάνω ένσταση για τους ακόλουθους λόγους: Ταυτόχρονα με την πρώτη καταγγελία είχε κατατεθεί και αίτηση ασφαλιστικών μέτρων, την οποία η Επιτροπή εξέτασε εμπροθέσμως και εξέδωσε την απόφαση 89/1997, με την οποία

απέρριψε τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος. Ακολούθησε η απόφαση με αριθμ. 4431/1998 του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, η οποία επικύρωσε την απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Επομένως, ο καταγγέλλων δεν μπορεί να ισχυρίζεται ότι ουδόλως είχε ασχοληθεί η Επιτροπή με την υπόθεσή του.

Σύμφωνα με το άρθρ. 24 παρ. 4 του ν. 703/77: «4. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού υποχρεούται να εκδώσει απόφαση μέσα σε έξι (6) μήνες από την ημερομηνία υποβολής της καταγγελίας ή του αιτήματος του Υπουργού Ανάπτυξης. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η υπόθεση χρήζει περαιτέρω έρευνας, η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να παρατείνει την προθεσμία αυτή, το ανώτερο, μέχρι δύο (2) μήνες». Η ανωτέρω διάταξη θέτει πράγματι εξάμηνη προθεσμία από την καταγγελία για την έκδοση απόφασης, η οποία δύναται να παραταθεί κατά δύο επιπλέον μήνες. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ως άνω προθεσμία δεν είναι αποκλειστική, αλλά έχει αυστηρά ενδεικτικό χαρακτήρα. Η θέση αυτή ενισχύεται και από το άρθρο 10 παρ. 5 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας: «...5. Οι προθεσμίες για τη Διοίκηση είναι ενδεικτικές, εκτός αν από τις διατάξεις που τις προβλέπουν προκύπτει ότι είναι αποκλειστικές...». Η απουσία συγκεκριμένης ρύθμισης περί παραγραφής τόσο στο πλαίσιο του ν. 703/1977 όσο και γενικότερα στο πλαίσιο του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας ενισχύει το επιχείρημα ότι οι εξουσίες της Επιτροπής για την επιβολή κυρώσεων δεν υπόκεινται σε αυστηρά χρονικά πλαίσια.

Εξάλλου, σε αντίθεση προς τα πολιτικά δικαστήρια, που αποβλέπουν στη διασφάλιση των δικαιωμάτων των ιδιωτών στις ιδιωτικές έννομες σχέσεις, μια διοικητική αρχή πρέπει να ενεργεί προς το δημόσιο συμφέρον. Κατά συνέπεια με βάση την εκτίμηση των αναγκών που υπαγορεύει η εξυπηρέτηση του εν λόγω συμφέροντος και με δεδομένες τις δυνατότητες και τα μέσα που διαθέτει, καθορίζει μεταξύ άλλων και τη χρονική σειρά διεκπεραίωσης των υποθέσεων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της. Τούτο ισχύει ιδίως όταν σε μια αρχή έχει ανατεθεί μια αποστολή επιτήρησης και ελέγχου τόσο εκτεταμένη και γενική όσο αυτή που έχει ανατεθεί στον τομέα του ανταγωνισμού στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Επομένως, η Επιτροπή επιλαμβάνεται σήμερα της κρινόμενης υπόθεσης σύμφωνα προς τις υποχρεώσεις που υπέχει κατά τον εθνικό και κοινοτικό νομοθέτη.

Τέλος, η Επιτροπή Ανταγωνισμού ως συλλογικό όργανο της διοίκησης έχει υποχρέωση να εκδίδει αποφάσεις επί καταγγελιών. Κατά συνέπεια η παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπει ο νόμος δε συνιστά λόγο έκπτωσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού από την αρμοδιότητά της να εκδίδει αποφάσεις επί καταγγελιών.

III. ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Ο Σ. Σ. και η ατομική του επιχείρηση με διακριτικό τίτλο «ALTO ΣΑΡΡΗΣ» από το έτος 1989 έως και το έτος 1998 σχετιζόταν εμπορικά με τις καταγγελλόμενες εταιρίες ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος και στη συνέχεια διανομέας οχημάτων (επιβατικών και επαγγελματικών) και ανταλλακτικών τους καθώς και ως εξουσιοδοτημένος επισκευαστής τους. Για τις εν λόγω δραστηριότητες, ο Σ. Σ. διέθετε κύριες εγκαταστάσεις στο Νέο Ηράκλειο Αττικής επί της οδού Μαρίνου Αντύπα 88, δευτερεύουσες εγκαταστάσεις επί της Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης (Λεωφ. Θεσσαλονίκης 77 στη Νέα Φιλαδέλφεια

Αττικής) καθώς και συνεργείο τεχνικών υπηρεσιών στη Μεταμόρφωση Αττικής επί της οδού Γ. Παπανδρέου 135.

Η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ» υπό τον διακριτικό τίτλο «VERLA A.E.» ιδρύθηκε το 1976, ως Ε.Π.Ε., και από της ιδρύσεως της ασχολήθηκε αποκλειστικά με την εμπορία αυτοκινήτων και ανταλλακτικών καθώς και με τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων μάρκας ΦΙΑΤ. Για τις εν λόγω δραστηριότητες η VERLA A.E. διέθετε κύριες εγκαταστάσεις στην έδρα της επιχειρήσεως επί της οδού Λ. Αθηνών-Πειραιώς 52 δευτερεύουσες δε επί της οδού Αγ. Δημητρίου 68 στην Δραπετσώνα και επί της Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη 108 στον Κορυδαλλό.

Στις 4-8-1992 υπεγράφη η πρώτη σύμβαση μεταξύ των καταγγελλόντων και της πρώτης των καταγγελλομένων (ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ). Στις 24-12-1996 υπεγράφησαν νέες συμβάσεις μεταξύ των μερών λόγω της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/1995 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων (ΕΕ αριθ. L 145 της 29/06/1995 σ. 25), οι οποίες αφορούσαν στη διανομή επιβατικών αυτοκινήτων, ανταλλακτικών και σχετικών υπηρεσιών καθώς και επαγγελματικών αυτοκινήτων ΦΙΑΤ.

Η πρώτη των καταγγελλομένων (ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ) και θυγατρική κατά 100% της δεύτερης αυτών (FIAT AUTO SpA), είναι ουσιαστικά ο εισαγωγέας οχημάτων και ανταλλακτικών για οχήματα ΦΙΑΤ στην ελληνική επικράτεια. Η δεύτερη των καταγγελλομένων (FIAT AUTO SpA), είναι η κατασκευάστρια εταιρία οχημάτων και ανταλλακτικών και μητρική εταιρία της πρώτης των καταγγελλομένων (ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ) κατέχοντας ποσοστό 100% του μετοχικού της κεφαλαίου. Τέλος, η τρίτη των καταγγελλομένων (ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ), είναι εταιρία του ομίλου FIDIS ο οποίος είναι ο χρηματοδοτικός οργανισμός του ομίλου ΦΙΑΤ σε όλο τον κόσμο και κατ' επέκταση της πρώτης των καταγγελλομένων. Σκοπός της εν λόγω εταιρίας είναι η παροχή εξειδικευμένων χρηματοδοτικών υπηρεσιών προς όλους τους πελάτες της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ μέσω μιας γκάμας χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

IV. ΟΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Με την πρώτη του καταγγελία (22.8.1997), ο Σ. Σ. επικαλείται το άρθρο 6.1.5 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/1995 της Επιτροπής, το οποίο ορίζει ότι η ομαδική απαλλαγή δεν ισχύει εφόσον ο προμηθευτής επιφυλάσσει υπέρ αυτού το δικαίωμα μονομερώς να συνάπτει συμφωνίες διανομής με άλλες επιχειρήσεις εντός της συμφωνημένης περιοχής ή να τροποποιεί τα όρια ή τον αριθμό των διανομέων εντός της συμφωνημένης περιοχής. Κατ' επίκληση του ως άνω άρθρου ο Σ. Σ. καταγγέλλει τη ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ για μονομερή διορισμό της εταιρίας με την επωνυμία «Γ. ΜΟΣΧΟΥΣ Α.Ε.» στη συμφωνημένη περιοχή του νομού Αττικής και σε απόσταση πολύ κοντινή στις δικές του εγκαταστάσεις με αποτέλεσμα την οικονομική συρρίκνωση των δραστηριοτήτων του.

