

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. \*766/2022**  
**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**  
**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 30<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00 με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Παναγιώτης Φώτης (Εισηγητής)  
Ιωάννης Στεφάτος

Μαρία Ιωαννίδου

Μαρία Ιωάννα Ράντου

Σωτήριος Καρκαλάκος και

Ιωάννης Πετρόγλου

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα

Τα λοιπά τακτικά μέλη δεν προσήλθαν λόγω δικαιολογημένου κωλύματος.

**Θέμα της συνεδρίασης:** Λήψη απόφασης επί της υπ' αριθ. πρωτ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας των εταιρειών α) «Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» και β) «ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» κατά των εταιρειών α) «CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (με σημερινή επωνυμία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ») και β) «AUTOMOBILES CITROËN FRANCE» για παραβάσεις των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 1 του ν. 3959/2011) και 2<sup>α</sup> του ν. 703/77, καθώς και των διαδοχικών Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής (εφεξής και ΚΟΑ) 1400/2002 και 461/2010

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ηλιάνα Κούτρα με αναπληρώτρια αυτής την Ευγενία Ντόρντα.

---

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε τέσσερις (4) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: 1) Έκδοση για την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2) Έκδοση για την εταιρεία «Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ», 3) Έκδοση για την εταιρεία «ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», 4) Έκδοση για την εταιρεία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ». 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 (ΦΕΚ 93 Α'/20.04.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1790 Β'/21.03.2023).

Στη συνεδρίαση οι νομίμως κλητευθέντες παραστάθηκαν ως ακολούθως: 1) οι εταιρείες: α) «Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» και β) «ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» δια των πληρεξουσίων δικηγόρων, Μιχαήλ Μαρίνου, Ευάγγελου Λιάσκου και Αθανασίου Σαφαρή 2) οι εταιρείες: α) CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (με νυν επωνυμία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ) και β) AUTOMOBILES CITROËN FRANCE δια των πληρεξουσίων δικηγόρων, Κωνσταντίνου Χριστοδούλου, Δημητρίου Χριστοδούλου, Σοφίας Παπαδοπούλου, Μαρίας Χριστίνας Καλαντζή, Γεωργίου Δελλή, Άγγελου Χασαπόπουλου και Έλλης Κωνσταντίνου.

Στην αρχή της συζήτησης τον λόγο έλαβε ο Εισηγητής της υπόθεσης, Παναγιώτης Φώτης, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ' αριθ. πρωτ. 4927/4.6.2021 γραπτής Εισήγησης.

Κατά την ως άνω συνεδρίαση οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και οι νόμιμοι εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων μερών, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής.

Οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των καταγγελλόντων ζήτησαν την εξέταση δύο μαρτύρων, για τη θεμελίωση των ισχυρισμών τους. Η Επιτροπή, αποδεχόμενη το σχετικό αίτημά τους, εξέτασε ανωμοτί τον [...] του [...] και ενόρκως τον [...].

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας και την εξέταση των μαρτύρων οι πληρεξούσιοι δικηγόροι ζήτησαν και ο Πρόεδρος της Επιτροπής χορήγησε προθεσμία επτά (7) εργάσιμων ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών από τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να υποβάλουν τα συμπληρωματικά υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη την 28<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2021, ημέρα Τρίτη και ώρα 15:30, η οποία συνεχίστηκε και ολοκληρώθηκε την 27<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:00, με τη συμμετοχή του Εισηγητή της υπόθεσης, Παναγιώτη Φώτη, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την υπ' αριθ. πρωτ. 4927/4.6.2021 Έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, το ισχύον νομικό πλαίσιο, και τις απόψεις που διατυπώθηκαν εγγράφως με τα υπομνήματα που κατέθεσαν και προφορικός κατά τη συζήτηση της υπόθεσης τα ενδιαφερόμενα Μέρη,

## **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:**

### **I ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ<sup>1</sup>**

1. Στις 20 Δεκεμβρίου 2012<sup>2</sup> οι εταιρείες α) «Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής και «η πρώτη καταγγέλλουσα» ή ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ) και β)

<sup>1</sup> Σχετικά με την καταγγελία βλ. Ενότητα «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ» της παρούσας.

<sup>2</sup> Για ανάλυση των καταγγελλόμενων πρακτικών, βλέπε την ενότητα «ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ» κατωτέρω.

- «ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «η δεύτερη καταγγέλλουσα» ή ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ) (εφεξής από κοινού και «οι καταγγέλλουσες») κατέθεσαν στην Υπηρεσία την υπ' αριθ. πρωτ. 10155 καταγγελία κατά των εταιρειών α) «CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «η πρώτη καταγγελλόμενη» ή CITROEN ΕΛΛΑΣ) και β) «AUTOMOBILES CITROËN FRANCE» (εφεξής και «η δεύτερη καταγγελλόμενη» ή CITROËN FRANCE) (εφεξής από κοινού και «οι καταγγελλόμενες») για παραβάσεις των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 1 του ν. 3959/2011) και 2<sup>α</sup> του ν. 703/77, καθώς και των διαδοχικών Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής (εφεξής και «ΚΟΑ») 1400/2002 και 461/2010.
2. Σύμφωνα με την καταγγελία<sup>3</sup>, οι σχετικές παράνομες κατά την κρίση των καταγγελλουσών πρακτικές εφαρμόζονται στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας από τον εισαγωγέα στην Ελλάδα των οχημάτων σήματος CITROEN και την κατασκευάστρια εταιρεία. Οι πρακτικές συνίστανται, μεταξύ άλλων, σε συμφωνίες καθορισμού τιμής μεταπώλησης στους εξουσιοδοτημένους διανομείς και τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές του δικτύου, αναφορικά με την πώληση νέων αυτοκινήτων, την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και την πώληση ανταλλακτικών<sup>4</sup>.
  3. Σε συνέχεια της καταγγελίας, οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν στην Υπηρεσία με τα υπ' αριθ. πρωτ. 8761/5.12.2014 και 2137/6.4.2017 υπομνήματά τους πρόσθετα έγγραφα, προς συμπλήρωση και ενίσχυση των αιτιάσεών τους σε βάρος των καταγγελλομένων. Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν με τις υπ' αριθ. πρωτ. 5084/15.9.2017 και 6978/28.11.2017<sup>5</sup> επιστολές τους στοιχεία τα οποία είχαν ζητηθεί<sup>6</sup> από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ»).
  4. Κατόπιν αξιολόγησης των στοιχείων του φακέλου και της σχετικής εισήγησης της ΓΔΑ, η καταγγελία απορρίφθηκε ως προφανώς αβάσιμη και τέθηκε στο αρχείο κατ' άρθρο 37 παρ. 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 36 παρ. 4 του ν. 3959/2011, δυνάμει της υπ' αρ. 24/29.12.2017 πράξης του Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ»). Σύμφωνα με την πράξη, [...]<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την καταγγελία, βλ. υπό-ενότητα «Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ» κατωτέρω.

<sup>4</sup> Βλ. και υπό-ενότητα «ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΩΝ ΜΕΤΑΠΩΛΗΣΗΣ Α) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, Β) ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ, ΕΞΟΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ (ΑΞΕΣΟΥΡΑ) Γ) ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ Δ) ΓΙΑ ΕΜΜΕΣΟ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΝΙΑΙΩΝ ΤΙΜΩΝ ΔΙΑΝΙΚΗΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΕΡΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ» κατωτέρω.

<sup>5</sup> Οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν τα πρακτικά της συνεδρίασης της 28.9.2016 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, σε συνέχεια της οποίας εκδόθηκε η υπ' αρ. 1180/2017 απόφαση του εν λόγω δικαστηρίου.

<sup>6</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 4833/5.9.2017 επιστολή παροχής στοιχείων της ΓΔΑ προς τις καταγγέλλουσες.

<sup>7</sup> Κατόπιν της κοινοποίησης της κατ' αρ. 37 πράξης του Προέδρου της ΕΑ οι καταγγέλλουσες έθεσαν [...] (βλ. σχετική αναφορά των καταγγελλουσών στο υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους, σελ. 7 επ.). Ωστόσο, όπως αναφέρεται και στην υπ' αριθμ. πρωτ. 495/20.09.2021 προσθήκη της πρώτης καταγγελλόμενης (παρ. 11), «..... η διάταξη [εννοείται το άρθρο 11 του Κανονισμού 1/2003] δεν προβλέπει υποχρέωση της εθνικής αρχής ανταγωνισμού να απόσχει από τη λήψη απόφασης ή ακυρότητα της πράξης που αυτή εξέδωσε, εάν δεν έχει προηγηθεί σχετική ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ενόψει τούτων, η προηγούμενη ενημέρωση της

5. Κατά της 24/29.12.2017 πράξης του Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι καταγγέλλουσες άσκησαν προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (εφεξής και «ΔΕΑ»), επί της οποίας εκδόθηκε η υπ' αρ. 1717/2019 απόφαση. Το Δικαστήριο δέχθηκε την προσφυγή και ακύρωσε την ανωτέρω πράξη, χωρίς να εξετάσει κατ' ουσία την υπόθεση. Κατά το σκεπτικό της απόφασης, εφόσον από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει ότι απαιτήθηκε περαιτέρω διερεύνηση της υπόθεσης, το χρονικό διάστημα των πέντε (5) ετών που παρήλθε προκειμένου η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού να αποφασίσει οριστικώς επί της καταγγελίας, ήτοι από την κατάθεση της καταγγελίας έως την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης, υπερβαίνει σε κάθε περίπτωση την εύλογη διάρκεια μέσα στην οποία έπρεπε να ολοκληρωθεί η σχετική διαδικασία, δεδομένου ότι, σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά, ο Πρόεδρος όφειλε, εφόσον δεν υφίστατο δυνατότητα για οριστική κρίση να εκδώσει εμπρόθεσμα πράξη, μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία των εννέα μηνών<sup>8</sup> από την υποβολή της καταγγελίας, με την οποία, είτε να καθορίζει αιτιολογημένα την πορεία της υπόθεσης, είτε να εκδώσει, εφόσον παρίστατο αναγκαίο, προδικαστική απόφαση η ΕΑ. Επισημαίνεται ότι το Δικαστήριο δεν ανέπεμψε ρητά την εν λόγω υπόθεση προς επανεξέταση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.
6. Ακολούθως, η πρώτη καταγγελλόμενη άσκησε τριτανακοπή κατά της υπ' αρ. 1717/2019 απόφασης του ΔΕΑ, με την οποία αιτήθηκε την εξαφάνιση της εν λόγω απόφασης, λόγω εσφαλμένης ερμηνείας της κείμενης νομοθεσίας. Η τριτανακοπή απερρίφθη δυνάμει της υπ' αρ. 2701/2020 Απόφασης του ΔΕΑ, ως απαράδεκτα ασκηθείσα<sup>9</sup>.
7. Πέραν της διαδικασίας υποβολής καταγγελίας ενώπιον της ΕΑ, στις 18.5.2012 οι καταγγέλλουσες άσκησαν την υπ' αριθ. 3448/2012 αγωγή κατά της CITROEN ΕΛΛΑΣ (η πρώτη καταγγελλόμενη) ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, το οποίο εξέδωσε την υπ' αρ. 1180/2017 απόφαση. Με την εν λόγω απόφαση αναγνωρίστηκε στις καταγγέλλουσες το δικαίωμα αποζημίωσης ύψους 2.000€ για αποκατάσταση της ηθικής βλάβης που υπέστησαν από την διάπραξη αυτοδικίας από την CITROEN μέσω της αφαίρεσης των σημάτων και πινακίδων από τις εγκαταστάσεις των εταιρειών ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2011, ενώ απορρίφθηκαν όλοι οι υπόλοιποι ισχυρισμοί ως είτε νόμο είτε ουσία αβάσιμοι<sup>10</sup>.
8. Κατά της προαναφερθείσας απόφασης ασκήθηκαν εφέσεις από όλα τα διάδικα μέρη ενώπιον του Εφετείου Αθηνών, επί των οποίων εκδόθηκε η υπ' αριθ. 3536/2020 απόφαση<sup>11</sup> με την οποία κατ' αρχάς απορρίφθηκε η έφεση των καταγγελλουσών εταιρειών και κατά δεύτερο έγινε δεκτή η έφεση της AIGLON (σημερινή επωνυμία της 1<sup>ης</sup> καταγγελλόμενης) αναφορικά

---

*Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν συνιστά, κατά την πρόδηλη έννοια της παραπάνω διάταξης, ουσιώδη τύπο, επιβαλλόμενο επί ποινή ακυρότητας της διαδικασίας έκδοσης της οικείας απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού» (βλ. ΣτΕ 1881/2014 σκ. 4, καθώς και ΣτΕ 2775/2014 σκ. 4)».*

<sup>8</sup> Βλ. άρθρο 37 παρ. 2 ν. 3959/2011.

<sup>9</sup> Σε συνέχεια της απόρριψης της τριτανακοπής, οι καταγγέλλουσες με τις υπ'αρ. πρωτ. 8131/18.9.2020 και 1276/11.1.2021 επιστολές τους προς τον Πρόεδρο και τα μέλη της Επιτροπής Ανταγωνισμού αιτήθηκαν την εκ νέου εξέταση της καταγγελίας τους και υπό το πρίσμα των ενωσιακών διατάξεων, ενώ επιφυλάχθηκαν να προσκομίσουν και νέα στοιχεία προς υποβοήθηση της αξιολόγησης της υπόθεσης.

<sup>10</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5084/15.9.2017 επιστολή των καταγγελλουσών για την απόφαση 1180/2017 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, όπου αναφέρεται «[...]»

<sup>11</sup> Βλ και το σχετ. 1 της υπ' αρ. πρωτ. 3430/16.4.2021 επιστολή των εταιρειών ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ. Η καταγγέλλουσα αναφέρει στην απάντησή της ότι προτίθεται να ασκήσει αίτηση αναίρεσης στον Άρειο Πάγο.

με την ακύρωση της υποχρέωσής να καταβάλλει το ποσό των 2.000€ ως ηθική αποζημίωση στην ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ.

9. Επιπροσθέτως, η πρώτη καταγγέλλουσα, ήτοι η Ι.Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, άσκησε αγωγή<sup>12</sup> κατά της πρώτης καταγγελλόμενης και της «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΑΕ» » (εφεξής και «ΕΛΥΖΕ»), επί της οποίας εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 3879/2019 απόφαση ΠΠρωτΑθ, με την οποία απορρίφθηκε η εν λόγω αγωγή<sup>13</sup>.

## **II ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

10. Για τη διερεύνηση της βασιμότητας της ως άνω καταγγελίας, η ΓΔΑ διεξήγαγε μέτρα έρευνας. Η Υπηρεσία απέστειλε τις υπ' αρ. πρωτ. οικ. 4833/5.9.2017 και οικ. 3070/6.4.2021 επιστολές παροχής στοιχείων στις καταγγέλλουσες, επί των οποίων προσκομίστηκαν οι υπ' αριθμ. πρωτ 5084/15.9.2017, 3430/16.4.2021 και 3606/22.4.2021 απαντητικές επιστολές.
11. Αντίστοιχα εστάλησαν οι υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 2981/2.4.2021 και οικ. 4159/12.5.2021 επιστολές παροχής στοιχείων στην πρώτη καταγγελλόμενη, η οποία απάντησε με τις υπ' αρ. πρωτ. 3825/27.4.2021 και 4525/24.5.2021 επιστολές. Η πρώτη καταγγελλόμενη προσκόμισε προς επίρρωση των ισχυρισμών της σειρά αποδεικτικών στοιχείων, όπως ενδεικτικά συμβάσεις του δικτύου της, τιμοκατάλογους επί σειρά ετών, τιμολόγια πώλησης αυτοκινήτων από εξουσιοδοτημένους διανομείς, αποδείξεις λιανικής πώλησης ανταλλακτικών, ένορκες βεβαιώσεις, χρηματοδοτικές συμβάσεις με διάφορα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, εσωτερικές εγκυκλίους προς τους συνεργάτες της, έντυπα εμπορικής πολιτικής κτλ.
12. Στις 14 Απριλίου 2021 έλαβε χώρα τηλεδιάσκεψη υπαλλήλων της ΓΔΑ με τους κ.κ. Σαφαρή και Ηλιόπουλο, δικηγόρους των καταγγελλουσών, κατά την διάρκεια της οποίας οι τελευταίοι παρείχαν πληροφορίες για την εξέλιξη της υπόθεσης στα πολιτικά δικαστήρια, σχολίασαν τις τελευταίες δικαστικές αποφάσεις και δεσμεύτηκαν να προσκομίσουν νέα πρόσθετα έγγραφα προς επίρρωση των ισχυρισμών των πελατών τους. Αντίστοιχη τηλεδιάσκεψη είχε προγραμματισθεί να λάβει χώρα με την καταγγελλόμενη εταιρεία CITROEN ΕΛΛΑΣ, [...].
13. Στις [...] η υπόθεση κοινοποιήθηκε στο European Competition Network (ECN), με αριθμό υπόθεσης «/[...]», δυνάμει του άρθρου 11 του Κανονισμού 1/2003<sup>14</sup>. Σημειώνεται ότι ο

---

<sup>12</sup> Βλ. και το σχετ 2 της υπ' αριθμ. πρωτ. 3430/16.4.2021 απαντητικής επιστολής των καταγγελλουσών για την υπ' αριθμ. 3879/2019 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών επί της από 24.4.2014 αγωγής της. Με την εν λόγω αγωγή κατηγόρησε η Ι.Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ την ΑΙΓΛΟΝ για σύμπραξη με την, ιδίων συμφερόντων, εταιρεία ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΑΕ και από κοινού επιβολή στην καταγγέλλουσα της υποχρέωσης να ασφαλίσει τα αυτοκίνητα των πελατών που αγοράζονταν μέσω χρηματοδοτικού προγράμματος της ΑΙΓΛΟΝ σε ασφαλιστικές εταιρείες επιλογής της ΕΛΥΖΕ.

<sup>13</sup> Βλ και το σχετ. 3 της υπ' αριθμ. πρωτ. 3430/16.4.2021 απάντησης των καταγγελλουσών με το οποίο προσκόμισαν την από 1.11.2019 έφεση που άσκησε η πρώτη καταγγέλλουσα κατά της απόφασης ενώπιον του Εφετείου Αθηνών. Οι εταιρείες με την ανωτέρω απάντηση τους διευκρίνισαν ότι μέχρι τον χρόνο απάντησής της πρώτης καταγγέλλουσας δεν είχε συζητηθεί/εκδικαστεί η προαναφερθείσα έφεση. Οι καταγγέλλουσες δεν προσκόμισαν κανένα επιπλέον στοιχείο για την εν λόγω έφεση έως και την κατάθεση στην Υπηρεσία του υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικού υπομνήματός τους. Σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν με την υπ' αριθμ. πρωτ. 3430/16.4.2021 επιστολή τους έγγραφα σχετικά με τις προσωπικές δικαστικές διαφορές των αντιπροσώπων των διαδίκων. Ειδικότερα, [...].

<sup>14</sup> Όπως αναφέρεται και στην υπ' αριθμ. πρωτ. 495/20.09.2021 προσθήκη της πρώτης καταγγελλόμενης (παρ. 11), «.....η κατ' άρθρο 11 του Κανονισμού 1/2003 προηγούμενη ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την εθνική αρχή ανταγωνισμού προβλέπεται «όχι για την προστασία (δικαιωμάτων) των εμπλεκόμενων

επηρεασμός του ενδοκοινοτικού εμπορίου δεν προκύπτει, όπως υποστηρίζουν οι καταγγέλλουσες, από το γεγονός ότι «..... αφού ενεπλέκετο και το εργοστάσιο κατασκευής της CITROEN στη Γαλλία.....»<sup>15</sup>, αλλά από την λεπτομερή ανάλυση των στοιχείων στην παρούσα, όπως αυτή παρουσιάζεται στην Ενότητα «*Επηρεασμός ενδοκοινοτικού εμπορίου & δυνατότητα εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης (101 και 102 ΣΛΕΕ)*» κατωτέρω. Σε κάθε περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου και κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, ελλείπει αποδεικτικών στοιχείων για την ενεργό συμμετοχή της AUTOMOBILES CITROEN FRANCE στην υπόθεση, η παρούσα καταγγελία αβασίμως στρέφεται κατά αυτής (βλ. και Ενότητα «*ΑΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ Β' ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 101 ΠΑΡ. 1 ΣΛΕΕ*» κατωτέρω).

14. Τέλος, οι καταγγέλλουσες με το υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους ισχυρίζονται ότι α) η έρευνα της Υπηρεσίας είναι ελλιπής, β) η Εισήγηση χάνει τη γενική εικόνα, γ) η Εισήγηση δεν έλαβε «*υπ' όψη έμμεσους μηχανισμούς πίεσης-συμμόρφωσης του διανομέα στις απαιτήσεις του προμηθευτή («μηχανισμοί τανάλιας»)»*, δ) η Εισήγηση προχωράει σε επιδερμική εξέταση της υπόθεσης, ε) η Εισήγηση στην ουσία δεν προχώρησε σε επανεξέταση της υπόθεσης, στ) η Υπηρεσία δεν επέστειλε ερωτηματολόγια και δεν διενέργησε επιτόπιο έλεγχο στις εγκαταστάσεις όλων των διανομέων της πρώτης καταγγελλόμενης, ζ) «*.....η ΓΔΑ απεμπόλησε τις εξουσίες που τις δίδει το ανακριτικό σύστημα και αρκέστηκε στις περιορισμένες δυνατότητες που αποδίδει το συζητητικό σύστημα.....»* (παρ. 9), η) «*..... [η] Εισήγηση, προς υποστήριξη των απόψεων της βασίζεται στις κρίσεις των πολιτικών δικαστηρίων.....»* (παρ. 12).
15. Ως προς τους ανωτέρω ισχυρισμούς των καταγγελλουσών σημειώνεται ότι στην Ενότητα «*ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ*» κατωτέρω γίνεται λεπτομερής αναφορά και ανάλυση, μία προς μία, των καταγγελλόμενων πρακτικών, αλλά και στοιχείων που προέκυψαν κατόπιν της υπ' αριθ. πρωτ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας των καταγγελλουσών εταιρειών, τα οποία και επανεξετάστηκαν. Περαιτέρω, όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω, στις 14 Απριλίου 2021 πραγματοποιήθηκε τηλεδιάσκεψη μεταξύ του Εισηγητή και του Π. Φώτη και των συνεπικουρούντων στελεχών της ΓΔΑ στην υπόθεση, με τους δικηγόρους των καταγγελλουσών εταιρειών, με σκοπό την καλύτερη κατανόηση των γεγονότων της υπόθεσης κατόπιν επανεξέτασης του διοικητικού φακέλου. Ασφαλώς η ΕΑ δεν δεσμεύεται από τις κρίσεις των πολιτικών δικαστηρίων σχετικά με την εφαρμογή του δικαίου ανταγωνισμού, αλλά σε κάθε περίπτωση η ανάλυση των πραγματικών περιστατικών από τα πολιτικά δικαστήρια η οποία προηγήθηκε της επανεξέτασης της υπόθεσης από την ΕΑ, εφόσον αυτή τέθηκε υπόψη της ΕΑ, δύναται να εξεταστεί στο πλαίσιο της διακριτικής ευχέρειας της ΕΑ ώστε να σχηματίσει δικανική πεποίθηση για την αλήθεια των ισχυρισμών των μερών. Συνεπώς, δεν γίνεται κατανοητός ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών εταιρειών περί επιδερμικής ανάλυσης των γεγονότων της υπόθεσης, ο οποίος εξάλλου δεν συμπεριλαμβάνει συγκεκριμένα παραδείγματα αλλά προβάλλεται γενικώς και αορίστως (βλ. παρ. 6 του υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους).

---

*επιχειρήσεων αλλά στο πλαίσιο της συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τις αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών, με σκοπό «να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των απαγορευτικών αποφάσεων και των ισοδύναμων αποφάσεων κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η συνεκτική εφαρμογή» (βλ. την οικεία αιτιολογική έκθεση στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπό στοιχ. COM/2000/0582/τελικό)».*

<sup>15</sup> Βλ. σχετικά παρ. 32 του υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικού υπομνήματος των καταγγελλουσών.

16. Στην παρούσα Απόφαση, κατά τα ανωτέρω, εξετάστηκαν ενδελεχώς οι καταγγελλόμενες πρακτικές των καταγγελλουσών εταιρειών κατόπιν της υπ' αριθ. πρωτ. 10155/20.12.2012 καταγγελία τους και των διαφόρων μέτρων έρευνας της ΕΑ. Συνεπώς, δεν συντρέχει κατά την ΕΑ «.....στην προκειμένη περίπτωση νόμιμος λόγος έκδοσης προδικαστικής απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 5 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού.....»<sup>16</sup>.
17. Κατά συνέπεια τα παραπάνω επιχειρήματα δεν δύνανται να γίνουν αποδεκτά.

### **III ΤΑ ΜΕΡΗ**

#### **III.1 Οι Καταγγέλλουσες Εταιρείες**

18. Η πρώτη καταγγέλλουσα, Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ<sup>17</sup> ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ με δ.τ. «Ι.Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ Α.Ε.», δραστηριοποιείτο στην εμπορία αυτοκινήτων σήματος CITROËN από το 1970. Ειδικότερα, η εταιρεία υπήρξε από το 1987 εξουσιοδοτημένος διανομέας καινούργιων αυτοκινήτων του εν λόγω σήματος, δυνάμει διαδοχικών συμβάσεων διανομής που σύνηψε με την ελληνική εισαγωγική επιχείρηση CITROEN-ΣΥΓΓΕΛΙΔΗ. Η τελευταία εν ισχύ μεταξύ τους σύμβαση συνάφθηκε στις [...] με συμφωνία των δύο μερών, οπότε και καταγγέλθηκε από την πρώτη καταγγελλόμενη. Η εταιρεία σήμερα δεν έχει δραστηριότητα<sup>18</sup>.
19. Η δεύτερη καταγγέλλουσα, ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με δ.τ. «ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕΒΕ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ», υπήρξε εξουσιοδοτημένος επισκευαστής CITROËN, καθώς και εξουσιοδοτημένος πωλητής ανταλλακτικών του ίδιου σήματος, [...] με την πρώτη καταγγελλόμενη. Στις [...] με συμφωνία των δύο μερών, οπότε και καταγγέλθηκε από την πρώτη καταγγελλόμενη. Σήμερα η εταιρεία δεν έχει δραστηριότητα<sup>19</sup>.
20. Οι καταγγέλλουσες διέθεταν ιδιόκτητες κοινές εγκαταστάσεις στο Αιγάλεω. Το 2006 λειτούργησε στο Χαϊδάρι δεύτερο κατάστημα/παράρτημα διανομής, το οποίο ωστόσο έκλεισε τον Ιούνιο του 2009.

#### **III.2 Οι Καταγγελλόμενες Εταιρείες**

21. Η πρώτη καταγγελλόμενη εταιρεία CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (με σημερινή επωνυμία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ<sup>20</sup>» και δ.τ. «1) CITROEN ΕΛΛΑΣ Α.Ε. (CITROEN HELLAS SA) 2) AIGLON Α.Ε. (AIGLON S.A.)»), ιδρύθηκε το 1965 από την οικογένεια Συγγελίδη, αποτελεί τον επίσημο εισαγωγέα αυτοκινήτων καθώς και ανταλλακτικών, εξοπλισμού, εξαρτημάτων και παροχής υπηρεσιών

<sup>16</sup> Βλ. σχετική αναφορά των καταγγελλουσών εταιρειών στο υπ' αριθμ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους, παρ. 13.

<sup>17</sup> Η εταιρεία μετατράπηκε το 2003 από ατομική επιχείρηση σε ΑΕ.

<sup>18</sup> Σύμφωνα με τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας (αρ. ΓΕΜΗ 122047907000) για τα έτη 2018 και 2019 είχε κύκλο εργασιών 245€ και 3.678€.

<sup>19</sup> Σύμφωνα με τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας (αρ. ΓΕΜΗ 121816807000) για τα έτη 2018 και 2019 έχει μηδενικό κύκλο εργασιών.

<sup>20</sup> Η επωνυμία της εταιρείας τροποποιήθηκε το 2013 και ορίστηκαν ως διακριτικοί τίτλοι οι α) CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΕ και β) AIGLON ΑΕ

επισκευής και συντήρησης που αφορούν τα οχήματα CITROEN στην Ελλάδα και διαθέτει δίκτυο με περισσότερους από 44 εξουσιοδοτημένους διανομείς (διανομείς αυτοκινήτων και εξουσιοδοτημένα συνεργεία). Η πλειονότητα των μελών του δικτύου διαθέτει ολοκληρωμένες μονάδες με τμήμα πωλήσεων, εκθεσιακούς χώρους, κέντρα τεχνικής εξυπηρέτησης και τμήματα πώλησης ανταλλακτικών. Πρόεδρος & Δ/νων Σύμβουλος της εταιρείας είναι ο Πολυχρόνης Συγγελίδης, και Αντιπρόεδρος και Δ/νων σύμβουλος ο Συγγελίδης Ιωάννης.

22. Το 2014 η εταιρεία ανέλαβε και την αντιπροσωπεία των αυτοκινήτων σήματος PEUGOT και DS Automobiles.
23. Η AUTOMOBILES CITROËN FRANCE αποτελεί τον κατασκευαστή των οχημάτων και των ανταλλακτικών σήματος CITROËN. Ιδρύθηκε το 1919 από τον [...], το 1976 εξαγοράστηκε από την Peugeot και πλέον αποτελεί μέρος του Ομίλου PSA (Peugeot Société Anonyme) Peugeot CITROËN. Ο όμιλος παράγει και εμπορεύεται επίσης οχήματα σήματος DS Automobiles και προσφάτως Opel και Vauxhall.

#### **IV ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ<sup>21</sup>**

24. 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.

##### **IV.1 Ο Κλάδος του Αυτοκινήτου**

25. Στην Ελλάδα δεν κατασκευάζονται αυτοκίνητα, αλλά εισάγονται από ξένους κατασκευαστικούς οίκους οι οποίοι δραστηριοποιούνται, κατά κανόνα, στην ελληνική επικράτεια είτε απευθείας μέσω θυγατρικής εταιρείας είτε έμμεσα με τον ορισμό μέσω συμβάσεων (importer agreements) αποκλειστικού αντιπροσώπου, ο οποίος αναλαμβάνει να οργανώσει εθνικό δίκτυο διανομής. Η εμπορία οχημάτων πραγματοποιείται μέσω δικτύων επιλεκτικής ή αποκλειστικής διανομής ή συνδυασμού και των δύο. Το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών περιλαμβάνει επιχειρήσεις λιανικής πώλησης αυτοκινήτων (διανομείς) καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών επισκευής/ συντήρησης (σέρβις) και πώλησης ανταλλακτικών (διανομείς).
26. Οι συμβάσεις με τους εμπορικούς αντιπροσώπους/διανομείς του ίδιου δικτύου έχουν τους ακόλουθους τύπους: α) σύμβαση πώλησης καινούργιων οχημάτων, β) σύμβαση παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και γ) σύμβαση που συνδυάζει τα ανωτέρω. Δίνεται επίσης η δυνατότητα σε έναν εξουσιοδοτημένο διανομέα<sup>22</sup> να αναθέσει τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης υπεργολαβικά σε εξωτερικό συνεργάτη, υπό την προϋπόθεση ότι τούτος θα πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια.

---

<sup>21</sup> Βλ. σχετικά και Ανακοίνωση της Ε.Επ. όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03).

<sup>22</sup> Από την εφαρμογή του ΚΟΑ 1400/2002 και έπειτα. Βλ. σχετικά άρθρο 3 παράγραφος 3 προαναφερόμενου Κανονισμού.



27. Στην αγορά σημειώνεται<sup>23</sup> έντονος διασηματικός (interbrand) ανταγωνισμός ο οποίος στηρίζεται κυρίως στην τιμή, τα παρεχόμενα κίνητρα (λ.χ. εγγύηση, χρηματοδότηση), την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, την ποιότητα και τη διαφήμιση. Ως αποτέλεσμα αυτού, παρατηρείται, κατά κανόνα, περιορισμός του εμπορικού κέρδους ανά προϊόν, το οποίο επιχειρείται να καλυφθεί με εξωγενείς αυξήσεις στη ζήτηση. Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (εφεξής και «ΣΕΑΑ»)<sup>24</sup>, οι ανταγωνίστριες εταιρείες εναλλάσσονται στις πρώτες θέσεις των πωλήσεων αυτοκινήτων, γεγονός το οποίο καταδεικνύει την ένταση του ανταγωνισμού στον κλάδο. Ως αποτέλεσμα των δεσμεύσεων που συμβατικά αναλαμβάνουν, του επιχειρηματικού κινδύνου και του έντονου ανταγωνισμού, το περιθώριο κέρδους των διανομέων από την πώληση αυτοκινήτων είναι μικρό. Οι διανομείς στηρίζονται κατά βάση στα κάθε μορφής μπόνους (πχ χρηματικά για επίτευξη στόχων πωλήσεων ή εκπτώτικα) που λαμβάνουν από τους εισαγωγείς, στην πώληση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, στα έσοδα από τη διαμεσολάβηση για τη χρηματοδότηση των πελατών τους από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, την προμήθεια από την συνεργασία με ασφαλιστικούς οργανισμούς, ενώ όσοι έχουν την οικονομική δυνατότητα και την άδεια των αντιπροσώπων/εισαγωγέων προχωρούν σε καθετοποίηση των εταιριών τους, προσφέροντας υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης (σέρβις), δραστηριότητα που αποφέρει κέρδος μεγαλύτερο συγκριτικά με την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων.

#### **IV.2 Σχετική Αγορά Προϊόντος**

28. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού<sup>25</sup>, η σχετική αγορά αποτελείται από τρεις (3) σχετικές υπο-αγορές: (α) πώλησης καινούργιων οχημάτων, (β) πώλησης ανταλλακτικών και αξεσουάρ αυτοκινήτων οχημάτων και (γ) παροχής υπηρεσιών επισκευής μετά την πώληση (after sales service).
29. Η αγορά πώλησης καινούργιων οχημάτων και, εν γένει, η ευρύτερη αγορά πώλησης επιβατικών αυτοκινήτων, είναι δυνατό να διαιρεθεί σε μια πλειάδα κατηγοριών με βάση τη δυνατότητα υποκατάστασης των προϊόντων από την πλευρά του αγοραστή – καταναλωτή<sup>26</sup>. Τα κριτήρια, με βάση τα οποία οι καταναλωτές επιλέγουν αυτοκίνητο, είναι κυρίως: α) η

<sup>23</sup> Βλ. υπ' αριθμ. 437/V/2009 και 641/2017 Αποφάσεις ΕΑ.

<sup>24</sup> Βλ. στοιχεία από την ιστοσελίδα του Συνδέσμου: <http://www.seaa.gr/el/statistics/registrations>.

<sup>25</sup> Αναλυτικότερα σχετικά με την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς πρβλ. και τις υπ' αριθμ.567/VII/2013 (εξαγορά του 100% των «ΠΕΖΕΑ ΕΛΛΑΔΑ ΕΠΕ», «ΟΤΟΣΦΑΙΡ ΕΛΛΑΔΑ ΑΕ» και «ΚΟΦΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑ ΑΕ» από την Οικογένεια ΘΕΟΧΑΡΑΚΗ), 511/VI/2010 (καταγγελία της «MABA Εμποροβιομηχανική ΑΕ» κατά των «RENAULT SAS» και «PGA MOTORS»), 437/V//2009 (καταγγελία του Σ. Σ.-«ALTO ΣΑΡΡΗΣ» και της «VERLA Α.Ε.» κατά των: α) «α) «ΦΙΑΤ ΑΟΥΤΟ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ», β) «ΦΙΑΤ ΑΥΤΟ SpA», και γ) «ΦΙΑΤ ΚΡΕΝΤΙΤ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.»), 406/V/2008 (εξαγορά της «ERGOTRAK Α.Ε.» από τη «ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ»), 386/V/2008 (απόκτησης από την «ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ» της «Γ. ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ Α.Ε.»), 375/V/2008 (απόκτησης από την «ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ» των «Ι.Ε. ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ ΑΕ, ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε», «ΕΜΙΚΟ ΑΕ» και «MULTIPART ΑΕ.»), 370/V/2007 και 315/V/2006 ((προδικαστική) καταγγελίες της «ΑΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ Α.Ε.Β.Ε. – ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» κατά των «ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΕΛΛΑΣ Π & Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΑΟΥΤΟΝΤΗΛ ΕΛΛΑΣ Π & Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»), 332/V/2007 (καταγγελία της «Εμμ. Ψυϊκάς & Σία Ε.Ε.Ε.» κατά της «ΜΑΥΑ ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.»), 288/IV/2005 (καταγγελίες της «ΑΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ ΑΕΒΕ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» κατά των «ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΕΛΛΑΣ Π & Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, «Π & Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ» και «ΑΟΥΤΟΝΤΗΛ ΕΛΛΑΣ Π & Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»)) Αποφάσεις ΕΑ.

<sup>26</sup> Βλ. Κεφ. 6.1 στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιο του ΚΟΑ (ΕΚ) 1400/2002 καθώς και αναφερόμενες Αποφάσεις ΕΑ υπ. 25.

τιμή, β) το μήκος, γ) η ποιότητα κατασκευής (με σημαντικότερο κριτήριο την ασφάλεια λειτουργίας και κυκλοφορίας, την άνεση, τον εξοπλισμό, την οδηγική συμπεριφορά, την απόδοση και αξιοπιστία του κινητήρα κ.ο.κ.), δ) η σκοπούμενη χρήση του (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). Ο ΣΕΑΑ<sup>27</sup>, ο μόνος φορέας που διαθέτει επίσημα στατιστικά στοιχεία για την αγορά των καινούργιων οχημάτων στην Ελλάδα, έχει προβεί στην οριοθέτηση ξεχωριστών αγορών επιβατηγού αυτοκινήτου<sup>28</sup>. Η ΕΑ σε προηγούμενες αποφάσεις της<sup>29</sup> έχει υιοθετήσει την κατηγοριοποίηση οχημάτων που έχει γίνει σε αποφάσεις<sup>30</sup> και στις κατευθυντήριες γραμμές<sup>31</sup> της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (εφεξής και «Ε.Επ.») σχετικά με την εν λόγω αγορά προϊόντος, η οποία περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες οχημάτων: Α (μίνι), Β (μικρά), C (μεσαία), D (μεγάλα), E (ανώτερη κατηγορία), F (πολυτελείας), η οποία περιλαμβάνει και τα οχήματα της κατηγορίας G (υπερπολυτελείας) όπως αυτή ορίζεται από τον ΣΕΑΑ), S (σπορ), η οποία συμπεριλαμβάνει τις κατηγορίες Sp Cabrio, Sp Coupe και Sp Roadster του ΣΕΑΑ, M (πολλαπλού σκοπού), η οποία συμπεριλαμβάνει τις κατηγορίες MPV, MPV-M, Van και Vanette του ΣΕΑΑ καθώς και την κατηγορία Combi (πολυμορφικά), και J (οχήματα τύπου Jeep) που συμπεριλαμβάνει τα 4X4 – ATV και 4X4 – SUV του ΣΕΑΑ.

30. Σχετικά με την αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) αυτοκινήτων οχημάτων διευκρινίζεται ότι ως ανταλλακτικά αυτοκινήτων ορίζονται τα «αγαθά που προορίζονται να τοποθετηθούν ή να συναρμολογηθούν σε αυτοκίνητο όχημα για να αντικαταστήσουν συστατικά μέρη του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένων των αναγκαίων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου λιπαντικών, με την εξαίρεση των καυσίμων»<sup>32</sup>. Ιδίως, από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού 1400/2002 και στο πλαίσιο των Κανονισμών που τον διαδέχθηκαν, ήτοι του Κανονισμού 330/2010<sup>33</sup> και του Κανονισμού 461/2010<sup>34</sup>, η αγορά πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων διακρίνεται από την πώληση ανταλλακτικών, αλλά και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και

<sup>27</sup> Βλ. την ιστοσελίδα του ΣΕΑΑ (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων) [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr).

<sup>28</sup> (α) 4X4 – ATV (τύπου Jeep), (β) 4X4 – SUV (τύπου Jeep Πόλης), (γ) Α (μίνι), (δ) Β (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).

<sup>29</sup> Ο.π., υπ. 21.

<sup>30</sup> Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ε.Επ.: Μ.6436, Μ.5588, Μ.5518 και Μ.2832. Δες επίσης και απόφαση Ε.Επ. ΑΤ.40072/Magyar Suzuki, παρ. 19 επ.

<sup>31</sup> Βλ. Επεξηγηματικό φυλλάδιο, «Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2002, υποσ. 196.

<sup>32</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της 31ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ΕΕ L 203 της 1.8.2002, σ. 30 έως 41, αρθ. 1, παρ. 1, στοιχ. Ιθ.

<sup>33</sup> Κανονισμός (Ε.Επ.) αριθ. 330/2010 της Επιτροπής της 20ής Απριλίου 2010 για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών, ΕΕ L 102 της 23.4.2010, σ. 1 έως 7 (Κανονισμός γενικής απαλλαγής των κάθετων συμφωνιών).

<sup>34</sup> Κανονισμός (Ε.Επ.) αριθ. 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, ΕΕ L 129 της 28.5.2010, σ. 52 έως 57

συντήρησης<sup>35</sup>. Έτσι, η αγορά του κλάδου εμπορίας ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτοκινήτων, καθώς και του κλάδου συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων θεωρούνται διακριτές αγορές από την αγορά πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων, αλλά και από την αγορά ανταλλακτικών ή υπηρεσιών επισκευής άλλων σημάτων 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 κλπ.), ενώ πολλά ειδικά για τα σήματα ανταλλακτικά δεν μπορούν να υποκατασταθούν καθόλου από μη ειδικά»<sup>36</sup>. Η σχετική αγορά ανταλλακτικών περιλαμβάνει: α) τα γνήσια ανταλλακτικά<sup>37</sup> 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»<sup>38</sup>. Οι καταναλωτές επιλέγουν μεταξύ των ανωτέρω κατηγοριών ανταλλακτικών με βάση, μεταξύ άλλων, την τιμή και το κύρος του κατασκευαστή ανταλλακτικών.

31. Σχετικά με την αγορά παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης οχημάτων σημειώνονται ότι οι εργασίες επισκευής και συντήρησης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων μηχανικές<sup>39</sup> και ηλεκτρικές επισκευές, τοποθέτηση εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, εργασίες συντήρησης (service), επισκευή του αμαξώματος και εξαρτημάτων, πλύσιμο/στύλβωση, βαφή, επισκευή παρμπρίζ και παραθύρων, επισκευή καθισμάτων, επισκευή/εφαρμογή/αντικατάσταση ελαστικών και αεροθαλάμων, ρυμούλκηση και οδική βοήθεια και στην ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται εξουσιοδοτημένα συνεργεία που ανήκουν στο δίκτυο της κατασκευάστριας εταιρείας ή του επίσημου εισαγωγέα-αντιπροσώπου, καθώς και ανεξάρτητοι επισκευαστές, οι οποίοι αποτελούν και την πλειοψηφία του κλάδου. Η εν λόγω αγορά θεωρείται ότι είναι ειδική για κάθε σήμα αυτοκινήτου<sup>40</sup> και χαρακτηρίζεται από τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εξουσιοδοτημένων και των ανεξάρτητων επισκευαστών. Δύναται επίσης να υποδιαιρεθεί σε κατηγορίες ανάλογα με την ηλικία του οχήματος. Το εξουσιοδοτημένο δίκτυο εκτιμάται ότι έχει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς για οχήματα που βρίσκονται εντός της εγγύησης, αλλά

<sup>35</sup> Βλ. σχετικά άρθρο 8 παράγραφος 1 Κανονισμού 1400/2002 και Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, σελ. 78 επ. Βλ. και Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002/ΕΚ, Αθήνα, 2005, σ. 81.

<sup>36</sup> Βλ. απόφαση ΔΕΑ 1833/2010 (ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΙΙ) σκ. 22.

<sup>37</sup> 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 ΕΚ 1400/02, αρθ. 1, παρ.1, στοιχ. κ). 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 ΕΑ 375/Υ/2008).

<sup>38</sup> Βλ. Κανονισμό 1400/2002, άρθρο1, παρ.1 στοιχ. κα.

<sup>39</sup> Βλ. την μελέτη του 2006 «ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΙΚΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ» από το ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΙΚΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ). Αναφέρεται περαιτέρω ότι ο κλάδος χαρακτηρίζεται από την παρουσία πολλών μικρών και οικογενειακών επιχειρήσεων. Υπάρχουν ωστόσο στο κλάδο και πολλά παράνομα συνεργεία τα οποία δεν διαθέτουν άδειες λειτουργίας και άσκησης επαγγέλματος, ένα διαχρονικό φαινόμενο που πλήττει τις νόμιμες επιχειρήσεις (βλ. σελ 199-200).

<sup>40</sup> Βλ. τις συμπληρωματικές κατευθυντήριες του ΚΟΑ 461/2010, σημ. 57.

δυσκολεύεται<sup>41</sup> να το διατηρήσει για οχήματα εκτός εγγύησης<sup>42</sup> και ιδίως αυτά που είναι μεγαλύτερα της πενταετίας.

32. Από τα ανωτέρω αναφερόμενα προκύπτει ότι οι σχετικές αγορές προϊόντων και υπηρεσιών στις οποίες αφορά η παρούσα είναι οι εξής:

α) σχετική αγορά διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων,

β) σχετική αγορά διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) οχημάτων

γ) σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής οχημάτων.

#### **IV.3 Σχετική Γεωγραφική Αγορά**

33. Για τις προαναφερόμενες αγορές προϊόντων, ως γεωγραφική αγορά λαμβάνεται η Ελληνική επικράτεια<sup>43</sup>, δεδομένου ότι: α) το δίκτυο της πρώτης καταγγελλόμενης εκτείνεται στο σύνολο της επικράτειας, β) οι εξεταζόμενες συμφωνίες αφορούν στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο, γ) ο εφοδιασμός του δικτύου της CITROEN οργανώνεται σε εθνική βάση, δ) τα μέλη του δικτύου της CITROEN πραγματοποιούν αγορές με παραπλήσιους εμπορικούς όρους στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας και ε) τα προϊόντα της αντιμετωπίζουν πανελλαδικά ανταγωνισμό υπό ομοιόμορφες συνθήκες από άλλους εισαγωγείς αυτοκινήτων.

#### **IV.4 Ανάλυση Μεριδίων Αγοράς ανά Σχετική Αγορά Προϊόντος**

34. Ο Κανονισμός 1400/2002 (άρθρο 8, παρ. 1, περ. α, β και γ) προβλέπει ότι το μερίδιο αγοράς σε καθεμία από τις αναφερόμενες επιμέρους αγορές της διανομής αυτοκινήτων, της διανομής ανταλλακτικών και της παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, υπολογίζεται με διαφορετικό τρόπο, καθώς ως προς τη διανομή των αυτοκινήτων λαμβάνεται ως βάση υπολογισμού ο όγκος των πωλήσεων, ενώ για την διανομή ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης λαμβάνεται υπόψη η αξία των προϊόντων ή υπηρεσιών της σύμβασης. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού, το όριο του μεριδίου αγοράς για την εφαρμογή της απαλλαγής δεν εφαρμόζεται σε συμφωνίες που εισάγουν συστήματα ποιοτικής επιλεκτικής διανομής, ορίζεται στο 40% στην περίπτωση συμφωνιών που εισάγουν συστήματα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής για την πώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και στο 30% σε όλες τις άλλες περιπτώσεις (όπως οι 3 σχετικές αγορές εν προκειμένω)<sup>44</sup>. Στην περίπτωση δε του Κανονισμού 461/2010, προϋπόθεση εφαρμογής του το ορίου του μεριδίου αγοράς για την εφαρμογή της απαλλαγής είναι ο προμηθευτής και ο διανομέας αυτοκινήτων να έχουν μερίδιο αγοράς κάτω του 30%<sup>45</sup>.

<sup>41</sup> Βλ. τη σχετική μελέτη της Ε.Επ., σελ 75, όπου αναφέρεται ότι το σημείο αλλαγής της κυριαρχίας των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών σε βάρος των ανεξάρτητων διαφέρει αυτό χώρα σε χώρα.

<sup>42</sup> Βλ. και γνωμοδότηση της Γαλλικής αρχής ανταγωνισμού (Autorité de la concurrence) «Opinion no. 12-A-21 of 8 October 2012 on competition in the vehicle repair and maintenance sector and the spare parts manufacturing and distribution sector», σελ. 6 και σελ 26.

<sup>43</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, σελ. 84-86. Βλ. και Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002/ΕΚ, Αθήνα, 2005, σ. 81-82. Βλ. ωστόσο και πρόσφατη απόφαση Ε.Επ. ΑΤ.40072-Magyar Suzuki, παρ. 26.

<sup>44</sup> Βλ. παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου για τις κάθετες συμφωνίες που περιέχουν υποχρεώσεις διάθεσης.

<sup>45</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία της αυτοκινητοβιομηχανίας σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού γενικής απαλλαγής των κάθετων

**IV.4.1 Σχετική αγορά διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων**

35. Στον Πίνακα 1 παρατίθενται τα μερίδια αγοράς για κάθε κατηγορία επιβατικών αυτοκινήτων, όπως αυτές έχουν υιοθετηθεί από σειρά αποφάσεων τόσο της ΕΑ όσο και της Ε.Επ. (βλ. ενότητα «ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ» ανωτέρω). Διαπιστώνεται ότι η 1η καταγγελλλόμενη, στις περισσότερες κατηγορίες οχημάτων, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, δεν διαθέτει μερίδιο μεγαλύτερο του [5-15]% της αγοράς, με εξαίρεση την κατηγορία Μ (πολλαπλού σκοπού), όπου τα μερίδια των οχημάτων VAN (2003, 2004) και VANETTE (2003) ήταν μεγαλύτερα του [25-35]%.

**Πίνακας 1: Μερίδια σήματος CITROËN στην Αγορά Επιβατικών (%)**

Κατηγορία	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>J</b>											
4X4											
4X4 - ATV											
4X4 - SUV					[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
<b>A</b>			[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%
<b>B</b>	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%	[5-15]%	[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%
<b>C</b>	[0-5]%	[0-5]%	[5-15]%	[0-5]%	[5-15]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%
<b>D</b>	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>F</b>				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%					
<b>S</b>											
SP Cabrio	[15-25]%	[15-25]%	[5-15]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%			[5-15]%
SP Roadster			[0-5]%								
<b>M</b>											
MPV	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%	[5-15]%
MPV-M									[5-15]% <sup>46</sup>	[15-25]%	[0-5]%
VAN	[25-35]%	[25-35]%	[0-5]%	[0-5]%							
COMBI LARGE					[0-5]% <sup>47</sup>	[5-15]%	[5-15]%	[15-25]%	[5-15]%	[5-15]%	[0-5]%
COMBI SMALL						[0-5]%	[5-15]%	[5-15]%			

συμφωνιών, ένας προμηθευτής και ένας διανομέας αυτοκινήτων οι οποίοι κατέχουν στη σχετική αγορά μερίδιο που δεν υπερβαίνει το 30%.

