



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

14 Αυγούστου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 3420

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 671/2018\*

Λήψη απόφασης επί της υπ' αρ. οικ. 6073/17.10.2018 εισήγησης διευθέτησης σύμφωνα με το άρθρο 25α του ν. 3959/2011 και την υπ' αρ. 628/2016 απόφαση της ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού στην υπόθεση της αυτεπάγγελτης έρευνας σε συνέχεια καταγγελίας της εταιρίας «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε.» κατά μεταφορικών επιχειρήσεων του νομού Καβάλας για διαπίστωση παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (νυν ν. 3959/2011) και 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) στην αγορά των εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ  
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 15η Νοεμβρίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης,  
Μέλη: Άννα Νάκου (Αντιπρόεδρος),  
Βικτωρία Μερτικοπούλου,  
Λευκοθέα Ντέκα (Εισηγήτρια),

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε έξι (6) επιπλέον εκδόσεις με τα εξής διακριτικά: 1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2) Έκδοση για την εταιρία ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ ΕΠΕ, 3) Έκδοση για την εταιρία ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ ΕΠΕ, 4) Έκδοση για την εταιρία ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ ΕΠΕ, 5) Έκδοση για το ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΒΑΛΑΣ «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» και 6) Έκδοση για την εταιρία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΑ ΕΛΦΕ ΑΒΕΕ. Από τις ανωτέρω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (Α' 93), όπως ισχύει, τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β' 54) και την από 13.01.2015 ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με το χαρακτηρισμό των απορρήτων στοιχείων και τον τρόπο υποβολής μη εμπιστευτικής εκδοχής εγγράφων. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Νικόλαος Ζευγώλης,  
Παναγιώτης Φώτης,  
Μιχαήλ Πολέμης, σε αναπλήρωση του τακτικού μέλους Σωτηρίου Καρκαλάκου και

Αφροδίτη Αδαμάκου, σε αναπλήρωση του τακτικού μέλους Ιωάννη Πετρόγλου.

Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή.

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της υπ' αρ. οικ. 6073/17.10.2018 εισήγησης διευθέτησης σύμφωνα με το άρθρο 25α του ν. 3959/2011 και την υπ' αρ. 628/2016 απόφαση της ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΕΑ) στην υπόθεση της αυτεπάγγελτης έρευνας σε συνέχεια καταγγελίας της εταιρίας «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε.» κατά μεταφορικών επιχειρήσεων του νομού Καβάλας για διαπίστωση παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων 1 του ν. 703/1977 (νυν ν. 3959/2011) και 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) στην αγορά των εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ευαγγελία Ρουμπή με αναπληρώτρια αυτής την Ηλιάνα Κούτρα.

Σε συνέχεια της κοινοποίησης της υπ' αρ. οικ. 6667/14.11.2017 εισήγησης της Εισηγήτριας Λευκοθέας Ντέκα, με κλήση προς συζήτηση της υπόθεσης ενώπιον της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού την 24.01.2018, η οποία κατόπιν αιτημάτων των μερών αναβλήθηκε διαδοχικά για τις 26.02.2018 και 19.03.2018, οι ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ εκδήλωσαν εγγράφως το ενδιαφέρον τους για διερεύνηση της δυνατότητας υπαγωγής τους στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών και κατέθεσαν σχετικό αίτημα, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 30 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.

Η ΕΑ σε συνεδρίασή της στις 13.02.2018 έκρινε ομόφωνα ότι η υπό κρίση υπόθεση είναι πρόσφορη και μπορεί να υπαχθεί στην εν λόγω διαδικασία, καθώς πληροί τα κριτήρια υπαγωγής σε διαδικασία διευθέτησης. Στη συνέχεια κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 32 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, η ΕΑ ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη με σχετικές κλητεύσεις, όρισε ημερομηνία έναρξης των διμερών συσκέψεων με έκαστη από αυτές και ανέβαλε τη συζήτηση της υπόθεσης αορίστως ως προς το σωματείο επαγγελματι-

ών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος», το οποίο δεν είχε υποβάλει έως τότε εκδήλωση ενδιαφέροντος για τη διαδικασία διευθέτησης.

Στις 16.02.2018, μετά την παρέλευση της σχετικής προθεσμίας της παρ. 30 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, εγγράφως εκδήλωσε ενδιαφέρον για διερεύνηση της δυνατότητας υπαγωγής στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών και το προαναφερόμενο σωματείο. Η ΕΑ κατά τη συνεδρίαση της 20.02.2018 αποφάσισε όλως κατ'εξαίρεση την εκκίνηση της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών στην κρινόμενη υπόθεση και ως προς το ανωτέρω σωματείο, όρισε ημερομηνία έναρξης των διμερών συσκέψεων και το ενημέρωσε με σχετική κλήτευση.

Ακολούθησαν διμερείς συσκέψεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού με κάθε ένα από τα αιτούντα τη διευθέτηση εμπλεκόμενα μέρη στις 27.02.2018 και στις 29.05.2018, κατά τη διάρκεια των οποίων τα μέρη ενημερώθηκαν από την Ολομέλεια σχετικά με τα σημαντικότερα στοιχεία της υπόθεσης, περιλαμβανομένου του υπολογισμού του εύρους του προστίμου για έκαστο των μερών. Στις ανωτέρω διμερείς συσκέψεις τα αιτούντα τη διευθέτηση εμπλεκόμενα μέρη εκπροσωπήθηκαν με τους νομίμους εκπροσώπους και τους πληρεξούσιους δικηγόρους τους, όπως ειδικότερα αποτυπώνεται στα οικεία πρακτικά των ως άνω συνεδριάσεων, ενώ διάσκεψη πραγματοποιήθηκε στις 23.07.2018.

Με το πέρας των ως άνω διμερών συσκέψεων υποβλήθηκαν Προτάσεις Διευθέτησης Διαφοράς από τα ενδιαφερόμενα μέρη ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ και το Σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος», και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, σε συνεδρίασή της την 14.09.2018, έκρινε ότι οι προτάσεις αυτές αποτελούσαν έκφραση της δέσμευσης των ενδιαφερομένων μερών να συνεργασθούν και ότι αποτύπωναν τα αποτελέσματα των διμερών συσκέψεων που είχαν διεξαχθεί και ως εκ τούτου ανέθεσε στην Εισηγήτρια τη σύνταξη εισήγησης Διευθέτησης.

Αντίγραφο της υπ' αρ. 6073/17.10.2018 εισήγησης Διευθέτησης κοινοποιήθηκε στις ανωτέρω επιχειρήσεις, σύμφωνα με την παρ. 37 της υπ' αρ. 628/2016 απόφασης της ΕΑ και οι τελευταίες κλήθηκαν εντός προθεσμίας 10 ημερών (μέχρι τις 02.11.2018) να επιβεβαιώσουν με σχετική δήλωσή τους (Δήλωση Διευθέτησης) ανέκκλητα, ανεπιφύλακτα και με σαφήνεια ότι η εισήγηση Διευθέτησης απηχεί τις Προτάσεις Διευθέτησης Διαφοράς που έχουν υποβάλλει και ότι ως εκ τούτου ισχύει η δέσμευσή τους για υπαγωγή στη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών.

Στη συνέχεια, Δήλωση Διευθέτησης υπέβαλαν εμπρόθεσμα τα ενδιαφερόμενα μέρη ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ και το Σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος».

Κατά τη συνεδρίαση της 15.11.2018, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στην Εισηγήτρια, Λευκοθέα Ντέκα, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την κατά τα ανωτέρω υπ' αρ.

6073/17.10.2018 γραπτή εισήγησή της και πρότεινε, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 35 της υπ' αρ. 628/2016 απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, την αποδοχή των προτάσεων διευθέτησης διαφοράς που υποβλήθηκαν από τα μέρη και την έκδοση απόφασης με την οποία η Επιτροπή θα:

α) Διαπιστώνει την ως άνω περιγραφείσα παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 από τις εταιρίες ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ και ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και το Σωματείο ΦΔΧ Ν. Καβάλας «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ».

β) Επιβάλλει πρόστιμο στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και στο Σωματείο για την προαναφερόμενη παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, κατά τα αναφερόμενα ανωτέρω υπό VI.

γ) Υποχρεώνει τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και το Σωματείο να παραλείπουν την προαναφερόμενη παράβαση στο μέλλον.

δ) Απειλεί κατά των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων και του Σωματείου πρόστιμο, αν με απόφαση της ΕΑ βεβαιωθεί η συνέχιση ή η επανάληψη της διαπιστωθείσας παράβασης.

Στη συνέχεια η Επιτροπή προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης, στην ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων του 1ου ορόφου των Γραφείων της, με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Λευκοθέας Ντέκα, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία και, αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης προς διευθέτηση υπόθεσης, την εισήγηση, καθώς και τις απόψεις που διατυπώθηκαν κατά τη συζήτηση,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

I.1 ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

1. Στις 19.07.1995 διαβιβάσθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού<sup>1</sup> (εφεξής και «Ε.Α.») από την τότε Διεύθυνση Έρευνας Αγοράς - Ανταγωνισμού του Υπουργείου Εμπορίου καταγγελία<sup>2</sup> της εταιρίας «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε.» -νυν «Ελληνικά Λιπάσματα και Χημικά Elfe Α.Β.Ε.Ε.» (εφεξής και «ΒΦΛ» ή «ELFE»)<sup>3</sup> - προς το

1 Με την υπ' αρ. 167/19.07.1995 επιστολή.

2 Αριθμ. πρωτ. Υπουργείου Εμπορίου (νυν Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού) Α1-1192/27.10.1994.

3 Η εταιρία «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε.» ιδρύθηκε το 1961 με αντικείμενο την παραγωγή λιπασμάτων, στην οποία δραστηριοποιείτο μέχρι και το 2015, οπότε διέκοψε την παραγωγή λιπασμάτων και έκτοτε δραστηριοποιείται στην εμπορία τους. Η εταιρία διαθέτει εργοστάσιο στην περιοχή της Νέας Καρβάλης στην Καβάλα, με ιδιόκτητες λιμενικές εγκαταστάσεις στο χώρο του εργοστασίου, αποθηκευτικούς χώρους στη Θεσσαλονίκη, την Πτολεμαΐδα, το Άργος και την Κρήτη, καθώς και ενσασκιστήριο στον Πύργο. Βλ. σχετικά Ανάλυση αγοράς «Γεωργικά Εφόδια», Hellastat Α.Ε. 2009, σελ. 44, υπ' αρ. 6355/12.09.2016 απαντητική επιστολή της ΒΦΛ και ιστοσελίδα της εταιρίας (<http://www.elfegroup.eu/distribution-centers/>), ημερομηνίας 15.02.2013. Η εταιρία στο παρελθόν διέθετε εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη, καθώς και αποθηκευτικούς χώρους σε Λαμία, Βελεστίνο, Πάτρα και Οινόφυτα, ενώ δεν διαθέτει ιδιόκτητο στόλο φορτηγών οχημάτων για τη μεταφορά λιπασμάτων.

Υπουργείου Εμπορίου, αναφορικά με το ύψος των κομίστρων που ζητούσαν οι Ιδιώτες Μεταφορικές Εταιρίες (εφεξής και ΙΜΕ) του Νομού Καβάλας για τη μεταφορά λιπασμάτων από το εργοστάσιο της ΒΦΛ, που βρίσκεται στη Νέα Καρβάλη Καβάλας, προς προορισμούς κυρίως της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης<sup>4</sup>. Στην καταγγελία επισυνάπτεται έγγραφο με τίτλο «Κατάσταση Ενωμένων Πρακτορείων Φορτηγών Αυτοκινήτων Νομού Καβάλας», στο οποίο αναφέρονται εννέα (9) ΙΜΕ, μεταξύ των οποίων είναι οι ΙΜΕ ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ, ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ και ΝΕΣΤΟΣ.

2. Στο πλαίσιο εξέτασης της υπόθεσης: (α) στάλθηκαν επιστολές παροχής στοιχείων προς τις ΙΜΕ του νομού Καβάλας «ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ»<sup>5</sup> (εφεξής και «ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ»), «ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ»<sup>6</sup> (εφεξής και «ΝΕΑΠΟΛΙΣ») και «ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ Εθνικών Οδικών Μεταφορών»<sup>7</sup> (εφεξής και «ΝΕΣΤΟΣ»), το σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος»<sup>8</sup> (εφεξής και «Σωματείο») καθώς και σε μικρότερες<sup>9</sup> ΙΜΕ ΕΠΕ του νομού Καβάλας, (β) στις 27.06.2013 πραγματοποιήθηκαν αιφνιδιαστικοί επιτόπιοι έλεγχοι από κλιμάκιο της Υπηρεσίας στις εγκαταστάσεις της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και του προαναφερόμενου σωματείου, όπου ελήφθη ανωμοτί κατάθεση του Αντιπροέδρου Δ.Σ. του τελευταίου [...], (γ) στάλθηκαν επιστολές παροχής στοιχείων προς τη ΒΦΛ<sup>10</sup>, ενώ στις 04.09.2013 πραγματοποιήθηκε και συνάντηση με τον Π. Ζαΐμη, Διευθυντή Logistics της ΒΦΛ, στα γραφεία της ΓΔΑ, (δ) στάλθηκαν επιστολές συλλογής στοιχείων προς δεκατέσσερις (14) πελάτες της ΒΦΛ<sup>11</sup> και, τέλος, (ε) στάλθηκαν επιστολές παροχής στοιχείων προς τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περι-

4 Κατά την καταγγελία, σημαντικά υψηλότερα από αυτά που ίσχυαν γενικά για τις χερσαίες μεταφορές στη χώρα, τους ανταγωνιστές της ΒΦΛ και δυνάμει της της κοινής υπουργικής απόφασης Γ2/20874/3659/04.08.1994 (βλ. κατωτέρω νομοθετικό πλαίσιο).

5 Βλ. υπ' αρ. οικ. 5549/29.07.2016, 8410/29.11.2016 και 3962/13.07.2017 επιστολές.

6 Βλ. υπ' αρ. οικ. 5550/29.07.2016, 7543/31.10.2016, 8409/29.11.2016, 1233/01.03.2017 και 3963/13.07.2017 επιστολές.

7 Βλ. υπ' αρ. οικ. 4135/03.12.2002, 5546/29.07.2016 (καθώς και την υπομνηστική υπ' αρ. οικ. 6448/15.09.2016), 7544/31.10.2016, 8408/29.11.2016 και 3961/13.07.2017 επιστολές.

8 Βλ. υπ' αρ. οικ. 5548/29.07.2016 επιστολή και τις υπομνηστικές 6449/15.09.2016, 6654/26.09.2016 και 297/16.01.2017.

9 Βλ. επιστολές υπ' αρ.: (1) 4128/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΦΙΛΙΠΠΟΙ, (2) 4129/03.12.2002 προς ΙΜΕ Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, (3) 4130/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΠΡΟΟΔΟΣ, (4) 4131/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΕΡΜΗΣ, (5) 4132/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ, (6) 4133/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΟΜΟΝΟΙΑ, (7) 4134/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΣ και (8) 4136/03.12.2002 προς ΙΜΕ ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι επιστολές προς τις εταιρίες ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΣ επεστράφησαν από το Ταχυδρομείο. Όπως προέκυψε αργότερα, οι εν λόγω εταιρίες είχαν διαλυθεί το 1999.

10 Βλ. υπ' αρ. οικ. 5547/29.07.2016, 6953/06.10.2016, 8476/01.12.2016 και 3958/13.07.2017 επιστολές.

11 Πρόκειται για τους [...]. Επίσης εστάλησαν επιστολές και προς τα τρία (3) σχήματα στα οποία έχουν εξελιχθεί οι Ενώσεις Αγροτικών Συνεταιρισμών Βισατίας, Παγγαίου και Διδυμοτείχου, οι οποίες ήταν πελάτες της ΒΦΛ.

φερειακής Ενότητας Καβάλας<sup>12</sup>, τη Δ.Ο.Υ. Καβάλας<sup>13</sup> και την Ελληνική Στατιστική Αρχή<sup>14</sup>, ζητώντας τη συνδρομή τους στην έρευνα σχετικά με την υπόθεση.

3. Την 30.11.2018 κοινοποιήθηκε στις προαναφερόμενες ΙΜΕ και στο Σωματείο η υπ' αρ. οικ. 6667/14.11.2017 εισήγηση της Εισηγήτριας Λ. Ντέκα (εφεξής «η εισήγηση») για παραβίαση του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και του άρθρου 1 του ν. 3959/2011.

1.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1.2.1 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

4. Βάσει του άρθρου 25α του ν. 3959/2011<sup>15</sup>, που προβλέπει τη δυνατότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού να θεσπίσει με απόφασή της διαδικασία διευθέτησης διαφορών με τις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που εκούσια και με ελεύθερη βούληση παραδέχονται τη συμμετοχή τους σε αποδιδόμενη σε αυτές οριζόντια καρτελική σύμπραξη, κατά παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 ή/και του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»), καθώς και να ρυθμίσει, εντός της κανονιστικής εμβέλειας που οριοθετείται με το εν λόγω άρθρο, τα εκεί ενδεικτικώς αναφερόμενα ζητήματα, αλλά και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που συνδέεται με τη διεξαγωγή της διαδικασίας αυτής, καθώς και βάσει της παρ. 2 του άρθρου 14 περ. ιδ (εε) του ν. 3959/2011<sup>16</sup> εκδόθηκε από την ΕΑ η υπ' αρ. 628/2016 απόφαση με τίτλο «Οροι, προϋποθέσεις και διαδικασία για τη διευθέτηση διαφορών σε υποθέσεις οριζοντίων συμπράξεων κατά παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 ή/και του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ» (εφεξής «Ανακοίνωση για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών»).

5. Σκοπός της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών είναι η απλοποίηση και επιτάχυνση της διοικητικής διαδικασίας έκδοσης αποφάσεων από την ΕΑ για παραβάσεις του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 ή/και του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, καθώς και ο περιορισμός του αριθμού των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων της ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου<sup>17</sup>, προκειμένου να παρασχεθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού η δυνατότητα να εξετάζει περισσότερες υποθέσεις με τους ίδιους πόρους και με λιγότερη διοικητική επιβάρυνση, να αυξάνει, έτσι, τον αποτρεπτικό χαρακτήρα της δράσης της και να ενισχύει, συγχρόνως, το ενδιαφέρον των πολιτών για την αποτελεσματική και έγκαιρη τιμωρία των παραβατών. Στο πλαίσιο αυτό, στις επιχειρήσεις<sup>18</sup> που συμβάλλουν στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διοικητικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής<sup>19</sup> μπορεί να επιβάλλονται μειωμένα πρόστιμα υπό τις ειδικότερες

12 Βλ. υπ' αρ. 1692/21.10.2003 και 8861/13.12.2016 επιστολές.

13 Βλ. υπ' αρ. 8534/02.12.2016 και 1573/15.03.2007 επιστολές.

14 Βλ. υπ' αρ. 8865/13.12.2016 επιστολή.

15 Το οποίο θεσπίστηκε και εισήχθη στο ν. 3959/2011 με το άρθρο 105 του ν. 4389/2016 (Α' 94).

16 Η περ. ιδ (εε) θεσπίστηκε και εισήχθη στο άρθρο 14 παρ. 2 του ν. 3959/2011 με το άρθρο 105 του ν. 4389/2016 (Α' 94).

17 Βλ. ΓενΔικ Τ-456/10, Timab κ.ά., σκ. 60.

18 Εφεξής η αναφορά σε «επιχειρήσεις» περιλαμβάνει και τις «ενώσεις επιχειρήσεων».

19 Βλ. ΓενΔικ Τ-456/10, Timab κ.ά., σκ. 65.

προϋποθέσεις που αναλύονται κατωτέρω<sup>20</sup>. Η συμβολή αυτή λαμβάνει τη μορφή της ειλικρινούς, ανέκκλητης και ανεπιφύλακτης παραδοχής από μέρος της εμπλεκόμενης επιχείρησης της αποδιδόμενης σε αυτή συμμετοχής στην παράβαση και της σχετικής ευθύνης της, καθώς και της παραίτησής της από την άσκηση συγκεκριμένων δικονομικών δικαιωμάτων και δικαιολογεί μείωση του προστίμου που επιβάλλεται από την Επιτροπή<sup>21</sup>.

6. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών οι επιχειρήσεις για τις οποίες διεξάγονται έρευνες για συμμετοχή σε οριζόντια καρτελική σύμπραξη και σε βάρος των οποίων έχουν συλλεχθεί αποδεικτικά στοιχεία και έχει στοιχειοθετηθεί παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 ή/και του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, αναγνωρίζουν ανεπιφύλακτα τη συμμετοχή τους σε αυτή και τη συναφή ευθύνη τους και παραιτούνται, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, από το δικαίωμά τους για πλήρη πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και από το δικαίωμα προφορικής ακρόασης κατά τη συζήτηση ενώπιον της ΕΑ<sup>22,23</sup>.

7. Στην περίπτωση αυτή, η απόφαση διαπίστωσης παράβασης από την ΕΑ κατά το άρθρο 25α τελευταίο εδάφιο του ν. 3959/2011 σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 25, 2 και 3<sup>24</sup> του ίδιου νόμου εκδίδεται κατ'

20 Κατά πάγια ενωσιακή νομολογία, μείωση του προστίμου λόγω συνεργασίας κατά τη διοικητική διαδικασία δικαιολογείται, εάν η συμπεριφορά της επιχείρησης διευκόλυνε την εκ μέρους της Επιτροπής διαπίστωση της παράβασης και, ενδεχομένως, την παύση της (βλ. ΔΕΚ C-297/98 P, SCA Holding, σκ. 36, C-328/05 P, SGL Carbon, σκ. 83, και ΠΕΚ 311/94, BPB de Eendracht, σκ. 325). Μείωση του προστίμου δικαιολογείται επίσης και στην περίπτωση που επιχείρηση συνδράμει την Επιτροπή στην ευκολότερη διαπίστωση του υποστατού της παράβασης, ιδίως με την εκ μέρους της επιχείρησης αναγνώριση της συμμετοχής της στην παράβαση ή με την μη αμφισβήτηση των πραγματικών ισχυρισμών επί των οποίων θεμελιώνεται η παράβαση (βλ. ΔΕΚ C-298/98 P, Finnboard, σκ. 56, 59 και 60, C-57/02 P, Acerinox, σκ. 88). Βλ. επίσης ΕΑ 526/2011, σκ. 2, και ανακοίνωση ΕΑ-Κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 9 του ν. 703/1977, παρ. 15.

21 Η μείωση του προστίμου δικαιολογείται ενόψει της συνεργασίας της εμπλεκόμενης επιχείρησης υπό την παραπάνω έννοια. Η ΕΑ, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή με αποκλειστική αρμοδιότητα την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού με την έκδοση εκτελεστών αποφάσεων που υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, δε διαπραγματεύεται με τις ελεγχόμενες επιχειρήσεις το ζήτημα της ύπαρξης της παράβασης και της επιβολής της κατάλληλης κύρωσης. Βλ. και ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την διεξαγωγή διαδικασιών διευθέτησης διαφορών ενόψει της έκδοσης αποφάσεων δυνάμει του άρθρου 7 και του άρθρου 23 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2003 του Συμβουλίου σε περιπτώσεις συμπράξεων (ΕΕ 2008 C 167/1), παρ. 2.

22 Βλ. άρθρο 14 παρ. 2 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (B' 117) (εφεξής ΚΛΔ ΕΑ).

23 Βλ. αναλυτικά ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την διεξαγωγή διαδικασιών διευθέτησης διαφορών ενόψει της έκδοσης αποφάσεων δυνάμει του άρθρου 7 και του άρθρου 23 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2003 του Συμβουλίου σε περιπτώσεις συμπράξεων (ΕΕ 2008 C 167/1) [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0702\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0702(01)&from=EN).

24 Η παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 προβλέπει τις κυρώσεις, πέραν της επιβολής προστίμου, που δύνανται να επιβάλει η ΕΑ σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης των άρθρων 1 και 2 του

απλοποιημένη διαδικασία, αφού έχουν ληφθεί υπόψη οι ισχυρισμοί, νομικοί και πραγματικοί, και οι θέσεις των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, όπως υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών. Με την ίδια απόφαση προβλέπεται η επιβολή προστίμου<sup>25</sup> στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, κατά τις παρ. 1 έως 3 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 και σύμφωνα με την ανακοίνωση της ΕΑ-Κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, μειωμένου κατά ποσοστό 15% λόγω υπαγωγής της υπόθεσης στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.

#### 1.2.2 ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΚΡΙΝΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

##### 1.2.2.1 ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

8. Οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις στην κρινόμενη υπόθεση είναι επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και το σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος», που αποτελεί το κλαδικό όργανο στο οποίο ανήκουν και εταίροι των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

##### 1.2.2.1.1 ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ ΕΠΕ

9. Η εταιρία με την επωνυμία «ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ» και το διακριτικό τίτλο «ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ» συστάθηκε ως εταιρία περιορισμένης ευθύνης με τη μορφή ιδιότυπης μεταφορικής επιχείρησης στις 2 Ιουλίου 1999 με εκατόν εξήντα ένα (161) μέλη και με έδρα το Δήμο Καβάλας (Φιλικής Εταιρείας 9)<sup>26</sup>. Η σύσταση της ανωτέρω εταιρίας συμπίπτει χρονικά με τη διάλυση<sup>27</sup> των ακόλουθων μεταφορικών εταιριών της Καβάλας: «ΕΘΝΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΦΙΛΙΠΠΟΙ ΙΜΕ ΕΠΕ» (εφεξής και «ΦΙΛΙΠΠΟΙ»), «ΕΘΝΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΜΕ ΕΠΕ» (εφεξής και «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»), «ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ ΙΔΙΟΤΥΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΙΜΕ ΕΘΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΕ» (εφεξής και «ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ») και «ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΘΝΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΡΜΗΣ ΙΔΙΟΤΥΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ» (εφεξής και «ΕΡΜΗΣ»)<sup>28</sup>.

10. Σκοπός της εταιρίας σύμφωνα με το άρθρο 1 του καταστατικού της<sup>29</sup> είναι «η διενέργεια αποκλειστικά και ίδιου νόμου και 101 και 102 της ΣΛΕΕ και οι παρ. 2 και 3 του ίδιου άρθρου προβλέπουν, μεταξύ άλλων, τα κριτήρια υπολογισμού του προστίμου και το ανώτατο όριο αυτού. Οι εν λόγω διατάξεις τυγχάνουν εφαρμογής και σε περίπτωση υπαγωγής μίας υπόθεσης στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.

25 Η ΕΑ δύναται στο πλαίσιο της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών να επιβάλει κατά τη διακριτική της ευχέρεια και τις λοιπές προβλεπόμενες στην παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 κυρώσεις.

26 Σύμφωνα με το ΦΕΚ-ΤΑΕ και ΕΠΕ 10089/16.12.1999.