Στις 25.8.1997 (αριθ. ημ. πρωτ. 1247), ο καταγγέλλων Σ. Σ., υπέβαλε αίτηση λήψης ασφαλιστικών μέτρων λόγω του ότι στις 10.6.1997 η FIAT όρισε ως εξουσιοδοτημένο διανομέα στη γεωγραφική περιοχή όπου δραστηριοποιείται η επιχείρησή του, την «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΣΧΟΥΣ Ανώνυμη Εμπορική και Επισκευαστική Εταιρία», στην οποία επέτρεψε να εγκαταστήσει έκθεση και συνεργείο αυτοκινήτων FIAT στη Μεταμόρφωση Αττικής, επί της οδού Τατοΐου 93. Η εταιρία αυτή, η οποία ήταν από ετών εξουσιοδοτημένος διανομέας της FIAT για τα αυτοκίνητα ALFA ROMEO, άσκησε κατά τη συζήτηση της υπό κρίση αίτησης ασφαλιστικών μέτρων προφορική παρέμβαση υπέρ της FIAT, με την οποία ζητούσε την απόρριψη της αίτησης. Με την εν λόγω αίτηση, ο αιτών ζήτησε τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων με τη μορφή της προσωρινής απαγόρευσης της FIAT να αναγνωρίζει την παρεμβαίνουσα ως εξουσιοδοτημένο («συνυπάρχοντα») διανομέα των αυτοκινήτων FIAT, με το αιτιολογικό ότι δια του διορισμού της παρεμβαίνουσας ως εξουσιοδοτημένου διανομέα και με την παροχή έγκρισης προς την παρεμβαίνουσα να εγκατασταθεί σε μικρή απόσταση από τις εγκαταστάσεις του αιτούντος, η FIAT παρέβη τις απαγορεύσεις των άρθρων 1 παρ. 1 και 2α ν. 703/77 και ότι εξαιτίας των παραβάσεων αυτών συντρέχει άμεσα επικείμενος κίνδυνος ανεπανόρθωτης βλάβης του. Με την απόφασή της που εκδόθηκε την 24η Νοεμβρίου 1997 (Απόφαση Ε.Α 89/1997), η Επιτροπή Ανταγωνισμού δέχθηκε ομόφωνα την ασκηθείσα παρέμβαση της «Γ. ΜΟΣΧΟΥΣ Α.Ε» και απέρριψε κατά πλειοψηφία την από 25.8.1997 αίτηση λήψης ασφαλιστικών μέτρων του Σ. Σ.

Επιπρόσθετα, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι ο ορισμός της εταιρίας «Γ. ΜΟΣΧΟΥΣ Α.Ε.» σε μικρή απόσταση από τις εγκαταστάσεις του στο Ν. Ηράκλειο αποτελεί καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2α του ν. 703/77 από τη ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ (διακριτική μεταχείριση έναντι άλλων μελών του δικτύου διανομής).

Με τη δεύτερή του καταγγελία (26.5.2006), ο Σ. Σ. αναφέρει ότι κατά το χρόνο ισχύος της συμβάσεώς του με την πρώτη καταγγελλομένη ως επισήμου εμπόρου, δηλαδή από 24-12-1996 έως τη μονομερή καταγγελία της από τη ΦΙΑΤ στις 4-8-1998, αλλά κατόπιν αυτής της καταγγελίας, του ετίθεντο μονομερώς υψηλοί και μη ρεαλιστικοί στόχοι πωλήσεως οχημάτων επί προμηθεία (bonus) και προαγορών ανταλλακτικών σε χονδρική τιμή με έκπτωση επί της τιμής πωλήσεως, με αποτέλεσμα την δημιουργία υψηλών αποθεμάτων ανταλλακτικών. Την ίδια ακριβώς πρακτική καταγγέλλει και η VERLA Α.Ε από και κατά το χρόνο ισχύος των συμβάσεων που είχε με την πρώτη των καταγγελλομένων.

Περαιτέρω, οι καταγγέλλοντες ισχυρίζονται τη μονομερή εκ μέρους των καταγγελλομένων άμεση ή έμμεση επιβολή της τιμής λιανικής διάθεσης των οχημάτων ΦΙΑΤ τόσο στην πώληση με χρηματοδότηση όσο και στην περίπτωση πώλησης τοις μετρητοίς. Σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες, πρόσθετη μέθοδος υποχρεωτικού καθορισμού της τιμής εκ μέρους της πρώτης καταγγελλομένης ήταν η επιβολή της υποχρεωτικής δημιουργίας αποθεμάτων οχημάτων με την παραγγελία συγκεκριμένου αριθμού οχημάτων σε τριμηνιαία βάση απευθείας στη δεύτερη καταγγελλομένη. Μετά δε την παρέλευση 30 ημερών από την υποβολή της παραγγελίας, εφόσον δεν είχε πωληθεί το συγκεκριμένο όχημα σε καταναλωτή, τιμολογούνταν στο λιανοπωλητή (στους καταγγέλλοντες) με την επιβολή τόκων και αποθηκεύτρων (σε συγκεκριμένη εκτελωνιστική επιχείρηση επιλογής της πρώτης

καταγγελλομένης) προς την πρώτη καταγγελλόμενη, ενώ το όχημα εξακολουθούσε να ανήκει στη δεύτερη των καταγγελλομένων.

Κατά τους καταγγέλλοντες, η ΦΙΑΤ είχε καθορίσει αυστηρά τόσο την τελική τιμή πώλησης ανταλλακτικών όσο και το κόστος της εργατοώρας που οι εγκεκριμένοι διανομείς-επισκευαστές χρέωναν τους τελικούς καταναλωτές βάσει ετήσιας εγκυκλίου. Αυτός ο καθορισμός προέκυπτε διαμέσου αναλυτικού τιμοκαταλόγου όπου οριζόταν το κόστος κάθε εργασίας του συνεργείου καθώς και ο χρόνος εργασίας ανά επισκευή ή αντικατάσταση ανταλλακτικού ανά μοντέλο οχήματος ΦΙΑΤ.

Οι καταγγέλλοντες ισχυρίζονται ότι η πρώτη και η δεύτερη των καταγγελλομένων επέβαλλαν στις επιχειρήσεις τους την χρηματοδότηση των προς πώληση οχημάτων από την τρίτη καταγγελλόμενη με συγκεκριμένη μάλιστα στοχοθέτηση καταναλωτικών δανείων, η έγκριση των οποίων εξηρτάτο άμεσα από την ασφάλιση του πωλούμενου οχήματος από το ασφαλιστικό πρακτορείο Σαραντόπουλου, καθώς και τις ασφαλιστικές εταιρίες ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.Γ.Α. και ΦΟΙΝΙΞ Α.Ε.Γ.Α.

V. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑ ΔΙΑΝΟΜΕΑ

Οι καταγγέλλοντες είχαν μακροχρόνια σχέση συνεργασίας με τις καταγγελλόμενες εταιρίες. Και οι δύο καταγγέλλοντες λειτουργούσαν ως διανομείς οχημάτων και ανταλλακτικών καθώς και ως εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές της ΦΙΑΤ στο νομό Αττικής.

Σύμφωνα με τις συμβάσεις διανομής που είχαν υπογραφεί μεταξύ των διανομέων και της ΦΙΑΤ και όπως οι ίδιοι έχουν δηλώσει, έπρεπε να διατηρούν επαρκή αποθέματα ανταλλακτικών και οχημάτων έτσι ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του πελατολογίου τους. Με κριτήριο τη ζήτηση του πελατολογίου τους, την υποχρέωση των ελαχίστων, κατά τη σύμβαση διανομής πωλήσεων που έπρεπε να επιτευχθούν και των λοιπών προωθητικών ενεργειών της ΦΙΑΤ, οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα παροχής bonus, ως μέσου επίτευξης υψηλότερων πωλήσεων, οι διανομείς προγραμματίζαν τις παραγγελίες τους τις οποίες και έστελναν στη FIAT AUTO SpA σε εβδομαδιαία βάση.

Από την έρευνα της Γ.Δ.Α. προέκυψε ότι οι διανομείς στέλνουν την παραγγελία τους στο εργοστάσιο της ΦΙΑΤ στην Ιταλία κάθε εβδομάδα. Από την παραγγελία έως και την άφιξη τους στην Ελλάδα, περίπου μετά από οκτώ εβδομάδες, τα οχήματα είναι ελεύθερα για όλους τους διανομείς, εάν δεν είναι συνδεδεμένα με το όνομα κάποιου αγοραστή, δηλαδή χαρακτηρισμένα ως OCF ή, κατά την ιταλική ορολογία, Ordine Cliente Finale. Όσο διάστημα ένα όχημα δεν είναι σε κατάσταση OCF, είναι διαθέσιμο σε κάθε διανομέα της ΦΙΑΤ στην Ελλάδα. Με την άφιξη του εκάστοτε οχήματος στην Ελλάδα, αυτό αποθηκεύεται σε αποθηκευτικό χώρο συνεργαζόμενης με τη ΦΙΑΤ εταιρίας, εφόσον δεν έχει πουληθεί σε κάποιον αγοραστή, και δημιουργείται για τον διανομέα υποχρέωση καταβολής αποθηκευτρών (στις εγκυκλίους της ΦΙΑΤ τα οχήματα που φυλάσσονται στον αποθηκευτικό χώρο χαρακτηρίζονται ως οχήματα σε κατάσταση *DEPOSITO FIND*, οπού *FIND* ήταν η ονομασία του συστήματος τοποθέτησης παραγγελιών). Όταν το όχημα ταξινομηθεί, δηλαδή πάρει αριθμό κυκλοφορίας από το αρμόδιο υπουργείο, τότε καταχωρείται στο σύστημα της ΦΙΑΤ ως CCF (*Concegnia Cliente Finale*) και εκκινεί ο χρόνος εγγύησής του είτε έχει

πουληθεί σε καταναλωτή είτε όχι. Εάν ένα όχημα δεν έχει πωληθεί εντός 90 ημερών από την άφιξη του, ο διανομέας που το έχει παραγγείλει πληρώνει τόκους, με επιτόκιο το οποίο καθορίζεται από τη ΦΙΑΤ. Εάν το όχημα παραμένει απούλητο από τον διανομέα που το έχει παραγγείλει και βρεθεί άλλος διανομέας που μπορεί να το πουλήσει, τότε ο πωλητής διανομέας καρπώνεται την προμήθεια από την πώληση και ο διανομέας που έχει κάνει την παραγγελία βαρύνεται με το κόστος των αποθηκευτών και των τόκων.