<sup>46</sup>Το 2011 το μοντέλο Citroen Nemo μετακινήθηκε από την κατηγορία COMBI SMALL στην κατηγορία MPV-M, και το μοντέλο Citroen Berlingo από την MPV στην MPV-M

<sup>47</sup>Στην κατηγορία VAN περιλαμβάνονται τα μοντέλα CITROEN JUMPER & JUMPY, τα οποία εντάχθηκαν στην κατηγορία Combi Large το 2007

Κατηγορία	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VANETTE	[25-35] <sup>48</sup>										

Πηγή: Επεξεργασμένα από την Υπηρεσία στοιχεία του ΣΕΑΑ

36. Από τον Πίνακα 1 προκύπτει ότι, διαχρονικά, από το 2005 έως το 2013, τα μερίδια αγοράς της CITROËN ΕΛΛΑΣ σε όλες τις κατηγορίες καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων είναι σημαντικά χαμηλότερα από το 30%, με εξαίρεση τις δύο προαναφερθείσες υποκατηγορίες. Ειδικότερα, τα μερίδια αγοράς της CITROËN ΕΛΛΑΣ που υπερβαίνουν το [25-35]% έως και [0-5]% ποσοστιαίες μονάδες περίπου, περιορίζονται σε 2 υποκατηγορίες και σε δύο μόνο έτη, αφορούν παλαιά έτη και μεμονωμένα και για τις εν λόγω 2 κατηγορίες η CITROËN ΕΛΛΑΣ δεν παρουσιάζει πωλήσεις από το 2007 έως το 2013 (για την κατηγορία VAN) και από το 2004 έως το 2013 (για την κατηγορία VANETTE). Ως εκ τούτου, παρέλκει η περαιτέρω αξιολόγηση τους δεδομένου ότι στην πλειοψηφία των ετών κατά την εξεταζόμενη περίοδο η πρώτη καταγελλόμενη δεν δραστηριοποιείται στις ανωτέρω 2 υποκατηγορίες της κατηγορίας M.
37. Συνεπώς, για την σχετική αγορά διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων υφίσταται δίκτυο επιλεκτικής διανομής και τυγχάνει κατ' αρχήν εφαρμογής ο Κανονισμός 1400/2002.

#### **IV.4.2 Σχετική αγορά διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) οχημάτων**

38. Ως προς την αγορά διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) οχημάτων, δεν τηρούνται επίσημα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με το μέγεθος και τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτή. 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<sup>49</sup>. Σύμφωνα με μελέτη της ICAP<sup>50</sup>, κύριο χαρακτηριστικό του εν λόγω κλάδου είναι ότι τα ανταλλακτικά διακρίνονται βάσει της επικρατούσας στην αγορά πρακτικής στα «γνήσια ανταλλακτικά»<sup>51</sup>, που στην Ελλάδα κατά κανόνα εισάγονται από τις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και διακινούνται στην αγορά μέσω των εξουσιοδοτημένων δικτύων τους, και στα ανταλλακτικά «after market»<sup>52</sup>. Η δεύτερη κατηγορία, σύμφωνα πάντα με τη μελέτη της ICAP, περιλαμβάνει προϊόντα οίκων που προμηθεύουν και κατασκευαστές αυτοκινήτων, στην προκειμένη περίπτωση όμως δεν

<sup>48</sup>Σημειώνεται ότι το Citroen Berlingo που περιλαμβανόταν στην κατηγορία Vannete το 2003, το 2004 εντάχθηκε στην κατηγορία MPV με μερίδιο [0-5]%

<sup>49</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 567/VI/2013 Απόφαση ΕΑ.

<sup>50</sup> Κλαδική έρευνα της ICAP για τα Ανταλλακτικά Αυτοκινήτων (Νοέμβριος 2006), καθώς και ICAP Ετήσια Έκθεση 2012: Η κατάσταση και οι προοπτικές των ΜΜΕ στην Ελλάδα, Κλαδική ανάλυση: ανταλλακτικά αυτοκινήτων.

<sup>51</sup> Τα αναφερόμενα στις μελέτες της ICAP «γνήσια ανταλλακτικά» δεν συμπίπτουν ως προς το εύρος τους με τα οριζόμενα ως «γνήσια ανταλλακτικά» στον Κανονισμό 1400/2002 (βλ. σχετικά με τα οριζόμενα ως «γνήσια ανταλλακτικά» στον Κανονισμό ανωτέρω, υποσημ. 16).

<sup>52</sup> Πρόκειται για όρο της ICAP. Ο όρος αυτός δεν συναντάται στον Κανονισμό 1400/2002.

φέρουν το εμπορικό σήμα κάποιας αυτοκινητοβιομηχανίας, αλλά του οίκου που τα παράγει<sup>53</sup>. Η ευρύτερη κατηγορία «after market» περιλαμβάνει επίσης και τις λεγόμενες απομιμήσεις (imitations), όχι όμως και τα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά τα οποία αποτελούν σύμφωνα με την έρευνα έναν ιδιαίτερο τομέα. Η πρώτη κατηγορία ανταλλακτικών αποτελεί κατά μέσο όρο το 70% περίπου της συγκεκριμένης αγοράς (Πίνακας 2).

**Πίνακας 2: Κατανομή συνολικής αγοράς μεταξύ γνήσιων και after market ανταλλακτικών**

	Γνήσια ανταλλακτικά	«After market»
<b>2005</b>	69,3%	30,7%
<b>2009</b>	68,9%	31,1%
<b>2011</b>	62%	38%

Πηγή: ICAP

39. Η εγχώρια αγορά ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων καλύπτεται κυρίως από εισαγωγές. Οι παραγωγικές επιχειρήσεις στη Ελλάδα είναι σχετικά λίγες και περιορίζονται σε ορισμένες κατηγορίες προϊόντων. Όσον αφορά τις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, οι πωλήσεις ανταλλακτικών αποτελούν μικρό ποσοστό του ετήσιου κύκλου εργασιών τους. Στον τομέα των ανταλλακτικών «after market» παρατηρείται ανομοιογένεια στο μέγεθος των εισαγωγικών επιχειρήσεων, καθώς και στο βαθμό δραστηριοποίησής τους στα εξεταζόμενα προϊόντα (εκφραζόμενος σαν ποσοστό που καταλαμβάνουν οι πωλήσεις ανταλλακτικών στο συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών τους). Η πλειονότητα των επιχειρήσεων αυτών εισάγει και εμπορεύεται ποικιλία από τα εξεταζόμενα προϊόντα, υπάρχουν όμως και ορισμένες που ειδικεύονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες ανταλλακτικών.
40. Σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς, η ICAP<sup>54</sup> αναφέρει ότι «[...]».
41. Ο περιορισμός του διαθέσιμου εισοδήματος και η μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών υποχρεώνει πολλά νοικοκυριά να περιορίζουν τις δαπάνες τους στις απολύτως απαραίτητες, γεγονός που επηρεάζει ως ένα βαθμό, την αγορά ανταλλακτικών. Ειδικότερα σε περιόδους οικονομικής στενότητας, οι καταναλωτές είτε αναβάλλουν κάποιες αγορές τους είτε στρέφονται σε οικονομικότερες λύσεις (π.χ. μεταχειρισμένα ανταλλακτικά).
42. Βάσει του Επεξηγηματικού Φυλλαδίου του Κανονισμού 1400/2002<sup>55</sup>, ως προς τα ανταλλακτικά, η ύπαρξη πραγματικών υποκατάστατων στην αγορά πρέπει να εκτιμάται προσεκτικά, καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις (όπως για παράδειγμα σε προϊόντα που χρησιμοποιούνται σε απλές εργασίες επισκευής και συντήρησης, π.χ. μπαταρίες) υπάρχουν υποκατάστατα, ενώ σε άλλες (όπως τα ειδικά για κάθε σήμα ανταλλακτικά) όχι. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, τα ανταλλακτικά συγκεκριμένου σήματος μπορεί να αποτελούν τη σχετική αγορά προϊόντος που επηρεάζεται από τη συμφωνία μεταξύ ενός προμηθευτή και του εξουσιοδοτημένου δικτύου επισκευής, οπότε και είναι πιθανό το μερίδιο αγοράς του

<sup>53</sup> Σημειώνεται ότι βάσει του ορισμού του Κανονισμού 1400/2002 που προαναφέρθηκε, η εν λόγω κατηγορία ανταλλακτικών όπως οριοθετείται από την ICAP, δύναται να εμπίπτει στα γνήσια ανταλλακτικά.

<sup>54</sup> Βλ. το από 10.6.2013 Δελτίο τύπου της ICAP σχετικά με την πτώση στην αγορά των ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων και το σχετικό δημοσίευμα <https://www.kathimerini.gr/economy/business/490944-/megalyteri-i-meiosi-stin-agora-gnision-antallaktikon-gia-i-ch/>.

<sup>55</sup> Βλ. Τμήμα 6.1(2) Επεξηγηματικού Φυλλαδίου καθώς και Τμήμα 6.2 παράδειγμα γ).



προμηθευτή και του δικτύου του να υπερβαίνει το όριο του 30% που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του Κανονισμού 1400/2002, για τα εν λόγω ανταλλακτικά.

#### **IV.4.3 Σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής οχημάτων**

43. Για την εν λόγω αγορά δεν τηρούνται επίσημα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με το μέγεθος και τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Στην Ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται εξουσιοδοτημένα συνεργεία που ανήκουν στο δίκτυο της εκάστοτε κατασκευάστριας εταιρείας ή του επίσημου εισαγωγέα-αντιπροσώπου και ανεξάρτητοι επισκευαστές<sup>56</sup>.
44. Τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία εξειδικεύονται κατά κανόνα σε παροχή υπηρεσιών συνεργείου οχημάτων των αντιστοίχων σημάτων, μη εξουσιοδοτημένα συνεργεία των οποίων ο βαθμός εξειδίκευσης ποικίλλει, αλυσίδες συνεργείων γρήγορης εξυπηρέτησης κ.α., με αποτέλεσμα την πολυδιάσπαση και ισχυρή εναλλαξιμότητα από πλευράς ζήτησης<sup>57</sup>.

### **V Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ<sup>58</sup>**

#### **V.1 Η Συμβατική Σχέση μεταξύ των Μερών**

45. Όπως προκύπτει από τους επιμέρους όρους των εξεταζόμενων συμβάσεων<sup>59</sup> της πρώτης καταγγελλόμενης με τις καταγγέλλουσες και συγκεκριμένα της από [...] Σύμβασης διανομής αυτ/των, με έναρξη ισχύος την [...], και της από [...], με έναρξη ισχύος [...] Σύμβασης εξουσιοδοτημένου συνεργείου, η εταιρεία CITROEN ΕΛΛΑΣ εφάρμοξε για τη διανομή των προϊόντων CITROEN το σύστημα της ποιοτικής<sup>60</sup> και ποσοτικής<sup>61</sup> επιλεκτικής διανομής τόσο

---

<sup>56</sup> Βλ. σχετικά και το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Περίληψη της εκτίμησης επιπτώσεων COM(2009) 388 τελικό, SEC(2009) 1053, σημ. 17 «στις αγορές επισκευών και διανομής ανταλλακτικών, τα δίκτυα των κατασκευαστών κατέχουν εν γένει μερίδια αγοράς που υπερβαίνουν κατά πολύ το ενιαίο όριο μεριδίου αγοράς 30%...».

<sup>57</sup> Σημειώνεται ωστόσο ότι σύμφωνα με το Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, Τμήμα 6.2. Παραδείγματα προσδιορισμού της αγοράς και υπολογισμού των μεριδίων αγοράς, Παράδειγμα γ), σελ. 85-86, αναφέρεται: «Η παροχή ανταλλακτικών και υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης θεωρείται διακεκριμένη από την αγορά πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων. Ας υποθέσουμε ότι μελέτες της αγοράς δείχνουν στο εν λόγω παράδειγμα ότι, παρόλο που και άλλοι επισκευαστές παρέχουν αποτελεσματική εξυπηρέτηση για τα αυτοκίνητα του σήματος που έχουν ορισμένη ηλικία ή εκτελούν απλές εργασίες συντήρησης ή επισκευής. π.χ. εξατμίσεις, μπαταρίες, ελαστικά, μόνο το εξουσιοδοτημένο δίκτυο είναι ικανό να εξασφαλίσει (και πράγματι εξασφαλίζει) την εξυπηρέτηση για τα περισσότερα αυτοκίνητα του σήματος που κυκλοφορούν σε κάθε γεωγραφική αγορά. Αν οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων θεωρούν ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των ειδικών για το σήμα υπηρεσιών επισκευής και των μη ειδικών για το σήμα υπηρεσιών επισκευής, και εάν πολλά ειδικά για το σήμα ανταλλακτικά δεν μπορούν να υποκατασταθούν από μη ειδικά για το σήμα ανταλλακτικά στο πλαίσιο της παροχής των επισκευαστικών υπηρεσιών, τότε ως συνολική αξία της αγοράς για το εξουσιοδοτημένο δίκτυο λαμβάνεται η αξία των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν για τα οχήματα του συγκεκριμένου σήματος στην εθνική αγορά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος ή εκτιμήσεις της αξίας αυτής».

<sup>58</sup> Οι καταγγελλόμενες πρακτικές αναλύονται λεπτομερώς στην Ενότητα «ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ» κατωτέρω.

<sup>59</sup> Σημειώνεται ότι η καταγγελλόμενη προσκόμισε με τα σχετ. 64 και 65 της υπ' αριθ. πρωτ. 4525/24.5.2021 επιστολής της, τη Σύμβαση Διανομής και την Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου που υπέγραψαν τα μέλη του Δικτύου της το 2011, οι οποίες εμπεριέχουν όρους στην πλειοψηφία τους παρόμοιους με τους εξεταζόμενους της ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ και ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ.

<sup>60</sup> Όπου ο προμηθευτής χρησιμοποιεί για την επιλογή διανομένων ή επισκευαστών, επιπλέον των ποιοτικών και κριτήρια που περιορίζουν άμεσα τον αριθμό τους. Βλ. ΚΟΑ 1400/2002, άρθρο 1 παρ. 1 στ) και ζ).

<sup>61</sup> Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 1 εδ. ζ) του Κανονισμού 1400/2002, ως σύστημα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής ορίζεται το σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο ο προμηθευτής χρησιμοποιεί για την επιλογή των διανομμένων ή επισκευαστών κριτήρια που περιορίζουν άμεσα τον αριθμό τους. Τέτοια κριτήρια είναι λ.χ. ο



για τις πωλήσεις οχημάτων όσο και για τις πωλήσεις ανταλλακτικών και τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης μετά την πώληση, το οποίο επιβεβαιώνεται εξάλλου και από τις ίδιες τις καταγγέλλουσες. Επισημαίνεται δε ότι τα όρια του μεριδίου αγοράς τα οποία θέτει ο ΕΚ 1400/2002 ως προϋπόθεση εφαρμογής του δεν εφαρμόζονται σε συμφωνίες που εισάγουν συστήματα ποιοτικής επιλεκτικής διανομής, όπως εν προκειμένω, ενώ σε ότι αφορά το όριο του μεριδίου αγοράς για την εφαρμογή της απαλλαγής για τις συμφωνίες που εισάγουν συστήματα επιλεκτικής ποσοτικής διανομής για την πώληση καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων το οποίο θέτει ο ΕΚ 1400/2002 αυτό είναι το 40%, κάτι το οποίο σε κάθε περίπτωση δεν φαίνεται να ξεπερνούν οι εν λόγω συμβάσεις<sup>62</sup>.

46. Πέραν τούτου, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι οι ως άνω συμβάσεις επιλεκτικής διανομής εμπεριέχουν και στοιχεία αποκλειστικής διανομής, ωστόσο τούτος ο ισχυρισμός καταρρίπτεται δυνάμει των διατάξεων των σχετικών συμβατικών όρων<sup>63</sup>. Αναλυτικότερα, στη σύμβαση διανομής προβλέπεται ότι δυνάμει του άρθρου 2.1, παρέχεται «στον Διανομέα το μη αποκλειστικό δικαίωμα (α) της εμπορικής διάθεσης και- πώλησης σε τελικούς αποδέκτες (καταναλωτές) των Αυτοκινήτων CITROEN και του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων (αξεσουάρ), καθώς και (β) της παροχής συναφών υπηρεσιών, τις οποίες ορίζει εκάστοτε η Εταιρεία.»<sup>64</sup>. Από τον παραπάνω όρο, ο οποίος προβλέπει ρητά την παροχή μη αποκλειστικού δικαιώματος στο διανομέα συνάγεται ότι σε καμία περίπτωση δεν υφίσταται υποχρέωση της CITROEN να πωλεί τα προϊόντα της μόνο στην πρώτη καταγγέλλουσα για μεταπώληση στην συγκεκριμένη περιοχή<sup>65</sup>.
47. Σε τούτο μάλιστα συνηγορούν τα όσα αναφέρουν οι ίδιες οι καταγγέλλουσες. Αναφέρουν, ειδικότερα, ότι η [...] εγκαταστάθηκε στο ακίνητο της CITROEN ΕΛΛΑΣ του [...] τόσον ως Διανομέας όσον και ως Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο και δη στις εγκαταστάσεις της [...], οι οποίες απείχαν από τις δικές τους εγκαταστάσεις στην [...], μόλις 2-2,5χλμ., γεγονός που καταρρίπτει τον ισχυρισμό περί αποκλειστικής παραχώρησης περιοχής, ενώ εξάλλου από τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία δεν επιβεβαιώνεται και ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών

---

αριθμός των διανομέων στην ίδια συμβατική περιοχή ή επιβολή στόχων πώλησης. Επιτρέπεται η εισδοχή στο σύστημα εκείνων των διανομέων οι οποίοι είτε διαθέτουν στους καταναλωτές ορισμένες ελάχιστες ποσότητες ή μπορούν να εγγυηθούν ένα ορισμένο κύκλο εργασιών. Ως αποτέλεσμα των διπλών αυτών κριτηρίων κάθε κατασκευαστής αυτοκινήτων έχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια ως προς το πώς θα οργανώσει το δίκτυο διανομής, ιδιαίτερα ως προς το μέρος που ο διανομέας θα δραστηριοποιηθεί (συμβατική περιοχή) και ως προς τον αριθμό εκείνων των μεταπωλητών που θα ανήκουν στο δίκτυο. Και οι δύο κατηγορίες ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων επιλέγονται με γνώμονα το συμφέρον του κατασκευαστή, ήτοι κατά πόσο εξυπηρετούν και εντάσσονται στη γενικότερη πολιτική marketing που έχει υιοθετήσει.

<sup>62</sup> Βλ. Κανονισμό 1400/2002 άρθρο 3 παρ. 1, επεξηγηματικό φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002 παρ. 24 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 483/10.09.2021 υπόμνημα των καταγγελλουσών εταιρειών, παρ. 24. Σημειώνεται ότι ο ΚΟΑ δεν εφαρμόζεται σε κάθετες συμφωνίες των οποίων το αντικείμενο εμπίπτει στο πεδίο άλλων κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στους εν λόγω Κανονισμούς (αρ. 2 παρ.5 ΕΚ 330/2010). Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΕΚ 461/2010, ο ΕΚ 330/2010 εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες που αφορούν την αγορά, την πώληση ή τη μεταπώληση καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων από 1.6.2013, ήτοι σε χρόνο μεταγενέστερο της λήξης της συνεργασίας των καταγγελλουσών με την πρώτη καταγγελλόμενη.

<sup>63</sup> Βλ. σχετικά και το υπ' αριθμ. πρωτ. 483/10.09.2021 υπόμνημα των καταγγελλουσών εταιρειών, παρ. 25.

<sup>64</sup> Όπως αναφέρει η πρώτη καταγγελλόμενη με το υπ' αριθμ. πρωτ. 700/03.12.2021 συμπληρωματικό της υπόμνημα (βλ. παρ. 19), [...].

<sup>65</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, ΕΕ C 130 της 19.5.2010, σ. 1- 46.

περί παροχής προστασίας εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε άλλους διανομείς για «δικές τους περιοχές».

48. Μάλιστα, η CITROEN ΕΛΛΑΣ, σε απάντηση σε επιστολή της πρώτης καταγγέλλουσας με την οποία αναφέρεται στο συγκεκριμένο θέμα και δη στην εγκατάσταση της [...] ΑΕ στο [...] και διαμαρτύρεται για διακριτική μεταχείριση εις βάρος της, αναφέρει τα εξής «*Σας έχουμε και κατά το παρελθόν τονίσει πως οι συνεργασίες στις οποίες επιλέγει να προχωρήσει νομίμως η CITROEN ΕΛΛΑΣ με οιονδήποτε, αφορούν την ίδια την CITROEN ΕΛΛΑΣ και κανέναν άλλο. Μην προσπαθείτε να περιορίσετε τον υγιή ανταγωνισμό που πρέπει να αναπτύσσεται προκαταλαμβάνοντας καθ'όλα νόμιμες καταστάσεις*»<sup>66</sup>.
49. Ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών ότι η σύμβαση εισάγει την έννοια της περιοχής είναι λανθασμένος κατά τα ανωτέρω, ενώ παράλληλα σημειώνεται ότι ο συμβατικός ορισμός εγκατάστασης από την οποία θα ασκείται η συμβατική δραστηριότητα - το οποίο φαίνεται να υπονοούν οι καταγγέλλουσες - σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται και αποκλειστική παραχώρηση περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται ότι τα προβλεπόμενα στην σύμβαση σχετικά με ότι «*Ο Διανομέας θα δραστηριοποιείται κυρίως στην γεωγραφική περιοχή της Αθήνας ([...]) σύμφωνα με όσα ειδικότερον εν προκειμένω προβλέπονται στον Κανονισμό*», δεν συνιστούν αποκλειστική παραχώρηση περιοχής, αλλά μόνο προσδιορισμό της - ευρύτερης - μάλιστα περιοχής (Αθήνα), στην οποία θα δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλουσες.
50. Αντίστοιχα ισχύουν και για τη σύμβαση εξουσιοδοτημένου συνεργείου, στην οποία προβλέπεται<sup>67</sup> ότι παρέχεται «*στο Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο το μη αποκλειστικό δικαίωμα να παρουσιάζεται ως εγκεκριμένο συνεργείο CITROEN και να διαθέτει προς τους τελικούς πελάτες τις ακόλουθες υπηρεσίες και προϊόντα...*»
51. Τούτο επιβεβαιώνεται εξάλλου και από την ένορκη βεβαίωση [...]»<sup>68</sup>, όπου αναφέρεται ότι όταν η CITROEN ΕΛΛΑΣ υπέγραψε τις Συμβάσεις με τις εταιρείες ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ, στην ευρύτερη μη αποκλειστική περιοχή στην οποία βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις των καταγγελλουσών και σε ακτίνα 12 χλμ, υπήρχαν τέσσερα (4) σημεία πώλησης και πέντε (5) εξουσιοδοτημένα συνεργεία<sup>69</sup>.
52. Συναφώς, το ανωτέρω συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με την φύση του δικτύου CITROEN συνάδει με σχετικές Αποφάσεις των πολιτικών δικαστηρίων. Ειδικότερα, από την υπ' αριθμ. πρωτ. 495/20.09.2021 προσθήκη των καταγγελλουσών εταιρειών (παρ. 18.4-18.6) προκύπτει ότι οι αγωγές που κατέθεσαν πρώην διανομείς<sup>70</sup> της πρώτης καταγγελλόμενης εταιρείας κατά της Σύμβασης διανομής απορρίφθηκαν<sup>71</sup> και, συνεπώς, κατά την

<sup>66</sup> Βλ. σχετικό 11 της καταγγελίας. Η έντονη γραφή από τον συντάκτη της παρούσας.

<sup>67</sup> Βλ. άρθρο 2.1

<sup>68</sup> Υπ' αριθμ. 7254/2016 ενώπιον [...]

<sup>69</sup> Συγκεκριμένα, (1) [...] δραστηριοποιείτο η CITROEN ΕΛΛΑΣ, (2) στη [...] η ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ Α.Ε., (3) στη [...] η ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ Α.Ε και (4) η [...]. Στην ίδια περιοχή δραστηριοποιούντο και πέντε (5) Εξουσιοδοτημένα Συνεργεία. Εκτός από τις ανωτέρω 4 επιχειρήσεις που διατηρούσαν και Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο, υπήρχε και το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο [...].

<sup>70</sup> «[...]» - «[...]».

<sup>71</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 3442/2020 Απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών («[...]») και τις α) υπ' αριθμ. 3135/2018 Απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, β) υπ' αριθμ. 4642/2020 Απόφαση του Εφετείου Αθηνών («[...]»). Οι ανωτέρω αποφάσεις των δικαστηρίων έχουνται σε συνέχεια των υπ' αριθμ

καταγγέλλουσα, το δίκτυο διανομής της είναι επιλεκτικής και ποσοτικής διανομής με συμβατικούς όρους και πρακτική εφαρμογή που συνάδει με το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού<sup>72</sup>.

## **V.2 Η Διάρκεια των Συμβάσεων και το Χρονικό Λήξης της Συνεργασίας μεταξύ των Μερών**

53. Η διάρκεια των συμβάσεων Διανομής αυτοκινήτων και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου που είχαν υπογράψει αντίστοιχα η πρώτη και η δεύτερη καταγγέλλουσα με την CITROEN ΕΛΛΑΣ παρατάθηκε με συμφωνία αμφοτέρων των μερών έως την [...]. Υπενθυμίζεται ότι η τελευταία εν ισχύ μεταξύ τους σύμβαση συνήφθη στις [...] και προέβλεπε διάρκεια ισχύος [...].
54. Στο πλαίσιο κατάρτισης των νέων συμβάσεων για την συνέχιση της συνεργασίας των καταγγελλουσών με την πρώτη καταγγελλόμενη ενόψει της καταληκτικής ημερομηνίας των συμβάσεων στις [...], οι καταγγέλλουσες το Νοέμβριο του 2010 κοινοποίησαν<sup>73</sup> στην πρώτη καταγγελλόμενη την επιθυμία τους για συνέχιση της μεταξύ τους συνεργασίας, με την προϋπόθεση αφενός μεν να απαλειφθούν από τις νέες συμβάσεις οι όροι εκείνοι που περιέχονταν στις προηγούμενες συμβάσεις και ήταν κατά την άποψη τους αντίθετοι με τον ελεύθερο ανταγωνισμό και αφετέρου να παύσουν οι πρακτικές περιορισμού του ελεύθερου ανταγωνισμού που τους είχαν προκαλέσει σημαντική οικονομική ζημιά και ηθική βλάβη. Η CITROEN ΕΛΛΑΣ στις [...] κοινοποίησε εξώδικες απαντήσεις<sup>74</sup> στις καταγγέλλουσες, στις οποίες ανέφερε ότι προϋπόθεση για την ανανέωση της συνεργασίας ήταν η ικανοποίηση των κριτηρίων που θα έθετε ο Κατασκευαστής και η επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των μερών ως προς τους συμβατικούς όρους.
55. Ακολούθησε σειρά διαβουλεύσεων διάρκειας περίπου επτά (7) μηνών, κατά τις οποίες οι καταγγέλλουσες εξέφρασαν την επιθυμία τους για ανανέωση των συμβάσεων τους υπό τον όρο κατά αρχάς να εισπράξουν χρηματική αποζημίωση<sup>75</sup> από την CITROEN ΕΛΛΑΣ για την οικονομική ζημιά και την ηθική βλάβη που είχαν υποστεί και κατά δεύτερον να απαλειφθούν οι επίμαχοι όροι, που κατά την άποψή τους ήταν προβληματικοί, από τις νέες συμβάσεις και να παύσουν οι παράνομες πρακτικές.
56. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, οι συζητήσεις συνεχίστηκαν δίχως να τους κοινοποιηθεί το κείμενο των νέων συμβάσεων και στις [...] τους επιδόθηκε από την πρώτη καταγγελλόμενη η

---

1180/2017, 3879/2019 (Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών) και 3536/2020 (Εφετείο Αθηνών) Αποφάσεων, κατόπιν αγωγών των καταγγελλουσών εταιρειών κατά των καταγγελλόμενων εταιρειών.

<sup>72</sup> Σχετικά με την φύση της σχέσης μεταξύ των μερών της παρούσας βλ. και ανάλυση της παρούσας στις Ενότητες «ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΛΛΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ» & «ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΝΟΜΕΑ/ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗ ΝΑ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΙΤΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΕΦΑΜΙΛΛΟ ΜΕ ΤΑ ΓΝΗΣΙΑ» κατωτέρω.

<sup>73</sup> Βλ. τα σχετ 94 και 95 της υπ' αριθ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας για τις από 24.11.2012 εκθέσεις επίδοσης και τις εξώδικες δηλώσεις των καταγγελλουσών εταιρειών προς την CITROEN ΕΛΛΑΣ.

<sup>74</sup> Βλ. τα σχετ 96 και 97 της υπ' αριθ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας για τις από 30.11.2012 εξώδικες απαντήσεις της CITROEN ΕΛΛΑΣ στις δύο καταγγέλλουσες εταιρείες.

<sup>75</sup> Βλ. σελ 107 της καταγγελίας, στην οποία οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι εγχείρισαν στην CITROEN ΕΛΛΑΣ πίνακα με τις εκτιμήσεις τους για την οικονομική και ηθική ζημιά που είχαν υποστεί και ζήτησαν αποζημίωση.

από [...] εξώδικη δήλωση<sup>76</sup> ενημέρωσης περί μη ανανέωσης των μεταξύ τους συμβάσεων, επικαλούμενη ότι οι καταγγέλλουσες έθεταν ως όρο για την υπογραφή τους, την «αβάσιμη», «υπέρογκη» και «παράλογη» απαίτησή καταβολής αποζημίωσης. Σε απάντηση<sup>77</sup> σε σχετική ερώτηση, η CITROEN ΕΛΛΑΣ σημείωσε ότι οι καταγγέλλουσες προέβαλαν κατά τις συζητήσεις τους την απαίτηση καταβολής αποζημίωσης [...]€ για την συνέχιση της συνεργασίας τους ή [...]€ για την λήξη της συνεργασίας τους, την οποία η ίδια αρνήθηκε να ικανοποιήσει.

57. Εν συνεχεία, οι καταγγέλλουσες κοινοποίησαν στην πρώτη καταγγελλόμενη την από [...] εξώδικη απάντηση τους με την οποία επιφυλάχθηκαν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους για την διασφάλιση των επιχειρηματικών συμφερόντων τους<sup>78</sup>. Επιπλέον, την [...] εμφανίστηκαν στις εγκαταστάσεις των καταγγελλουσών ο [...], καθώς και υπάλληλοι της [...] με την επωνυμία « [...]» (συνεργάτες της εταιρείας « [...]»), οι οποίοι κατόπιν σχετικής εντολής της πρώτης καταγγελλόμενης προέβησαν στην αποξήλωση περιστρεφόμενου φωτιζόμενου σήματος («λοχίας») των αυτοκινήτων CITROËN καθώς και των επιγραφών που ήταν τοποθετημένες στην πρόσοψη του καταστήματός τους. Οι προαναφερθείσες εργασίες ολοκληρώθηκαν μερικώς καθώς με παρέμβαση του Ι. Μερκουράκη αποχώρησαν τα συνεργεία<sup>79</sup>.

### **V.3 Η Καταγγελία**

58. Όπως έχει προαναφερθεί<sup>80</sup>, στις 20 Δεκεμβρίου 2012 οι καταγγέλλουσες εταιρείες κατέθεσαν στην Υπηρεσία την υπ' αριθ. πρωτ. 10155 καταγγελία κατά των καταγγελλόμενων εταιρειών για παραβάσεις των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 1 του ν. 3959/2011) και 2<sup>α</sup> του ν. 703/77, καθώς και των διαδοχικών Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής (εφεξής και «ΚΟΑ») 1400/2002 και 461/2010.
59. Σύμφωνα με την ανωτέρω καταγγελία, η πρώτη καταγγελλόμενη εφαρμόζει πρακτικές καθορισμού τιμής μεταπώλησης στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες της στην πώληση καινούργιων αυτοκινήτων και ανταλλακτικών. Κατά τις καταγγέλλουσες, οι συμβάσεις Διανομής αυτοκινήτων και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων τους, περιλαμβάνουν όρους που αντίκεινται στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού όπως α) τον περιορισμό του δικαιώματος του διανομέα να προσφύγει σε δικαστήρια, β) την περιορισμένη διάρκεια σύμβασης ανταλλακτικών, γ) τον περιοριστικό τρόπο ορισμού εμπειρογνομόνων για φιλική επίλυση διαφορών, δ) λόγους καταγγελίας της σύμβασης που είναι αντίθετοι στον ΚΟΑ 1400/2002, ε) τον περιορισμό του δικαιώματος μεταβίβασης της επιχείρησης του διανομέα σε άλλο μέλος του δικτύου, στ) την επιβολή στόχων πωλήσεων, ζ) την υποχρέωση χρησιμοποίησης και πωλήσεως αποκλειστικώς εξοπλισμού και εξαρτημάτων που εμπορεύεται η Citroen ΕΛΛΑΣ ή εφάμιλλης ποιότητας, η) την επιβολή επισιμάνσεως στο τιμολόγιο ότι ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα δεν έχουν παραχθεί ή διατεθεί στο εμπόριο από τη CITROEN ΕΛΛΑΣ ή τον κατασκευαστή.

<sup>76</sup> Βλ. και το σχετ. 98 της υπ' αριθ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας.

<sup>77</sup> Βλ. και την υπ' αριθ. 3825/27.4.2021 απαντητική επιστολή της CITROEN ΕΛΛΑΣ.

<sup>78</sup> Βλ. σχετ. 99 της καταγγελίας.

<sup>79</sup> Αποτέλεσμα της προσπάθειας αποξήλωσης των πινακίδων ήταν η ανταλλαγή εγκλίσεων μεταξύ των μερών. Συγκεκριμένα [...]. Βλ τα σχετ. 105-107 της καταγγελίας.

<sup>80</sup> Βλ. Ενότητα «ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ» της παρούσας.

60. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η CITROEN ΕΛΛΑΣ εφάρμοσε ακόμα σειρά εμπορικών πρακτικών που αντίκεινται στο δίκαιο του ανταγωνισμού όπως α) προνομιακή μεταχείριση μέλους δικτύου, β) επιβολή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες ασφάλισης σε συγκεκριμένο ασφαλιστικό φορέα των αυτοκινήτων των πελατών τους και γ) επιβολή χρηματοδότησης και συνεργασίας με συγκεκριμένους χρηματοπιστωτικούς φορείς.
61. Επιπροσθέτως οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι η δεύτερη καταγγελλόμενη, ήτοι η εταιρεία AUTOMOBILES CITROEN FRANCE εφαρμόζει πρακτικές παραβίασης του ευρωπαϊκού και ελληνικού δικαίου ανταγωνισμού μέσω της σύμπραξης της με την CITROEN ΕΛΛΑΣ. Κατά τους ισχυρισμούς<sup>81</sup> των καταγγελλουσών εταιρειών, οι όροι των Συμβάσεων Διανομής αυτοκινήτων και Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων και τα κριτήρια επιλογής των εξουσιοδοτημένων συνεργατών του ελληνικού δικτύου της CITROEN ΕΛΛΑΣ διαμορφώθηκαν κατόπιν ρητών και δεσμευτικών οδηγιών της κατασκευάστριας εταιρείας.
62. Σημειώνεται ότι καταγγελλόμενες πρακτικές δεν εξετάζονται υπό το πρίσμα του άρθρου 2 ν. 3959/2011 (πρώην 703/77), καθώς η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν έχει δεσπόζουσα θέση (βλ. ενότητα «ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ» ανωτέρω) και, άρα, δεν εμπίπτει στις διατάξεις του εν λόγω άρθρου<sup>82</sup>.

## **VI ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ**

### **VI.1 Εθνικό Διαχρονικό Δίκαιο**

63. Το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 1 του ν. 3959/2011) απαγορεύει όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής και των αγορών, ή στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού. Βάσει των αρχών που διέπουν τη διαχρονική εφαρμογή του δικαίου, καθώς και των αρχών της ασφάλειας δικαίου και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του διοικούμενου, εφαρμοστέες είναι οι διατάξεις ουσιαστικού δικαίου, οι οποίες ίσχυαν κατά τον χρόνο επέλευσης των γεγονότων που συνιστούν την παράβαση, χωρίς να έχει σημασία ο χρόνος κατά τον οποίο εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις και επιβάλλονται οι σχετικές κυρώσεις. Έτσι, κάθε συμπεριφορά η οποία έλαβε χώρα μέχρι την 20.4.2011 (ημερομηνία κατάργησης του ν. 703/1977 και θέσης σε ισχύ του ν. 3959/2011) και η οποία πιθανολογείται ότι πληροί την υπόσταση προβλεπόμενης στο άρθρο του ν. 703/1977 παράβασης, αξιολογείται βάσει αυτής της διάταξης. Ωστόσο, διαρκείς πιθανολογούμενες παραβάσεις, οι οποίες αν και ξεκίνησαν να λαμβάνουν χώρα νωρίτερα, συνεχίστηκαν να τελούνται και μετά το χρονικό σημείο έναρξης ισχύος του ν. 3959/2011 αξιολογούνται υπό τις διατάξεις του εν λόγω νόμου. Εν προκειμένω, οι πιθανολογούμενες παραβάσεις συνεχίστηκαν να τελούνται και μετά το χρονικό σημείο έναρξης ισχύος του ν. 3959/2011 και

---

<sup>81</sup> Βλ. σχετ. σελ 13 της υπ' αριθ. πρωτ. 3430/16.4.2021 επιστολής των καταγγελλουσών εταιρειών και τα σχετικά υπ'αρ. 43-45.

<sup>82</sup> Βλ. σχετικά και το υπ' αριθμ. πρωτ. 483/10.09.2021 υπόμνημα των καταγγελλόμενων εταιρειών, παρ. 14-20.

συγκεκριμένα μέχρι την καταγγελία των συμβάσεων την 31.5.2011, οπότε αξιολογούνται με τις διατάξεις του ν. 3959/2011.

64. Σε κάθε περίπτωση, υπενθυμίζεται ότι τα εφαρμοστέα εν προκειμένω άρθρα 1 του ν. 703/1977 και 1 του ν. 3959/2011 είναι αντίστοιχα (και σχεδόν πανομοιότυπα) και η αξιολόγηση των καταγγελλομένων συμπεριφορών δε θα διέφερε με την εφαρμογή της παλαιότερης ή της νεότερης διάταξης.
65. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 3959/2011 (πρώην 703/1977) είναι:
- η ύπαρξη συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ επιχειρήσεων ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων και
  - αντικείμενο ή αποτέλεσμα της ανωτέρω συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής ή απόφασης να είναι ο αισθητός περιορισμός, η παρακώλυση ή η νόθευση του ανταγωνισμού.
66. Αντίστοιχες είναι και οι βασικές προϋποθέσεις που τάσσονται από τον ενωσιακό νομοθέτη για την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, εφόσον υπάρχει επηρεασμός του διακοινοτικού εμπορίου.
67. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να ερευνηθεί η συνδρομή ή μη των ως άνω προϋποθέσεων στην υπό κρίση υπόθεση.

## **VI.2 Αναρμοδιότητα της ΕΑ να αποφανθεί ως προς το 2<sup>ο</sup> του ν.703/77**

68. Για το άρθρο 2α του προϊσχύοντος ν. 703/1977 αναφέρονται ειδικότερα τα εξής: Με το ν. 3784/2009<sup>83</sup> καταργήθηκε το άρθρο 2α του ν. 703/1977<sup>84</sup>, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 38 του ν. 3784/2009 (μεταβατικές διατάξεις): «...3. Για υποθέσεις που εκκρεμούν ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού, κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, το άρθρο 2α του ν. 703/1977 εφαρμόζεται ως είχε προ της καταργήσεως του». Δεδομένου ότι η υπό εξέταση καταγγελία υπεβλήθη την 20<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2012, ήτοι μετά τη θέση σε ισχύ του ν. 3784/2009 (7.9.2009), αυτή δεν αποτελεί εκκρεμή υπόθεση υπό την έννοια του άρθρου 38 του ν. 3784/2009 και κατά συνέπεια η ΕΑ δεν είναι αρμόδια για την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 2α του ν. 703/1977 κατά την αξιολόγηση της καταγγελίας. Ο σχετικός κανόνας έχει μεταφερθεί στο πλέγμα διατάξεων περί αθέμιτου ανταγωνισμού (ν. 146/1914) και εμπίπτει πλέον στην αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3784/2009<sup>85</sup>.

<sup>83</sup> Ν. 3784/2009 «Αναθεώρηση Διατάξεων του ν. 703/1977 περί Ανταγωνισμού κ.ά. διατάξεις», ΦΕΚ Α' 137/7.8.2009.

<sup>84</sup> Το εν λόγω άρθρο όριζε τα εξής: «Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και του άρθρου 81 της Συνθ. Ε.Κ., απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκεται προς αυτήν ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη ή προμηθευτή, ακόμη και ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών και δεν διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης δύναται να συνίσταται ιδίως στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων»

<sup>85</sup> Με το άρθρο 29 του ν. 3784/2009 («Τροποποίηση του ν. 146/1914 περί Αθέμιτου Ανταγωνισμού») προστέθηκε στο ν. 146/1914 (ΦΕΚ 270 Α), μετά το άρθρο 18, σχετικό άρθρο 18α.

69. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, οι επί του άρθρου 2<sup>α</sup> του ν. 703/1977 ερειδόμενες αιτιάσεις της υπό εξέταση καταγγελίας πρέπει να απορριφθούν λόγω έλλειψης αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού και παρέλκει για τον λόγο αυτό η περαιτέρω ουσιαστική εξέταση τους<sup>86</sup>.

### VI.3 Παράγωγο Ενωσιακό Δίκαιο στον Τομέα της Αυτοκινητοβιομηχανίας

70. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής και «Ε.Επ.»), κάνοντας χρήση της δυνατότητας που της παρέχει ο Κανονισμός 19/65/ΕΟΚ, υιοθέτησε σειρά ειδικών κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορίες για τις συμφωνίες διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση στον τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν τα συστήματα διανομής του συγκεκριμένου κλάδου και τα χαρακτηριστικά των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών.

71. Ο εφαρμοστέος για το διάστημα εμπορικής συνεργασίας των μερών Κανονισμός 1400/2002, τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2002, με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2005 και ίσχυσε έως την 31<sup>η</sup> Μαΐου 2010. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε επίσης αναλυτικό Επεξηγηματικό Φυλλάδιο με τίτλο «Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (εφεξής και «Επεξηγηματικό φυλλάδιο 2002»)<sup>87</sup>.

72. Ο συγκεκριμένος Κανονισμός καταλαμβάνει τις συμβάσεις μεταξύ των μερών στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι οι τελευταίες ξεκίνησαν να ισχύουν την 1.10.2003, ήτοι μετά την έναρξη ισχύος του εν λόγω Κανονισμού. Δεδομένου ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ εφήρμοξε σύστημα επιλεκτικής διανομής, ο Κανονισμός εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του μεριδίου αγοράς της<sup>88</sup>. Εξάλλου, όπως προκύπτει από τον φάκελο της υπόθεσης, την εφαρμογή του Κανονισμού 1400/2002 στην προκειμένη περίπτωση και στις δύο συμβάσεις – σύμβαση διανομής και σύμβαση εξουσιοδοτημένου συνεργείου - αποδέχονται και οι ίδιες οι καταγγελλόμενες<sup>89</sup>.

73. Ακολούθησε η έκδοση του **ισχύοντος Κανονισμού 461/2010**<sup>90</sup>, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1.6.2010<sup>91</sup> και διακρίνει μεταξύ των συμφωνιών που αφορούν τη διανομή καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων και των συμφωνιών που αφορούν την παροχή υπηρεσιών επισκευής

<sup>86</sup> Βλ. σχετικά και το υπ' αριθμ. πρωτ. πρωτ. 483/10.09.2021 υπόμνημα των καταγγελλόμενων εταιρειών, παρ. 21-23.

<sup>87</sup> Δημοσιευμένο στο διαδίκτυο στη διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/legislation\\_archive.html/](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation_archive.html/).

<sup>88</sup> Βλ. άρθρο 3 παρ.1 του Κανονισμού 1400/2002. Σημειώνεται πάντως ότι σε κάθε περίπτωση το μερίδιο αγοράς της CITROEN ΕΛΛΑΣ στην αγορά της διανομής καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων είναι πολύ μικρό. Βλ. σχετικά και Πίνακα 1 της Ενότητας «Σχετική αγορά διανομής καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων» ανωτέρω.

<sup>89</sup> Βλ. Καταγγελία, όπου αναφέρεται συγκεκριμένα: «**Δεχόμαστε ότι οι δύο συμφωνίες εμπίπτουν στον Κανονισμό**» (εννοείται ο Κανονισμός 1400/2002) «(και επομένως ρυθμίζονται από αυτόν)»

<sup>90</sup> Βλ. σχετικά <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0461>.

<sup>91</sup> Ο κανονισμός είναι γνωστός και ως *Motor Vehicle Block Exemption Regulation (MVBER)*. Δυνάμει του άρθρου 1 του «Κανονισμός (ΕΕ) 2023/822 της Επιτροπής της 17ης Απριλίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 461/2010 όσον αφορά την περίοδο εφαρμογής του», «[η] ισχύς του ..... κανονισμού λήγει την 31η Μαΐου 2028.». Βλ. σχετικά <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0822>.

και συντήρησης και τη διανομή ανταλλακτικών (δευτερογενής αγορά αυτοκινήτων)<sup>92</sup>. Συγκεκριμένα, παρατάθηκε μέχρι **τις 31 Μαΐου 2013** η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού 1400/2002 που αφορούσαν τις κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση ή μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και προβλέφθηκε ότι επέκεινα οι κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση και μεταπώληση καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων θα καλύπτονται από τον γενικό ΚΟΑ επί κάθετων συμφωνιών, ήτοι τον Κανονισμό 330/2010, ενώ, όσον αφορά στις κάθετες συμφωνίες για την αγορά, πώληση ή μεταπώληση ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων, προβλέφθηκε η υπαγωγή τους στις διατάξεις του νέου Κανονισμού 461/2010, από την έναρξη ισχύος αυτού, χωρίς πρόβλεψη μεταβατικής περιόδου<sup>93</sup>.

74. Ειδικότερα, εν προκειμένω, για την αξιολόγηση των συμφωνιών στο πλαίσιο της συναφθείσας από [...] «Σύμβασης Διανομής αυτοκινήτων», με έναρξη ισχύος την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2003, μεταξύ της CITROEN ΕΛΛΑΣ και της πρώτης των καταγγελλουσών εφαρμόζεται ο Κανονισμός 1400/2002 για όλη τη διάρκεια ισχύος της. Αντίστοιχα για την από [...], με έναρξη ισχύος 1 Οκτωβρίου 2003 «Σύμβαση εξουσιοδοτημένου συνεργείου», συναφθείσα με τη δεύτερη των καταγγελλουσών, σε ό,τι αφορά την πώληση ανταλλακτικών και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, εφαρμόζεται μέχρι τις 31.5.2010 ο Κανονισμός 1400/2002 και για το διάστημα από 1.6.2010 μέχρι [...] (οπότε και έληξε η ισχύς της Σύμβασης συνεργείου) εφαρμόζεται ο Κανονισμός 461/2010<sup>94</sup>.

### **VI.3.1 Η έννοια της «επιχείρησης»**

75. Ως «επιχείρηση», κατά το δίκαιο προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού, νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο ή οικονομική ενότητα που ασκεί εμπορική ή άλλη οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του και από τον τρόπο χρηματοδότησής του<sup>95</sup>. Ειδικότερα, η ύπαρξη επιχείρησης προϋποθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης και συνακόλουθα πλήρη ανάληψη των οικονομικών κινδύνων που συνεπάγεται η εκάστοτε

---

<sup>92</sup> Το νέο θεσμικό πλαίσιο αποσαφηνίστηκε περαιτέρω από την Ανακοίνωση της Ε.Επ. «*Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων*» (ΕΕ C 138/16 της 28.5.2010). Η ως άνω Ανακοίνωση εφαρμόζεται συνδυαστικά και συμπληρωματικά με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (ΕΕ C 130/1 της 19.5.2010)

<sup>93</sup> Βλ. «*Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων*» (ΕΕ C 138/16 της 28.5.2010). Για τις προβλέψεις των συμβάσεων αυτών που δεν αφορούν στην εμπορία καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, ανταλλακτικών και σε υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης (ιδίως, επειδή αφορούν εξαρτήματα και εξοπλισμό, όπως θα αναλυθεί εκτενώς κατωτέρω), εφαρμόζεται ο γενικής απαλλαγής Κανονισμός 2790/1999 μέχρι 31.5.2010 και, για το μετέπειτα διάστημα, ο επίσης γενικής απαλλαγής Κανονισμός 330/2010.

<sup>94</sup> Σχετικά με τα μερίδια αγοράς μεταξύ αγοραστή – προμηθευτή βλ. Ενότητα «*ΜΕΡΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑΣ*» της παρούσας.

<sup>95</sup> Βλ. C-218/00, *Cisal di Batistello Venanzio*, 2002 I-00691 σκ. 22 C-180-184/98, *Pavlov.*, Συλλ. 2000 I-06451 σκ. 74, C-55/96, *Job Centre*, Συλλ. 1997, I-7119, σκ. 21 ΔΕΕ, C-41/90, *Hofner και Elser*, Συλλ. 1991, I-1979 σκ. 21, C-67/96, *Albany*, Συλλ. 1999, I-5751, σκ. 77, C-244/94, *Fédération française des sociétés d'assurance κ.λπ.*, Συλλογή 1995, σ. I-4013, σκέψη 14 και ΕΑ 292/IV/2005, Οδοντιατρικοί Σύλλογοι, παρ.2.1, η οποία επικυρώθηκε από το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με τις υπ' αριθ. 1026/2007, 1027/2007 και 1028/2007 αποφάσεις του, και 518/VI/2011, *Μεσίτες*, σκ. 102, η οποία επικυρώθηκε από το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με τις υπ' αριθ. 2821/2013 και 502/2013 αποφάσεις του.



οικονομική δραστηριότητα. Με άλλα λόγια, επιχείρηση είναι κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα και διαθέτει αποφασιστική αυτονομία ως προς τον καθορισμό της συμπεριφοράς της στην αγορά, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή για οργανωμένο σύνολο προσώπων και παραγωγικών μέσων χωρίς νομική προσωπικότητα<sup>96</sup>. Ειδικότερα, η ύπαρξη επιχείρησης προϋποθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης και συνακόλουθα πλήρη ανάληψη των οικονομικών κινδύνων που συνεπάγεται η εκάστοτε οικονομική δραστηριότητα<sup>97</sup>. Δύο είναι συνεπώς οι βασικές συνιστώσες της εννοιολογικής αυτής οριοθέτησης: αφενός η οικονομική δραστηριότητα, αφετέρου η αυτοτέλεια του φορέα αυτής. Ως δε οικονομική δραστηριότητα νοείται κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά<sup>98</sup>.

76. Εν προκειμένω, τόσο οι καταγγέλλουσες όσο και οι καταγγελλόμενες εταιρείες πραγματοποιούν οικονομική δραστηριότητα και ως εκ τούτου συνιστούν επιχειρήσεις κατά την έννοια των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού. Εξάλλου, όπως ορίζεται ρητά στις εξεταζόμενες μεταξύ τους συμβάσεις και δεν αμφισβητείται από τις καταγγέλλουσες εταιρείες, οι τελευταίες αποτελούσαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις ενταγμένες στο δίκτυο της CITROEN ΕΛΛΑΣ και δρούσαν στο δικό τους όνομα και για ίδιο λογαριασμό και με δική τους αποκλειστικά ευθύνη<sup>99</sup>.