27 Σύμφωνα με τα ΦΕΚ-ΤΑΕ και ΕΠΕ 10086/16.12.1999 και 10090/16.12.1999.

28 Οι τέσσερις προαναφερόμενες μεταφορικές εταιρίες αναφέρονται στην «Κατάσταση Ενωμένων Πρακτορείων Φορτηγών Αυτοκινήτων Νομού Καβάλας» που συνοδεύει την καταγγελία της ΒΦΛ. Βλ. και έγγραφο της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς την ΕΑΣ Ορεστιάδας ημερομηνίας 01.08.1999 (στοιχείο ΣΚ9 ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην εταιρία) που αναφέρεται στη συγχώνευση των εταιριών.

29 Βλ. στοιχείο ΣΚ2, ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

μόνο εθνικών μεταφορών με κόμιστρα με τα εισφερόμενα κατά χρήση στην εταιρεία από τα μέλη της φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης». Σύμφωνα με το άρθρο 15 του καταστατικού τα όργανα της εταιρείας είναι (α) η Γενική Συνέλευση των εταίρων και (β) οι διαχειριστές αυτής<sup>30</sup>. Το άρθρο 16 αναφέρει ότι η συνέλευση των εταίρων αποφασίζει για κάθε θέμα εκτός από εκείνα που ορίζεται στο καταστατικό ότι ανήκουν στην αρμοδιότητα των διαχειριστών, καθώς και ότι οι αποφάσεις της Συνέλευσης υποχρεώνουν όλους τους εταίρους, παρόντες ή απόντες, διαφωνούντες ή συμφωνούντες με αυτές<sup>31</sup>. Το άρθρο 26 αναφέρει ότι για την λειτουργία της εταιρείας θα συνταχθεί ειδικός εσωτερικός κανονισμός.

11. Σε εφαρμογή του εν λόγω άρθρου συντάχθηκε εσωτερικός κανονισμός της εταιρείας (εφεξής και «Κανονισμός»)<sup>32</sup> ο οποίος διέπει κατά τα ένθεν προβλεπόμενα τις σχέσεις μεταξύ των εταίρων, του Διαχειριστή<sup>33</sup>, του Συνδιαχειριστή<sup>34</sup>, του Διοικητικού Συμβουλίου (εφεξής και «Δ.Σ.»)<sup>35</sup>, των υπαλλήλων και των λοιπών οργάνων της εταιρείας, καθώς και τη συμπεριφορά όλων των ανωτέρω, στο δε άρθρο 20 ορίζεται ότι έχει ετήσια διάρκεια<sup>36</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κανονισμού,

30 Βλ. και άρθρο 2 Κανονισμού, για τον οποίο γίνεται λόγος κατωτέρω.

31 Βλ. και άρθρα 3 και 4 Κανονισμού, για τον οποίο γίνεται λόγος κατωτέρω.

32 Βλ. έγγραφο με τίτλο «ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΜΕ ΕΠΕ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ», στοιχείο ΣΚ7, ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27ης.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

33 Για τα καθήκοντα του Διαχειριστή βλ. άρθρο 17 Κανονισμού. Για τα πρόσωπα που εκτέλεσαν χρέη Διαχειριστή βλ. την υπ' αρ. 6295/09.09.2016 απαντητική επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

34 Για τα καθήκοντα του Συνδιαχειριστή βλ. άρθρο 18 Κανονισμού. Για τα πρόσωπα που εκτέλεσαν χρέη Συνδιαχειριστή βλ. ανακοίνωση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 01.02.2000 (στοιχείο ΣΚ12 ληφθέν κατά τον έλεγχο στην ανωτέρω εταιρεία), πρακτικό Γενικής Συνέλευσης της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ της 05.06.2011 (χωρίς σφραγίδα και υπογραφή, στοιχείο ΒΣΚ2Β, ληφθέν κατά τον έλεγχο στην ανωτέρω εταιρεία), καθώς και τα επισυναπτόμενα στην υπ' αρ. 6295/09.09.2016 απαντητική επιστολή της έγγραφα, ΦΕΚ ΤΑΕ και ΕΠΕ 13386/23.11.2010 και πρακτικό της από 28.06.2015 Γενικής Συνέλευσης.

35 Για τα πρόσωπα που τέλεσαν μέλη Δ.Σ. βλ. για τα έτη 1999-2000 επιστολή με τίτλο «ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΥΤ/ΣΤΕΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ» και ημερομηνία 20.08.1999 (στοιχείο ΣΚ8 ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ) και ανακοίνωση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 01.02.2000 (στοιχείο ΣΚ12 ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), για το έτος 2010 πρακτικό Δ.Σ. της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 04.09.2010 (στοιχείο ΒΣΚ3Β ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), για το έτος 2011 πρακτικό Δ.Σ. της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 07.02.2011 (στοιχείο ΣΚ38 ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ) και σχέδιο πρακτικού ετήσιας τακτικής Γενικής Συνέλευσης των εταίρων της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ της 05.06.2011 (στοιχείο ΒΣΚ2Β ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), για το έτος 2015 πρακτικό τακτικής Γενικής Συνέλευσης των εταίρων της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 28.06.2015 ως συνημμένο στην υπ' αρ. 6295/09.09.2016 επιστολή της. Πρβλ. τις υπ' αρ. 6351/12.09.2016 και 8855/13.12.2016 επιστολές της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

36 Δεν υφίσταται μεταξύ των στοιχείων του φακέλου άλλο (π.χ. αναθεωρημένο) κείμενο εσωτερικού κανονισμού.

«[ό]λα τα αυτοκίνητα της Εταιρείας έχουν εισφέρει μεν κατά χρήση» οι εταίροι αυτής, πρέπει όμως να είναι στη «διάθεση της εταιρείας εφ' όσον το ζητηθεί με τη θέληση τους»<sup>37</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού, οι αποφάσεις αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική του μεταφορικού έργου, περιλαμβανομένης της μεταφοράς λιπασμάτων, λαμβάνονται από το Δ.Σ.<sup>38</sup>

12. Από τα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης της 28ης.06.2015 προκύπτει ότι στην εταιρεία μετέχουν 63 εταίροι<sup>39</sup> με 88 ΦΔΧ οχήματα συνολικής χωρητικότητας 3.519,74 τόνων<sup>40</sup>. Ο εν λόγω αριθμός ΦΔΧ είναι ιδιαίτερα μειωμένος σε σχέση με το έτος 2003, κατά το οποίο, η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ κατείχε στόλο περίπου 160 ΦΔΧ<sup>41</sup>.

#### 1.2.2.1.2 ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ ΕΠΕ

13. Η εταιρεία με την επωνυμία «ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ» συστάθηκε ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με τη μορφή ιδιότυπης μεταφορικής επιχείρησης στις 22 Ιουνίου 1998 με τριάντα επτά (37) μέλη και έδρα τη Νέα Καρβάλη του Δήμου Καβάλας.

14. Σκοπός της εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 1 του καταστατικού της<sup>42</sup> είναι «η διενέργεια αποκλειστικά και μόνο εθνικών μεταφορών με κόμιστρα με τα εισφερόμενα κατά χρήση στην εταιρεία από τα μέλη της φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης». Σύμφωνα με το άρθρο 15 του καταστατικού, τα όργανα της εταιρείας είναι (α) η γενική συνέλευση των εταίρων και (β) οι διαχειριστές αυτής<sup>43</sup>. Το άρθρο 26 του καταστατικού αναφέρει ότι έχει συνταχθεί ειδικός εσωτερικός κανονισμός με σκοπό μεταξύ άλλων την περαιτέρω οργάνωση των φορτηγών αυτοκινήτων και την καλύτερη λειτουργία της εταιρείας.

15. Σύμφωνα με τον εν λόγω εσωτερικό κανονισμό της εταιρείας<sup>44</sup>, τα ενταγμένα στην εταιρεία οχήματα θα πρέπει να είναι στη διάθεσή της και μάλιστα σε κατάσταση «αδιαλείπτου ετοιμότητας». Συναφώς, το μεταφορικό έργο που αναλαμβάνει η εταιρεία είναι υποχρεωτικό για

37 Βλ. και άρθρο 11 Κανονισμού περί κυρώσεων σε περίπτωση που εταίρος καταληφθεί να εκτελεί μεταφορικό έργο χωρίς τη γνώση της εταιρείας ή με τη συνδρομή τρίτων μεταφορέων κ.ά.

38 Βλ. και άρθρο 14 Κανονισμού.

39 Αναφορικά με τον αριθμό των εταίρων και των εργαζομένων της επιχείρησης εκτιμάται ότι α) το 2016 δεν υπάρχει αξιολογή μεταβολή στον αριθμό των εταίρων της επιχείρησης, καθώς ο αριθμός των ΦΔΧ παραμένει 88 (βλ. την υπ' αρ. 9237/27.12.2016 επιστολή της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας) και β) η φύση της δραστηριότητας της επιχείρησης και τα έξοδα διοικητικής λειτουργίας της (βλ. καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεως προσκομισθείσες με την υπ' αρ. 6351/12.09.2016 επιστολή της) συνάδουν με απασχόληση ολιγάριθμου διοικητικού προσωπικού.

40 Βλ. συμβολαιογραφική πράξη τροποποίησης του καταστατικού υπ' αρ. 1630/30.10.2015, συνημμένη στην υπ' αρ. 6351/12.09.2016 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

41 Βλ. σχετικά υπ' αρ. 4174/19.11.2003 απαντητική επιστολή της Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης.

42 Συνημμένο στην υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ.

43 Για τα πρόσωπα που εκτέλεσαν χρέη Διαχειριστή βλ. την υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ.

44 Ο εσωτερικός κανονισμός περιλαμβάνεται - ως άρθρο 26- στο κωδικοποιημένο καταστατικό της εταιρείας, το οποίο προσκομίστηκε με την υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της.

τα οχήματά της και κανένας οδηγός δεν δικαιούται να εκτελεί δρομολόγιο χωρίς την προηγούμενη εντολή της εταιρίας, ενώ προβλέπονται και σχετικές κυρώσεις<sup>45</sup>.

16. Στην εταιρία το 2013 υπήρχαν 22<sup>46</sup> εταίροι που κατείχαν 23 ΦΔΧ συνολικής χωρητικότητας μέχρι 920 τόνους μικτού βάρους<sup>47</sup>. Σημειώνεται ότι κατά την ερευνημένη περίοδο, η ΝΕΑΠΟΛΙΣ δεν είχε ιδιαίτερες αυξομειώσεις στον αριθμό των ΦΔΧ του στόλου της, ο οποίος κυμάνθηκε από 20<sup>48</sup> έως 28<sup>49</sup> ΦΔΧ.

#### 1.2.2.1.3 ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ ΕΠΕ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

17. Η εταιρία με την επωνυμία «ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ Εθνικών Οδικών Μεταφορών» και το διακριτικό τίτλο «ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ» συστάθηκε ως εταιρία περιορισμένης ευθύνης με τη μορφή ιδιότυπης μεταφορικής επιχείρησης στις 5 Φεβρουαρίου 1978 με είκοσι τέσσερα (24) μέλη και έδρα τη Χρυσούπολη Καβάλας.

18. Σκοπός της εταιρίας σύμφωνα με το άρθρο 1 του αρχικού καταστατικού της<sup>50</sup> είναι «η διενέργεια αποκλειστικής και μόνον εθνικών οδικών μεταφορών διά φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως πάσης κατηγορίας, ανήκοντα κατά κυριότητα η χρήση εις τα μέλη αυτής, άτινα παραχωρούν την χρήση και εκμετάλλευσιν των εν τω παρόντι περιγραφομένων οχημάτων των εις την ούτω συστηνομένην εταιρείαν».

19. Τα όργανα της εταιρίας σύμφωνα με το άρθρο 16 του καταστατικού της είναι (α) η συνέλευση των εταίρων και (β) οι διαχειριστές της. Σύμφωνα με το άρθρο 23 του κωδικοποιημένου καταστατικού της εταιρίας<sup>51</sup>, οι διαχειριστές είναι τρεις (3) και έχουν τριετή θητεία εκπροσωπούντες είτε από κοινού είτε μεμονωμένα την εταιρία<sup>52</sup>.

20. Σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό της εταιρίας<sup>53</sup>, αρμόδιοι για τον καθορισμό του ύψους του κο-

45 Βλ. άρθρα 4 (στ. α, β και στ) και 10 (στ. 8) του κανονισμού.

46 Αναφορικά με τον αριθμό των εταίρων και των εργαζομένων της επιχείρησης α) εκτιμάται ότι το 2016 δεν υπάρχει αξιολογία μεταβολή στον αριθμό των εταίρων (βλ. παρόμοιο αριθμό των ΦΔΧ μεταξύ των ετών 2013 και 2016 σύμφωνα με την υπ' αρ. 9237/27.12.2016 επιστολή της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας) και β) η εταιρία απασχολεί κατά δήλωσή της «μόνον το απολύτως αναγκαίο υπαλληλικό προσωπικό (έναν συνεργάτη λογιστή και υπάλληλο γραφείου)» ( υπ' αρ. 4165/24.07.2017 επιστολή).

47 Βλ. σχετικά το κωδικοποιημένο καταστατικό της ΝΕΑΠΟΛΙΣ ως συνημμένο στην υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της.

48 Υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας (αφορά το έτος 2016).

49 Υπ' αρ. 4174/19.11.2003 απαντητική επιστολή της Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης (αφορά το έτος 2003).

50 Συνημμένο στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της ΝΕΣΤΟΣ.

51 Συνημμένο στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της ΝΕΣΤΟΣ.

52 Για τα πρόσωπα που εκτέλεσαν χρέη Διαχειριστή βλ. τις υπ' αρ. 6569/20.09.2016 και 7757/07.11.2016 απαντητικές επιστολές της ΝΕΣΤΟΣ.

53 Βλ. άρθρο 29 Καταστατικού και Πρακτικό Διαχειριστών υπ' αρ. 1/1978 συνημμένο στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της ανωτέρω εταιρίας.

μιστρου είναι οι διαχειριστές<sup>54</sup>, ενώ οι ιδιοκτήτες των οχημάτων είναι υποχρεωμένοι να υπακούουν στις εντολές των διαχειριστών σχετικά με την κίνηση και τη δρομολόγηση των οχημάτων. Προβλέπονται δε κυρώσεις σε περίπτωση αδικαιολόγητης άρνησης<sup>55</sup>.

21. Στην εταιρία το 2013 υπήρχαν 28 εταίροι<sup>56</sup> που κατείχαν 31 ΦΔΧ συνολικής χωρητικότητας βάρους μέχρι 1.215 τόνους μικτού φορτίου<sup>57</sup>. Κατά την ερευνημένη περίοδο, η ΝΕΣΤΟΣ κατείχε στόλο, ο οποίος κυμάνθηκε από 22 ΦΔΧ<sup>58</sup> έως 31<sup>59</sup> ΦΔΧ.

#### 1.2.2.1.4 ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΦΔΧ Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ»

22. Το σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος» με έδρα την Καβάλα ιδρύθηκε το έτος 1959<sup>60</sup>.

23. Σκοπός του Σωματείου<sup>61</sup> είναι «η συνένωση πάντων των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων της πόλεως και περιφέρειας Καβάλας εις ενιαίαν ένωση προς κοινήν ενέργειαν διά την μελέτην, προστασίαν και προαγωγήν των οικονομικών και επαγγελματικών συμφερόντων αυτών, διά παντός νομίμου και ηθικού μέσου»<sup>62</sup>.

24. Το Σωματείο αποτελεί τμήμα της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματικών Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων της Ελλάδος. Μέλη του Σωματείου μπορούν να γίνουν όλοι οι ιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων που κατοικούν στην Καβάλα ή στην περιφέρεια αυτής<sup>63</sup>. Το Σωματείο διοικείται από πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο τριετούς θητείας<sup>64</sup>. Με τη λήξη της θητείας του Δ.Σ.

54 Βλ. άρθρο 3 Κανονισμού.

55 Βλ. άρθρο 3 Κανονισμού

56 Στις αρχές του 2016 στην εταιρία μετέχουν 20 εταίροι (βλ. συμβολαιογραφική πράξη τροποποίησης του καταστατικού υπ' αρ. 21.297/07.05.2016 ως συνημμένο στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 απαντητική επιστολή). Αναφορικά με τον αριθμό των εργαζομένων της εκτιμάται ότι η φύση της δραστηριότητάς της και τα έξοδά της (προσκομισθέντα αφενός ως μέρος των πρακτικών Γ.Σ. με την υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή και αφετέρου με την υπ' αρ. 4244/27.07.2017 επιστολή) συνάδει με απασχόληση ολιγάριθμου διοικητικού προσωπικού.

57 Βλ. συμβολαιογραφική πράξη τροποποίησης του καταστατικού υπ' αρ. 18.769/20.03.2013 συνημμένη στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 απαντητική επιστολή.

58 Στις αρχές του 2016 στην εταιρία μετέχουν 20 εταίροι, που κατέχουν 22 ΦΔΧ συνολικής χωρητικότητας βάρους μέχρι 855 τόνους μικτού φορτίου (ο υπολογισμός της χωρητικότητας δεν περιλαμβάνει τις ρυμούλκες). Βλ. συμβολαιογραφική πράξη τροποποίησης του καταστατικού υπ' αρ. 21.297/07.05.2016 συνημμένη στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 απαντητική επιστολή.

59 Βλ. υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας (στοιχεία Δεκεμβρίου 2016).

60 Το καταστατικό του εγκρίθηκε με την υπ' αρ. 393/1959 απόφαση του Πρωτοδικείου Καβάλας. Τροποποιήθηκε από τη συνέλευση των μελών στις 05.09.1971.

61 Βλ. άρθρο 2 του καταστατικού (στοιχείο ΕΦ1, ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27ης.06.2013 στο Σωματείο).

62 Βλ. άρθρο 3 του καταστατικού.

63 Βλ. άρθρα 4 και 5 του καταστατικού.

64 Βλ. άρθρο 10 του καταστατικού. Για τα πρόσωπα που διετέλεσαν μέλη Δ.Σ. βλ. το από 10.08.1998 πρακτικό Δ.Σ. (στοιχείο ΕΦ8, ληφθέν κατά τον επιτόπιο έλεγχο της 27.06.2013 στο Σωματείο), πρακτικό συγκρότησης σε σώμα (στοιχείο ΕΦ9, ληφθέν

που ορίστηκε με τις αρχαιρεσίες του Μαρτίου του 2011, δεν κατέστη δυνατή η εκλογή νέας Διοίκησης, παρότι προγραμματίστηκαν νέες αρχαιρεσίες στις 02.10.2016, διότι «δεν υπήρχε απαρτία κατά την Γενική Συνέλευση»<sup>65</sup>. Νέο Δ.Σ. συγκροτήθηκε την 15.01.2018, κατόπιν των αρχαιρεσιών της 28.05.2017 και την μεταγενέστερη παραίτηση του νεοεκλεγέντος τότε Προέδρου Δ.Σ.<sup>66</sup>

25. Ο αριθμός των μελών του Σωματείου ανέρχεται σε τουλάχιστον 129 το 1998<sup>67</sup>, σε 137 το 2003<sup>68</sup> και σε περίπου 150 το 2013<sup>69</sup>. Τα μέλη, όπως αναφέρεται και στο καταστατικό και επιβεβαιώθηκε από τα στοιχεία του φακέλου<sup>70</sup>, είναι αυτοκίνητιστές, που δραστηριοποιούνται είτε ως ανεξάρτητοι επαγγελματίες είτε ως εταίροι συνήθως ΙΜΕ ΕΠΕ, και ιδίως των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΙΜΕ ΕΠΕ ΠΡΟΟΔΟΣ, ΙΜΕ ΕΠΕ ΜΠΕΚΙΑΡΗ Β. και ΥΙΟΙ, στο δε παρελθόν και των εταιριών ΧΑΛΒΑΤΖΗ Α.Ε. και ΙΜΕ ΕΠΕ ΚΑΜΑΡΙΑΣ ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ, οι οποίες δεν λειτουργούν πλέον<sup>71</sup>.

26. Από τις ανωτέρω εταιρίες και ιδίως τις ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ προέρχονται διαχρονικά τα μέλη του Δ.Σ. του Σωματείου. Εξάλλου, συνεδριάσεις του Δ.Σ. του Σωματείου πραγματοποιούνταν και στα γραφεία της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ<sup>72</sup>, ενώ ως στοιχεία επικοινωνίας του Σωματείου αναφέρονται σε σχετική αλληλογραφία με την Υπηρεσία ο αριθμός τηλεφώνων και τηλεομοιοτυπίας της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ<sup>73</sup>.

κατά τον επιτόπιο έλεγχο στο Σωματείο), στοιχεία ΕΦ4, ΕΦ11 και ΣΚ13 (ληφθέντα κατά τον επιτόπιο έλεγχο στο Σωματείο), στοιχείο ΣΚ22 (ληφθέν κατά τον επιτόπιο έλεγχο στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), πρακτικό αρχαιρεσιών ημερομηνίας 16.02.2003 (στοιχείο ΣΚ8, ληφθέν κατά τον επιτόπιο έλεγχο στο Σωματείο), πρακτικό αρχαιρεσιών ημερομηνίας 28.05.2006 (προσκομισθέν με την υπ' αρ. 1098/22.02.2017 επιστολή του Σωματείου), πρακτικό συνεδρίασης Δ.Σ. της 15.10.2007 (στοιχείο ΕΦ14, ληφθέν κατά τον επιτόπιο έλεγχο στο Σωματείο) και πρακτικό εκλογών Δ.Σ. με ημερομηνία 05.03.2011 (έγγραφο ΕΦ2 που συλλέχθηκε κατά τον έλεγχο στο Σωματείο).

65 Βλ. πρακτικό εκλογών Δ.Σ. με ημερομηνία 05.03.2011 (έγγραφο ΕΦ2 που συλλέχθηκε κατά τον έλεγχο στο Σωματείο) και τις υπ' αρ. 6567/20.09.2016 και 710/03.02.2017 επιστολές του Σωματείου

66 Βλ. πρακτικό Εφορευτικής Επιτροπής του Σωματείου των εκλογών της 28.05.2017 και πρακτικά συνεδρίασης Δ.Σ. με ημερομηνία 04.06.2017 και 15.01.2018, που προσκόμισε το Σωματείο.

67 Βλ. έγγραφο ΕΦ7 ληφθέν κατά τον έλεγχο στο Σωματείο.

68 Βλ. πρακτικό αρχαιρεσιών με ημερομηνία 16.02.2003 (έγγραφο ΣΚ8 που συλλέχθηκε κατά τον έλεγχο στο Σωματείο). Ο αριθμός αφορά στα ταμειακώς εντάξει μέλη.

69 Βλ. ανωμοτί κατάθεση του Αντιπροέδρου του Σωματείου [...] την 27η Ιουνίου 2013.

70 Βλ. ενδεικτικά πρακτικά Γενικής Συνέλευσης Νο 1/05.12.1999, 4/24.11.2000 και 6/16.07.2001 της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (προσκομισθέντα με την υπ' αρ. 6351/12.09.2016 επιστολή της), από 29.06.2014 πρακτικό Γενικής Συνέλευσης της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (προσκομισθέν με την υπ' αρ. 6295/09.09.2016 επιστολή της) και πρακτικό Γενικής Συνέλευσης υπ' αρ. 1/10.02.2002 της ΝΕΣΤΟΣ (προσκομισθέν με την υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της).

71 Βλ. ανωμοτί κατάθεση του Αντιπροέδρου του Σωματείου [...] την 27 Ιουνίου 2013 και ενδεικτικά πρόσκληση σε Γενική Συνέλευση του Σωματείου έτους 2002 (έγγραφο ΣΚ12 που συλλέχθηκε κατά τον έλεγχο στο Σωματείο).

72 Βλ. ενδεικτικά έγγραφο ΣΚ10 που συλλέχθηκε κατά τον έλεγχο στο Σωματείο.

73 Βλ. τα υπ' αρ. 5158/27.06.2013 και 1098/22.02.2017 έγγραφα.

#### 1.2.2.2 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ - ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΑ

27. Σε συνέχεια των από 07.02.2018<sup>74</sup> αιτημάτων των εταιριών ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ<sup>75</sup>, ΝΕΑΠΟΛΙΣ<sup>76</sup> και ΝΕΣΤΟΣ<sup>77</sup>, με τα οποία εκδήλωσαν εγγράφως το ενδιαφέρον τους για διερεύνηση της δυνατότητας υπαγωγής τους στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 30 της ανακοίνωσης για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών, η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε συνεδρίασή της στις 13.02.2018 έκρινε ομόφωνα ότι η υπό κρίση υπόθεση είναι πρόσφορη και μπορεί να υπαχθεί στην εν λόγω διαδικασία, καθώς πληροί τα κριτήρια υπαγωγής σε διαδικασία διευθέτησης<sup>78</sup>. Προς τούτο, στο πλαίσιο άσκησης της διακριτικής της ευχέρειας για την υπαγωγή υποθέσεων σε διαδικασία διευθέτησης, συνεκτίμησε ιδίως τις ακόλουθες παραμέτρους:

- Την ειλικρινή πρόθεση των ενδιαφερομένων μερών να υπαχθούν στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.

- Τον αριθμό των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων που αιτούνταν την υπαγωγή τους σε διαδικασία διευθέτησης, ήτοι των 3 από τις 4 εμπλεκόμενες κατά την εισήγηση επιχειρήσεις/ενώσεις επιχειρήσεων<sup>79</sup>.

- Τη φύση της εν λόγω παράβασης ως οριζόντια αντιανταγωνιστική σύμπραξη ιδιαίτερης σοβαρότητας (σύμπραξη καρτελικής φύσης<sup>80</sup>).

- Το γεγονός ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη εκδήλωσαν την πρόθεση να αποδεχθούν και εν τέλει αποδέχθηκαν πλήρως τις αποδιδόμενες σε αυτά παραβάσεις.

74 Η συζήτηση της υπόθεσης ενώπιον της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, που ορίστηκε αρχικά την 24.01.2018, κατόπιν αιτημάτων των μερών αναβλήθηκε διαδοχικά για τις 26.02.2018 και 19.03.2018.

75 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 100/07.02.2018.

76 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 99/07.02.2018.

77 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 98/07.02.2018.

78 Βλ. ανακοίνωση για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών, ενότητα II, παρ. 6-9 και 31.

79 Βλ. παρ. 7 της Απόφασης της ΕΑ για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.