Όσον αφορά στον τρόπο παραγγελίας οχημάτων και τα οικονομικά κόστη με τα οποία επιβαρυνόταν ο καταγγέλλων (Σ. Σ.) από την παραγγελία ενός οχήματος έως την πώλησή του στον τελικό καταναλωτή, τονίζεται ότι σύμφωνα και με την άποψη των καταγγελλόμενων εταιρειών όπως διατυπώνεται διεξοδικά στο Υπόμνημά τους «...Ο καταγγέλλων επιθυμούσε προφανώς αν και είχε υπογράψει σύμβαση διανομής να συμπεριφέρεται ως γνήσιος αντιπρόσωπος. Δηλαδή, να μην αναλαμβάνει οποιοδήποτε ουσιαστικό κίνδυνο, και να αγοράζει αυτοκίνητα μόνο μόλις εύρισκε πελάτη, δηλαδή *back to back*, χωρίς κανένα χρηματοπιστωτικό κόστος. Αυτό βέβαια θα οδηγούσε είτε σε πλήρη επιβάρυνση δική μας για την δική του δραστηριότητα ώστε να εξασφαλίσουμε ότι έγκαιρα θα υπάρχουν διαθέσιμα αυτοκίνητα για τους καταναλωτές ή θα οδηγούσε σε εξαιρετικές καθυστερήσεις. Η δικαιολογητική βάση της σύμβασης διανομής αλλά και της ομαδικής εξαίρεσης που εισάγει ο Κανονισμός θα ανετρέπετο και το σύστημα διανομής αυτοκινήτων θα δυσλειτούργουσε. Ο καταγγέλλων, στην πραγματικότητα όμως, γνωρίζει πολύ καλά τι σύμβαση είχε υπογράψει και την λειτουργία της. ...

Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος ουδεμία παράβαση υπάρχει και σε σχέση με τον εκτελωνισμό των αυτοκινήτων. Τα αυτοκίνητα εισαγόμενα και μέχρι την παράδοσή τους ανήκουν στην κυριότητά μας. Το αντίθετο θα σήμαινε επιβολή υποχρέωσης στο διανομέα να καταβάλλει νωρίτερα το τίμημα και αν δεν το καταβάλλει να είναι υπερήμερος. Αντίθετα, εμείς εισάγουμε τα προϊόντα και φυσικά επιλέγουμε τις επιχειρήσεις με τις οποίες συνεργαζόμαστε για να εισάγουμε, εκτελωνίσουμε και αποθηκεύσουμε τα αυτοκίνητα της κυριότητας μας. Όταν πλέον συντελεσθεί η σύμβαση το κόστος της αποθήκευσης αναλαμβάνει ο διανομέας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται εξορθολογισμός της διανομής, διευκολύνεται ο διανομέας αφού εξασφαλίζουμε για μετά την παράδοση των προϊόντων καλύτερη τιμή για την αποθήκευση και μεταφορά από εμάς για το σύνολο των εισαγόμενων αυτοκινήτων, αντί από τον κάθε ανεξάρτητο διανομέα που θα πετύχαινε προφανώς χαμηλότερες τιμές. Παρά ταύτα, ουδείς εμποδίζει τον διανομέα από την στιγμή της καταβολής του τιμήματος και την ολοκλήρωση της ενοχικής σύμβασης, να ακολουθήσει την πολιτική και τους συνεργάτες που επιθυμεί. Απλά η πραγματικότητα είναι ότι οι τιμές που θα επιτύχει ο διανομέας θα είναι προφανώς βαρύτερες για αυτόν και για αυτό ποτέ δεν έχει συμβεί αυτό».

Ο τρόπος παραγγελίας και αποθήκευσης των οχημάτων σχετικά με τα ανωτέρω, αναφέρονται στην εγκύκλιο που η ΦΙΑΤ απέστειλε προς το δίκτυο των διανομέων της με αριθμό 050/12-3-1996.

Εν συνεχεία και με την εγκύκλιο της ΑΜΜ/ΔΠ/δπ 158/96 η ΦΙΑΤ τροποποίησε τους όρους, ενώ το 1997 εφαρμόστηκε από τη ΦΙΑΤ νέο σύστημα παραγγελιών οχημάτων (με ονομασία FOCUS/SAME). Με το νέο αυτό σύστημα τροποποιήθηκαν οι προηγούμενες εγκύκλιοι σχετικά με τις ημέρες έντοκης παραμονής των οχημάτων στο πάρκο φύλαξης καθώς και το

κόστος αποθήκευσης. Με την εγκύκλιο 101/20-1-97 η ΦΙΑΤ διευκρινίζει στο δίκτυο της αυτές τις αλλαγές.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι διανομείς παράγγελλαν οχήματα, μέσω του συστήματος FOCUS, κάθε εβδομάδα, απευθείας στο εργοστάσιο της FIAT AUTO SpA. Ο τρόπος με τον οποίο η ΦΙΑΤ ήθελε οι διανομείς της να παραγγείλουν οχήματα αποτυπώνεται στην εγκύκλιο VF/AX/στ/62 στις 7-7-1998.

Τέλος, στην εγκύκλιο VF/ΓΑ/στ/283 της ΦΙΑΤ προς το δίκτυο διανομέων της, στις 17-4-2000, αναφέρεται ο τρόπος και η μέθοδος παραγγελίας των αυτοκινήτων σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο τύπο.

Με βάση τις ανωτέρω εγκυκλίους συνάγεται ότι οι διανομείς της ΦΙΑΤ παράγγελλαν τα οχήματά τους ακολουθώντας πλάνο παραγγελιών οριζόμενο από την τελευταία. Στην περίπτωση που τα οχήματα έμεναν αδιάθετα στο πάρκο φύλαξης καλούνταν να τα αγοράσουν, επωμιζόμενοι το κόστος φύλαξης, το χρηματοοικονομικό κόστος μέχρι την πώλησή τους καθώς και το κόστος αγοράς τους μετά από το χρονικό σημείο που είχε οριστεί από την ίδια την ΦΙΑΤ. Με άλλα λόγια, όπως εξάλλου αναφέρει και η ίδια η ΦΙΑΤ, οι διανομείς του επίσημου δικτύου της δεν λειτουργούσαν ως γνήσιοι αντιπρόσωποι, αλλά ως ανεξάρτητες επιχειρήσεις αναλαμβάνοντας οι ίδιοι τον κίνδυνο (ρίσκο) προαγοράς και μεταπώλησης αυτοκινήτων σε τελικούς καταναλωτές. Αυτό ίσχυε τόσο για τα αυτοκίνητα που πωλούνταν από τους διανομείς τοις μετρητοίς, όσο και για εκείνα που πωλούνταν μέσω ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ.

VI. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Η σχετική αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους ή της σκοπούμενης χρήσης τους. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

VI.1. Σχετική Αγορά Προϊόντος

Η εμπορία αυτοκινήτων στην Ελλάδα πραγματοποιείται, κατά κανόνα, μέσω συνδυασμένων δικτύων επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής, επικεφαλής των οποίων είναι κατασκευάστριες εταιρίες. Η κατασκευάστρια εταιρία ορίζει μέσω πολύπλοκων συμβάσεων (importer agreements) έναν αποκλειστικό αντιπρόσωπο στην Ελλάδα. Ο αντιπρόσωπος αναλαμβάνει να οργανώσει εντός της επικράτειας δίκτυο, το οποίο αφενός να περιλαμβάνει επιχειρήσεις λιανικής πώλησης αυτοκινήτων και/ή ανταλλακτικών (διανομείς) καθώς και επιχειρήσεις επισκευής/συντήρησης (σέρβις), αφετέρου να παρουσιάζει σχετική γεωγραφική πυκνότητα, ούτως ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες της αγοράς.

Οι συμβάσεις με τις επιχειρήσεις διανομής και επισκευής/συντήρησης περιέχουν, με τη σειρά τους, (μη διαπραγματεύσιμους ως επί το πλείστον) όρους και ρήτρες τέτοιους ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση συμμόρφωση του δικτύου στην επιχειρηματική βούληση του αντιπροσώπου, που προφανώς δρα σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των

κατασκευαστών/προμηθευτών για την αγορά ή τις κατά περίπτωση αλλαγές στις συνθήκες της. Συνεπώς, η δομή αυτή εξασφαλίζει στον κατασκευαστή αφενός τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται άμεσα στις ανάγκες της αγοράς, αφετέρου, μέσω της συμμετοχής στο δίκτυο ανεξάρτητων επιχειρήσεων, τον επιμερισμό του επενδυτικού κινδύνου.