### **VI.3.2 Η ύπαρξη «συμφωνίας»**

77. Θεωρείται ότι υφίσταται «συμφωνία» όταν τα μέρη, ρητά ή σιωπηρά, εγκρίνουν από κοινού σχέδιο που καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές της αμοιβαίας δράσης τους (ή αποχής από τη δράση) στην αγορά. Για τους σκοπούς εφαρμογής των ανωτέρω άρθρων αρκεί οι επιχειρήσεις να έχουν εκφράσει την κοινή τους βούληση να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά καθορισμένο τρόπο<sup>100</sup>. Συμφωνίες, κατά τις διατάξεις του δικαίου του ανταγωνισμού, είναι κατεξοχήν οι συμβάσεις με την έννοια του αστικού δικαίου. Περαιτέρω, η έννοια καλύπτει τις συμφωνίες που συνάπτονται τόσο μεταξύ ανταγωνιστών που δρουν στο ίδιο επίπεδο (οριζόντιες), όσο και μεταξύ επιχειρήσεων που δρουν σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής (κάθετες)<sup>101</sup>.

78. Στην υπό εξέταση υπόθεση, οι συναφθείσες: α) «Σύμβαση Διανομής Αυτοκινήτων» και β) «Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου», εμπίπτουν ευθέως στην έννοια της «συμφωνίας»

<sup>96</sup> Βλ. Α. Αθανασίου σε Δ. Τζουγανάτος (επιμ.), «Δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη, 2013

<sup>97</sup> Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-23/09 Conseil national de l'Ordre des pharmaciens (CNOP) και Conseil central de la section G de l'Ordre national des pharmaciens (CCG) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Συλλ. 2010 Π-05291, σκ. 70-71 και ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 71.

<sup>98</sup> Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ C-35/96 Επιτροπή κατά Ιταλίας (CNSD) Συλλ. 1998 σ. I-3851, σκ. 36, ΔΕΚ C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σελ. 2599, σκ. 7, ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 71, ΕΑ 430/V/2009, σελ. 6 και ΕΑ 317/V/2006, σελ. 16, 17.

<sup>99</sup> Βλ. άρθρο 3.4. της Σύμβασης Διανομής και αντιστοίχου περιεχομένου άρθρο 3.4. στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου. Το ως άνω άρθρο στη Σύμβαση Διανομής ορίζει ότι «[...]».

<sup>100</sup> Βλ. ενδεικτικά, ΔΕφαΘ 559/2010, σκ. 17, ΔΕφαΘ 2891/2009, σκ. 18, καθώς και νομολογία στην οποία παραπέμπουν, ειδικότερα ΔΕΚ 41/69, Chemiefarma κατά Επιτροπής, Ελληνική Ειδική Έκδοση 1969-1971, σ. 397, σκ. 112, ΠΕΚ Τ-41/96, Bayer κατά Επιτροπής, Συλλ. 2000 σ. Π-3383 σκ. 67-69, Τ-208/01, Volkswagen κατά Επιτροπής, Συλλ. 2003 σ. I-8955 σκ. 30-32.

<sup>101</sup> Βλ. για την έννοια της κάθετης συμφωνίας τον Κανονισμό (ΕΕ) 330/2010 και Κανονισμό (ΕΕ) 461/2010 άρθρο 1(α), Κανονισμό 1400/2002 άρθρο 1(γ) καθώς και ενδεικτικά ΕΑ 612/2015 παρ. 72 και στην νομολογία στην οποία παραπέμπει.

κατά τα προεκτεθέντα, και δη στην έννοια της κάθετης συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικό επίπεδο στην αλυσίδα διανομής.

79. Σε σχέση με εξεταζόμενες ενέργειες και ρυθμίσεις των εμπλεκόμενων που δεν αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων, όπως λ.χ. η αποστολή στο δίκτυο εγκυκλίων, ώστε να συνάγεται άνευ ετέρου ο εμπόλιπτον στην έννοια της «συμφωνίας» χαρακτήρας τους, επισημαίνονται τα ότι, η ισχυρή θέση του κατασκευαστή ή γενικού εισαγωγέα σε ένα δίκτυο διανομής αυτοκινήτων αποτυπώνεται συχνά στη δυνατότητα που έχει μέσω μονομερών εκδηλώσεων («εγκυκλίων ή ανακοινώσεων πολιτικής») να επεμβαίνει στη συμπεριφορά των διανομέων/εξουσιοδοτημένων επισκευαστών. Αυτό δημιουργεί ερώτημα αν υφίσταται συμφωνία με την έννοια του άρθρου 1 ν. 3959/2011 (πρώην 703/1977) και του αντιστοίχου άρθρου 101 ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι μονομερείς πράξεις ή οδηγίες του ενός μέρους προς το άλλο δεν συνιστούν απαραίτητα συμφωνία κατά την παραπάνω έννοια. Ο «μονομερής» καθορισμός όρων συναλλαγής με εγκυκλίους και προτροπές δεν συνεπάγεται όμως άνευ άλλου τινός και την έλλειψη συμφωνίας. Προκειμένου να εξαχθεί συμπέρασμα λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης και ειδικότερα αν με την εγκύκλιο ή οδηγία συγκεκριμενοποιούνται ή εξειδικεύονται υπάρχουσες συμφωνίες μεταξύ των μερών. Κεντρική θέση της Ε.Επ. και του ΔΕΕ είναι ότι στην έννοια της συμφωνίας υπάγεται κάθε μέτρο που λαμβάνεται στο πλαίσιο τρεχουσών επιχειρηματικών συναλλαγών<sup>102</sup>. Στο πλαίσιο αυτό κάθε σύμφωνη προς τη σύμβαση πράξη ή πρακτική ή συγκεκριμενοποίηση βασικών συμβατικών υποχρεώσεων θεωρείται ότι μπορεί να υπαχθεί στην έννοια της συμφωνίας, εφόσον τελείται στο πλαίσιο ενός συστήματος διανομής. Η ένταξη ενός διανομέα σε ένα επιλεκτικό δίκτυο διανομής συνεπάγεται τη ρητή ή σιωπηρή αποδοχή από μέρους των συμβαλλομένων της πολιτικής που εφαρμόζει η επιχείρηση<sup>103</sup>.
80. Βάσει των ανωτέρω, εμπόλιπτον, εν προκειμένω, στην έννοια της συμφωνίας και οι εκδοθείσες από την CITROEN ΕΛΛΑΣ εγκύκλιοι, δεδομένου ότι με αυτές συγκεκριμενοποιούνται και εξειδικεύονται υπάρχουσες συμφωνίες μεταξύ των μερών και εντάσσονται στο σύστημα διανομής στο οποίο ανήκαν οι καταγγέλλουσες.

### **VI.3.3 Αντικείμενο ή αποτέλεσμα περιοριστικό του ανταγωνισμού**

81. Σύμφωνα με πάγια ενωσιακή και εθνική νομολογία, για τους σκοπούς του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 703/1977 και του ν. 3959/2011, αρκεί να διαπιστωθεί ότι κάποιο μέτρο ή κάποια πρακτική έχει ως αντικείμενο την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού. Όταν το αντικείμενο ή ο σκοπός (object) του μέτρου είναι αντι-ανταγωνιστικός, εμπόλιπται αυτοδίκαια στην απαγόρευση των ανωτέρω διατάξεων, χωρίς να

<sup>102</sup> Βλ. 98/273/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιανουαρίου 1998 στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (Υπόθεση IV/35.733 - VW), ΕΕ Λ 124 της 25.4.1998, σκ. 128 και επικύρωση από το ΔΕΚ C-338/00, Volkswagen AG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2003 I-09189, σκ. 65

<sup>103</sup> Βλ. Μ.Θ. Μαρίνο, *Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002/ΕΚ*, Π.Ν. Σάκκουλας, 2005 και εκεί αναφερόμενο νομολογία. Βλ. και 98/273/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιανουαρίου 1998 στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (Υπόθεση IV/35.733 - VW), ΕΕ Λ 124 της 25.4.1998, σκ. 128 και 107/82, Allgemeine Elektricts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG / Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1983, σ. 3151.

απαιτείται απόδειξη συγκεκριμένου αντι-ανταγωνιστικού αποτελέσματος (effect), έστω δυνητικού<sup>104</sup>.

82. Σε σχέση με τον κατ' αποτέλεσμα περιορισμό του ανταγωνισμού, εάν μια κάθετη συμφωνία δεν έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, πρέπει να εξετασθεί μήπως έχει αισθητά αποτελέσματα που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα πραγματικά όσο και τα δυνητικά αποτελέσματά της. Για να έχει μια συμφωνία αποτελέσματα που περιορίζουν τον ανταγωνισμό πρέπει να έχει, πραγματικό ή ενδεχόμενο, αισθητά δυσμενή αντίκτυπο σε μία τουλάχιστον από τις παραμέτρους του ανταγωνισμού στην αγορά, όπως η τιμή, η παραγωγή, η ποιότητα του προϊόντος, η ποικιλία των προϊόντων ή η καινοτομία<sup>105</sup>.

83. Στην Ενότητα «Καταγγελλόμενες πρακτικές και νομική αξιολόγησης» κατωτέρω, εξετάζεται λεπτομερώς, βάσει των στοιχείων του φακέλου της υπόθεσης, εάν οι επιμέρους καταγγελλόμενες πρακτικές πριν και μετά τη λήξη της συνεργασίας μεταξύ των μερών έχουν κατ' αντικείμενο ή κατ' αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού..

#### **VI.4 Επηρεασμός ενδοκοινοτικού εμπορίου & δυνατότητα εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης (101 και 102 ΣΛΕΕ)**

84. Για την εφαρμογή των ενωσιακών διατάξεων των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης (νυν 101 και 102 ΣΛΕΕ)<sup>106</sup>, μοναδική επιπλέον προϋπόθεση σε σχέση με αυτές που τάσσουν οι ανωτέρω διατάξεις του εθνικού δικαίου, αποτελεί η δυνατότητα της υπό εξέταση συμπεριφοράς να επιδράσει στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το κριτήριο του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου είναι αυτόνομο κριτήριο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, το οποίο εκτιμάται *ad hoc*<sup>107</sup>, και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ευρωπαϊκού δικαίου του ανταγωνισμού.

85. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (πλέον

---

<sup>104</sup> Βλ. ενδεικτικά ΣτΕ 2007/2013, σκ. 17, όπου και πάγια σχετική ενωσιακή νομολογία, καθώς και ΔΕφΑθ 502/2013, ΔΕφΑθ 1001/2006, σκ. 16, καθώς και ΔΕΕ C-67/13, Groupement des cartes bancaires (CB) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δημοσιευμένο στην ψηφιακή συλλογή, σκ. 40, C- 226/2011, Expedia, δημοσιευμένο στην ψηφιακή Συλλογή, σκ. 15 και ΔΕΚ C-209/07 Irish Beef, Συλλ. 2008 σελ. I-08637, σκ. 16-21, ΔΕΚ 45/85 Verband der Sachversicherer κατά Επιτροπής, Συλλ. 1987, σελ. 405, σκ. 39, ΠΕΚ συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-49/02 έως T-51/02, Brasserie κατά Επιτροπής, Συλλ. 2005 σελ. II-03033, σκ. 97, 108 και 178, ΠΕΚ. T-62/98 Volkswagen κατά Επιτροπής, Συλλ. 2000, σ. II-2707, σκ. 178, ΠΕΚ συνεκδ. υποθ. συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94 έως T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij NV κλπ. κατά Επιτροπής, Συλλ. 1999 σ.Π- 931, σκ. 741.πρόσφατες αποφάσεις ΔΕΕ της 13.12.2012, υποθ. C-226/2011-Expedia και της 11.9.2014, υποθ. C-67/13- και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

<sup>105</sup> Βλ. ενδεικτικά ΕΑ 612/2015 παρ. 76.

<sup>106</sup> Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 101 και 102 αντίστοιχα, της ΣΛΕΕ. Τα δύο σύνολα διατάξεων είναι κατ' ουσία ταυτόσημα. Για τους σκοπούς της παρούσας, οι αναφορές στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ νοούνται, κατά περίπτωση, ως αναφορές στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ.

<sup>107</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101/81, της 27.04.2004, σημ. 12 καθώς και αποφάσεις ΕΑ 590/2014, σκ. 246, ΕΑ 581/VI/2013, σκ. 271, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 137.

άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ αντιστοίχως)<sup>108</sup>, οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 81 παρ. 1 ΣυνθΕΚ (ή/και 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ), οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν *επίσης* το άρθρο 81 ΣυνθΕΚ (ή/και 101 ΣΛΕΕ), στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο 82 ΣυνθΕΚ (ή/και 102 ΣΛΕΕ), εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 82 ΣυνθΕΚ (ή/και 102 ΣΛΕΕ)<sup>109</sup>.

86. Συναφώς, για να είναι σε θέση μια συμφωνία να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, θα πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών, τούτο δε κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών<sup>110</sup>. Για να διαπιστωθεί εάν εφαρμόζεται το ενωσιακό δίκαιο σε συγκεκριμένη υπόθεση δεν είναι αναγκαίο η συμφωνία ή η πρακτική να έχει ή να είχε επηρεάσει πραγματικά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, γεγονός άλλωστε το οποίο, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, δυσχερώς μπορεί να αποδειχθεί επαρκώς κατά νόμο<sup>111</sup>, αρκεί να «*δύναται*» να έχει αυτό το αποτέλεσμα<sup>112</sup>.
87. Ειδικότερα, η έννοια της επίδρασης στα εμπορικά ρεύματα δεν προϋποθέτει μόνο τον περιορισμό ή τη μείωση του εμπορίου, αλλά οποιαδήποτε διαφοροποίηση των εμπορικών ρευμάτων, αρκεί αυτή να είναι αισθητή<sup>113</sup>. Το κριτήριο αυτό πληρούται, επομένως, όταν η υπό εξέταση κάθε φορά συμπεριφορά δύναται να έχει ένα ελάχιστο επίπεδο διασυννοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης<sup>114</sup>. Σχετικά με την έννοια του «*αισθητού*» χαρακτήρα του επηρεασμού του εμπορίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθιερώνει, ειδικά ως προς τις συμφωνίες που από την ίδια τους τη φύση<sup>115</sup> δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ

<sup>108</sup>Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, *ΕΕ L 1/1, της 04.01.2003*.

<sup>109</sup>Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης» *ΕΕ C 2004 101/81 παρ. 9 καθώς και αποφάσεις* ΕΑ 590/2014, σκ. 245, ΕΑ 581/VII/2013, σκ. 272, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 137 και αποφάσεις ΔΕφΑθ 2458/2017, σκ. 21, ΔΕφΑθ 869/2013, σκ. 41.

<sup>110</sup>Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 590/2014, σκ. 246, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 138, ΔΕΚ C-209/78 *VanLandewyck κατά Επιτροπής* Συλλ. 1980 σελ. 3125, σκ. 170, και ΔΕΚ C-219/95P *FerriereNord κατά Επιτροπής* Συλλ. 1997 σελ. I-4411, σκ. 20.

<sup>111</sup>Βλ. σχετικά αποφάσεις ΔΕφΑθ 2458/2017, σκ. 8 και ΔΕφΑθ 4055/2017, σκ. 7.

<sup>112</sup>Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, *ό.π., παρ. 23 επ. και 47 και απόφαση* ΔΕΚ C-219/95P *FerriereNord κατά Επιτροπής* Συλλ. 1997 σελ. I-4411, σκ. 19.

<sup>113</sup>Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης», *ό.π., παρ. 13 καθώς και απόφαση* 22/71 *Béguelin*, Συλλ. 1971, σελ. 949 σκ. 16.

<sup>114</sup>Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές, *ό.π., σημ. 8, 12, 13, 34, 77 καθώς και αποφάσεις* ΕΑ 590/2014, σκ. 246, ΕΑ 581/VII/2013, σκ. 273, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 137.

<sup>115</sup>Ως συμφωνίες και πρακτικές χαρακτηριζόμενες από τη φύση τους ικανές να επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο νοούνται οι συμφωνίες που απαγορεύουν τις εξαγωγές, οι συμφωνίες που αφορούν εισαγωγές ή

κρατών μελών, ένα μαχητό θετικό τεκμήριο επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου, υπό την προϋπόθεση της περαιτέρω πλήρωσης των ακόλουθων σωρευτικώς τεθέντων κριτηρίων: α) στην περίπτωση των κάθετων συμφωνιών, ο συνολικός ετήσιος κύκλος εργασιών που πραγματοποιεί ο προμηθευτής στην Κοινότητα με τα προϊόντα που καλύπτει η συμφωνία να υπερβαίνει τα 40 εκατ. ευρώ και β) το συνολικό μερίδιο αγοράς σε οποιαδήποτε σχετική αγορά της Κοινότητας που επηρεάζεται από τη συμφωνία να υπερβαίνει το 5%<sup>116</sup>.

88. Η εφαρμογή του κριτηρίου του επηρεασμού του εμπορίου δεν εξαρτάται από τον ορισμό των γεωγραφικών αγορών αναφοράς. Το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών μπορεί να επηρεαστεί επίσης σε περιπτώσεις στις οποίες η οικεία αγορά είναι η εθνική αγορά ή τμήμα της εθνικής αγοράς<sup>117</sup>. Κατά πάγια νομολογία του ΔΕΕ, οι περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές που καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος ενός εκ των κρατών μελών, ζωτικό δηλαδή τμήμα της κοινής αγοράς, έχουν εξ ορισμού ως αποτέλεσμα την παρακάλυψη της οικονομικής αλληλοδιεισδύσεως που επιδιώκεται με τη Συνθήκη και, ως εκ τούτου, πληρούται το κριτήριο επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου για τους σκοπούς εφαρμογής των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ<sup>118</sup>.
89. Περαιτέρω, η εκτίμηση με βάση το κριτήριο του επηρεασμού του εμπορίου εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι εάν λαμβάνονταν υπόψη μεμονωμένα, δεν θα ήταν κατ' ανάγκη αποφασιστικοί<sup>119</sup>. Οι παράγοντες αυτοί είναι η φύση της συμφωνίας ή της πρακτικής, η φύση των προϊόντων που καλύπτει η συμφωνία ή πρακτική και η σημασία των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων<sup>120</sup>.
90. Η φύση των προϊόντων που καλύπτονται από τις συμφωνίες ή πρακτικές παρέχει, επίσης, μία ένδειξη για το εάν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί. Όταν η ίδια η φύση των προϊόντων διευκολύνει τις διασυνοριακές συναλλαγές ή τα καθιστά ιδιαίτερα σημαντικά για επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν ή να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους σε άλλα κράτη μέλη, το εφαρμοστέο του ενωσιακού δικαίου

---

εξαγωγές, οι συμφωνίες που καλύπτουν περισσότερα του ενός κράτη μέλη, οι συμφωνίες που επιβάλλουν περιορισμούς στις ενεργητικές και παθητικές πωλήσεις, οι συμφωνίες μεταξύ προμηθευτών και διανομέων οι οποίες επιβάλλουν ορισμένη τιμή μεταπώλησης και καλύπτουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.

<sup>116</sup>Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ό.π., παρ. 53 καθώς και 56, όπου αναφέρεται ότι: «Σε περίπτωση δικτύου συμφωνιών του ίδιου προμηθευτή με διάφορους διανομείς, λαμβάνονται υπόψη οι πωλήσεις που πραγματοποιούνται από το σύνολο του δικτύου».

<sup>117</sup>Βλ. σχετικά Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ό.π., σημ. 22 και ενδεικτικά απόφαση ΕΑ 590/2014, σκ. 248.

<sup>118</sup>Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 590/2014, σκ. 246, ΕΑ 581/VII/2013, σκ. 275, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 139 ΔΕφαθ 1001/2006, ΔΕφαθ 2891/2009 και ΔΕφαθ 559/2010, καθώς και αποφάσεις ΔΕΚ 8/72 Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής Συλλ. 1972-1973 σελ. 221, σκ. 29, ΔΕΚ 42/84 Remia και λοιποί κατά Επιτροπής Συλλ. 1985 σελ. 2545, σκ. 22, ΔΕΚ C-35/96 Επιτροπή κατά Ιταλίας Συλλ. 1998 σελ. I-3851, σκ. 48 και ΔΕΕ C-309/99 Wouters και λοιποί Συλλ. 2002 σελ. I-1577, σκ. 95. Βλ. επίσης Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ό.π., σημ. 86-88, καθώς και Μιχ.-Θεοδ. Μαρίνο, «Ανακοινώσεις και Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο δίκαιο του ανταγωνισμού – νομικές διαστάσεις μετά τον Κανονισμό 1/2003 και επιδράσεις στο εθνικό δίκαιο των συμβάσεων», ΔΕΕ 7/2006, σελ. 713.

<sup>119</sup>Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 581/VII/2013, σκ. 274, ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 138, απόφαση ΔΕΚ C-250/92 Gotttrup-Klim Grovnavareforening κατά Dansk Landbrugs Grovvarerelskab AmbA (DLG) Συλλ. 1994 σελ. I-5641, σκ. 54.

<sup>120</sup>Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΔΕΕ C-306/96 Javico, Συλλ. 1998, σελ. I-1983, σκ. 17 και 22/71 Béguelin, Συλλ. 1971, σελ. 949 σκ. 18.

προσδιορίζεται ευκολότερα από ότι σε περιπτώσεις στις οποίες η ζήτηση για προϊόντα προμηθευτών από άλλα κράτη μέλη είναι, λόγω της φύσης τους, πιο περιορισμένη, ή στις οποίες τα προϊόντα παρουσιάζουν μικρότερο ενδιαφέρον από την άποψη της διασυνοριακής εγκατάστασης ή της επέκτασης της οικονομικής δραστηριότητας που ασκείται μέσω παρόμοιας εγκατάστασης<sup>121</sup>. Επίσης, η θέση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων στην αγορά και ο όγκος των πωλήσεών τους παρέχουν ποσοτικές ενδείξεις για την ικανότητα της συμφωνίας να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών<sup>122</sup>.

91. Επιπλέον, οι κάθετες συμφωνίες οι οποίες καλύπτουν το σύνολο ενός κράτους μέλους και αφορούν προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο διασυνοριακών ανταλλαγών δύναται, επίσης, να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, ακόμα και εάν δεν δημιουργούν άμεσα εμπόδια σε αυτό<sup>123</sup>.
92. Εν προκειμένω η πρώτη καταγγελλόμενη εταιρεία δραστηριοποιείται στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας μέσω δικτύου επιλεκτικής διανομής που καταλαμβάνει το σύνολο του κράτους μέλους, επομένως, οι δραστηριότητές της δεν έχουν τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα. Επιπροσθέτως, η σχετική γεωγραφική αγορά προϊόντων είναι, όπως προαναφέρθηκε, εθνική και οι εξεταζόμενες συμφωνίες/πρακτικές καλύπτουν το σύνολο της ελληνικής επικράτειας.
93. Κατά συνέπεια εφόσον πληρούνται, ως αναλύθηκαν ανωτέρω και τα σωρευτικά κριτήρια της Ανακοίνωσης ως προς τον κύκλο εργασιών και το μερίδιο άνω του 5% σε οποιαδήποτε εκ των σχετικών αγορών της παρούσας υπόθεσης (βλ. σχετικά Ενότητες «*Τα Μέρη*» και «*Μερίδια αγοράς*» ανωτέρω), οι πρακτικές των καταγγελλόμενων μερών είναι ικανές να επηρεάσουν αισθητά το ενδοκοινοτικό εμπόριο, κατά την έννοια των ενωσιακών κανόνων ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ τυγχάνει εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup>Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ο.π., παρ. 30 και ενδεικτικά απόφαση ΕΑ 590/2014, σκ. 249.

<sup>122</sup>*Ibid.*, παρ. 31 και απόφαση ΕΑ 590/2014, σκ. 249.

<sup>123</sup>Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, ό.π., παρ. 88.

<sup>124</sup> Βλ. και σχετική αναφορά των καταγγελλουσών στο υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021, παρ. 174 («*Επιπλέον, όπως δέχεται και η Εισήγηση (σκέψη 77), η πρώτη καταγγελλόμενη δραστηριοποιείται στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας μέσω δικτύου που καταλαμβάνει το σύνολο του κράτους μέλους, και δεδομένου ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση πληρούνται τα κριτήρια ως προς το κύκλο εργασιών και το μερίδιο άνω του 5% σε οποιαδήποτε εκ των σχετικών αγορών της υπό κρίση υπόθεσης, εκτιμάται ότι οι ελεγχόμενες πρακτικές είναι ικανές κατ' αρχήν να επηρεάσουν αισθητά το ενδοκοινοτικό εμπόριο, κατά την έννοια των ενωσιακών κανόνων ανταγωνισμού και ως εκ τούτου το άρθρο 101 ΣΛΕΕ τυγχάνει εφαρμογής εδώ*»).

## VII ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

### VII.1 Επι των Ισχυρισμών των Καταγγελλουσών για περιορισμούς του ανταγωνισμού ιδιαίτερης σοβαρότητας

#### VII.1.1 Ισχυρισμός για Καθορισμό Τιμών Μεταπώλησης α) Αυτοκινήτων, β) Ανταλλακτικών, Εξοπλισμού και Εξαρτημάτων (Αξεσουάρ) γ) Υπηρεσιών Συνεργείου δ) Για Εμμεσο Καθορισμό Τιμών και δυνατότητα επιβολής Ενιαίων Τιμών Λιανικής μέσω των όρων συμβάσεων περί διαφήμισης

94. Σύμφωνα με την καταγγελία, η CITROËN ΕΛΛΑΣ, είτε δια συμβατικών προβλέψεων, είτε στην πράξη, δια συγκεκριμένων εμπορικών πρακτικών που εφαρμόζε, καθόριζε την τιμή μεταπώλησης των οχημάτων, ανταλλακτικών, αξεσουάρ και εξοπλισμού, καθώς και των υπηρεσιών συνεργείου των διανομέων και επισκευαστών του δικτύου της κατά παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού που προβλέπει τον συγκεκριμένο ως ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμό του ανταγωνισμού. Πιο συγκεκριμένα:

*Α) Ο καταγγελλόμενος ισχυρισμός για καθορισμό τιμής μεταπώλησης των αυτοκινήτων των καταγγελλουσών*

95. Οι καταγγέλλουσες αποδέχονται κατ' αρχάς ότι στη Σύμβαση Διανομής Αυτ/των, οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σχετικά με τιμές μεταπώλησης των αυτοκινήτων, αναφέρονται σε τιμοκατάλογο επιτρεπόμενων «μεγίστων τιμών», τον οποίο εκδίδει η CITROEN ΕΛΛΑΣ (άρθρα 9.1.1, 9.1.2 της Σύμβασης) και κοινοποιεί στο διανομέα. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 9.1.2. της Σύμβασης προβλέπεται ότι: *«Η Εταιρεία θα ανακοινώνει στον Διανομέα μέγιστες τιμές μεταπώλησης Αυτοκινήτων CITROEN προς τους πελάτες ανά μοντέλο Αυτοκινήτου CITROEN και είδος πώλησης, λαμβάνοντας υπόψη την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτό, η Εταιρεία θα αποστέλλει στον Διανομέα με κάθε αλλαγή ή ανανέωση σχετικούς τιμοκαταλόγους. Οι ως άνω μέγιστες δεσμεύουν τον Διανομέα εις ό,τι αφορά πώληση με τιμή ανώτερη των μεγίστων αυτών τιμών<sup>125</sup>»*. Επιπλέον, σημειώνουν ότι στο έντυπο «Εμπορική Πολιτική 2010», το οποίο προσκομίζουν ως σχετικό 54 στην καταγγελία, γίνεται λόγος για προτεινόμενη τιμή από μέρους της προμηθεύτριας και συγκεκριμένα για *«λιανική τιμή ως την επίσημη προτεινόμενη λιανική τιμή πώλησης»*, ενώ σε σχέση με τα αυτοκίνητα δοκιμαστικής οδήγησης (test drive), στον αντίστοιχο τιμοκατάλογο 2010, αναφέρεται επίσης ότι *«οι προτεινόμενες τιμές που αναγράφονται στον τιμοκατάλογο, είναι ενδεικτικές»*.

96. Ωστόσο, παρά τον χαρακτηρισμό των τιμών αυτών άλλοτε ως μεγίστων και άλλοτε ως προτεινόμενων («ενδεικτικών»), οι τιμές του τιμοκαταλόγου, κατά τις καταγγέλλουσες, είναι στην πραγματικότητα τιμές «ορισμένες» / «σταθερές» / πάγιες («fix»), καθορισμένες από την πρώτη καταγγελλόμενη, και προσκομίζουν δε παλαιότερους τιμοκαταλόγους<sup>126</sup> (πριν από το 2009) προς επίρρωση των ισχυρισμών τους.

<sup>125</sup> Βλ. και άρθρο 9.1.1. όπου ορίζεται ότι: *«Η μεταπώληση και παράδοση Αυτοκινήτων CITROEN στους πελάτες θα διέπεται από τους όρους πώλησης και εγγύησης της Εταιρείας, όπως αυτά θα διαμορφώνονται από την εκάστοτε ισχύουσα εμπορική της πολιτική, για τα οποία ο Διανομέας οφείλει να ενημερώνει τους πελάτες»*.

<sup>126</sup> Στους εν λόγω τιμοκαταλόγους αναφέρεται σε κάθε σελίδα στο κάτω μέρος ότι *«ο παρών τιμοκατάλογος καταργεί κάθε προηγούμενο»*, αλλά δεν γίνεται αναφορά σε «ενδεικτικές», «προτεινόμενες» ή «μέγιστες» τιμές.

97. Η εφαρμογή παραβατικής πολιτικής προκύπτει κατά τις καταγγέλλουσες και από τον τρόπο με τον οποίο η πρώτη καταγγελλόμενη υπολόγιζε κάθε φορά την χονδρική τιμή, ήτοι την τιμή στην οποία πωλούσε συγκεκριμένο προϊόν στους διανομείς. Ειδικότερα, όπως αναφέρουν, η CITROEN ΕΛΛΑΣ [...] <sup>127</sup> [...], η οποία ήταν πάντοτε [...], το οποίο μάλιστα καθόριζε η ίδια ([...]), [...]. Τούτο, κατά τις καταγγέλλουσες, είναι πρακτική που ακολουθούσε η CITROEN ΕΛΛΑΣ ανέκαθεν, αποδεικνύεται δε τόσο από τα τιμολόγια χονδρικής των εταιρειών ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ προς την CITROEN ΕΛΛΑΣ, όσο και από την από [...] επιστολή [...] προς το δίκτυο εμπόρων CITROEN, όπου γίνεται λόγος για «εξοφλήσεις ακέραιες και σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο» <sup>128</sup>.
98. Η παραβατική πολιτική αποδεικνύεται επίσης, όπως διατείνονται <sup>129</sup> οι καταγγέλλουσες, και από την πρακτική εκπτώσεων της CITROEN ΕΛΛΑΣ στα λεγόμενα «εταιρικά αυτοκίνητα»: πρόκειται για την πρακτική σύμφωνα με την οποία η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε [...] «εταιρικών αυτοκινήτων», [...]. Στην περίπτωση αυτή η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε [...].
99. Εξάλλου, όπως ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες, ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης αποδεικνύεται από την Εγκύκλιο 128ΕΕ από 2.8.2006 <sup>130</sup>, στην οποία γίνεται λόγος για «τιμοκατάλογο» και όχι «τιμοκατάλογο μεγίστων ή προτεινομένων ή συνιστώμενων τιμών». Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των εγκυκλίων της CITROEN που προσκόμισαν οι καταγγέλλουσες με το υπ' αριθ. 3606/22.04.2021 υπόμνημά τους, όπου επίσης γίνεται λόγος για «τιμοκατάλογο» και όχι για «τιμοκατάλογο μεγίστων ή προτεινόμενων ή συνιστώμενων τιμών», ενώ παράλληλα σημειώνουν ότι στην περίπτωση της εγκυκλίου 135/Π08/11-7-2008 προσδιορίζεται σταθερή (και όχι συνιστώμενη) αύξηση στις τιμές τιμοκαταλόγου.
100. Κατά τις καταγγέλλουσες, η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε τις σταθερές αυτές τιμές λιανικής στους Διανομείς, οι οποίοι δεν τολμούσαν να εκφέρουν αντίθετη άποψη, καθώς η είσοδος στο δίκτυο τελούσε υπό την αυτονόητη προϋπόθεση, η οποία προέκυπτε και από το όλο πνεύμα της συμβάσεως, ότι ο διανομέας αποδέχεται τις τιμές λιανικής (και χονδρικής, μέσω της προμήθειας) που επέβαλε η CITROEN ΕΛΛΑΣ.
101. Ισχυρίζονται επίσης, ότι αυτό το σύστημα του καθορισμού των τιμών λιανικής και της «προμήθειας» από την CITROEN ΕΛΛΑΣ, και δη κατά τρόπο υποχρεωτικό για τον Διανομέα, δεν άφηνε ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους στους Διανομείς («περιθώριο εμπορικού κέρδους» σύμφωνα με την ορολογία του εντύπου «Εμπορική Πολιτική 2010»), ώστε να αποσβεσθεί η υψηλή επένδυση και να καλύπτονται τα λειτουργικά έξοδα, τα οποία (επένδυση και λειτουργικά έξοδα) επίσης είχαν επιβληθεί από την CITROEN ΕΛΛΑΣ μέσω της αντιστοίχου συμβάσεως <sup>131</sup>.
102. Περαιτέρω οι καταγγέλλουσες στο υπ' αριθ. 2137/6.4.2017 συμπληρωματικό υπόμνημα προς την Υπηρεσία προσκόμισαν αντίγραφα εγκυκλίων της πρώτης καταγγελλόμενης προς το

<sup>127</sup> Βλ. σχετικό 27 της καταγγελίας, το οποίο είναι έγγραφο με τίτλο «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 2008» καθώς και το σχετικό 54 για την εμπορική πολιτική του 2010, όπου στην σελίδα 9 αποτυπώνονται οι τύποι υπολογισμού της χονδρικής τιμής. Ειδικότερα [...].

Το έντυπο διευκρινίζει ότι η Λιανική Τιμή αναφέρεται στην «επίσημη προτεινόμενη Λιανική Τιμή Πώλησης»

<sup>128</sup> Βλ. σχετ 56 της καταγγελίας.

<sup>129</sup> Βλ. σελ. 77 της καταγγελίας

<sup>130</sup> Βλ. σχετ. 57 της καταγγελίας

<sup>131</sup> Βλ. σχετ. 58 της καταγγελίας για την [...].



δίκτυο εξουσιοδοτημένων διανομέων της περιόδου 2001 - 2008, στις οποίες γίνεται λόγος για «τιμοκατάλογο» και όχι «τιμοκατάλογο μεγίστων ή προτεινόμενων ή συνιστώμενων τιμών», καθώς και αντίγραφα εγκυκλίων του 2001, 2009 και 2010 με τις οποίες ενημερώνονται οι Διανομείς για τις τιμές διαφόρων μοντέλων CITROEN και οι οποίες περιλαμβάνουν έναν τιτλοφορούμενο ως «ενδεικτικό» τιμοκατάλογο, στον οποίον όμως η τιμή αναφέρεται ως «*ΤΕΛΙΚΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΤΙΜΗ*<sup>132</sup>». Επικαλούνται επίσης εγκυκλίους σχετικά με την επιβολή εκπτώσεων στις τιμές λιανικής καθώς και bonus<sup>133</sup>. Αναφέρονται επίσης σε αφαίρεση από την [...] (βλ. πιο κάτω στα ανταλλακτικά). Οι καταγγέλλουσες κάνουν μνεία και στην από [...] συζήτηση ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών της από [...], επί της οποίας εξεδόθη η υπ' αριθμ. 1180/2017 απόφαση ΠΠρωτΑθ, στο πλαίσιο της οποίας εξετάστηκε ως μάρτυρας της πρώτης καταγγελλόμενης [...] μέλος του δικτύου εξουσιοδοτημένων εμπόρων CITROEN, και ισχυρίζονται ότι ο μάρτυρας ανέφερε ότι η καταγγελλόμενη καθόριζε με εγκύκλιους της τόσο το ύψος της προμήθειας του διανομέα όσο και της έκπτωσης που θα χορηγούσε αυτός στα αυτοκίνητα CITROEN που πωλούσε. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες<sup>134</sup>, [...] αναφέρει στα πρακτικά της υπ' αριθμ. 3879/2019 απόφασης του ΠΠρωτΑθ ότι η καταγγελλόμενη καθορίζει το περιθώριο κέρδους (προμήθεια) που λαμβάνουν οι διανομείς της.

103. Κατά τις καταγγέλλουσες, η συμπεριφορά αυτή πέρα από παράβαση του ευρωπαϊκού δικαίου, και ιδίως του Κανονισμού 1400/2002 αποτελεί και καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης εξάρτησης κατά παράβαση του άρθρου 2α ν. 703/77, ως ίσχυε.
104. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν<sup>135</sup> ένορκη βεβαίωση [...] <sup>136</sup>, [...] αναφέρεται σε επιβολή σταθερών τιμών πώλησης μέσω της κοινοποίησης υποχρεωτικών τιμοκαταλόγων και μονομερούς καθορισμού σταθερού ποσοστού προμήθειας. Αναφέρει επίσης ότι η πρώτη καταγγελλόμενη «*αφαιρούσε από την [...] (την οποία πράγματι ο διανομέας ήταν υποχρεωμένος να χρεώνει στο έντυπο παραγγελίας του συγκεκριμένου πελάτη και αργότερα να εισπράττει), δηλαδή από πάντοτε σταθερό ποσό, το οποίο μάλιστα καθόριζε η ίδια (στον τιμοκατάλογο), πάντοτε [...], την [...], δηλαδή το [...], το οποίο επίσης η ίδια καθόριζε και έτσι προέκυπτε η χονδρική τιμή, στην οποία τιμολογούσε*».
105. Επιπλέον οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ πωλούσε τα αυτοκίνητα δοκιμαστικής οδηγήσεως (test drive cars) στους Διανομείς στην τιμή του τιμοκαταλόγου λιανικής μείον κάποια έκπτωση, η οποία επαρκούσε για ελαχιστοποίηση της ζημιάς του διανομέα κατά την μεταπώλησή τους, πρακτική που λόγω του «σχετικά μικρού αριθμού τέτοιων αυτοκινήτων, δεν δημιουργείτο μεγάλο πρόβλημα»<sup>137</sup>. Σύμφωνα με την καταγγελία η CITROEN ΕΛΛΑΣ άλλαξε την τιμή χονδρικής το 2010 και όρισε την παροχή σταθερής έκπτωσης στους διανομείς για τα αυτοκίνητα αυτής της κατηγορίας, ανεξαρτήτως

<sup>132</sup> Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των εγκυκλίων που προσκόμισαν με το υπ' αριθμ. 3606/22.04.2021 υπόμνημά τους, και οι οποίες περιλαμβάνουν έναν τιτλοφορούμενο ως «ενδεικτικό» τιμοκατάλογο, στον οποίον όμως η τιμή αναφέρεται ως «*ΤΕΛΙΚΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΤΙΜΗ*»

<sup>133</sup> Βλ. σχετ. 26, 70, 93, 69, 27, 54, 57 της καταγγελίας.

<sup>134</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 3430/16.04.2021 απάντησή τους σε επιστολή παροχής στοιχείων της Ε.Α.

<sup>135</sup> Στο υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημά τους και το σχετ. 7

<sup>136</sup> Ένορκη βεβαίωση [...].

<sup>137</sup> Βλ. σελ. 95 της καταγγελίας και σχετ. 85, όπου οι καταγγέλλουσες αναφέρονται στα έντυπα «Εμπορική Πολιτική» με λεπτομέρειες και στην Εγκύκλιο 250/Π07 από 23.11.2007.

της τιμής που μπορεί ο Διανομέας να τα μεταπώλησει. Οι καταγγέλλουσες διευκρίνισαν<sup>138</sup> ότι «/[...]». Η πρώτη καταγγέλλουσα επεσήμανε ότι διαμαρτυρήθηκε για την οικονομική ζημία που υφίσταται στην CITROEN ΕΛΛΑΣ, αλλά η τελευταία δεν άλλαξε πολιτική και συνέχισε να επιβάλλει τις τιμές χονδρικής που επιθυμούσε, πρακτική που κατά τις καταγγέλλουσες αποδεικνύει την σχέση οικονομικής εξαρτήσεως, στην οποία βρίσκονται οι Διανομείς του δικτύου της έναντί της.

106. Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους οι καταγγέλλουσες επαναλαμβάνουν τους ανωτέρους ισχυρισμούς τους (βλ. σελ. 9-17)<sup>139</sup>. Ειδικότερα, αναφέρουν την α) έλλειψη σημαντικού ενδοσηματικού ανταγωνισμού μεταξύ των διανομέων της πρώτης καταγγελλόμενης, δεδομένου ότι η τιμή μεταπώλησης των αυτοκινήτων καθοριζόταν πλήρως από αυτήν, β) την πλήρη επιβεβαίωση των ισχυρισμών τους από τους 2 μάρτυρες τους (βλ. και Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 41, 44, 70, 71, 77, 79, 84) γ) τον πλήρη έλεγχο της επιχειρηματικής δράσης των διανομέων από την πρώτη καταγγελλόμενη (βλ. και Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 44, 81, σχετ. 29), δ) τον καθορισμό του περιθωρίου κέρδους σε χαμηλά επίπεδα 2% με 4% (βλ. και Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 44, 84).
107. Σε ερώτηση της Υπηρεσίας επί του ισχυρισμού των καταγγελλουσών για καθορισμό τιμών μεταπώλησης των αυτοκινήτων, η πρώτη καταγγελλόμενη απάντησε ότι δεν επέβαλε πάγιες τιμές μεταπώλησης των αυτοκινήτων και ότι οι τιμές στους τιμοκαταλόγους που κοινοποιούσε στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες της ήταν ενδεικτικές και όχι καθορισμένες και υποχρεωτικές καθώς και ότι δεν γινόταν κανένας έλεγχος για τιμολογιακή πειθαρχία των διανομέων στους κοινοποιηθέντες ενδεικτικούς τιμοκαταλόγους<sup>140</sup>.
108. Σύμφωνα με την CITROEN ΕΛΛΑΣ ο κάθε διανομέας είχε την δυνατότητα να χορηγήσει όποια έκπτωση<sup>141</sup> επιθυμούσε στον καταναλωτή, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικός. Κατά την άποψή της, ο όρος «προμήθεια» αναφέρεται στο ενδεικτικό κέρδος του διανομέα από την μεταπώληση ενός οχήματος CITROEN ανάλογα με το μοντέλο αυτού. Η CITROEN ΕΛΛΑΣ, όπως αναφέρει<sup>142</sup>, διά των εντύπων εμπορικής πολιτικής, ενημέρωνε τους Διανομείς για την ενδεικτική αυτή προμήθεια, δηλαδή, για το ενδεικτικό [...], η οποία δεν ήταν παρά το αποτέλεσμα οικονομικών εκτιμήσεών της. Συγκεκριμένα, η εν λόγω εταιρεία, χρησιμοποιώντας ως κριτήριο υπολογισμού και το [...] καθόριζε την χονδρική τιμή στην οποία θα πωλούσε τα οχήματα στους Διανομείς, ώστε η χονδρική αυτή τιμή, ενόψει της βάσης υπολογισμού, να εξασφαλίζει την βιωσιμότητα, αλλά και κερδοφορία των Διανομέων του Δικτύου της. Η καταγγελλόμενη αναφέρει επίσης ότι, στο ως άνω βασικό

<sup>138</sup> Βλ. σελ. 96 της καταγγελίας

<sup>139</sup> Βλ. σχετ. και το υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021 υπόμνημα των καταγγελλουσών εταιρειών, σελ. 14-23.

<sup>140</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε επιστολή παροχής στοιχείων της ΕΑ καθώς και τα σχετ. 26α-26στ, με τα οποία η CITROEN ΕΛΛΑΣ προσκόμισε ενδεικτικά τιμολόγια εξουσιοδοτημένων διανομέων του δικτύου της και τους αντίστοιχους τιμοκαταλόγους. Η ΓΔΑ επισκόπησε τα σχετικά έγγραφα και εντόπισε δειγματοληπτικά τα ακόλουθα [...].

<sup>141</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 4525/24.5.2021 απάντησή της CITROEN ΕΛΛΑΣ και τα σχετ. 26α-26στ της υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 επιστολής της με τα οποία προσκόμισε τιμολόγια διανομέων της για πώληση.

<sup>142</sup> Βλ. τα σχετ. 3-6 στην υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 επιστολή της CITROEN ΕΛΛΑΣ για τις ένορκες βεβαιώσεις που εγχείρισε η πρώτη καταγγελλόμενη [...], [...] διευκρίνισαν ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ εξέδιδε περιοδικά εγκυκλίους με τις οποίες κοινοποιούσε ενδεικτικούς τιμοκαταλόγους στα μέλη του δικτύου CITROEN για τα αυτοκίνητα και τα ανταλλακτικά

περιθώριο κέρδους προστίθενται και [...] <sup>143</sup> και ότι στο πλαίσιο αυτό Διανομείς, όπως οι καταγγέλλουσες, πέραν του κέρδους τους από την μεταπώληση των οχημάτων, το ύψος του οποίου καθόριζαν αυτόνομα, λάμβαναν και [...]. Επιπλέον οι Διανομείς λάμβαναν και [...]. Όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη, οι ως άνω πρόσθετες παροχές προσαυξάνουν το ήδη υψηλό περιθώριο κέρδους των Διανομέων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και οι καταγγέλλουσες.

109. Εξάλλου από το ίδιο το περιεχόμενο της καταγγελίας <sup>144</sup> προκύπτει η δυνατότητα διαφοροποίησης ενός διανομέα ([...]) στην παροχή εκπτώσεων σε σύγκριση με το υπόλοιπο δίκτυο.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού για καθορισμό τιμής μεταπώλησης των αυτοκινήτων των καταγγελλουσών*

110. Οι συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές που συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών πώλησης προϊόντων ή υπηρεσιών απαγορεύονται από το άρθρο 1 του ν. 3959/2011 και το άρθρο 101 ΣΛΕΕ. Επί της αρχής, οι ρήτρες και οι πρακτικές που θίγουν την ελευθερία του διανομέα να καθορίζει απολύτως ελεύθερα τις τιμές των προϊόντων ή των υπηρεσιών που παρέχει συνιστούν περιορισμό του ανταγωνισμού <sup>145</sup>. Περιορισμό του ανταγωνισμού συνιστούν, επίσης, ρήτρες που περιέχονται σε συμβάσεις με τρίτους και καθορίζουν τις τιμές που πρέπει να τηρούνται από το διανομέα <sup>146</sup>. Ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης θεωρείται περιορισμός του ανταγωνισμού ιδιαίτερης σοβαρότητας <sup>147</sup> και οι συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές με άμεσο ή έμμεσο αντικείμενο τη θέσπιση ορισμένης ή ελάχιστης τιμής μεταπώλησης ή ορισμένου ή ελάχιστου επιπέδου τιμών που πρέπει να τηρεί ο αγοραστής θεωρούνται ότι περιορίζουν εξ αντικειμένου τον ανταγωνισμό και δεν εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 του ν. 3959/2011 και 101 ΣΛΕΕ, ακόμα και στην περίπτωση που το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή δεν υπερβαίνει το 10% <sup>148</sup>. Έμμεσο τρόπο καθορισμού τιμών μεταπώλησης συνιστά, μεταξύ άλλων, ο καθορισμός ανώτατου επιπέδου έκπτωσης επί συγκεκριμένου καθορισμένου επιπέδου τιμών, ο οποίος

<sup>143</sup> Βλ. ΔΕΑ 458/2011.

<sup>144</sup> Βλ. σελίδες 64-66 της καταγγελίας.

<sup>145</sup> Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 161/84, Pronuptia de Paris GmbH και Pronuptia de Paris Irmgard Schillgalis, σκ. 25, C-260/07, Pedro IV Servicios SL κατά Total España SA, σκ.71, ΠΕΚ T-67/01, JCB Service, σκ. 131, και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/F.1/36.516, Nathan-Bricolux, παρ. 86.

<sup>146</sup> Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 243/83, SA Binon & Cie και SA Agence Et Messageries De La Presse, σκ. 44.

<sup>147</sup> Βλ. ενδεικτικά Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (εφεξής «Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010)»), ΕΕ 19.05.2010, C130/1, παρ. 223. καθώς και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (εφεξής «Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς 2000») ΕΕ C 291 της 13/10/2000 σ. 1 -44, παρ. 47

<sup>148</sup> Βλ. Ανακοίνωση της ΕΑ με ημερομηνία 02.03.2006 σχετικά με τις συμφωνίες ή σσονος σημασίας, οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρ. 1 παρ. 1 Ν. 703/1977 (de minimis) (εφεξής «Ανακοίνωση ΕΑ για τις συμφωνίες ή σσονος σημασίας»), παρ. 11 (2). Βλ. επίσης Commission Staff Working Document - Guidance on restrictions of competition "by object" for the purpose of defining which agreements may benefit from the De Minimis Notice, που συνοδεύει την Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ή σσονος σημασίας, οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρ. 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ (εφεξής «Ανακοίνωση Ε.Ε. για τις συμφωνίες de minimis»), ΕΕ 30.08.2014, C 291, υπό 3.4, και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 8-11. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς 2000 παρ. 8-11. Βλ. και ΔΕΚ C-260/07, Pedro IV Servicios SL κατά Total España SA, σκ. 82, και C-506/07, Lubricantes y Carburantes Galaicis SL και GALP Energía España SAU, σκ. 23 επ.

ισοδυναμεί με καθορισμό κατώτατης τιμής πώλησης των προϊόντων<sup>149</sup>. Στον καθορισμό δεσμευτικών τιμών μεταπώλησης δύναται να αποσκοπεί σε ορισμένες περιπτώσεις και η εφαρμογή εκπτώτικων προγραμμάτων<sup>150</sup>. Έμμεσο καθορισμό τιμών μεταπώλησης συνιστά επίσης η επιβολή σταθερού περιθωρίου κέρδους και ειδικότερα η επιβολή υποχρέωσης προς τον αγοραστή να προσθέσει ένα συγκεκριμένο ποσό ή ένα ποσοστό στην τιμή χονδρικής προκειμένου να διαμορφωθεί με τον τρόπο αυτό η τιμή μεταπώλησης<sup>151</sup>. Σημειώνεται δε ότι οι άμεσοι ή έμμεσοι τρόποι για την επίτευξη του καθορισμού των τιμών μπορούν να γίνουν πιο αποτελεσματικοί όταν συνδυαστούν με τη λήψη μέτρων για τον εντοπισμό διανομέων που εφαρμόζουν μειωμένες τιμές, όπως η εφαρμογή συστήματος παρακολούθησης τιμών.

111. Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού Ομαδικής Απαλλαγής 1400/2002 σε συνδυασμό με το άρθρο 4 στοιχείο α του Κανονισμού 2790/1999<sup>152</sup> καθώς και των άρθρων των μεταγενέστερων Κανονισμών –άρθρο 4 του Κανονισμού 461/2010 σε συνδυασμό με το άρθρο 4 στοιχείο α του Κανονισμού 330/2010, ο καθορισμός συγκεκριμένων ή **κατώτατων τιμών μεταπώλησης** από τον προμηθευτή συνεπάγεται την απώλεια του ευεργετήματος της ομαδικής απαλλαγής για το σύνολο της κάθετης συμφωνίας/ σύμβασης διανομής. Εντούτοις, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, είναι πιθανό να τεκμηριωθεί πιθανή βελτίωση της αποτελεσματικότητας από την εισαγωγή του εν λόγω περιορισμού ιδιαίτερης σοβαρότητας, η οποία αξιολογείται στο πλαίσιο χορήγησης ατομικής απαλλαγής κατ' άρθρο 1 παρ. 3 ν. 3959/2011 και 101 παρ. 3 ΣΛΕΕ<sup>153</sup>. Έτσι, γίνεται δεκτό, μεταξύ άλλων, ότι ακόμη και ο καθορισμός συγκεκριμένων ή κατώτατων τιμών μεταπώλησης, στο πλαίσιο επαναλαμβανόμενων προωθητικών ενεργειών περιορισμένης διάρκειας, μπορεί να επιφέρει βελτίωση της αποτελεσματικότητας, καθότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «...ο καθορισμός των τιμών μεταπώλησης, και όχι απλώς ο καθορισμός μέγιστων τιμών μεταπώλησης, μπορεί να είναι αναγκαίος για τη διοργάνωση, σε ένα σύστημα δικαιόχρησης ή ανάλογο σύστημα διανομής που εφαρμόζει ομοιόμορφη μέθοδο διανομής, μιας συντονισμένης εκστρατείας χαμηλών τιμών σύντομης διάρκειας (τις περισσότερες φορές 2 έως 6 εβδομάδων), που θα είναι επίσης προς το συμφέρον των καταναλωτών»<sup>154</sup>.

112. Ο καθορισμός συνιστώμενων ή **ανώτατων τιμών μεταπώλησης** από τον προμηθευτή, υπό την προϋπόθεση ότι δεν ισοδυναμεί με καθορισμό συγκεκριμένων ή κατώτατων τιμών μεταπώλησης, λόγω πίεσης που ασκείται ή κινήτρων που προσφέρονται από (κατά κανόνα) τον προμηθευτή, δεν θεωρείται, άνευ άλλου, ότι οδηγεί σε καθορισμό των τιμών μεταπώλησης, δεν κατατάσσεται μεταξύ των περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας, ούτε

<sup>149</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 48. και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς 2000 παρ 47 . Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/37.975, PO/Yamaha, παρ. 126, και ΕΑ 91/Π/1999 και 370/V/2007, όπου η πολιτική του προμηθευτή συνίστατο στον καθορισμό τόσο της ονομαστικής τιμής πώλησης των ενταγμένων στο εκπτώτικό πρόγραμμα ανταλλακτικών όσο και της τελικής τιμής πώλησης αυτών μέσω του καθορισμού του χορηγούμενου στον καταναλωτή ποσοστού έκπτωσης.

<sup>150</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 225 Βλ. επίσης ΕΑ 91/Π/1999 και 370/V/2007, ο.π.

<sup>151</sup> Βλ. F. Wijkmans, F. Tuytschaever, “Vertical Agreements in the EU Competition Law”, Oxford University Press, second edition, 2011, και C-260/07, Pedro IV, Συλλ. 2009, σ. I-2437, παρ. 78

<sup>152</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών, ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21-25

<sup>153</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 47.

<sup>154</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 225

συνεπάγεται την απώλεια του ευεργετήματος της ομαδικής απαλλαγής, κατά τους προαναφερόμενους Κανονισμούς<sup>155</sup>. Αξιολογείται ως εκ του αποτελέσματος περιορισμός του ανταγωνισμού<sup>156</sup>, που χαίρει απαλλαγής από την απαγόρευση της παρ. 1 του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, κατά τους ΚΟΑ 1400/2002, σε συνδυασμό με τον 2790/1999 και 461/2010, σε συνδυασμό με τον 330/2010, εφόσον πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις<sup>157</sup>. Στην περίπτωση των συνιστώμενων ή ανώτατων τιμών μεταπώλησης ο διανομέας χαίρει πλήρους ελευθερίας να υιοθετήσει τιμές που αποκλίνουν ή είναι κατώτατες από αυτές που συνιστά ή ορίζει ως συνιστώμενες ή ανώτατες ο προμηθευτής, αντίστοιχα.

113. Εν προκειμένω, στον σχετικό συμβατικό όρο 9.1.2. γίνεται ρητή αναφορά σε «*μέγιστες τιμές μεταπώλησης*». Ειδικότερα, ορίζεται ρητά ότι οι τιμές που ανακοινώνει η CITROEN ΕΛΛΑΣ στους διανομείς συνιστούν μέγιστες τιμές μεταπώλησης, καθώς και ότι η ίδια θα λαμβάνει υπόψη της την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία για την κοινοποίηση των μέγιστων αυτών τιμών στους διανομείς. Διευκρινίζεται μάλιστα ότι οι ως άνω μέγιστες τιμές δεσμεύουν τον διανομέα σε ό,τι αφορά πώληση με τιμή ανώτερη των μέγιστων αυτών τιμών. Τούτη η ρητή αναφορά του σχετικού όρου σε μέγιστες τιμές μεταπώλησης δεν αφήνει κανένα περιθώριο για διαφορετική ερμηνεία σχετικά με τον χαρακτηρισμό των εν λόγω τιμών, ενώ παράλληλα η επισήμανση ότι κοινοποίηση των μέγιστων τιμών στα μέλη του δικτύου θα γίνεται στο πλαίσιο της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας ενισχύει έτι περαιτέρω το σύννομο χαρακτήρα τους. Πέραν τούτων όμως, στα παραπάνω συνηγορεί και η ρητή αναφορά στην ερμηνεία του όρου «*μέγιστες τιμές*» σύμφωνα με την οποία διευκρινίζεται ότι οι μέγιστες τιμές δεσμεύουν τον διανομέα σε ό,τι αφορά πώληση με τιμή ανώτερη των μέγιστων αυτών τιμών. Από τα ανωτέρω δεν καταλείπεται περιθώριο αμφιβολίας ότι η αναφορά στις τιμές μεταπώλησης αφορά σε μέγιστες τιμές, ο καθορισμός των οποίων είναι συμβατός με το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού και δεν αφορά σε σταθερές τιμές, όπως ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες με το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους (βλ. παρ. 62-63). Το γεγονός ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ μπορεί να μεταβάλλει τις τιμές χωρίς ειδοποίηση του Διανομέα<sup>158</sup>, το οποίο επικαλούνται οι καταγγέλλουσες, δεν ασκεί καμία επίδραση στο παραπάνω συμπέρασμα.

<sup>155</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 48 και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς 2000 παρ 47 και Commission Staff Working Document - Guidance on restrictions of competition "by object" for the purpose of defining which agreements may benefit from the De Minimis Notice, που συνοδεύει την Ανακοίνωση Ε.Επ. για τις συμφωνίες de minimis, υπό 3.4. Βλ. επίσης για τις συνιστώμενες τιμές, ΔΕΚ 161/84, Pronuptia de Paris GmbH και Pronuptia de Paris Irmgard Schillgallis, σκ. 25, και ΠΕΚ Τ-67/01, JCB Service, σκ. 126 επ.: για τις ανώτατες τιμές απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/F.1./36.516, Nathan-Bricolux, σκ. 87 (διαφορετική η αξιολόγηση όταν η υποχρέωση ανώτατης τιμής μεταπώλησης συνδυάζεται με απαγόρευση οποιασδήποτε έκπτωσης), Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής που δημοσιεύεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 27 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) ριθ. 1/2003 του Συμβουλίου για την υπόθεση COMP/B-1/38348, Repsol CPP SA, ΕΕ 2004 C 258/03, παρ. 18 – 20, και ΔΕΚ C-260/07, Pedro IV Servicios SL κατά Total España SA, σκ. 75.

<sup>156</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), παρ. 228-229. και Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς 2000 παρ 111. Βλ. επίσης ΕΑ 495/VI/2010, παρ. 128, και ΔοικΕφΑθ 2803/2011, σκ. 9 και 15, όπου η επίταση της διαρθρωτικής ακαμψίας των τιμών μέσω προτεινόμενων λιανικών τιμών μεταπώλησης αξιολογείται ως εκ του αποτελέσματος περιορισμός του ανταγωνισμού.

<sup>157</sup> Βλ. άρθρα 2 και 3 ΚΟΑ 2790/1999 και 330/2010.

<sup>158</sup> Βλ. όρο 5.6. της Σύμβασης Διανομής, όπου αναφέρεται ότι: «*Η τιμολόγηση των Προϊόντων CITROEN γίνεται σύμφωνα με τους εκάστοτε ισχύοντες σχετικούς τιμοκαταλόγους της Εταιρείας κατά την ημέρα τιμολόγησης τους από την Εταιρεία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 5.2 του παρόντος άρθρου. Η Εταιρεία δικαιούται να μεταβάλλει τις ως άνω τιμές χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση του Διανομέα. Στις ως άνω τιμές περιλαμβάνονται τα*

114. Ως προς τις εγκυκλίους, όπως ήδη αναφέρθηκε, αυτές εκδίδονται στο πλαίσιο συστήματος διανομής/εξουσιοδοτημένου συνεργείου και συνιστούν σύμφωνες με την σύμβαση πρακτικές δυνάμει των οποίων συγκεκριμενοποιούνται βασικές συμβατικές υποχρεώσεις. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται ότι οι εγκύκλιοι βρίσκονται σε πλήρη σύγκλιση με τα προβλεπόμενα στους συμβατικούς όρους και συνεπώς **οποιαδήποτε αναφορά σε τιμές μεταπώλησης συνιστά αναφορά σε μέγιστες τιμές μεταπώλησης**. Τούτο σημαίνει ότι η ρητή σχετική αναφορά σε μέγιστες τιμές μεταπώλησης στη σύμβαση αρκεί για να χαρακτηριστούν ως μέγιστες και οι τιμές που αναφέρονται στις εγκυκλίους, ακόμη και εάν δεν ορίζεται ρητά στις εγκυκλίους, πρόκειται για μέγιστες τιμές.
115. Συναφώς, οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν εγκυκλίους οι οποίες κάνουν ρητή αναφορά σε «προτεινόμενες» ή «ενδεικτικές» τιμές<sup>159</sup>, οι οποίες συνηγορούν στο παραπάνω συμπέρασμα περί του σύννομου χαρακτήρα των τιμών μεταπώλησης. Ακόμη όμως και στην περίπτωση που δεν γίνεται ρητή αναφορά σε μέγιστες, προτεινόμενες ή ενδεικτικές τιμές, αλλά απλά σε «τιμές» ή σε «τιμοκατάλογο» και όχι τιμοκατάλογο μέγιστων, ενδεικτικών ή προτεινόμενων τιμών<sup>160</sup>, το συμπέρασμα παραμένει το ίδιο καθώς, όπως προαναφέρθηκε, οι εγκύκλιοι συμβαδίζουν με τις ρητώς προβλεπόμενες συμβατικές αναφορές περί μέγιστων τιμών μεταπώλησης. Τούτο ισχύει και στην περίπτωση της εγκυκλίου 135/Π08/11-7-2008, στην οποία δεν περιλαμβάνεται ο όρος «προτεινόμενη» όταν γίνεται αναφορά σε «αύξηση τιμοκαταλόγου»<sup>161</sup>. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από την 1180/2017 απόφαση ΠολΠρωτΑθ<sup>162</sup>, η οποία έκρινε επί αγωγής των καταγγελλουσών κατά της πρώτης καταγγελλόμενης, όπου αναφέρεται ότι στις εγκυκλίους CITROEN προβλεπόταν ενδεικτικός τιμοκατάλογος και δεν επιβάλλονταν οι τιμές μεταπώλησης.
116. Το παραπάνω συμπέρασμα ισχύει και στην περίπτωση που γίνεται λόγος για «εξοφλήσεις ακέραιες και σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο»<sup>163</sup>. Η συγκεκριμένη φράση πέραν του ότι δεν αναφέρεται άμεσα και ρητά σε καθορισμό τιμών μεταπώλησης, δεν συνεπάγεται όμως ούτε εμμέσως εφαρμογή της συγκεκριμένης παραβατικής συμπεριφοράς, καθώς εντάσσεται στο παραπάνω πλαίσιο συγκεκριμενοποίησης συμβατικών υποχρεώσεων, οι οποίες προβλέπουν μέγιστες τιμές μεταπώλησης. Εξάλλου, η φράση στο σύνολό της ήταν η εξής: «Οι προμήθειες των αυτοκινήτων σε καμμιά περίπτωση δεν θα συμψηφίζονται με τις εξοφλήσεις των αυτοκινήτων. Οι εξοφλήσεις των αυτοκινήτων θα αποστέλλονται ακέραιες και σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο, οι δε προμήθειες θα αποστέλλονται στο τέλος εκάστου μηνός». Τούτο σημαίνει ότι η επιμονή στις φράσεις «ακέραιες» και «σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο» γίνεται προκειμένου να καταστεί σαφής προς τα μέλη του δικτύου CITROEN ΕΛΛΑΣ ο διαχωρισμός της προμήθειας από τις εξοφλήσεις αυτοκινήτων και να μην συμψηφίζονται τα δύο κατά την καταβολή της εξόφλησης στην CITROEN ΕΛΛΑΣ. Η λέξη «ακέραιες» αναφέρεται, όπως προκύπτει από τα συμφραζόμενα, στις εξοφλήσεις από τις

---

*έξοδα προετοιμασίας πριν την παράδοση (P.D.I.) και μεταφοράς, στα οποία συνυπολογίζονται και τα έξοδα ασφάλισης της μεταφοράς έως τον τόπο παράδοσης που αναφέρεται στο Παράρτημα 1. Η μεταφορά λαμβάνει χώρα από μεταφορέα τον οποίο επιλέγει η Εταιρεία».*

<sup>159</sup> Βλ. σχετ. 54 της καταγγελίας.

<sup>160</sup> Βλ. σχετ. 57 της καταγγελίας και στο υπ' αριθ. 2137/6.4.2017 συμπληρωματικό υπόμνημα τα σχετ. I-XIII.

<sup>161</sup> Σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι στην εν λόγω εγκύκλιο προσδιορίζεται σταθερή (και όχι συνιστώμενη) αύξηση, σε κανένα σημείο όμως της εγκυκλίου δεν αναφέρεται ο όρος «σταθερή».

<sup>162</sup> Βλ. φύλλο 46 επ.

<sup>163</sup> Βλ. σχετ 56 της καταγγελίας.

οποίες δεν έχει αφαιρεθεί το ποσό της προμήθειας, ενώ το «σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο» αναφέρεται στις τιμές μεταπώλησης από τις οποίες δεν έχει αφαιρεθεί η προμήθεια. Η παραπάνω φράση, ενόψει των ανωτέρω, σε καμία περίπτωση δεν παραπέμπει σε καθορισμό τιμών μεταπώλησης.

117. Εξάλλου, η αναφορά σε εγκυκλίους σε «τελική λιανική τιμή» δεν παραπέμπει σε καθορισμό τιμών μεταπώλησης για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, πολλώ δε μάλλον δεδομένου ότι, όπως αναφέρουν οι καταγγέλλουσες, οι επισυναπτόμενοι στις ως άνω εγκυκλίους τιμοκατάλογοι αναφέρονται ως «ενδεικτικοί» τιμοκατάλογοι<sup>164</sup>. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται από την υπ' αριθμ. 1180/2017 απόφαση ΠολΠρωτΑθ καθώς και από την 3536/2020 απόφαση του Εφετείου Αθηνών, με την οποία απορρίφθηκε κατ' ουσίαν η έφεση των καταγγελλουσών κατά της 1180/2017 απόφασης ΠΠρωτΑθ (η έφεση έγινε δεκτή κατ' ουσία μόνο ως προς το επιδικασθέν με αυτήν κονδύλιο της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης). Στις εν λόγω αποφάσεις αναφέρεται ότι, όπως προκύπτει από τα τιμολόγια πώλησης αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, ετών 2005-2011 διαφόρων διανομέων και εξουσιοδοτημένων συνεργείων, αυτοί πωλούσαν οχήματα και ανταλλακτικά σε τιμές διαφορετικές από αυτές του τιμοκαταλόγου, κατά τον επίδικο χρόνο και επομένως οι τιμές των τιμοκαταλόγων ήταν ενδεικτικές και όχι σταθερές και πάγιες.
118. Ως δε προς το θέμα των εγκυκλίων που αφορούσαν προωθητικές ενέργειες<sup>165</sup> της CITROEN ΕΛΛΑΣ, τούτες περιορίζονταν σε διάρκεια μικρότερη των 6 εβδομάδων. Σημειώνεται δε ότι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω<sup>166</sup>, εφόσον τηρείται η ως άνω μέγιστη διάρκεια σε περιπτώσεις προωθητικών ενεργειών είναι δυνατόν να κριθεί ότι ακόμη και ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης μπορεί είναι αναγκαίος και προς το συμφέρον των καταναλωτών. Τέτοια περίπτωση δεν υφίσταται εν προκειμένω, καθώς αναλύθηκε αμέσως ανωτέρω ότι δεν υφίσταται καθορισμός τιμών μεταπώλησης, συνεπώς και τούτη η διαπίστωση συνηγορεί έπει περαιτέρω στο σύννομο των πρακτικών τιμολόγησης της CITROEN ΕΛΛΑΣ. Το γεγονός ότι οι προωθητικές ενέργειες επαναλαμβάνονταν ανά μήνα, όπως ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους, παρ. 64 και Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 51), ουδεμία βαρύτητα έχει στην παρούσα υπόθεση από την στιγμή όπου αφορούσαν μέγιστες τιμές μεταπώλησης, επί των οποίων ο διανομέας χαίρει πλήρους ελευθερίας να υιοθετήσει τιμές που αποκλίνουν ή είναι κατώτατες από αυτές που συνιστά ή ορίζει ως συνιστώμενες ή μέγιστες ο προμηθευτής, αντίστοιχα.

<sup>164</sup> Βλ. υπ' αριθμ. 2137/6.4.2017 συμπληρωματικό υπόμνημα σχετ XIV-XVIII.

<sup>165</sup> Οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής εγκυκλίους: α) εγκύκλιος Νο 228/Π08/11/11/2008 με θέμα «*Νέα προωθητική πολιτική επιβατικών Νοεμβρίου 2008*», με ισχύ από 11/11/2008 μέχρι το τέλος του Νοεμβρίου, όπως προκύπτει από το θέμα «*Νοεμβρίου 2008*» της εν λόγω εγκυκλίου (βλ. σχετ. 28 της καταγγελίας), β) εγκύκλιος Νο. 215/Π08/29.10.2008, με θέμα «*Προωθητική πολιτική Οκτωβρίου-Νοεμβρίου 2008*» με ισχύ από 29/10/2008 έως το τέλος Νοεμβρίου (βλ. σχετ. 26 της καταγγελίας), γ) εγκύκλιος Νο. 179/Π09/25.11.2009 με θέμα «*Νέα προωθητική πολιτική από 25 Νοεμβρίου έως τέλος Δεκεμβρίου 2009*», με ισχύ από 25/11/2009 έως και 31/12/2009 (βλ. σχετ. 70 της καταγγελίας) και δ) εγκύκλιος Νο. 81/Π09/1.6.2009 με θέμα «*Προωθητική πολιτική Ιουνίου 2009*» με ισχύ από 01/06/2009 έως και 30/06/2009 (βλ. σχετ. 69 της καταγγελίας). Βλ. σχετικά και προωθητικές ενέργειες που αναφέρονται στο υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους, παρ. 75-79.

<sup>166</sup> Βλ. παρ. 111 της παρούσας.

119. Ως προς την πρακτική των εκπτώσεων, επί της οποίας οι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών αναφέρονται εκτενώς κατωτέρω, στην υπό-ενότητα «B) ΕΠΙ ΤΟΥ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΩΝ ΜΕΤΑΠΩΛΗΣΗΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ (ΑΞΕΣΟΥΡΑ) ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ», σημειώνονται τα εξής: όπως αναφέρθηκε ανωτέρω στην παρούσα ενότητα, έμμεσο τρόπο καθορισμού τιμών μεταπώλησης συνιστά, μεταξύ άλλων, ο καθορισμός ανώτατου επιπέδου έκπτωσης επί συγκεκριμένου καθορισμένου επιπέδου τιμών, ο οποίος ισοδυναμεί με καθορισμό κατώτατης τιμής πώλησης των προϊόντων. Εν προκειμένω, δεν ευσταθούν οι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών ότι η έκπτωση [...], δεδομένου ότι ούτε οι τιμές του τιμοκαταλόγου ήταν σταθερές, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, αλλά ούτε και το ποσό της έκπτωσης ήταν σταθερό<sup>167</sup>. Ειδικότερα, τα μέλη του δικτύου είχαν τη δυνατότητα να αυξήσουν και να προσφέρουν μεγαλύτερες εκπτώσεις στους καταναλωτές από τις αναφερόμενες από την CITROEN στις εγκυκλίους της. Τούτο επιβεβαιώνεται από τις ίδιες τις καταγγέλλουσες, οι οποίες αναφέρονται σε «*υπερβολικές εκπτώσεις [...]*», δηλ. οι ίδιες υποστηρίζουν ότι η [...] προέβαινε σε μεγαλύτερες εκπτώσεις από αυτές που ανακοίνωσε η CITROEN ΕΛΛΑΣ στις εν λόγω εγκυκλίους. Κατά συνέπεια, δεν υφίσταται καθορισμός του ανώτατου ποσού εκπτώσεως που μπορεί να δοθεί στον τελικό καταναλωτή και κατ' επέκταση, ενόψει και των ανωτέρω, δεν προκύπτει έμμεσος καθορισμός κατώτατης τιμής από την πρακτική αυτή. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται από τις αποφάσεις υπ' αριθμ. 1180/2017 ΠΠρωτΑθ και υπ' αριθμ. 3536/2020 Εφετείου Αθηνών, στις οποίες αναφέρεται ότι, στο πλαίσιο προωθητικών ενεργειών, οι διανομείς ήταν ελεύθεροι να προσφέρουν μεγαλύτερη έκπτωση στον καταναλωτή θυσιάζοντας μέρος της υπολογισθείσας «προμήθειας» τους (στην περίπτωση μέγιστων τιμών) ή και να περιορίσουν την έκπτωση στον καταναλωτή, επιτυγχάνοντας έτσι μεγαλύτερο κέρδος, ενδεχομένως, όμως, σε βάρος της ανταγωνιστικότητας τους.

120. Στα παραπάνω συμπεράσματα συνηγορεί το γεγονός ότι, παρά την πολύχρονη συνεργασία μεταξύ των μερών, δεν παρέχεται – και η καταγγέλλουσα δεν επικαλείται, ούτε προσκομίζει - κανένα στοιχείο που να δεικνύει ότι η CITROEN επεδίωκε την τήρηση των τιμών που περιλαμβάνονταν στους κοινοποιούμενους τιμοκαταλόγους και εγκυκλίους ως καθορισμένων τιμών λιανικής, ότι ασκούσε πιέσεις ή ελάμβανε μέτρα εξαναγκασμού, επέβαλλε κυρώσεις ή έστω παρακινούσε τους διανομείς της να συμμορφωθούν προς το επίπεδο αυτό των τιμών<sup>168</sup>. Σημειώνεται εξάλλου ότι το άρθρο 24 στη Σύμβαση Διανομής, το οποίο προβλέπει τη διενέργεια ελέγχων εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ, δεν αναφέρεται σε έλεγχο τιμών<sup>169</sup>, ενώ και στην πράξη, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία, οι

<sup>167</sup> Βλ. τα σχετ. 26, 28,70, 85 της καταγγελίας αναφορικά με εγκυκλίους της Citroen ΕΛΛΑΣ για εκπτώσεις την περίοδο 2007-2009.

<sup>168</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς παρ. 47.

<sup>169</sup> Βλ. άρθρο 24 στη Σύμβαση Διανομής με τίτλο ΕΛΕΓΧΟΙ «*Η Εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποστέλλει στις Εγκαταστάσεις CITROEN εντεταλμένα από αυτήν άτομα για να ελέγχουν τη συμμόρφωση του Διανομέα με τα Κριτήρια Επιλογής όσον αφορά στην οργάνωση και στην αποδοτικότητα του, καθώς επίσης και στην προσήκουσα εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Ο Διανομέας θα παρέχει στους εντεταλμένους της Εταιρείας την μεγαλύτερη δυνατή βοήθεια η οποία θα περιλαμβάνει την απαιτούμενη πρόσβαση στις Εγκαταστάσεις CITROEN και στα έγγραφα, ώστε να είναι δυνατή η επαλήθευση από αυτούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Διανομέα που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση και σχετικό άρθρο 9 στη σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου «Η Εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποστέλλει στις Εγκαταστάσεις CITROEN εντεταλμένα από αυτήν άτομα για να ελέγχουν τη συμμόρφωση του εξουσιοδοτημένου Συνεργείου με τα Κριτήρια Επιλογής που καθορίζονται από την Εταιρεία όσον αφορά στην οργάνωση και στην αποδοτικότητα του, καθώς επίσης και στην προσήκουσα εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει*



έλεγχοι που διενεργούνταν από την CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν είχαν ως αντικείμενο την τήρηση των τιμών<sup>170</sup>. Τούτο επιβεβαιώνεται από τις αποφάσεις 1180/2017 ΠΠρωτΑθ και 3536/2020 Εφετείου Αθηνών, σύμφωνα με τις οποίες δεν προέκυψε ότι η καταγγελλόμενη επεδίωκε την τήρηση των τιμών που περιλαμβάνονταν στους κοινοποιούμενους τιμοκαταλόγους και εγκυκλίους ως καθορισμένων τιμών λιανικής, ούτε ότι αυτή ασκούσε πιέσεις ή ελάμβανε μέτρα εξαναγκασμού, επέβαλλε κυρώσεις ή έστω παρακινούσε τους διανομείς να συμμορφωθούν με αυτές τις τιμές.

121. Περαιτέρω, καταρρίπτεται και ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών περί έμμεσου καθορισμού της τιμής μεταπώλησης μέσω του καθορισμού της προμήθειας του διανομέα και της τιμής χονδρικής. Όπως προαναφέρθηκε<sup>171</sup>, έμμεσο καθορισμό τιμών μεταπώλησης συνιστά επίσης η επιβολή σταθερού περιθωρίου κέρδους και ειδικότερα η επιβολή υποχρέωσης προς τον αγοραστή να προσθέσει ένα συγκεκριμένο ποσό ή ένα ποσοστό στην τιμή χονδρικής προκειμένου να διαμορφωθεί με τον τρόπο αυτό η τιμή μεταπώλησης. Εν προκειμένω, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται μεν ότι υπήρχε καθορισμός σταθερού περιθωρίου κέρδους – προμήθειας, ωστόσο όπως αναφέρουν ο καθορισμός του συντελούσε στη διαμόρφωση της τιμής χονδρικής και όχι στη διαμόρφωση της τιμής λιανικής. Ειδικότερα, ισχυρίζονται<sup>172</sup> ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ [...] και έτσι προέκυπτε η χονδρική τιμή, στην οποία τιμολογούσε.
122. Κατ' αρχάς σημειώνεται ότι ο παραπάνω ισχυρισμός δεν περιγράφει έμμεσο καθορισμό τιμών μεταπώλησης, αλλά αναπαράγει τους ισχυρισμούς περί άμεσου καθορισμού τιμών μεταπώλησης- οι οποίοι, όπως αναλύθηκε ανωτέρω δεν ισχύουν- και αναφέρεται κατ' επέκταση και σε καθορισμό τιμής χονδρικής, η οποία όμως δεν έχει σχέση με την καταγγελλόμενη πρακτική περί καθορισμού τιμών μεταπώλησης. Σημειώνεται επίσης ότι, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, ο διανομέας είχε τη δυνατότητα να προσφέρει μεγαλύτερες εκπτώσεις από τις προτεινόμενες της CITROEN ΕΛΛΑΣ και να διαμορφώσει έπειτα περαιτέρω την τελική τιμή προς τα κάτω, υπέρ του καταναλωτή, το οποίο συνηγορεί στην απόρριψη του ισχυρισμού περί έμμεσου καθορισμού τιμών μεταπώλησης. Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι δεν προκύπτει έμμεσος καθορισμός τιμής μεταπώλησης, ενώ παράλληλα σημειώνεται ότι δεν στερείται ο Κανονισμός 1400/2002 από την αποτελεσματική εφαρμογή του (*effet utile*), αντίθετα με τα ισχυριζόμενα από τις καταγγέλλουσες. Τα παραπάνω εξάλλου επιβεβαιώνονται και από την υπ' αριθμ. 3536/2020 απόφαση του Εφετείου Αθηνών<sup>173</sup>, στην οποία αναφέρεται ότι ο τρόπος υπολογισμού της τιμής χονδρικής με την αφαίρεση ενός σταθερού ποσού «προμήθειας» από την τιμή τιμοκαταλόγου που κοινοποιούσε η CITROEN ΕΛΛΑΣ, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι λειτουργούσε ως μηχανισμός καθορισμού της τιμής

---

*σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο θα παρέχει στους εντεταλμένους της Εταιρείας την μεγαλύτερη δυνατή βοήθεια, η οποία θα περιλαμβάνει την απαιτούμενη πρόσβαση στις Εγκαταστάσεις CITROEN και στα έγγραφα, ώστε να είναι δυνατή η επαλήθευση από αυτούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση».*

<sup>170</sup>Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία (σελ. 93) «*Η CITROEN HELLAS έκανε τους δικούς της ελέγχους στους χώρους (έκθεση και εγκαταστάσεις συνεργείου), στα αυτοκίνητα, στο προσωπικό και στην τήρηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών (γνωστοποιήσεις συγκεκριμένων στοιχείων σε συγκεκριμένους χρόνους προς την αντίδικο) κλπ μέσω των επιθεωρητών της.*».

<sup>171</sup>Βλ. παρ. 108 της παρούσας.

<sup>172</sup> Βλ. σελ. 77 της καταγγελίας.

<sup>173</sup>Βλ. σχετ. 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 3430/16.4.2021 επιστολής των καταγγελλουσών για την αριθ. 3536/2020 απόφαση του Εφετείου Αθηνών (σελ. 66-67)

λιανικής και του περιθωρίου κέρδους του διανομέα. Αναφέρεται επίσης ότι «η αφαίρεση ενός ποσού ή ποσοστού επί του τιμοκαταλόγου των προϊόντων του Εισαγωγέα ρύθμιζε την τιμή χονδρικής κατόπιν υπολογισμού μίας έκπτωσης επί του προτεινόμενου τιμοκαταλόγου λιανικής που δικαιούνται οι διανομείς της CITROEN κατά τις αγορές τους από την CITROEN» καθώς και ότι εν λόγω τρόπος υπολογισμού της τιμής χονδρικής, δεν αναφέρεται ούτε και προβλέπει καθορισμό του επιπέδου της τιμής ή της έκπτωσης που οι διανομείς επιλέγουν για τη μεταπώληση των προϊόντων στους πελάτες τους τελικούς καταναλωτές. Ως εκ τούτου διαπιστώνεται στην εν λόγω απόφαση ότι δεν συνιστά ούτε δύναται να ερμηνευθεί ως ρήτρα καθορισμού των λιανικών τιμών μεταπώλησης των προϊόντων.

123. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τους ισχυρισμούς [...], ο οποίος αναφέρει, στα πρακτικά της 1180/2017 απόφασης ΠΠρωτΑθ, ότι οι τιμές μεταπώλησης ήταν ενδεικτικές και όχι επιβαλλόμενες από την CITROEN ΕΛΛΑΣ καθώς και ότι τα μέλη του δικτύου ήταν ελεύθερα να ρυθμίζουν μόνοι τους το περιθώριο εμπορικού κέρδους<sup>174</sup>. Αναφέρει επίσης ότι οι εκπτώσεις χορηγούνταν από την ίδια την CITROEN ΕΛΛΑΣ, ήταν προτεινόμενες και παράλληλα διευκρινίζει ότι η «προτεινόμενη τιμή της έκπτωσης» [...] <sup>175</sup> με αποτέλεσμα ο διανομέας να μπορεί να επιλέξει να μειώσει το ποσό [...] του προκειμένου να αυξήσει το ποσό της έκπτωσης που θα έδινε στον τελικό καταναλωτή.<sup>176</sup> Τα παραπάνω καταρρίπτουν τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών στο υπ' αριθμ. 2137/06.04.2017 υπόμνημά τους ότι ο μάρτυρας [...] κατέθεσε ότι: «*ότι η πρώτη καταγγελλόμενη καθόριζε με εγκυκλίους της, τόσο την προμήθεια του διανομέα όσο και την έκπτωση που θα έκανε αυτός στα αυτοκίνητα CITROEN που πωλούσε*»<sup>177</sup>.

124. Περαιτέρω, στην ίδια κατεύθυνση, [...], [...] <sup>178</sup>, στην ένορκη βεβαίωσή [...] <sup>179</sup> καθώς και [...] <sup>180</sup>, στην ένορκη βεβαίωσή [...] <sup>181</sup> αναφέρονται σε ενδεικτικές τιμές μεταπώλησης και σε δυνατότητα των μελών του δικτύου να καθορίσουν οι ίδιοι το περιθώριο του εμπορικού τους κέρδους καθώς και την προμήθεια. Τούτα επιβεβαιώνουν και οι [...] στην ένορκη βεβαίωσή [...] <sup>182</sup> και [...] στην ένορκη βεβαίωσή [...] <sup>183</sup>, οι οποίοι αναφέρονται περαιτέρω σε μη

<sup>174</sup> Βλ. απομαγνητοφωνημένα πρακτικά σελ 35. Συνεπώς, τα αναφερόμενα από [...] στα πρακτικά της υπ' αριθμ. 3879/2019 απόφασης του ΠΠρωτΑθ περί καθορισμού περιθωρίου κέρδους των διανομέων από την CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν μπορούν να αξιολογηθούν, τόσο καθώς έχει δηλώσει ρητά το αντίθετο (βλ. πρακτικά απόφασης 1180/2017 ΠΠρωτΑθ) και συγκεκριμένα ότι το περιθώριο κέρδους ήταν προτεινόμενο, όσο και διότι έχει αναφέρει ότι οι τιμές μεταπώλησης ήταν προτεινόμενες.

<sup>175</sup> Βλ. την καταγγελία σελ. 96 όπου οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι «[...]».

<sup>176</sup> Βλ. τα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά της 1180/2017 απόφασης ΠΠρωτΑθ σελ 44 επ.

<sup>177</sup> Βλ. σχετικά Ενότητα «Ο ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΟΣ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΗΣ ΜΕΤΑΠΩΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΩΝ» ανωτέρω και στίχοι 18-41 της σελίδας 44 των απομαγνητοφωνημένων πρακτικών της 1180/2017 απόφασης ΠΠρωτΑθ

<sup>178</sup> Η [...] είναι [...] CITROEN από το έτος [...]

<sup>179</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση υπ' αριθμ. [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων ενώπιον της ΕΑ.

<sup>180</sup> Μέχρι το [...]. Σημειώνεται ότι όπως προκύπτει από την εν λόγω ένορκη βεβαίωση, [...] υπήρξε μέλος του Δικτύου CITROEN από το έτος [...] έως το έτος [...].

<sup>181</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση [...] την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ.

<sup>182</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ. Σύμφωνα με [...] το περιθώριο κέρδους κατά τα έτη 2003-2011 κυμαινόταν μεταξύ [...] %.

<sup>183</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ. Από την εν λόγω ένορκη βεβαίωση προκύπτει ότι η ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ Α.Ε. είναι μέλος του Δικτύου CITROEN από το έτος [...].

εφαρμογή μηχανισμού ελέγχου της τιμής μεταπώλησης εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ και σε μη εφαρμογή κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης τιμής του τιμοκαταλόγου. Πέραν τούτου, [...], ως προς το θέμα των εκπτώσεων, αναφέρει ότι οι διανομείς ήταν ελεύθεροι να επιλέξουν εάν θα ακολουθήσουν τις προωθητικές πολιτικές της CITROEN ΕΛΛΑΣ, στο πλαίσιο της οποίας η τελευταία τους πωλούσε οχήματα CITROEN με μία [...], η οποία έκπτωση ήταν ενιαία για όλους τους Εξουσιοδοτημένους Διανομείς. Αναφέρει επίσης ότι τα μέλη του δικτύου ενίοτε επιλέγουν να προβούν σε μεγαλύτερες εκπτώσεις, χάνοντας έτσι ένα μέρος του κέρδους, προκειμένου να είναι περισσότερο ανταγωνιστικοί, αλλά ποτέ δεν μεταπωλούν τα οχήματα κάτω του κόστους.

125. Σε κάθε περίπτωση, ο μάρτυρας των καταγγελλουσών εταιρειών ([...]) επιβεβαιώνει ενώπιον της ΕΑ ότι μπορούσε να τιμολογήσει τα αυτοκίνητα της πρώτης καταγγελλόμενης σε τιμή μικρότερη από τις μέγιστες τιμές μεταπώλησης που έθετε εις γνώση του η τελευταία. Ειδικότερα, όπως αναφέρει ο ίδιος (βλ. Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 66) κατόπιν ερώτησης του Προέδρου της ΕΑ, μπορούσε να πουλήσει αυτοκίνητο της πρώτης καταγγελλόμενης σε χαμηλότερη τιμή (Πρ. ΕΑ: *Ναι, δηλαδή, από τα 400 ευρώ, μπορούσατε να το κάνετε, να πάρετε 200 ευρώ εκεί και να το κόψετε 9.800, Μαρτ.: Ακριβώς*)<sup>184</sup>, ενώ δεν γνωρίζει κάποιον διανομέα της πρώτης καταγγελλόμενης που να είχε παυθεί από την ίδια (βλ. Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 71). Αντίστοιχη απάντηση έδωσε ο δεύτερος μάρτυρας των καταγγελλουσών εταιρειών κατόπιν ερώτησης μέλους της ΕΑ<sup>185</sup>.
126. Από τα παραπάνω δεδομένα προκύπτει με σαφήνεια ότι ο ισχυρισμός των καταγγελλόμενων στην παρούσα υπόθεση δεν συνάδει με τα πραγματικά περιστατικά, αλλά, ιδίως, και με το σκεπτικό της Επιτροπής στις υπ' αριθμ. 332/2007<sup>186</sup> & 663/2018<sup>187</sup> Απόφασεις ΕΑ.
127. Διαπιστώνεται, ενόψει των ανωτέρω, ότι δεν εφαρμόστηκε καθορισμός τιμών μεταπώλησης από την πρώτη καταγγελλόμενη ούτε με άμεσο, αλλά ούτε και με έμμεσο τρόπο. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με τον ανωτέρο καταγγελλόμενο ισχυρισμό.

*Β) Επί του ισχυρισμού για καθορισμό τιμών μεταπώλησης εξοπλισμού, εξαρτημάτων (αξεσουάρ) και ανταλλακτικών*

128. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η πρώτη καταγγελλόμενη εφαρμόζε την ίδια παραβατική πρακτική του καθορισμού τιμών μεταπώλησης και για τον «εξοπλισμό» και τα «εξαρτήματα (αξεσουάρ)», καθώς και για τα ανταλλακτικά.

<sup>184</sup> Βλ. αντίστοιχη απάντηση του εν λόγω μάρτυρα σε ερώτηση μέλους της ΕΑ (Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 69), όπου αναφέρεται: [Μέλος: *Εγώ ερχόμουν ένα αυτοκίνητο Citroen, άρα, η τελική τιμή λιανικής, άρα, αυτή που θα βγάλω εγώ και θα πληρώσω σε εσάς, ήταν η τελική τιμή που υπήρχε στον κατάλογο μείον τυχόν έκπτωσης, Μαρτ.: Μείον τυχόν έκπτωσης, ναι, Μέλος: [τ]ην οποία κάποιιοι μπορούσαν να την κάνουν πολύ χαμηλά και λέτε κάτω τους κόστους και εσείς λέτε μέσα στο κομμάτι της προμήθειας. Καλά το κατάλαβα;, Μαρτ.: Βεβαίως, ναι].*

<sup>185</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 77 (Πρ. ΕΑ: *Ναι, άρα, μπορούσατε να κάνετε μία έκπτωση όσον αφορά την τελική τιμή..... Μαρτ.: Μπορούσαμε να κάνουμε μια έκπτωση, αφού πιεζόμεθα από τον πελάτη, προκειμένου να μην τον χάσουμε., Πρ. ΕΑ: *Ναι, από την CITROEN πιεζόσασταν να μην δίνετε εκπτώσεις;, Μαρτ. *Όχι.....***

<sup>186</sup> Βλ. σχετικά <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomotiseis/item/324-apofasi-332-2007.html>.

<sup>187</sup> Βλ. σχετικά <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomotiseis/item/36-apofasi-663-2018.html>.

129. Όπως ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες, οι τιμές τιμοκαταλόγου λιανικής για «εξοπλισμό» και «εξαρτήματα (αξεσουάρ)» ορίζονταν από την CITROËN ΕΛΛΑΣ ως σταθερές (fix), με δικαίωμα τροποποίησης αυτών, χωρίς την σύμφωνη γνώμη του διανομέα ή εξουσιοδοτημένου συνεργείου. Αυτό προκύπτει, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, τόσο από το ίδιο το κείμενο των συμβάσεων (άρθρο 17.11 της Σύμβασης Διανομής, άρθρο 6.9 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου), όσο και από την πρακτική της CITROËN ΕΛΛΑΣ. Οι καταγγέλλουσες επικαλούνται και προσκομίζουν σχετικά εγκυκλίους Φεβρουαρίου, Μαρτίου, Απριλίου 2010 σχετικά με την τιμή πώλησεως του Navigation<sup>188</sup> καθώς και την εγκύκλιο 167/A07 από 20.7.2007 με Πίνακες Τιμών Ανταλλακτικών<sup>189</sup> Επίσης, ισχυρίζονται ότι ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η τιμή χονδρικής υπολογίζονταν όπως και για τα αυτοκίνητα ([...] βάσει του ισχύοντος για κάθε έτος εντύπου «Εμπορική Πολιτική»). Επιπλέον, οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι το περιθώριο κέρδους και σε αυτή την περίπτωση ήταν χαμηλό, δεν κάλυπτε την επένδυση και τα λειτουργικά έξοδα των διανομέων και ότι από το [...] η CITROEN ΕΛΛΑΣ άλλαξε τον τρόπο υπολογισμού της χονδρικής τιμής. [...]. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους προσκομίζουν τιμολόγια πώλησεως της CITROEN ΕΛΛΑΣ προς την δεύτερη από τις καταγγέλλουσες<sup>190</sup>.
130. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η επιβολή σταθερών τιμών λιανικής στα ανταλλακτικά προκύπτει επίσης από συμβατικές ρήτρες (άρθρο 6.9. Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου), αλλά και από τις ίδιες εμπορικές πρακτικές και σε κάθε περίπτωση από τον τρόπο υπολογισμού της τιμής χονδρικής.
131. Η παραβατική συμπεριφορά προκύπτει επίσης, σύμφωνα πάντα με τις καταγγέλλουσες, από την πρακτική της πρώτης καταγγελλόμενης να **επιβάλλει** στις καταγγέλλουσες να χορηγούν συγκεκριμένες υψηλές εκπτώσεις προς τρίτους, όπως έκπτωση προς την Ελληνική Αστυνομία ύψους [...]%. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν, μεταξύ άλλων, α) τιμολόγιο πώλησης της δεύτερης καταγγέλλουσας προς [...] <sup>191</sup>, β) επιστολή [...] <sup>192</sup>, γ) προσφορά για [...] για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης των οχημάτων της <sup>193</sup>, δ) εκπτώσεις, τις οποίες αποφάσισε η CITROEN ΕΛΛΑΣ και όχι το κάθε Συνεργείο μόνο του, ε) τιμολόγια της δεύτερης καταγγέλλουσας [...] <sup>194</sup> και [...] προς ιδιώτες, στα οποία φαίνεται ότι έχει δοθεί έκπτωση [...] % και [...] % αντίστοιχα, καθώς και [...] με έκπτωση [...] % <sup>195</sup>. Εξ άλλου, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι εκπτώσεις που «πρότεινε» και «επέβαλε» η CITROEN ΕΛΛΑΣ τον [...] με εγκύκλιο προωθητικής καμπάνιας ανήρχοντο επίσης σε [...] % για τα ανταλλακτικά (και [...] % για την εργατοώρα) <sup>196</sup>. Ταυτόχρονα, με επιστολή τους οι καταγγέλλουσες, προσκόμισαν: (α) αντίγραφο της προσφοράς της πρώτης καταγγελλόμενης στο διαγωνισμό της [...] για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης των οχημάτων της τελευταίας, στην οποία

<sup>188</sup> Βλ. σχετ. 60 της καταγγελίας. Πρόκειται για ηλεκτρονικό σύστημα πλοήγησης.

<sup>189</sup> Ο.π., σχετ. 61.

<sup>190</sup> Ο.π., σχετ. 62.

<sup>191</sup> Βλ. σχετ. 63 της καταγγελίας.

<sup>192</sup> Ο.π., σχετ. 64.

<sup>193</sup> Ο.π., σχετ. 65.

<sup>194</sup> Ο.π., σχετ. 66.

<sup>195</sup> Ο.π., σχετ. 68.

<sup>196</sup> Βλ. επίσης εγκυκλίους 81/Π09 της 1.6.2009 (Σχετ. 69), 179/Π09 της 25.10.2009 (Σχετ. 70).

γίνεται σαφής αναφορά στην έκπτωση [...] % επί των τιμών ανταλλακτικών του εκάστοτε ισχύοντος τιμοκαταλόγου με χρονική δέσμευση είκοσι [...] <sup>197</sup>, (β) αντίγραφα συμβάσεων διανομής της πρώτης καταγγελλόμενης με [...], οι οποίες καταρτίστηκαν το [...] και, κατά την καταγγέλλουσα, επιβεβαιώνουν τους ισχυρισμούς της περί επιβολής υποχρεωτικής έκπτωσης [...] % κατά την συντήρηση αυτοκινήτων [...] <sup>198</sup>.

132. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται <sup>199</sup> περαιτέρω ότι μετά το 2006, οι εκπτώσεις τις οποίες επέβαλλε η CITROEN ΕΛΛΑΣ να δώσουν σε τρίτους ήταν εκπτώσεις από την «δική τους τσέπη» και όχι από την δική της. Τούτο σήμαινε περιορισμό του ανταγωνισμού (το κάθε συνεργείο δεν είχε το δικαίωμα να ακολουθήσει την δική του πολιτική εκπτώσεων) και επί πλέον και ζημία για εκείνους, διότι η τιμή που επέβαλε δεν ήταν συμφέρουσα. Ισχυρίζονται περαιτέρω ότι προκειμένου να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος, αναφέρεται ότι το κέρδος («προμήθεια»), όπως το καθόριζε μονομερώς η CITROEN ΕΛΛΑΣ, ανερχόταν σε [...] % για τα μηχανικά μέρη και [...] % για τα υλικά φανοποιίας. Αφαιρουμένου λοιπόν ενός ποσοστού εκπτώσεως ύψους [...] %, απέμενε ως κέρδος ένα ποσοστό [...] % ή αντιστοίχως [...] %, δηλ. ποσοστό, το οποίο δεν επέτρεπε την λειτουργία της επιχειρήσεως Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου με πραγματικό κέρδος.
133. Επιπλέον, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία, για τα αυτοκίνητα, τα οποία ή CITROEN ΕΛΛΑΣ είχε πωλήσει ως Διανομέας και τα οποία ευρίσκοντο εντός της περιόδου της εγγυήσεως (διετής), επέβαλε στις καταγγέλλουσες να χρεώνουν για τα ανταλλακτικά την τιμή κτήσης τους με αποτέλεσμα αφενός το μηδενικό κέρδος και αφετέρου φορολογικές επιβαρύνσεις.
134. Κατά τις καταγγέλλουσες, οι ανωτέρω συμπεριφορές είχαν επιπλέον σαν αποτέλεσμα την επιβολή από την CITROEN ΕΛΛΑΣ χαμηλού περιθωρίου κέρδους. Εξάλλου η συνολική πρακτική της CITROEN ΕΛΛΑΣ κατά τα καταγγελλόμενα συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης εξάρτησης κατά παράβαση του ευρωπαϊκού δικαίου, και ιδίως του Κανονισμού 1400/2002, διότι του στερεί την αποτελεσματική εφαρμογή (*effet utile*), του άρθρου 2α ν. 702/77 (που ίσχυε τότε) και του άρθρου 2 ν. 3959/2011, του ν. 146/1914 περί αθέμιτου ανταγωνισμού και των άρθρων 281, 288, 200 ΑΚ.
135. Ως προς την εγκύκλιο υπ' αριθμ. 167/Α07/20-07-2007 η πρώτη καταγγελλόμενη διευκρίνισε <sup>200</sup> ότι η εγκύκλιος αφορούσε την παροχή μειωμένων τιμών χονδρικής και αντίστοιχα προτεινόμενων τιμών λιανικής για ανταλλακτικά προς χρήση στα παρωχημένα εκείνη την περίοδο μοντέλα SAXO XSARA XANTIA, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του δικτύου μέσω μείωσης του κόστους συντήρησης των προαναφερθέντων παλιών αυτοκινήτων. Ο συνημμένος στην εγκύκλιο τιμοκατάλογος αναφέρει ρητά «νέα ενδεικτική λιανική».

---

<sup>197</sup> Βλ. σχετ. XX της υπ' αριθ. πρωτ. 2137/6.4.2017 επιστολής των καταγγελλουσών.

<sup>198</sup> Βλ. σχετ. XXI της υπ' αριθ. πρωτ. 2137/6.4.2017 επιστολής των καταγγελλουσών.

<sup>199</sup> Βλ. σελ. 82 της καταγγελίας.

<sup>200</sup> Βλ. την υπ' αριθ. 3825/27.04.2021 απάντηση της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε επιστολή παροχής στοιχείων της ΕΑ.



CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>206</sup>. Η άποψη αυτή της πρώτης καταγγελλόμενης επιβεβαιώνεται και από τον μάρτυρα των καταγγελλουσών μερών ενώπιων της ΕΑ. Ειδικότερα, κατόπιν ερώτησης του πληρεξούσιου δικηγόρου τους ([τ]ώρα, δεν μπορούσατε ν' αρνηθείτε την έκπτωση αυτή προς την ΕΛ.ΑΣ.;) ο μάρτυρας απαντάει ([ο]χι βέβαια, πώς, αφού το **συμφωνήσαμε**<sup>[207]</sup> ότι **πρέπει να κάνετε στα αυτοκίνητα της ΕΛ.ΑΣ. έκπτωση, ... ..**)<sup>208</sup>.