80 Οι οριζόντιες συμπράξεις (καρτέλ) είναι συμφωνίες ή/και εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ δύο ή περισσότερων ανταγωνιστών που αποσκοπούν στον συντονισμό της ανταγωνιστικής τους συμπεριφοράς στην αγορά ή/και στον επηρεασμό των σχετικών παραμέτρων ανταγωνισμού μέσω πρακτικών, όπως όλως ενδεικτικός ο καθορισμός τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής, οι ποσοστώσεις παραγωγής ή πωλήσεων, η κατανομή των αγορών, ο περιορισμός των εισαγωγών ή εξαγωγών ή/και αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες σε βάρος άλλων ανταγωνιστών. Οι εν λόγω πρακτικές συγκαταλέγονται μεταξύ των σοβαρότερων παραβιάσεων του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 και του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ. Βλ. ΕΑ 526/2011, παρ. 3, Οδηγία 2014/104/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Νοεμβρίου 2014 σχετικά με ορισμένους κανόνες που διέπουν τις αγωγές αποζημίωσης βάσει του εθνικού δικαίου για παραβάσεις των διατάξεων του δικαίου ανταγωνισμού των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άρθρο 2 σημείο 14, καθώς και ν. 4529/2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/104/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με ορισμένους κανόνες που διέπουν τις αγωγές αποζημίωσης βάσει του εθνικού δικαίου για παραβάσεις των διατάξεων του δικαίου ανταγωνισμού των κρατών - μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλες διατάξεις» (Α' 56), άρθρο 2 σημείο 9.

- Τον προσδοκώμενο βαθμό επίτευξης διαδικαστικής αποτελεσματικότητας, ο οποίος κρίθηκε εν προκειμένω αισθητά μεγάλος, λόγω της προοπτικής αποφυγής μεγάλων καθυστερήσεων και ανάλωσης πόρων για την άσκηση του δικαιώματος προφορικής ακρόασης ενώπιον της ΕΑ<sup>81,82</sup> του συνόλου σχεδόν των εμπλεκόμενων και την εισήγηση επιχειρήσεων, καθώς και λόγω του περιορισμού των πιθανοτήτων άσκησης ενδίκων μέσων ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων, σε περίπτωση ευδοκίμησης της διαδικασίας διευθέτησης, και ο οποίος επιτρέπει εν προκειμένω την κατ' εξαίρεση εκκίνηση της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών, παρότι είχε ήδη κοινοποιηθεί η εισήγηση στα εμπλεκόμενα μέρη.

28. Στη συνέχεια, κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 32 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, η Επιτροπή Ανταγωνισμού ενημέρωσε τις ανωτέρω επιχειρήσεις με σχετικές κλητεύσεις, όρισε ημερομηνία έναρξης των διμερών συσκέψεων με έκαστη από αυτές και ανέβαλε τη συζήτηση της υπόθεσης αορίστως ως προς το σωματείο επαγγελματιών ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων Νομού Καβάλας «Άγιος Χριστόφορος»<sup>83</sup>, το οποίο δεν είχε υποβάλει έως τότε εκδήλωση ενδιαφέροντος για τη διαδικασία διευθέτησης.

29. Στις 16.02.2018, μετά την παρέλευση της σχετικής προθεσμίας της παρ. 30 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, ενδιαφέρον για διερεύνηση της δυνατότητας υπαγωγής στη διαδικασία διευθέτησης διαφορών εκδήλωσε εγγράφως και το προαναφερόμενο σωματείο<sup>84</sup>. Η Επιτροπή κατά τη συνεδρίαση της 20.02.2018 αποφάσισε όλως κατ' εξαίρεση την εκκίνηση της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών στην κρινόμενη υπόθεση και ως προς το Σωματείο, συνεκτιμώντας ιδίως τις ακόλουθες παραμέτρους:

- Το γεγονός ότι δεν κατέστη αντικειμενικά δυνατόν να υποβληθεί η σχετική εκδήλωση ενδιαφέροντος εμπροθέσμως, διότι το ως άνω σωματείο τα τελευταία έτη ήταν ανενεργό και δεν είχε συγκροτηθεί Δ.Σ, για να μεριμνήσει για την έγκαιρη υπογραφή του σχετικού εγγράφου εκδήλωσης ενδιαφέροντος<sup>85</sup>.

- Την επίταση του προσδοκώμενου βαθμού επίτευξης διαδικαστικής αποτελεσματικότητας, με την ένταξη στη διαδικασία διευθέτησης του συνόλου της υπόθεσης αναφορικά με τη συμμετοχή και ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων στην πιθανολογούμενη οριζόντια σύμπραξη επιχειρήσεων/ενώσεων επιχειρήσεων, σύμφωνα με την εισήγηση.

81 Βλ. άρθρο 14 παρ. 2 ΚΛΔ ΕΑ.

82 Κατά το χρόνο υποβολής των προαναφερόμενων εγγράφων σχετικά με την εκδήλωση ενδιαφέροντος για τη διαδικασία διευθέτησης είχε ήδη χορηγηθεί πρόσβαση στα στοιχεία του φακέλου στα ενδιαφερόμενα μέρη.

83 Για την αναβολή ενημερώθηκε και η ΒΦΛ ως διάδικο μέρος.

84 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 121/16.02.2018.

85 Βλ. πρακτικό εκλογών Δ.Σ. με ημερομηνία 05.03.2011, πρακτικό Εφορευτικής Επιτροπής του Σωματείου «Άγιος Χριστόφορος» των εκλογών της 28.05.2017, πρακτικό συνεδρίασης Δ.Σ. με ημερομηνία 04.06.2017, καθώς και τα πρακτικά της 15.01.2018 περί συγκρότησης του Δ.Σ. σε σώμα και της 15.02.2018 περί ορισμού εκπροσώπου για την υπογραφή πληρεξουσίου (άπαντα πλην του πρώτου συνημμένα στο υπ' αρ. 2030/15.02.2018 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο του Σωματείου). Επίσης βλ. τις υπ' αρ. 6567/20.09.2016 και 710/03.02.2017 επιστολές του Σωματείου.

30. Στη συνέχεια, κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 32 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών, η Επιτροπή ενημέρωσε το Σωματείο με σχετική κλήτευση, και όρισε ημερομηνία έναρξης των διμερών συσκέψεων με αυτό.

#### 1.2.2.3 ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ

31. Ακολούθησαν διμερείς συσκέψεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού με καθένα από τα μέρη της διαδικασίας<sup>86</sup> για τη διευθέτηση της υπόθεσης ως προς αυτά, κατά τη διάρκεια των οποίων τα μέρη ενημερώθηκαν από την Ολομέλεια σχετικά με τα σημαντικότερα στοιχεία της υπόθεσης, κατά τα αναφερόμενα στην παρ. 28 της ανακοίνωσης για τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών περιλαμβανομένου του υπολογισμού του εύρους του προστίμου για έκαστο των μερών<sup>87</sup>. Κατά τη διάρκεια των διμερών συσκέψεων και των τεχνικών συναντήσεων, που έλαβαν χώρα στο χρόνο μεταξύ αυτών, κάθε εμπλεκόμενο μέρος γνωστοποίησε και ανέπτυξε επαρκώς τους νομικούς και πραγματικούς ισχυρισμούς του και τις απόψεις του επί της αποδιδόμενης σε αυτό παράβασης, οι οποίοι αξιολογήθηκαν από την Επιτροπή και, όπου κρίθηκε απαραίτητο, ελήφθησαν υπόψη.

#### 1.2.2.4 ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΩΝ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

32. Με το πέρας των ως άνω διμερών συσκέψεων και καθώς διαπιστώθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και τα μέρη της διαδικασίας ότι έχει επέλθει επαρκής βαθμός συναντίληψης αναφορικά με τα πραγματικά περιστατικά, το νομικό τους χαρακτηρισμό, τη βαρύτητα και τη χρονική διάρκεια των παραβάσεων, το βαθμό απόδειξης των αιτιάσεων βάσει των αποδεικτικών στοιχείων και τον υπολογισμό του εύρους του προστίμου, υπεβλήθησαν Προτάσεις Διευθέτησης Διαφοράς από τα μέρη ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ<sup>88</sup>, ΝΕΑΠΟΛΙΣ<sup>89</sup>, ΝΕΣΤΟΣ<sup>90</sup> και το Σωματείο<sup>91</sup>.

33. Η Πρόταση Διευθέτησης Διαφοράς κάθε εμπλεκόμενου μέρους περιελάμβανε κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 27 της σχετικής ανακοίνωσης

(α) ανεπιφύλακτη παραδοχή με σαφείς όρους που δεν επιδέχονται παρερμηνείας της συμμετοχής του στις παραβάσεις του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και 1 του ν. 3959/2011, σύμφωνα με τα συμπεράσματα των διμερών συσκέψεων που διεξήχθησαν μεταξύ της Επιτροπής και του ιδίου, καθώς και της ευθύνης που συνεπάγεται η συμμετοχή του στις εν λόγω παραβάσεις,

86 Διμερείς συσκέψεις πραγματοποιήθηκαν στις 27.02.2018 και στις 29.05.2018.

87 Ανακοίνωση ΕΑ της 12.05.2006 αναφορικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 9 παρ. 1 περίπτωση στ του ν. 703/1977, καθώς και ανακοίνωση ΕΑ της 17.07.2009 αναφορικά με το εύρος των ακαθάριστων εσόδων από προϊόντα ή υπηρεσίες που καθορίζουν το βασικό ποσό προστίμου σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1, 2 και 2α του Ν. 703/1977 και 81, 82 ΣυνθΕΚ.

88 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 509/22.08.2018.

89 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 507/22.08.2018, όπως αυτή διορθώθηκε με το υπ' αρ. Γραμματείας ΕΑ 529/12.09.2018 έγγραφο.

90 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 508/22.08.2018, όπως αυτή διορθώθηκε με το υπ' αρ. Γραμματείας ΕΑ 529/12.09.2018 έγγραφο.

91 Αριθμ. πρωτ. Γραμματείας ΕΑ 510/22.08.2018.



οι οποίες περιγράφονται συνοπτικά αναφορικά με το αντικείμενό τους, τα κύρια πραγματικά περιστατικά, το νομικό χαρακτηρισμό τους συμπεριλαμβανομένου του ρόλου εκάστου μέρους, την ενδεχόμενη εφαρμογή τους και τη διάρκεια συμμετοχής εκάστου μέρους,

(β) αποδοχή της μεθοδολογίας υπολογισμού του προστίμου καθώς και του ανώτατου ύψους που μπορεί να επιβληθεί από την Επιτροπή, σύμφωνα με το αποτέλεσμα των διμερών συσκέψεων,

(γ) επιβεβαίωση ότι έχει ενημερωθεί επαρκώς σχετικά με τις αποδιδόμενες σε αυτό παραβάσεις και ότι του παρασχέθηκαν επαρκείς δυνατότητες να γνωστοποιήσει και να θεμελιώσει τους ισχυρισμούς του, νομικούς και πραγματικούς, κατά τη διεξαγωγή των διμερών συσκέψεων ενώπιον της Επιτροπής,

(δ) επιβεβαίωση ότι είχε ήδη λάβει πρόσβαση ή δυνατότητα πρόσβασης κατά περίπτωση στα αποδεικτικά στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης, που είχαν ληφθεί υπόψη για τη στοιχειοθέτηση των αποδιδόμενων σε αυτό παραβάσεων,

(ε) δήλωση παραίτησης από το δικαίωμα να λάβει περαιτέρω ή και πλήρη πρόσβαση στο διοικητικό φάκελο της υπόθεσης και από το δικαίωμα προφορικής ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής, υπό την επιφύλαξη ότι η παρούσα εισήγηση διευθέτησης θα απηχεί την πρόταση διευθέτησής του και ότι η Επιτροπή θα αποδεχθεί με την απόφασή της την πρόταση διευθέτησης διαφοράς εκάστου εμπλεκόμενου μέρους, και

(στ) δήλωση παραίτησης από κάθε αμφισβήτηση της αρμοδιότητας της Επιτροπής ή/και της εγκυρότητας της διαδικασίας που ακολουθείται για την επιβολή σε βάρος του προστίμου στο πλαίσιο της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών.

34. Η υποβολή της Πρότασης Διευθέτησης Διαφοράς κάθε εμπλεκόμενου μέρους έγινε υπό την επιφύλαξη ότι το πρόστιμο που θα επιβληθεί από την ΕΑ σε καθένα δε θα ξεπερνά το ανώτατο ποσό το οποίο κάθε μέρος έχει αποδεχθεί για τις αποδιδόμενες σε αυτό παραβάσεις.

35. Μετά την υποβολή των ως άνω Προτάσεων Διευθέτησης Διαφοράς, η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε συνεδρίασή της έκρινε ότι οι προτάσεις αυτές αποτελούσαν έκφραση της δέσμευσης των μερών της διαδικασίας να συνεργασθούν και ότι αποτύπωναν τα αποτελέσματα των διμερών συσκέψεων που είχαν διεξαχθεί και ως εκ τούτου ανέθεσε στην Εισηγήτρια τη σύνταξη της εισήγησης Διευθέτησης, κατά τις παραγράφους 33 και 35 της ανακοίνωσης για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών.

36. Την 22α Οκτωβρίου 2018 κοινοποιήθηκε στα μέρη της διαδικασίας η υπ' αρ. 6073/17.10.2018 εισήγηση Διευθέτησης της Εισηγήτριας Λευκοθέας Ντέκα (εφεξής και «Εισήγηση Διευθέτησης»). Στις 05.11.2018 το σύνολο των μερών είχε υποβάλει, στη βάση της προαναφερμένης εισήγησης Διευθέτησης, Δήλωση Διευθέτησης Διαφοράς, κατά την παρ. 37 της ανακοίνωσης για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών, με την οποία έκαστο επιβεβαίωσε ανέκκλητα, ανεπιφύλακτα και με σαφήνεια ότι η προαναφερθείσα εισήγηση Διευθέτησης απηχούσε

τις Προτάσεις Διευθέτησης Διαφοράς που είχαν καταθέσει<sup>92</sup>.

37. Η παρούσα απόφαση εκδίδεται κατ' απλοποιημένη διαδικασία, κατά τα προβλεπόμενα στις παρ. 39 επ. της ανακοίνωσης για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών.

## II. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### II.1 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

38. Ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο σημαντικότερος κλάδος εμπορευματικών μεταφορών, καθώς πάνω από το 80% των εν λόγω μεταφορών πραγματοποιούνται μέσω των οδικών αξόνων. Διά θαλάσσης μεταφέρεται μόλις το 18,5% των εμπορευμάτων, ενώ ένα ελάχιστο ποσοστό μεταφέρεται αεροπορικώς ή σιδηροδρομικώς<sup>93</sup>.

39. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές (εφεξής και OEM) πραγματοποιούνται από φορτηγά δημόσιας χρήσης (εφεξής και ΦΔΧ) και φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (εφεξής και ΦΙΧ). ΦΔΧ είναι ένα όχημα το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές<sup>94,95</sup>, για τις οποίες προβλέπεται είσπραξη κομίστρου. Διακρίνεται από το ΦΙΧ, το οποίο είναι το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του,

92 Βλ. σχετικά Δηλώσεις Διευθέτησης Διαφοράς με υπ' αρ. 724/02.11.2018, 725/02.11.2018, 727/02.11.2018, 730/02.11.2018 και 734/05.11.2018 (ορθή επανάληψη).

93 Βλ. δημοσίευμα εφημερίδας «Η Καθημερινή», ημερομηνίας 30.12.2016, το οποίο αναφέρεται σε μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

94 Για τον ορισμό του ΦΔΧ βλ. άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 3887/2010 (Α' 174).

95 Σύμφωνα με τα άρθρα 1 παρ. 1 εδ. α στ. ββ και 2 παρ. 3 του προϊσχύοντος ν. 383/1976 (Α' 182), οι εθνικές οδικές μεταφορές διενεργούνται με ΦΔΧ σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια από τις συνιστώμενες κατά τις διατάξεις του ίδιου νόμου μεταφορικές επιχειρήσεις, καθώς και από τις ήδη λειτουργούσες σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174), ο οποίος κατήργησε το ν. 383/1976, οι εθνικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται μέσα στη χώρα με ΦΔΧ. Αρχικά προβλεπόταν (βλ. παρ. 6 του ίδιου άρθρου) ότι οι εθνικές μεταφορές διεξάγονται από κατόχους ΦΔΧ ή κατόχους άδειας οδικών μεταφορών (δηλ. της άδειας που χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές). Κατόπιν τροποποίησης του ανωτέρω νόμου έχει απαλειφθεί η αναφορά στους δικαιούμενους να διεξάγουν εθνικές μεταφορές, ωστόσο εξακολουθούν να προβλέπονται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας ΦΔΧ (άρθρο 4), ενώ παράλληλα ορίζεται (άρθρο 5) ότι από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου (πλέον 27.01.2012) δε χορηγούνται άδειες ΦΔΧ αλλά «νέες άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ» με την προϋπόθεση προσκόμισης των εκεί αναφερόμενων δικαιολογητικών. Επίσης, αρχικά ο ν. 3887/2010 προέβλεπε ότι οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν με την ίδια άδεια και εθνικές. Ωστόσο, κατόπιν τροποποίησης του ανωτέρω νόμου (με το άρθρο 5 παρ. 4 του ν. 4038/2012) προβλέπεται ότι «Οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια, οι δε επιχειρήσεις που διεξάγουν εθνικές μεταφορές έχουν δικαίωμα να διεξάγουν και διεθνείς μεταφορές».

ενώ απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η άμεση ή έμμεση είσπραξη κομιστρού με οποιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό<sup>96</sup>.

40. Η ζήτηση για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω ΦΔΧ εξαρτάται από την δημιουργία ή μη ιδιόκτητου στόλου οχημάτων από τις βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις της χώρας. Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων στην Ελλάδα την περίοδο 1995-2009 παρατηρείται<sup>97</sup> διαρκής και σταθερή άνοδος του αριθμού των ΦΙΧ (τα οποία από 847 χιλ. αυξήθηκαν σε 1,26 εκ.), ενώ αντίθετα παρατηρείται σταθερότητα στον αριθμό των ΦΔΧ, τα οποία παραμένουν καθηλωμένα στις 36,5 χιλ. καθ' όλη τη διάρκεια της ανωτέρω περιόδου και αποτελούν μόλις το 3-4% περίπου του συνολικού στόλου φορτηγών αυτοκινήτων, λόγω μη έκδοσης νέων αδειών από το κράτος. Αντίστοιχη είναι η εικόνα στο τέλος του 2015, οπότε και κυκλοφορούσαν 1,32 εκατ. φορτηγά οχήματα στην Ελλάδα, εκ των οποίων το 97% (1,29 εκατ.) ήταν ΦΙΧ. Κατά την τελευταία δεκαετία, ο στόλος των ΦΙΧ αυξήθηκε κατά 8,4%, ενώ ο αριθμός των ΦΔΧ διατηρείται σταθερός στα 36.495 οχήματα. Η πλειονότητα των μεταφορικών εταιριών είναι πολύ μικρές (ατομικές ή οικογενειακές) και διαθέτουν ένα ή δύο φορτηγά οχήματα.

41. Ο ν. 383/1976 όριζε πέντε κατηγορίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών<sup>98</sup>, ενώ με το ν. 3887/2010<sup>99</sup> προβλέπονται πλέον μόνο δύο κατηγορίες δημόσιων οδικών

96 Βλ. άρθρο 1 του β.δ. 281/1973 (Α' 84), όπως ισχύει σήμερα. Με το β.δ. 281/1973 κωδικοποιήθηκε το ν.δ. 49/1968 (Α' 294).

97 Διπλωματική εργασία Ε. Γενίτσαρης (2010), Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και Προοπτικές, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσ/νίκης, και ICAP-Κλαδική μελέτη «Διαμεταφορές», 2008.

98 Βλ. άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 383 της 14/20.07.1976 περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων. Πρόκειται για:

(α) τις διεθνείς, που διενεργούνται προς την αλλοδαπή και αντιστρόφως,

(β) τις εθνικές, που διενεργούνται σε όλη την ελληνική επικράτεια,

(γ) τις νομαρχιακές, που διενεργούνται από μεταφορικές επιχειρήσεις εθνικών μεταφορών και μεμονωμένους αυτοκινητιστές εντός του νομού που εδρεύουν. Οι νομαρχιακές μεταφορές διενεργούνται εντός του νομού στον οποίο βρίσκεται η έδρα του αυτοκινήτου ή μεταξύ όμορων νομών, στους οποίους περιλαμβάνονται εκτός από τους νομούς που έχουν κοινά χερσαία σύνορα και οι νομοί που συνδέονται μεταξύ τους με τεχνητά μέσα, όπως γέφυρες και υπόγειες σήραγγες, καθώς και τα νησιά που συνδέονται απευθείας ακτοπλοϊκά μεταξύ τους. Ειδικώς επιτρέπεται η διενέργεια μεταφορών με νομαρχιακά ΦΔΧ από το νομό Καβάλας προς το νομό Θεσσαλονίκης και αντίστροφα. Βλ. εγκύκλιο Γ5/29829/2313 της 14.06.2006 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ειδικώς επιτρέπεται επίσης και η μεταφορά από το νομό Εύβοιας προς το νομό Αττικής και αντίστροφα, καθώς και από το νομό Πιερίας προς το νομό Θεσσαλονίκης και αντίστροφα.

(δ) τις μεταφορές μικροφορτίων, που διενεργούνται σε όλη τη χώρα με φορτηγά ωφελίμου φορτίου μέχρι έξι (6) τόνων ή μικτού βάρους μέχρι δέκα (10) τόνων, και

(ε) τις ειδικές, που διενεργούνται προς την αλλοδαπή και αντιστρόφως ή εντός της χώρας ή τμήματος αυτής με ειδικά διαμορφωμένα φορτηγά (π.χ. ψυγεία, βυτιοφόρα, γερανοφόρα, ισόθερμα, μεταφοράς σφαγίων και κινητών συσκευιών).

99 ν. 3887/2010 (Α' 174) με τίτλο «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

εμπορευματικών μεταφορών: (α) οι διεθνείς<sup>100</sup> και (β) οι εθνικές<sup>101</sup>. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του τελευταίου, οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διενεργούν νομαρχιακές μεταφορές μπορούν να αποκτήσουν το δικαίωμα διενέργειας εθνικών ή διεθνών μεταφορών, εφόσον διαθέτουν κατάλληλη άδεια άσκησης επαγγέλματος και αντικαταστήσουν το έντυπο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματός τους, ώστε στο σχετικό πεδίο να αναγράφει «Εθνικές μεταφορές» ή «Εθνικές και διεθνείς μεταφορές»<sup>102,103</sup>.

42. Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για τον ακριβή αριθμό των αδειών ανά κατηγορία οδικών μεταφορών, υπολογίζεται<sup>104</sup> ότι η πλειοψηφία των φορτηγών είχαν νομαρχιακές άδειες (περίπου 16.000), ακολουθούσαν οι εθνικές άδειες (περίπου 13.600), ενώ ο αριθμός των αδειών για διεθνείς μεταφορές ήταν σαφώς μικρότερος (περίπου 7.500). Ο μεγάλος αριθμός των νομαρχιακών αδειών αποτελεί ένδειξη ότι το μεγαλύτερο πλήθος μεταφορών πραγματοποιούνται μεταξύ χώρων παραγωγής και εναπόθεσης ή/και κατανάλωσης προϊόντων, οι οποίοι βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους<sup>105</sup>.

100 Οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές με την ίδια άδεια.

101 Ως μεταβατική περίοδος μετά το πέρας της οποίας θα είχε ισχύ η προαναφερόμενη ρύθμιση ορίστηκε αρχικά το διάστημα από τη δημοσίευση του ν. 3887/2010 (30.09.2010) μέχρι την 30.06.2013, ενώ στη συνέχεια με νομοθετική ρύθμιση επήλθε σύντηξη της μεταβατικής περιόδου έως τις 27.01.2012. Βλ. άρθρο 14 παρ. 1 του ν. 3887/2010, όπως ισχύει αρχικά, και άρθρο 5 παρ. 6 του ν. 4038/2012, με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 14 παρ. 1 του ν. 3887/2010.

102 Το άρθρο 14 παρ. 4 του ν. 3887/2010 ορίζει ότι κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου «*Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι 10 τόνους, μέσα στο νομό όπου αυτά έχουν έδρα και τους γειτονικούς νομούς*».

103 Με σχετική εγκύκλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρασχέθηκε προθεσμία μέχρι τις 27.01.2013, προκειμένου να αντικατασταθούν κατά τα ανωτέρω οι άδειες κυκλοφορίας νομαρχιακών ΦΔΧ, προθεσμία που παρατάθηκε με διαδοχικές εγκυκλίους μέχρι τις 31.12.2016. Βλ. εγκύκλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ' αρ. Β1/8535/980/16.03.2012 (ΑΔΑ: Β44Δ1-ΦΟΩ) και εγκυκλίους υπ' αρ. Β1/28111/310/17.01.2013 (ΑΔΑ: ΒΕΙΒ1-ΥΨΚ), Β1/οικ.37739/3456/30.07.2013 (ΑΔΑ: ΒΛΒΠ1-ΒΚ2), Β1/70738/5467/29.12.2014 (ΑΔΑ: 7ΘΨΩ1-Κ70), Β1/38102/1952/03.08.2015 (ΑΔΑ: Ω3Ζ4465ΦΘΘ-Ν1Κ), Β1/3223/158/10.02.2016 (ΑΔΑ: 76ΞΗ-46530Ξ-ΡΧΠ) και Β1/47203/2253/29.07.2016 (ΑΔΑ: 7Η5Μ46530Ξ-Κ7Σ).

104 Βλ. Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank (Νοέμβριος 2008), Φορτηγά: Αναχρονιστικό Πλαίσιο Λειτουργίας και Στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, σελ. 55.

105 Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, αναφορικά με την κατανόμη του μεταφορικού έργου βάσει απόστασης, η πλειονότητα (76%) των οδικών εμπορικών μεταφορών (σε χιλ. τόνους) που εκτελέστηκε από ΦΔΧ στην Ελλάδα αφορά σε απόσταση μικρότερη των 149 χλμ. Βλ. Ε. Γενίτσαρης (2010), Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και Προοπτικές, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσ/νίκης (διπλωματική εργασία), στοιχεία Eurostat έτους 2008 από πίνακα 4.55.

Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας έτους 2011, οι εθνικές οδικές μεταφορές που πραγματοποιήσαν τα ΦΔΧ ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως των 108 χιλιομέτρων, με το εύρος ανά

## II.2 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

### II.2.1 ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ<sup>106</sup>

43. Η ακριβής οριοθέτηση της σχετικής αγοράς δεν αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για τη νομική αξιολόγηση της περιγραφόμενης στην παρούσα αντι-ανταγωνιστικής οριζόντιας σύμπραξης ιδιαίτερης σοβαρότητας. Και τούτο, διότι κατά πάγια ενωσιακή νομολογία και πρακτική δεν απαιτείται η ακριβής οριοθέτηση της σχετικής αγοράς για την εφαρμογή του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, όταν οι κρινόμενες συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές έχουν ως αντικείμενό τους τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού<sup>107</sup>. Συναφώς, δεν απαιτείται, καταρχήν, για τη διαπίστωση παράβασης ειδική οικονομική ανάλυση για τις συνθήκες της οικείας αγοράς, ούτε και για τον προσδιορισμό αυτής<sup>108</sup>. Η αρχή αυτή μπορεί να εφαρμοστεί αναλογικά και στην περίπτωση του άρθρου 1 του ν. 703/1977/3959/2011. Συναφώς, έχει κριθεί ότι δεν είναι η εκάστοτε αρχή ανταγωνισμού που επιλέγει κάθε φορά «κατ' αυθαίρετο» τρόπο τη σχετική αγορά προϊόντων, αλλά οι ίδιες οι συμπράττουσες επιχειρήσεις που επικεντρώνουν την αντι-ανταγωνιστική τους συμπεριφορά σε ορισμένο/-α προϊόν/-τα και καθορίζουν έτσι και το εύρος της σχετικής έρευνας<sup>109</sup>. Σε κάθε περίπτωση σημειώνονται τα ακόλουθα:

44. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι αγορές των μεταφορών διακρίνονται καταρχήν σε επιβατικές και εμπορευματικές και περαιτέρω βάσει του μέσου με το οποίο πραγματοποιούνται σε θαλάσσιες, εναέριας και χερσαίες. Οι χερσαίες μεταφορές διακρίνονται περαιτέρω σε οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και μεταφορές μέσω αγωγών<sup>110</sup>. Όλες οι ανωτέρω μέθοδοι μεταφοράς συνιστούν, εξ' επόψεως ζήτησης, διακριτές αγορές λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών τους, όπως το κόστος, η προσβασιμότητα, η ευελιξία, η κανονικότητα, η συχνότητα και η ταχύτητα. Επιπλέον, περιφέρεια να κυμαίνεται από 26 έως 203 χιλιόμετρα. Βλ. [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr), Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές, Στοιχεία ΦΔΧ που πραγματοποιήσαν εθνικές μεταφορές. Ο υπολογισμός σε χιλιόμετρα προκύπτει από διαίρεση των τονοχιλιομέτρων με τους τόνους για το σύνολο των περιφερειών της χώρας (εξαιρουμένων των νησιών).

106 Η σχετική αγορά υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμες ή δυνατόν να υποκατασταθούν μεταξύ τους λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών τους και της σκοπούμενης χρήσης τους.

107 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-38/02, Groupe Danone, σκ. 99, και Τ-48/02, Brouwerij Haacht NV, σκ. 58 (καθώς και τη σχετική νομολογία όπου παραπέμπουν), και ΓενΔΕΕ Τ-208/13, Portugal Telecom, σκ. 175-176. Επίσης βλ. ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 42.

108 Βλ. ΣΤΕ 2780/2012, σκ. 4, και ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 42.

109 Βλ. ΠΕΚ Τ-71/03 της 15.06.2005, Tokai Carbon κ.λπ., σκ. 90, ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 42, και ΣΤΕ 2870/2012, σκ. 4 όπου «[γ]ια τους ίδιους λόγους, δεν απαιτείται, κατ' αρχήν, από την άποψη αυτή (δηλαδή της διαπίστωσης της παράβασης) ειδική οικονομική ανάλυση όχι μόνο για τις συνθήκες της οικείας αγοράς, αλλά ούτε και για τον προσδιορισμό της [...], δοθέντος άλλωστε ότι τα ίδια τα μέρη, διά της σύμπραξης, κατασκευάζουν τεχνητά μια ιδιαίτερη, απομονωμένη αγορά, στεγανοποιημένη από την ομαλή λειτουργία των κανόνων του ανταγωνισμού». Βλ. συναφώς και ΓενΔΕΕ Τ-208/13, Portugal Telecom, σκ. 178-180.

110 Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. Μ.4746 - Deutsche Bahn/EWS, σκ. 13-17, και Μ.5480 - Deutsche Bahn/PCC Logistics, σκ. 20.

οι οδικές μεταφορές μπορούν να διακριθούν με βάση το είδος του φορτίου (π.χ. φορτίο ψυγείου, επικίνδυνο, χύδην) ή το είδος της μεταφοράς (π.χ. πλήρους φόρτωσης, εκμίσθωση οχήματος)<sup>111</sup>.

45. Η παρούσα υπόθεση αφορά στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, που πραγματοποιούνται με φορτηγά δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης<sup>112</sup>, και ειδικότερα στη μεταφορά λιπασμάτων, και συγκεκριμένα των λιπασμάτων που παράγονταν από τη ΒΦΛ στο εργοστάσιο του Νομού Καβάλας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, τα λιπάσματα φορτώνονταν από τις εγκαταστάσεις της ΒΦΛ στην Καβάλα σε ΦΔΧ<sup>113</sup> και προορίζονταν για τις λοιπές εγκαταστάσεις της ΒΦΛ (εφεξής και «ενδοδιακίνηση») και τους πελάτες αυτής σε όλη την Ελλάδα ως εξής: (α) αποκλειστικά οδικώς και (β) με συνδυασμένη μεταφορά (ΦΔΧ - πλοίο - φορτηγό), καθώς έφταναν με ΦΔΧ από το εργοστάσιο στην παρακείμενη ιδιόκτητη προβλήτα της ΒΦΛ (εφεξής και «εσωτερική μεταφορά»)<sup>114</sup> και φορτώνονταν σε πλοίο για να εκφορτωθούν στο λιμένα προορισμού και να φορτωθούν πάλι σε κάποιο φορτηγό όχημα, προκειμένου να φτάσουν σε άλλες εγκαταστάσεις ή σε πελάτες της ΒΦΛ. Πρόκειται για λιπάσματα ξηράς μορφής που μεταφέρονταν χύμα ή σε σάκουσ όγκου ενός μ3, συσκευασμένα σε σακιά ορισμένου βάρους (π.χ. 40 κιλών) συχνά μοναδοποιημένα σε παλέτες<sup>115</sup>.

46. Οι εμπλεκόμενες στην υπό κρίση σύμπραξη μεταφορικές επιχειρήσεις διέθεταν κατάλληλο στόλο, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες μεταφοράς των λιπασμάτων κατά τα ανωτέρω<sup>116,117</sup>. Σημειώνεται ότι, με τα ίδια φορτηγά οχήματα μεταφέρονται και άλλα γενικά ή χύδην φορτία τα οποία έχουν όμοια χαρακτηριστικά

111 Βλ. απόφαση Ε.Επ. Μ. 5877 - GEODIS/GIRAUD, σκ. 10. Πρβλ. απόφαση Γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού 09-DCC 54/16.10.2009, σκ 46.

112 Τα φορτηγά διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά (όπως ενδεικτικά αριθμός των αξόνων, ύπαρξη καρότσας με δυνατότητα ανάρτησης, φορτηγά - ψυγεία, βυτιοφόρα κ.λπ.).

113 Σημειώνεται ότι η ΒΦΛ δεν διαθέτει ιδιόκτητο στόλο φορτηγών για τη μεταφορά λιπασμάτων.

114 Οι εν λόγω ορισμοί της εσωτερικής μεταφοράς και της ενδοδιακίνησης προκύπτουν από τα έγγραφα του φακέλου της παρούσας υπόθεσης.

115 Βλ. συσκευασίες λιπασμάτων στην επίσημη ιστοσελίδα της ELFE (<http://www.elfegroup.eu/our-packages/>), ημερομηνίας 16.11.2016.

116 Βλ. ανακοίνωση της Ε.Επ. όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ 1997 C372/03), παρ. 22.

117 Βλ. ενδεικτικά έγγραφο με τίτλο «ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ», ημερομηνίας 24.10.2001 (στοιχείο ΣΚ15, ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27ης.06.2013 στο Σωματείο), όπου αναφέρεται ότι «1) Για το συγκεκριμένο καράβι που χρειάζεται για φόρτωση παλετών τριαξονικά αυτοκίνητα, αυτά θα εισέρχονται όταν είναι απολύτως απαραίτητα...». Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης, υπάρχουν περιπτώσεις που απαιτούνταν ή προτιμούνταν οχήματα ειδικών προδιαγραφών τόσο για τη μεταφορά εντός των εγκαταστάσεων της ΒΦΛ όσο και προς τους πελάτες. Βλ. συσκευασίες λιπασμάτων στην επίσημη ιστοσελίδα της ELFE (<http://www.elfegroup.eu/our-packages/>), ημερομηνίας 16.11.2016.

με τα λιπάσματα, όπως για παράδειγμα δημητριακά, βαμβάκι, καπνός, χαρτί και δομικά υλικά<sup>118</sup>, ενώ τα χαρακτηριστικά της ζήτησης της υπηρεσίας μεταφοράς λιπασμάτων δεν διαφέρουν από αυτά της μεταφοράς άλλων μοναδοποιημένων ή χύδην ξηρών φορτίων, η δε βάση της τιμολόγησης της υπηρεσίας (χρέωση ανά τονοχιλιόμετρο) δεν διαφοροποιείται ανάλογα με το φορτίο. Εξάλλου, οιαδήποτε εταιρία διαθέτει φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν μοναδοποιημένα ή χύδην ξηρά φορτία δύναται να προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς λιπασμάτων, καθώς η μεταφορά ποιοτικά διαφορετικών φορτίων δεν απαιτεί επιπρόσθετα έξοδα, επενδύσεις ή άλλες δαπάνες<sup>119</sup>.

47. Ωστόσο, παρά την ανωτέρω (σχεδόν) απόλυτη υποκαταστασιμότητα από πλευράς προσφοράς μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς λιπασμάτων και μεταφοράς άλλων μοναδοποιημένων ή χύδην φορτίων<sup>120</sup>, κατά την κρίση της Επιτροπής ενδείκνυται στην παρούσα υπόθεση ως σχετική αγορά προϊόντος να οριστεί η αγορά οδικής μεταφοράς λιπασμάτων. Και τούτο ιδίως διότι οι συμπράττουσες μέσως της υπό κρίση σύμπραξης, επικέντρωσαν την αντι-ανταγωνιστική τους συμπεριφορά στις υπηρεσίες μεταφοράς λιπασμάτων (εν προκειμένω της εταιρίας ΒΦΛ) και απομόνωσαν και στεγανοποίησαν με τον τρόπο αυτό το συγκεκριμένο τμήμα της ευρύτερης αγοράς οδικής μεταφοράς γενικού και χύδην ξηρού φορτίου με ΦΔΧ από τον ανταγωνισμό.

#### II.2.2 ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ<sup>121</sup>

48. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η αγορά των χερσαίων μεταφορών είναι κατά κανόνα εθνική<sup>122</sup>, ενόψει ιδίως των ακόλουθων παραγόντων: (α) της αντίληψης των πελατών ότι πρόκειται για μια τοπική υπηρεσία (local service), (β) της εθνικής φύσης (national nature) της μεταφοράς, (γ) των διαφορετικών επιπέδων τιμών στα κράτη - μέλη της ΕΕ, ιδιαίτερα εξαιτίας των διαφορών στα κόστη εργασίας και καυσίμων, (δ) του διαφορετικού marketing σε διαφορετικές χώρες, (ε)

118 Βλ. σχετικά απαντήσεις των εμπλεκόμενων εταιριών σε ερώτηση της ΓΔΑ σχετικά με τους πέντε (5) μεγαλύτερους πελάτες τους ( υπ' αρ. 5546/29.07.2016, 5549/29.07.2016 και 5550/29.07.2016 επιστολές της ΓΔΑ, υπ' αρ. 6351/12.09.2016 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της ΝΕΣΤΟΣ).

119 Εξαιρουμένων φορτίων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς, λ.χ. φορτία που απαιτούν ψύξη, επικίνδυνα απόβλητα κ.λπ.

120 Βλ. παρ. 20 της ανακοίνωσης της Ε.Επ. όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, ΕΕ 1997 C 372.

121 Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού και η οποία μπορεί να διακριθεί από άλλες γειτονικές γεωγραφικές περιοχές, ιδίως λόγω των αισθητά διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σε αυτές. Η σχετική γεωγραφική αγορά ταυτίζεται με την περιοχή, μέσα στα όρια της οποίας δραστηριοποιούνται και ανταγωνίζονται (ή τουλάχιστον έχουν τη δυνατότητα αυτή) οι επιχειρήσεις ως πωλητές των σχετικών υπηρεσιών.

122 Απόφαση Ε.Επ. Μ.2905 - Deutsche Bahn/Stinnes, παρ. 14-16, και απόφαση Ε.Επ. Μ.3829 - Maersk/PONL, παρ. 20. Βλ. και ΠΕΚ Τ-191/98, Τ-212/98 έως Τ-214/98, Atlantic Container Line AB κ.λπ.

των διαφορών στην κατανομή των μεριδίων αγοράς των μεγαλύτερων παρόχων της προσφερόμενης υπηρεσίας μεταξύ των κρατών - μελών και (στ) των διαφορετικών σταδίων ανάπτυξης του προϊόντος από χώρα σε χώρα<sup>123</sup>.

49. Στην υπό κρίση υπόθεση, παρέλκει για τους σκοπούς διαπίστωσης παράβασης η ακριβής οριοθέτηση της σχετικής αγοράς<sup>124</sup>, καθώς υπό οιαδήποτε θεώρηση αυτής (τοπική στην περιοχή Μακεδονίας - Θράκης ή εθνική), δεν μεταβάλλεται η αξιολόγηση των καταγγελιών πρακτικών, οι οποίες συνιστούν οριζόντια αντι-ανταγωνιστική συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων με αντικείμενο τον περιορισμό, την παρεμπόδιση ή τη νόθευση του ανταγωνισμού.

#### II.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

##### II.3.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

II.3.1.1 Επί της λειτουργίας των ιδιότυπων μεταφορικών εταιριών

50. Οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρίες («ΙΜΕ») είναι μεταφορικές επιχειρήσεις, η σύσταση των οποίων επετράπη με το ν. 383/1976<sup>125</sup>. Διέπονται από τις διατάξεις περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης («ΕΠΕ»), με ορισμένες παρεκκλίσεις και συγκεκριμένα:

- προβλέπεται ότι η αξία κάθε εταιρικού μεριδίου προσδιορίζεται σε συνάρτηση με το μικτό βάρος (ανά τόνο) κάθε συμμετέχοντος φορτηγού αυτοκινήτου.

- κάθε εταίρος υποχρεούται να εισφέρει στην ΙΜΕ (α) την άσκηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης του φορτηγού αυτοκινήτου με το οποίο συμμετέχει στην εταιρία αδιαλείπτως καθ' όλη τη διάρκεια της εταιρικής σχέσης (και όχι την κυριότητα και τη νομή, τις οποίες δύναται να παρακρατά) και (β) τη διάθεση κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρία του φορτηγού αυτοκινήτου σε κατάσταση «πλήρους και αδιαλείπτου ετοιμότητας». Μάλιστα, η μη εκπλήρωση των ως άνω υποχρεώσεων συνεπάγεται την αποβολή του εταίρου από την ΙΜΕ.

51. Ο ν. 3887/2010<sup>126</sup> κατήργησε το ν. 383/1976 που επέτρεπε τη σύσταση ΙΜΕ-ΕΠΕ και ακολούθως από την έναρξη ισχύος του δεν είναι δυνατή η ίδρυση νέων ΙΜΕ-ΕΠΕ<sup>127,128</sup>, οι οποίες, όπως και μεταφορικές επιχειρήσεις άλλης μορφής που λειτουργούσαν κατά την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010, εξακολουθούν να λειτουργούν με την ίδια νομική μορφή μέχρι τις 27.01.2022<sup>129</sup>.

123 Βλ. απόφαση Ε.Επ. Μ. 1649 - GEFCO/KN ELAN, παρ. 14.

124 Είναι διαφορετικό το ζήτημα ότι τέτοια ανάλυση μπορεί να απαιτείται (α) για να κριθεί αν η παράβαση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής και της Συνθήκης ή μόνο του εθνικού δικαίου και (β) για την επιμέτρηση της ποινής. Βλ. σχετικά ΣΤΕ 2870/2012, σκ. 4.

125 Βλ. άρθρο 3 ν. 383/1976 περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων.

126 Ν. 3887/2010 με τίτλο «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (ΦΕΚ Α' 174/30.09.2010). Βλ. άρθρο 15 στοιχείο α'.

127 Βλ. και άρθρο 18 παρ. 9 του ν. 4233/2014 (ΦΕΚ Α22/29.01.2014). Επιπλέον προβλέπεται ότι επιτρέπεται η είσοδος και έξοδος εταίρων και οχημάτων στις ήδη λειτουργούσες κατά την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 ΙΜΕ.

128 Υπό το νέο νομοθετικό πλαίσιο, μεταφορικό έργο μπορούν πλέον να εκτελούν υπό προϋποθέσεις είτε φυσικά πρόσωπα είτε εταιρίες του εμπορικού δικαίου οποιασδήποτε νομικής μορφής.

129 Βλ. άρθρο 2 παρ. 7 του ν. 3887/2010, καθώς και εγκύκλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ' αρ. Β1/8535/980

### II.3.1.2 Επί του καθορισμού των κομίστρων

52. Επιπλέον της λειτουργίας των ΙΜΕ, ο ν. 383/1976 καθιέρωσε το αμφοριακό σύστημα για τον καθορισμό των κομίστρων εντός της χώρας<sup>130</sup>, το οποίο παρέμεινε σε ισχύ έως το 2010, οπότε δυνάμει του ν. 3887/2010 καθιερώθηκε ο ελεύθερος καθορισμός κομίστρων με συμφωνία των μερών<sup>131</sup>.

53. Ειδικότερα, το άρθρο 6 προέβλεπε την έκδοση Της κοινής υπουργικής απόφασης οι οποίες θα καθόριζαν την κατώτατη και ανώτατη τιμή ανά διαδρομή των κομίστρων των ΦΔΧ για τη διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών εντός της ελληνικής επικράτειας «εν σχέσει προς το είδος των μεταφορικών μέσων, το είδος των μεταφερομένων αγαθών, της περιοχής εξυπηρέτησεως, της εποχής του έτους και των τυχόν ειδικών συνθηκών μεταφοράς». Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, οι μεταφορικές εταιρίες ήταν ελεύθερες να ορίσουν εντός του ορισμένου κατά τα ανωτέρω εύρους τιμών τα κόμιστρα που λάμβαναν ανά μεταφορικό έργο<sup>132</sup>. Δυνάμει αυτού εκδόθηκε έως το 2010 σειρά Της κοινής υπουργικής απόφασης<sup>133</sup>, με τις οποίες καθορίζο-

της 16.03.2012, κεφ. Α. Βλ. και άρθρο 18 παρ. 9 του ν. 4233/2014, σύμφωνα με το οποίο, μετά την πάροδο 10 ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του ν. 3887/2010 (ήτοι μετά τις 27.01.2022), οι εγκρίσεις λειτουργίας των ΙΜΕ ανακαλούνται υποχρεωτικά, στο δε μεσοδιάστημα οι ΙΜΕ μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν σύμφωνα με τους όρους της σύστασης και της έγκρισης λειτουργίας τους και για κάθε σχετικό ζήτημα εξακολουθούν να εφαρμόζονται ο ν. 383/1976 και οι εκδοθείσες πριν το ν. 3887/2010 κανονιστικές αποφάσεις.

130 Σκοπός των εν λόγω διατάξεων ήταν κατά την εισηγητική έκθεση του ν. 383/1976 και τη νομολογία, μεταξύ άλλων, «ο καθορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών κομίστρου, που να έχει όμως και προσαρμοστικότητα στις ειδικότερες περιστάσεις και συνθήκες, έτσι ώστε να μην αποκλείεται ο θεμιτός ανταγωνισμός μέσα σε ορισμένο πλαίσιο, οι δε μεταφορείς να μπορούν να ανταπεξέρχονται στο κόστος της εκμετάλλευσης των μεταφορικών μέσων». Βλ. ΑΠ 657/1991, ΕΕμπΔ 1993, σελ. 55.

131 Βλ. άρθρο 11 παρ. 1 αυτού, σύμφωνα με το οποίο «Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα». Βλ. και προβλεπόμενη εξαίρεση στην παρ. 2 του άρθρου 11 στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων. Βλ. περαιτέρω και άρθρο 41 του ν. 4313/2014 (Α' 261) αναφορικά με τη φύση της συμφωνίας μεταφοράς ως μίσθωσης έργου.

132 Τυχόν δε παρέκκλιση από τα ανώτατα όρια «τιμωρείται κατά τας διατάξεις του Αγορανομικού Κώδικος», ενώ από τα κατώτατα «κατά τας διατάξεις περί αθεμίτου ανταγωνισμού».

133 Κατά το χρόνο υποβολής της καταγγελίας της ΒΦΛ, ίσχυε η κοινή υπουργική απόφαση υπ' αρ. Γ2/20874/3659/04.08.1994 (Β' 643). Ακολούθησαν οι κοινές υπουργικές αποφάσεις υπ' αρ. Γ2/36640/5882/31.01.1997 (Β' 89), Β11/37440/4629/17.01.2000 (Β' 86), Β11/12715/1106/27.02.2003 (Β' 258), Β11/9570/757/18.04.2005 (Β' 595), Κ/3138/221/02.03.2006 (Β' 329), Κ/41791/3591/13.07.2007 (Β' 1319) και Κ/26147/2169/07.05.2008 (Β' 856), οι οποίες αναμόρφωναν τα όρια των κομίστρων χωρίς περαιτέρω ουσιαστική διαφοροποίηση ως προς την αρχική Της κοινής υπουργικής απόφασης. Όλες οι κοινές υπουργικές αποφάσεις προέβλεπαν την εντός των καθοριζομένων ορίων ελεύθερη διαμόρφωση των κομίστρων, σύμφωνα άλλωστε και με τις προβλέψεις της παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 383/1976. Αντίθετα, προβλεπόταν ρητά ότι τα καθοριζόμενα ποσά του παγίου δεν υπόκειντο σε διαπραγμάτευση.

νταν (α) μια πάγια χρέωση ανά τόνο και (β) τα κατώτατα ή/και ανώτατα όρια κομίστρων ανά τονοχιλιόμετρο<sup>134</sup> για δύο βασικές κατηγορίες μεταφορών, (α) την περιπτωσιακή μεταφορά και (β) τη χρονοναύλωση. Ειδικότερα:

(α) Οι περιπτωσιακές μεταφορές διακρίνονταν σε διαδρομές μέχρι και 50 χλμ. και διαδρομές πάνω από 50 χλμ. Και στις δύο κατηγορίες διαδρομών τα προβλεπόμενα ανώτατα και κατώτατα όρια κομίστρων ήταν μειωμένα σε περίπτωση εξασφάλισης από τον ίδιο φορτωτή έμφορτης επιστροφής. Ειδική αναφορά υπήρχε στα κόμιστρα για διαδρομές μέχρι και 50 χλμ. με ανατρεπόμενα οχήματα, χωρίς, ωστόσο, να υπάρχει διαφοροποίηση από τα κόμιστρα της γενικής κατηγορίας ΦΔΧ για αντίστοιχες διαδρομές.

(β) Η χρονοναύλωση αφορούσε σε μεταφορές που πραγματοποιούνταν βάσει ειδικής σύμβασης μίσθωσης του οχήματος ή σύμβασης έργου για τη μεταφορά με κόμιστρο διάρκειας τριών (3) μηνών τουλάχιστον. Για διαδρομές μέχρι και 50 χιλιόμετρα οριζόταν μόνο το πάγιο ανά τόνο, σε κάποιες δε από τις ανωτέρω Της κοινής υπουργικής απόφασης προβλεπόταν ρητά ότι η αποζημίωση ανά τονοχιλιόμετρο καθοριζόταν δυνάμει συμφωνίας φορτωτή και μεταφορέα<sup>135</sup>. Για διαδρομές πάνω από 50 χιλιόμετρα, οριζόταν πάγιο ανά τόνο και κατώτατο όριο κομίστρου ανά τονοχιλιόμετρο, ενώ το ανώτατο όριο αναφέρεται ως «ελεύθερο»<sup>136</sup>. Όπως προκύπτει από τη σύγκριση των κατώτατων κομίστρων που οριζόνταν στις Της κοινής υπουργικής απόφασης, το κόμιστρο για χρονοναύλωση ήταν διαχρονικά της τάξεως του 10% χαμηλότερο από το αντίστοιχο της περιπτωσιακής μεταφοράς<sup>137</sup>. Περαιτέρω προβλέπονταν παρεμφερείς ρυθμίσεις για ειδικότερες περιπτώσεις μεταφοράς στο πλαίσιο χρονοναύλωσης<sup>138</sup>.

134 Ειδικότερα, καθοριζόνταν δυο χρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην έννοια του κομίστρου: α) μία χρέωση η οποία αναφερόταν ως «πάγιο» και ήταν ανεξάρτητη από την απόσταση, καθώς συναρτάτο μόνο με το βάρος (τόνοι) του μεταφερόμενου φορτίου και β) μία χρέωση η οποία συναρτάτο, εκτός από το βάρος του φορτίου και με την απόσταση (χλμ.), και υπόκειταν σε αμφοριακό σύστημα.

135 Βλ. υπ' αρ. Γ2/20874/3659/04.08.1994, Γ2/36640/5882/31.01.1997, Β11/37440/4629/17.01.2000 και Β11/12715/1106/27.02.2003 κοινές υπουργικές αποφάσεις. Δεδομένου ότι στις λοιπές δεν αναφερόταν άλλη χρέωση πέραν του παγίου, συνάγεται ότι η ανωτέρω αποζημίωση καθοριζόταν ελεύθερα κατόπιν συμφωνίας των μερών.

136 Οι ανωτέρω προβλέψεις αφορούσαν τόσο στα οχήματα κοινού φόρτου όσο και στα σιλοφόρα οχήματα που μεταφέρουν χύμα, τσιμέντο, ζάχαρη, άλευρα και λοιπά προϊόντα που μεταφέρονται μέσω αυτών.

137 Εκτιμάται ότι τούτο αντανακλά τη συνήθη εμπορική πρακτική ο πωλητής (εν προκειμένου ο μεταφορέας) να συνάπτει μακροχρόνια σύμβαση με χαμηλότερη τιμή - σε σχέση με την τυχόν περιπτωσιακή μεταφορά - εφόσον απολαμβάνει χαμηλότερο κόστος, εξαιτίας οικονομικών κλίμακας που προκύπτουν από την επαναλαμβανόμενη εργασία, μείωσης του ρίσκου εύρεσης μεταφορικού έργου και κόστους συναλλαγής (π.χ. αναζήτησης πελατών, σύνταξης προσφορών κ.λπ.), ενώ αντίστοιχα ο αγοραστής (εν προκειμένου ο πελάτης που επιθυμεί τη μεταφορά των προϊόντων) έχει κίνητρο να υπογράψει μακροχρόνια σύμβαση, μόνο εφόσον κρίνει ότι οι τιμές της σύμβασης θα είναι χαμηλότερες από αυτές της περιπτωσιακής μεταφοράς.