Η υπό κρίση υπόθεση αφορά στην ευρύτερη αγορά διανομής επιβατικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων, η οποία μπορεί να διαιρεθεί σε μια πλειάδα κατηγοριών με προσανατολισμό στο βασικό κριτήριο της δυνατότητας υποκατάστασης των προϊόντων από την πλευρά του αγοραστή. Το κριτήριο της λειτουργικής εναλλαξιμότητας για τον προσδιορισμό της αγοράς που έχει υιοθετηθεί σε υποθέσεις που αφορούν τη διανομή αυτοκινήτων σε Ελληνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο, στην ουσία σημαίνει ότι στην περίπτωση που ορισμένα αυτοκίνητα μπορούν να θεωρηθούν εναλλάξιμα από τον τελικό καταναλωτή, θα θεωρούνται και ως εναλλάξιμα και από τον ενδιάμεσο διανομέα. Συνεπώς, θα πρέπει να οριστούν επιμέρους αγορές, εντός των οποίων να περιέχονται υποκατάστατα από την πλευρά της ζήτησης προϊόντα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρώντας ότι υπάρχει υποκατάσταση μεταξύ ορισμένων εκ των ανωτέρω αναφερόμενων κατηγοριών, ορίζει τις εξής κατηγορίες ως διακριτές σχετικές αγορές (Σημείωση 195 στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιο του Κανονισμού ΕΚ 1400/2002):

- 1) Κατηγορία **A** (μίνι),
- 2) Κατηγορία **B** (μικρά),
- 3) Κατηγορία **C** (μεσαία),
- 4) Κατηγορία **D** (μεγάλα),
- 5) Κατηγορία **E** (ανώτερη κατηγορία),
- 6) Κατηγορία **F** (πολυτελείας),
- 7) Κατηγορία **S** (σπορ),
- 8) Κατηγορία **M** (πολλαπλού σκοπού) και
- 9) Κατηγορία **J** (οχήματα τύπου jeep).

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης και λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω κρίνει ότι η αγορά των αυτοκινήτων χωρίζεται στις ανωτέρω επιμέρους διακριτές σχετικές αγορές προϊόντων.

VI.2. Σχετική Γεωγραφική Αγορά

Στην υπό κρίση υπόθεση ως σχετική γεωγραφική αγορά δύναται να θεωρηθεί το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, όπου εκτείνεται το δίκτυο και αναπτύσσεται η δραστηριότητα της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ και όπου η τελευταία αντιμετωπίζει υπό ομοιόμορφες συνθήκες ανταγωνισμό από άλλους εισαγωγείς αυτοκινήτων (Αποφάσεις Ε.Α. αρ. 288/IV/2005, 332/V/2007, Ε.Επ. υποθ. COMP-36.264 Mercedes Benz, σκέψη 151).

Σε ό,τι αφορά στην πρώτη καταγγέλλουσα (ALTO Σαρρής), ως σχετική γεωγραφική αγορά θα μπορούσε να θεωρηθεί η οριοθετημένη περιοχή δραστηριότητάς της, ήτοι ο νομός Αττικής. Στην υπό κρίση υπόθεση η περαιτέρω εξέταση της αγοράς αυτής παρέλκει διότι η

κρινόμενη συμπεριφορά της ΦΙΑΤ εξετάζεται ως προς το σύνολο του δικτύου της, το οποίο απλώνεται σε όλη την επικράτεια (Απόφαση της Ε.Α 332/V/2007).

VII. ΔΟΜΗ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ – ΜΕΡΙΔΙΑ - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Στην αγορά του αυτοκινήτου παρατηρείται όξυνση του διασηματικού (interbrand) ανταγωνισμού, ο οποίος επικεντρώνεται, ως επί το πλείστον, στην τιμή, τα παρεχόμενα κίνητρα, την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, την ποιότητα και τη διαφήμιση. Ως εκ τούτου, παρατηρείται, κατά κανόνα, περιορισμός του εμπορικού κέρδους ανά προϊόν, το οποίο επιχειρείται να καλυφθεί με εξωγενείς αυξήσεις στη ζήτηση.

Σύμφωνα με στοιχεία του Συλλόγου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α.) που συλλέχθηκαν από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (Γ.Δ.Α.), τα τελευταία έτη οι ανταγωνίστριες εταιρίες εναλλάσσονται στις πρώτες θέσεις των πωλήσεων αυτοκινήτων, γεγονός το οποίο καταδεικνύει την ένταση του ανταγωνισμού στον κλάδο. Το περιθώριο κέρδους των διανομέων από την πώληση αυτοκινήτων είναι μικρό, απόρροια των δεσμεύσεων που συμβατικά αναλαμβάνουν, του επιχειρηματικού κινδύνου και του έντονου ανταγωνισμού (βλ. Απόφαση Ε.Α. 332/V/2007). Οι διανομείς στηρίζονται κατά βάση στα κάθε μορφής πριμ που λαμβάνουν από τους αντιπροσώπους, στην πώληση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, στη διαμεσολάβηση για τη χρηματοδότηση των πελατών τους, ενώ όσοι έχουν την οικονομική δυνατότητα και την άδεια των αντιπροσώπων προχωρούν σε καθετοποίηση των εταιριών τους, προσφέροντας εξυπηρέτηση (σέρβις), δραστηριότητα που αποφέρει μεγαλύτερο κέρδος από ό,τι η πώληση καινούργιων αυτοκινήτων (Report on the Evaluation of Regulation (EC) No. 1475/1995 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreement, Brussels, 15.11.2000, COM (2000) 743 final nr. 95).

Τα μερίδια αγοράς στις υποθέσεις διανομής αυτοκινήτων υπολογίζονται, κατά κανόνα, κατ' όγκο (Άρθρο 8, παρ. 1, στοιχ. α του Κανονισμού ΕΚ 1400/02). Με βάση τα διαθέσιμα επίσημα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α, τα μερίδια αγοράς τα έτη 1997-1999 σε κάθε κατηγορία επιβατικών αυτοκινήτων που δραστηριοποιείται η ΦΙΑΤ υπολογίζεται ότι είχαν ως εξής: Κατά το έτος 1997 κατείχαν μερίδιο άνω του 5% σε τρεις τουλάχιστον σχετικές αγορές, αυτές των μίνι αυτοκινήτων (50,69%), των μικρών αυτοκινήτων (13,52%) και των σπορ (7,78%). Το 1998, η κατάσταση δεν διαφοροποιείται σημαντικά, ενώ παρατηρείται πτώση του μεριδίου της ΦΙΑΤ στη σχετική αγορά των μίνι αυτοκινήτων, το οποίο διαμορφώθηκε σε 31,8% έναντι 50,7% το 1997. Τέλος, το 1999, το μερίδιο αγοράς πωλήσεων των οχημάτων μάρκας ΦΙΑΤ διαμορφώθηκε σε επίπεδα άνω του 5% στις σχετικές αγορές των μίνι αυτοκινήτων (32,78%), των μικρών αυτοκινήτων (10,71%) και τέλος των αυτοκινήτων πολλαπλού σκοπού (9,39%).

Σε συνολικό επίπεδο, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας ΦΙΑΤ στην κατηγορία των *επιβατικών* αυτοκινήτων παρουσίασε μείωση την τετραετία 1997-2000. Πιο συγκεκριμένα, το 2000 το μερίδιο αγοράς της εταιρίας διαμορφώθηκε σε 8,8% (25.447 πωλήσεις), έναντι 9,3% το 1997 (14.641 πωλήσεις). Στην κατηγορία των *επαγγελματικών* οχημάτων, το μερίδιο αγοράς παρουσιάζει μία σταθερή αύξηση καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο. Πιο συγκεκριμένα, με

βάση τα διαθέσιμα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. που καλύπτουν την τριετία 1998-2000, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας, διαμορφώθηκε το τελευταίο εξεταζόμενο έτος σε 5,3% (1.184 πωλήσεις) έναντι 3,8% το 1998 (607 πωλήσεις).

Με βάση τα ανωτέρω, προκύπτει ότι, παρά τις σημαντικές διακυμάνσεις που παρατηρούνται σε κάποιες σχετικές αγορές (οι οποίες αποδίδονται κυρίως στο χρόνο λανσαρίσματος ενός καινούργιου μοντέλου από τους ανταγωνιστές), τα αυτοκίνητα ΦΙΑΤ κατείχαν μερίδιο αγοράς άνω του 5% σε τρεις σχετικές αγορές καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

VIII. ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Με βάση τα όσα περιγράφονται στην εισήγηση της Γ.Δ.Α., καταδεικνύονται τα εξής:

α) Ως προς το ζήτημα του *πρόσθετου διανομέα*, όπως περιγράφεται στην πρώτη καταγγελία του Σ. Σ., η έρευνα της Γ.Δ.Α. διαπίστωσε ότι πράγματι την περίοδο στην οποία αναφέρεται η εν λόγω πρακτική εγείρεται ζήτημα ύπαρξης δωδέκατου διανομέα στη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης του καταγγέλλοντα Σ. Σ.. Η επίδραση του εν λόγω ζητήματος στις συνθήκες ανταγωνισμού και η ύπαρξη καταχρηστικής εκμετάλλευσης -εκ μέρους της ΦΙΑΤ- της σχέσης οικονομικής εξάρτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2α του ν.703/77.