140. Για τους ως άνω προβαλλόμενους ισχυρισμούς σχετικά με τα εξοπλισμό/εξαρτήματα (αξεσουάρ) και τα ανταλλακτικά, ισχύουν και, εν προκειμένω, τα παραπάνω<sup>209</sup> αναλυθέντα. Ειδικότερα, επισημαίνονται τα εξής:

141. Η πρόβλεψη του όρου 17.11 στη Σύμβαση Διανομής, μέρος του «*Άρθρο 17: ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ (ΑΞΕΣΟΥΑΡ)*» αναφέρεται ρητά στην προμήθεια εξοπλισμού και αξεσουάρ από το διανομέα και ορίζει κατά τρόπο συγκεκριμένο ότι: «*Οι τιμές που περιλαμβάνονται στον τιμοκατάλογο Διανομικών CITROEN ή στον τιμοκατάλογο πελατών, όπου αναγράφονται οι μέγιστες τιμές πώλησης προς τελικούς πελάτες τις οποίες ορίζει η Εταιρεία, μπορεί να τροποποιούνται από την Εταιρεία μονομερώς, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση του Διανομέα*». Ρητώς επομένως και κατά τρόπο συμβατό προς το δίκαιο του ανταγωνισμού προβλέπεται, σε ότι αφορά τον εξοπλισμό και τα εξαρτήματα, ότι οι τιμές στον τιμοκατάλογο χονδρικής και στον τιμοκατάλογο πελατών ορίζονται από την προμηθεύτρια ως μέγιστες<sup>210</sup>. Στον όρο 6.9 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου περιελήφθη αντίστοιχη πρόβλεψη περί των τιμών. Συγκεκριμένα ο σχετικός όρος 6.9 της Σύμβασης εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, που τιτλοφορείται «*Ανταλλακτικά CITROËN – Εξοπλισμός-Εξαρτήματα (αξεσουάρ)*» προβλέπει ότι: «*Η Εταιρεία δύναται, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση, να τροποποιεί μονομερώς τις τιμές που αναγράφονται στον τιμοκατάλογο Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων και στον τιμοκατάλογο πελατών*». Ο εν λόγω όρος αναφέρεται σε ανταλλακτικά, εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) και πρέπει γι' αυτό το λόγο να αξιολογηθεί συνδυαστικά με τον όρο<sup>211</sup> 17.11 της Σύμβασης Διανομής, ο οποίος αναφέρεται και αυτός σε εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ). Η κοινή αντιμετώπιση του εξοπλισμού και των εξαρτημάτων και από τους δύο όρους, με μόνο διαφορετικό στοιχείο τα ανταλλακτικά, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι όροι αλληλοσυμπληρώνονται. Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγεί εξάλλου και το γεγονός ότι ο όρος 6.9 είναι παρόμοιος με το δεύτερο εδάφιο του όρου 17.11 της Σύμβασης Διανομής. Διαπιστώνεται ως εκ τούτου ότι η συμβατική αναφορά σε τιμές τιμοκαταλόγων για ανταλλακτικά, εξοπλισμό και εξαρτήματα αφορά μέγιστες τιμές. Κατά τα λοιπά ισχύουν τα παραπάνω αναφερθέντα

<sup>206</sup> Βλ. το σχετ. 66 της υπ' αριθ. πρωτ. 4525/24.5.2021 απάντησή της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε παροχή στοιχείων της ΕΑ στο οποίο επισυνάπτει την αριθ. 13/2000 Σύμβαση μεταξύ αυτής και [...] καθώς και την τεχνική προσφορά της CITROEN ΕΛΛΑΣ όπου αναφέρεται στον όρο 4.2.3 ότι «[...]

<sup>207</sup> Η έμφαση από τον συντάκτη της παρούσας. Βλ. σχ

<sup>208</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 80-81 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 700/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα της πρώτης καταγγελλόμενης, σελ. 11 (παρ. 20).

<sup>209</sup> Βλ. ανωτέρω ανάλυση υπό α) για τον καθορισμό τιμών μεταπώλησης καινούργιων οχημάτων.

<sup>210</sup> Αντίστοιχη ως προς τα αυτοκίνητα, είναι, όπως προεκτέθηκε, η πρόβλεψη των όρων 5.6. και 9.1.2. της Σύμβασης διανομής, σε συνδυασμό μεταξύ τους. Τα εν λόγω άρθρα αναφέρονται στον τιμοκατάλογο χονδρικής και τον τιμοκατάλογο πελατών αντίστοιχα.

<sup>211</sup> Βλ. στην Σύμβαση Διανομής του 2003, το «Άρθρο 17: ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ (ΑΞΕΣΟΥΑΡ)», παρ. 17.11 «[...]

142. Ως προς τις εγκυκλίους, αξιολογούνται κατά τα ανωτέρω<sup>212</sup> και εφόσον εκδίδονται στο πλαίσιο συστήματος διανομής/εξουσιοδοτημένου συνεργείου συνιστούν, σύμφωνα με την σύμβαση, πρακτικές δυνάμει των οποίων συγκεκριμενοποιούνται βασικές συμβατικές υποχρεώσεις. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται ότι οι εγκύκλιοι βρίσκονται σε πλήρη σύγκλιση με τα προβλεπόμενα στους συμβατικούς όρους και συνεπώς οποιαδήποτε αναφορά σε τιμές μεταπώλησης συνιστά αναφορά σε μέγιστες τιμές μεταπώλησης. Τούτο σημαίνει ότι η ρητή σχετική αναφορά σε μέγιστες τιμές μεταπώλησης στη σύμβαση αρκεί για να χαρακτηριστούν ως μέγιστες και οι τιμές που αναφέρονται στις εγκυκλίους, ακόμη και εάν δεν ορίζεται ρητά στις εγκυκλίους ότι πρόκειται για μέγιστες τιμές, ενώ δεν προσκομίστηκε από τις καταγγέλλουσες κάποιο αποδεικτικό στοιχείο που να οδηγεί σε αντίθετη ερμηνεία.
143. Αναλύονται επιπροσθέτως, ειδικότερα, οι εγκύκλιοι που αναφέρουν οι καταγγέλλουσες. Συγκεκριμένα, η εγκύκλιος σχετικά με τις τιμές πώλησης του Navigation, αφορά σε προωθητική ενέργεια. Ειδικότερα, στο σχετικό 60 της καταγγελίας περιλαμβάνονται α) η εγκύκλιος Νο. 018/Π10/28/01/2010 με θέμα «Προωθητική πολιτική Φεβρουαρίου 2010», με ισχύ από 28/01/2010 έως και 28/02/2010, β) η εγκύκλιος Νο. 043/Π10/11.03.2010 με θέμα «Νέα προωθητική πολιτική Μάρτιου 2010» με ισχύ από 11/03/2010 έως και 31/03/2010, γ) η εγκύκλιος Νο. 60/Π10/29/03/2010, με θέμα «Προωθητική πολιτική Απριλίου 2010» με ισχύ από 29/03/2010 έως και 30/04/2010. Εν προκειμένω, οι καταγγέλλουσες δεν διευκρινίζουν, αλλά ούτε και προκύπτει από τις ίδιες τις εγκυκλίους, ποιο ακριβώς στοιχείο παραπέμπει σε καθορισμό τιμών μεταπώλησης. Επισημαίνεται εξάλλου ότι, όπως προαναφέρθηκε<sup>213</sup>, εφόσον οι προωθητικές ενέργειες έχουν ισχύ μικρότερη των 6 εβδομάδων, όπως εν προκειμένω, είναι δυνατόν να κριθεί ότι ακόμη και ο καθορισμός τιμών μεταπώλησης μπορεί να θεωρηθεί αναγκαίος και προς το συμφέρον των καταναλωτών. Τέτοια περίπτωση δεν υφίσταται στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς αναλύθηκε και ανωτέρω<sup>214</sup> δεν υφίσταται καθορισμός τιμών μεταπώλησης. Τα ανωτέρω συνηγορούν στο σύννομο των πρακτικών τιμολόγησης της CITROEN ΕΛΛΑΣ. Εξάλλου, από την εγκύκλιο Νο 167/Α07/20.7.2007<sup>215</sup>, η οποία έγινε στο πλαίσιο προωθητικής ενέργειας με μειωμένες τιμές για 26 κατηγορίες ανταλλακτικών και την οποία επικαλούνται<sup>216</sup> οι καταγγέλλουσες, δεν προκύπτει ότι οι επισυνημμένες τιμές ήταν κατώτατες ή υποχρεωτικές. Επιπλέον, ούτε στα τιμολόγια πώλησης ανταλλακτικών που προσκομίζουν οι καταγγέλλουσες<sup>217</sup>, εντοπίζεται στοιχείο που να συνηγορεί υπέρ του καθορισμού τιμών μεταπώλησης.
144. Σχετικά με τον ισχυρισμό ότι ο τρόπος υπολογισμού χονδρικής λειτουργούσε ως μηχανισμός καθορισμού τιμής λιανικής ισχύει αυτούσια η περί του αντιθέτου ανάλυση που προηγήθηκε<sup>218</sup>. Σημειώνεται δε ότι κατά τις καταγγέλλουσες η τιμή χονδρικής υπολογίζονταν όπως και για τα αυτοκίνητα ([...]). Συνεπώς, δεν μπορεί να αξιολογηθεί ένας διαφορετικός ισχυρισμός των καταγγελλουσών, σύμφωνα με τον οποίο η CITROEN ΕΛΛΑΣ, πριν το [...],

<sup>212</sup> Βλ. Ενότητα «Η φύση της σχέσης μεταξύ των μερών» ανωτέρω.

<sup>213</sup> Βλ. παρ. 118 της παρούσας.

<sup>214</sup> Βλ. Ενότητα «Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΟΥ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΗΣ ΜΕΤΑΠΩΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΩΝ» ανωτέρω.

<sup>215</sup> Βλ. σχετ. 61 της καταγγελίας. Σημειώνεται ότι το σχετ. 61 που προσκόμισε η καταγγέλλουσα διαφέρει από το σχετικό 32 που προσκόμισε η CITROEN ΕΛΛΑΣ

<sup>216</sup> Βλ. σελ. 81 της καταγγελίας

<sup>217</sup> Βλ. σχετ. 62 της καταγγελίας.

<sup>218</sup> Βλ. Ενότητα «Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΟΥ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΙΜΗΣ ΜΕΤΑΠΩΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΩΝ» ανωτέρω.



για τον υπολογισμό της χονδρικής τιμής τιμολογούσε αφαιρώντας ένα ποσοστό – και όχι ένα σταθερό ποσό - από την τιμή τελικού καταναλωτή<sup>219</sup>.

145. Περαιτέρω, σε σχέση με τα ανταλλακτικά οχημάτων «εγγυήσεως», επισημαίνεται ότι στην περίπτωση αυτή, όπως προκύπτει και από το άρθρο 4 της Σύμβασης εξουσιοδοτημένου συνεργείου<sup>220</sup>, με το κόστος των ανταλλακτικών για την επισκευή οχημάτων που καλύπτονταν από την εγγύηση επιβαρυνόταν η προμηθεύτρια CITROEN ΕΛΛΑΣ και συνεπώς δεν ετίθετο θέμα μεταπώλησής τους στον καταναλωτή. Τούτο επιβεβαιώνεται από την απόφαση του 1180/2017 ΠολΠρωτΑθ όπου αναφέρεται ότι, όπως προκύπτει από τους όρους 4.1. και 4.2. του άρθρου 4 της σύμβασης εξουσιοδοτημένου συνεργείου, το κόστος των ανταλλακτικών το επωμιζόταν η CITROEN ΕΛΛΑΣ.
146. Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η καταγγελλόμενη επέβαλε στους διανομείς συγκεκριμένες χαμηλές τιμές μεταπώλησης ανταλλακτικών προς [...] και ειδικότερα ότι επέβαλε στους διανομείς να χορηγούν έκπτωση ποσοστού [...] % στην ΕΛ.ΑΣ για μία 20ετία, για παροχή ανταλλακτικών και υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων CITROEN, επισημαίνεται ότι η παροχή της σχετικής έκπτωσης [...] % δεν προκύπτει ότι ήταν δεσμευτική για τα μέλη του δικτύου. Τούτο επιβεβαιώνει η μαρτυρία [...] στα πρακτικά της απόφασης 1180/2017, [...] αναφέρει επίσης ότι [...] είχε προχωρήσει σε σύμβαση με [...] προκειμένου να επωφεληθεί των εκπτώσεων στα ανταλλακτικά. Από την ως άνω μαρτυρία μάλιστα προκύπτει ότι την έκπτωση την επωμιζόταν η CITROEN ΕΛΛΑΣ και όχι το μέλος του δικτύου που παρείχε τα ανταλλακτικά/τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης.
147. Επίσης, επί του ισχυρισμού αυτού των καταγγελλουσών σχετικά με την παροχή της εν λόγω έκπτωσης προς [...], οι αποφάσεις υπ' αριθ. 1180/2017 ΠολΠρωτΑθ<sup>221</sup> και 3536/2020 Εφετείου Αθηνών αναφέρουν ότι η πρόταση της CITROEN ΕΛΛΑΣ προς τα μέλη του δικτύου της για συνεργασία με [...] δεν ήταν υποχρεωτική, ήταν όμως ελκυστική και γι' αυτό το λόγο πολλά μέλη του δικτύου της την αποδέχτηκαν, χωρίς η καταγγελλόμενη να ασκήσει πίεση προς αυτή την κατεύθυνση.
148. Σημειώνεται επίσης ότι ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας της εν λόγω πολιτικής επισημαίνεται και στις απαντήσεις της CITROEN ΕΛΛΑΣ, όπου αναφέρεται ότι «*Η εν λόγω προωθητική πολιτική δεν είχε σε καμία περίπτωση υποχρεωτικό χαρακτήρα. Μπορούσαν να συμμετέχουν σε αυτή μόνο τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία που το επιθυμούσαν*». Τούτο επαναλαμβάνεται από εκπρόσωπο Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων του δικτύου της<sup>222</sup>.
149. Τέλος επισημαίνεται ότι συναφώς έκριναν και τα πολιτικά δικαστήρια σχετικά με τις τιμές μεταπώλησης, ως αναλυτικά αναφέρεται ανωτέρω.<sup>223</sup>

<sup>219</sup> Ήτοι, [...] % για μηχανικά εξαρτήματα/ανταλλακτικά ή [...] % για εξαρτήματα ανταλλακτικά φανοποιίας.

<sup>220</sup> Βλ. άρθρο 4.2., το οποίο ορίζει ότι «*f...*».

<sup>221</sup> Βλ. 49<sup>ο</sup> φύλλο της υπ' αριθ. 1180/2017 απόφασης του ΠολΠρωτΑθ και σελ. 73-74 της υπ' αριθ. 3536/2020 απόφασης του Εφετείου Αθηνών.

<sup>222</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης και συνημμένη την υπ' αριθμ. πρωτ.7252/06-09-2015 ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον της Συμβολαιογράφου [...].

<sup>223</sup> Βλ. τις ανωτέρω αναφερόμενες, 1180/2017 απόφαση του ΠΠρωτΑθ και 3536/2020 απόφαση του Εφετείου Αθηνών.

150. Διαπιστώνεται, ενόψει των ανωτέρω, ότι δεν εφαρμόστηκε καθορισμός τιμών μεταπώλησης εξοπλισμού, εξαρτημάτων (αξεσουάρ) και ανταλλακτικών από την πρώτη καταγγελλόμενη. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ανωτέρω καταγγελλόμενος ισχυρισμός.

*Γ) Επί του ισχυρισμού για καθορισμό τιμών και αμοιβών των υπηρεσιών συνεργείου των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών*

151. Ως προς την αμοιβή Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων, μελών του δικτύου CITROEN ΕΛΛΑΣ, για την εργατοώρα επισκευής, η σχετική Σύμβαση προέβλεπε, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες<sup>224</sup>, ορισμό τιμών και αμοιβών από την CITROEN ΕΛΛΑΣ με τον όρο 3.3. στοιχ. β, περιπτ. ι. Η πρώτη καταγγελλόμενη δικαιούτο σύμφωνα τον όρο 6.9 της Σύμβασης, να μεταβάλλει τις τιμές μονομερώς, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση του Επισκευαστή.

152. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η CITROEN ΕΛΛΑΣ έκανε κατάχρηση της ρήτρας αυτής, όταν την άνοιξη 2002 επέβαλε στα Εξουσιοδοτημένα Συνεργεία αμοιβές κατά πολύ χαμηλότερες εκείνων που μέχρι τότε εφαρμόζονταν στην πράξη, και μάλιστα ως σταθερές (fix) αμοιβές. Ειδικότερα, οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι στις [...] όλοι οι Διανομείς εκλήθησαν στα γραφεία της πρώτης καταγγελλόμενης και τους ανακοινώθηκε ότι στο εξής θα συνεργάζονταν με την εταιρεία «AUDATEX ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής και «Audatex»). Αυτό σήμαινε ότι για τις επισκευές, τις οποίες το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο θα έκανε σε αυτοκίνητο εμπλεκόμενο σε ατύχημα, θα πληρωνόταν, ως προς τις εργατοώρες, από την ασφαλιστική εταιρεία, στην οποία το αυτοκίνητο ήταν ασφαλισμένο, και η οποία ήταν μέλος της κοινοπραξίας Audatex, σε τιμές Audatex, αλλά και για το σύνολο εργατοωρών ανά ζημία, την οποία υπολόγιζε το σύστημα Audatex και όχι το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο. Οι τιμές ήταν ίδιες για όλα τα Συνεργεία. Η δεύτερη από τις καταγγέλλουσες εξαναγκάστηκε να υπογράψει με την CITROEN ΕΛΛΑΣ σύμβαση βάσει της οποίας στις ασφαλιστικές εταιρείες της Audatex θα χρέωνε την εργατοώρα €[...], ενώ σε τρίτους (ασφαλιστικές εταιρείες εκτός Audatex, καθώς και ιδιώτες) θα χρέωνε €[...] την εργατοώρα, σύμφωνα με το από [...] μεταξύ Audatex και Συνεργείου ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ<sup>225</sup>. Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία, το συμφωνητικό αυτό υλοποιήθηκε πράγματι με την τιμή των [...]€, την οποία επέβαλε η CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>226</sup>.

*Η άποψη της ΕΑ επί του ισχυρισμού για καθορισμό τιμών και αμοιβών των υπηρεσιών συνεργείου των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών*

153. Οι καταγγέλλουσες υπενθυμίζουν ότι η ΕΑ επέβαλε πρόστιμο στα μέλη της κοινοπραξίας Audatex, καθώς έκρινε ότι «την περίοδο 2002-2008 παραβίασαν τα άρθρα 1 ν. 703/1977 και 81 ΣυνθΕΚ, όπως ισχύουν, με το να καθορίζουν από κοινού ενιαία τιμή αμοιβής εργατοώρας μέσω του μηχανισμού της συναπόφασής τους και, ταυτοχρόνως, εργαλείου και οργάνου, το οποίο συνέστησαν, ως κοινή επιχείρηση συντονισμού, της εμπορικής τους πολιτικής, με την επωνυμία Audatex Hellas ΑΕ». Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η υπ' αριθ. 460/V/2009 Απόφαση,

<sup>224</sup> Βλ. σελ. 83 της καταγγελίας.

<sup>225</sup> Βλ. σχετ. 71 της καταγγελίας.

<sup>226</sup> Οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν σχετικά με το θέμα αυτό τα σχετικά 72-74 της καταγγελίας.

με την οποία η ΕΑ επέβαλε πρόστιμο στα μέλη της κοινοπραξίας Audatex<sup>227</sup>, ακυρώθηκε από τα διοικητικά δικαστήρια και κατόπιν αναπομπής της υπόθεσης στην ΕΑ εκδόθηκε η υπ'αρ. 640/2017 απόφαση<sup>228</sup>, η οποία δεν διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011.

154. Σχετικά με τα αυτοκίνητα, τα οποία η πρώτη από τις καταγγελλόμενες είχε πωλήσει ως Διανομέας (αυτοκίνητα εγγύησης) και τα οποία ευρίσκοντο εντός της περιόδου της εγγύησης (διετής), η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε στις καταγγέλλουσες να χρεώνουν την εργατοώρα €[...] το [...] και €[...]το [...]<sup>229</sup>. Οι πρακτικές αυτές, οι οποίες επεβλήθησαν στα μέλη του δικτύου από την πρώτη καταγγελλόμενη, αποτελούν, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού.
155. Ωστόσο, από τον όρο 3.3 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου προκύπτει ότι: *«Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο υποχρεούται, περαιτέρω, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες: .. (β) να τηρεί και να μεριμνά για την τήρηση από τρίτους ως εμπιστευτικών: ι) της τεχνογνωσίας και των πάσης φύσεως τεχνικών πληροφοριών οι οποίες τίθενται στη διάθεση του καθιονδήποτε τρόπο από την Εταιρεία ή και από τρίτους κατόπιν αιτήσεως της Εταιρείας, (ii) των τιμών και αμοιβών που ορίζει εκάστοτε η Εταιρεία ...»*. Είναι σαφές ότι ο όρος στο στοιχείο β) (ii) συγκεκριμενοποιεί ένα από τα στοιχεία που πρέπει να τηρηθούν από το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο ως εμπιστευτικά, και δη τις τιμές και αμοιβές που ορίζει εκάστοτε η CITROEN ΕΛΛΑΣ. Δεν γίνεται καμία αναφορά περί ορισμού τιμών και αμοιβών από την CITROEN ΕΛΛΑΣ και συνεπώς δεν επιβεβαιώνεται ο σχετικός ισχυρισμός των καταγγελλουσών. Όσον αφορά δε στον όρο 6.9 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, ισχύει, εν προκειμένω, η ανάλυση έχει γίνει στην αμέσως προηγούμενη ενότητα της παρούσας.
156. Πέραν τούτου όμως από την προσκομιζόμενη σύμβαση με την Audatex δεν προκύπτει ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε τη σύναψη του συμφωνητικού αυτού στην πρώτη καταγγέλλουσα. Το εν λόγω συμφωνητικό συνολογήθηκε μεταξύ της πρώτης καταγγέλλουσας και της Audatex ενώ η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν ήταν αντισυμβαλλόμενη σε αυτό και ως εκ τούτου δεν προκύπτει σύνδεση, συμβατική ή άλλη, των εκεί συμφωνηθέντων με την CITROEN ΕΛΛΑΣ.
157. Τέλος, ως προς το θέμα των εργασιών στα πλαίσια της εγγύησης, επαναλαμβάνεται ότι το κόστος αυτών το αναλάμβανε η CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>230</sup> και επομένως δεν τίθεται ζήτημα καθορισμού τιμών και αμοιβών τιμολόγησης σε τρίτους από τις καταγγέλλουσες.
158. Διαπιστώνεται, ενόψει των ανωτέρω, ότι δεν εφαρμόστηκε καθορισμός τιμών τιμών και αμοιβών των υπηρεσιών συνεργείου των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ανωτέρω καταγγελλόμενος ισχυρισμός.

<sup>227</sup> Βλ. σχετικά <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomodotiseis/item/247-apofasi-460-2009.html>.

<sup>228</sup> Βλ. σχετικά <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomodotiseis/item/53-apofasi-640-2017.html>.

<sup>229</sup> Σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν, ως σχετικό 75, και e-mail της CITROEN HELLAS από [...], όπου αναφέρονται ότι δηλώνεται ότι η τιμή από [...] θα είναι [...]€. Ωστόσο, το σχετικό μήνυμα ηλεκτρονική αλληλογραφίας εμπεριέχει ασυμπλήρωτα κενά στα σημεία όπου θα έπρεπε να αναγράφεται το διάστημα ισχύος της τιμολόγησης και το ποσό της τιμολόγησης, ενώ δεν προσκομίζεται η αναφερόμενη στο e-mail ενημερωτική Εγκύκλιος CITROËN DEALERNET η οποία, σύμφωνα με το e-mail, εμπεριέχει όλες τις απαραίτητες διευκρινίσεις σχετικά με το πλήρες περιεχόμενό του και τις υποκείμενες συμφωνίες.

<sup>230</sup> Βλ. όρο 4.2. της σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

*Δ) Επί του ισχυρισμού για έμμεσο καθορισμό τιμών και δυνατότητας επιβολής ενιαίων τιμών λιανικής μέσω των όρων συμβάσεων περί διαφήμισης*

159. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι οι προβλέψεις των άρθρων 14<sup>231</sup> και 7<sup>232</sup> των Συμβάσεων Διανομής και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου αντίστοιχα, οι οποίες καθορίζουν τις υποχρεώσεις των καταγγελλουσών σχετικά με τη διαφήμιση των προϊόντων και του δικτύου CITROËN, «είναι έτσι διατυπωμένες, ώστε να μπορεί να λεχθεί μετά βεβαιότητας ότι αυτές δεν είναι σύμφωνες με τη νομολογία της ΕΑ σε σχέση με τον αποκλεισμό κάθε δυνατότητας επιβολής ενιαίων σταθερών τιμών λιανικής, (τιμών fix).....».

*Η άποψη της ΕΑ επί του ισχυρισμού για έμμεσο καθορισμό τιμών και δυνατότητας επιβολής ενιαίων τιμών λιανικής μέσω των όρων συμβάσεων περί διαφήμισης*

160. Καταρχάς, το περιεχόμενο του άρθρου 14 της Σύμβασης Διανομής είναι παρόμοιο με εκείνο του άρθρου 7 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου. Επίσης, όπως αναλύθηκε ανωτέρω<sup>233</sup>, οι όροι των συμβάσεων προβλέπουν μέγιστες τιμές μεταπώλησης. Ο ως άνω όρος δεν δύναται να αλλάξει το συμπέρασμα αυτό, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνει πρόβλεψη σχετική με υποχρέωση συμμόρφωσης σε τυχόν καθοριζόμενες ελάχιστες τιμές μεταπώλησης. Εξάλλου, οι καταγγέλλουσες δεν διευκρινίζουν με ποιον ακριβώς τρόπο η CITROEN ΕΛΛΑΣ τους καθόρισε τις τιμές μεταπώλησης μέσω της διαφήμισης. Ακόμη και εάν θεωρηθεί ότι οι καταγγέλλουσες υπονοούν ότι στην πράξη υποχρεούνταν να συμμορφώνονται με τις διαφημιζόμενες εκπτώσεις που παρείχε η CITROEN ΕΛΛΑΣ, δεν διαπιστώνεται η επιβολή τιμών μεταπώλησης, καθώς αφενός η τελική τιμή δεν ήταν καθορισμένη και αφετέρου διότι τα μέλη του δικτύου είχαν την δυνατότητα να προσφέρουν μεγαλύτερες εκπτώσεις από τις προτεινόμενες της CITROEN ΕΛΛΑΣ, όπως αναλύθηκε ανωτέρω<sup>234</sup>.

161. Συνεπώς, η ΕΑ ομόφωνα κρίνει ότι καταρρίπτονται κατά τα ανωτέρω, στο σύνολό τους, οι ισχυρισμοί των καταγγελλουσών εταιρειών στην καταγγελία περί καθορισμού τιμών μεταπώλησης και δυνατότητας επιβολής ενιαίων τιμών λιανικής μέσω των όρων συμβάσεων

<sup>231</sup> «Άρθρο 14: ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ 14. Ο Διανομέας αναγνωρίζει την ανάγκη της καθιέρωσης ομοιόμορφης εικόνας και παρουσίασης των Προϊόντων CITROEN και του Δικτύου CITROEN στην Ελλάδα, η οποία να τα ξεχωρίζει από τα ανταγωνιστικά προϊόντα και να δημιουργεί και να ενισχύει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών στο όνομα και το Δίκτυο CITROEN- Με βάση αυτή την αρχή, ο Διανομέας υποχρεούται να πραγματοποιεί ικανοποιητική και κατάλληλη διαφημιστική προβολή των Προϊόντων CITROEN καθώς και των υπηρεσιών τεχνικής εξυπηρέτησης του Δικτύου CITROEN, σύμφωνα, πάντοτε, και μόνο με τον τρόπο και τις κατευθυντήριες οδηγίες που δίνει εκάστοτε η Εταιρεία. Ειδικότερα.....» (παρατίθενται εν συνεχεία οι υποχρεώσεις του διανομέα ως προς το θέμα της διαφήμισης). Βλ. και σελ. 46 της καταγγελίας.

<sup>232</sup> Βλ. και άρθρο 7 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου: «Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο αναγνωρίζει την ανάγκη καθιέρωσης ομοιόμορφης εικόνας και παρουσίασης των Προϊόντων CITROEN και του Δικτύου CITROEN στην Ελλάδα, η οποία να τα ξεχωρίζει από τα ανταγωνιστικά προϊόντα και να δημιουργεί και να ενισχύει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών στο όνομα και το Δίκτυο CITROEN. Με βάση αυτή την αρχή, το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο υποχρεούται να πραγματοποιεί ικανοποιητική και κατάλληλη διαφημιστική προβολή των Προϊόντων CITROEN καθώς και των υπηρεσιών τεχνικής εξυπηρέτησης του Δικτύου CITROEN, σύμφωνα, πάντα, και μόνο με τον τρόπο και τις κατευθυντήριες οδηγίες που δίνει εκάστοτε η Εταιρεία. Ειδικότερα...» (παρατίθενται εν συνεχεία οι υποχρεώσεις του διανομέα ως προς το θέμα της διαφήμισης).

<sup>233</sup> Βλ. σχετικά την Ενότητα «Ο ισχυρισμός για καθορισμό τιμής μεταπώλησης των αυτοκινήτων των καταγγελλουσών» ανωτέρω.

<sup>234</sup> Σε αντίκρουση του όσον αναφέρονται στην καταγγελία, δεν μπορεί να αξιολογηθεί η παρούσα υπόθεση κατ' αναλογία με την υπόθεση ΔΙΑ (υπ' αριθ. 395/2008 Απόφαση ΕΑ). Σχετικά με την εν λόγω Απόφαση ΕΑ βλ. <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomodotiseis/item/1492-apofasi-395-2008.html>.

περί διαφήμισης εκ μέρους των καταγγελλόμενων μερών και, συνεπώς, ο εν λόγω ισχυρισμός απορριπτεται ως αόριστος και αβάσιμος.

**VII.1.2 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΝΑ ΠΩΛΟΥΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ/ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ**

162. Οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι στη Σύμβαση Διανομής Αυτοκινήτων προβλέπεται περιορισμός των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων σε μη εξουσιοδοτημένους «μεταπωλητές» (άρθρο 6.1 της Σύμβασης)<sup>235</sup> όρος ο οποίος, όμως, όπως αποδέχονται και οι ίδιες, είναι «σύμφωνος με τον Κανονισμό 1400/2002» και κατ' επέκταση και με το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Ωστόσο, όπως ισχυρίζονται, ο όρος αυτός εφαρμόζοταν παραβατικά στην πράξη, καθώς μέλη του δικτύου διανομής CITROËN εφάρμοζαν την «παράνομη» και ασύμβατη με τον Κανονισμό 1400/2002 πρακτική να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα σε μη μέλη του δικτύου, ήτοι στις εταιρείες [...]. Στην πρακτική αυτή, όπως υποστηρίζουν, συνέπραττε με την συμπεριφορά της και η ίδια η CITROËN ΕΛΛΑΣ.
163. Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες προβάλλουν ότι στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου υφίσταται όρος περί περιορισμού των πωλήσεων (α) ανταλλακτικών και (β) εξοπλισμού και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) σε τρίτους «μεταπωλητές» (βλ. όρο 17.10 Σύμβασης Διανομής<sup>236</sup> και 6.8 Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου), κατά παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού και συγκεκριμένα της διάταξης του άρθρου 4 παρ. 1 στοιχ. θ) του Κανονισμού, διότι η ρύθμιση της Συμβάσεως Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, κατά τον γενικό τρόπο που είναι διατυπωμένη στον όρο 6.8, αναφέρεται μεν σε απαγόρευση μεταπώλησης ανταλλακτικών σε μεταπωλητές, ωστόσο συμπεριλαμβάνει και τη μεταπώληση σε ανεξάρτητους επισκευαστές οι οποίοι προορίζουν τα εν λόγω ανταλλακτικά για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων (CITROËN ή άλλων) από τους ίδιους. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται επίσης ότι, επειδή ο Κανονισμός 1400/2002 επιτρέπει την εν λόγω συμβατική ρήτρα μόνο για καινούργια αυτοκίνητα, ανταλλακτικά και υπηρεσίες επισκευής/συντήρησης, αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο όρος, ως αναφερόμενος σε εξοπλισμό και εξαρτήματα, να μην τυγχάνει απαλλαγής.
164. Αναφορικά με την υποτιθέμενη παράνομη σύμπραξη της με τις εταιρείες Ι. και Ε. ΠΟΥΛΑΚΗΣ Α.Ε. και ΩΜΕΓΑ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ, η πρώτη καταγγελλόμενη ανέφερε<sup>237</sup> ότι ουδέποτε προμήθευσε με καινούργια αυτοκίνητα προς μεταπώληση μη μέλη του Δικτύου της.
165. Επί του ισχυρισμού των καταγγελλουσών σχετικά με περιορισμό των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων σε μη εξουσιοδοτημένους «μεταπωλητές» αναφέρεται ότι η πρακτική της CITROËN, για την οποία διαμαρτύρονται οι καταγγέλλουσες, δεν είναι απαγορευμένη από το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Σε αντίθεση προς τους προβαλλόμενους ισχυρισμούς, το γεγονός ότι ο Κανονισμός 1400/2002 (άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ

<sup>235</sup> «[...]»

<sup>236</sup> Βλ. όρο 17.10 στη σύμβαση Διανομής «[...]»

<sup>237</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 3825/27.4.2021 απάντηση της CITROËN ΕΛΛΑΣ, όπου αναφέρει επίσης ότι αποτελούσε όρο της τότε ισχύουσας Σύμβασης εισαγωγής με την κατασκευάστρια εταιρεία η υποχρέωση [...].

β) περιπτ. iii)<sup>238</sup> επιτρέπει, ως συμβατό με το δίκαιο του ανταγωνισμού, τον περιορισμό των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς από τα μέλη του συστήματος επιλεκτικής διανομής, δεν σημαίνει και ότι επιβάλλει έναν τέτοιο περιορισμό. Συνεπώς, οι οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς δύνανται να πωλήσουν καινούργια οχήματα σε επιχειρήσεις που δεν είναι μέλη του δικτύου, σε συμφωνία προς τον ΕΚ 1400/2002. Το γεγονός ότι μία τέτοια πρακτική μπορεί να θέτει ζήτημα παράβασης συμβατικών όρων μεταξύ προμηθευτή και διανομέα ή/και έγερσης αστικών αξιώσεων από τον προμηθευτή δεν συνιστά περιορισμό του ανταγωνισμού κατά την έννοια των προαναφερόμενων άρθρων.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι περιορισμού της δυνατότητας των μελών του δικτύου να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα, εξοπλισμό/εξαρτήματα και ανταλλακτικά σε ανεξάρτητους κατασκευαστές*

166. Όπως προκύπτει από τα προσκομιζόμενα σχετικά, η CITROEN ΕΛΛΑΣ, σε απαντητική στις καταγγέλλουσες από 6.6.2007 επιστολή της<sup>239</sup> αναφέρει ότι ουδέποτε διαπίστωσε ότι η επιχείρηση [...] πωλεί καινούρια αυτοκίνητα τα οποία προμηθεύεται από μέλη του δικτύου εξουσιοδοτημένων διανομέων CITROEN ώστε να μπορέσει να επέμβει. Πέραν τούτου, και σε συνέχεια των επιστολών των καταγγελλουσών προς στην CITROEN, απέστειλε εγκύκλιο<sup>240</sup> στην οποία αναφέρει τα εξής: «Έχουμε παράπονα και καταγγελίες ότι έμποροι αυτοκινήτων μη εξουσιοδοτημένοι από την CITROEN ΕΛΛΑΣ ή τον κατασκευαστή AUTOMOBILES CITROEN πωλούν σε καταναλωτές καινούρια αυτοκίνητα CITROEN, τα οποία προμηθεύονται από μέλη του Δικτύου Διανομέων CITROEN<sup>241</sup>. Σας έχουμε κατ' επανάληψη τονίσει, ότι τέτοιες πρακτικές πωλήσεως καινούργιων αυτοκινήτων Citroen σε εμπόρους με σκοπό την μεταπώληση, είναι αντίθετη τόσο στον Κανονισμό 1400/2002 όσο και στην μεταξύ μας ισχύουσα Σύμβαση Διανομής Αυτοκινήτων Citroen (άρθρο 6.1). Για μια ακόμη φορά, σας τονίζουμε ότι η διαπίστωση μίας τέτοιας εκ μέρους σας πρακτικής θα μας αναγκάσει να καταγγείλουμε αμέσως την μεταξύ μας σύμβαση διανομής (άρθρο 22.1.2 (β))<sup>242</sup>. Ελπίζουμε πως οι καταγγελίες αυτές, εφόσον ευσταθούν, δεν αφορούν κανέναν από εσάς». Κατόπιν τούτου δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ συνέπραττε στην παραπάνω αναφερόμενη πρακτική. Τούτο διότι, όπως η ίδια δήλωσε, εκτός του ότι δεν είχε διαπιστώσει διενέργεια πράξεων στο πλαίσιο της εν λόγω πρακτικής, ώστε να μπορεί να επέμβει, αμέσως όταν ενημερώθηκε από τις καταγγέλλουσες για την πρακτική αυτή, εξέδωσε εγκύκλιο προκειμένου να αποτρέψει τέτοιου είδους πρακτικές, απειλώντας στην περίπτωση αυτή με καταγγελία της σύμβασης διανομής.

<sup>238</sup> Βλ. και Κανονισμό 330/2010, άρθρο 4 στοιχ. β) iii «τον περιορισμό όσον αφορά την περιοχή στην οποία, ή τους πελάτες στους οποίους, ένας αγοραστής που συμμετέχει στη συμφωνία δύναται, με την επιφύλαξη περιορισμού στον τόπο της εγκατάστασής του, να πωλεί τα αναφερόμενα στη σύμβαση αγαθά ή υπηρεσίες, εκτός αν πρόκειται:» «για περιορισμό των πωλήσεων από τα μέλη επιλεκτικού συστήματος διανομής σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς στη συγκεκριμένη περιοχή εντός της οποίας ο προμηθευτής εφαρμόζει το σύστημα αυτό».

<sup>239</sup> Βλ. σχετ. 45 της καταγγελίας.

<sup>240</sup> Βλ. σχετ. 46 της καταγγελίας, την από 5.6.2007 Νο134/ΠΟ7 εγκύκλιο, η οποία απευθυνόταν «ΠΡΟΣ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΕΩΝ CITROEN» με θέμα «ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ CITROEN ΣΕ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΥΣ».

<sup>241</sup> Η υπογράμμιση και τα έντονα γράμματα της καταγγελλόμενης.

<sup>242</sup> Η υπογράμμιση της καταγγελλόμενης.

167. Εξάλλου, οι καταγγέλλουσες δεν προσδιόρισαν τον τρόπο με τον οποίο η CITROEN ΕΛΛΑΣ «συνέπραξε» με τα μέλη του δικτύου της προκειμένου να προβούν από κοινού στις καταγγελλόμενες πρακτικές. Πέραν τούτου όμως, ακόμη και εάν αποδεικνυόταν ότι η εν λόγω πρακτική τελούσε εν γνώσει της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε καμία περίπτωση δεν θα υπήρχε παράνομη σύμπραξη της ίδιας με τις εταιρείες καθώς, όπως αναπτύχθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, η παραπάνω πρακτική δεν ήταν παραβατική κατά τις διατάξεις του ελεύθερου ανταγωνισμού.
168. Συναφώς, την μη ύπαρξη παράβασης επιβεβαίωσε η υπ'αρ. 3536/2020 απόφαση Εφετείου Αθηνών, η οποία απεφάνθη ότι δεν αποδείχτηκε<sup>243</sup> σύμπραξη της CITROEN ΕΛΛΑΣ στην πώληση καινούργιων αυτοκινήτων CITROEN από μέλη του δικτύου στις εταιρείες « [...]» και « [...]».
169. Επίσης, [...] στην ένορκη βεβαίωσή του<sup>244</sup> αναφέρει ότι κατά τα έτη [...] ουδέποτε η CITROEN ΕΛΛΑΣ ή οποιοσδήποτε Εξουσιοδοτημένος Διανομέας του Δικτύου CITROEN στην Ελλάδα πώλησε οιοδήποτε καινούργιο όχημα CITROEN στην [...].
170. Ως προς τον ισχυρισμό των καταγγελλουσών σχετικά με περιορισμό των πωλήσεων (α) ανταλλακτικών και (β) εξοπλισμού και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) σε τρίτους «μεταπωλητές» προκύπτει από το άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. θ του Κανονισμού 1400/2002<sup>245</sup>, το οποίο ορίζει ως περιορισμό «ιδιαιτέρως σοβαρότητας» «τον περιορισμό των πωλήσεων ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα από μέλη συστήματος επιλεκτικής διανομής σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν τα ανταλλακτικά αυτά για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων». Ο όρος 6.8 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου<sup>246</sup> δεν προσκρούει στο εν λόγω άρθρο διότι, η συμβατική πρόβλεψη απαγορεύει τη μεταπώληση εξοπλισμού, ανταλλακτικών πάσης φύσεως ή/και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) CITROËN «σε τρίτα πρόσωπα τα οποία έχουν ή ενδέχεται να έχουν σαν σκοπό τους τη μεταπώληση αυτών». Δεν προβλέπεται με άλλα λόγια περιορισμός πωλήσεων σε ανεξάρτητους επισκευαστές που χρησιμοποιούν τα ανταλλακτικά αυτά για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων, πρόβλεψη που θα αποτελούσε περιορισμό ιδιαίτερης σοβαρότητας. Σε αντίθεση λοιπόν με όσα ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες, δεν προκύπτει από την διατύπωση του όρου ότι η απαγόρευση του όρου της Συμβάσεως καταλαμβάνει και την περίπτωση της μεταπώλησης σε επισκευαστές για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων.
171. Ως προς τα εξαρτήματα (αξεσουάρ) σημειώνεται ότι ένα εξάρτημα θεωρείται ως ανταλλακτικό μόνο στην περίπτωση που ενοποιείται με άλλα μέρη ή συστήματα του οχήματος<sup>247</sup>. Εν προκειμένω, οι όροι 6.8 και 17.10, όσον αφορά τα εξαρτήματα (αξεσουάρ),

<sup>243</sup> Βλ. σελ. 63 της νο 3536/2020 απόφασης του Εφετείου Αθηνών

<sup>244</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση υπ'αριθμ. [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ'αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων ενώπιον της Ε.Α.

<sup>245</sup> Βλ. και άρθρο 5 στοιχ. α Κανονισμού 461/2010.

<sup>246</sup> Ο όρος 6.8. προβλέπει τα εξής «[...]».

<sup>247</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, ερώτηση 95, «Ένα εξάρτημα είναι ανταλλακτικό» όπου ορίζεται ότι «Από τον ορισμό του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιθ) συνάγεται ότι τα αγαθά που δεν είναι απαραίτητα για τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου οχήματος, όπως συσκευή ραδιοφώνου ή CD, διάταξη ανοικτής ακρόασης για κινητό τηλέφωνο, σύστημα πλοήγησης ή μια σχάρα αποσκευών που συνήθως αποκαλούνται εξαρτήματα, δεν θεωρούνται ως ανταλλακτικά. Ωστόσο, εάν τέτοια προϊόντα εγκαθίστανται στη γραμμή παραγωγής του καινούργιου οχήματος και ενοποιούνται με άλλα μέρη ή συστήματα του οχήματος, τότε τα

δεν προβλέπουν σχετικά με εγκατάσταση στη γραμμή παραγωγής των οχημάτων και ενοποίησης ή ενσωμάτωσης των εξαρτημάτων (αξεσουάρ) με άλλα μέρη του οχήματος, οπότε τα εν λόγω εξαρτήματα (αξεσουάρ) δεν θεωρούνται ανταλλακτικά και δεν εμπίπτουν στην απαλλαγή του άρθρου 4 παρ. 1 υποπερίπτωση iv<sup>248</sup>.

172. Όπως προβλέπει το επεξηγηματικό Φυλλάδιο του Κανονισμού 1400/2002<sup>249</sup>, ο Κανονισμός 1400/2002 δεν έχει εφαρμογή στην διανομή, επισκευή και συντήρηση των εξαρτημάτων. Ο εξοπλισμός/ τα εξαρτήματα και τα ανταλλακτικά είναι διακριτές έννοιες με διαφορετική νομική μεταχείριση<sup>250</sup>. Η διανομή των εξαρτημάτων (αξεσουάρ) υπάγεται στον Κανονισμό 2790/1999 για τις κάθετες συμπράξεις<sup>251</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 4 περιπτ. β' του Κανονισμού 2790/1999, δεν τυγχάνει μεν απαλλαγής - ως σοβαρός περιορισμός του ανταγωνισμού - ο περιορισμός σχετικά με την περιοχή στην οποία, ή σχετικά με τους πελάτες στους οποίους, ο αγοραστής δύναται να πωλεί τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση, με προβλεπόμενη όμως την εξαίρεση ως προς τους περιορισμούς επί των πωλήσεων σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς από τα μέλη ενός επιλεκτικού συστήματος διανομής. Για τον λόγο αυτό, η απαγόρευση μεταπώλησης εξαρτημάτων και εξοπλισμού (αξεσουάρ) σε μη εξουσιοδοτημένους από την CITROËN διανομείς εμπίπτει στην μόλις αναφερθείσα εξαίρεση και απολαμβάνει του ευεργετήματος της απαλλαγής. Για το λόγο αυτό αξιολογούνται ως νόμω αβάσιμα τα όσα αντιθέτως ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες περί μη απαλλαγής του επίμαχου όρου.

173. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με την μη συμβατότητα του όρου αυτού με τον Κανονισμό 1400/2002.

### **VII.1.3 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΝΟΜΕΑ/ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗ ΝΑ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΙΤΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΕΦΑΜΙΛΛΟ ΜΕ ΤΑ ΓΝΗΣΙΑ**

174. Σχετικά με τον ανωτέρω περιορισμό, οι καταγγέλλουσες αναφέρονται στον όρο 17.3 της Σύμβασης Διανομής, που ορίζει ότι «*Με την επιφύλαξη των προβλεπομένων στην παράγραφο 17.5, ο Διανομέας υποχρεούται να χρησιμοποιεί και να πωλεί, όσον αφορά τον εξοπλισμό των*

---

*προϊόντα αυτά καθίστανται συστατικά στοιχεία του οχήματος και τα μέρη που χρειάζονται για την επισκευή ή αντικατάστασή τους είναι ανταλλακτικά (π.χ. διακόπτες ελέγχου στερεοφωνικού συγκροτήματος ενσωματωμένοι στο τιμόνι του αυτοκινήτου). Συνεπώς, τα συστήματα κλιματισμού ή ελέγχου της θερμοκρασίας που εγκαθίστανται σε φορτηγό ή λεωφορείο, τα συστήματα συναγερμού ή τα στερεοφωνικά συγκροτήματα που εγκαθίστανται σε αυτοκίνητο αφού το όχημα έχει φύγει από τη γραμμή παραγωγής του κατασκευαστή του πρέπει να θεωρούνται ως εξαρτήματα».*

<sup>248</sup> Η οποία ορίζει ότι επιτρέπεται ο «περιορισμός της δυνατότητας του αγοραστή να πωλεί εξαρτήματα που του διατίθενται για ενσωμάτωση, σε πελάτες που θα τα χρησιμοποιήσουν για την παραγωγή ιδίου τύπου προϊόντων με αυτά του προμηθευτή».

<sup>249</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, ερώτηση 95.

<sup>250</sup> Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, σελ. 17 – 18, όπου αναφέρεται ότι «Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε οχήματα που δεν είναι αυτοκίνητα οχήματα, σε αυτοκίνητα οχήματα που δεν είναι καινούργια, σε τραπεζικά δάνεια για τη χρηματοδότηση της αγοράς οχήματος από τελικό χρήστη ή σε αγαθά που δεν είναι ανταλλακτικά, όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό». Σχετικά, πρβλ τον ορισμό των ανταλλακτικών, άρθρο 1 (ιθ) Κανονισμού 1400/2002.

<sup>251</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002 ερώτηση 95 και σελ.18. Βλ. και Μιχ.-Θεοδ. Δ. Μαρίνου, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδόσεις Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας (Αθήνα 2005), σελ. 73.



*Αυτοκινήτων CITROEN, αποκλειστικά και μόνο τον εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) που εμπορεύεται εκάστοτε η Εταιρεία ή εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) τουλάχιστον εφάμιλλης ποιότητας τα οποία, όμως, έχουν την σχετική πιστοποίηση (homologation), όπου αυτό απαιτείται»<sup>252</sup>. Οι καταγγέλλουσες αναφέρονται και στον όρο 6.2. της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου<sup>253</sup>, όπου ορίζεται, αντίστοιχα, ότι «Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο αναλαμβάνει να χρησιμοποιεί και να πωλεί, στο πλαίσιο της επισκευής και συντήρησης Αυτοκινήτων CITROEN, μόνο Ανταλλακτικά CITROEN ή τουλάχιστον Ανταλλακτικά Εφάμιλλης Ποιότητας, καθώς και εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) που εμπορεύεται εκάστοτε η Εταιρεία ή εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) τουλάχιστον εφάμιλλης "ποιότητας, τα οποία, όμως, έχουν την σχετική πιστοποίηση (homologation), όπου αυτό απαιτείται. Η Εταιρεία θα προμηθεύει το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο με Ανταλλακτικά CITROEN και λοιπά Προϊόντα CITROEN, σύμφωνα με τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 4».*

175. Περαιτέρω, οι καταγγέλλουσες αναφέρονται και σε έτερο όρο της Σύμβασης Διανομής και συγκεκριμένα στον όρο 17.5, ο οποίος προβλέπει ότι «..... ο Διανομέας αναλαμβάνει τις ακόλουθες υποχρεώσεις: (α) να μην χρησιμοποιεί ή πωλεί εξοπλισμό και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) τα οποία αποτελούν απομιμήσεις εξοπλισμού και αξεσουάρ της CITROEN, (β) να χρησιμοποιεί αποκλειστικά εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ) που του προμηθεύει η Εταιρεία, στο πλαίσιο των υπηρεσιών που του έχουν ανατεθεί, εν όλω ή εν μέρει, από την Εταιρεία, ενδεικτικώς των υπηρεσιών που παρέχει στο πλαίσιο εγγύησης, δωρεάν εξυπηρέτησης (σέρβις) και αποφάσεων ανάκλησης, καθώς και των υπηρεσιών που προβλέπονται στις συμβάσεις εξυπηρέτησης (σέρβις) της Εταιρείας».

176. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι οι όροι αυτοί αντιβαίνουν στο άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. ια) του Κανονισμού 1400/2002, ο οποίος προβλέπει ότι «Η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών έχουν ως αντικείμενο τον περιορισμό της δυνατότητας ενός διανομέα ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να προμηθεύεται γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής του και να τα χρησιμοποιεί για την επισκευή ή συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων, με την επιφύλαξη της

---

<sup>252</sup> Βλ. και όρο 17.4 της Σύμβασης Διανομής, όπου ορίζεται ότι: «Ο Διανομέας αναλαμβάνει την αποκλειστική ευθύνη και όλες τις συνέπειες που θα έχει η χρήση ή/και η πώληση εξοπλισμού και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) τα οποία έχει αποκτήσει από τρίτα πρόσωπα. Η Εταιρεία δεν φέρει καμμία ευθύνη για εξοπλισμό που τυχόν χρησιμοποιεί ο Διανομέας ο οποίος, όμως, δεν θα προέρχεται καθ' οιονδήποτε τρόπο από αυτή. Ιδίως, η Εταιρεία δεν φέρει ουδεμία ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία, θετική ή αποθετική, που είναι δυνατόν να προκληθεί στον καταναλωτή από την πώληση ή/και χρήση τέτοιου εξοπλισμού ή/και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) και σε καμμία περίπτωση δεν θα επιλαμβάνεται, καθ' οιονδήποτε τρόπο, του θέματος αυτού. Ο Διανομέας υποχρεούται να αποκαταστήσει πλήρως οποιαδήποτε τυχόν ζημία της Εταιρείας, οποιασδήποτε μορφής, η οποία μπορεί να προκληθεί από την πώληση ή χρήση εξοπλισμού ή/και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) που δεν προέρχονται καθ' οιονδήποτε τρόπο από την Εταιρεία».