138 Οι κοινές υπουργικές αποφάσεις προέβλεπαν και διάφορες άλλες περιπτώσεις καθορισμού του προβλεπόμενου μισθώματος

### II.3.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

54. Σύμφωνα με το Μητρώο Επιχειρήσεων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), οι εγγεγραμμένες επιχειρήσεις στον κλάδο «Οδική Μεταφορά Εμπορευμάτων» ανέρχονταν κατά μέσο όρο σε 21.000 τη χρονική περίοδο 2000-2010 με συνολικό κύκλο εργασιών της τάξεως των 2,5 δις ευρώ<sup>139</sup>. Ειδικότερα, στην περιοχή της Μακεδονίας - Θράκης, ο αριθμός των επιχειρήσεων ανέρχονταν σε 6.000, με συνολικό κύκλο εργασιών 639 εκ. ευρώ. Στο νομό Καβάλας, ο συνολικός μέσος ετήσιος κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων του ανωτέρω κλάδου, κατά τη χρονική περίοδο 2000-2010 ήταν της τάξεως των 41 εκ. ευρώ<sup>140</sup>, προερχόμενος από 410 επιχειρήσεις<sup>141</sup>.

55. Περαιτέρω, από τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. προκύπτει ότι ο αριθμός των ΦΔΧ διαχρονικά παραμένει σταθερός στα 36.495 κυκλοφορούντα φορτηγά. Εξ αυτών, εκτιμάται ότι περίπου τα 10.000 βρίσκονται σε κυκλοφορία στην περιοχή Μακεδονίας - Θράκης. Σύμφωνα με τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Καβάλας<sup>142</sup>, τα ΦΔΧ που έχουν έδρα το νομό Καβάλας και δύνανται να πραγματοποιούν εθνικές οδικές μεταφορές ανήλθαν σε περίπου 395 το έτος 2003. Αντίστοιχα, ο αριθμός των ΦΔΧ με έδρα το νομό Καβάλας που κατείχαν άδεια για εθνικές οδικές μεταφορές ανερχόταν σε 455 το 2016, ενώ από τη Διεύθυνση Μεταφορών εκτιμάται ότι δεν υπήρξε δραματική αύξηση ή μείωση του αριθμού αυτού στη διάρκεια των ετών<sup>143</sup>.

56. Κατά την ερευνώμενη στην παρούσα περίοδο η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ κατείχε με μεγάλη διαφορά το μεγαλύτερο στόλο ΦΔΧ στον νομό Καβάλας (από 88<sup>144</sup> έως 160<sup>145</sup> ΦΔΧ), ενώ στη δεύτερη και τρίτη θέση βρίσκονταν η ΝΕΣΤΟΣ (από 22 έως 31<sup>146</sup> ΦΔΧ) και η ΝΕΑΠΟΛΙΣ ή του κατώτατου/ανώτατου ορίου κομίστρων ή/και παγίου, το ύψος των οποίων εξαρτιόταν από παράγοντες όπως η απόσταση (π.χ. μέχρι 30 ή 20 χλμ.), ο τύπος του εμπορεύματος (π.χ. λατομικά υλικά ή τσιμέντο κ.λπ.) και η χρήση ΣΙΛΟ, οι ώρες ημερήσιας απασχόλησης (ένα ή δύο 8ωρα) κ.λπ.

139 Βλ. ιστοσελίδα ΕΛ.ΣΤΑΤ. (www.statistics.gr), Ετήσιες Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων.

140 Τούτο περιλαμβάνει τις εθνικές, τις νομαρχιακές και τις διεθνείς μεταφορές.

141 Ο αριθμός των επιχειρήσεων με τη νομική μορφή της ΙΜΕ-ΕΠΕ με έδρα το νομό Καβάλας ήταν δεκαοκτώ (18) το έτος 2003 (υπ' αρ. 4174/19.11.2003 επιστολή της Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης) και μειώθηκε σε δεκατέσσερις (14) το έτος 2010 (υπ' αρ. πρωτ 9163/22.12.2016 επιστολή ΕΛ.ΣΤΑΤ.), παραμένοντας σταθερός το έτος 2016 ( υπ' αρ. 9237/27.12.2016 επιστολή Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας).

142 Υπ' αρ. 4174/19.11.2003 επιστολή. Βλ. και υπ' αρ. 650/20.02.2003 απάντηση της ΒΦΛ.

143 Υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας.

144 Βλ. υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Π.Ε. Καβάλας (έτος 2016).

145 Υπ' αρ. 4174/19.11.2003 απαντητική επιστολή Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης (έτος 2003).

146 Υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Π.Ε. Καβάλας (έτος 2016).

(από 20<sup>147</sup> έως 28<sup>148</sup> ΦΔΧ) αντίστοιχα. Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις οι οποίες πραγματοποιούσαν εθνικές οδικές μεταφορές με έδρα το νομό Καβάλας ήταν σαφώς μικρότερες, στην πλειονότητά τους ατομικές επιχειρήσεις με ένα ΦΔΧ.

### II.3.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

57. Η ζήτηση για εθνικές οδικές εμπορικές μεταφορές με ΦΔΧ είναι σχετικά ανελαστική σε αυξήσεις ή μειώσεις των τιμών, δεδομένου ότι οι εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις δεν δύνανται να στραφούν σε μη οδικές μεταφορές λόγω έλλειψης επαρκών λοιπών δικτύων (π.χ. σιδηροδρομικών), ενώ τυχόν υποκατάσταση της εν λόγω υπηρεσίας με αυτή της ανάπτυξης ιδιόκτητου στόλου φορτηγών (ακόμα και με τη μορφή leasing) απαιτεί σημαντική δέσμευση κεφαλαίων<sup>149</sup>. Σε κάθε περίπτωση, η ανάπτυξη ή μη ιδιόκτητου στόλου αποτελεί όχι μόνο οικονομική αλλά και στρατηγική απόφαση, καθώς πλήθος επιχειρήσεων επιλέγουν την επικέντρωση των διαθέσιμων πόρων τους στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους.

58. Από πλευράς προσφοράς, η υπό εξέταση σχετική αγορά χαρακτηριζόταν από την ύπαρξη νομικών εμποδίων εισόδου, καθώς η εκτέλεση μεταφορών απαιτούσε την κατοχή σχετικής άδειας, ενώ το κράτος τουλάχιστον μέχρι το 2010<sup>150</sup> δεν εξέδιδε νέες άδειες. Η δυνατότητα μεταβίβασης των αδειών οδήγησε στη δημιουργία μιας άυλης υπεραξίας αδειών, καθώς οι νεοεισερχόμενοι επαγγελματίες στον κλάδο αναγκάζονταν να επενδύσουν μεγάλα κεφάλαια αποκλειστικά για την αγορά μιας άδειας από τον αποχωρούντα από το επάγγελμα αυτοκινητιστή. Επιπρόσθετα, τουλάχιστον μέχρι το 2012 ύπαρξη νομικών εμποδίων παρατηρούνταν και ως προς τη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης των μεταφορικών εταιριών, καθώς οι περισσότεροι από τους μισούς αυτοκινητιστές είχαν νομαρχιακή άδεια, δηλαδή τη δυνατότητα να ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε γεωγραφική περιοχή που δεν ξεπερνούσε το όριο του νομού έκδοσης της άδειάς τους.

59. Επίσης, η αγορά οδικών μεταφορών με ΦΔΧ χαρακτηρίζεται από ομοιογένεια, αφού η παρεχόμενη από κάθε αυτοκινητιστή υπηρεσία δεν διαφέρει ουσιαστικά από αυτήν που προσφέρει ο ανταγωνιστής του.

60. Μικρός αριθμός αυτοκινητιστών έχει ενταχθεί πανελλαδικά σε εταιρίες υπό ειδικό καθεστώς (ΙΜΕ)<sup>151</sup>.

147 Υπ' αρ. 9237/27.12.2016 απαντητική επιστολή Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας (έτος 2016).

148 Υπ' αρ. 4174/19.11.2003 απαντητική επιστολή Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης (έτος 2003).

149 ICAP, Διαμεταφορές 2008, σελ. 11.

150 Ο αριθμός των ΦΔΧ παραμένει σταθερός τουλάχιστον μέχρι το 2016, όπως προκύπτει από στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Βλ. άρθρο 4 παρ. 3 του ν. 383/1976, όπου προβλέπεται ότι με υπουργική απόφαση καθορίζεται το ανώτατο συνολικό βάρος ΦΔΧ που απαιτείται για την κάλυψη των αναγκών της χώρας.

151 Βλ. Διπλωματική εργασία, σελ. 52, όπου αναφέρεται η μελέτη του ΚΕΠΕ «Φραγμοί στην Ελεύθερη Λειτουργία των Επαγγελματιών και στην Πραγματοποίηση Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών και Ανταγωνιστικότητα» (2001). Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, το 2000 τα οχήματα που ήταν οργανωμένα σε οποιασδήποτε μορφής

Αντίθετα, στο ν. Καβάλας το έτος 2003 για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία<sup>152</sup>, άνω του 50% των ΦΔΧ είχαν ενταχθεί σε ΙΜΕ.

61. Οι πελάτες των μεταφορικών εταιριών δύνανται να είναι:

(α) οι παραλήπτες του φορτίου/αγοραστές, είτε ενδιάμεσοι (λ.χ. έμποροι, όταν παραλαμβάνουν από τους παραγωγούς) είτε τελικοί καταναλωτές/λιανέμποροι/μεταποιητές (όταν παραλαμβάνουν από τους παραγωγούς ή χονδρεμπόρους) και

(β) οι αποστολείς του φορτίου/πωλητές είτε παραγωγοί είτε ενδιάμεσοι (λ.χ. έμποροι, όταν αναλαμβάνουν να παραδώσουν το προϊόν στους πελάτες τους). Οι παραγωγοί (όπως εν προκειμένω η ΒΦΛ) μπορεί να επιθυμούν τη διακίνηση προϊόντων μεταξύ των δικών τους εγκαταστάσεων (ενδοδιακίνηση) ή να αναλάβουν το κόστος και την ευθύνη μεταφοράς των προϊόντων τους στους πελάτες τους. Συνήθως, ωστόσο, πρακτική αποτελεί και η οργάνωση (συντονισμός) της μεταφοράς από τον παραγωγό, με χρέωση και ευθύνη του πελάτη του, έτσι ώστε ο παραγωγός να του προσφέρει μια ολοκληρωμένη «πόρτα - πόρτα» υπηρεσία. Την εν λόγω πρακτική υιοθετούσε και η ΒΦΛ, η οποία διαπραγματευόταν με τους μεταφορείς και οργάνωνε τις μεταφορές λιπασμάτων όχι μόνο για την κάλυψη αναγκών ενδοδιακίνησης, αλλά και για λογαριασμό των πελατών της, με δική τους χρέωση.

### III. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

III.1 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ Ν. 703/1977, ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕ, ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ Ν. 3959/2011)

62. Βάσει των αρχών που διέπουν τη διαχρονική εφαρμογή του δικαίου καθώς και των γενικών αρχών της ασφάλειας δικαίου και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του διοικούμενου, εφαρμοστέες είναι οι διατάξεις ουσιαστικού δικαίου οι οποίες ίσχυαν κατά τον χρόνο συντέλεσης των γεγονότων που συνιστούν την παράβαση, χωρίς να έχει σημασία ο χρόνος κατά τον οποίο εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις και επιβάλλονται οι σχετικές κυρώσεις<sup>153</sup>. Επομένως, κάθε συμπεριφορά η οποία εκδηλώθηκε μέχρι την 20.04.2011 (ημερομηνία κατάργησης του ν. 703/1977 και θέσης σε ισχύ του ν. 3959/2011<sup>154</sup>) αξιολογείται βάσει του άρθρου 1 του ν. 703/1977. Παραβατική συμπεριφορά διαρκείας, με χρονική αφετηρία εκδήλωσης προγενέστερη της θέ-  
ταιρία άνω των δύο φορτηγών αναλογούν μόλις στο 15,3% του συνόλου. Βλ. και ιστοσελίδα ΕΛ.ΣΤΑΤ. (www.statistics.gr), Ετήσιες Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων, οι εγγεγραμμένες εταιρίες στον κλάδο «Οδική Μεταφορά Εμπορευμάτων» ανέρχονται σε 21.000 περίπου καθ' όλη τη χρονική περίοδο 2000-2010, με μέσο κύκλο εργασιών ανά επιχείρηση της τάξεως των 100 χιλ. ευρώ περίπου και μέσο αριθμό απασχολούμενων δύο (2) με τρία (3) άτομα.

152 υπ' αρ. 4174/19.11.2003 απαντητική επιστολή Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης.

153 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΕ, C-201/09 P και C-216/09 P, ArcelorMittal Luxembourg SA, σκ. 67-71.

154 Με την έναρξη ισχύος την 20.04.2011 του ν. 3959/2011 για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού (Α' 93) δυνάμει του άρθρου 51 του ως άνω νόμου καταργήθηκε ο προϊσχύσας ν. 703/1977 περί ελέγχου μονοπωλίων και ολιγοπωλίων και προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού.

σης σε ισχύ του ν. 3959/2011, αυτή η οποία συνεχίζει να τελείται και μετά τη θέσπιση του νόμου αυτού, καταλαμβάνεται από το ρυθμιστικό πεδίο του ν. 3959/2011.

63. Συνεπώς, ελλείψει ρητής διαχρονικού δικαίου διάταξης στο ν. 3959/2011, η παραβατική συμπεριφορά των συμπραττόντων μερών, ως ενιαία και διαρκής παράβαση η οποία εκδηλώθηκε προ της 20.04.2011 και διήρκεσε και μετά το χρονικό αυτό σημείο, αξιολογείται βάσει του άρθρου 1 του ν. 3959/2011. Σε κάθε περίπτωση, ουδεμία ουσιαστική διαφοροποίηση υφίσταται μεταξύ των διατάξεων του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 και του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, δεδομένου ότι οι σχετικές διατάξεις του προϊσχύοντος (άρθρο 1 του ν. 703/1977) και του διάδοχου αυτού νόμου (άρθρο 1 του ν. 3959/2011) είναι σχεδόν πανομοιότυπες.

### III.2 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΕΝΩΣΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ (ΑΡΘΡΟ 101 ΣΛΕΕ) - ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΣ ΕΝΔΟΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

64. Αντίστοιχη με τη διάταξη του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 είναι η διάταξη του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 81 παρ. 1 της ΣυνΘΕΚ)<sup>155</sup>. Ουσιαστικά μοναδική επιπλέον προϋπόθεση της εκ παραλλήλου εφαρμογής της ενωσιακής διάταξης, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003<sup>156</sup>, σε σχέση με τη διάταξη του εθνικού δικαίου αποτελεί αυτή της δυνατότητας σοβαρής επίδρασης στο ενδοκοινοτικό (ενδοενωσιακό) εμπόριο<sup>157</sup>.

65. Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια σύμπραξη να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών 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<sup>158</sup>, με τρόπο αισθητό<sup>159</sup>. Έτσι, το ενδοενωσιακό εμπόριο μπορεί να επηρεαστεί σε περιπτώσεις, στις οποίες η οικεία αγορά είναι η εθνική αγορά ή τμήμα της<sup>160</sup>, και σε κάθε περίπτωση σημαντικό τμήμα της εσωτερικής αγοράς<sup>161</sup>. Στην περίπτωση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, ο αι-

155 Βλ. ενδεικτικά ΣΤΕ 1731/2001, σκ. 4.

156 Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου της 16.12.2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ 2003 L 1/1).

157 Πρόκειται για αυτόνομο κριτήριο δικαίου το οποίο πρέπει να εκτιμάται ad hoc και το οποίο οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού, περιορίζοντάς το στις συμφωνίες και πρακτικές που δύνανται να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης. Βλ. σχετικά ανακοίνωση Ε.Επ. - Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ 2004 C 101/81), παρ. 12-13, 18 και 44, καθώς και τη σχετική νομολογία στην οποία γίνεται αναφορά.

158 Βλ. ΔΕΚ. C-209-215/78 και 218/78, Van Landewyck, σκ. 170, C-219/95P, Ferriere Nord Spa, σκ. 20, απόφαση ΕΑ 370/V/2007 και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 9-12.

159 Βλ. απόφαση ΕΑ 277/IV/2005 με παραπομπή στις αποφάσεις ΔΕΚ C-8/72, Vereniging van Cementhandelaren, σκ. 29, και C-42/84, Remia κ.λπ., σκ. 22, και ΠΕΚ T-29/92, SPO κ.λπ., σκ. 299. Βλ. και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 33 και 74.

160 Βλ. κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 22.

161 Βλ. κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επη-

σθητός χαρακτήρας του επηρεασμού εκτιμάται ιδίως κατ' αναφορά προς τη θέση και τη σημασία των μερών στην αγορά των σχετικών προϊόντων<sup>162</sup>, τη φύση της συμφωνίας ή της πρακτικής και τη φύση των καλυπτόμενων προϊόντων/υπηρεσιών<sup>163</sup>.

66. Στην υπό κρίση υπόθεση δεν υφίσταται η προαναφερόμενη δυνατότητα αισθητού επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών, και κατά συνέπεια, δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής, παράλληλα με το εθνικό, και του ενωσιακού δικαίου. Και τούτο διότι, ναι μεν οι εν γένει υπηρεσίες οδικών μεταφορών γενικού και χύδην ξηρού φορτίου με ΦΔΧ μπορεί να αποτελούν αντικείμενο διασυνοριακών συναλλαγών, ενόψει του ότι οποιαδήποτε επιχείρηση πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις μπορεί να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική επικράτεια<sup>164</sup>, εφόσον αδειοδοτηθεί σχετικά, πλην όμως η υπό κρίση σύμβαση είχε ως αντικείμενο τη μεταφορά λιπασμάτων από τις εγκαταστάσεις της ΒΦΛ (κυρίως στην Καβάλα) σε άλλες περιοχές εντός Ελλάδος, κυρίως στη Μακεδονία και τη Θράκη, ενώ από τη φύση της δεν ήταν ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών-μελών, καθώς δεν αφορούσε σε εισαγωγές ή εξαγωγές ούτε κάλυπτε περισσότερα του ενός κράτη-μέλη ή έστω γειτνιάζουσες με τη χώρα περιοχές<sup>165</sup>. Εξάλλου, οι συμπράττουσες επιχειρήσεις, μολονότι κατείχαν άδεια εθνικών μεταφορών, στην πράξη δραστηριοποιούνταν κυρίως σε τοπικό επίπεδο (Μακεδονία-Θράκη)<sup>166</sup>.

67. Περαιτέρω, οι συμπράττουσες ΙΜΕ εμπίπτουν στην έννοια των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ)<sup>167</sup>, οι συμφωνίες μεταξύ των οποίων δε δύνανται συνήθως να επηρεάσουν το ενδοενωσιακό εμπόριο<sup>168</sup>. Ειδικότερα, ρεασμού του εμπορίου, παρ. 78 επ.

162 Βλ. ΔΕΚ C-306/96, *Javico*, σκ. 17, και ΠΕΚ T-65/89, *BPB Industries και British Gypsum*, σκ. 138 και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 44.

163 Βλ. ΠΕΚ T-65/89, *BPB Industries και British Gypsum*, σκ. 138 και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 45.

164 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, παρ. 30. Βλ. και άρθρο 1 παρ. 2 του ν. 3887/2010, σύμφωνα με το οποίο «2. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμία διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5, σύμφωνα με τις διεθνείς δεσμεύσεις της Χώρας μας με τον όρο της αμοιβαιότητας».

165 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 29 και 48.

166 Βλ. υπ' αρ. 4154/21.07.2017 και 4165/24.07.2017 επιστολές των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ αντίστοιχα.

167 Κατά την έννοια της Σύστασης Ε.Επ. της 06.05.2003 σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕ 2003 L 124/36). Ως ΜΜΕ ορίζονται οι επιχειρήσεις των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 50 εκατ. € ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τα 43 εκατ. € και οι οποίες απασχολούν λιγότερους από 250 εργαζόμενους, στους οποίους περιλαμβάνονται τόσο οι μισθωτοί όσο και οι εταίροι που ασκούν τακτική δραστηριότητα εντός της επιχείρησης και προσπορίζονται οικονομικά πλεονεκτήματα από αυτή (Παράρτημα, άρθρο 2 παρ. 1 και άρθρο 5). Τα προαναφερόμενα στοιχεία αφορούν την τελευταία κλεισμένη διαχειριστική χρήση (Παράρτημα, άρθρο 4 παρ. 1).

168 Ανακοίνωση Ε.Επ. σχετικά με τις συμφωνίες ή σπονδίας που δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα

αφενός ο κύκλος εργασιών έκαστης εξ αυτών υπολειπόταν κατά πολύ των 50 εκατ. € κατά το 2016<sup>169</sup> και αφετέρου καμία δεν απασχολούσε περισσότερους από 250 εργαζόμενους<sup>170</sup>. Ούτε, εξάλλου, το Σωματείο ασκούσε κάποια οικονομική δραστηριότητα λόγω της οποίας να πραγματοποιούσε ίδιο κύκλο εργασιών. Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, τα μέλη του Σωματείου (ιδιοκτήτες ΦΔΧ του Ν. Καβάλας) ανέρχονταν το πολύ σε 150<sup>171</sup>, δραστηριοποιούνταν δε είτε ως ανεξάρτητοι επαγγελματίες είτε μέσω εταιριών, ακόμη και η μεγαλύτερη από τις οποίες<sup>172</sup> (ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ) πραγματοποιούσε έσοδα κατά πολύ μικρότερα από το όριο των 50 εκ. €, εκτιμάται βάσει των προαναφερόμενων ότι το σύνολο των κύκλων εργασιών των μελών του δεν είναι τέτοιο που να του προσδίδει αξιολογία οικονομική ισχύ<sup>173,174</sup>. Περαιτέρω, δεν υπάρχουν στοιχεία ότι το Σωματείο απασχολούσε μισθωτούς<sup>175</sup>, οι δε ιδιοκτήτες ΦΔΧ - μέλη του

με το άρθρο 101 παρ. 1 της ΣΛΕΕ (de minimis) (ΕΕ 2014 C 291/1), παρ. 4, υποσ. 5. Επίσης βλ. και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, παρ. 50. Η απουσία επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών-μελών τεκμαίρεται από το γεγονός ότι οι δραστηριότητες των ΜΜΕ έχουν συνήθως τοπικό ή το πολύ περιφερειακό χαρακτήρα. Ωστόσο, οι ΜΜΕ μπορούν να εμπίπτουν στις διατάξεις του ενωσιακού δικαίου, ιδίως όταν ασκούν διασυνοριακή οικονομική δραστηριότητα.

169 Αλλά και κατά τα προηγούμενα ερευνώμενα έτη για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

170 Σε αυτούς προσμετρώνται, εκτός από το κατ' εκτίμηση ολιγάριθμο διοικητικό προσωπικό που οι ΙΜΕ (πιθανολογείται ότι) διαθέτουν, και οι εταίροι τους. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα στην Ενότητα Ι.2.2.1.1. η μεγαλύτερη σε δυναμικότητα εταιρία, η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, κατά τη σύστασή της το 1999 αριθμούσε 161 εταίρους, ενώ κατά την 28η.06.2015 αυτοί είχαν μειωθεί σε 63, εκτιμάται δε ότι κατά το 2016 δεν υπήρξε αξιολογία μεταβολή του αριθμού αυτού. Σημειωτέον ότι, βάσει του αριθμού των ΦΔΧ κατά το έτος 2003 (περίπου 160), εκτιμάται ότι οι εταίροι υπολείπονταν των 250 και κατά το εν λόγω έτος. Όσον αφορά τις ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία (βλ. Ενότητες Ι.2.2.1.2. και Ι.2.2.1.3. αντίστοιχα) ο αριθμός των εταίρων τους εκτιμάται ότι ήταν διψήφιος καθ' όλη τη διάρκεια της ερευνώμενης περιόδου. Οι εταίροι της ΝΕΑΠΟΛΙΣ κατά τη σύστασή της το 1998 ανέρχονταν σε 37 και το 2013 σε 22, αντίστοιχα δε κατά τη σύσταση της ΝΕΣΤΟΣ το 1978 μετείχαν σε αυτή 24 εταίροι, το 2013 28 και στις αρχές του 2016 20, ενώ βάσει του ανώτατου αριθμού των ΦΔΧ (28 για τη ΝΕΑΠΟΛΙΣ κατά το 2003 και 31 για τη ΝΕΣΤΟΣ κατά το 2016) συνάγεται ότι και κατά τα λοιπά ερευνώμενα έτη η κατάσταση δε διαφοροποιήθηκε σημαντικά.

171 Κατά το έτος 2013.

172 Σε δυναμικότητα ΦΔΧ.

173 Λαμβανομένου υπόψη ότι σύμφωνα με τη νομολογία ο κύκλος εργασιών μίας επιχείρησης αποτελεί ένδειξη ως προς το μέγεθος και την οικονομική της ισχύ, η επιρροή που μπορεί να άσκησε μια ένωση επιχειρήσεων στην αγορά δεν εξαρτάται από το δικό της «κύκλο εργασιών», αλλά από αυτόν των μελών της, ο οποίος αποτελεί ένδειξη περί του μεγέθους και της οικονομικής της ισχύος. Βλ. ΠΕΚΤ-39/92 και T-40/92, *Groupement des cartes bancaires (CB)* κ.λπ., σκ. 137.

174 Τα προαναφερόμενα επιβεβαιώνονται και από το γεγονός ότι σύμφωνα με επίσημα στοιχεία κατά την περίοδο 2000-2010 κατά μέσο όρο οι μεταφορικές επιχειρήσεις του Ν. Καβάλας ανέρχονται στο σύνολό τους σε 410 και πραγματοποιούν συνολικό κύκλο εργασιών περίπου 41 εκ. € (βλ. Ενότητα ΙΙ.3.2, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr) και υπ' αρ. 9096/21.12.2016 επιστολή της ΕΛ.ΣΤΑΤ.).

175 Όπως προέκυψε από τον έλεγχο στο Σωματείο (βλ. την υπ' αρ. 5714/17.07.2013 σχετική έκθεση ελέγχου), χρέη γραμμα-



δεν υπερέβαιναν τους 250 για κανένα από τα έτη για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

III.3 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ Ν. 703/1977, ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕ, ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ Ν. 3959/2011

68. Προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 είναι:

(α) η ύπαρξη συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ επιχειρήσεων ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων, και

(β) αντικείμενο ή αποτέλεσμα της ανωτέρω συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής ή απόφασης να είναι ο αισθητός περιορισμός, η παρακώλυση ή η νόθευση του ανταγωνισμού.

#### III.3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ»

69. Για τους σκοπούς του δικαίου του ανταγωνισμού, ως «επιχείρηση» 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. Ως οικονομική δε δραστηριότητα νοείται κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά<sup>176</sup>. Η ύπαρξη επιχείρησης προϋποθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης και συνακόλουθα πλήρη ανάληψη των οικονομικών κινδύνων που συνεπάγεται η εκάστοτε οικονομική δραστηριότητα<sup>177</sup>.