β) Αναφορικά με την καταγγελλόμενη πρακτική που συνίσταται στη *μονομερή επίτευξη υψηλών και μη-ρεαλιστικών στόχων πωλήσεων οχημάτων επί προμηθεία* (bonus), από την έρευνα της Γ.Δ.Α. διαπιστώθηκε ότι στις αρχές κάθε μήνα η ΦΙΑΤ έστελνε στους διανομείς της την πρότασή της για τις παραγγελίες που θα έπρεπε να κάνουν προς το εργοστάσιό της στην Ιταλία. Η πρόταση παραγγελίας δεν ήταν δεσμευτική για τους διανομείς. Παρόλα αυτά, ο εκάστοτε διανομέας ήταν υποχρεωμένος να παραγγείλει τουλάχιστον το 80% της πρότασης παραγγελίας που του γινόταν από την ΦΙΑΤ, διότι σε διαφορετική περίπτωση αντιμετώπιζε το ενδεχόμενο να μην μπορεί να παραγγείλει οχήματα. Ως προς τους ισχυρισμούς των καταγγελλόντων σχετικά με τη *στοχοθέτηση στην αγορά των ανταλλακτικών*, από την έρευνα της Γ.Δ.Α. διαπιστώθηκε ότι στο ετήσιο συνέδριο της ΦΙΑΤ εγνωστοποιείτο ο στόχος της εταιρίας, ο οποίος ήταν στόχος τζίρου και όχι ποσοτήτων. Ο συγκεκριμένος στόχος επιμεριζόταν σε μηνιαίους ανά διανομέα στόχους και, ανάλογα με το ποσοστό επίτευξής του, του εχορηγούντο κάποιες εκπτώσεις ή και χρονικές διευκολύνσεις στην αποπληρωμή του οφειλόμενου υπολοίπου του εκάστοτε διανομέα. Επιπρόσθετα, κατά τακτά χρονικά διαστήματα, η ΦΙΑΤ πραγματοποιούσε τις λεγόμενες καμπάνιες κατά τις οποίες προσέφερε κάποια ανταλλακτικά, διαφορετικά ή και ίδια κάθε φορά, με έκπτωση σχετιζόμενη με τον όγκο της παραγγελίας.

γ) Ως προς τη *μονομερή άμεση ή έμμεση επιβολή των λιανικών τιμών* διάθεσης των συμβατικών προϊόντων ΦΙΑΤ στην περίπτωση της μεσολάβησης επί προμήθεια (πωλήσεις με χρηματοδότηση) και τη *μονομερή άμεση ή έμμεση επιβολή προκαθορισμένων εκπτώσεων* επί της λιανικής τιμής πωλήσεων στην περίπτωση των προαγορών (οχημάτων και ανταλλακτικών/αξεσουάρ), η έρευνα της Γ.Δ.Α., η οποία επικεντρώθηκε στην εξέταση συγκεντρώσεων πωλήσεων οχημάτων ΦΙΑΤ (CINQUECENTO/SEICENTO και PUNTO)

που χρηματοδοτήθηκαν από την ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ σε *φάσμα τιμών (+/-10.000 δρχ)* και διάστημα ενός *τρίμηνου* από την προτεινόμενη τιμή τιμοκαταλόγου, κατέληξε στα εξής:

i) Για το έτος **1997** και τις εκδόσεις του οχήματος CINQUECENTO, στο τρίμηνο που ακολουθεί την έκδοση του τιμοκαταλόγου της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, προέκυψε ότι πωλήθηκαν με χρηματοδότηση της τελευταίας [...] οχήματα, από τα οποία τα [...], που αντιπροσωπεύουν ποσοστό της τάξης του 88%, πωλήθηκαν σε τιμές εντός του προκαθορισμένου φάσματος. Για τις εκδόσεις PUNTO το ίδιο έτος και στο τρίμηνο μετά την έκδοση των τριών τιμοκαταλόγων της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ πωλήθηκαν με χρηματοδότηση της τελευταίας [...] οχήματα από τα οποία τα [...], ήτοι το 73,52% αυτών, πωλήθηκαν σε τιμές εντός του φάσματος της παρούσας ανάλυσης. Για τα υπόλοιπα οχήματα τα οποία παρουσίασαν συγκεντρώσεις τιμών εκτός του προκαθορισμένου φάσματος (75 ELX 5P και 3P, 55 SX 5P και 3P), η ανάλυση της Γ.Δ.Α. κατέδειξε ότι πωλήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες από τους προτεινόμενους τιμοκαταλόγους της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, οι οποίες δεν ξεπερνούν το 2,1%.

ii) Για το έτος **1998** και τις εκδόσεις του οχήματος SEICENTO, στο τρίμηνο που ακολουθεί μετά την έκδοση των δύο τιμοκαταλόγων της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ (12.6.1998 και 16.11.1998), προέκυψε ότι πωλήθηκαν με χρηματοδότηση της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ [...] οχήματα από τα οποία τα [...], ήτοι το 69,6% αυτών, πωλήθηκαν σε τιμές εντός του φάσματος της παρούσας ανάλυσης (+/-10.000 δρχ). Για τα υπόλοιπα οχήματα τα οποία παρουσίασαν συγκεντρώσεις τιμών εκτός του προκαθορισμένου φάσματος και ειδικότερα για τις εκδόσεις 900 sx, SPORTING και SUITE, η ανάλυση της Γ.Δ.Α. κατέδειξε ότι πωλήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες από τους προτεινόμενους τιμοκαταλόγους της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, οι οποίες όμως δεν ξεπερνούν το 1,1%. Κατά την ανάλυση των τιμών πωλήσεων οχημάτων PUNTO με χρηματοδότηση από την ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ προέκυψε ότι ο βαθμός συγκέντρωσης τιμών πωλήσεων εντός του ποσοτικού κριτηρίου των +/-10.000 δρχ. δεν οδήγησε σε συμπεράσματα ανάλογα με τα μοντέλα CINQUECENTO/SEICENTO. Με βάση την ανάλυση που ακολουθήθηκε διαπιστώθηκε ότι από τα [...] οχήματα PUNTO που πωλήθηκαν το 1998 τα [...] (το 43,52%) πωλήθηκαν με έκπτωση. Από αυτά τα [...] οχήματα, τα [...] ήτοι το 22,89% (ή το 9,96% των συνολικών πωλήσεων του μοντέλου) σχετίζονται με κάποια εγκύκλιο εκπτώτικης πολιτικής της ΦΙΑΤ. Τα υπόλοιπα [...] οχήματα, ήτοι το 71,15% των πωληθέντων με έκπτωση οχημάτων, πωλήθηκαν με ποσά εκπτώσεων για τα οποία δεν είναι γνωστός ο λόγος που χορηγήθηκαν και συγχρόνως παρουσιάζουν υψηλό βαθμό συγκέντρωσης πωληθέντων οχημάτων σε ομοειδείς τιμές εκπτώσεων.

iii) Για το έτος **1999** και το μοντέλο SEICENTO, στο τρίμηνο μετά την έκδοση των τιμοκαταλόγων της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, πωλήθηκαν με χρηματοδότηση της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ [...] οχήματα, από τα οποία τα [...] (45,32%) πωλήθηκαν σε τιμές εντός του προκαθορισμένου φάσματος. Για τα οχήματα εκτός του φάσματος +/-10.000 δρχ., τα οποία παρουσίασαν συγκεντρώσεις τιμών σε στενά οριζόμενο διάστημα (τάξη μεγέθους) και ειδικότερα για τις εκδόσεις CITYMATIC, SPORTING και SUITE, η ανάλυση της Γ.Δ.Α. κατέδειξε ότι πωλήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες από τους προτεινόμενους τιμοκαταλόγους της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, οι οποίες όμως δεν ξεπερνούν το 1,5%. Ως προς τις πωλήσεις

των εκδόσεων του παλαιού μοντέλου PUNTO, από την έρευνα της Γ.Δ.Α. προέκυψε ότι από τα [...] οχήματα που χρηματοδοτήθηκαν μέσω της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, τα [...] (το 48,21%), πωλήθηκαν σε τιμές εντός του φάσματος (+/-10.000 δρχ). Τέλος, στο τρίμηνο μετά την έκδοση του τιμοκαταλόγου της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, πωλήθηκαν [...] οχήματα του νέου μοντέλου PUNTO, από τα οποία [...], δηλαδή το 95,29%, του συνόλου, πωλήθηκαν εντός του προκαθορισμένου φάσματος (+/- 10.000 δρχ).

iv) Για το έτος **2000** βρέθηκε στην κατοχή της Γ.Δ.Α. υπογεγραμμένη επιστολή έξι διανομέων του νομού Αττικής της εταιρίας ΦΙΑΤ με τίτλο «Συμφωνία Κυρίων», η οποία αναφέρεται στο θέμα των εκπτώσεων που παρέχουν οι διανομείς της ΦΙΑΤ. Στο εν λόγω έγγραφο οι διανομείς συμφωνούν, αποδέχονται και υπόσχονται να τηρήσουν συγκεκριμένο κατάλογο εκπτώτικης πολιτικής στη χονδρική πώληση, ενώ στη λιανική πώληση συμφωνούνται ανώτατα όρια εκπτώσεων, τα οποία δεν πρέπει να ξεπερνούν το 1,5% - 2,0% της βασικής τιμής του οχήματος. Από τις ένορκες καταθέσεις των διανομέων που υπέγραψαν το σχετικό έγγραφο και στελέχους της εταιρίας ΦΙΑΤ προέκυψε ότι οι απόψεις των διανομέων συγκλίνουν στο γεγονός ότι το πραγματικό (καθαρό) περιθώριο έκπτωσης επί των λιανικών πωλήσεων των διανομέων της ΦΙΑΤ δεν μπορούσε ρεαλιστικά να ξεπεράσει το 2% για λόγους βιωσιμότητας των ίδιων των διανομέων. Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με τους διανομείς, το γνώριζε και η ίδια η ΦΙΑΤ, η οποία και επιθυμούσε τη συγκράτησή του σε αυτό το επίπεδο.