<sup>253</sup> Βλ. και όρο 6.3, όπου ορίζεται ότι: «Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο ευθύνεται αποκλειστικά για όλες τις συνέπειες που είναι αποτέλεσμα της χρήσης ή/και της πώλησης ανταλλακτικών, εξαρτημάτων (αξεσουάρ) και εξοπλισμού που δεν προέρχονται καθ' οιονδήποτε τρόπο από την Εταιρεία. Η Εταιρεία δεν φέρει καμμία ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία, θετική ή αποθετική, που είναι δυνατόν να προκληθεί στον τελικό καταναλωτή από την πώληση ή/και χρήση τέτοιων ανταλλακτικών και σε καμμία περίπτωση δεν θα επιλαμβάνεται, καθ' οιονδήποτε τρόπο, του θέματος αυτού. Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο υποχρεούται να αποκαταστήσει πλήρως οποιαδήποτε τυχόν ζημία της Εταιρείας, οποιασδήποτε μορφής, η οποία μπορεί να προκληθεί από την πώληση ή χρησιμοποίηση ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων που δεν προέρχονται από την Εταιρεία».

*δυνατότητας του προμηθευτή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων να απαιτεί τη χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών που προμηθεύει ο ίδιος για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, τη δωρεάν εξυπηρέτηση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ελαττωματικών αυτοκινήτων οχημάτων»<sup>254</sup>.*

177. Ειδικότερα, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι ο όρος 6.2 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, κατά το μέρος που αναφέρεται σε ανταλλακτικά, αντιβαίνει στο παραπάνω άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. ια) του Κανονισμού 1400/2002 το οποίο, όπως προαναφέρθη, κατ' εξαίρεση μόνο επιτρέπει στον προμηθευτή να απαιτήσει τη χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών, τα οποία προμηθεύει ο ίδιος, και μόνο για τις επισκευές που πραγματοποιούνται υπό καθεστώς εγγύησης, δωρεάν εξυπηρέτησεως και τις εργασίες σε περίπτωση ανακλήσεως ελαττωματικών αυτοκινήτων. Η εξαίρεση αυτή, προβάλλουν οι καταγγέλλοντες, δεν καλύπτει γενικά όλα τα ανταλλακτικά, αλλά μόνο αυτά που προορίζονται για τις προαναφερθείσες δωρεάν υπηρεσίες. Επομένως εδώ, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, υπάρχει παράβαση εκ μέρους των καταγγελλομένων εταιριών, η οποία προκύπτει ευθέως από την Σύμβαση.

178. Στο ίδιο πλαίσιο οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι παράβαση του Κανονισμού 1400/2002 αποτελεί επίσης η επιβολή στον διανομέα και στο Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο της υποχρεώσεως επισημάνσεως στο τιμολόγιο ότι ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα δεν έχουν παραχθεί ή διατεθεί στο εμπόριο από τη CITROEN ΕΛΛΑΣ ή τον Κατασκευαστή, αλλά από τρίτα πρόσωπα<sup>255</sup> (βλ. όρους 17.16, 17.14 της Συμβάσεως Διανομής και όρο 6.5<sup>256</sup> της Συμβάσεως Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου). Ισχυρίζονται επίσης ότι οι όροι εφαρμοστήκαν στην πράξη καθώς η CITROEN ΕΛΛΑΣ τους υποχρέωνε να τοποθετούν ένα κίτρινο ταμπελάκι<sup>257</sup> στον εσωτερικό καθρέπτη κάθε αυτοκινήτου που παρέδιδαν στον πελάτη, στο οποίο αναγραφόταν περί αποποίησης ευθύνης της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε περιπτώσεις αξεσουάρ που δεν αγοράστηκαν ή δεν συνιστώνται από την CITROEN ΕΛΛΑΣ και δεν τοποθετήθηκαν με τις προδιαγραφές της CITROEN ΕΛΛΑΣ.

179. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα καταγγελλόμενα, οι εν λόγω όροι είναι παραβατικοί κατά το μέρος που συμπεριλαμβάνουν στις διατάξεις τους εξαρτήματα και εξοπλισμό<sup>258</sup>, καθώς ο Κανονισμός 1400/2002 καταλαμβάνει μόνο τα ανταλλακτικά και όχι και τα εξαρτήματα (εξοπλισμό) και συνεπώς κάθε αναφορά στα τελευταία βρίσκεται εκτός πεδίου απαλλαγής του Κανονισμού.

---

<sup>254</sup> Δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

<sup>255</sup> Βλ. όρο 17.16, το οποίο ορίζει ότι «Σε περίπτωση που ο Διανομέας έχει χρησιμοποιήσει ή/και πωλήσει εξοπλισμό ή εξαρτήματα (αξεσουάρ) που δεν προέρχονται από την Εταιρεία, δηλαδή εξοπλισμό ή εξαρτήματα (αξεσουάρ) που δεν έχουν παραχθεί ή/και διατεθεί στο εμπόριο από τον Κατασκευαστή ή/και την Εταιρεία, θα το επισημαίνει κατά τρόπο ευκρινή στην απόδειξη/τιμολόγιο που εκδίδει για τον πελάτη, προκειμένου ο τελευταίος να ενημερωθεί σχετικά.», αλλά και όρο 17.4 της Συμβάσεως Διανομής, το οποίο αναφέρεται ανωτέρω (υπ. 252). Βλ. και όρο 6.5 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, όπου αναφέρεται ότι «Το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο θα ενημερώνει τους πελάτες του για τον Κατασκευαστή ή/και προέλευση των ανταλλακτικών που χρησιμοποίησε για την συντήρηση ή και επισκευή των Αυτοκινήτων CITROEN και θα το αναγράφει με ευκρίνεια στο σχετικό τιμολόγιο ή απόδειξη».

<sup>256</sup> [...].

<sup>257</sup> Βλ. το σχετ 8 της καταγγελίας για το κίτρινο ταμπελάκι, στο οποίο αναγράφεται «[...].».

<sup>258</sup> Είτε αναφέρονται αποκλειστικά σε αυτά (βλ. όρο 17.3, 17.5. Σύμβασης Διανομής), είτε αναφέρονται σε αυτά και σε ανταλλακτικά (βλ. όρο 6.2. σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου).

180. **Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι περιορισμού της δυνατότητας του διανομέα/επισκευαστή να προμηθεύεται από Τρίτη εταιρεία ανταλλακτικά και εξοπλισμό εφάμιλλο με τα γνήσια** Επί των ανωτέρω ισχυρισμών των καταγγελλόμενων μερών σχετικά με τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα/επισκευαστή να προμηθεύεται από τρίτη εταιρεία ανταλλακτικά και εξοπλισμό εφάμιλλο με τα γνήσια αναφέρονται τα εξής: Ο όρος 6.2 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου (κατά το μέρος που αναφέρεται στα ανταλλακτικά) είναι συμβατός με το 4 παρ. 1 στοιχ. ια) του Κανονισμού 1400/2002, που θέτει ως προϋπόθεση εφαρμογής του τη δυνατότητα προμήθειας ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής του επισκευαστή. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του όρου επιτρέπεται στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο να προμηθεύεται ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, ενώ παράλληλα συμπεραίνεται ότι τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας μπορεί να τα προμηθεύεται από τρίτη εταιρεία από τη στιγμή που δεν ορίζεται ρητά διαφορετικά. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πληρούνται οι προϋποθέσεις απαλλαγής του Κανονισμού 1400/2002 σύμφωνα με τις διατάξεις του άνω άρθρου.
181. Όπως προαναφέρθηκε και προβλέπει και το επεξηγηματικό Φυλλάδιο του Κανονισμού 1400/2002<sup>259</sup>, ο Κανονισμός 1400/2002 δεν έχει εφαρμογή στην διανομή, επισκευή και συντήρηση των εξαρτημάτων. Ο εξοπλισμός/ τα εξαρτήματα και τα ανταλλακτικά είναι διακριτές έννοιες με διαφορετική νομική μεταχείριση<sup>260</sup>. Η διανομή των εξαρτημάτων (αξεσουάρ) υπάγεται στον Κανονισμό 2790/1999 για τις κάθετες συμπράξεις<sup>261</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, η επίκληση από τις καταγγέλλουσες παράβασης του άρθρου 4 παρ. 1 στοιχ. ια Κανονισμού 1400/2002 είναι αλυσιτελής, διότι με την εν λόγω διάταξη ορίζεται ως περιορισμός ιδιαίτερης σοβαρότητας η απαγόρευση προμήθειας γνήσιων ανταλλακτικών ή ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής του διανομέα και της χρήσης αυτών για την επισκευή ή συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων· ο περιορισμός όμως δεν αφορά τον εξοπλισμό και τα εξαρτήματα.
182. Για τους ως άνω αναφερόμενους λόγους ως προς τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος και ο συναφής ισχυρισμός ότι αποτελεί παράβαση του Κανονισμού η υποχρέωση<sup>262</sup> στη Σύμβαση Διανομής περί αναγραφής σχετικής επισημάνσεως στο τιμολόγιο ότι ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα που πωλούνται από τον διανομέα / εξουσιοδοτημένο συνεργείο δεν έχουν παραχθεί ή διατεθεί στο εμπόριο από τη CITROEN ΕΛΛΑΣ ή τον Κατασκευαστή. Ως προς τη αντίστοιχη πρόβλεψη στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, επισημαίνεται ότι τούτη αναφέρεται σε ανταλλακτικά και όχι σε εξαρτήματα / εξοπλισμό και, συνεπώς, ακολουθείται διαφορετική αντιμετώπιση στην περίπτωση αυτή<sup>263</sup>. Ειδικότερα, επί του όρου αυτού σημειώνεται ότι η πρακτική θα ήταν

<sup>259</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, ερώτηση 95.

<sup>260</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, σελ. 17 – 18, όπου αναφέρεται ότι «Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε οχήματα που δεν είναι αυτοκίνητα οχήματα, σε αυτοκίνητα οχήματα που δεν είναι καινούργια, σε τραπεζικά δάνεια για τη χρηματοδότηση της αγοράς οχήματος από τελικό χρήστη ή σε αγαθά που δεν είναι ανταλλακτικά, όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό.» Σχετικά, πρβλ τον ορισμό των ανταλλακτικών, άρθρο 1 (ιθ) Κανονισμού 1400/2002.

<sup>261</sup> Βλ. Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού 1400/2002, ερώτηση 95 και σελ.18. Βλ. και Μιχ.-Θεοδ. Δ. Μαρίνου, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδόσεις Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας (Αθήνα 2005), σελ. 73.

<sup>262</sup> Βλ. Σύμβαση Διανομής, όροι 17.16, 17.14.

<sup>263</sup> Βλ. όρο 6.5 Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

παραβατική στην περίπτωση που υποχρέωνε ο προμηθευτής τον επισκευαστή να πληροφορεί τους πελάτες του αν χρησιμοποιεί γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, επιδιώκοντας έτσι να περιορίσει άμεσα ή έμμεσα το δικαίωμά του να προμηθευτεί και να χρησιμοποιεί τέτοια ανταλλακτικά. Τούτο διότι δεν μπορεί ο προμηθευτής να χρησιμοποιεί μια τέτοια υποχρέωση για να δημιουργήσει στους καταναλωτές την εντύπωση ότι τα ανταλλακτικά αυτά είναι κατώτερης ποιότητας από τα γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής<sup>264</sup>. Ως προς το θέμα του έμμεσου περιορισμού του δικαιώματος προμήθειας τέτοιων ανταλλακτικών, σημειώνεται ότι επιτρέπεται ρητά από την ίδια την CITROEN ΕΛΛΑΣ η προμήθεια ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας, συνεπώς ο καταναλωτής δεν είναι δυνατόν να θεωρήσει κατώτερης ποιότητας ανταλλακτικά των οποίων η προμήθεια επιτρέπεται από την ίδια τη CITROEN ΕΛΛΑΣ. Κατά συνέπεια η ρήτρα καταλαμβάνεται από την απαλλαγή του Κανονισμού 1400/2002.

183. Ως προς την εφαρμογή των αποδιδόμενων παραβατικών όρων μέσω τοποθέτησης κίτρινης επισήμανσης, παρέλκει η αξιολόγηση καθώς ο ισχυρισμός κρίνεται ως αβάσιμος.
184. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα/επισκευαστή να προμηθεύεται από τρίτη εταιρεία ανταλλακτικά και εξοπλισμό εφάμιλλο με τα γνήσια.

## **VII.2 ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ**

### **VII.2.1 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΝΟΜΕΑ ΝΑ ΠΡΟΣΦΥΓΕΙ ΣΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ**

185. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται καταρχάς ότι ο όρος που προστέθηκε με το από [...] <sup>265</sup> «ιδιωτικό συμφωνητικό τροποποίησης συμβάσεως διανομής» στο 2<sup>ο</sup> Παράρτημα των Συμβάσεων διανομής αυτοκινήτων και εξουσιοδοτημένου συνεργείου, ο οποίος προέβλεπε ότι: « [...]», οδηγεί σε περιορισμό της δυνατότητας ανανέωσης της Σύμβασης, όταν ο διανομέας προσφεύγει στα Δικαστήρια και είναι άκυρος, ως αντίθετος με τον ΚΟΑ 1400/2002, διότι στερεί τον Κανονισμό από την αποτελεσματική εφαρμογή του (*effet utile*) καθώς εμποδίζει την υλοποίηση του ειδικότερου σκοπού του, ο οποίος έγκειται στην ενίσχυση του ανταγωνισμού μέσω της ενισχύσεως της θέσεως του Διανομέα έναντι του προμηθευτή, προς όφελος του καταναλωτή<sup>266</sup>.
186. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν<sup>267</sup> ένορκη βεβαίωση [...] <sup>268</sup>, ο οποίος αναφέρει ότι «*Ιδιαίτερα χαρακτηριστική για την θέση υπεροχής της*

<sup>264</sup> Βλ. επεξηγηματικό Φυλλάδιο ερώτημα 77, σελ. 70.

<sup>265</sup> Σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες δεν προσκόμισαν το από [...] Ιδιωτικό Συμφωνητικό. Το εν λόγω 2<sup>ο</sup> παράρτημα είναι συνημμένο στην Σύμβαση Διανομής που έφεραν

<sup>266</sup> Σύμφωνα με την καταγγελία, ο όρος είναι επίσης αντίθετος προς το άρθρο 6 ΕΣΔΑ περί δίκαιης δίκης, το άρθρο 20 παρ. 1 περί δικαστικής προστασίας, το άρθρο 18α ν.146/1914 περί αθέμιτου ανταγωνισμού που απαγορεύει την κατάχρηση της σχέσεως οικονομικής εξαρτήσεως (πρώην άρθρο 2α ν. 703/1977 περί ελεύθερου ανταγωνισμού) και τα άρθρα 281, 288, 200 ΑΚ., διατάξεις για την εφαρμογή των οποίων η ΕΑ δεν είναι αρμόδια να αποφανθεί.

<sup>267</sup> Στο υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημά τους.

<sup>268</sup> Ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον του Ειρηνοδικείου Αθηνών.

εναγόμενης, ήταν και ο όρος, σύμφωνα με την οποία, για τον διανομέα, ο οποίος βρίσκεται στα δικαστήρια με την εναγόμενη, να μην υπάρχει πλέον η δυνατότητα ανανέωσης της σύμβασης».

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περί περιορισμού της δυνατότητας του διανομέα να προσφύγει στα δικαστήρια*

187. Κατά την κρίση της ΕΑ ο παραπάνω όρος δεν στερεί τον ΚΟΑ 1400/2002 (ή τους ΚΟΑ 461/2010 και 330/2010) από την αποτελεσματική εφαρμογή του (*effet utile*), διότι ουδόλως αναιρεί την υποχρέωση της CITROEN ΕΛΛΑΣ και των αντισυμβαλλομένων της να συνομολογούν συμβατικούς όρους που συμμορφώνονται με τον εν λόγω Κανονισμό και το δίκαιο του ανταγωνισμού εν γένει, ήτοι να μην προβαίνουν σε συμφωνίες ή πρακτικές με βλαπτικό για τον ανταγωνισμό αντικείμενο ή αποτέλεσμα, ούτε αποστερεί τις καταγγέλλουσες από τη δικαστική προστασία σε περίπτωση που η CITROEN ΕΛΛΑΣ επιχειρήσει την εφαρμογή αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών.
188. Εξάλλου, οι σκοποί του ΚΟΑ 1400/2002 υλοποιούνται με τις ειδικότερες προβλέψεις του Κανονισμού σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις απαλλαγής, στις οποίες δεν προκύπτει, αλλά ούτε και υποστηρίζεται από τις καταγγέλλουσες κατά τρόπο συγκεκριμένο, ότι αντιβαίνει ο επίμαχος όρος.
189. Πέραν τούτου όμως η επίμαχη διάταξη τίθεται στο πλαίσιο καθορισμού κριτηρίων επιλογής των μελών του δικτύου CITROEN ΕΛΛΑΣ και προβάλλει ως λογική συνέπεια του εύλογου ενδιαφέροντος της εταιρείας να μην επιθυμεί, ως μη αποτελεσματική, την έναρξη ή την ανανέωση συνεργασίας με εταιρείες με τις οποίες έχει διαφορές που έχουν λάβει μέγεθος δικαστικής διαμάχης.
190. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα/επισκευαστή να προσφύγει στα δικαστήρια.

#### **VII.2.2 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ, ΚΑΤΑ ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1400/2002**

191. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι η Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου-συνημμένη ως παράρτημα 4 – «σύμβασης προμήθειας ανταλλακτικών CITROËN» - στην καταγγελία, δεν απολαμβάνει στο σύνολό της του ευεργετήματος της απαλλαγής, διότι η διάρκεια της είναι ενός έτους. Τούτο, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, έχει ως αποτέλεσμα να μην πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 3 παρ. 5 Κανονισμού 1400/2002, που ορίζει ότι η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτει ο προμηθευτής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων με διανομέα ή εξουσιοδοτημένο επισκευαστή προβλέπει ότι η συμφωνία συνάπτεται για περίοδο πέντε ετών τουλάχιστον, ή για αόριστο χρόνο. Εντεύθεν έπεται, κατά την άποψη των καταγγελλουσών, ότι υφίσταται παράβαση από μέρους της πρώτης καταγγελλόμενης και η σύμβαση για τα ανταλλακτικά είναι άκυρη. Επιπροσθέτως, προσκομίζουν ως σχετ 8-13<sup>269</sup>, μονοετείς συμβάσεις προμήθειας

<sup>269</sup> Με την υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 απάντησή τους σε παροχή στοιχείων της ΕΑ

ανταλλακτικών CITROEN μεταξύ της δεύτερης καταγγέλλουσας και της καταγγελλόμενης για τα έτη 2004-2009<sup>270</sup>.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περί περιορισμένης διάρκειας της σύμβασης προμήθειας ανταλλακτικών, κατά παράβαση του Κανονισμού 1400/2002*

192. Καταρχάς, σε ότι αφορά στο διάστημα εφαρμογής των Κανονισμών 461/2010 και 330/2010 για τη δευτερογενή αγορά των ανταλλακτικών, δεν τίθεται ζήτημα αξιολόγησης του ανωτέρου ισχυρισμού, διότι δεν υφίσταται στους εν λόγω ΚΟΑ αντίστοιχη προϋπόθεση ως προς τη διάρκεια των συμβάσεων με αυτήν του άρθρου 3 παρ. 5 του Κανονισμού 1400/2002 που εξετάζεται εν προκειμένω.

193. Για τους ανωτέρους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών αναφέρεται ότι η σύμβαση προμήθειας ανταλλακτικών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος και παράρτημά της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου<sup>271</sup>. Η εν λόγω σύμβαση, σύμφωνα με τον όρο 12.1 αυτής, έχει πενταετή διάρκεια, οπότε πληρούται η πενταετής δέσμευση της CITROEN έναντι των καταγγελλουσών και άρα καλύπτεται η προϋπόθεση που θέτει ο Κανονισμός 1400/2002. Εξάλλου, οι καταγγέλλουσες δεν είναι διανομείς ανταλλακτικών, περίπτωση κατά την οποία θα ήταν απαραίτητη προϋπόθεση η πενταετής διάρκεια και της σύμβασης ανταλλακτικών, αλλά προμηθεύονται τούτα στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης οχημάτων CITROEN ή τα δίνουν σε ανεξάρτητα συνεργεία προκειμένου να τα χρησιμοποιήσουν στο πλαίσιο επισκευών<sup>272</sup> και όχι να τα μεταπωλήσουν περαιτέρω, είναι δε η σύμβαση ανταλλακτικών παράρτημα της βασικής σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, η οποία όπως αναφέρθηκε πληροί την ως άνω προϋπόθεση. Επομένως, δεν ισχύει για την σύμβαση ανταλλακτικών η προϋπόθεση του άρθρου 3 παρ. 5 Κανονισμού 1400/2002, η οποία ισχύει για συμφωνίες διανομής και εξουσιοδοτημένου συνεργείου<sup>273</sup>.

194. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με την περιορισμένη διάρκεια της σύμβασης προμήθειας ανταλλακτικών, κατά παράβαση του Κανονισμού 1400/2002.

### **VII.2.3 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΛΛΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ**

195. Οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν στο υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημα στοιχείων τους ένορκη βεβαίωση [...] <sup>274</sup>, [...] ισχυρίζεται ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν επέτρεπε σε κανένα να διαθέτει προϊόντα άλλου σήματος. Ο εν λόγω ισχυρισμός δεν περιλαμβάνεται στην αρχικά υποβληθείσα καταγγελία τους (20.12.2012).

<sup>270</sup> Οι συμβάσεις έχουν διάρκεια από [...] έκαστου από τα παραπάνω έτη.

<sup>271</sup> Βλ. Σύμβαση εξουσιοδοτημένου συνεργείου, σελ. 32-34 –Παράρτημα 4, ενώ στα αναφερόμενα σχετ. 8-13 γίνεται μνεία ότι τα μέρη έχουν υπογράψει [...] σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου και ότι οι όροι που περιέχονται στις ως άνω συμβάσεις θα έχουν την ίδια έννοια που έχουν και στη ανωτέρω σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

<sup>272</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης σε παροχή στοιχείων της ΕΑ, όπου αναφέρεται περαιτέρω ότι: «*Η CITROEN ΕΛΛΑΣ είναι μόνη διανομέας ανταλλακτικών CITROEN*». Βλ. και όρο 6.8 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

<sup>273</sup> Γίνεται αναφορά στο σχετικό άρθρο σε συμφωνίες «*που συνάπτει ο προμηθευτής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων με διανομέα ή εξουσιοδοτημένο επισκευαστή*».

<sup>274</sup> Ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον του Ειρηνοδικείου Αθηνών.

196. Συναφώς, οι καταγγέλλουσες εταιρείες ισχυρίζονται ότι «.....[...] λοιπόν έχει καταθέσει ξεκάθαρα ότι οι διανομείς πωλούσαν, διέθεταν αποκλειστικά αυτοκίνητα CITROEN και καμίας άλλης μάρκας, παρά μόνο σήματα αυτοκινήτων και μόνο ο συγκεκριμένος τουλάχιστον, όχι άλλοι, ο συγκεκριμένος, σήματα, τα οποία εκπροσωπούσε στην Ελλάδα ο Όμιλος Συγγελίδη και όχι άλλες μάρκες»<sup>275</sup>. Τον ίδιο ισχυρισμό επαναλαμβάνουν ενώπιον της ΕΑ οι μάρτυρες των καταγγελλουσών εταιρειών κκ. [...] και [...]»<sup>276</sup>.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περί απαγόρευσης διάθεσης προϊόντων άλλου σήματος*

197. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι σε αντίθεση με την προσκομισθείσα ανωτέρω βεβαίωση [...], η οποία όπως προαναφέρθει, προσκομίσθηκε στην Υπηρεσία στις 16.04.2021, ήτοι 50 ημέρες πριν την ολοκλήρωση της υπ' αριθμ. πρωτ. 4927/04.06.2021 Εισήγησης του Εισηγητή κ. Φώτη, οι εταιρείες ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ αναφέρουν στην καταγγελία τους ότι είχαν την δυνατότητα να προμηθεύονται οχήματα και ανταλλακτικά άλλου σήματος. Συγκεκριμένα, στη σελ. 8 της καταγγελίας αναφέρεται ότι, «Ο Διανομέας ξεκινάει την δραστηριότητά του με «αποκλειστικότητα μάρκας», έχει πάντως το δικαίωμα να πωλήσει και αυτοκίνητα οχήματα μάρκας άλλης από την CITROEN, τούτο όμως υπό προϋποθέσεις, (άρθρο 3.2 συμβάσεως)..». Επιπλέον, στη σελ. 20 της καταγγελίας αναφέρεται ότι «Το ΕξΣυν ξεκινάει την δραστηριότητά του με «αποκλειστικότητα μάρκας», δηλ. παροχή υπηρεσιών Συνεργείου αποκλειστικώς για οχήματα CITROEN, έχει όμως το δικαίωμα να προσφέρει υπηρεσίες και για οχήματα άλλων μαρκών πλην CITROEN, τούτο όμως υπό προϋποθέσεις, (άρθρο 3.2 συμβάσεως)... Σημειωτέον ότι η σύμβαση, προφανώς εκ παραδρομής, ομιλεί και για δικαίωμα του ΕξΣυν να πωλεί και άλλα οχήματα πλην CITROEN»<sup>277</sup>.

198. Η πρώτη καταγγελλόμενη με το υπ' αριθμ. πρωτ. 700/03.12.2021 συμπληρωματικό της υπόμνημα, καταρρίπτει τους ανωτέρω ισχυρισμούς των καταγγελλουσών εταιρειών και των μαρτύρων τους ενώπιον της ΕΑ, σχετικά με την απαγόρευση από την ίδια της διάθεσης αυτοκινήτων άλλης μάρκας από τους διανομείς της. Ειδικότερα, όπως αναφέρει στην παρ. 14 επ. του ανωτέρου υπομνήματος της, ο μάρτυρας της στην υπ' αριθμ. 1180/2017 Απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (βλ. σελ. 41 των Πρακτικών της εν λόγω Απόφασης)<sup>278</sup> ενόρκως βεβαιώνει ότι οι συμβάσεις του δικτύου CITROEN είναι μη αποκλειστικής συνεργασίας και αν κάποιος διανομέας ήθελε να πουλήσει κάποια άλλη μάρκα, αυτό δεν απαγορευόταν. Μάλιστα, η πρώτη καταγγελλόμενη αναφέρει ότι για το χρονικό διάστημα 2003 – 31.05.2011 πάνω από το [...] % των διανομέων της, ήτοι [...] εξ αυτών<sup>279</sup>, είχαν δραστηριοποιηθεί στο *multi branding*, τόσο για άλλες μάρκες που εισήγαγε ο όμιλος

<sup>275</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 18.

<sup>276</sup> Βλ. σχετικά Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 41 και 72 αντίστοιχα.

<sup>277</sup> Βλ. και σχετική αναφορά στο άρθρο 3.2. της συμβάσεως των καταγγελλουσών στο υπ' αριθμ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους, παρ. 37-38, η οποία επιβεβαιώνει την αναφορά της ΕΑ εν προκειμένω.

<sup>278</sup> Σχετικό 94 της υπ' αριθμ. πρωτ. 682/26.11.2021 παροχή συμπληρωματικών στοιχείων της πρώτης καταγγελλόμενης.

<sup>279</sup> Βλ. σχετικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 682/26.11.2021 παροχή συμπληρωματικών στοιχείων της πρώτης καταγγελλόμενης, με την οποία προσκομίζονται αντίγραφα συμβάσεων διανομής και εξουσιοδοτημένου συνεργείου 26 διανομέων της.

Συγγελίδης, όσο και μάρκες εκτός του ομίλου Συγγελίδη κατά την ανωτέρω περίοδο, το οποίο επιβεβαιώνεται και από τις καταγγέλλουσες εταιρείες<sup>280</sup>, όπως [...]»<sup>281</sup>.

199. Συναφώς, το μέλος του δικτύου έχει δικαίωμα να προμηθευτεί<sup>282</sup> ανταλλακτικά όχι μόνο από την CITROEN ΕΛΛΑΣ αλλά από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι τα ανταλλακτικά αυτά είναι τουλάχιστον εφάμιλλης ποιότητας με τα ανταλλακτικά CITROEN<sup>283</sup>. Ως εκ τούτου, οι καταγγέλλουσες δεν είναι υποχρεωμένες να συμβληθούν μόνο με την καταγγελλόμενη αλλά μπορούν να συμβληθούν με όποια εταιρεία επιθυμούν, εφόσον τηρείται η ως άνω προϋπόθεση. Τούτο επιβεβαιώθηκε και από [...], ο οποίος στην ένορκη βεβαίωσή του<sup>284</sup> ανέφερε ότι η εταιρεία του μπορούσε να προμηθεύεται γνήσια ανταλλακτικά CITROEN ή και ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας από οποιαδήποτε πηγή επιθυμούσε. Η εν λόγω βεβαίωση έρχεται σε αντίθεση με τον ισχυρισμό των καταγγελλουσών εταιριών στο υπ' αριθμ. 485/10.09.2021 υπόμνημα τους (παρ. 47), όπου αναφέρουν ότι «..... ο Εισαγωγέας δεν προσκόμισε κανένα απολύτως στοιχείο από το οποίο να προκύπτει ότι -έστω και ένα- μέλος του δικτύου διανομής διέθεσε αυτοκίνητα άλλων σημάτων σε όλη της διάρκεια των συμβάσεων διανομής, .....».

200. Ακόμη και αν ήθελε θεωρηθεί ότι το άρθρο 3.2 της Σύμβασης θέτει τυχόν περιορισμούς και απαγορεύει τις καταγγέλλουσες να προμηθεύουν προϊόντα άλλου σήματος, όπως υποστηρίζουν οι ίδιες, η ανωτέρω βεβαίωση προμήθειας μέλους του δικτύου ανταλλακτικών από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, εν τοις πράγμασι, επιβεβαιώνει τις απόψεις της παρούσας και, συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών σχετικά με την απαγόρευση διάθεσης προϊόντων άλλου σήματος.

#### **VII.2.4 Ο ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΜΟΝΟΜΕΡΟΥΣ ΟΡΙΣΜΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΦΙΛΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ**

201. Οι καταγγέλλουσες αναφέρουν κατ' αρχάς ότι η απαλλαγή του Κανονισμού 1400/2002 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η συμφωνία με τον Διανομέα ή τον Εξουσιοδοτημένο Επισκευαστή περιέχει ρήτρα φιλικής επιλύσεως οποιασδήποτε διαφοράς από εμπειρογνώμονα ή διαιτητή. Αναφέρουν επίσης ότι στη Σύμβαση Διανομής Αυτ/των και στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου περιέχεται μεν τέτοιου είδους όρος, ωστόσο, όπως ισχυρίζονται, ο ορισμός των εμπειρογνώμωνων δεν επιτρέπεται - σύμφωνα με τον Κανονισμό - να γίνεται με μονομερή απόφαση του προμηθευτή, δηλαδή με επιβολή από μέρους του, παρά τη διαφωνία του διανομέα ή επισκευαστή, αφήνοντας να εννοηθεί ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ όρισε μονομερώς τους εμπειρογνώμονες που θα αναλάμβαναν τη φιλική επίλυση τυχόν διαφορών χωρίς τη σύμφωνη γνώμη τους.

<sup>280</sup> Βλ. σχετικά το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους, παρ. 31.

<sup>281</sup> Βλ. Πίνακα στην παρ. 17 του υπ' αριθμ. πρωτ. 700/03.12.2021 συμπληρωματικού υπομνήματος της πρώτης καταγγελλόμενης και υπ' αριθμ. [...] ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον της Συμβολαιογράφου [...].

<sup>282</sup> Βλ. σχετ. την Ενότητα «ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΝΟΜΕΑ/ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗ ΝΑ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΙΤΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΕΦΑΜΙΛΛΟ ΜΕ ΤΑ ΓΝΗΣΙΑ» ανωτέρω.

<sup>283</sup> Βλ. όρο 6.2. Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου «[...]».

<sup>284</sup> Βλ. υπ' αριθμ. [...] ένορκη βεβαίωση [...] που προσκομίζεται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης σε παροχή στοιχείων της ΕΑ.



*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι μονομερούς ορισμού εμπειρογνομώνων για φιλική επίλυση διαφορών*

202. Επί του ανωτέρου ισχυρισμού των καταγγελλουσών αναφέρεται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 παρ. 6 του Κανονισμού 1400/2002<sup>285</sup>, ότι η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία παρέχει σε καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη το δικαίωμα να παραπέμψει τις διαφορές που σχετίζονται με την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή. Το δικαίωμα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο του ανωτέρου άρθρου ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε αντισυμβαλλόμενου μέρους να προσφύγει στα εθνικά δικαστήρια.
203. Εξάλλου στους όρους 27.2<sup>286</sup> και 17.2 των συμβάσεων Διανομής και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου αντίστοιχα, αντιμετωπίζεται το θέμα ορισμού εμπειρογνομώνων και κατ' επέκταση της φιλικής επίλυσης διαφορών. Ειδικότερα, στο άρθρο 27.2. της σύμβασης Διανομής ορίζεται ότι: *«Σε περίπτωση διαφωνίας που αφορά στην εκτέλεση της παρούσης και με σκοπό την φιλική διευθέτηση της διαφοράς, κάθε ένα από τα Μέρη θα μπορεί να προσφύγει στις υπηρεσίες ενός εκ των εμπειρογνομώνων που αναφέρονται στο Παράρτημα 4. Τα ανωτέρω δεν αναιρούν το δικαίωμα των Μερών να προσφεύγουν άνευ ετέρου στα Δικαστήρια, σε περίπτωση διαφωνίας όσον αφορά στην εκτέλεση της παρούσης»*<sup>287</sup>. Αντίστοιχες προβλέψεις υπάρχουν και στο άρθρο 17.2 της σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου<sup>288</sup>.
204. Πρόκειται για όρους οι οποίοι εμπεριέχονται σε συμβάσεις υπογραμμένες από τα μέρη, με αποτέλεσμα να συμπεραίνεται ότι οι καθορισμένοι εμπειρογνώμονες ήταν αποδοχής και των δύο μερών. Μάλιστα, από όσα αναφέρονται στην καταγγελία αλλά και επιβεβαιώνονται από την καταγγελλόμενη<sup>289</sup> - ουδέποτε - έστω και μετά την υπογραφή της σύμβασης- οι καταγγέλλουσες δεν δήλωσαν στην CITROEN ΕΛΛΑΣ διαφωνία ως προς τον ορισμό του εν λόγω καταλόγου εμπειρογνομώνων. Αντίθετα, ο συμβατικός καθορισμός καταλόγου εμπειρογνομώνων φαίνεται σύμφωνος με τις κατευθύνσεις που δίνονται στο επεξηγηματικό φυλλάδιο<sup>290</sup>, στο οποίο ορίζεται ότι είναι σκόπιμο να προβλέπεται στις κάθετες συμφωνίες η διαδικασία με την οποία θα ορίζεται εμπειρογνώμονας ή διαιτητής σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Τούτο εξάλλου προκύπτει και από το άρθρο I του Παραρτήματος 5 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, όπου ορίζεται ότι *«[σ]ε περίπτωση διαφωνίας όσον αφορά στην εκτέλεση της παρούσης Συμβάσεως και με σκοπό τη φιλική διευθέτηση της*

<sup>285</sup> Σημειώνεται ότι σχετική πρόβλεψη δεν υπάρχει στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

<sup>286</sup> Το οποίο ορίζει ότι *«Σε περίπτωση διαφωνίας που αφορά στην εκτέλεση της παρούσης και με σκοπό την φιλική διευθέτηση της διαφοράς, κάθε ένα από τα Μέρη θα μπορεί να προσφύγει στις υπηρεσίες ενός εκ των εμπειρογνομώνων που αναφέρονται στο Παράρτημα 4. Τα ανωτέρω δεν αναιρούν το δικαίωμα των Μερών να προσφεύγουν άνευ ετέρου στα Δικαστήρια, σε περίπτωση διαφωνίας όσον αφορά στην εκτέλεση της παρούσης»*.

<sup>287</sup> Το παράρτημα 4 ορίζει ως εμπειρογνώμονες [...].

<sup>288</sup> Το οποίο ορίζει ότι *«Σε περίπτωση διαφωνίας που αφορά στην εκτέλεση της παρούσης και με σκοπό την φιλική διευθέτηση της διαφοράς, κάθε ένα από τα Μέρη θα μπορεί να προσφύγει στις υπηρεσίες ενός εκ των εμπειρογνομώνων που αναφέρονται στο Παράρτημα 5, το οποίο επισυνάπτεται στην παρούσα και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής και κατά την εκεί ειδικότερα προβλεπόμενη διαδικασία. Τα ανωτέρω δεν αναιρούν το δικαίωμα των Μερών να προσφεύγουν άνευ ετέρου στα Δικαστήρια, σε περίπτωση διαφωνίας όσον αφορά στην εκτέλεση της παρούσης.»* Το παράρτημα 5 ορίζει ως εμπειρογνώμονες [...].

<sup>289</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 απάντησης της καταγγελλόμενης σε παροχή στοιχείων της ΕΑ

<sup>290</sup> Βλ. Επεξηγηματικό φυλλάδιο, «Διανομή και εξυπηρέτηση μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2002», σελ.8, ΕΕ L 203 της 1.8.2002, σ. 30.

διαφοράς, καθένα από τα Μέρη μπορεί να προσφύγει στις υπηρεσίες ενός εκ των εμπειρογνώμων που αναφέρεται στην ενότητα II του παρόντος Παραρτήματος. Ο εμπειρογνώμων αυτός θα ορίζεται με πρωτοβουλία του επιμετέστερου μέρους, και κατόπιν συμφωνίας των Μερών και θα αποφασίζει, αφού ακούσει και τα δύο Μέρη, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Σε περίπτωση διαφωνίας περί το πρόσωπο του εμπειρογνώμονος, αυτός θα ορίζεται με κλήρωση [...]. Παρόμοιο είναι και το περιεχόμενο του άρθρου 4 της Σύμβασης Διανομής<sup>291</sup>. Τα παραπάνω συνηγορούν έτι περαιτέρω στο παραπάνω συμπέρασμα περί ορισμού καταλόγου εμπειρογνώμων κοινής αποδοχής και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Σημειώνεται επίσης ότι δυνάμει των συμβατικών όρων προβλέπεται δυνατότητα των μερών να προσφύγουν στα δικαστήρια, και συνεπώς πληρούται και το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 3 παρ. 6 για την εφαρμογή του Κανονισμού 1400/2002.

205. Ενόψει των ανωτέρω κατά την ομόφωνη κρίση της η ΕΑ, οι ως άνω συμβατικοί όροι είναι συμβατοί με το άρθρο 3 παρ. 6 του Κανονισμού 1400/2002 και συνεπώς ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών προβάλλεται αβασίμως.

#### **VII.2.5 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΤΟΥ ΕΝ ΛΟΓΩ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΜΟΝΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ, ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΚΟΠΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

206. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, στις Συμβάσεις Διανομής Αυτ/των και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου προβλέπεται ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ δικαιούται να καταγγείλει τις συμβάσεις για δέκα διαφορετικούς λόγους<sup>292</sup>, ενώ ο Διανομέας ή ο Εξουσιοδοτημένος Επισκευαστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση μόνο για δύο (2) λόγους, οι οποίοι αφορούν σε: (α) περίπτωση υπαίτιας επανειλημμένης μη έγκαιρης εκτέλεσης των παραγγελιών εκ μέρους της εταιρείας, για λόγους που αφορούν αποκλειστικώς αυτή<sup>293</sup> και (β) περίπτωση που η εταιρεία διαλυθεί (εκτός συγχωνεύσεως ή απορροφήσεως της από άλλο φορέα), πτωχεύσει ή τεθεί υπό αναγκαστική διαχείριση<sup>294</sup>.

207. Σύμφωνα με την καταγγελία «δεν δικαιούται» ο Διανομέας να καταγγείλει τη σύμβαση για παραβίαση άλλων υποχρεώσεων που η προμηθεύτρια εταιρεία έχει αναλάβει, όπως η εχεμύθεια ή για παράνομες πρακτικές. Με τον τρόπο αυτό, ο ως άνω όρος αντιβαίνει τόσο στην ρητή πρόβλεψη της ίδιας της συμβάσεως ότι «καθένα από τα Μέρη δικαιούται να καταγγείλει εγγράφως την παρούσα Σύμβαση με άμεση ισχύ, σε περίπτωση κατά την οποία το αντισυμβαλλόμενο του μέρος παραβεί οποιαδήποτε από τις ουσιώδεις υποχρεώσεις του που πηγάζουν από αυτήν, όπως ειδικότερα αναλύονται κατωτέρω»<sup>295</sup>, όσο και στο πνεύμα του

<sup>291</sup> «Ο εμπειρογνώμων αυτός θα ορίζεται με πρωτοβουλία του επιμετέστερου μέρους, και κατόπιν συμφωνίας των Μερών και θα αποφασίζει, αφού ακούσει και τα δύο Μέρη, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων[...]». «[...]Σε περίπτωση διαφωνίας περί το πρόσωπο του εμπειρογνώμονος, αυτός θα ορίζεται με κλήρωση».

<sup>292</sup> Δέκα (10) περιπτώσεις προβλέπονται στη Σύμβαση Διανομής και εννέα (9) περιπτώσεις στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου. Βλ. άρθρα 22.1. της Σύμβασης Διανομής και 13.1 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

<sup>293</sup> Σύμφωνα με τη σύμβαση, σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να έχει προηγηθεί εύλογος χρόνος για την συμμόρφωση της με τις συμβατικές της υποχρεώσεις. Δεν θεωρείται υπαίτια καθυστέρηση η αδυναμία παραδόσεων που οφείλεται σε έλλειψη διαθεσιμότητας μοντέλου ή καθυστέρηση της παραγωγής και παράδοσης από τον Κατασκευαστή ή την μεταφορική εταιρεία.

<sup>294</sup> Βλ. άρθρο 22.2 της Σύμβασης Διανομής και 13.2 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

<sup>295</sup> Βλ. άρθρο 22.1.1 της Σύμβασης Διανομής και 13.1.1 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

Κανονισμού που αποβλέπει γενικώς σε αποτελεσματικότερη προστασία των συμφερόντων των Διανομέων και Επισκευαστών σε σχέση με το προϊσχύσαν δίκαιο. Επίπλέον, κατά τις καταγγέλλουσες, η άσκηση πίεσης, η χρησιμοποίηση οικονομικών κινήτρων ή αντικινήτρων, μισθώσεων επαγγελματικών χώρων ή άλλων μέτρων που περιορίζουν ή επιχειρούν να περιορίσουν την ελευθερία ενός Διανομέα ή Επισκευαστή να υιοθετήσει τις ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό συμπεριφορές που ενθαρρύνονται από τα άρθρα 4 και 5 του Κανονισμού, ή που υπονομεύουν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 δικαιώματα, δεν απαλλάσσονται βάσει του Κανονισμού (Επεξηγ. Φυλλ., σελ. 21 - 22). Τούτο, διότι με τον τρόπο αυτόν παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή του Κανονισμού (*effet utile*).

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι περιορισμού του δικαιώματος καταγγελίας*

208. Επί των ανωτέρω ισχυρισμών κατ' αρχάς επισημαίνεται ότι ο επίμαχος όρος δεν έρχεται σε αντίθεση με άλλη συμβατική πρόβλεψη. Αντίθετα, οι δυνατότητες καταγγελίας προβλέπονται ρητώς και εξαντλητικώς και συνεπώς δεν αφήνεται καθόλου περιθώριο στη σύμβαση για διαφορετική ή διασταλτική ερμηνεία της ρήτρας. Γι αυτό το λόγο εξάλλου, αναφέρεται και στον παραπάνω όρο ότι οι λόγοι καταγγελίας «.....ειδικότερα αναλύονται κατωτέρω».
209. Επισημαίνεται ακόμη ότι ο Κανονισμός 1400/2002 προβλέπει μεν στο επικαλούμενο άρθρο 3 παρ. 4<sup>296</sup> υποχρέωση έγγραφης κοινοποίησης της καταγγελίας με αναφορά στους λεπτομερείς, αντικειμενικούς και διαφανείς λόγους που δικαιολογούν την καταγγελία της συμφωνίας, ωστόσο δεν προβλέπει τους λόγους για τους οποίους τα μέρη δύναται να καταγγείλουν την σύμβαση. Κατά συνέπεια, τα μέρη έχουν διακριτική ευχέρεια στον καθορισμό των όρων αυτών στο βαθμό που δεν αντίκεινται προς άλλες διατάξεις του κανονισμού.
210. Επίπλέον σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες δεν προσδιορίζουν με ποιο τρόπο τα αναφερόμενα στο επεξηγηματικό φυλλάδιο, όπως «[η] άσκηση πίεσης, η χρησιμοποίηση οικονομικών κινήτρων ή αντικινήτρων, μισθώσεων επαγγελματικών χώρων ή άλλων μέτρων που περιορίζουν ή επιχειρούν να περιορίσουν την ελευθερία ενός διανομέα ή επισκευαστή να υιοθετήσει τις ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό συμπεριφορές που ενθαρρύνονται από τα άρθρα 4 και 5, ή που υπονομεύουν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 δικαιώματα, δεν απαλλάσσονται βάσει του κανονισμού», μπορούν να εφαρμοστούν στην συγκεκριμένη περίπτωση. Με άλλα λόγια δεν διευκρινίζουν για ποιο λόγο θεωρούν ότι τους ασκήθηκε πίεση, χρησιμοποιήθηκαν κίνητρα ή αντικίνητρα ή άλλα μέτρα που περιόρισαν (ή επιχείρησαν να περιορίσουν) την ελευθερία τους να υιοθετήσουν ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό συμπεριφορές. Δεν διευκρινίζουν επίσης με ποιο τρόπο η ρήτρα αντιβαίνει, όπως ισχυρίζονται, στο το πνεύμα του Κανονισμού που αποβλέπει γενικώς σε αποτελεσματικότερη προστασία των συμφερόντων των Διανομέων και Επισκευαστών σε σχέση με το προϊσχύσαν δίκαιο.
211. Για τους λόγους αυτούς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο σχετικός ισχυρισμός των καταγγελλουσών.

---

<sup>296</sup> Σημειώνεται ότι δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στους Κανονισμούς 461/2010 και 330/2010.

**VII.2.6 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΑΝΟΜΕΑ / ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗ**

212. Οι καταγγέλλουσες επικαλούνται το άρθρο 3 παρ. 3 του Κανονισμού που ορίζει ότι το ευεργέτημα της απαλλαγής ισχύει υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτεται με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι ο προμηθευτής αποδέχεται τη μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, οι οποίες απορρέουν από την κάθετη συμφωνία, σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή του συστήματος διανομής, ο οποίος επιλέγεται από τον αρχικό διανομέα ή επισκευαστή (υποκατάσταση)<sup>297</sup>. Διατείνονται ότι οι δύο συμβάσεις (Διανομής Αυτ/των και Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου) περιλαμβάνουν μεν τέτοιο όρο, πλην όμως περιορίζουν απαράδεκτα το σχετικό δικαίωμα, καθώς προβλέπουν επιπλέον ότι «*Σε μια τέτοια περίπτωση όμως, η Εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να μη δεχθεί ή επιτρέψει μια τέτοια υποκατάσταση, εάν ζημιώνεται*» (άρθρα 19.3 και 10.3 των Συμβάσεων, αντίστοιχα). Σύμφωνα με την καταγγελία, ο περιορισμός αυτός δεν είναι συμβατός με το άρθρο 3 παρ. 3 Κανονισμού 1400/2002, διότι η δυνατότητα της CITROEN ΕΛΛΑΣ να μην δεχθεί ή να μην επιτρέψει την υποκατάσταση «*εάν ζημιώνεται*» είναι περιορισμός του δικαιώματος μεταβίβασης της επιχείρησής του αρχικού διανομέα/ή και επισκευαστή, η οποία δεν προβλέπεται από την διάταξη του Κανονισμού, καταστρατηγεί τη σχετική διάταξη και επομένως ο εν λόγω όρος είναι άκυρος και αποτελεί παράβαση από μέρους των καταγγελλομένων που επισύρει διοικητικά πρόστιμα και συνεπάγεται απώλεια του ευεργετήματος της απαλλαγής που χορηγεί ο Κανονισμός 1400/2002.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι περιορισμού του δικαιώματος καταγγελίας*

213. Όπως προαναφέρθηκε, ο Κανονισμός 1400/2002<sup>298</sup> προβλέπει ότι: «*Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτεται με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι ο προμηθευτής αποδέχεται τη μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από την κάθετη συμφωνία σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή στο σύστημα διανομής ο οποίος επιλέγεται από τον αρχικό διανομέα ή επισκευαστή*». Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και το επεξηγηματικό φυλλάδιο, το οποίο προβλέπει ότι: «*Για να τύχουν του ευεργετήματος του Κανονισμού 1400/2002 οι συμφωνίες διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα βάσει της οποίας ο προμηθευτής συναινεί στη μεταβίβαση της κυριότητας της αντιπροσωπείας με όλα τα συνεπικουρόντα δικαιώματα και υποχρεώσεις σε άλλο αντιπρόσωπο του δικτύου διανομής του κατασκευαστή*».

214. Εν προκειμένω, οι δύο όροι των συμβάσεων<sup>299</sup>, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 1400/2002, επιτρέπουν ρητά την εκχώρηση της Σύμβασης και την υποκατάσταση από τρίτον στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Διανομέα που απορρέουν από τις Συμβάσεις, εφόσον ο τρίτος είναι μέλος του δικτύου CITROEN (Διανομέας ή

<sup>297</sup> Βλ. άρθρο 3 παρ. 3 «*Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που συνάπτεται με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι ο προμηθευτής αποδέχεται τη μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από την κάθετη συμφωνία σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή στο σύστημα διανομής ο οποίος επιλέγεται από τον αρχικό διανομέα ή επισκευαστή*».

<sup>298</sup> Αντίστοιχη πρόβλεψη δεν υπάρχει στον Κανονισμό 461/2010.

<sup>299</sup> Βλ. όρο 19.3 «*Υποκατάσταση από Μέλος του Δικτύου CITROEN*» στη Σύμβαση Διανομής, το οποίο ορίζει ότι: «*[...]*».

Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο). Η δυνατότητα να μη δεχθεί η CITROEN ΕΛΛΑΣ την υποκατάσταση σε περίπτωση που ζημιώνεται είναι προϋπόθεση που έχει τεθεί για την προστασία των περιουσιακών και επιχειρηματικών της συμφερόντων, εφόσον αυτό τίγεται από προσβολή ή ζημία και θεωρείται λογική, από τη στιγμή εξάλλου που το ίδιο συμβαίνει στην περίπτωση επιλογής ενός εξουσιοδοτημένου διανομέα, ο οποίος παρουσιάζει ζημιές ή βρίσκεται σε οποιαδήποτε κατάσταση αφερεγγυότητας<sup>300</sup>. Παράλληλα δεν αναιρείται, το συνομολογούμενο από τα μέρη δικαίωμα του διανομέα/ εξουσιοδοτημένου συνεργείου να επιλέξει ο ίδιος ελεύθερα την επιχείρηση που εντός του ίδιου συστήματος διανομής πωλεί ή επισκευάζει αυτοκίνητα σήματος CITROEN ΕΛΛΑΣ και να μεταβιβάσει σ' αυτήν την επιχείρησή του.

215. Επομένως, η ΕΑ ομόφωνα κρίνει ότι ο ισχυρισμός για περιορισμό του δικαιώματος μεταβίβασης της επιχείρησης του διανομέα/εξουσιοδοτημένου επισκευαστή των καταγγελλουσών είναι αβάσιμος.

#### **VII.2.7 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ [...]**

216. Οι καταγγέλλουσες υποστηρίζουν ότι, όταν τον Φεβρουάριο 2007 η CITROEN ΕΛΛΑΣ απεχώρησε από τα δικά της συμφερόντων ακίνητα επί της [...] και επί της [...], εγκαταστάθηκε η εταιρεία [...], η οποία είχε ενταχθεί στο δίκτυο της CITROËN ως Διανομέας το έτος [...]. Η απόσταση της [...] από τις εγκαταστάσεις των καταγγελλουσών ήταν πλέον μόλις [...]. Ακολούθησαν προφορικές και έγγραφες διαμαρτυρίες προς τη CITROEN ΕΛΛΑΣ από μέρους των καταγγελλουσών και έκκληση για προστασία των συμφερόντων τους, όπως είχε συμβεί σε ανάλογες περιπτώσεις διανομέων του δικτύου<sup>301</sup>. Η πρώτη καταγγελλόμενη διαβεβαίωσε τις καταγγέλλουσες ότι επρόκειτο για προσωρινή εγκατάσταση, καθώς η [...] προοριζόταν [...] όπου δεν υπήρχε Διανομέας, κάτι το οποίο δεν πραγματοποιήθηκε, μέχρι την ημερομηνία υποβολής της καταγγελίας.
217. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η CITROEN ΕΛΛΑΣ παραχωρώντας τις εγκαταστάσεις της σε άλλο μέλος του δικτύου, παραβίασε την αρχή της ισότητας την οποία καθιερώνει το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού της ΕΕ και της Ελλάδος, καθώς και την αρχή της ίσης μεταχείρισης επί ισοδύναμων παροχών σύμφωνα με τα άρθρα 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ και 1 παρ. 1 ν. 3959/2011, καθώς δεν απευθύνθηκε στα λοιπά μέλη του δικτύου και κυρίως σε εκείνα που βρίσκονταν εγγύτερα των εγκαταστάσεων, όπως οι καταγγέλλουσες.
218. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η με οποιοδήποτε τρόπο παραχώρηση ενός σημείου πώλησης σε ένα από τα μέλη του δικτύου είναι σε κάθε περίπτωση πράξη που καταλαμβάνεται από το κοινοτικό και ελληνικό δίκαιο του ανταγωνισμού, επειδή ο τόπος που εγκαθίσταται το σημείο πώλησεως αποτελεί σημαντικό στοιχείο του ανταγωνισμού μεταξύ των Διανομέων και Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων του αυτού δικτύου (*intra brand competition*), αλλά και του ανταγωνισμού μεταξύ διαφορετικών μαρκών (*inter brand competition*). Τα παραπάνω επιτείνονται από το ότι, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην

<sup>300</sup> Βλ. υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης σε επιστολή παροχής στοιχείων της ΕΑ.

<sup>301</sup> Βλ. σχετ. 10 και 10<sup>α</sup> της καταγγελίας σχετικά με τις έγγραφες διαμαρτυρίες των καταγγελλουσών προς την CITROEN ΕΛΛΑΣ καθώς και σχετ. 11 σχετικά με απάντηση της CITROEN ΕΛΛΑΣ στις εν λόγω διαμαρτυρίες.

καταγγελία, η παραχώρηση έγινε είτε δωρεάν είτε με μη συνήθεις στις συναλλαγές ευνοϊκούς όρους.

219. Επιπλέον, κατά τις καταγγέλλουσες, η πρώτη καταγγελλόμενη συνέπραξε με πολλές πρακτικές της<sup>302</sup> στη δημιουργία εικόνας στον καταναλωτή ότι η εταιρεία [...] και η CITROEN ΕΛΛΑΣ ταυτίζονται και ειδικότερα ότι στις πρώην εγκαταστάσεις της και παρά την αποχώρησή της, συνεχίζει να υπάρχει δραστηριότητά της CITROEN ΕΛΛΑΣ ως Εξουσιοδοτημένος Διανομέας και Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο ή ότι η εταιρεία [...], η οποία την διαδέχθηκε, είναι υποκατάστημα, θυγατρική της, ή συνδεδεμένη με αυτή επιχείρηση. Ωστόσο, σύμφωνα με τον πρώτο μάρτυρα των καταγγελλουσών εταιρειών (ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ), η εταιρεία [...] δεν είχε εταιρική σχέση με τον εισαγωγέα της (πρώτη καταγγελλόμενη) ((βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα τους, παρ. 108-109 και Πρακτικά της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125<sup>η</sup> ΕΑ, σελ. 67-68). Τα ανωτέρω αποτελούν, σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, παράβαση, τόσο του όρου 15.7 της Σύμβασης Διανομέα όσο και του όρου 8.7 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, σύμφωνα με τα οποία ο Διανομέας ή το Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο αναλαμβάνει την υποχρέωση να μη δημιουργεί την εντύπωση ότι είναι αντιπρόσωπος, εμπορικός αντιπρόσωπος, εντολοδόχος, εκπρόσωπος, υποκατάστημα ή θυγατρική ή συνδεδεμένη επιχείρηση της εταιρείας.

220. Οι καταγγέλλουσες αναφέρουν επίσης ότι η επιχείρηση [...] ανέφερε στην ιστοσελίδα της, τα εξής, σχετικά με την συνεργασία της με την CITROEN ΕΛΛΑΣ ότι «*Θέτοντας όλο και υψηλότερους στόχους, συνεργαζόμενοι στενά με την CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ και τηρώντας πλήρως και απολύτως τις προδιαγραφές της μητρικής κατασκευαστικής εταιρείας, η εταιρεία [...] είναι στελεχωμένη με ένα πολύ δυναμικό και αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό*» φράση με την οποία, κατά τις καταγγέλλουσες, συνομολογείται πλήρως η συνεργασία των δύο επιχειρήσεων<sup>303</sup>.

---

<sup>302</sup> Συγκεκριμένα οι καταγγέλλουσες διατείνονται ότι η CITROËN ΕΛΛΑΣ α) ουδέποτε πληροφόρησε το κοινό ότι παύει την δραστηριότητα της ως Εξουσιοδοτημένος Διανομέας και Εξουσιοδοτημένο Συνεργείο, και μεταφέρει την δραστηριότητα της ως Γενικός Εισαγωγέας [...] β) δεν απομάκρυνε την πινακίδα της από το κτίριο [...], η οποία ανέγραφε CITROËN, η δε εταιρεία [...] χρησιμοποίησε αυτήν την επιγραφή, ακριβώς όπως την άφησε η CITROËN ΕΛΛΑΣ και μόνο μετά από διαμαρτυρίες των καταγγελλουσών προσέθεσε κάτω δεξιά και με πολύ μικρά γράμματα την δική της επωνυμία, γ) άφησε στην εταιρεία [...] τους αριθμούς τηλεφώνων με τους οποίους επί σειρά ετών επικοινωνούσαν μ' αυτήν τόσο το καταναλωτικό κοινό όσο και οι συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, το δε τηλεφωνικό κέντρο ακόμη και μετά την εγκατάσταση της εταιρείας [...] στην Ιερά Οδό, απαντούσε σε κάθε τηλεφωνική κλήση με την φράση «CITROËN, λέγετε», ακριβώς δηλαδή όπως και όταν λειτουργούσε εκεί ο κεντρικός εισαγωγέας, δ) δεν επέβαλε στην [...] την προσαρμογή του εσωτερικού των εγκαταστάσεων προς την υποχρεωτική για όλους τους Διανομείς εικόνα των καταστημάτων, ε) μετεβίβασε στην [...] το προσωπικό των εγκαταστάσεων της, στ) επέτρεψε στην εταιρεία [...] να κολλάει στην τελευταία σελίδα (οπισθόφυλλο) του συνοδευτικού βιβλίου «Οδηγός Συντήρησης», το δικό της αυτοκόλλητο σε απομίμηση του πρωτοτύπου στην οποία είχε προσθέσει τεχνηέντως τη δική της επωνυμία, με τα ίδια τηλέφωνα και την ίδια διεύθυνση. ζ) στη σελίδα 3 του Οδηγού Συντήρησης, και υπό τον τίτλο «Κάρτα Συμβατικής Εγγύησης», όπου υπάρχει ειδικός χώρος για δύο σφραγίδες, μία του «Πωλητή» (Διανομέα) και μία του Εισαγωγέα (CITROEN), διότι και οι δύο εγγυώνται έναντι του Αγοραστή, η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν είχε θέσει την σφραγίδα της ως Γενικός Εισαγωγέας, η δε εταιρεία [...] έδιδε στον Αγοραστή τον Οδηγό απλώς και μόνον με την δική της σφραγίδα, σε αντίθεση με όλους τους άλλους διανομείς. Βλ. σχετικώς και σελ 54-55 της καταγγελίας.

<sup>303</sup> Βλ και το σχετ. 16 της καταγγελίας για εκτύπωση printscreen της ιστοσελίδας της [...]. Οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι «*Πρώτα απ' όλα, η συνεργασία αυτή χαρακτηρίζεται ως στενή. Δεύτερον, εμμέσως ομολογείται ότι η Χανιαδάκης ΑΕ κληρονόμησε το προσωπικό της CITROEN HELLAS ως Διανομέας και ΕξΣυν (αφού η CITROEN HELLAS απεχώρησε από τις δύο αυτές αγορές). Τρίτον η [...] απευθύνεται στο ευρύ κοινό,*

221. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η εικόνα ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ και η [...] ταυτίζονται, επιτάθηκε και από το γεγονός ότι η πρώτη παρεχώρησε στη δεύτερη όχι μόνον το πελατολόγιο που είχε συσταθεί από την λειτουργία της στις εγκαταστάσεις της Ιεράς Οδού, αλλά και τα πελατολόγια των καταγγελλουσών (καθώς και τα πελατολόγια των άλλων μελών του δικτύου διανομής και εξουσιοδοτημένων συνεργείων), επειδή τα είχε στην κατοχή της, παραβιάζοντας με αυτόν τον τρόπο τους όρους της μεταξύ τους σύμβασης περί υποχρέωσης εχεμύθειας. Η αντισυμβατική αυτή συμπεριφορά είναι αντίθετη με το άρθρο 339 ΣΛΕΕ και 27 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 41 ν. 3959/2011) τα οποία καθιερώνουν την υποχρέωση εχεμύθειας σε επίπεδο ευρωπαϊκού και ελληνικού δικαίου (του ανταγωνισμού), αλλά και στα άρθρα 281, 288, 200 ΑΚ. Οι καταγγέλλουσες διευκρινίζουν επίσης ότι πελατολόγιο τους ήταν στην κατοχή της CITROEN ΕΛΛΑΣ, διότι βάσει συμβατικών όρων ήταν υποχρεωμένες σε κάθε παραγγελία να δίνουν στην CITROEN ΕΛΛΑΣ όλα τα στοιχεία του πελάτη, ήτοι ονοματεπώνυμο, διεύθυνση, επάγγελμα, ΑΔΤ, ΑΦΜ, άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου με πλήρη στοιχεία αυτοκινήτου και πελάτη<sup>304</sup>. Μάλιστα, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι η παραχώρηση του πελατολογίου τους στην εταιρεία [...] από την CITROEN ΕΛΛΑΣ, αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η τελευταία απευθύνθηκε στους πελάτες τους με προσωπικές επιστολές.

222. Επιπλέον, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών, η CITROEN ΕΛΛΑΣ, συστηματικά και με μεγάλη συχνότητα αρνείτο την πώληση αυτοκινήτων στην πρώτη καταγγέλλουσα (Διανομέα), με το επιχείρημα ότι προηγήθηκε η παραγγελία της [...]. Ουσιαστικά, κατά τις καταγγέλλουσες, η CITROEN ΕΛΛΑΣ επικαλείτο τον συμβατικό όρο 5.1 σύμφωνα με τον οποίο, μετά από παραγγελία αυτοκινήτων εκ μέρους του Διανομέα, η εταιρεία παραδίδει τα παραγγελθέντα αυτοκίνητα, εξοπλισμό και εξαρτήματα υπό την επιφύλαξη των δυνατοτήτων και των περιορισμών παραγωγής του Κατασκευαστή. Ωστόσο, η επίκληση της ρήτρας του άρθρου 5.1 ήταν προσχηματική σύμφωνα με την καταγγελία, διότι η εταιρεία [...] δεν αγόραζε μόνο «κανονικά» αυτοκίνητα, δηλ. αυτοκίνητα στο όνομα του πελάτη, αλλά και «πινακιδάτα» αυτοκίνητα, με άλλα λόγια αυτοκίνητα, τα οποία είχαν ταξινομηθεί ήδη στο όνομα της εταιρείας [...] και όχι του πελάτη. Είχαν αποκτήσει πινακίδα και δεν ήταν πλέον καινούργια αυτοκίνητα (πρώτο χέρι), αλλά μεταχειρισμένα (δεύτερο χέρι). Αυτό, ισχυρίζονται οι καταγγέλλουσες, είχε για τον πελάτη μία επιπλέον αρνητική συνέπεια, καθώς στο «πινακιδάτο» αυτοκίνητο η εγγύηση αρχίζει από την ταξινόμηση (χορήγηση πινακίδας), και όχι από την ημερομηνία παραδόσεως του αυτοκινήτου στο πελάτη, οπότε ο πελάτης έχανε τον χρόνο της εγγυήσεως που είχε διανυθεί από την στιγμή της ταξινόμησης του αυτοκινήτου μέχρι την στιγμή που το αγόραζε. Αυτό, η [...] το απέκρυπτε από τον πελάτη, ενώ η πρώτη καταγγέλλουσα σημειώνει ότι η ίδια αρνείτο να εξαπατά τον πελάτη και έτσι δεν αγόραζε «πινακιδάτα» αυτοκίνητα<sup>305</sup>. Λόγω όμως της εφαρμογής της πιο πάνω περιγραφόμενης πολιτικής των «πινακιδάτων» αυτοκινήτων, η πρώτη καταγγέλλουσα «έχανε τον πελάτη», ο οποίος απεφάσιζε να αγοράσει το αυτοκίνητο της επιλογής του από τον

---

*αποκαλώντας τον Κατασκευαστή, με άνεση, «μητρική εταιρεία» (αφήνοντας δηλαδή σαφώς να εννοηθεί ότι υπάρχει συμμετοχική σχέση μεταξύ του Κατασκευαστή και του συγκεκριμένου διανομέα ή και της CITROEN HELLAS ή και μεταξύ όλων αυτών) χωρίς να έχει υπάρξει μέχρι σήμερα καμία απολύτως αντίδραση ούτε από τον Κατασκευαστή ούτε φυσικά από την CITROEN HELLAS.»*

<sup>304</sup> Οι καταγγέλλουσες επικαλούνται και προσκομίζουν σχετικά εγκύκλιο της CITROEN ΕΛΛΑΣ 070/Π107 από 27.4.2007 υπό τον τίτλο «νέα μέθοδος για αποστολή στοιχείων C.S.I», σχετ. 17.

<sup>305</sup> Βλ. σχετ. 21, εγκύκλιο της CITROEN ΕΛΛΑΣ 074/Π11 της 14.5.2011, με θέμα «πώληση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων».

έμπορο (διανομέα), ο οποίος είχε διαθέσιμο αυθημερόν ένα τέτοιο αυτοκίνητο ή εν πάση περιπτώσει σε 3-5 ημέρες και όχι σε 10-15.

223. Πέραν των ανωτέρω, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, διαπιστώνονταν και περιπτώσεις κατά τις οποίες η CITROEN ΕΛΛΑΣ «καπάρωνε» (ηλεκτρονικά) αυτοκίνητα υπέρ της [...], χωρίς αυτά να είναι «πινακιδάτα», απλώς και μόνο για να την ευνοήσει. Κατά την καταγγελία, συχνά παρατηρείτο το φαινόμενο της «εξαφάνισης» οχημάτων από το λογισμικό σύστημα παρακολούθησης αποθέματος SAP (τα οποία κατά δήλωση των πρώτης καταγγελλόμενης είχε αγοράσει η [...]) και η επανεμφάνισή τους σε αυτό μερικές μέρες αργότερα διότι η [...] προφανώς δεν τα είχε πωλήσει. Με αυτό τον τρόπο δινόταν το πλεονέκτημα μερικών ημερών στην εν λόγω εταιρεία να εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα της άμεσης παράδοσης οχημάτων και να δημιουργήσει στον καταναλωτή την εικόνα ότι στην εταιρεία εκείνη ο πελάτης βρίσκει πάντοτε ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα αυξάνοντας την πελατεία της. Η διακριτική αντιμετώπιση της [...] διαπιστώθηκε, κατά τις καταγγέλλουσες, και κατά την καταχώρηση των «αυτοκινήτων παρακαταθήκης» στο λογισμικό σύστημα παρακολούθησης αποθέματος οχημάτων SAP, όπου καταχωρούνταν μεν τα αυτοκίνητα παρακαταθήκης όλων των μελών του δικτύου, αλλά δεν καταχωρούνταν τα αντίστοιχα αυτοκίνητα της [...].

224. Η πολιτική αυτή της CITROEN ΕΛΛΑΣ ως προς τη διαθεσιμότητα αυτοκινήτων συνιστά κατά τις καταγγέλλουσες, άνιση μεταχείριση, η οποία συνιστά απαγορευμένη πρακτική σύμφωνα με το άρθρο 101 παρ. 1 ΣυνθΕΕ, τον Κανονισμό 1400/2002 και το άρθρο 1 παρ. 1 ν. 3959/2011, αλλά και καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος εκ του άρθρου 5.1 της Σύμβασης Διανομής, πράγμα το οποίο απαγορεύεται από το άρθρο 102 ΣυνθΕΕ, τα άρθρα 2, 2<sup>α</sup> ν. 703/1977, το άρθρο 2 ν. 3959/2011 και το άρθρο 281 ΑΚ.

225. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν<sup>306</sup> ένορκη βεβαίωση [...]<sup>307</sup>, ο οποίος αναφέρει ότι η καταγγελλόμενη ασκούσε διακριτική μεταχείριση υπέρ ορισμένων μελών του δικτύου της, εις βάρος των υπολοίπων. Αναφέρει επίσης ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ συνέπραξε με την [...] στη δημιουργία εικόνας στον καταναλωτή ότι ταυτίζονται (ότι η [...] είναι υποκατάστημα ή θυγατρική της CITROEN ΕΛΛΑΣ ή συνδεδεμένη με αυτήν επιχείρηση).

226. Τέλος, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η [...] εφήρμοζε, με την ανοχή της CITROEN ΕΛΛΑΣ, εκπτώσεις κάτω του κόστους. Ειδικότερα, ενώ το ποσό της προσφερόμενης έκπτωσης από την [...] θα έπρεπε να προκύπτει από το άθροισμα του ποσού της έκπτωσης που προέβλεπε το πρόγραμμα της CITROEN ΕΛΛΑΣ και ποσού της προμήθειας, που επίσης προκαθόριζε η CITROEN ΕΛΛΑΣ, ωστόσο το άθροισμα του ποσού της έκπτωσης που προέβλεπε η CITROEN ΕΛΛΑΣ και εκείνου της προμήθειας που προκαθόριζε η CITROEN ΕΛΛΑΣ, ήσαν πολύ μικρότερο της έκπτωσης που παρείχε η [...].

---

<sup>306</sup> Στο υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημά τους.

<sup>307</sup> Ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον τπου Ειρηνοδικείου Αθηνών.



*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι προνομιακής μεταχείρισης της εταιρείας ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΕ*

227. Αναφορικά με την μετεγκατάσταση της [...] στην παλιά της έδρα στο [...], η CITROEN ΕΛΛΑΣ ανέφερε ότι η ίδια έκανε πωλήσεις λιανικής αυτοκινήτων ήδη από το [...] από την συγκεκριμένη τοποθεσία, η οποία απείχε μόλις [...] από τις εγκαταστάσεις των καταγγελλουσών στην [...]. Στα πλαίσια οργάνωσης και διασποράς του δικτύου της και λαμβάνοντας υπόψη την πληθυσμιακή κάλυψη, η πρώτη καταγγελλόμενη σημείωσε ότι είχε επιλέξει να διατηρεί και να λειτουργεί τέσσερα (4) συνολικά σημεία πώλησης στην ευρύτερη περιοχή δραστηριοποίησής των καταγγελλουσών, ήτοι την εταιρεία ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ, τις δικές τις εργασίες στην [...], την [...] στα [...] από τις εγκαταστάσεις της [...] και τέλος την [...] σε απόσταση [...] από τις καταγγέλλουσες και [...] εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Οι καταγγέλλουσες ήταν ενήμερες από την αρχή της συνεργασίας τους με την CITROEN ΕΛΛΑΣ για την ύπαρξη πλήθους ανταγωνιστών μελών του Δικτύου σε κοντινή τους απόσταση.
228. Η καταγγελλόμενη επίσης υπογράμμισε ότι ουδέποτε παρέδωσε στην [...] το πελατολόγιο των καταγγελλουσών, οι οποίες ενημερώθηκαν σχετικά και εγγράφως με την από 6.6.2007 επιστολή<sup>308</sup> της. Ο εκπρόσωπος της [...] υποστήριξε τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης σε σχετική ένορκη<sup>309</sup> βεβαίωση.
229. Επί των ανωτέρω ισχυρισμών αναφέρεται ότι το άρθρο 2α ν.703/77<sup>310</sup> καθιερώνει την αρχή της απαγόρευσης της διακριτικής μεταχείρισης. Η αρχή αυτή περιλαμβάνει την επιταγή της ίσης μεταχείρισης για ισοδύναμες παροχές και αντιστρόφως την επιταγή διαφορετικής μεταχείρισης, εφόσον οι παροχές δεν είναι ισοδύναμες. Η άνιση διακριτική μεταχείριση αποτελεί απαγορευμένη σύμπραξη, εφόσον είναι συλλογικό αποτέλεσμα, δηλαδή συμφωνία, απόφαση ή εναρμονισμένη πρακτική. Εάν η διακριτική μεταχείριση είναι αποτέλεσμα μονομερούς συμπεριφοράς από επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση, θα κριθεί στο πλαίσιο του άρθρου 102 και αρ. 2 ν. 3959/2011. Στο πλαίσιο δε συστημάτων επιλεκτικής διανομής μπορεί να ανακύψει ζήτημα διακριτικής μεταχείρισης, όταν τα κριτήρια που είναι ποιοτικά, δεν εφαρμόζονται αντικειμενικά για όλους και χωρίς διακρίσεις<sup>311</sup>. Στη βάση αυτή, σημειώνεται κατ' αρχάς ότι οι συμβάσεις μελών του δικτύου CITROEN ΕΛΛΑΣ ήταν συμβάσεις πλαίσιο με όρους παρόμοιους για όλα τα μέλη<sup>312</sup>. Συνεπώς δεν αποδεικνύεται ότι κάποιες συμβάσεις μελών του δικτύου CITROEN ΕΛΛΑΣ περιείχαν ευνοϊκότερους όρους σε σχέση με αντίστοιχες άλλων μελών. Εξάλλου, η εν λόγω πρακτική εφαρμογής διακριτικής μεταχείρισης

<sup>308</sup> Βλ. το σχετ 17 της υπ' αριθ. πρωτ. 3825/27.4.2021 επιστολής της πρώτης καταγγελλόμενης. Η εταιρεία προσκόμισε με το σχετ. 3 ένορκη βεβαίωση [...] προς επίρρωση των ισχυρισμών της.

<sup>309</sup> Βλ. το σχετ 5 της υπ' αριθ. πρωτ. 3825/27.4.2021 επιστολής της πρώτης καταγγελλόμενης

<sup>310</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2α ν.703/77 "Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και του άρθρου 81 της Συνθ.Ε.Κ., απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκεται προς αυτήν ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη ή προμηθευτή, ακόμη και ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών και δεν διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης δύναται να συνίσταται ιδίως στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων" και παρ. 194

<sup>311</sup> Βλ. Α. Μικρούλια σε σε Δημήτριος Ν. Τζουγανάτος (επιμ.), Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, σ. 310 επ. και εκεί παραπομπές.

<sup>312</sup> Βλ. υπ' αριθμ. 3825/27.4.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης σε παροχή στοιχείων της ΕΑ.

δεν μπορεί να αξιολογηθεί ούτε υπό το πρίσμα του άρθρου 2 ν. 3959/2011, καθώς η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά.

230. Σημειώνεται ότι οι περιοχές δεν είχαν παραχωρηθεί αποκλειστικά σε συγκεκριμένο διανομέα και ως εκ τούτου επιτρεπόταν από τους όρους της σύμβασης η εγκατάσταση και άλλου διανομέα στην ίδια περιοχή<sup>313</sup>. Επιπλέον ο λόγος για τον οποίο η CITROEN ΕΛΛΑΣ δεν παραχώρησε στις καταγγέλλουσες τις εγκαταστάσεις επί της Ιεράς Οδού 131 είναι ότι οι τελευταίες είχαν μη ικανοποιητική απόδοση στο χώρο των πωλήσεων και μάλιστα υπολειπόντουσαν σε πωλήσεις και δραστηριότητα από το υπόλοιπο δίκτυο. Στην από 05 Αυγούστου 2008 σχετική απάντηση προς τις καταγγέλλουσες αναφέρουν τα εξής<sup>314</sup>: *«Εκπληξη μας προκάλεσε η επιστολή σας με την οποία παραπονείστε για διακριτική εις βάρος σας μεταχείριση στην οποία μάλιστα αποδίδετε την μη ικανοποιητική σας απόδοση στον χώρο των πωλήσεων. Όπως σας έχουμε κατ' επανάληψη τονίσει, εμείς είμαστε οι πρώτοι που ανησυχούμε για την ελλιπή απόδοση σας. Είμαι βέβαιος πως θα συμφωνήσετε πως η βελτίωση της απόδοσης στις πωλήσεις η οποία θα φέρει και την βελτίωση στα οικονομικά σας επί των οποίων παραπονείστε, δεν μπορεί να επιτευχθεί με την απλοϊκή εξήγηση ότι το σύνολο των ανταγωνιστών σας στην Αθήνα τα πηγαίνει καλύτερα από εσάς επειδή, όπως ίσως θεωρείτε, θα έχει διαφορετικούς όρους συνεργασίας από εσάς. Όλοι οι όροι συνεργασίας μας καθώς και η εμπορική πολιτική της εταιρείας μας είναι κοινοί για όλο το Δίκτυο Citroen, Θα σας συνεβούλευα λοιπόν, για μία ακόμη φορά, να συγκεντρωθείτε στην κοινή μας προσπάθεια, που είναι η προώθηση της μάρκας, προσαρμόζοντας και εκσυγχρονίζοντας τις πρακτικές σας οι οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται στα σύγχρονα ανταγωνιστικά δεδομένα αλλά και στην διαρκώς μεταβαλλόμενη αγορά του αυτοκινήτου. Σε ό,τι αφορά τις παρατηρήσεις σας για την διακριτική μεταχείριση ανταγωνιστών σας εντός του δικτύου τις αντιπαρερχόμαστε και τις αποδίδουμε στην δύσκολη θέση στην οποία φαίνεται ότι βρίσκεστε λόγω της ελλιπούς αποδόσεως σας- Πρέπει ωστόσο να σας επαναλάβουμε ό,τι σας τονίσαμε και ένα περίπου χρόνο πριν που πάλι ενόψει της ελλιπούς αποδόσεως σας εκφράζατε παράπονα; όλα όσα επικαλείσθε είναι αβάσιμα, όλως προσχηματικά και πάντως αφορούν ζητήματα της επιχειρηματικής δραστηριότητας της εταιρείας μας επί της οποίας δεν έχετε λαμβάνειν γνώση. Η δε απαίτηση σας να σας «ενημερώσουμε για τις θέσεις μας», είναι αόριστη και πάντως προσβλητική. Σας έχουμε και κατά το παρελθόν τονίσει πως οι συνεργασίες στις οποίες επιλέγει να προχωρήσει νομίμως η CITROEN ΕΛΛΑΣ με οιονδήποτε, αφορούν την ίδια την CITROEN ΕΛΛΑΣ και κανένα άλλο. Μην προσπαθείτε να περιορίσετε τον υγιή ανταγωνισμό που πρέπει να αναπτύσσεται προκαταλαμβάνοντας καθ' όλα νόμιμες καταστάσεις. [...]»*. Τα ως άνω ισχύουν και για το θέμα των υπερβολικών εκπτώσεων της [...], για το θέμα των αυτοκινήτων παρακαταθήκης καθώς και για το θέμα της άρνησης πώλησης, τα οποία παρουσιάζονται ως αποτέλεσμα σύμπραξης μεταξύ της [...] και της CITROEN ΕΛΛΑΣ.

231. Ειδικά δε ως προς το θέμα της παραχώρησης του πελατολογίου των καταγγελλουσών από την CITROEN ΕΛΛΑΣ προς τη [...], σημειώνεται ότι οι καταγγέλλουσες, προς επίρρωση των ισχυρισμών τους, προσκομίζουν<sup>315</sup> επιστολή της [...] μαζί τον φάκελο με τον οποίο εστάλη η ως άνω επιστολή, όπως ισχυρίζονται. Επί του φακέλου υπάρχουν μόνο τα στοιχεία

<sup>313</sup> Βλ. και την Ενότητα «Η ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ» ανωτέρω.

<sup>314</sup> Βλ. σχετ. 11 της καταγγελίας για την επιστολή [...] προς την πρώτη καταγγέλλουσα.

<sup>315</sup> Βλ. σχετ. 18 της καταγγελίας, όπου η από 22.3.2017 επιστολή της [...] προς ανώνυμο καταναλωτή/καταναλώτρια αναφέρει, μεταξύ άλλων, «[...]».

του αποστολέα και όχι τα στοιχεία παραλήπτη. Επί του ίδιου φακέλου υπάρχει επίσης χειρόγραφη σημείωση « [...]» η οποία δεν διευκρινίζεται από ποιον καταγράφηκε, ούτε εξάλλου μπορεί και να αποδειχθεί από ποιον καταγράφηκε. Πέραν τούτου όμως και η ίδια η επιστολή της [...] (από [...]) δεν έχει στοιχεία παραλήπτη και ειδικότερα απευθύνεται ως εξής: «Αγαπητή Κυρία, Αγαπητέ Κύριε». Ενόψει των ανωτέρω δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών περί παραχώρησης του πελατολογίου τους στην ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΕ. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται μεν ότι η [...] απευθύνθηκε στους πελάτες τους με «προσωπικές επιστολές» προσκομίζουν ωστόσο ως αποδεικτικό στοιχείο μία μόνο επιστολή χωρίς στοιχεία παραλήπτη και έναν φάκελο επιστολής χωρίς στοιχεία παραλήπτη.

232. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τις αποφάσεις των πολιτικών δικαστηρίων βάσει των οποίων δεν αποδείχθηκε ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ μεταβίβασε στην εταιρεία [...] το πελατολόγιο των καταγγελλουσών, καθώς και άλλων μελών του δικτύου, ενώ δεν αποδείχθηκε ότι η καταγγελλόμενη αρνούνταν στην ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ την πώληση αυτοκινήτων με το επιχείρημα ότι είχε προλάβει και τα είχε παραγγείλει η εταιρεία [...]. Κατά το σκεπτικό τους, τη δυνατότητα πώλησης «πινακιδάτων» αυτοκινήτων την είχαν όλα τα μέλη του δικτύου και δεν προκύπτει συνεπώς διακριτική μεταχείριση εκ μέρους της καταγγελλόμενης υπέρ της [...]. Ως προς τις εκπτώσεις που προσέφερε η [...], κατά το δικαστήριο, δεν αποδείχθηκε ότι οι εν λόγω εκπτώσεις χορηγήθηκαν από την καταγγελλόμενη στην εταιρεία [...], ή ότι η καταγγελλόμενη συνέπραξε σ' αυτές καθ' οιονδήποτε τρόπο. Επιπλέον απερρίφθη ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών περί παροχής δυνατότητας από την CITROEN ΕΛΛΑΣ στην [...] να δεσμεύει αυτοκίνητα μέσω του συστήματος SAP.

233. Προς την ίδια κατεύθυνση [...] στην CITROEN ΕΛΛΑΣ [...], αναφέρει ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ ουδέποτε χορήγησε στην [...] ονόματα πελατών CITROEN ούτε ονόματα πελατών της εταιρείας ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ<sup>316</sup>

234. Τέλος, ως προς την επίκληση του άρθρου 41 του ν. 3959/2011 (πρώην 27 του ν. 703/77) σχετικά με τον ισχυρισμό περί παραβίασης της υποχρέωσης εχεμύθειας, επισημαίνεται ότι το εν λόγω άρθρο αναφέρεται στην υποχρέωση εχεμύθειας των υπαλλήλων στην ΕΑ και όσων άλλων χειρίζονται απόρρητες πληροφορίες κατά την εφαρμογή του νόμου περί ελεύθερου ανταγωνισμού και δεν αφορά επιχειρήσεις κατά τη δραστηριότητά τους. Για τους λόγους αυτούς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, οι ανωτέρω ισχυρισμοί των καταγγελλουσών πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι.

#### **VII.2.8 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΓΓΥΗΣΕΩΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η [...] ΑΓΟΡΑΖΕ ΑΠΟ ΤΗΝ CITROËN HELLAS.**

235. Σύμφωνα με την καταγγελία, η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε στην πρώτη καταγγέλλουσα ήδη από τις αρχές του 2005 την παροχή εγγύησης υπέρ [...] για μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, τα οποία η εν λόγω εταιρεία αγόραζε από τη CITROEN ΕΛΛΑΣ. Τούτο, κατά την

---

<sup>316</sup> Βλ. [...] που προσκομίζεται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.4.2021 απάντηση της καταγγελλόμενης σε επιστολή παροχή στοιχείων της ΕΑ.

καταγγελία, αποτελεί παροχή που δεν συνδέεται με την κυρίως σύμβαση που είχε καταρτιστεί μεταξύ της CITROEN ΕΛΛΑΣ και της πρώτης καταγγέλλουσας και επομένως η πρακτική αυτή είναι παράνομη ως προσκρούουσα στα άρθρα 101 παρ. 1, 3 και 102 ΣυνθΛΕΕ, στον Κανονισμό 1400/2002, στο άρθρο 1 παρ. 1, 3 ν. 703/1977 και στα άρθρα 2, 2α ν. 703/1977, διότι η σύμβαση είναι αποτέλεσμα της καταχρήσεως εκ μέρους της πρώτης καταγγελλόμενης της δεσπόζουσας θέσης της και της σχέσης οικονομικής εξαρτήσεως στην οποία βρισκόταν η πρώτη καταγγέλλουσα.

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι επιβολής εγγυήσεως για μεταχειρισμένα αυτοκίνητα*

236. Κατά την κρίση της ΕΑ αβασίμως η καταγγέλλουσα επικαλείται (και) το άρθρο 1 του 703/77 (και το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ), διότι ο προβαλλόμενος ισχυρισμός δεν εμπίπτει στο πραγματικό του εν λόγω άρθρου περί απαγορευμένων συμπράξεων, καθώς δεν προκύπτει, παράνομη σύμπραξη της CITROEN ΕΛΛΑΣ με άλλη επιχείρηση με περιοριστικό του ανταγωνισμού αντικείμενο ή αποτέλεσμα, αλλά ούτε και προκύπτει σχετική υποχρέωση παροχής εγγύησης των καταγγελλουσών υπέρ τρίτων εταιρειών προερχόμενη από τους όρους των συμβάσεων που έχουν υπογράψει οι καταγγέλλουσες με την CITROEN ΕΛΛΑΣ. Αλλά και ως ενδεχόμενη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, ο εν λόγω ισχυρισμός τυγχάνει νόμω αβάσιμος καθώς η καταγγελλόμενη δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά. Πέραν τούτου, ακόμη και στην υποθετική περίπτωση που η καταγγελλόμενη κατείχε δεσπόζουσα θέση, από την προσκομιζόμενη σύμβαση μεταξύ της καταγγελλόμενης και [...], στην οποία συμβλήθηκε [...], δεν προκύπτουν στοιχεία που να επιβεβαιώνουν την επιβολή υποχρέωσης στον Ι. Μερκουράκη ή τον εξαναγκασμό του σε παροχής εγγύησης εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>317</sup>. Για τους λόγους αυτούς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, οι ανωτέρω ισχυρισμοί των καταγγελλουσών πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι.

#### **VII.2.9 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΜΗ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ**

237. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, η CITROËN ΕΛΛΑΣ στην πράξη επέβαλλε υψηλούς, μη ρεαλιστικούς στόχους πωλήσεων για: α) αυτοκίνητα, β) εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ), και γ) υπηρεσίες Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου (επισκευή, συντήρηση) και κατ' επέκταση και για ανταλλακτικά<sup>318</sup>.

238. Από την αρχή της συνεργασίας των καταγγελλουσών με την CITROËN ΕΛΛΑΣ, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, κατά παράβαση του άρθρου 4 της Συμβάσεως Διανομής (και του Κανονισμού), επέβαλλε μη ρεαλιστικούς ποσοτικούς στόχους στην πώληση αυτοκινήτων, χωρίς να λαμβάνει υπ' όψη της τα δεδομένα της προηγούμενης χρονιάς και μη δεχόμενη προσφυγή στις υπηρεσίες του εμπειρογνώμονα ή διαιτητή. Εξ άλλου, κατά την άποψη των καταγγελλουσών, σύμφωνα με την Σύμβαση Διανομής, τα οχήματα «κατανέμονται<sup>319</sup> ανά μοντέλο και ανά περίοδο, κατά την διάρκεια του έτους, σύμφωνα με τις

<sup>317</sup> Σχετ. 52 της καταγγελίας.

<sup>318</sup> Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία η εν λόγω σύμβαση δεν περιλαμβάνει μεν ρητές προβλέψεις για εξοπλισμό, εξαρτήματα και ανταλλακτικά σχετικά με την επιβολή στόχων πωλήσεων, διότι τέτοιοι στόχοι προβλέπονται ρητώς στην Σύμβαση Διανομής ή διότι οι στόχοι αυτοί υποκρύπτονται κάτω από τους «στόχους σε θέματα υπηρεσιών μετά-την-πώληση». Σε κάθε περίπτωση πάντως τέτοιοι στόχοι ανακοινώθηκαν προφορικά στα μέλη του δικτύου και εν συνεχεία εφαρμόστηκαν στην πράξη.

<sup>319</sup> Βλ. και σελ. 9 της καταγγελίας.

εκάστοτε οδηγίες της εταιρείας (ανάλογα με τις δυνατότητες παραγωγής του Κατασκευαστή, τα δεδομένα της αγοράς και τις ανάγκες και δυνατότητες του Διανομέα)». Αυτό σημαίνει ότι οι στόχοι κατανέμονταν εξ αρχής ανά τετράμηνο (και εντός αυτού ανά μήνα), το δε άθροισμα των τετραμήνων έδινε τον συνολικό ετήσιο στόχο. Οι γενικοί όροι των bonus (ποσό, προϋποθέσεις καταβολής) ορίζονταν στο εκάστοτε ισχύον έντυπο «Εμπορική Πολιτική». Οι στόχοι εκάστου Διανομέα ορίζονταν με το έντυπο «Marketing Plan», το οποίο καλείτο να υπογράψει ο Διανομέας. Στη συνέχεια, η πρώτη καταγγελλόμενη γνωστοποιούσε στον Διανομέα τους μηνιαίους στόχους. Η πρώτη από τις καταγγέλλουσες διαμαρτυρόταν συνεχώς για τους αυθαίρετους στόχους και από το 2005 άρχισε να υπολείπεται αυτών, λόγω διαφόρων αιτιών. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκόμισαν την από 11.01.1995 επιστολή της CITROEN ΕΛΛΑΣ προς την πρώτη καταγγέλλουσα, στην οποία της ανακοινώνει (μονομερώς) τον στόχο της για τον μήνα Ιανουάριο, χωρίς, όπως διατείνονται οι καταγγέλλουσες να έχει λάβει υπόψη της τις απόψεις της τελευταίας. Η μονομερής ανακοίνωση των στόχων προκύπτει επίσης, κατά τις καταγγέλλουσες, από σειρά εγκυκλίων της πρώτης καταγγελλόμενης κατά τα έτη 2001 και 2009, οι οποίες προσκομίστηκαν στην Υπηρεσία με το συμπληρωματικό της υπόμνημα.

239. Κατά τις καταγγέλλουσες, βάσει του Κανονισμού και της Συμβάσεως Διανομής, η CITROEN ΕΛΛΑΣ [...] - (βλ. σχετ. 78 της καταγγελίας). Μ' αυτό τον τρόπο, καταχρόταν και ως προς το bonus την θέση οικονομικής εξαρτήσεως, στην οποία βρισκόταν η πρώτη καταγγέλλουσα.
240. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, αντίστοιχα ισχύουν τόσο για τα ανταλλακτικά, όσο και για τον εξοπλισμό και εξαρτήματα (αξεσουάρ), καθώς η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλλε μη ρεαλιστικούς στόχους χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις δυσμενείς συνθήκες που οδήγησαν αφενός στη συρρίκνωση των μεριδίων αγοράς των καταγγελλουσών στην περιοχή του Αιγάλω και αφετέρου το σχετικά χαμηλό κατά κεφαλήν εισόδημα των κατοίκων της ίδιας περιοχής και γενικότερα των δυτικών προαστίων συγκριτικά με το αντίστοιχο των βορείων ή και των νοτίων προαστίων της Αττικής.
241. Αλλά και οι στόχοι ποιότητας, οι οποίοι προβλέπονταν στη Σύμβαση Διανομής και στη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, κατά την άποψη των καταγγελλουσών, ήταν τελείως αόριστοι και χωρίς εξειδίκευση<sup>320</sup>. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, ο όρος «ποιοτικό bonus» είναι παραπλανητικός, καθώς η πρώτη καταγγελλόμενη δεν καταβάλλει κάποιο ποσό ως ανταμοιβή για την επίτευξη των ποιοτικών στόχων, ενώ αυτή (η επίτευξη) αποτελεί προϋπόθεση για την καταβολή του bonus επίτευξης των ποσοτικών στόχων. Ενόψει των ανωτέρω ο τρόπος που η CITROEN ΕΛΛΑΣ εφάρμοζε στην πράξη τις ρυθμίσεις περί ποιοτικού bonus, ήταν καταχρηστικός και οδήγησε σε σοβαρή ζημία των καταγγελλουσών εταιριών<sup>321</sup>.

---

<sup>320</sup> Κατά τις καταγγέλλουσες στην πράξη οι στόχοι αυτοί εξειδικεύονταν με το έντυπο «Εμπορική Πολιτική» κάθε χρόνο και παρέμεναν στον πυρήνα τους αμετάβλητοι. Έτσι η «Εμπορική Πολιτική 2010» όριζε (σελ. 14) ότι «[...] Επί πλέον η «Εμπορική Πολιτική 2010» όριζε [...]. Τέλος, [...]».

<sup>321</sup> Συγκεκριμένα, [...] Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, [...].

Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, [...] Με όλη την προπεριγραφόμενη συμπεριφορά της, η CITROEN ΕΛΛΑΣ έβλαψε την εμπορική πίστη και φήμη των καταγγελλουσών αφενός μεν αποκαλύπτοντας επαγγελματικά

242. Σύμφωνα με την καταγγελία, το [...] η πρώτη από τις καταγγέλλουσες πέτυχε τον ποσοτικό στόχο πωλήσεων αλλά η πρώτη καταγγελλόμενη αρνήθηκε να της αποδώσει το bonus, το οποίο ανήρχετο σε περίπου €[...], με το επιχείρημα ότι δεν είχε αποσταλεί το μηνιαίο «quick report» (πίνακας αποτελεσμάτων ανά δραστηριότητα), το οποίο περιείχε οικονομικά στοιχεία και για τις δύο εταιρείες. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, το έγγραφο αυτό, είχε παραδοθεί στον τότε αρμόδιο επιθεωρητή, ο οποίος εκείνη την εποχή της έκανε έλεγχο. Και ενώ πάντοτε έπαιρνε [...], εκείνη την φορά η CITROEN ΕΛΛΑΣ [...]. Η στάση αυτή, κατά τις καταγγέλλουσες, συνιστά παράνομη συμπεριφορά, ως κατάχρηση της σχέσης εξάρτησης (Κανονισμός 1400/2002, άρθρο 102 ΣυνθΛΕΕ, άρθρα 2 και 2<sup>α</sup> ν. 703/1977 και άρθρο 2 ν. 3959/2011).
243. Συναφώς, κατά την άποψη του πρώτου μάρτυρα των καταγγελλόμενων μερών ([...]) η πρώτη καταγγελλόμενη συμπεριλάμβανε στους στόχους πωλήσεων της νέας χρονιάς τις πωλήσεις αυτοκινήτων προς το Δημόσιο, στις οποίες δεν συμμετείχε. Με αυτό τον τρόπο, οι στόχοι ήταν υψηλοί με αποτέλεσμα να μένουν δέσμιοι και αφοσιωμένοι μόνο στις πωλήσεις αυτοκινήτων οι διανομείς στη CITROEN με πολύ μικρή κερδοφορία (Βλ. Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 48-49 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα, παρ. 84 επ.). Ο δεύτερος μάρτυρας των καταγγελλουσών εταιρειών υποστηρίζει ότι οι στόχοι καθορίζονταν μονομερώς από την πρώτη καταγγελλόμενη, χωρίς να υφίσταται δυνατότητα αμφισβήτησης εκ μέρους των διανομέων. Μάλιστα, όπως αναφέρει ο μάρτυρας, σε περίπτωση που δεν είχαν επιτύχει τον στόχο οι καταγγέλλουσες πουλούσαν τα αυτοκίνητα με έκπτωση (Βλ. Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 78 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα, παρ. 90).
244. Σχετικά δε με την επικαλούμενη καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, κατ' άρθρο 2α του ν. 703/77, οι μάρτυρες των καταγγελλουσών μερών αναφέρουν ότι δεν είχαν την δυνατότητα να αλλάξουν δίκτυο και ήταν σε μεγάλο βαθμό εξαρτώμενοι από τις καταγγέλλουσες εταιρείες (Βλ. Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 78 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα, παρ. 93-99).

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι επιβολής μη ρεαλιστικών στόχων πωλήσεων*

245. Επί των ανωτέρω ισχυρισμών των καταγγελλουσών αναφέρεται ότι ο καθορισμός από τον προμηθευτή ελάχιστων (ετήσιων, τριμηνιαίων κλπ.) στόχων για την επίτευξη συγκεκριμένου αριθμού πωλήσεων από τα μέλη του δικτύου εξουσιοδοτημένων εμπόρων επιτρέπεται ρητώς υπό το καθεστώς του ΚΟΑ 1400/2002<sup>322</sup>, υπό την προϋπόθεση στη σχετική συμφωνία συνεργασίας να προβλέπει ότι, σε περίπτωση διαφωνίας ως προς τον καθορισμό ή την

---

μυστικά σε ανταγωνιστές τους (τα υπόλοιπα μέλη του δικτύου), και αφετέρου παρουσιάζοντας μία ιδιαίτερα αρνητική εικόνα των εταιριών τους, με βάση έρευνα που διεξήγαγε αδιαφανώς η ίδια η CITROËN ΕΛΛΑΣ, τα αποτελέσματα μάλιστα της οποίας έρχονταν σε πλήρη αντίθεση με τα συμπεράσματα που προκύπταν από τη διαδικασία ποιοτικού ελέγχου που διεξήγαγαν οι καταγγέλλουσες ανελλιπώς, ενώ παράλληλα τους στέρησε το το δικαίωμα να προσφύγουν στην διαδικασία του εμπειρογνώμονα για την επίλυση της συγκεκριμένης διαφοράς, το οποίο παρέχει ο Κανονισμός αλλά και η μεταξύ τους σύμβαση.

<sup>322</sup> Πρβλ. και άρθρο 4 παρ. 3 ΚΟΑ 1475/1995.

επίτευξη των στόχων πωλήσεων, τα συμβαλλόμενα μέρη δικαιούνται να προσφύγουν σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή, με την επιφύλαξη του δικαιώματός τους να προσφύγουν στα εθνικά δικαστήρια<sup>323</sup>.

246. Η συμβατότητα με τον Κανονισμό 1400/2002 της δυνατότητας του προμηθευτή να καθορίζει στόχους πωλήσεως αναπαράγεται εξάλλου και στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιο, όπου ορίζεται ότι *«Ο νέος κανονισμός επιτρέπει στους προμηθευτές να περιλαμβάνουν στις συμφωνίες με τους αντιπροσώπους τους στόχους πωλήσεων για δεδομένη γεωγραφική περιοχή που μπορεί να είναι μικρότερη από την κοινή αγορά. Ωστόσο, η θέσπιση στόχων ως προς τις πωλήσεις δεν πρέπει να αποβλέπει στον περιορισμό του αριθμού των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων που παραδίδονται στους αντιπροσώπους<sup>324</sup>. Επίσης, η κατανομή προϊόντων, η αμοιβή του αντιπροσώπου ή τα συστήματα πριμοδότησης δεν πρέπει να εξαρτώνται από το εάν ένα όχημα πωλείται εντός της συμφωνηθείσας γεωγραφικής περιοχής, διότι κάτι τέτοιο θα περιόριζε εμμέσως το δικαίωμα του αντιπροσώπου να πραγματοποιεί παθητικές πωλήσεις προς όλους τους καταναλωτές της κοινής αγοράς.»<sup>325</sup>.*

247. Το σχετικό άρθρο στη Σύμβαση Διανομής<sup>326</sup> προβλέπει ρητά τη δυνατότητα προσφυγής σε εμπειρογνώμονα σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας σχετικά με τον στόχο των ελάχιστων πωλήσεων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 1400/2002, ενώ παράλληλα η θέσπιση στόχων ως προς τις πωλήσεις δεν αποβλέπει στον περιορισμό του αριθμού των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων που παραδίδονται στις καταγγέλλουσες. Πέραν τούτου όμως η κατανομή προϊόντων, η αμοιβή των καταγγελλουσών ή τα συστήματα πριμοδότησης δεν εξαρτώνται από το εάν τα οχήματα πωλούνται εντός της συμφωνηθείσας γεωγραφικής περιοχής, με αποτέλεσμα οι συμβατικοί όροι να συμβαδίζουν, πέρα από τις διατάξεις του Κανονισμού 1400/2002 και με τα προβλεπόμενα στο Επεξηγηματικό Φυλλάδιο. Τα ίδια ισχύουν και για τη Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου<sup>327</sup>. Σημειώνεται εξάλλου ότι οι ισχυρισμοί σχετικά με τον μονομερή καθορισμό εμπειρογνομόνων έχουν αναλυθεί ανωτέρω (βλ. Ενότητα *«Ο ισχυρισμός περί μονομερούς ορισμού εμπειρογνομόνων για φιλική επίλυση διαφορών»*), ενώ εξάλλου οι καταγγέλλουσες παρόλο που αναφέρονται μεν σε διαμαρτυρίες τους ως προς τους καθορισθέντες στόχους ωστόσο δεν προσκομίζουν στοιχεία περί έγγραφης κοινοποίησής τους προς την CITROEN ΕΛΛΑΣ αλλά ούτε περί προσφυγής τους σε εμπειρογνώμονα προκειμένου να επιλυθεί η σχετική διαφωνία, παρόλο που υπήρχε ρητή συμβατική πρόβλεψη για την αντιμετώπιση της περίπτωσης αυτής.