#### III.3.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

70. Η έννοια της «ένωσης επιχειρήσεων» προϋποθέτει πλειονότητα επιχειρήσεων που συνδέονται μεταξύ τους με οποιαδήποτε μορφή οργανωμένης συνεργασίας. Η ένωση δεν απαιτείται να έχει νομική προσωπικότητα, ούτε και η ίδια εμπορική ή παραγωγική δραστηριότητα<sup>178</sup>. Σωματεία, ενώσεις, σύνδεσμοι, επαγγελματικές οργανώσεις θεωρούνται «ενώσεις επιχειρήσεων», ανεξάρτητα από τη νομική τους μορφή και τον κερδοσκοπικό ή μη χαρακτήρα τους<sup>179</sup>. Κρίσιμο είναι αν η οντότητα αποτελεί μια «θεσμοποιημένη μορφή συντονισμού»<sup>180</sup> της συμπεριφοράς των μελών της.

71. Για να θεωρηθεί μια επαγγελματική οργάνωση ότι συνιστά ένωση επιχειρήσεων απαιτείται να ασκεί οικονομική δραστηριότητα ή να ασκεί δραστηριότητες που αφορούν σε άσκηση οικονομικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με το εν λόγω κριτήριο, εξετάζεται κατά πόσον μεταξύ των αρμοδιοτήτων ενός επαγγελματικού φορέα περιλαμβάνεται και η οργάνωση ή ο συντονισμός της οικονομικής δραστηριότητας των μελών του ή εάν η τέως ασκεί [...], ενώ ως έδρα έχει τυπικά δηλωθεί [...], στην πράξη χρησιμοποιείται [...]

176 Βλ. ΕΑ 501/2010, παρ. 13 επ., ΕΑ 336/2007, παρ. 13, καθώς και την αναφερόμενη σε αυτές νομολογία. Επίσης, βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ, C-180 - C184/98, Pavlov κ.λπ., σκ. 74, C-55/96, Job Centre coop. arl, σκ. 21, και C-41/90, Höfner και Elser, σκ. 21.

177 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ C-180 - C184/98, Pavlov κ.λπ., σκ. 76-77.

178 Βλ. ΠΕΚ Τ-25, 26, 30-32, 34-39, 42-46, 48, 50-65, 68-71, 87, 88, 103 και 104/95, Cimenteries CBR SA κ.ά., σκ. 1320.

179 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 215/78 και 218/78, Heintz Van Landewyck sarl κ.λπ., σκ. 87-88. Βλ. επίσης ΕΑ 369/2007, σκ. 231, καθώς και ΕΑ 518/2011, σκ. 106.

180 Βλ. ΓενΔΕΕ της 24.05.2012, T-111/08, Mastercard Inc κ.λπ., σκ. 244.

δραστηριότητα του επαγγελματικού φορέα αποσκοπεί στη ρύθμιση της επιχειρηματικής (οικονομικής) συμπεριφοράς των μελών του ή στην υιοθέτηση από αυτά συγκεκριμένης συμπεριφοράς στο πλαίσιο της οικονομικής τους δραστηριότητας<sup>181</sup>.

72. Περαιτέρω, το γεγονός ότι μια ένωση επιχειρήσεων μπορεί να έχει ως μέλη και πρόσωπα ή φορείς που δεν μπορούν να χαρακτηριστούν επιχειρήσεις δεν αρκεί για να εξαιρεθεί ο χαρακτήρας της ως «ένωσης επιχειρήσεων» κατά την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ<sup>182</sup>, ανεξαρτήτως του αριθμού των μελών της που αποτελούν επιχειρήσεις σε σύγκριση με τα μέλη που δεν αποτελούν τέτοιες.

#### III.3.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ»

73. Για τους σκοπούς του δικαίου του ανταγωνισμού θεωρείται ότι υφίσταται «συμφωνία», όταν οι επιχειρήσεις ρητά ή σιωπηρά<sup>183</sup> εγκρίνουν από κοινού ένα σχέδιο που καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές της αμοιβαίας δράσης τους (ή αποχής από τη δράση) στην αγορά. Αρκεί, δηλαδή, οι επιχειρήσεις να έχουν εκφράσει την κοινή τους βούληση να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά καθορισμένο τρόπο<sup>184</sup>. Η μορφή εκδήλωσης της σύμπτωσης των βουλήσεων των μερών δεν είναι σημαντική, εφόσον συνιστά πιστή έκφραση των βουλήσεων αυτών<sup>185</sup>. Έτσι, η ύπαρξη συμφωνίας μπορεί να προκύπτει άμεσα ή έμμεσα από τη συμπεριφορά των μερών. Είναι εξάλλου, αδιάφορος ο γραπτός ή προφορικός καθώς και ο δεσμευτικός ή μη χαρακτήρας της<sup>186</sup>.

74. Επιπλέον, δεν είναι αναγκαίο οι συμμετέχοντες να έχουν εκ των προτέρων συμφωνήσει σε ένα ολοκληρωμένο κοινό σχέδιο. Κατά πάγια νομολογία, η έννοια της «συμφωνίας» καταλαμβάνει, όχι μόνον συμβάσεις με τη στενή έννοια του όρου, αλλά και ατελείς συνεννοήσεις, καθώς και επιμέρους και υπό όρους συμφωνίες στο πλαίσιο διαπραγμάτευσης, η οποία οδήγησε σε οριστική συμφωνία. Συναφώς, ο όρος «συμφωνία» καταλαμβάνει όχι μόνο ένα γενικό σχέδιο ή ρητά συμφωνηθέντες όρους, αλλά και την υλοποίηση όσων έχουν συμφωνηθεί βάσει των ίδιων μηχανισμών και κατά την επιδίωξη του ίδιου κοινού σκοπού<sup>187</sup>.

181 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-213/95 και Τ-18/96, SCK και FNK, σκ. 170, ΔΕΚ 71/74, FRUBO, σκ. 30, και ΔΕΚ 96-102, 104, 105, 108 και 110/82, NV IAZ International Belgium κ.λπ., σκ. 20.

182 Βλ. ΠΕΚ Τ-217/03 και Τ-245/03, Fédération nationale de la coopération bétail et viande (FNCBV) κ.λπ., σκ. 55, η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση ΠΕΚ Τ-23/09, Conseil national de l'Ordre des pharmaciens (CNOP) κ.λπ., σκ. 71 επ. Συναφώς με την τελευταία βλ. απόφαση Ε.Επ. της 08.12.2010, 39510 - ONP, με την οποία η Ε.Επ. επί της ουσίας της υπόθεσης ενέμεινε στη θεώρηση της επίμαχης οντότητας ως ένωσης (σκ. 591).

183 Βλ. ΠΕΚ Τ-35/92, Deere, σκ. 52, 66.

184 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-1/89, Rhone-Poulenc, σκ. 120, Τ-9/99, HFB Holding κ.λπ., σκ. 199, και Τ-168/01, GlaxoSmithKline Services, σκ. 76.

185 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 209-215/78 και 218/78, Heintz Van Landewyck sarl κ.λπ., σκ. 85-86, ΠΕΚ Τ-208/01, Volkswagen, σκ. 30-32, και Τ-18/03, CD-Contact Data, σκ. 48.

186 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 209-215/78 και 218/78, Heintz Van Landewyck sarl κ.λπ., σκ. 85-86, ΠΕΚ Τ-9/99, HFB Holding κ.λπ., σκ. 200-201, και Τ-56/99, Marlines, σκ. 21.

187 Βλ. ΕΑ 492/2010, σκ. 79.

75. Περαιτέρω, η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977/ν. 3959/2011 (όπως αντιστοιχώς το άρθρο 101 παρ. 1 της ΣΛΕΕ) δεν αποκλείει τις συμφωνίες μεταξύ ενώσεων επιχειρήσεων και επιχειρήσεων από το πεδίο εφαρμογής των απαγορεύσεων που θεσπίζει<sup>188</sup>.

76. Τέλος, δεδομένου ότι η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977/ν. 3959/2011 καταλαμβάνει τις αντιανταγωνιστικές συμπεριφορές στις οποίες προβαίνουν οι επιχειρήσεις με ίδια πρωτοβουλία, σε περίπτωση ύπαρξης κρατικής ρύθμισης αξιολογείται κατά πόσον η αντιανταγωνιστική συμπεριφορά επιβάλλεται από την εθνική νομοθεσία και αν η εθνική νομοθεσία διαμορφώνει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο αποκλείει κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι προαναφερόμενες διατάξεις δεν έχουν εφαρμογή, καθώς ο περιορισμός του ανταγωνισμού δεν οφείλεται σε αυτόβουλη συμπεριφορά των επιχειρήσεων<sup>189</sup>.

### III.3.4 ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ Η ΝΟΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ

#### III.3.4.1 Εξ αντικειμένου περιορισμοί του ανταγωνισμού

77. Προκειμένου να εμπίπτει μια συμφωνία στην απαγόρευση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011/ν. 703/1977 πρέπει να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της οικείας αγοράς.

78. Κατά πάγια ενωσιακή νομολογία, ο διαζευκτικός χαρακτήρας αυτής της προϋπόθεσης επιβάλλει, καταρχήν, να εξεταστεί το ίδιο το αντικείμενο της συμφωνίας, λαμβανομένων υπόψη των όρων της συμφωνίας, των σκοπών της, καθώς και του οικονομικού και νομικού πλαισίου εντός του οποίου εντάσσεται. Υπό την έννοια αυτή, αν αποδειχθεί το επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αντικείμενο μιας συμφωνίας, τότε παρέλκει η εξέταση των αποτελεσμάτων αυτής επί του ανταγωνισμού, καθώς αρκεί για τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 1 ν. 3959/2011/ν. 703/1977 να διαπιστωθεί ότι κάποιο μέτρο ή κάποια πρακτική έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, χωρίς να απαιτείται στην περίπτωση αυτή απόδειξη συγκεκριμένου αντιανταγωνιστικού αποτελέσματος, έστω δυνητικού. Εντούτοις, αν από την ανάλυση του περιεχομένου της συμφωνίας δεν προκύψει ότι αυτή είναι αρκούντως επιζήμια για τον ανταγωνισμό, πρέπει να εξεταστούν τα αποτελέσματά της και, προκειμένου να απαγορευθεί η εφαρμογή της, πρέπει να ελέγχεται αν συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις για να διαπιστωθεί ότι πράγματι ο ανταγωνισμός είτε παρεμποδίστηκε είτε περιορίστηκε είτε νοθεύτηκε αισθητά<sup>190</sup>. Ειδικότερα:

#### 79. Συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενό τους τον περι-

188 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-25, 26, 30-32, 34-39, 42-46, 48, 50-65, 68-71, 87, 88, 103 και 104/95, Cimenteries CBR SA κ.ά., σκ. 1325.

189 Βλ. ΠΕΚ Τ-168/01, GSK, σκ. 66-70, και ΓενΔΕΕ Τ-216/13, Telefónica, σκ. 114-118.

190 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-143/89, Ferriere Nord, Τ-62/98, Volkswagen, σκ. 178, Τ-176/95, Accinauto, σκ. 106, Τ-208/13, Portugal Telecom SA, σκ. 85 επ., ΔΕΕ C-32/11, Allianz Hungaria Biztosító κ.λπ., σκ. 33-34 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία, C-67/13 P, Cartes Bancaires, σκ. 48-49 και 52, και C-226/2011, Expedia.

ορισμό του ανταγωνισμού θεωρούνται εκείνες οι οποίες είναι από τη φύση τους ικανές να περιορίσουν τον ανταγωνισμό. Πρόκειται για περιορισμούς οι οποίοι, ενόψει των στόχων που επιδιώκουν οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες ανταγωνισμού, είναι τόσο πιθανό να επηρεάσουν δυσμενώς τον ανταγωνισμό, ώστε δεν είναι ανάγκη στο πλαίσιο της εφαρμογής του προαναφερόμενου άρθρου, να αποδειχθούν οι συγκεκριμένες επιπτώσεις τους στην αγορά<sup>191</sup>. Ειδικότερα, στις οριζόντιες συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνονται και οι σχετικές με τον καθορισμό των τιμών και την κατανομή των αγορών<sup>192</sup>.

80. Κατά τη σχετική αξιολόγηση του αντικειμένου της σύμπραξης, δεν εξετάζεται η υποκειμενική πρόθεση των μερών<sup>193</sup>. Δεν απαιτείται συνεπώς αντιανταγωνιστική πρόθεση, αλλά αρκεί το αντικειμενικά ενδεχόμενο αντιανταγωνιστικό αποτέλεσμα. Εφόσον το αντιανταγωνιστικό αποτέλεσμα είναι αντικειμενικά ενδεχόμενο, η σύμπραξη είναι απαγορευμένη, έστω και αν οι συμπράττοντες δεν αποσκοπούν στο αποτέλεσμα αυτό<sup>194</sup>.

III.3.4.1.1 Ειδικά, ο καθορισμός τιμών, η κατανομή αγοράς και λοιπές πρακτικές

81. Κατά πάγια νομολογία, ο άμεσος ή έμμεσος καθορισμός τιμών συνιστά πρόδηλο περιορισμό του ανταγωνισμού<sup>195</sup>. Δεδομένου ότι η τιμή είναι το κυριότερο μέσο ανταγωνισμού, οι συνεννοήσεις με στόχο τον καθορισμό της τιμής περιορίζουν από την ίδια τους τη φύση τον ανταγωνισμό κατά τα προεκτεθέντα. Στην έννοια του καθορισμού τιμών εμπίπτουν και οι συμφωνίες περί εφαρμογής συγκεκριμένων αυξήσεων στις τιμές, καθώς και περί του χρόνου εφαρμογής τους<sup>196</sup>.

82. Περαιτέρω, γίνεται δεκτό ότι οι όροι πιστωτικής πολιτικής αποτελούν στοιχείο του ανταγωνισμού επί των τιμών<sup>197</sup> και ότι οι συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών με αντικείμενο τέτοιους όρους (π.χ. προθεσμίες εξόφλησης) είναι πιθανόν να παραβιάζουν τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού<sup>198</sup>.

191 Βλ. ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 81 της Συνθήκης, ΕΕ 2004 C 101/97, παρ. 21.

192 Βλ. ενδεικτικά ΓενΔΕΕ Τ-216/13, Telefónica, σκ. 102, καθώς και Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 23. Οι ως άνω συμπράξεις περιλαμβάνονται στην ενδεικτική απαρίθμηση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 (πρώην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977).

193 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 22.

194 Βλ. ενδεικτικά ΔΕφαθ 559/2010, σκ. 17, ΔΕφαθ 2891/2009, σκ. 18, και ΔΕφαθ 1682/2009, σκ. 27, όπου και εκτενείς παραπομπές σε σχετική ενωσιακή νομολογία. Βλ. Επίσης ΔΕΚ C-29/83 και 30/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines SA and Rheinzing GMBH, σελ. 1680.

195 Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-374, 375, 384, 388/94, European Night Services κ.λπ., σκ. 136.

196 Βλ. Van Bael και Bellis, Competition Law of the European Community, Wolters Kluwer, 5th edition, σελ. 354 υπό 4.1(1)ς, και Lennart Ritter-W. David Braun, European Competition Law: A practitioner's guide, Kluwer Law International, 2005 (3rd edition), σελ. 171, καθώς και τη νομολογία στην οποία αμφότεροι παραπέμπουν.

197 Βλ. Van Bael και Bellis, Competition law of the European Community, Wolters Kluwer, 5th edition, σελ. 35 υπό 4.1(1)h.

198 Βλ. ΔΕΚ 209-215/78 και 218/78, Heintz Van Landewyck sarl

83. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, προκειμένου να διατηρήσουν τα οφέλη από τη συμφωνία τιμών, δύνανται παράλληλα να προβούν σε συντονισμένη δράση αποκλεισμού των ανταγωνιστών (συλλογικός εμπορικός αποκλεισμός ή αλλιώς συλλογικό μπουκοτάζ), ώστε να εμποδίσουν την είσοδο ανταγωνιστών στην αγορά στην οποία εμφανίζεται η αντανταγωνιστική σύμπραξη και να διατηρήσουν τεχνητά σε υψηλό επίπεδο τις τιμές<sup>199, 200</sup>.

84. Επίσης, σε συνδυασμό με μια συμφωνία τιμών μπορεί να εμφανίζονται συμφωνίες κατανομής αγορών<sup>201</sup>. Η κατανομή αγοράς περιλαμβάνεται στις συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού και εμπίπτουν στο σκληρό πυρήνα του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 703/1977/ ν. 3959/2011<sup>202</sup>, περιορίζουν δε τόσο τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να διαθέσουν τα προϊόντα τους ή να παράσχουν τις υπηρεσίες τους κατά περίπτωση όσο και τη δυνατότητα των καταναλωτών να επιλέξουν οι ίδιοι τον προμηθευτή ή τον πάροχο των υπηρεσιών αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, στις σχετικές αγορές διαπιστώνεται τεχνητή διαμόρφωση των συνθηκών προσφοράς και ζήτησης με κύριο αποτέλεσμα τη διατήρηση ή και την αύξηση των τιμών<sup>203</sup>, καθώς αποσοβούνται οι αβεβαιότητες που υφίστανται σε μία αγορά που λειτουργεί με συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και στην οποία οι ανταγωνιστές δε γνωρίζουν την εμπορική πολιτική των υπόλοιπων ανταγωνιστών. Μέσο κατανομής της αγοράς συνιστά μεταξύ άλλων η κατανομή πελατείας<sup>204</sup>. Στο πλαίσιο αυτό έχει κριθεί κ.λπ., σκ. 154-155, και αποφάσεις Ε.Επ. της 13.07.1983, IV/30174 - Vimpoltu, παρ. 18, και της 28.01.2009, 39406-Marine hoses, παρ. 109, 263, 265, 275-277.

199 Βλ. Faull και Nikray, *The EU law of competition*, Oxford University Press, 2014 (3rd edition), παρ. 8.38-8.39.

200 Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. της 05.12.2001, COMP/37800/F3-Zυθοποιίες Λουξεμβούργου, παρ. 19, 67 και 69, και της 02.04.2003, COMP/C.38.279/F3 — Γαλλικό βόειο κρέας, παρ. 38 και 126. Βλ. σχετικά και ΔΕΚ 246/86, *Belasco* κ.λπ., σκ. 34.

201 Βλ. Bellamy και Child, *European Union law of competition*, Oxford University Press, 2013 (7th edition), παρ. 5.065 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

202 Βλ. ΠΕΚ T-49 έως T-51/02, *Brasserie nationale SA* κ.λπ., σκ. 173 και 178, καθώς και T-374, 375, 384, 388/94, *European Night Services* κ.λπ., σκ. 136. Επίσης, βλ. A. Jones και B. Sufrin, *EU competition law*, Oxford University Press, 2011 (4th edition), σελ. 203-204 υπό C(ii)a.

203 Σχετικά με την εξάλειψη της πιθανότητας ανταγωνισμού ως προς τις τιμές που συνεπάγεται η κατάτμηση της αγοράς βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 21, καθώς και ΕΑ 369/2007, παρ. 169-170. Επίσης, ως προς τις επιζήμιες για τον ανταγωνισμό συνέπειες του καταμερισμού αγορών βλ. R. Whish and D. Bailey, *Competition law*, Oxford University Press, 2012 (7th edition), σελ. 530-531.

204 Βλ. τις από 25.06.2014 Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους περιορισμούς του ανταγωνισμού εξ αντικείμενου για τους σκοπούς του καθορισμού των συμφωνιών στις οποίες μπορεί να εφαρμοστεί η ανακοίνωση για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας [SWD (2014) 198 final, αναρτημένες σε [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/de\\_minimis\\_notice\\_annex.pdf](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/de_minimis_notice_annex.pdf)], υπό 2.2.1. Οι προαναφερόμενες Κατευθυντήριες γραμμές είναι συνοδευτικές της ανακοίνωσης της Ε.Επ. σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ

παράνομη συμφωνία μεταξύ ανταγωνιστών για τον καταμερισμό της ζήτησης που προέρχεται ακόμη και από ένα συγκεκριμένο πελάτη<sup>205</sup>.

#### III.3.4.2 Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού

85. Την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 δεν εφαρμόζεται, όταν οι συνέπειες μίας συμφωνίας δεν είναι σημαντικές για τον ανταγωνισμό εντός των ορίων της ελληνικής επικράτειας, σχετικό δε κριτήριο συνιστά το μερίδιο αγοράς. Σύμφωνα με την ποσοτικοποίηση του ως άνω κριτηρίου στην οποία προβαίνει η σχετική ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού<sup>206</sup>, οι συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών κατ' αρχήν εξαιρούνται από την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης, εφόσον το συνολικό μερίδιο αγοράς που κατέχουν τα μέρη δεν υπερβαίνει το 5% σε καμία από τις σχετικές αγορές που επηρεάζονται από τη συμφωνία<sup>207</sup>. Ωστόσο, οι ιδιαίτερα σοβαροί περιορισμοί του ανταγωνισμού, όπως ο καθορισμός τιμών και ο καταμερισμός της αγοράς/ πελατείας προκειμένου περί συμφωνιών μεταξύ ανταγωνιστών, συνιστούν σε κάθε περίπτωση παράβαση των προαναφερόμενων διατάξεων<sup>208</sup>, καθώς περιορίζουν αισθητά τον ανταγωνισμό, ακόμα και αν τα μερίδια αγοράς των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων υπολείπονται του προαναφερόμενου ποσοστού.

#### III.3.5 ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

86. Κατά πάγια νομολογία, παράβαση των διατάξεων των άρθρων 1 του ν. 703/1977 και του ν. 3959/2011 δεν στοιχειοθετείται μόνο από μεμονωμένη ενέργεια, αλλά και από μία αλληλουχία διαδοχικών πράξεων ή ακόμη και από μια συνεχή, αδιάλειπτη συμπεριφορά, οπότε θα ήταν τεχνητό να υποδιαιρεθεί μία ενιαία συνολική συμφωνία με έναν και τον αυτό σκοπό<sup>209</sup> σε πλείονες και χωριστές παραβάσεις. Στο πλαίσιο αυτό, αδιάφορο είναι αν ένα ή περισσότερα στοιχεία αυτής της σειράς ενεργειών ή η διαρκής αυτή συμπεριφορά θα μπορούσαν να συνιστούν και αφ' εαυτών παράβαση των εν λόγω άρθρων<sup>210</sup>. Πρόκειται στις περιπτώσεις αυτές για ενιαία παράβαση, η οποία συγκεκριμενοποιήθηκε προοδευτικά με επιμέρους συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές<sup>211</sup>.

(de minimis) (EE 2014 C 291/1).

205 Βλ. απόφαση Ε.Επ. της 07.12.1988, IV/31.906 - Flat glass, παρ. 68, και της 11.12.2001, COMP/E-1/37.027 - Φωσφορικός ψευδάργυρος, παρ. 277, της 08.12.1999, IV/E-1/35.860-B - Χαλυβδοσωλήνες άνευ ραφής, παρ. 79, 111 -112, 152 -153 και 164.

206 Από 02.03.2006 ανακοίνωση της ΕΑ σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977 (de minimis).

207 Βλ. ανακοίνωση σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας, παρ. 7.

208 Βλ. ανακοίνωση σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας, παρ. 11 υπό στ. 1 περ. α και γ.

209 Βλ. ΠΕΚ T-54/03, *Lafarge*, σκ. 482, και T-446/05, *Amann και Söhne και Cousin Filterie*, σκ. 92 (και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

210 Βλ. ΔΕΚ C-49/92 P, *Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni SpA*, σκ. 81.

211 Βλ. ΠΕΚ T-109, 118, 122, 125, 126, 128, 129, 132, 136/02,

87. Για τη διαπίστωση του ενιαίου χαρακτήρα της παράβασης, αρκεί να αποδειχθεί ότι οι επίμαχες συμφωνίες/εναρμονισμένες πρακτικές - μολονότι ενδέχεται να αφορούν ακόμη και σε διαφορετικά προϊόντα, υπηρεσίες ή εδάφη - εντάσσονται σε ένα συνολικό σχέδιο, το οποίο οι συμπράττουσες επιχειρήσεις έθεσαν εν γνώσει τους σε εφαρμογή, προκειμένου να επιτύχουν έναν κοινό, αντίθετο προς τον ανταγωνισμό σκοπό<sup>212</sup>. Συναφώς έχει ληφθεί υπόψη η ταύτιση του αντικειμένου<sup>213</sup>, προϊόντων και υπηρεσιών στις οποίες αφορούν οι επίμαχες πρακτικές<sup>214</sup>, η σύμπτωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και των φυσικών προσώπων που τις εκπροσωπούν<sup>215</sup>, η χρήση των ίδιων μεθόδων για την εφαρμογή τους<sup>216</sup>, και η ταύτιση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής των πρακτικών<sup>217</sup>. Τυχόν μεταβολή στις πρακτικές τέλεσης της παράβασης, στην ένταση και στα χαρακτηριστικά τους ή στον αριθμό και την ταυτότητα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν σηματοδοτεί άνευ άλλου τινός την άρση του ενιαίου χαρακτήρα της παράβασης<sup>218</sup>. Έτσι, ακόμα και αν υπάρξει μία περίοδος, κατά την οποία ορισμένες από τις πρακτικές της σύμπραξης φαίνεται να αδρανούν, ενώ αποκαλύπτεται η λειτουργία της και μετά από την υποτονική αυτή περίοδο, δεν αναιρείται το ενιαίο και διαρκές της παράβασης<sup>219</sup>. Πέραν των περιστάσεων, που προαναφέρθηκαν, συνεκτιμάται περαιτέρω τυχόν προκύπτουσα «σχέση συμπληρωματικότητας» μεταξύ των υπό εξέταση δράσεων<sup>220</sup>, αν και η πλήρωση του κριτηρίου της συμπληρωματικότητας δεν είναι

Bolloré κ.λπ., σκ. 312 και 196, και T-204/08 και T-212/08, Team Relocations NV κ.λπ., σκ. 33.

212 Βλ. ΔΕΚ C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, Aalborg Portland κ.λπ., σκ. 258 και 260, C-105/04 P, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied, σκ. 110, C- 441/11, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens NV, σκ. 41. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-204/08 και T-212/08, Team Relocations NV, σκ. 36, η οποία επικυρώθηκε με την απόφαση ΔΕΚ C-444/11P, Team Relocations κ.ά., σκ. 49 επ., T-147/09 και 148 /09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 58 και T-101/05 και T-111/05, BASF AG και UCB SA, σκ. 180.

213 Βλ. ΠΕΚ T-43/02, Jungbunzlauer, σκ. 312, και ΔΕΚ C-113/04 P, Technische Unie, σκ. 169-171.

214 Βλ. ΠΕΚ T-71, 74, 87 και 91/03, Tokai Carbon κ.λπ., σκ. 118, 119 και 124, και T-43/02, Jungbunzlauer, σκ. 312.

215 Βλ. ΠΕΚ T-43/02, Jungbunzlauer, σκ. 312.

216 Βλ. ΓενΔΕΕ T-147/09 και T-148/09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 60, και νομολογία στην οποία παραπέμπει, και T-385/06, Aalberts Industries κ.λπ., σκ. 86-88.

217 Βλ. ΓενΔΕΕ T-147/09 και T-148/09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 60.