δ) Σύμφωνα με την έρευνα της Γ.Δ.Α. η ΦΙΑΤ απέστειλε στους διανομείς της τον Ιούλιο και τον Οκτώβριο του 1994 τιμοκαταλόγους, οι οποίοι περιελάμβαναν συγκεκριμένες **τελικές τιμές πώλησης ανταλλακτικών** και χρέωσης **εργατοώρας** από τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές (συνεργεία) του δικτύου της. Στο εισαγωγικό σημείωμα των τιμοκαταλόγων που απέστειλε στους διανομείς της, η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ αναφέρει ότι η τελική τιμή που θα χρεωθεί στον πελάτη, του οποίου ο διανομέας-επισκευαστής θα επισκευάσει το όχημα, θα προκύπτει: i) για τα ανταλλακτικά από «...τον πολλαπλασιασμό της τιμής μονάδος που αναφέρεται στον ισχύοντα, κατά την ημερομηνία εκτύπωσης του παρόντος, τιμοκατάλογο Ανταλλακτικών Fiat επί την αντίστοιχη ποσότητα.» και ii) Ως προς την εργατοώρα, από «...τον πολλαπλασιασμό του καθορισμένου χρόνου (εκφραζόμενου σε ώρες και εκατοστά της ώρας) που προβλέπεται για την επέμβαση από τον Κατασκευαστή επί την ωριαία χρέωση της εργασίας που εφαρμόζεται από εμάς και αναφέρεται σε αυτό το κεφάλαιο.» Σχετικά με τη χρέωση της εργατοώρας, στο εισαγωγικό σημείωμα των τιμοκαταλόγων αναφέρεται ότι «**«ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΤΟΩΡΑΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΕΙΝΑΙ 6.600 Δρχ. ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ»** Σύμφωνα με τα ανωτέρω και σε συνδυασμό με την έρευνα της Γ.Δ.Α. προκύπτει ότι υπήρχε πρόθεση από μέρους της ΦΙΑΤ για επιβολή των τελικών τιμών πώλησης ανταλλακτικών και χρέωσης εργατοώρας από τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές (συνεργεία) του δικτύου της το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα Τέλος, τονίζεται ότι από την έρευνα της Γ.Δ.Α., η οποία επικεντρώθηκε στα έτη 1996-1999, δεν προέκυψαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να θεμελιώνουν ότι ο καθορισμός των τιμών πώλησης των ανταλλακτικών και της εργατοώρας από τη ΦΙΑΤ στο επίσημο δίκτυο των διανομέων της έλαβε χώρα και τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

ε) Τέλος, αναφορικά με την *επιβολή χρηματοδότησης* των προς πώληση οχημάτων με συγκεκριμένη στοχοθέτηση καταναλωτικών δανείων, η έγκριση των οποίων αποτελούσε συνάρτηση της *ασφάλισης* του πωλούμενου οχήματος από το ασφαλιστικό πρακτορείο Σαραντόπουλου, καθώς και τις ασφαλιστικές εταιρίες ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.Γ.Α. και ΦΟΙΝΙΞ Α.Ε.Γ.Α, η έρευνα της Γ.Δ.Α. δεν συνέλλεξε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ως προς τη μονομερή επιβολή όρων αγοραπωλησίας ή την απόρριψη χρηματοδότησης από τη ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, λόγω μη επιλογής από τον καταναλωτή της ασφαλιστικής εταιρίας που αυτή πρότεινε κατά την επίμαχη περίοδο. Τονίζεται ότι την εν λόγω περίοδο ο υποψήφιος πελάτης κάποιου διανομέα της ΦΙΑΤ είχε τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο ασφαλιστικών εταιριών (του ΦΟΙΝΙΚΑ και της ΕΘΝΙΚΗΣ) Τέλος, η Γ.Δ.Α. θεωρεί ότι τα στοιχεία που έχει στην κατοχή της δεν επαρκούν ώστε να στοιχειοθετήσουν τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των διανομέων της FAH και της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ για ασφάλιση των αυτοκινήτων μέσω των εταιριών που η δεύτερη τους υποδείκνυε.

ΙΧ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ ν. 703/77 και 81 ΣυνθΕΚ.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 703/1977 και 81 παρ. 1 ΣυνθΕΚ, όπως ισχύει :

«Απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε μορφής εναρμονισμένη πρακτική επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, ιδίως δε αυτές που συνίστανται:

α) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, ...γ) την κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού, ...ε) την εξάρτηση συνάψεως συμβάσεων από την εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων αποδοχή πρόσθετων παροχών, οι οποίες από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.»

Σε περίπτωση πλήρωσης των όρων της πρώτης παραγράφου των εν λόγω άρθρων, μια συμφωνία κηρύσσεται άκυρη (άρθρο 1 παρ. 2 Ν. 703 και 81 παρ. 2 ΣυνθΕΚ). Περαιτέρω, η παρ. 3 των συγκεκριμένων άρθρων καθιστά ολικά ή εν μέρει ανεφάρμοστη αυτήν την απαγόρευση για τις συμφωνίες, που δημιουργούν οφέλη στους καταναλωτές, σχετικά με τη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής προϊόντων ή την προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εφόσον οι συμφωνίες αυτές δεν επιβάλλουν περιορισμούς στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πέραν των απολύτως αναγκαίων και δεν παρέχουν στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς.

Ο μονομερής καθορισμός του περιθωρίου κέρδους των διανομέων από την ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ αποδεικνύεται στην πράξη από έρευνα της Γ.Δ.Α. που αφορά τα έτη 1997 έως 1999. Συγκεκριμένα, το 1997 ως προς τα αυτοκίνητα τύπου CINQUENCENTO, η σύγκριση των τιμοκαταλόγων με τις τιμές που τελικώς εφαρμόστηκαν από το δίκτυο διανομέων αποδεικνύει ότι ένα ποσοστό 88% των πωληθέντων μέσω ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ

αυτοκινήτων πωλήθηκαν ακριβώς στην τιμή που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ πρότεινε στους διανομείς της. Επιπλέον, ως προς τα αυτοκίνητα τύπου PUNTO, η έρευνα της Γ.Δ.Α. κατέδειξε ότι οι διανομείς της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ πώλησαν το 73.52% των οχημάτων μέσω ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ με ποσοστό έκπτωσης που δεν υπερέβαινε το 2,1%, το οποίο ήταν και το μέγιστο περιθώριο κέρδους που μπορούσαν να προσφέρουν οι διανομείς.

Το έτος 1998 ως προς τα αυτοκίνητα τύπου SEICENTO, η ανάλυση των τιμών της Γ.Δ.Α. έδειξε ότι ένα ποσοστό 69.61% των οχημάτων που πωλήθηκαν μέσω ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, πωλήθηκαν από τους διανομείς σε τιμές εντός ενός αμελητέου διαστήματος (+/- 10.000 δρχ) σε σχέση με τους προτεινόμενους τιμοκαταλόγους που απέστειλε η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ. Οι εκπτώσεις δε που δόθηκαν στους καταναλωτές από τους υπόλοιπους διανομείς δεν ξεπερνούσαν το 1,1%. Συνεπώς, οι εκπτώσεις κυμαίνονταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι διανομείς ήταν ανήμποροι να πραγματοποιήσουν ουσιαστικές εκπτώσεις προς όφελος του καταναλωτή και εφάρμοζαν σε μεγάλο βαθμό τις τιμές τιμοκαταλόγου που κοινοποιούσε η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ.

Για το έτος 1999 η ανάλυση των τιμών της Γ.Δ.Α. κατέδειξε ότι υπήρξε σχεδόν απόλυτη συμμόρφωση των διανομέων ως προς τις τιμές που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ τους κοινοποιούσε, εφόσον το 95,29% των νέων μοντέλων PUNTO που πωλήθηκαν μέσω της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου έτους, πωλήθηκαν σε τιμές απολύτως εναρμονισμένες με εκείνες που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ κοινοποιούσε στους διανομείς της. Συνεπώς, το υψηλό ποσοστό εφαρμογής των τιμών τιμοκαταλόγου της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ που ακολουθούσαν οι διανομείς αποδεικνύει την ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ των διανομέων και της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ για το συγκεκριμένο μοντέλο.