248. Σχετικά δε με την επικαλούμενη καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, κατ' άρθρο 2α του ν. 703/77, τυγχάνει εφαρμογής εδώ η ανάλυση περί μη αρμοδιότητας της ΕΑ να αποφανθεί που προεκτέθηκε<sup>328</sup>.

249. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, οι ανωτέρω ισχυρισμοί των καταγγελλουσών κρίνονται στο σύνολό τους ως αβάσιμοι.

<sup>323</sup> Βλ. άρθρο 3 παρ. 6 στοιχείο β) του ΚΟΑ.

<sup>324</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 16

<sup>325</sup> Βλ. σχετικά και ερώτηση 43 *«Μπορεί ένας προμηθευτής να συμφωνήσει με αντιπρόσωπό του σχετικά με στόχους πωλήσεων που πρέπει να προσπαθήσει να επιτύχει ο αντιπρόσωπος σε δεδομένη περιοχή;»*.

<sup>326</sup> Βλ. άρθρο 4 *«Στόχοι πωλήσεων/Ελάχιστες πωλήσεις»* ορίζει τα εξής: *«[...]»*.

<sup>327</sup> Βλ. άρθρο 5.2. όπου ορίζεται ότι *«[...]»*.

<sup>328</sup> Βλ. Ενότητα *«Αναρμοδιότητα της ΕΑ να αποφανθεί ως προς το 2α του ν.703/77»* ανωτέρω.

**VII.2.10 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ**

250. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, τόσο η Σύμβαση Διανομής όσο και η Σύμβαση Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου περιέχουν ρυθμίσεις ως προς την ασφάλιση των προϊόντων και των επιχειρήσεων για αστική ευθύνη εκ της εκάστοτε δραστηριότητας σε ασφαλιστική εταιρεία της εγκρίσεως της πρώτης καταγγελλόμενης. Εδώ τίθεται ζήτημα, κατά τις καταγγέλλουσες, ως προς τις πρακτικές της CITROEN ΕΛΛΑΣ, σε συνδυασμό με την εταιρεία « [...]» (εφεξής και «[...]»), η οποία είναι [...], ([...]). Συγκεκριμένα, οι καταγγέλλουσες υποστηρίζουν ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ, με ενέργειες της (οι καταγγέλλουσες επικαλούνται σχετικά την Προωθητική πολιτική Φεβρουαρίου 2005<sup>329</sup> - και την Εγκύκλιο της CITROEN ΕΛΛΑΣ 87/Π09 από 9.6.2009)<sup>330</sup>, επέβαλε στους Διανομείς και Εξουσιοδοτημένα Συνεργεία, ήδη από το 1998 να ασφαλίζουν τα προϊόντα τους και την επιχείρησή τους σε ασφαλιστική εταιρεία όχι της δικής τους επιλογής, αλλά της απολύτου εκλογής της. Ειδικότερα, η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε αρχικά η ασφάλιση να γίνεται στην εταιρεία [...] και αργότερα στην εταιρεία [...] μέσω της [...]<sup>331</sup>.

251. Επίσης, επέβαλε στους Διανομείς να υποχρεώνουν τον πελάτη, ο οποίος χρηματοδοτούσε την αγορά του αυτοκινήτου μέσω του χρηματοδοτικού προγράμματος της πρώτης καταγγελλόμενης, να ασφαλίζει το αυτοκίνητο όχι σε ασφαλιστική εταιρεία της επιλογής του, αλλά της επιλογής της CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>332</sup>. Τέλος, υποστηρίζεται ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ επέβαλε στους Διανομείς και στους πελάτες αυτών να ασφαλίζουν το αυτοκίνητο για οδική βοήθεια σε συγκεκριμένη εταιρεία, αρχικά στην "[...]"<sup>333</sup> και στη συνέχεια στην "[...]"<sup>334</sup>. Η ασφάλιση ίσχυε, όπως αναφέρεται, για [...], το δε κόστος (ασφάλιστρα) [...].

252. Οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται περαιτέρω ότι σε αυτό το σύστημα ασφαλειών, η CITROEN ΕΛΛΑΣ είχε μοιράσει τους ρόλους. Εκείνη επέβαλε στους Διανομείς τις ασφαλιστικές εταιρείες, στις οποίες αυτοί θα ασφαλιζόντουσαν, στους Διανομείς και στους αγοραστές χρηματοδοτούμενων από Τράπεζα αυτοκινήτων την ασφαλιστική εταιρεία, στην οποία οι τελευταίοι έπρεπε να ασφαλίσουν το αυτοκίνητο, η [...] εισέπραττε από τις ασφαλιστικές εταιρείες προμήθεια για την μεσολάβηση της (ως [...]) και οι Διανομείς εισέπρατταν επίσης από τις ασφαλιστικές εταιρείες προμήθεια για την πληροφόρηση του πελάτη που αγόραζε με χρηματοδότηση του αυτοκινήτου από συνεργαζόμενη με την CITROEN ΕΛΛΑΣ τράπεζα, την υπογραφή εκ μέρους του του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και την διαβίβαση του συμβολαίου στην [...]. Στην περίπτωση της οδικής βοήθειας η [...] παρελάμβανε από τον Διανομέα την επιταγή, με την οποία αυτός πλήρωνε τα ασφάλιστρα της

<sup>329</sup> Βλ. σχετ. 88 της καταγγελίας.

<sup>330</sup> Βλ. σχετ. 89 της καταγγελίας για την από 9.6.2009 Νο 87/Π09 εγκύκλιο, στην οποία αναφέρεται ότι «[σ]ε συνέχεια της από 01/06/2009 Εγκυκλίου Νο 81/Π09, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι τα αυτοκίνητα C4 ..... τα οποία θα τιμολογηθούν μέχρι 30/06/2009 και στα οποία θα παρέχεται, εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ, δωρεάν ασφάλιση για ένα (1) έτος (σύμφωνα με την Προωθητική Ενέργεια του EXTRA BONUS), θα ασφαλίζονται στην Ασφαλιστική Εταιρεία «GROUPAMA ΦΟΙΝΙΞ» μέσω της ELYSEE».

<sup>331</sup> Βλ. σχετικά και (Πρακτικά της 30ης Σεπτεμβρίου 2021, Συνεδρίαση 125η ΕΑ, σελ. 53 και το υπ' αριθμ. πρωτ. 701/03.12.2021 συμπληρωματικό υπόμνημα, παρ. 100-103).

<sup>332</sup> Οι καταγγέλλουσες επικαλούνται σχετικά την από 9.6.2009 εγκύκλιο (βλ. και σχετ. 89 της καταγγελίας).

<sup>333</sup> Επικαλούνται σχετικά το Φυλλάδιο «Φροντίδα CITROËN», σχετ. 90 της καταγγελίας.

<sup>334</sup> Επικαλούνται δέσμη τιμολογίων της εταιρείας αυτής προς την πρώτη από τις καταγγέλλουσες. Βλ. σχετ. 91 της καταγγελίας.



δεύτερης διετίας. Οι καταγγέλλουσες σημειώνουν ότι η προμήθεια που εισέπρατταν οι Διανομείς κατά τα ανωτέρω ήταν [...]%-[...]%.

253. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, συνολικά για 4 ασφαλιστικές συμβάσεις, η CITROEN ΕΛΛΑΣ (με σύμπραξη και της [...]) επέλεγε την ασφαλιστική εταιρεία ή τις ασφαλιστικές εταιρείες, με την οποία ή τις οποίες οι Διανομείς και Εξουσιοδοτημένα Συνεργεία αναγκάζονταν να υπογράψουν τις αντίστοιχες συμβάσεις, στερώντας τους έτσι την δυνατότητα να επιλέξουν αυτοί την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία θα συνεργάζοντουσαν. Το αυτό ίσχυε και για τον πελάτη που αγόραζε το αυτοκίνητο από τον Διανομέα με χρηματοδότηση από την CITROEN ΕΛΛΑΣ (ή από συνεργαζόμενη με την τελευταία τράπεζα).

254. Η συμπεριφορά αυτή της CITROEN ΕΛΛΑΣ και της ΕΛΥΖΕ (επιβολή ασφαλιστού) αποτελεί, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, πράξη αντίθετη προς τα άρθρα 5.3,<sup>335</sup> 10.3 της Σύμβαση Διανομέα και 5.11 της Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου, τα οποία παρέχουν στην CITROEN ΕΛΛΑΣ το δικαίωμα για έγκριση στην επιλογή των Διανομέων και Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων. Ταυτόχρονα αποτελεί πράξη αντίθετη προς το άρθρο 101 ΣυνθΛΕΕ και τον Κανονισμό 1400/2002 και κατάχρηση της σχέσης εξάρτησης στην οποία βρίσκονται οι Διανομείς από την πρώτη καταγγελλόμενη και επομένως πράξη αντίθετη προς τον Κανονισμό 1400/2002, το άρθρο 102 ΣυνθΛΕΕ και το άρθρο 2α ν. 703/1977.

255. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες με τα υπ' αριθ. πρωτ. 8761/5.12.2014 και 2137/6.4.2017 συμπληρωματικά τους υπομνήματα προσκόμισαν στην Υπηρεσία τα παρακάτω έγγραφα ως αποδεικτικά στοιχεία και περιέλαβαν σχετικά με το περιεχόμενό τους τις κάτωθι επισημάνσεις:

- το υπ' αριθ. XXVIII επισυναπτόμενο στο ανωτέρω έγγραφο αντίγραφο εντύπου που χρησιμοποιείτο (καθ' υπόδειξη των δύο αυτών εταιριών) από τους διανομείς για την ενημέρωση των πελατών σχετικά με την ασφάλιση των αυτοκινήτων τους στο οποίο αναφέρονται -μεταξύ άλλων- κατά λέξη τα εξής: «..... [...], όπως και η CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ, θέλοντας να σας προσφέρει και άλλες σημαντικές υπηρεσίες.....».
- την υπ' αριθ. 017/Π98/27.2.1998 εγκύκλιο της πρώτης καταγγελλόμενης, που απευθύνεται στο δίκτυο των επίσημων εμπόρων CITROEN, στην οποία αναφέρεται ότι ο χρηματοδοτικός διακανονισμός θα γίνεται με γραμμάτια, που θα φέρουν την εγγύηση των επίσημων εμπόρων, με υποχρεωτική ασφάλεια από την [...].
- την υπ' αριθ. [...], που απευθύνεται στους επίσημους εμπόρους CITROEN, στην οποία αναφέρεται ότι οι έμποροι θα έχουν την βοήθεια των επιθεωρητών της πρώτης καταγγελλόμενης, που θα τους επισκέπτονται σε τακτά διαστήματα και θα παρέχουν υποστήριξη για οποιοδήποτε πρόβλημα σχετικό με τα ζητήματα της ασφάλισης.

---

<sup>335</sup> Αναφέρεται στην καταγγελία «αντί του ορθού 5.4.» που αφήνει να εννοηθεί ότι η παραπομπή γίνεται στο άρθρο 5.4.

- την με ημερομηνία 29.6.2007 φόρμα επίσκεψης δικτύου, την οποία συμπλήρωναν οι πιο πάνω επιθεωρητές της πρώτης καταγγελλόμενης κατά τις επισκέψεις τους, όπου στην θέση «Ασφαλιστήριο εγκαταστάσεων - αυτοκινήτων» σημειώνουν την ένδειξη “[...]”.
  - τις υπ’ αριθ. 047/Π98/5-6-1998, 004/Π2000/17-1-2000 και 104Π2000/29-9-2000 εγκυκλίους της πρώτης καταγγελλόμενης, στις οποίες αναφέρεται ότι οι παραγγελίες που αφορούν σε πώληση μέσω χρηματοδότησης, πρέπει να συνοδεύονται απαραίτητα από επιταγή ή μετρητά (για λογαριασμό της [...]), «*διαφορετικά η παραγγελία δεν θα προωθείται προς τιμολόγηση*». Επομένως, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, ενώ το αντικείμενο της πρώτης καταγγελλόμενης ήταν η πώληση αυτοκινήτων, αυτή καθόριζε το ζήτημα της ασφάλισης των αυτοκινήτων, προς όφελος της συμπράττουσας με αυτήν εταιρείας [...].
  - την υπ’ αριθ. 16/99/3-3-1999 εγκύκλιο της [...] (μη ανακληθείσα ποτέ σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, σχετ. XXXIV), περί κανονισμού αμοιβών, στην οποία περιέχεται πίνακας με στόχους, όπου ορίζεται ότι οι αμοιβές από την επίτευξή τους θα αποδίδονται με το κλείσιμο του ημερολογιακού έτους και σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της πρώτης καταγγελλόμενης. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, πρόκειται για πλήρη επιβεβαίωση τόσο της θέσης στόχων στον τομέα των ασφαλίσεων όσο και της σύμπραξης των δύο εταιριών στον ίδιο τομέα.
  - τις αναλυτικές καταστάσεις αμοιβών Α' τριμήνου 2003, Δ' τριμήνου 2006, Γ' τριμήνου 2009 και Γ' τριμήνου 2010 της [...], από τις οποίες προκύπτει, όπως αναφέρουν οι καταγγέλλουσες, ότι η προμήθεια που απέδιδε στην πρώτη καταγγέλλουσα, ανερχόταν για την μεν ασφάλιση αυτοκινήτων χρηματοδοτούμενων με το πρόγραμμα της [...], αρχικά σε ποσοστό [...] % [...] και αργότερα σε ποσοστό [...] %, [...], ανερχόταν σε ποσοστό [...] % [...], ενώ για την ανανέωση των ασφαλιστηρίων ανερχόταν σε ποσοστό [...] % [...], ενιαία για χρηματοδοτούμενα και «ελεύθερα» αυτοκίνητα.
  - Πίνακα πρωτασφαιστών χρηματοδοτούμενων αυτοκινήτων και πίνακα πρωτασφαιστών «ελεύθερων» αυτοκινήτων, που αφορούν σε διεκπεραιώσεις ασφαλίσεων από την πρώτη καταγγέλλουσα.
  - την από [...] πρόταση συνεργασίας του πρακτορείου ασφαλίσεων « [...]» προς την καταγγελλόμενη, από την οποία προκύπτει η προσφορά προμήθειας ανερχόμενης σε ποσοστό [...] % .
  - Στο ίδιο υπόμνημα και στην κατάθεση [...] αναφέρεται ότι η εταιρεία του συνεργάζεται μόνο με την εταιρεία [...] για το ζήτημα των ασφαλειών.
256. Οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν επίσης<sup>336</sup> τις εγκυκλίους 111/Π99/2-1 ί-1999, 30-12-1999, 069/Π01/25-4-2001, 012/Π02/31 -1 -2002, 068/Π03/30-4-2003 και 87/Π09/9-6-2009 της CITROEN ΕΛΛΑΣ προς το δίκτυο διανομέων αυτοκινήτων, από τις οποίες ισχυρίζονται ότι προκύπτει η επιβολή υποχρέωσης ασφάλισης των αυτοκινήτων CITROEN (ανεξάρτητα εάν επρόκειτο για χρηματοδοτούμενα ή όχι) μέσω της CITROEN ΕΛΛΑΣ

<sup>336</sup> Βλ.σχετ. 27-32 της υπ’ αριθ. 3430/16.4.2021 επιστολής των καταγγελλουσών.

257. Προς περαιτέρω επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν<sup>337</sup> ένορκη βεβαίωση [...] <sup>338</sup>, ο οποίος αναφέρει ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ προέτρεπε τα μέλη του δικτύου να χειραγωγούν τους αγοραστές λέγοντάς τους ότι για να πάρουν έκπτωση ή να μπουν σε χρηματοδοτικό άτοκο πρόγραμμα ήταν υποχρεωμένοι να ασφαλίσουν το αυτοκίνητο τους στην εταιρεία ΕΛΥΖΕ. Αναφέρει επίσης ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ εξέδιδε εγκυκλίους όπου επεσήμαινε ότι ήταν υποχρεωτική η ασφάλιση των αυτοκινήτων μέσω της εταιρείας [...] καθώς και ότι δεν επιτράπη ποτέ στα μέλη του δικτύου να γίνουν οι ίδιοι ασφαλιστικοί πράκτορες, όπως ήταν η [...].
258. Από την άλλη μεριά η πρώτη καταγγελλόμενη αναφέρει ότι οι διανομείς δεν ήταν υποχρεωμένοι να ασφαλίζουν τα αυτοκίνητα που μεταπωλούσαν σε συγκεκριμένη ασφαλιστική εταιρεία (και ειδικότερα στην [...]) και όχι σε άλλη ασφαλιστική εταιρεία. Σημειώνει επίσης ότι η ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ουδέποτε έλαβε από την ίδια αμοιβή για τυχόν παροχή υπηρεσιών ενημέρωσης για ασφαλιστικά προγράμματα ή τυχόν είσπραξη ασφαλιστρών, καθώς η μόνη υπόχρεη για την καταβολή της αμοιβής ήταν η [...]. Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η CITROEN ΕΛΛΑΣ προσκόμισε τιμολόγια παροχής υπηρεσιών της πρώτης καταγγέλλουσας προς την [...] <sup>339</sup>.
259. Η πρώτη καταγγελλόμενη σημείωσε ότι στο πλαίσιο σύναψης χρηματοδοτικών συμβάσεων με τράπεζες, τα μέλη του Δικτύου CITROEN ουδέν κίνδυνο έφεραν από την κατάρτιση της σύμβασης πώλησης του οχήματος μέσω του χρηματοδοτικού προγράμματος, η οποία καταρτιζόταν από την ίδια. Στην περίπτωση αυτή, τα μέλη του Δικτύου CITROEN λάμβαναν από την CITROEN ΕΛΛΑΣ προμήθεια για τη μεσολάβηση τους σε μία τέτοια σύμβαση πώλησης. Η εκάστοτε τράπεζα έφερε τον χρηματοδοτικό κίνδυνο της μη αποπληρωμής του τιμήματος του αυτοκινήτου και για αυτό τον λόγο η CITROEN ΕΛΛΑΣ παρακρατούσε την κυριότητα του οχήματος υπέρ της τράπεζας. Επομένως, όπως αναφέρει η πρώτη καταγγελλόμενη, ήταν καθόλα εύλογο η ίδια και η εκάστοτε τράπεζα, ως αποκλειστικά φέρουσες τον κίνδυνο, να επιθυμούν τα κατ' αυτόν τον τρόπο παλούμενα οχήματα να ασφαλίζονται σε ασφαλιστική εταιρεία της επιλογής τους με τη μεσολάβηση του ασφαλιστικού διαμεσολαβητή που εκείνες, κατά την απόλυτη διακριτική τους ευχέρεια, θα επέλεγαν. Η CITROEN ΕΛΛΑΣ σημειώνει ότι με την συνεργασία της εκάστοτε τράπεζας ως φέρουσας τον κίνδυνο της φερεγγυότητας του εκάστοτε αγοραστού, είχε επιλέξει τα οχήματα αυτά να ασφαλίζονται με τη διαμεσολάβηση της [...]. Κατά συνέπεια, τα μέλη του Δικτύου CITROEN, ουδεμία υπηρεσία παρείχαν στις περιπτώσεις αυτές, καθώς η υπογραφή της συγκεκριμένης ασφαλιστικής σύμβασης με τη μεσολάβηση της [...] ήταν προϋπόθεση για την υπογραφή της τρίμερους σύμβασης μεταξύ της CITROEN ΕΛΛΑΣ, της τράπεζας και του πελάτη. Έτσι, η ΕΛΥΖΕ, αν και δεν είχε ουδεμία υποχρέωση προς τούτο, απέδιδε από καθαρή ελευθεριότητα στο εκάστοτε μέλος του Δικτύου CITROEN προμήθεια για την μεσολάβηση αυτή στη σύναψη της σύμβασης πώλησης μέσω του χρηματοδοτικού προγράμματος που είχε καταρτίσει η CITROEN ΕΛΛΑΣ με τις συνεργαζόμενες της

<sup>337</sup> Βλ. το υπ' αριθ. 3430/16.4.2021 επιστολή των καταγγελλουσών.

<sup>338</sup> Ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον του Ειρηνοδικείου Αθηνών.

<sup>339</sup> Βλ. την υπ' αριθ. 3825/27.04.2021 απάντηση της CITROEN ΕΛΛΑΣ σε επιστολή παροχής στοιχείων της ΕΑ.

τράπεζες. Τα παραπάνω επιβεβαιώνει στην ένορκη βεβαίωσή του<sup>340</sup> [...], ο [...].

*Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περι υποχρέωσης ασφάλισης σε συγκεκριμένο ασφαλιστικό φορέα*

260. Σχετικά με τον ισχυρισμό περί υποχρέωσης ασφάλισης σε συγκεκριμένο ασφαλιστικό φορέα αναφέρεται ότι οι όροι 5.4 και 10.13 Σύμβασης Διανομής<sup>341</sup> και 5.11<sup>342</sup> Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου προβλέπουν μεν δικαίωμα της CITROEN ΕΛΛΑΣ να εγκρίνει τον ασφαλιστικό φορέα, τον οποίον ωστόσο τον επιλέγουν οι διανομείς και τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Η πρόβλεψη αυτή περί εγκρίσεως του ασφαλιστικού φορέα από την CITROEN ΕΛΛΑΣ στηρίζεται πιθανώς στο ελάχιστο περιεχόμενο που θα πρέπει να έχει το ασφαλιστικό συμβόλαιο απαραίτητως όπως και το ότι η Εταιρεία θα δικαιούται να εισπράττει απευθείας από τον φορέα ασφάλισης κάθε αποζημίωση που θα οφείλεται σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου, εντός του ορίου της αξίας των Αυτοκινήτων και λοιπών Προϊόντων CITROEN των οποίων το τίμημα δεν έχει ακόμη καταβληθεί, με τους αναλογούντες τόκους. Εξάλλου, από τα προσκομιζόμενα σχετικά δεν προκύπτει υποχρέωση ασφάλισης σε συγκεκριμένο φορέα. Ειδικότερα, στο προσκομιζόμενο έγγραφο, το οποίο αφορά σε προωθητική πολιτική Φεβρουαρίου 2005 και απευθύνεται στα μέλη του δικτύου CITROEN, αναφέρεται «[...] Τέλος θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε για ακόμα μια φορά για τα ανταγωνιστικά πακέτα ασφάλισης της ELYSEE που προσφέρονται ειδικά στο δίκτυό μας και αφορούν όλα τα αυτοκίνητα [...]», συνηγορώντας υπέρ της σχετικής διακριτικής ευχέρειας και όχι της επιβολής ασφαλιστικού φορέα από μέρος της πρώτης καταγγελλόμενης. Όσον αφορά δε στην Εγκύκλιο της CITROEN ΕΛΛΑΣ 87/Π09 από 9.6.2009, πρόκειται για προωθητική ενέργεια «ΔΩΡΕΑΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ» συγκεκριμένων μοντέλων ΕΛΛΑΣ, προς όφελος τόσο των πωλήσεων της ίδιας και του δικτύου της, όσο και των καταναλωτών και σε καμιά περίπτωση δεν πρόκειται για επιβολή ασφαλιστικού φορέα στα εξουσιοδοτημένα μέλη του δικτύου. Το ίδιο ισχύει και για τα προωθητικά προγράμματα σχετικά με την ασφάλιση για *οδική βοήθεια*: το φυλλάδιο που αναφέρεται σε φροντίδα CITROEN, κάνει λόγο για καλύψεις που είναι δωρεάν παροχή της CITROEN ΕΛΛΑΣ στους πελάτες εκείνους που έχουν αγοράσει νέο όχημα από την ίδια ή από μέλη του δικτύου της. Στις δε εγκυκλίους 017/Π98/27.2.1998, 069/Π01/25/04/2001, 012/Π02/31/01/2002 και 068/Π03/30/04/2003 αναφέρεται υποχρεωτική ασφάλιση μέσω της ΕΛΥΖΕ σε περίπτωση χρηματοδοτούμενων αυτοκινήτων, μόνο δηλαδή εφόσον ο πελάτης επιλέξει χρηματοδοτούμενο αυτοκίνητο.

261. Προς την ίδια κατεύθυνση, στις προαναφερθείσες υπ' αριθ. 1180/2017 και 3536/2020 αποφάσεις διαπιστώθηκε ότι η ίδια η CITROEN ΕΛΛΑΣ επιβαρυνόταν το κόστος του προωθητικού προγράμματος, στο πλαίσιο του οποίου η CITROEN ΕΛΛΑΣ έδινε τη δυνατότητα στους διανομείς να μεταπωλήσουν στον τελικό καταναλωτή ορισμένα οχήματα με την πρόσθετη παροχή δωρεάν ασφάλισης για ένα έτος και γι' αυτό το λόγο ζητούσε από

<sup>340</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση υπ' αριθμ. [...] ενώπιον [...], συνημμένη στην υπ' αριθμ. πρωτ. 3825/27.04.2021 απάντηση της καταγγελλομένης.

<sup>341</sup> Άρθρο 5.4 «*Ασφάλιση Προϊόντων CITROEN*», το οποίο ορίζει ότι: «[...]» και άρθρο 10.13. με τίτλο «*Ασφάλιση*» το οποίο ορίζει ότι: «[...]».

<sup>342</sup> Με τίτλο «*Ασφάλιση*», το οποίο ορίζει ότι: «[...]».

τους διανομείς να ασφαλίζουν τα αυτοκίνητα αυτά στην [...]. Η δε απόφαση 3536/2020 αναφέρει επιπλέον ότι σε όλες τις άλλες περιπτώσεις (χρηματοδοτούμενα και ελεύθερα οχήματα) δεν προέκυψαν στοιχεία περί επιβολής συγκεκριμένου ασφαλιστικού φορέα από την CITROEN ΕΛΛΑΣ προς το εξουσιοδοτημένο δίκτυο διανομέων και κατ' επέκταση προς τους τελικούς καταναλωτές, ενώ παράλληλα αναφέρεται ότι η [...] ήταν το ασφαλιστικό πρακτορείο που καθ' υπόδειξη της CITROEN ΕΛΛΑΣ προτεινόταν για ασφάλιση των πωλουμένων οχημάτων, χωρίς όμως να αποκλείεται η επιλογή άλλου ασφαλιστικού φορέα. Διαπιστώνεται ως εκ τούτου στην εν λόγω απόφαση ότι δεν αποδείχτηκε ότι η όποια παρέμβαση της CITROEN ΕΛΛΑΣ στο τομέα αυτό έγινε καταχρηστικά και καθ' υπέρβαση του συμβατικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της εγκρίσεως του ασφαλιστικού φορέα που θα επέλεγαν οι διανομείς να συνεργαστούν.

262. Σημειώνεται επιπροσθέτως ότι το ΠΠρωτΑθ, με την υπ' αριθμ. 3879/2019 απόφασή του, απέρριψε την αγωγή της πρώτης καταγγέλλουσας κατά των 1) «[...]» 2) « AIGLON ANΩNYMH BΙOMHXANIKH KAI EMΠOPIKH ETAIPEIA AYTOKINHΤΩΝ» και έκρινε ότι τα υπό κρίση περιστατικά δεν συνιστούν συμπεριφορά καταχρηστική ή αντίθετη στα χρηστά ήθη, καθώς και ότι εξ αυτών δεν στοιχειοθετείται συμπεριφορά η οποία να παραβιάζει τις διατάξεις των άρθρων περί ελεύθερου ανταγωνισμού (και ειδικότερα τον υπ' αριθμ. 1400/2002 Κανονισμό, άρθρο 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ, καθώς και τις διατάξεις του άρθρου 703/77 (ήδη 3959/2011) και ειδικότερα τα άρθρα 2, 2<sup>α</sup> ν.703/77 (όπως ίσχυαν τότε), εφόσον όλα αφορούν σε συμβατικούς όρους, τους οποίους οι διάδικοι είχαν συνυπολογίσει ελεύθερα.
263. Τα παραπάνω στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης συνηγορούν υπέρ της διαπίστωσης ότι υπήρχε ευχέρεια επιλογής ασφαλιστικού φορέα και όχι επιβολής αυτού εκ μέρους της CITROEN ΕΛΛΑΣ. Τέλος, επισημαίνεται ότι στην κατάθεση του [...] αναφέρεται ότι η εταιρεία του συνεργάζεται μόνο με την εταιρεία [...] για το ζήτημα των ασφαλειών, ωστόσο τούτο προκύπτει κατόπιν δικής του επιλογής να συνεργάζεται με την εν λόγω εταιρεία και μόνο και δεν είναι αποτέλεσμα επιβολής από την CITROEN ΕΛΛΑΣ<sup>343</sup>. Επομένως, καταρρίπτεται ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών<sup>344</sup>, ότι ο μάρτυρας [...] επιβεβαιώνει τους ισχυρισμούς τους.
264. Εν κατακλείδι, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, ο ισχυρισμός των καταγγελλουσών περί υποχρέωσης ασφάλισης των αυτοκινήτων της πρώτης καταγγελλόμενης σε συγκεκριμένο ασφαλιστικό φορέα, δεν αποδεικνύεται από τα προσκομισθέντα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και, συνεπώς, απορρίπτεται ως αβάσιμος.

---

<sup>343</sup> Βλ. σχετ. 4 του υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπομνήματος των καταγγελλουσών εταιρειών, όπου ο εν λόγω μάρτυρας, κατόπιν ερώτησης του Εισηγητή του δικαστηρίου στην υπ' αριθμ. 3879/2021 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (βλ. και Πρακτικά συζήτησης του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών στις 06.12.2017, σελ. 23-25), αναφέρει ότι ποτέ δεν έχει πέσει στην αντίληψη του περί υποχρέωσης των διανομεων από τις καταγγελλόμενες σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη των οχημάτων υποχρεωτικά και μόνο από την ΕΛΥΖΕ, ούτε και περί απαγόρευσης «..... να έχουν οποιαδήποτε άλλη σχέση με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες». Κατά τον μάρτυρα η ΕΛΥΖΕ είναι μια εταιρεία ασφαλιστικών συμβούλων και ο ίδιος πρότεινε στον πελάτη την εν λόγω εταιρεία, η οποία αντιπροσώπευε 3 με 4 ασφαλιστικές εταιρείες, χωρίς να τον υποχρεώνει, ούτε ο ίδιος, αλλά ούτε και η CITROEN, να την επιλέξει για την ασφαλιστική κάλυψη του οχήματος. Συναφώς, σε άλλη ερώτηση που του έγινε ο μάρτυρας αναφέρει ότι η αποκλειστική συνεργασία που είχε με την ΕΛΥΖΕ ήταν αποκλειστικά δική του απόφαση διότι η εν λόγω ασφαλιστική εταιρεία του έδινε σιγουριά ώστε να είναι φερέγγυος ως προς τις συμβάσεις που είχε υπογράψει με τις τράπεζες.

<sup>344</sup> Βλ. υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημά τους.

**VII.2.11 ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΕΠΙΒΟΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ  
ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ  
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ**

265. Σύμφωνα με την καταγγελία, η πρώτη καταγγελλόμενη, διαθέτοντας μεγάλη οικονομική επιφάνεια και οργανωμένη υποστήριξη στα χρηματοοικονομικά ζητήματα και εκμεταλλευόμενη ταυτόχρονα την έλλειψη εξοικείωσης από πλευράς των διανομέων της στα θέματα αυτά, τους απαγόρευσε να συνάπτουν ανεξάρτητες συμφωνίες χρηματοδότησης αγοράς αυτοκινήτων με τις τράπεζες που θα επέλεγαν ελεύθερα οι ίδιοι, επικαλούμενη την σύναψη «κεντρικής συμφωνίας» μεταξύ της ίδιας και των τραπεζών που εκείνη προτιμούσε, στερώντας έτσι από τους διανομείς το δικαίωμα να λαμβάνουν τις σχετικές προμήθειες και τα έξοδα φακέλου, για τις πιο πάνω περιγραφόμενες υπηρεσίες που τελικά εκείνοι πραγματικά προσέφεραν προς αποκλειστικό όφελος των τραπεζών και της CITROEN ΕΛΛΑΣ. Στα πλαίσια της δυνατότητάς της αυτής, η τελευταία κατάρτισε συμφωνίες με διάφορα πιστωτικά ιδρύματα («κεντρικές συμφωνίες») όπως [...], με τις οποίες καθοριζόταν το επιτόκιο χορήγησης δανείου αλλά και η προμήθεια που έδιναν οι τράπεζες στους εμπόρους εκείνους, οι οποίοι τις πρότειναν στους αγοραστές των οχημάτων για την χρηματοδότηση των αγορών τους (προμήθεια για την σύσταση πελατολογίου). Μάλιστα, η CITROEN ΕΛΛΑΣ και η [...]είχαν [...]<sup>345</sup>.

266. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, με τον τρόπο αυτό, οι μεν διανομείς της CITROEN ΕΛΛΑΣ προωθούσαν, μαζί με τα αυτοκίνητα, και την χρηματοδότηση της αγοράς τους από τις τράπεζες που είχε επιλέξει η CITROEN ΕΛΛΑΣ, ετοιμάζαν τον φάκελο της χρηματοδότησης τον οποίον υπέβαλαν είτε στην CITROEN ΕΛΛΑΣ (προκειμένου για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα) είτε στην [...] (προκειμένου για τα επαγγελματικής χρήσης) δεν λάμβαναν όμως ποτέ την προμήθεια για την σύσταση του πελατολογίου, την οποία παρακρατούσε ολόκληρη η CITROEN ΕΛΛΑΣ είτε απευθείας από την Τράπεζα που χορηγούσε το δάνειο είτε μέσω [...]. Με άλλα λόγια, οι διανομείς λειτουργούσαν ως σημεία προώθησης και διεκπεραίωσης των χρηματοδοτικών υπηρεσιών των τραπεζών και προς όφελος των τελευταίων αλλά και της CITROEN ΕΛΛΑΣ, που είχε καταρτίσει μία κεντρική συμφωνία με αυτές για να εισπράττει προμήθεια εκμεταλλευόμενη την εργασία των διανομέων.

267. Οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι με την πάροδο του χρόνου, η λειτουργία του θεσμού της χρηματοδότησης αγοράς αυτοκινήτων άρχισε να γίνεται ευρύτερα κατανοητή από τους εμπόρους αυτοκινήτων, οι οποίοι άρχισαν να διαμαρτύρονται για την στέρηση των ποσών που δικαιούνταν. Η πιο πάνω πρακτική της πρώτης καταγγελλόμενης άλλαξε σταδιακά και από το [...]. [...], η CITROEN ΕΛΛΑΣ [...]. Η απόδοση αυτή όμως, σύμφωνα με την καταγγελία, [...]. Στην περίπτωση [...], η CITROEN ΕΛΛΑΣ, σύμφωνα με την καταγγελία, [...] εφαρμογής του προγράμματος άτοκης-χρηματοδότησης<sup>346</sup>. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες με το υπ' αριθ. πρωτ. 2137/6.4.2017 συμπληρωματικό τους υπόμνημα προσκόμισαν στην Υπηρεσία κατάθεση του [...], ως μάρτυρα της πρώτης καταγγελλόμενης στη συζήτηση της αγωγής της καταγγέλλουσας για αποζημίωση, στην

<sup>345</sup> Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες [...].

<sup>346</sup> Προσκομίζεται ενδεικτικά η Εγκύκλιος Νο 143/Π08/16-7-2008 της CITROËN HELLAS προς το δίκτυο διανομέων CITROEN, με θέμα «Νέο Πρόγραμμα Χρηματοδότησης».

οποία αναφέρεται ότι οι διανομείς είναι αναγκασμένοι να συνεργαστούν με τις τράπεζες που θα προκρίνει η πρώτη καταγγελλόμενη (σελ. 37 πρακτικών).

268. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, με τις πιο πάνω πρακτικές της η CITROEN ΕΛΛΑΣ προκάλεσε στην πρώτη από τις καταγγέλλουσες σημαντική περιουσιακή ζημιά, δεδομένου ότι α) δεν της απέδωσε, κατά την περίοδο από το έτος 2001 μέχρι τον Οκτώβριο του έτους 2003, τις προμήθειες που δικαιούτο να λάβει από τις χρηματοδοτούσες τράπεζες για την από μέρους της πραγματική παροχή προς αυτές υπηρεσιών σύστασης πελατολογίου, β) δεν της απέδωσε, κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο του έτους 2003 μέχρι τον Μάιο του έτους 2011, τις προμήθειες που δικαιούτο να λάβει από τις χρηματοδοτούσες τράπεζες για την από μέρους της πραγματική παροχή προς αυτές υπηρεσιών σύστασης πελατολογίου στις περιπτώσεις εφαρμογής προγραμμάτων άτοκης χρηματοδότησης σύστασης πελατολογίου. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες η πιο πάνω συμπεριφορά της CITROEN ΕΛΛΑΣ είναι παράνομη, συνιστώντας κατάχρηση της σχέσης εξάρτησης, στην οποία βρίσκονται οι διανομείς και αποτελεί παράβαση του Κανονισμού 1400/02 και του άρθρου 2α ν.703/1977, όπως ισχύει.
269. Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους οι καταγγέλλουσες προσκομίζουν<sup>347</sup> ένορκη βεβαίωση [...] <sup>348</sup>, ο οποίος αναφέρει ότι η CITROEN ΕΛΛΑΣ είχε επιβάλει στο δίκτυο διανομικών συνεργασία με συγκεκριμένες τράπεζες που είχε επιλέξει η ίδια και ότι τα μέλη του δικτύου ετοίμαζαν το φάκελο της χρηματοδότησης χωρίς όμως να λαμβάνουν προμήθεια για την σύσταση αυτή του πελατολογίου.
270. Από την άλλη μεριά, η πρώτη καταγγελλόμενη αναφέρει<sup>349</sup> ότι επί σειρά ετών συνεργαζόταν με τράπεζες του εσωτερικού για την εκπόνηση προγραμμάτων χρηματοδότησεως αυτοκινήτων καθώς και ότι με αποκλειστικά δικό της κόστος της οι τράπεζες έδιναν ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησεως στους πελάτες του Δικτύου της (π.χ. 0% επιτόκιο, μεγάλες περιόδους χάριτος μέχρι την αποπληρωμή, μηδενικές προκαταβολές κ.α.). Αναφέρει επίσης ότι στο πλαίσιο τέτοιων πωλήσεων, η ίδια απέδιδε στις καταγγέλλουσες, όπως και στους λοιπούς διανομείς του Δικτύου της, μία ορισμένη, ρητώς συμφωνηθείσα αμοιβή για τη διαμεσολάβηση τους στη διενέργεια τέτοιων πωλήσεων μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων, το κόστος σύναψης, λειτουργίας και ευρύτατης διαφήμισης των οποίων είχε εξ ολοκλήρου επωμισθεί η ίδια. Η CITROEN ΕΛΛΑΣ σημείωσε ότι η ίδια ουδέποτε απαγόρευσε στις καταγγέλλουσες, καθώς και στα λοιπά μέλη του Δικτύου της, να προβαίνουν σε πωλήσεις μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων και συμβάσεων που θα σύναπταν οι ίδιοι με άλλες τράπεζες, αναλαμβάνοντας, όμως, οι ίδιοι το κόστος για τη λειτουργία των χρηματοδοτικών αυτών συμβάσεων.
271. **Η άποψη της ΕΑ επί του καταγγελλόμενου ισχυρισμού περί επιβολής χρηματοδότησης πωλήσεων από συγκεκριμένο χρηματοδοτικό φορέα και μη καταβολής σχετικής προμήθειας** Από τον φάκελο της υπόθεσης δεν προέκυψαν στοιχεία περί υποχρεωτικής συνεργασίας των μελών του δικτύου με συγκεκριμένες τράπεζες για τη χρηματοδότηση των αγορών των πελατών τους, της οποίας το κόστος εξάλλου επωμιζόταν η CITROEN ΕΛΛΑΣ. Το μέλος του δικτύου θα έπρεπε να κατευθύνει τον πελάτη του να συνεργαστεί με την

<sup>347</sup> Στο υπ' αριθμ. 3430/16.4.2021 υπόμνημά τους.

<sup>348</sup> Ένορκη βεβαίωση [...] ενώπιον του Ειρηνοδικείου Αθηνών.

<sup>349</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 3825/27.4 2021 απάντηση της CITROEN ΕΛΛΑΣ.

προτεινόμενη από την εταιρεία τράπεζα, μόνο εφόσον επιθυμούσε να επωφεληθεί ο πελάτης του της εν λόγω χρηματοδότησης που παρείχε η εταιρεία. Τούτο αποδεικνύεται και από τα αναφερόμενα στην εγκύκλιο Νο143/Π08/16/07/2008, την οποία προσκομίζουν οι καταγγέλλουσες, όπου αναφέρεται ότι «Πιστεύουμε ότι όλες οι παραπάνω ενέργειες, οι οποίες έχουν σημαντικό κόστος για την CITROEN ΕΛΛΑΣ και αποσκοπούν στην ενίσχυσή σας, θα σας διευκολύνουν και θα συμβάλλουν στην αύξηση των διελεύσεων στις εκθέσεις σας και κατ' επέκταση στην αύξηση των πωλήσεών σας. Ελπίζουμε να μην αφήσετε ανεκμετάλλευτη αυτή την ευκαιρία που σας παρέχει η CITROEN ΕΛΛΑΣ».

272. Προς την ίδια κατεύθυνση, στις αποφάσεις υπ' αριθμ. 1180/2017 ΠΠρωτΑθ και 3536/2020 του Εφετείου Αθηνών διαπιστώθηκε ότι τα μέλη του δικτύου ήταν ελεύθερα να συνάπτουν τα ίδια χρηματοδοτικά προγράμματα με πιστωτικά ιδρύματα της επιλογής τους και να λαμβάνουν τη σχετική προμήθεια. Την δυνατότητα των μελών του δικτύου να συνάπτουν τα ίδια χρηματοδοτικά προγράμματα με τράπεζες αναφέρουν εξάλλου στις ένορκες βεβαιώσεις του οι [...] <sup>350</sup>, [...] <sup>351</sup> και [...] <sup>352</sup>, οι οποίοι παράλληλα αναφέρουν ότι το [...].

273. Συνεπώς, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, έπεται ότι ο ανωτέρω ισχυρισμός των καταγγελλουσών προβάλλεται αβάσιμα και απορρίπτεται ως απαράδεκτος.

**VII.2.12** *ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΑ Η ΕΑ ΝΑ ΑΠΟΦΑΝΘΕΙ Α) ΓΙΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ ΤΙΜΗ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ (TEST DRIVE), Β) ΓΙΑ ΕΠΙΒΟΛΗ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ Η ΑΠΟΚΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗ CITROËN ΕΛΛΑΣ Γ) ΓΙΑ ΕΠΙΒΟΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ LEXIA LASER Δ) ΓΙΑ ΠΑΡΑΠΛΑΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΧΑΝΙΑΔΑΚΗ*

274. [...].

275. Επίσης, η CITROEN ΕΛΛΑΣ, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, [...]. Γι' αυτό τον λόγο η πρακτική αυτή προσκρούει στα άρθρα 101 ΣυνθΛΕΕ και 1 ν. 703/1977, ήδη ν. 3959/2011. Ταυτόχρονα, χρέωνε ακριβότερα τον πελάτη από ό,τι χρέωνε για την ίδια παροχή η πρώτη καταγγέλλουσα.

276. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, στο πλαίσιο των συμβατικών σχέσεων του Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου με την CITROEN ΕΛΛΑΣ η τελευταία [...]. Η πρακτική αυτή συνιστά, σύμφωνα με την καταγγελία, κατάχρηση σχέσεως οικονομικής εξαρτήσεως (Κανονισμός 1400/2002, άρθρο 102 ΣυνθΛΕΕ, άρθρα 2 και 2α ν. 703/1977 και άρθρο 2 ν. 3959/2011).

277. Ακόμη, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην καταγγελία τον [...]. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες η συμπεριφορά αυτή αποτελεί παράβαση τόσο του κοινοτικού δικαίου (Οδηγία 84/450/ΕΟΚ/, ΕπΕφεΕ 1984, L250/17, όσο και του ν. 146/1914 περί αθεμίτου

---

<sup>350</sup> Βλ. ένορκη βεβαίωση υπ' αριθμ. [...] ενώπιον [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ.

<sup>351</sup> Βλ. ένορκη [...] ενώπιον [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ,

<sup>352</sup> Βλ. ένορκη [...] ενώπιον [...], την οποία προσκόμισε η καταγγελλόμενη με την υπ' αριθμ. 3825/27.04.2021 απάντησή της σε παροχή στοιχείων της ΕΑ.



ανταγωνισμού σε συνδ. με άρθρα 14.1, ζ) Σύμβασης Διανομής και 7.1. Σύμβασης Εξουσιοδοτημένου Συνεργείου.

*Η άποψη της ΕΑ επί των ανωτέρω ισχυρισμών των καταγγελλουσών*

278. Επί των ισχυρισμών αυτών και όσον αφορά τις υπηρεσίες που ανέλαβε η ίδια η CITROEN ΕΛΛΑΣ να διεκπεραιώνει, σημειώνεται ότι προσδιορισμός των αρμοδιοτήτων του διανομέα προκύπτει δυνάμει των συμβατικών ρυθμίσεων, διαφωνία επί των οποίων δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα της ΕΑ αλλά στα πολιτικά δικαστήρια. Εξάλλου, σχετικά με την επικαλούμενη καταχρηστική εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, κατ' άρθρο 2<sup>α</sup> του ν. 703/77, επαναλαμβάνεται η ανάλυση περί μη αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού να αποφανθεί που προεκτέθηκε.
279. Πέραν τούτου, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, η Επιτροπή δεν είναι αρμόδια να αποφανθεί επί θεμάτων παραπλανητικής διαφήμισης. Αρμόδια να αποφανθούν επί των εν λόγω θεμάτων είναι τα πολιτικά δικαστήρια<sup>353</sup>.

#### **VII. ΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ Β' ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 101 ΠΑΡ. 1 ΣΛΕΕ**

280. Η AUTOMOBILES CITROEN FRANCE (βλ. σχετικά Ενότητα «Οι καταγγελλόμενες εταιρείες «CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» και «AUTOMOBILES CITROËN FRANCE» ανωτέρω) καταγγέλλεται ως συμπράττουσα, κατά τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών, με τον αντιπρόσωπο και γενικό εισαγωγέα των προϊόντων της στην Ελλάδα, ήτοι την πρώτη καταγγελλόμενη CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. Ως μοναδικό στοιχείο ανάμιξης της δεύτερης καταγγελλόμενης αναφέρεται από τις καταγγέλλουσες το γεγονός ότι το περιεχόμενο των συμβάσεων συγκροτήθηκε, κατά την άποψή τους, και υπό τις οδηγίες και υποδείξεις της.

281. Από τον φάκελο της υπόθεσης, ωστόσο, δεν προκύπτουν στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ενεργούς συμμετοχής της δεύτερης καταγγελλόμενης στις αιτιάσεις των καταγγελλουσών εταιρειών. Η συμμετοχή και μόνο της δεύτερης καταγγελλόμενης με υποδείξεις κατά τον καταρτισμό των Συμβάσεων διανομής και Συνεργείου, ώστε αυτές να είναι συμβατές με τον εκάστοτε ισχύοντα Κανονισμό Απαλλαγής όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά ταυτόχρονα σε όλη την Ευρώπη, όπως παραδέχονται και οι καταγγέλλουσες<sup>354</sup>, δεν καλύπτει το αποδεικτικό μέτρο που απαιτείται για να θεωρηθεί ότι η δεύτερη καταγγελλόμενη συμμετείχε ενεργά στις αιτιάσεις των καταγγελλουσών εταιρειών. Άλλωστε, η ανωτέρω συμμετοχή της ως σκοπό είχε την εναρμόνιση των συμβάσεων με τον ισχύοντα Κανονισμό απαλλαγής, το οποίο, σε κάθε περίπτωση, δείχνει την προσπάθεια της δεύτερης καταγγελλόμενης για αποτροπή, παρά για συμμετοχή της στις καταγγελλθείσες πρακτικές των καταγγελλουσών εταιρειών.

282. Συναφώς, η ΕΑ ασχολείται με συμφωνίες ή πρακτικές που έχουν (σημαντικές) επιπτώσεις εντός των ορίων της ελληνικής επικράτειας, δηλαδή, εν προκειμένω, συμφωνίες ή πρακτικές που τυχόν εφαρμόστηκαν από την πρώτη καταγγελλόμενη και αφορούν συνολικά το δίκτυό της, οι

<sup>353</sup> Βλ. ν. 146/1914 «Περί αθεμίτου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

<sup>354</sup> Βλ. και σχετική αναφορά των καταγγελλουσών στο υπ' αριθμ. πρωτ. 485/10.09.2021, παρ. 173.

οποίες για την εφαρμογή των κανόνων του ενωσιακού δικαίου ανταγωνισμού ενδέχεται πράγματι να επηρεάζουν αισθητά και το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

283. Δυνάμει των ανωτέρω, κατά την ομόφωνη κρίση της ΕΑ, ελλείπει αποδεικτικών στοιχείων για την ενεργό συμμετοχή της δεύτερης καταγγελλόμενης, κατά τα ανωτέρω, η παρούσα καταγγελία αβασίμως στρέφεται κατά της AUTOMOBILES CITROEN FRANCE.

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια, σε φανερή ψηφοφορία αποφάσισε ομόφωνα τα εξής:

**A. Την απόρριψη**, κατά το σκεπτικό της Απόφασης, της υπ' αριθ. πρωτ. 10155/20.12.2012 καταγγελίας των εταιρειών α) «Ι. Δ. ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΕ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» και β) «ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΡΚΟΥΡΑΚΗΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» κατά των εταιρειών α) «CITROËN ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (με σημερινή επωνυμία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ») και β) «AUTOMOBILES CITROËN FRANCE» για παραβάσεις των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (ήδη άρθρο 1 του ν. 3959/2011) και 2α του ν. 703/77, καθώς και των διαδοχικών Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής (εφεξής και ΚΟΑ) 1400/2002 και 461/2010, ως αβάσιμης στο σύνολό της.

**B) Τη διαπίστωση**, κατά το σκεπτικό της Απόφασης, ότι δεν συντρέχει λόγος περαιτέρω δράσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με την ανωτέρω καταγγελία με βάση το άρθρο 101 ΣΛΕΕ.

Η απόφαση εκδόθηκε την **27<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2022**.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 3959/2011.

Ο Πρόεδρος

Ιωάννης Λιανός

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Παναγιώτης Φώτης

Η Γραμματέας

Ηλιάννα Κούτρα