218 Βλ. χαρακτηριστικά ΠΕΚ T-385/06, Aalberts Industries κ.λπ., σκ. 91-106, που έγινε δεκτή στο σημείο αυτό από το ΔΕΕ C-287/11 P, Επιτροπή κατά Aalberts κ.λπ.. Βλ. επίσης απόφαση Ε.Επ. της 20.07.2010, COMP/38866 - Animal Feed Phosphates, παρ. 125-126, και ιδίως ως προς τις μεταβολές στις συμμετέχουσες στη σύμπραξη παρ. 138 επ.

219 Βλ. συναφώς την απόφαση Ε.Επ. της 21.10.1998, IV/35.691/E-4 - Καρτέλ προμωμένων σωλήνων, σκ. 134.

220 Βλ. ΠΕΚ T-101/05 και T-111/05 BASF AG και UCB SA, σκ. 179, T- 410/09 Almamet GmbH Handel mit Spanen und Pulvern aus Metall, σκ. 154, T-101/05 και T-111/05, BASF AG και UCB SA, σκ. 181, T-446/05, Amann και Söhne και Cousin Filterie, σκ. 92.

απαραίτητη προκειμένου περισσότερες πρακτικές να συμπεριληφθούν σε ενιαία και διαρκή παράβαση<sup>221</sup>. Συνεκτιμάται, επίσης, τυχόν χρονική συνέχεια ή ενότητα των επιμέρους συστατικών στοιχείων<sup>222</sup>, ενώ σταθμίζονται για τη συναγωγή συμπερασμάτων ως προς τη διακοπή ή μη της συνέχειας μίας παράβασης, ιδίως, η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της σύμπραξης και το πλαίσιο της λειτουργίας της<sup>223</sup>. Τα συναφή στοιχεία και περιστάσεις εξετάζονται στο σύνολό τους για την εξαγωγή συμπεράσματος<sup>224</sup> και ο ενιαίος χαρακτήρας της παράβασης διαπιστώνεται στη βάση ενός συνδυασμού περισσότερων κριτηρίων, και όχι ενός συγκεκριμένου στοιχείου, οι δε ποικίλες παράμετροι σταθμίζονται διαφορετικά στο πλαίσιο των πραγματικών περιστατικών κάθε επιμέρους υπόθεσης<sup>225</sup>.

88. Εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτηση ενιαίας και διαρκούς παράβασης, επιτρέπεται η επιβολή ενός προστίμου για το σύνολο της ληφθείσας υπόψη παραβατικής περιόδου, αντί της επιβολής κύρωσης ανά μία ξεχωριστή μεμονωμένη παράβαση. Ως ημερομηνία έναρξης της προθεσμίας για την παραγραφή της εξουσίας επιβολής κυρώσεων είναι η ημερομηνία παύσης της διαρκούς παράβασης<sup>226</sup>.

89. Εξάλλου, η συνέχιση της παραγωγής αποτελεσμάτων μετά την τυπική λύση της συμφωνίας αρκεί για να έχει εφαρμογή η νομοθεσία περί ανταγωνισμού και στο χρονικό αυτό διάστημα, καθώς το καθεστώς ανταγωνισμού ενδιαφέρεται μάλλον για τα οικονομικά αποτελέσματα των συμφωνιών ή οποιασδήποτε ανάλογης μορφής συνεννόησης ή συντονισμού παρά για το νομικό τους τύπο<sup>227</sup>.

90. Ως προς τη διαπίστωση ότι συγκεκριμένη επιχείρηση μετείχε στην ενιαία παράβαση, αρκεί να αποδειχθεί ότι η επιχείρηση συνέβαλε, με τη συμπεριφορά της, στον κοινό σκοπό τον οποίο επιδίωκαν όλοι οι μετέχοντες στη

221 Βλ. ΔΕΕ C-239/11 P, C-489/11P και 498/11 P, Siemens AG, Mitsubishi Electric Corp. and Toshiba Corp., σκ. 248.

222 Βλ. ΠΕΚ T-43/92, Dunlop Slazenger, σκ. 79 και T-120/04, Peróxidos Orgánicos, σκ. 51 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία. Για τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία και τις χρονικές ασυνέχειες βλ. ΔΕΚ C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, Aalborg Portland κ.λπ., σκ. 57, 258 και 260, C-105/04 P Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied, σκ. 94-98, C-113/04 P Technische Unie, σκ. 169, ΓενΔΕΕ T-147/09 και 148 /09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 59-61, ΠΕΚ T- 53/03 BPB, σκ. 256.

223 Βλ. ΠΕΚ T-208/08, Gosselin Group, σκ. 165 και νομολογία στην οποία παραπέμπει. Συνέκρινε ΔΕΚ C- 65/02 P και C-73/02 P ThyssenKrupp Stainless Gmbh and ThyssenKrupp Acciai speciali Terni SpA, σκ. 30-39, ΓενΔΕΕ T-147/09 και 148 /09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 68-70 και T-439/07 Coats Holdings Ltd, σκ. 152.

224 Βλ. ΠΕΚ T-259/02 έως T-264/02 και T-271/02, Raiffeissen Zentralbank Osterreich κ.ά., σκ. 121.

225 Faull και Nikpay, The EU law of competition, Oxford University Press, 2014 (3<sup>rd</sup> edition), παρ. 8.462.

226 Βλ. EA 642/2017, σκ. 101, ΔΕΑ 4055/2017, σκ. 23 υπό γ, και ΓενΔΕΕ T-147/09 και T-148/09, Trelleborg Industrie SAS κ.ά., σκ. 62. Βλ. επίσης τις προτάσεις της 15.07.1997 του Γεν. Εισαγγελέα Κοσμά στην υπόθεση C-49/92 P, Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni SpA, σκ. 80. Βλ. επίσης άρθρο 42 του ν. 3959/2011.

227 Βλ. ΔΕΕ της 30.05.2013, C-70/12 P, Quinn Barlo κ.λπ., σκ. 40, και 243/83, Binon, σκ. 17.

σύμπραξη και ότι γνώριζε τις συγκεκριμένες ενέργειες που σχεδιάζονταν ή εφαρμόζονταν από άλλες επιχειρήσεις προς επίτευξη του ίδιου σκοπού ή ότι μπορούσε ευλόγως να τις προβλέψει και αποδεχόταν τον σχετικό κίνδυνο. Συμφυής της ενιαίας παράβασης είναι η ασύμμετρη συμμετοχή και, υπό προϋποθέσεις, ευθύνη των συμπραττουσών σε αυτή επιχειρήσεων.

III.4 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ Ν. 703/1977, ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕ, ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ Ν. 3959/2011

91. Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και τη σχεδόν πανομοιότυπη διάταξη του ν. 3959/2011 μία σύμπραξη που καταρχήν εμπίπτει στην απαγόρευση της παρ. 1 του ίδιου άρθρου εξαιρείται από την ως άνω απαγόρευση, εφόσον:

(α) συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου,

(β) εξασφαλίζει στους καταναλωτές εύλογη συμμετοχή στο όφελος που προκύπτει,

(γ) δεν επιβάλλει περιορισμούς που δεν είναι απολύτως αναγκαίοι για την επίτευξη των στόχων αυτών και

(δ) δεν παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς.

92. Οι ως άνω προϋποθέσεις συντρέχουν σωρευτικά και είναι εξαντλητικές<sup>228</sup>, το δε σχετικό βάρος απόδειξης φέρει η επιχείρηση που επικαλείται το ευεργέτημα της εξαίρεσης<sup>229</sup> και δη βάσει πειστικών επιχειρημάτων και αποδεικτικών στοιχείων<sup>230</sup>.

93. Τα προαναφερόμενα άρθρα δεν αποκλείουν α priori ορισμένα είδη συμφωνιών από το πεδίο εφαρμογής τους. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία οι σοβαροί περιορισμοί του ανταγωνισμού, όπως ο καθορισμός τιμών και η κατανομή πελατείας, κατά κανόνα δεν πληρούν τις προϋποθέσεις εξαίρεσης<sup>231</sup> και ειδικότερα τουλάχιστον τις δύο πρώτες, δηλ. δε δημιουργούν αντικειμενικά οικονομικά πλεονεκτήματα<sup>232</sup> ούτε προσπορίζουν οφέλη στους καταναλωτές. Επιπλέον, κατά κανόνα δεν πληρούν

228 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 42, όπου και παραπομπές σε ενωσιακή νομολογία.

229 Βλ. σχετικά άρθρο 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου της 16.12.2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ 2003 L 1/1), καθώς και Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 41.

230 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΑ 559/2010, σκ. 18, και ΔΕΑ 1682/2009, σκ. 28, καθώς και την ενωσιακή νομολογία στην οποία παραπέμπουν.

231 Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 46. Τέτοιου είδους περιορισμοί συνήθως απαγορεύονται στους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορία (περιλαμβάνονται στη «μαύρη λίστα») ή χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερης σοβαρότητας στις κατευθυντήριες γραμμές και ανακοινώσεις που εκδίδει η Ε.Επ. Επίσης, βλ. παρ. 23.

232 Σχετικά με αυτή την έννοια βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 49. Κατά τη σχετική αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη μόνο αντικειμενικά πλεονεκτήματα, δηλ. η τυχόν επικαλούμενη βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν εκτιμάται με βάση την υποκειμενική άποψη των εμπλεκόμενων μερών. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 49-55.

και το κριτήριο του απαραίτητου χαρακτήρα βάσει της τρίτης προϋπόθεσης<sup>233</sup>. Επιπροσθέτως ούτε η τελευταία προϋπόθεση πληρούται, αν η συμφωνία καταργεί τον ανταγωνισμό σε μία από τις σημαντικότερες εκφάνσεις του, ήτοι σε επίπεδο τιμών<sup>234</sup>.

94. Βάσει της ανωτέρω ρύθμισης προβλέπονται δύο τύποι απαλλαγής: η ατομική, οπότε η πλήρωση των ανωτέρω κριτηρίων εξετάζεται ανά περίπτωση, και η ομαδική, δυνάμει Κανονισμών Ομαδικής Απαλλαγής, οι οποίοι θέτουν τις προϋποθέσεις χορήγησης ομαδικής απαλλαγής σε συμπράξεις (οριζόντιες ή κάθετες) που υπάγονται στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ, εισάγοντας ουσιαστικά ένα τεκμήριο νομιμότητας για τις συμφωνίες εκείνες που συγκεντρώνουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (μεταξύ άλλων μερίδια αγοράς μερών, αποφυγή περιορισμών ιδιαίτερης σοβαρότητας κλπ).

IV. Η ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ

IV.1 ΚΥΡΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

95. Η παράθεση των γεγονότων που ακολουθεί θεμελιώνεται στο σύνολο των στοιχείων του φακέλου της υπό εξέταση υπόθεσης και λαμβάνει υπόψη της την ανεπιφύλακτη και ρητή παραδοχή από τα μέρη που υπέβαλαν Προτάσεις και Δηλώσεις Διευθέτησης Διαφοράς των πραγματικών περιστατικών και του νομικού χαρακτηρισμού τους.

96. Από τα ευρήματα της έρευνας που παρατίθενται κατωτέρω, προκύπτει ότι κατά το χρονικό διάστημα 1995 - 2015 οι συμπράττουσες μεταφορικές εταιρίες και το Σωματείο συμμετείχαν<sup>235</sup> σε συμφωνία καθορισμού του ύψους των κομίστρων που χρέωναν οι μεταφορικές εταιρίες για τη μεταφορά λιπασμάτων από το εργοστάσιο της ΒΦΛ στους πελάτες της ή σε άλλες δικές της εγκαταστάσεις. Παράλληλα με τον καθορισμό κοινών όμοιων τιμών διάθεσης των υπηρεσιών τους, οι εμπλεκόμενες καθόριζαν συλλογικά και την πιστωτική πολιτική τους για τις ανωτέρω υπηρεσίες, κατένειμαν το έργο μεταφοράς λιπασμάτων της ΒΦΛ μεταξύ τους και υλοποιούσαν από κοινού και συστηματικά, με τη χρήση υλικών μέσων, ενέργειες αποκλεισμού κυρίως ανταγωνιστών τους από την πρόσβαση στο εργοστάσιο της ΒΦΛ για την εκτέλεση μεταφορών, πρακτικές που λειτουργούσαν συμπληρωματικά και ενισχυτικά προς την επίτευξη του βασικού στόχου τους, που ήταν ο καθορισμός τιμών πώλησης. Ειδικότερα:

IV.1.1 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΙΜΕ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (1995-1998)

97. Ήδη πριν την ίδρυση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, με τη συγκέντρωση σε αυτή του μεγαλύτερου αριθμού ΦΔΧ μεταξύ των μεταφορικών εταιριών με έδρα το νομό Καβάλας, μεταφορικές εταιρίες της περιοχής, και συγκεκριμένα μεταξύ άλλων οι ΙΜΕ ΕΠΕ ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ ενόψει της

233 Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 46 και 79 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία.

234 Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 110.

235 Κατά τη διάρκεια συμμετοχής της έκαστη, όπως αυτή προσδιορίζεται κατωτέρω υπό V.3.

σύναψης συμβάσεων μεταφοράς με πελάτες της ΒΦΛ, κατά κανόνα ετήσιας διάρκειας, συμφωνούσαν μεταξύ τους τα κόμιστρα και τους όρους πιστωτικής πολιτικής που θα απαιτούσαν για τη μεταφορά λιπασμάτων από το εργοστάσιο της ΒΦΛ προς πελάτες της τελευταίας, ΕΑΣ. Παράλληλα, κατένειμαν το έργο μεταφοράς λιπασμάτων μεταξύ τους και υιοθέτησαν πρακτικές αποκλεισμού ανταγωνιστών τους από την είσοδο στους χώρους φόρτωσης/εκφόρτωσης του εργοστασίου της ΒΦΛ και τις ιδιότητες λιμενικές εγκαταστάσεις της στην περιοχή της Ν. Καβάλας Καβάλας. Ενεργό ρόλο στις σχετικές πρακτικές είχε και το Σωματείο. Συγκεκριμένα:

98. Στις συμβάσεις με τις ΕΑΣ περιλήφθηκαν όροι που καθορίζουν με ενιαίο τρόπο και στο ίδιο ύψος για τις εμπλεκόμενες ΙΜΕ τα κόμιστρα και τις προϋποθέσεις αύξησης αυτών, τις ημέρες πληρωμής, ήτοι την πιστωτική πολιτική, καθώς και τη σειρά φόρτωσης μεταξύ των ΙΜΕ, ενώ παράλληλα προβλεπόταν απαγόρευση εισόδου στη ΒΦΛ ΦΙΧ εμπόρων για μεταφορά λιπασμάτων<sup>236</sup>. Ρόλο στη διαμόρφωση τουλάχιστον των όρων πιστωτικής πολιτικής διαδραμάτιζε κατά την ίδια περίοδο και το Σωματείο, στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. του οποίου τα μέλη αυτού και οι διαχειριστές των ΙΜΕ συναποφάσιζαν επί των ανωτέρω θεμάτων<sup>237</sup>.

99. Κατά το έτος 1998 σημειώνεται το πρώτο περιστατικό αποκλεισμού άλλων τρόπων μεταφοράς, και συγκεκριμένα οι ΙΜΕ Καβάλας και το Σωματείο προσπάθησαν να εμποδίσουν τη μεταφορά προϊόντων της ΒΦΛ με καράβι, εξαγγέλλοντας κινητοποιήσεις<sup>238</sup>.

IV.1.2 ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΙΜΕ (1999)

100. Με την ίδρυση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, η οποία συγκέντρωσε το μεγαλύτερο αριθμό ΦΔΧ μεταξύ των μεταφορικών εταιριών με έδρα το νομό Καβάλας<sup>239</sup>, οι επαφές και συνεννοήσεις μεταξύ μεταφορικών εταιριών της περιοχής αναφορικά με τη μεταφορά λιπασμάτων της ΒΦΛ εντάθηκαν, ενώ σχετική πρόσκληση συνεργασίας απηύθυνε η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ σε όλους τους αυτοκινητιστές εθνικών μεταφορών του νομού Καβάλας και στο Σωματείο.

101. Συγκεκριμένα, η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ένα μήνα μετά την ίδρυσή της απευθύνθηκε προς τους αυτοκινητιστές

236 Βλ. σύμβαση της ΕΑΣ Διδυμοτείχου (1995) με τις ΙΜΕ ΕΠΕ ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΠΡΟΟΔΟΣ, ΕΡΜΗΣ, ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ και ΟΜΟΝΟΙΑ, σύμβαση ΕΑΣ ΠΑΓΓΑΙΟΥ (1997) με τις ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΠΡΟΟΔΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ, σύμβαση ΕΑΣ ΒΙΣΑΛΤΙΑΣ (1996) με τις ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΠΡΟΟΔΟΣ, ΕΡΜΗΣ, ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ και Ε. ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ. Βλ. υπ' αρ. 754/21.04.1999 επιστολή της ΒΦΛ.

237 Βλ. πρακτικό συνεδρίασης του Δ.Σ. του στις 10.08.1998 (στοιχείο ΕΦ8 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο).

238 Βλ. από 01.02.1998 πρακτικό Γ.Σ. του Σωματείου (στοιχείο ΕΦ7 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο), και από 10.08.1998 πρακτικό συνεδρίασης του Δ.Σ. του Σωματείου (στοιχείο ΕΦ8 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο). Στο τελευταίο πρακτικό, κατόπιν πρότασης του μέλους του Δ.Σ. του Σωματείου και διαχειριστή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ [...], συμφωνήθηκε περαιτέρω ο αποκλεισμός των μεμονωμένων μεταφορέων, σε περίπτωση εκτέλεσης εργασίας σε τιμή χαμηλότερη από αυτή με την οποία έχει αναλάβει το ίδιο έργο κάποια ΙΜΕ.

239 Βλ. επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 20.08.1999.

εθνικών μεταφορών του Ν. Καβάλας με επιστολή της<sup>240</sup>, η οποία κοινοποιήθηκε στο Σωματείο και στις ΝΕΣΤΟΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Α.Ε. Στην επιστολή αναφερόταν, μεταξύ άλλων, ότι υπάρχει ήδη αγαστή συνεργασία της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με τις ΝΕΣΤΟΣ και ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Α.Ε.<sup>241</sup>, καθώς και ότι κατά τη διάρκεια δυο κοινών συνελεύσεων των Δ.Σ. της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και της ΝΕΑΠΟΛΙΣ στις 14.05.1999 και 06.07.1999, παρουσία του Σωματείου, επετεύχθη συμφωνία συνεργασίας για τη μεταφορά λιπασμάτων και με τη ΝΕΑΠΟΛΙΣ<sup>242</sup>. Διατυπωνόταν, περαιτέρω, η διαθεσιμότητα της εταιρίας για επίτευξη συμφωνίας συνεργασίας για τις υπόλοιπες εργασίες, επιπλέον της μεταφοράς λιπασμάτων, εντός εκτός νομού με όλες τις ΙΜΕ και τους αυτοκινητιστές του Ν. Καβάλας<sup>243</sup>.

IV.1.3 Η ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000 - 2015

102. Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων ΙΜΕ για την τιμολόγηση και κατανομή του έργου μεταφοράς λιπασμάτων παγιώθηκε από το 2000 και εφεξής και διήρκεσε 15 έτη. Πιο συγκεκριμένα, κατά την περίοδο 2000-2015 συμπράττουσες συμφωνούσαν από κοινού τα κόμιστρα και τους όρους πιστωτικής πολιτικής που θα απαιτούσαν για τη μεταφορά λιπασμάτων από τις εγκαταστάσεις της ΒΦΛ. Στο πλαίσιο αυτό, συμφώνησαν σε έξι (6) περιπτώσεις να αυξήσουν τα κόμιστρα που χρέωναν στους πελάτες τους για τη μεταφορά λιπασμάτων, ενώ σε μία (1) περίπτωση συμφώνησαν από κοινού σε μείωση αυτών, και εφάρμοσαν στην πράξη τις εν λόγω τιμές, όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα τιμολόγια και φορτωτικές.

103. Επιπλέον, κατένειμαν το έργο μεταφοράς λιπασμάτων της ΒΦΛ μεταξύ τους, βάσει του κανόνα της κατά σειρά προσέλευσης των αυτοκινήτων στο χώρο φόρτωσης, ενώ παράλληλα απέκλειαν, μέσω της χρήσης υλικών μέσων, κυρίως τους ανταγωνιστές τους από την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της ΒΦΛ. Ειδικότερα, οι συμπράττουσες ΙΜΕ διαχρονικά κατένειμαν μεταξύ τους το έργο μεταφοράς λιπασμάτων της ΒΦΛ και προσπαθούσαν να αποκλείσουν από την πρόσβαση στο εργοστάσιο της ΒΦΛ τους ανταγωνιστές τους - ιδιοκτήτες ΦΔΧ, καθώς και να αποτρέψουν τη χρήση άλλων μέσων οδικής μεταφοράς των προϊόντων της ΒΦΛ, όπως τα ΦΙΧ πελατών της. Παράλληλα, από τα στοιχεία του φακέλου καταδεικνύεται προσπάθεια αποκλεισμού και εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς (πέραν της οδικής) των προϊόντων της ΒΦΛ, ήτοι τη μεταφορά με πλωτά μέσα.

IV.1.3.1 Ως προς την αύξηση τιμής του 2000

104. Λίγους μήνες μετά την ίδρυση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, τον Ιανουάριο του 2000, πραγματοποιείται κοινή συνεδρίαση μεταξύ των εμπλεκόμενων ΙΜΕ με σκοπό τον καθορισμό ενιαίας αύξησης τιμής (κατά 11% από τις 17.01.2000) για τη μεταφορά λιπασμάτων σε πελάτες

240 Με ημερομηνία 20.08.1999 (στοιχείο ΣΚ8 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

241 Βλ. επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 20.08.1999.

242 Βλ. επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 20.08.1999.

243 Βλ. επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ με ημερομηνία 20.08.1999.

της ΒΦΛ<sup>244</sup>. Συγκεκριμένα, συμφωνήθηκαν οι χρεώσεις για 13 προορισμούς σε 7 διαφορετικούς νομούς της Μακεδονίας και Θράκης<sup>245</sup> και καθορίστηκε κοινός χρόνος αποπληρωμής των φορτωτικών<sup>246</sup>. Οι εν λόγω αυξήσεις κοινοποιήθηκαν από τις συμπράττουσες εταιρίες στους πελάτες με σχετικές επιστολές<sup>247</sup>. Επιπλέον, συμφωνήθηκε από κοινού αύξηση των κομίστρων και για την εσωτερική μεταφορά λιπασμάτων εντός του εργοστασίου της ΒΦΛ (κατά 14% σταδιακά σε τρεις φάσεις)<sup>248</sup>.

105. Η συχνότητα των επαφών μεταξύ των συμπραττουσών εταιριών με αντικείμενο την υλοποίηση και εφαρμογή της συμφωνηθείσας μεταξύ τους τιμολογιακής πολιτικής σε επιμέρους περιπτώσεις μεταφορικού έργου την περίοδο 2000-2001 ήταν πυκνή, ενώ ουσιαστικό ρόλο διαδραμάτιζε και το Σωματείο είτε λαμβάνοντας σχετικές αποφάσεις είτε συμμετέχοντας στις συνεννοήσεις. Καταγράφονται, περαιτέρω, και περιστατικά επαφών ή απόπειρας συνεννόησης για τη μεταφορά άλλων προϊόντων, πέραν των λιπασμάτων, οι οποίες ωστόσο δεν φαίνεται να συστηματοποιήθηκαν τα επόμενα έτη και να έλαβαν την παγιωμένη μορφή που είχε η συμφωνία των μερών αναφορικά με τη μεταφορά λιπασμάτων<sup>249</sup>.

106. Στις αρχές του ίδιου έτους παρατηρείται και ένα περιστατικό απόκλισης από τα συμφωνηθέντα και χρήσης αντιποίνων έναντι του αποστάτη (ΝΕΑΠΟΛΙΣ), μεταξύ άλλων και λόγω συνεργασίας του με τρίτους ανταγωνιστές<sup>250</sup>, χωρίς, ωστόσο, το γεγονός αυτό να οδηγήσει σε ουσιαστική ρήξη των σχέσεων των μερών και σε λήξη

244 Βλ. την από 14.01.2000 επιστολή προς την AGROSTAR (πελάτη της ΒΦΛ) (στοιχείο ΣΚ24 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), και την από 12.01.2000 επιστολή (πανομοιότυπα στοιχεία ΣΚ23 και ΣΚ11 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

245 Στην από 12.01.2000 επιστολή υπάρχει συνημμένος χειρόγραφος πίνακας με 13 προορισμούς σε 7 διαφορετικούς νομούς της Μακεδονίας και Θράκης, τις χιλιομετρικές αποστάσεις, τις χρεώσεις που συμφωνούσαν από κοινού και εφάρμοζαν μέχρι τότε οι εμπλεκόμενες μεταφορικές και τις χρεώσεις αυτές, όπως διαμορφώθηκαν μετά την κοινή απόφασή τους περί αύξησης των κομίστρων κατά 11%.

246 Βλ. την από 12.01.2000 επιστολή. Βλ. και συμφωνητικό μεταξύ της ΕΑΣ ΔΙΔΥΜΟΤΕΙΧΟΥ και των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ημερομηνίας 13.09.2000 (στοιχείο ΣΚ19 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

247 Βλ. προαναφερόμενες επιστολές με ημερομηνίες 14.01.2000 και 12.01.2000 προς τις AGROSTAR και ΕΑΣ ΔΡΑΜΑΣ αντίστοιχα.

248 Βλ. έγγραφο προς τη ΒΦΛ που φέρει τις υπογραφές και σφραγίδες των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ημερομηνίας 17.02.2000 (στοιχείο ΣΚ14 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

249 Βλ. το υπ' αρ. 6 πρακτικό της Γ.Σ. της ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ημερομηνίας 12.05.2000 (προσκομισθέν με την υπ' αρ. 411/23.01.2017 επιστολή της), καθώς και πρακτικό Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 19.02.2001 (στοιχείο ΕΦ11 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο), το πρακτικό Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 10.06.2000 (στοιχείο ΕΦ9 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο), έγγραφο προς τη ΒΦΛ που φέρει τις υπογραφές και τις σφραγίδες των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ημερομηνίας 11.10.2000 (στοιχείο ΣΚ21 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), και ανακοίνωση ημερομηνίας 13.12.2000 (στοιχείο ΣΚ22 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

250 Βλ. ανακοίνωση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ημερομηνίας 01.02.2000 (στοιχείο ΣΚ12 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), καθώς και επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς τη ΒΦΛ, ημερομηνίας 03.02.2000 (στοιχείο ΣΚ13 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

της μεταξύ τους σύμπραξης, καθώς ήδη στις 17.02.2000 οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ ανακοίνωσαν στη ΒΦΛ την προαναφερθείσα ενιαία αύξηση τιμών<sup>251</sup>. Σε γνώση των ανωτέρω τελούσαν τόσο το Σωματείο όσο και η ΝΕΣΤΟΣ<sup>252</sup>.