Όπως προέκυψε από την έρευνα της Γ.Δ.Α. και την ακροαματική διαδικασία, η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ το δεύτερο εξάμηνο του 1994 απέστειλε στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές (συνεργεία) του δικτύου της τιμοκαταλόγους με συγκεκριμένες τιμές πώλησης ανταλλακτικών και χρέωσης εργατοώρας. Συνεπώς, με την αποστολή των τιμοκαταλόγων και την κοινοποίηση αυτών στους τελικούς καταναλωτές στοιχειοθετείται η συμφωνία της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ με το δίκτυο επίσημων διανομέων – επισκευαστών αυτοκινήτων ως προς τις τιμές μεταπώλησης ανταλλακτικών και χρέωσης εργατοώρας επισκευής σε τιμές που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ καθόριζε. Η εν λόγω συμφωνία έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού και αποτελεί δίχως άλλο παράβαση των άρθρων 81 παρ. 1 ΕΚ και 1 παρ. 1 του Ν. 703/1977.

Ο μονομερής καθορισμός του περιθωρίου κέρδους των διανομέων από τη ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ τεκμαίρεται επίσης από δυο έγγραφα. Το πρώτο έγγραφο με ημερομηνία 30-11-1998 αφορά σε επιστολή που απέστειλε η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ προς τους διανομείς της, στο οποίο με το πρόσχημα της αλλαγής της φορολογίας των αυτοκινήτων, τους ενημερώνει ότι αλλάζει μονομερώς το περιθώριο κέρδους από την πώληση επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, στην επιστολή με «*Θέμα: Νέο ποσοστό προμήθειας στα καινούργια επιβατικά και επαγγελματικά αυτοκίνητα*» αναφέρεται ότι: «*Επειτα από την τελευταία αλλαγή των τιμών ως συνέπεια της αλλαγής του φορολογικού συστήματος στην Ελλάδα, σας ανακοινώνουμε το νέο ποσοστό προμήθειας, που εφαρμόζεται από τη Fiat Auto Hellas από τις 16-11-1998, όσον αφορά στα νέα επιβατικά και επαγγελματικά*

αυτοκίνητα». Στη συνέχεια παρατίθενται πίνακες με τα νέα ποσοστά προμηθειών που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ επιβάλλει μονομερώς στους διανομείς. Το μικτό περιθώριο κέρδους κυμαινόταν μεταξύ 5,2%-7,3%, ενώ το καθαρό περιθώριο κέρδους δεν υπερέβαινε το 2%. Το συγκεκριμένο περιθώριο κέρδους θεωρείται πολύ χαμηλό, δεδομένου ότι καταργεί ουσιαστικά τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό μεταξύ των διανομέων, αφού δεν τους επιτρέπει να κάνουν ουσιαστικές εκπτώσεις και να ανταγωνιστούν μεταξύ τους. Από τις μαρτυρικές καταθέσεις προέκυψε ότι το μικτό περιθώριο κέρδους στην υπόλοιπη Ευρώπη κυμαινόταν στο 15%, το οποίο δίνει τη δυνατότητα στους διανομείς να προβούν σε ουσιαστικές εκπτώσεις εντείνοντας τον ενδοσηματικό ανταγωνισμό.

Το δεύτερο έγγραφο με τίτλο «Συμφωνία Κυρίων» υπεγράφη την 12-4-2000, συντάχθηκε με προτροπή του εμπορικού διευθυντή της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ και αναφέρεται στο θέμα των εκπτώσεων που παρέχουν οι διανομείς της ΦΙΑΤ. Το έγγραφο αναφέρει τα εξής:

«Με την παρούσα οι υπογράφωντες νόμιμοι εκπρόσωποι του Δικτύου Διανομέων της FIAT AUTO HELLAS, στο Λεκανοπέδιο Αττικής, συμφωνούν, αποδέχονται και υπόσχονται, να τηρήσουν τον επισυναπτόμενο κατάλογο εκπτωτικής πολιτικής στην χονδρική πώληση, καθώς επίσης και την υπόλοιπη εκπτωτική πολιτική που θα πρέπει να είναι:

- **ΛΙΑΝΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ**

Αποφυγή δραχμικών εκπτώσεων και δώρα που υπερβαίνουν το 1,5-2,0%, τις βασικής τιμής.

- **ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΙΚΤΥΑ**

Εκπτώσεις στο ύψος του 80% της βασικής προμήθειας.

- **ΕΤΑΙΡΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ**

Παρακράτηση για τον Dealer τουλάχιστον το 3% της βασικής τιμής.

- **ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ**

Έκπτωση που να μην υπερβαίνει το 3,75% της βασικής τιμής.

Θεωρούμε ότι αν κάποιος από τους ενδιαφερόμενους αντιληφθεί ότι παραβιάζεται η παραπάνω συμφωνία, θα ενημερώσει και τα υπόλοιπα μέρη, προσκομίζοντας αποδεικτικά στοιχεία».

Τόσο από την έρευνα της Γ.Δ.Α. όσο και από τα δυο προαναφερθέντα έγγραφα αποδεικνύεται ο μονομερής καθορισμός του περιθωρίου κέρδους των διανομέων από την ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, ο οποίος ισοδυναμεί με επιβολή τιμών μεταπώλησης. Ο καθορισμός του περιθωρίου κέρδους σε πολύ χαμηλά επίπεδα είχε ως αποτέλεσμα οι διανομείς να μη μπορούν να ανταγωνιστούν μεταξύ τους, με συνέπεια την κατάργηση του ενδοσηματικού ανταγωνισμού, ο οποίος αποτελεί απαραίτητο στοιχείο του υγιούς ανταγωνισμού. Με δεδομένο μάλιστα, ότι το πραγματικό περιθώριο κέρδους των διανομέων δεν υπερέβαινε το 2% επί της βασικής τιμής πώλησης οχημάτων, θα μπορούσε να πιθανολογηθεί, ότι οι διανομείς δεν είχαν στην πραγματικότητα το περιθώριο παροχής εκπτώσεων στους τελικούς καταναλωτές – αγοραστές αυτοκινήτων, εφόσον το συγκεκριμένο ποσοστό – περιθώριο καθαρού κέρδους επαρκούσε μόνο για την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς τους. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ο περιορισμός του καθαρού κέρδους στο 2% με 2,5% οδηγεί λογικά στο συμπέρασμα, ότι οι διανομείς δεν μπορούσαν παρά ελάχιστα

να αποκλίνουν προς τα κάτω από τις τιμές που η ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ τους υποδείκνυε με τους ενδεικτικούς τιμοκαταλόγους. Η επιβολή συνεπώς τιμών, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η έμμεση επιβολή τιμών μέσω της επιβολής συγκεκριμένων εκπτώσεων ή της απαγόρευσης εκπτώσεων γενικά, ανήκει στην κατηγορία «μαύρες πρακτικές» (black practices), η συστηματική ή επανειλημμένη εφαρμογή των οποίων έχει ως αποτέλεσμα τη μη εφαρμογή της απαλλαγής που προβλέπει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/1995 της Επιτροπής ως προς τη συγκεκριμένη πράξη. Σύμφωνα με το επεξηγηματικό φυλλάδιο του Κανονισμού 1475/1995 το προνόμιο της απαλλαγής δεν εφαρμόζεται για όσο διαρκεί η επιλήσιμη πρακτική. Σε σχέση με την υπό εξέταση αγορά, το άρθρο 6 παρ. 1 του Κανονισμού 1475/1995, καθιστά σαφές, ότι η ομαδική απαλλαγή δεν ισχύει σε περίπτωση που «ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ή άλλη επιχείρηση του δικτύου, περιορίζει, άμεσα ή έμμεσα την ελευθερία του διανομέα να καθορίζει τις τιμές και εκπτώσεις κατά τη μεταπώληση των προϊόντων της συμφωνίας ή των αντίστοιχων προϊόντων.»

Αναφορικά με την καταγγελία του Σ. Σ. για τη ζημία που υπέστη από την εισαγωγή της εταιρίας «Γ. Μοσχούς ΑΕ» στο δίκτυο διανομής της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ, τόσο από την έρευνα της Γ.Δ.Α. όσο και από την ακροαματική διαδικασία δεν προέκυψαν στοιχεία που θα μπορούσαν να θέσουν σε εφαρμογή τις διατάξεις του άρθρου 2α του Ν.703/77, όπως ισχύει.

Αναφορικά με την επιβολή ετήσιου στόχου πωλήσεων οχημάτων καθώς και μηνιαίου στόχου πωλήσεων οχημάτων και ανταλλακτικών από την ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ τόσο από την ακροαματική διαδικασία όσο και από την έρευνα της Γ.Δ.Α. δεν προέκυψαν στοιχεία ώστε να στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 81 παρ. 1 ΣυνθΕΚ και παρ. 1 Ν. 703/77, όπως ισχύει, ούτε υφίσταται ζήτημα παράβασης των διατάξεων του Κανονισμού 1475/1995.

Ως προς τις λοιπές πρακτικές που καταγγέλλουν οι καταγγέλλοντες, ήτοι υποχρεωτική ασφάλιση μέσω συγκεκριμένων ασφαλιστικών εταιριών καθώς και υποχρεωτική χρηματοδότηση των επί πιστώσει πωλούμενων αυτοκινήτων μέσω της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, τόσο από την ακροαματική διαδικασία όσο και από τα στοιχεία που συνέλεξε η Γ.Δ.Α. δεν προέκυψαν στοιχεία ώστε να στοιχειοθετηθεί κάποια παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού.

Αναφορικά με την καταγγελλόμενη επιβολή συγκεκριμένων ασφαλιστικών εταιριών για την ασφάλιση αυτοκινήτων που επωλούντο επί πιστώσει (από τη ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ) μέσω συγκεκριμένων εταιριών, υποδεικνυόμενων από τη ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ, τόσο από τα στοιχεία που συνέλεξε η Γ.Δ.Α. όσο και από την ακροαματική διαδικασία δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί σύναψη συμφωνίας μεταξύ των διανομέων της FAN και της ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ για ασφάλιση των αυτοκινήτων μέσω των εταιριών που η δεύτερη τους υποδείκνυε. Συνεπώς, δεν στοιχειοθετείται παράβαση των άρθρων 81 παρ. 1 ΣυνθΕΚ και 1 παρ. 1 του Ν. 703/1977.

X. ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 1 και 2 του ν.703/77:

«1. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν, μετά από σχετική έρευνα που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν καταγγελίας ή αίτησης του Υπουργού Ανάπτυξης, διαπιστώσει παράβαση της παρ.

1 του άρθρου 1 ... ή των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μπορεί με απόφασή της:

...στ) να επιβάλει πρόστιμο στις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση.

Το κατά την προηγούμενη παράγραφο επιβαλλόμενο ή απειλούμενο πρόστιμο μπορεί να φτάνει μέχρι ποσοστού δεκαπέντε τοις εκατό (15%) των ακαθάριστων εσόδων της επιχείρησης της τρέχουσας ή της προηγούμενης της παράβασης χρήσης....».

Για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη της: Τη σοβαρότητα της παράβασης, τη διάρκεια αυτής, καθώς και την οικονομική δυνατότητα της επιχείρησης ή των επιχειρήσεων που έχουν πρωτοστατήσει στην παράβαση να προξενήσουν σημαντική ζημία σε άλλους οικονομικούς παράγοντες, ιδίως στους καταναλωτές.

Η συμφωνία για άμεσο και έμμεσο καθορισμό τιμών αποτελεί σοβαρή παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού, πλην οι κάθετοι περιορισμοί κάθε είδους είναι λιγότερο επαχθείς για τον ανταγωνισμό από τους αντίστοιχους οριζόντιους περιορισμούς. Περαιτέρω, έχει αποδειχθεί ήδη ότι ο καθορισμός τιμών εγένετο μόνο για το δίκτυο διανομής της καταγγελλόμενης. Κατά την κρίση της Επιτροπής, δεν πρέπει να επιβληθεί πρόστιμο στους διανομείς της καθ' ης, εφόσον, σύμφωνα με πάγια θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στις περιπτώσεις που η πρωτοβουλία εφαρμογής μίας παράνομης πρακτικής ανήκει στην γενική αντιπρόσωπο και επιβάλλεται σε οικονομικά ασθενέστερους συμβεβλημένους διανομείς, δεν είναι ενδεδειγμένο να επιβάλλονται πρόστιμα στις οικονομικά ασθενέστερες αυτές επιχειρήσεις (Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Mercedes Benz*, Επίσημη Εφημερίδα L-257/1, σκέψη 233).

Δεν αποδεικνύεται ότι η πρακτική αυτή ακολουθήθηκε και από άλλους εισαγωγείς αυτοκινήτων στην Ελληνική Επικράτεια και δεν στοιχειοθετείται σωρευτικό αποτέλεσμα της εν λόγω πρακτικής στην αγορά αυτοκινήτων εν γένει, η οποία εξάλλου διακρίνεται από έντονο διασηματικό ανταγωνισμό. Ως προς τη ζημία που προξένησε η συμπεριφορά της καθής στους καταναλωτές, έχει κριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απόφασή της *PO / Barème d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges*, της 24.06.2004, σκέψη 128, ότι «δεν είναι ανάγκη να προσμετρηθεί ο ακριβής αντίκτυπος στην αγορά διότι κάτι τέτοιο δεν είναι εύκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια, δεδομένου ότι υπάρχουν και άλλοι εξωτερικοί παράγοντες που επιδρούν στις τιμές, πέραν της αντιανταγωνιστικής συμπεριφοράς. Το γεγονός ότι οι καθορισμένες αμοιβές ίσχυσαν και εφαρμόστηκαν στην πράξη αναγκαία δημιούργησε τον κίνδυνο οι τιμές να διαμορφωθούν σε υψηλότερο επίπεδο από όταν λειτουργούσε ελεύθερα ο ανταγωνισμός».

Με δεδομένο το μέγεθος και την μακρόχρονη δραστηριότητα και εξειδίκευση της εταιρίας ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ στην αγορά αυτοκινήτων, συνάγεται ότι η καθ' ης διέθετε τις γνώσεις και τα νομικοοικονομικά μέσα που απαιτούνται για να αξιολογήσει τον παράνομο χαρακτήρα της συμπεριφοράς της και των συνεπειών της από την άποψη του Δικαίου του Ανταγωνισμού.

Ως προς τη διάρκεια της αποδεδειγμένης παράβασης, ήτοι του άμεσου και έμμεσου καθορισμού τιμών, από την έρευνα της Γ.Δ.Α. και την ακροαματική διαδικασία αποδεικνύεται ότι υπήρξε συμφωνία μεταξύ της ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ και των διανομέων της σχετικά με τις τελικές τιμές πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων για τις εξής περιόδους:

- α) Το έτος 1997, στις αγορές αυτοκινήτων τύπου Α και Β (μοντέλα CINQUENCENTO και PUNTO, αντιστοίχως).
- β) Το έτος 1998, στην αγορά αυτοκινήτων τύπου Α (μοντέλο SEICENTO).
- γ) Το έτος 1999, στην αγορά αυτοκινήτων τύπου Β (μοντέλο PUNTO – νέα έκδοση).
- δ) Το έτος 2000, η συμφωνία επεκτάθη σε όλα τα μοντέλα επιβατικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων ΦΙΑΤ. Σχετικά με τον καθορισμό τιμών πωλήσεων ανταλλακτικών και χρέωσης εργατοώρας επισκευής, τόσο από την ακροαματική διαδικασία όσο και από την έρευνα της Γ.Δ.Α. αποδεικνύεται ότι οι εν λόγω τιμοκατάλογοι που εφαρμόστηκαν διήρκεσαν από την 1.7.1994, έως και την 31.12.1994, ήτοι για μία περίοδο 6 μηνών.

Με βάση τα ανωτέρω, θεωρώντας ότι ο έμμεσος ή άμεσος καθορισμός τιμών αποτελεί σοβαρή παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού, αλλά εκτιμώντας ότι η συνεργασία που επέδειξε η καταγγελλόμενη κατά την διερεύνηση της υπόθεσης αποτελεί ελαφρυντική περίπτωση και ότι οι κάθετοι περιορισμοί κάθε είδους είναι λιγότερο επαχθείς, για τον ανταγωνισμό, η Επιτροπή κρίνει ότι δικαιολογείται η επιβολή προστίμου για κάθε έτος της διαπιστωθείσας παράβασης, αντίστοιχο του [...] % του κύκλου εργασιών της καταγγελλομένης.

Τέλος, τόσο από την ακροαματική διαδικασία όσο και από τα στοιχεία που περιήλθαν στην κατοχή της Γ.Δ.Α. δεν προέκυψε παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.703/77, όπως ισχύει από τις εταιρείες ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ και Fiat Auto SpA.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ομοφώνως:

1. **Διαπιστώνει** ότι η εταιρεία με την επωνυμία «ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ Α.Ε» παρέβη το άρθρο 1 του ν. 703/1977 και το άρθρο 81 παρ. 1 ΣυνθΕΚ, όπως ισχύουν.
2. **Υποχρεώνει** την ως άνω εταιρεία να παραλείψει την παράβαση των ως άνω διατάξεων, όπως ισχύουν, στο μέλλον.
3. **Επιβάλλει** πρόστιμο στην ως άνω εταιρεία για τα οικονομικά έτη 1997, 1998, 1999, 2000 και για το χρονικό διάστημα από 1.7.1994 έως και την 31.12.1994 συνολικού ποσού 9.558.526 Ευρώ (εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες πενήντα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια είκοσι έξι ευρώ), που σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ.2 του ν. 703/77, δεν υπερβαίνει το 15% των ακαθαρίστων εσόδων της επιχείρησης.
4. **Απειλεί** την ανωτέρω εταιρεία σε περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της διαπιστωθείσας παράβασης με χρηματική ποινή ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) Ευρώ για

κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης με την παρούσα απόφαση από την ημέρα δημοσίευσής της.

Η απόφαση εκδόθηκε την **19^η Μαρτίου 2009**.

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

Ο Προεδρεύων της Ε.Α.

Απόστολος Ρεφενές

Οι Συντάκτες της Απόφασης

Δημήτριος Γιαννέλης

Δέσποινα Κλαβανίδου

Αθανάσιος Στεφόπουλος

Η Γραμματέας

Όλγα-Ανίτα Ραφτοπούλου