107. Κατά το ίδιο έτος, οι συμπράττουσες και το Σωματείο προσπάθησαν να εμποδίσουν ανταγωνιστές τους από τη φόρτωση εμπορευμάτων στο εργοστάσιο της ΒΦΛ, και συγκεκριμένα αποφάσισαν να απαγορεύουν τη φόρτωση λιπασμάτων της ΒΦΛ σε αυτοκίνητα μη ενταγμένα στις ΙΜΕ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΠΡΟΟΔΟΣ και ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ<sup>253</sup>. Παρόμοιες συζητήσεις έλαβαν χώρα και το έτος 2001<sup>254</sup>, ενώ το 2002 υιοθετήθηκαν και γνωστοποιήθηκαν «ΚΑΝΟΝΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΒΦΛ», σύμφωνα με τους οποίους [...]»<sup>255</sup>.

108. Η ανωτέρω συμφωνία του 2000 σχετικά με τον καθορισμό ενιαίων κομίστρων υλοποιήθηκε. Όπως καταδεικνύει η ταύτιση των καταγραφόμενων χρεώσεων<sup>256</sup> μεταξύ του πίνακα που συνόδευε την επιστολή προς τους πελάτες που απέστειλαν οι συμπράττουσες τον Ιανουάριο του 2000, με τους 13 προορισμούς σε 7 διαφορετικούς νομούς της Μακεδονίας και Θράκης στους οποίους αφορούσε η συμφωνία τιμών του 2000,<sup>257</sup> και πίνακα κομίστρων που απέστειλε η ΒΦΛ στις αρχές του 2003<sup>258</sup> με τα κόμιστρα τα οποία καλούνταν να πληρώσουν η ίδια και οι πελάτες της για 473 προορισμούς, μεταξύ των οποίων και οι προαναφερόμενοι 13 προορισμοί, οι συμφωνηθείσες από τις συμπράττουσες κοινές τιμές εφαρμόζονταν στην πράξη κατά την περίοδο 2000-2003 τουλάχιστον για τους 13 προαναφερόμενους προορισμούς. Στις ίδιες τιμές τιμολογούσαν τις υπηρεσίες τους οι συμπράττουσες την περίοδο 2000-2003 και για προορισμούς εντός του νομού Καβάλας, όπως προκύπτει

251 Βλ. και επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ που κοινοποιείται στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, στο Σωματείο, στη ΝΕΣΤΟΣ και στη ΒΦΛ, ημερομηνίας 18.08.2000 (στοιχείο ΣΚ16 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), καθώς και απάντηση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς τη ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ημερομηνίας 21.08.2000, κοινοποιούμενη στο Σωματείο, τη ΝΕΣΤΟΣ και τη ΒΦΛ (στοιχείο ΣΚ17 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

252 Οι προαναφερόμενες επιστολές της 18.08.2000 και της 21.08.2000 κοινοποιήθηκαν στο Σωματείο και στη ΝΕΣΤΟΣ.

253 Βλ. πρακτικό Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 10.06.2000 (στοιχείο ΕΦ9 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο), πρακτικό του Σωματείου με ημερομηνία 21.12.2000 (στοιχείο ΕΦ10 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο) και ανακοίνωση του Σωματείου στις 31.12.2000 (στοιχείο ΣΚ14 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο).

254 Βλ. το πρακτικό Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 19.02.2001 (στοιχείο ΕΦ11 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο) και πρακτικό συνεδρίασης του Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 18.03.2001 (στοιχείο ΕΦ12 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο).

255 Βλ. έγγραφο με τίτλο «ΚΑΝΟΝΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΒΦΛ», ημερομηνίας 06.11.2002 (στοιχείο ΣΚ7 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο) και επιστολή του Σωματείου, ημερομηνίας 27.12.2002, με θέμα «Κανόνες φόρτωσης Β.Φ.Λ.» (στοιχείο ΕΦ4 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείο).

256 Από τη σύγκριση των στοιχείων προκύπτει ότι για τους 12 προορισμούς η διαφορά είναι ίση ή μικρότερη των 0,2 δρχ. ανά τονοχλμ., ενώ για 1 προορισμό η διαφορά είναι 1,6 δρχ. ανά τονοχλμ.

257 Βλ. την από 12.01.2000 επιστολή (πανομοιότυπα στοιχεία ΣΚ23 και ΣΚ11 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

258 Πρόκειται για την υπ' αρ. 650/20.02.2003 επιστολή.

από την ταύτιση των χρεώσεων που αναγράφονται σε έγγραφο της ΕΑΣ Καβάλας ημερομηνίας 01.12.2003, για 79 προορισμούς του νομού Καβάλας<sup>259</sup> για το διάστημα 2000-21.04.2003 και από τις 21.04.2003 και εφεξής) με τις αντίστοιχες χρεώσεις του προαναφερθέντος πίνακα κομιστρών που απέστειλε η ΒΦΛ<sup>260</sup>. Οι δε σχετικές συμφωνίες -κατά δήλωση της ΕΑΣ Καβάλας- «τηρούνται επακριβώς» από όλες τις ΙΜΕ. Βάσει των ανωτέρω, τα συμφωνηθέντα μεταξύ των εμπλεκόμενων ΙΜΕ κοινά κόμιστρα εφαρμόζονταν στην πράξη καθ' όλη την περίοδο 2000-2003.

#### IV.1.3.2 Ως προς την αύξηση τιμής του 2003

109. Στα τέλη του 2002 οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ συναποφάσισαν αύξηση κομιστρών για το 2003 (κατά 3% από 01.01.2003 και 3% από 01.04.2003) και τη γνωστοποίησαν τόσο στη ΒΦΛ<sup>261</sup> όσο και στους πελάτες της<sup>262</sup>. Παράλληλα, συναποφάσισαν κοινό χρόνο αποπληρωμής των φορτωτικών εκ μέρους των πελατών και της ΒΦΛ<sup>263</sup>.

110. Η ανωτέρω αύξηση προκάλεσε αρχικά αντιρρήσεις εκ μέρους της ΒΦΛ και πελατών της<sup>264</sup>, με αποτέλεσμα οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ να αντιδράσουν μέσω εξαγγελίας άρνησης παροχής των υπηρεσιών τους<sup>265</sup>, ενώ παράλληλα συντόνισαν από κοινού με το Σωματείο -στα πλαίσια κοινής συνεδρίασης των Δ.Σ. τους<sup>266</sup>- την περαιτέρω στάση τους. Τελικώς, αύξηση κομιστρών πραγματοποιήθηκε έναντι της ΒΦΛ και των πελατών της τον Απρίλιο του 2003<sup>267</sup>.

259 Βλ. υπ' αρ. 4514/15.12.2003 επιστολή της Διεύθυνσης Εμπορίου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης.

260 Πρόκειται για την υπ' αρ. 650/20.02.2003 επιστολή. Η σύγκριση πραγματοποιήθηκε για τους κοινούς προορισμούς μεταξύ των δύο εγγράφων από όπου προκύπτει ταύτιση σε 21 από τους 24 προορισμούς.

261 Βλ. επιστολή με ημερομηνία 12.12.2002 (στοιχείο ΣΚ29 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

262 Βλ. έγγραφο με συνημμένο πίνακα τριάντα έξι (36) παραληπτών, ημερομηνίας 12.12.2002 (στοιχείο ΣΚ28 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

263 Βλ. επιστολή με ημερομηνία 12.12.2002 (στοιχείο ΣΚ29 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), επιστολή [...] προς τη ΒΦΛ με ημερομηνία 16.01.2003 ( υπ' αρ. 1692/12.05.2003 επιστολή της ΒΦΛ) και πρακτικό συνεδρίασης των Δ.Σ. του Σωματείου και των ΙΜΕ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ και ΠΡΟΟΔΟΣ, ημερομηνίας 27.01.2003 (στοιχείο ΕΦ13 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείου).

264 Βλ. και επιστολή [...] προς τη ΒΦΛ με ημερομηνία 16.01.2003. Η επιστολή κοινοποιήθηκε στη ΓΔΑ από τη ΒΦΛ με την υπ' αρ. 1692/12.05.2003 επιστολή.

265 Βλ. επιστολή προς τη ΒΦΛ από τις ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ, ημερομηνίας 24.01.2003 (στοιχείο ΣΚ1 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείου), περί αναστολής των φορτώσεων λόγω άρνησης χορήγησης της ανωτέρω αύξησης.

266 Βλ. «ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ Δ.Σ. ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΚΑΙ Δ.Σ. ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ», ημερομηνίας 27.01.2003 (στοιχείο ΕΦ13 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείου) με θέμα «Αύξηση κομιστρών της Β.Φ.Λ.». Στη συνεδρίαση, στην οποία παρίσταντο για τις ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ, ΝΕΣΤΟΣ και ΠΡΟΟΔΟΣ οι διαχειριστές τους, καθώς και άλλα μέλη των Δ.Σ. του Σωματείου και των ΙΜΕ, αντηλλάγησαν απόψεις, αποφασίστηκε να συγκροτηθεί μία επιτροπή διαπραγμάτευσης με τη ΒΦΛ και δόθηκε η κατεύθυνση ότι η αύξηση ως προς τους πελάτες της ΒΦΛ είναι αδιαπραγμάτευτη, ενώ ως προς την ίδια ΒΦΛ κατ' αρχήν ισχύει, αλλά θα μπορούσε ακόμη και να μην ισχύσει υπό προϋποθέσεις.

267 Βλ. εσωτερικό έγγραφο της ΒΦΛ (προσκομισθέν με την υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της), καθώς και έγγραφο της ΕΑΣ

#### IV.1.3.3 Ως προς την αύξηση τιμής του 2004

111. Τον Αύγουστο του 2004 οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ συμφώνησαν σε εκ νέου αύξηση των κομιστρών που χρέωναν στη ΒΦΛ κατά 10% από τις 30.08.2004<sup>268</sup>.

112. Ενόψει των αντιρρήσεων που προέβλεπε η ΒΦΛ για το μέγεθος της ανωτέρω αύξησης<sup>269</sup>, στις 30.08.2004 (ημερομηνία έναρξης ισχύος της αύξησης) οι συμπράττουσες ΙΜΕ εξέδωσαν ανακοίνωση<sup>270</sup> για αποχή από την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, προκειμένου να επιτευχθεί η αιτηθείσα αύξηση. Το Σεπτέμβριο δε του ίδιου έτους συζήτησαν στο πλαίσιο του Σωματείου τη θεσμοθέτηση του δικαιώματος ορισμένων εταιριών να πραγματοποιούν φορτώσεις στη ΒΦΛ και την επιβολή απαγόρευσης εισόδου στους «παρανομούντας»<sup>271</sup>.

#### IV.1.3.4 Ως προς την αύξηση τιμής του 2005

113. Τον Αύγουστο του 2005 οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ συμφώνησαν σε νέα από κοινού αύξηση των κομιστρών που χρέωναν στη ΒΦΛ και τους λοιπούς πελάτες τους. Ενόψει αυτού, πραγματοποιήθηκε στις 08.09.2005 σύσκεψη μεταξύ εκπροσώπων της ΒΦΛ και της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, κατά την οποία αποφασίσθηκαν αυξήσεις συνολικού ύψους 11% (9% από 01.09.2005 και επιπλέον 2% από 01.03.2006) και 9% για τις εσωτερικές μεταφορές (7% από 01.09.2005 και 2% από 01.03.2006), ενώ συμφωνήθηκε και ρήτρα καυσίμου, ήτοι αναπροσαρμογής των κομιστρών σε περίπτωση αύξησης της τιμής του πετρελαίου<sup>272</sup>. Αν και οι ΝΕΣΤΟΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ δεν συμμετείχαν στην εν λόγω συνάντηση, γνώριζαν και εφάρμοσαν την αύξηση τιμών όπως αποφασίσθηκε<sup>273</sup>. Η συμφωνία του 2005 εφαρμόστηκε μέχρι το τέλος του 2007<sup>274</sup>.

#### IV.1.3.5 Ως προς την αύξηση τιμής του 2008

114. Στα τέλη του 2007 οι συμπράττουσες ΙΜΕ συμφώνησαν εκ νέου την από κοινού αύξηση των κομιστρών<sup>275</sup> και με επιστολή τους<sup>276</sup> προς τη ΒΦΛ στις 21.12.2007

Καβάλας, ημερομηνίας 01.12.2003 (βλ. υπ' αρ. 4514/15.12.2003 επιστολή).

268 Βλ. επιστολή των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ προς τη ΒΦΛ, ημερομηνίας 13.08.2004, με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ», συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ. Στην επιστολή αναφορά γίνεται και στους όρους αποπληρωμής των φορτωτικών.

269 Βλ. από 26.08.2004 εσωτερικό έγγραφο της ΒΦΛ, συνημμένο στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της.

270 Στοιχείο ΕΦ5 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείου, όπου αναφέρεται «ΑΝΑΚΟΙΝΩΝΟΥΜΕ ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΝΑ ΜΗΝ ΔΕΧΘΟΥΝ ΝΑ ΦΟΡΤΩΣΟΥΝ ΠΡΟΤΟΥ ΕΠΙΤΕΥΧΘΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΠΟΥ ΖΗΤΑΜΕ».

271 Βλ. πρακτικό συνεδρίασης του Δ.Σ. του Σωματείου, ημερομηνίας 14.09.2004 (Στοιχείο ΣΚ9 - επιτόπιος έλεγχος Σωματείου).

272 Βλ. σχετικό πρακτικό (σχετικό 8 ως συνημμένο στην υπ' αρ. 6355/12.09.2016 επιστολή της ΒΦΛ).

273 Βλ. επιστολή προς τη ΒΦΛ της 21.12.2007, συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ, στην οποία οι συμπράττουσες επικαλούνται την συμφωνία του 2005.

274 Βλ. επιστολή προς τη ΒΦΛ της 21.12.2007, συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ.

275 Βλ. επιστολή του Διευθυντή Εργοστασίων της ΒΦΛ στην Καβάλα προς τον ΔΣ/ΓΔ της ΒΦΛ με θέμα «Αναπροσαρμογή κομιστρών», ημερομηνίας 18.01.2008, συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΒΦΛ.

276 Συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ.



αιτήθηκαν την εφαρμογή της ανωτέρω αύξησης, επικαλούμενες την προαναφερόμενη ρήτρα καυσίμου της συμφωνίας του 2005. Ενόψει αυτού, έλαβε χώρα στις 15.01.2008 συνάντηση<sup>277</sup> μεταξύ εκπροσώπων του Σωματείου, της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και εκπροσώπων της ΒΦΛ, στην οποία συμφωνήθηκαν κοινές ενιαίες αυξήσεις της τάξεως του 9% για τις εσωτερικές μεταφορές και 9% έως 11% για τις λοιπές αναλόγως του προορισμού με ισχύ από 01.01.2008<sup>278</sup>. Στην εν λόγω συνάντηση δεν συμμετείχε η ΝΕΣΤΟΣ, η οποία είχε συναποφασίσει με τις λοιπές συμπράττουσες την ανωτέρω αύξηση κομίστρων, όπως συνάγεται από την ακολουθούμενη από αυτή τιμολογιακή πολιτική και σχετική δήλωσή της κατά τη διάρκεια της έρευνας.

115. Παράλληλα, στα τέλη του ίδιου έτους οι συμπράττουσες στο πλαίσιο του Σωματείου αποφάσισαν<sup>279</sup> να καθορίζει το τελευταίο το δικαίωμα φόρτωσης στη ΒΦΛ, το οποίο δεν προβλεπόταν για τις άδειες εκείνες που πωλούνταν εκτός του Ν. Καβάλας.

116. Η ανωτέρω συμφωνία εφαρμόστηκε στην πράξη τουλάχιστον έως το 2010, όπως προκύπτει από τιμολόγια του Απριλίου του 2010 των ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, οι οποίες χρέωναν το ίδιο ακριβώς ποσό ανά τόνο (15,88 ευρώ<sup>280</sup>) για τη διαδρομή Καβάλα-Θεσσαλονίκη στην ενδοδιακίνηση<sup>281</sup>.

#### IV.1.3.6 Ως προς τις νέες τιμές του 2010

117. Κοινές τιμές συναποφάσισαν οι συμπράττουσες ΙΜΕ και τον Ιούλιο του 2010 για επτά (7) προορισμούς στην ελληνική επικράτεια<sup>282</sup>. Μία εβδομάδα αργότερα, έλαβε χώρα συνάντηση μεταξύ των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ και της ΕΛΦΕ, κατά την οποία υπεγράφη έγγραφο με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ Φ.Δ.Χ.» και ημερο-

<sup>277</sup> Βλ. σχετική αναφορά στο από 18.01.2008 εσωτερικό έγγραφο της ΒΦΛ και στο υπ' αρ. ΓΒ/κγ Νο. 006/28.01.2008 έγγραφο (συνημμένα στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της).

<sup>278</sup> Βλ. έγγραφο υπ' αρ. ΓΒ/κγ Νο. 006 με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ», ημερομηνίας 28.01.2008 (συνημμένο στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ). Βλ. επίσης, επιστολή του Διευθυντή Εργοστασίων της ΒΦΛ στην Καβάλα προς τον ΔΣ/ΓΔ της ΒΦΛ με θέμα «Αναπροσαρμογή κομίστρων», ημερομηνίας 18.01.2008, συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΒΦΛ.

<sup>279</sup> Βλ. το από 15.10.2007 πρακτικό Δ.Σ. του Σωματείου (στοιχείο ΕΦ14-επιτόπιος έλεγχος Σωματείο).

<sup>280</sup> Η χρέωση της διαδρομής Καβάλα-Θεσσαλονίκη ήταν 14,57 ευρώ ανά τόνο το 2007 (υπολογισμοί από ΓΔΑ βάσει τιμολογίων προσκομισθέντων με την υπ' αρ. 475/26.01.2017 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ). Ακολούθησε η από 28.01.2008 συμφωνία αύξησης τιμής κατά 9%, οπότε η νέα συμφωνηθείσα τιμή ήταν 15,88 ευρώ ανά τόνο, η οποία και ίσχυσε τουλάχιστον μέχρι τον Απρίλιο του 2010.

<sup>281</sup> Σύμφωνα με την υπ' αρ. 475/26.01.2017 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ, όπου επισυνάπτεται φορτωτική για τη διαδρομή από Καβάλα προς Θεσσαλονίκη της 20.04.2010 (με ένδειξη 190 χλμ. και φορτίο 24 τόνους) με κόμιστρο 381,12 ευρώ, και σύμφωνα με αντίστοιχη φορτωτική της 21.04.2010 της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (προσκομισθείσα με την υπ' αρ. 8855/13.12.2016 επιστολή) για φορτίο 25,6 τόνων και με κόμιστρο 406,53 ευρώ.

<sup>282</sup> Βλ. έγγραφο της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς την ΕΛΦΕ, που φέρει τις υπογραφές και τις σφραγίδες των εταιριών ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΣΤΟΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και Β. ΜΠΕΚΙΑΡΗΣ και ΥΙΟΙ με θέμα «ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ», ημερομηνίας 06.07.2010, συνημμένο στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ, στο οποίο δίνεται προσφορά για 7 προορισμούς.

μηνία 13.07.2010<sup>283</sup>, στο οποίο αποτυπώνεται η συμφωνία για τις τιμές για οκτώ (8) προορισμούς στην ελληνική επικράτεια όπου η ΒΦΛ διατηρεί εγκαταστάσεις, με ισχύ από τις 05.07.2010 καταρχήν έως τα τέλη του 2010 ή άλλως μέχρι τα τέλη του Ιουνίου 2011, εφόσον δεν υπάρξει σημαντική αυξομείωση στην τιμή του καυσίμου. Συμφωνήθηκε ακόμη ενιαίος χρόνος καταβολής των κομίστρων<sup>284</sup>.

118. Ενόψει των εντεινόμενων ανταγωνιστικών πιέσεων από την αύξηση του αριθμού των φορτίων λιπασμάτων που μεταφέρονταν μέσω καραβιών, οι ανωτέρω τιμές που συναποφάσισαν οι συμπράττουσες ΙΜΕ ήταν μειωμένες σε σχέση με τις τιμές που είχαν συναποφασίσει το 2008<sup>285</sup>. Περαιτέρω, προβλέφθηκε ότι τα κόμιστρα για τη μεταφορά προς τους πελάτες της ΒΦΛ θα καθορίζονται πλέον κατόπιν διαπραγματεύσεως με τους ίδιους και ότι οι τελευταίοι διατηρούν εφεξής το δικαίωμα επιλογής του μεταφορέα.

119. Οι ανωτέρω συμφωνηθείσες τιμές εφαρμόστηκαν από τις συμπράττουσες ΙΜΕ μέχρι το Νοέμβριο του 2011<sup>286</sup>, οπότε και συμφωνήθηκε από τις ΙΜΕ νέα αύξηση των κομίστρων<sup>287</sup>.

120. Την ίδια περίοδο, οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ συνέχισαν να συμφωνούν από κοινού ενιαίες τιμές και όρους πιστωτικής πολιτικής και για τους πελάτες της ΒΦΛ<sup>288</sup>.

#### IV.1.3.7 Ως προς την αύξηση τιμής του 2011

##### 121. Το φθινόπωρο του 2011 οι συμπράττουσες ΙΜΕ

<sup>283</sup> Στοιχείο ΣΚ35, ληφθέν κατά τον έλεγχο της 27ης.06.2013 στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

<sup>284</sup> Βλ. προαναφερθέν έγγραφο με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ» (στοιχείο ΣΚ35 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), καθώς και προγενέστερο έγγραφο προς τη ΒΦΛ που φέρει τις σφραγίδες των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ και τις υπογραφές των διαχειριστών τους, ημερομηνίας 26.01.2010 (στοιχείο ΣΚ32 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

<sup>285</sup> Βλ. το από 05.06.2011 πρακτικό της Ετήσιας Τακτικής Γενικής Συνέλευσης της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (στοιχείο ΒΣΚ2Β - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

<sup>286</sup> Βλ. τιμολόγια, καταστάσεις τιμολογίων και καταστάσεις εισπραξίας κομίστρων για τις διαδρομές Καβάλα - Θεσσαλονίκη, Καβάλα - Πτολεμαΐδα και Καβάλα - Πάτρα, προσκομισθέντα με τις υπ' αρ. 8855/13.12.2016 και 6295/09.09.2016 επιστολές της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, την υπ' αρ. 475/26.01.2017 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και την υπ' αρ. 7354/21.10.2016 επιστολή της ΒΦΛ.

<sup>287</sup> Βλ. επόμενη Ενότητα καθώς και υπ' αρ. 6295/09.09.2016 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, με την οποία προσκόμισε ως προς τη ΒΦΛ για τους προορισμούς Θεσ/νίκη, Πτολεμαΐδα και Πάτρα τα ακόλουθα στοιχεία: α) «χιλιομετρική απόσταση με επιστροφή» και β) «€/τονοχιλιόμετρο». Από τα στοιχεία προκύπτει ότι τα κόμιστρα σε ευρώ ανά τόνο υπολογίζονται (με πολλαπλασιασμό των α και β) για τη μεν περίοδο Ιουλίου 2010 έως Νοεμβρίου 2011 σε 12,15 για Θεσσαλονίκη, 22 για Πτολεμαΐδα και 35 για Πάτρα, για τη δε περίοδο μετά το Νοέμβριο του 2011 αντίστοιχα σε 13,5 για Θεσσαλονίκη, 24,25 για Πτολεμαΐδα και 38,25 για Πάτρα, ήτοι ταυτίζονται με τα κόμιστρα στα από 13.07.2010 και από 09.11.2011 προαναφερθέντα συμφωνητικά.

<sup>288</sup> Βλ. έγγραφο ημερομηνίας 07.09.2010 που φέρει τις υπογραφές και τις σφραγίδες της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και της εταιρίας [...] με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ Φ.Δ.Χ.», το οποίο εστάλη στη ΓΔΑ από την ΕΛΦΕ ως συνημμένο στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή, και έγγραφο προς τον ίδιο πελάτη, ημερομηνίας 21.01.2011, που φέρει τις επωνυμίες των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ καθώς και τη σφραγίδα και υπογραφή της πρώτης (στοιχείο ΣΚ37 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

αποφάσισαν νέα κοινή αύξηση στα κόμιστρα. Κατά τη διάρκεια συνάντησης μεταξύ εκπροσώπων των ΙΜΕ, του Σωματείου και της ΒΦΛ την 09.11.2011, καθορίστηκαν τιμές για πέντε (5) προορισμούς στην ελληνική επικράτεια, όπου η ΒΦΛ διατηρεί εγκαταστάσεις, με ισχύ έως τα τέλη Οκτωβρίου 2012, εφόσον δεν υπάρξει σημαντική αυξομείωση στην τιμή του καυσίμου, και ορίστηκε ενιαίος χρόνος πληρωμής των κομίστρων<sup>289</sup>. Μάλιστα λίγες ημέρες μετά, και συγκεκριμένα στις 28.11.2011, οι τιμές τουλάχιστον για τις διαδρομές προς Θεσσαλονίκη, Πτολεμαΐδα, Πάτρα και Άργος αναπροσαρμόστηκαν περαιτέρω<sup>290</sup>.

122. Οι ανωτέρω συμφωνηθείσες κοινές τιμές εφαρμόστηκαν στην πράξη από τις εμπλεκόμενες ΙΜΕ. Βάσει προσκομισθέντων στοιχείων αυτό προκύπτει τουλάχιστον για τις διαδρομές Καβάλα-Άργος, Καβάλα-Πτολεμαΐδα, Καβάλα-Θεσσαλονίκη και Καβάλα-Πάτρα<sup>291</sup>. Ειδικά ως προς τη διαδρομή Καβάλα-Θεσσαλονίκη<sup>292</sup>, προκύπτει περαιτέρω ότι οι συμπράττουσες ΙΜΕ εφάρμοσαν στην πράξη την ανωτέρω συμφωνηθείσα κοινή τιμή, πέραν της τυπικής λήξης της ισχύος της από 09.11.2011 συμφωνίας με τη ΒΦΛ (ήτοι τέλη του 2012), και συγκεκριμένα μέχρι και τα τέλη του 2015<sup>293</sup>.

289 Βλ. έγγραφο με θέμα «ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ Φ.Δ.Χ.», με ημερομηνία 09.11.2011 (Στοιχείο ΣΚ40 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

290 Οι τιμές αυξήθηκαν κατά 0,25 ευρώ/τόνο. Αυτό προκύπτει βάσει α) δήλωσης της ΒΦΛ που αφορά στο κόμιστρο της Θεσσαλονίκης (βλ. υπ' αρ. 2331/20.04.2017 επιστολή) β) επεξεργασίας στοιχείων τα οποία προσκόμισε με την υπ' αρ. 6295/09.09.2016 επιστολή η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και από τα οποία προκύπτει ότι από τις 28.11.2011 τα κόμιστρα σε ευρώ ανά τόνο υπολογίζονται σε 13,5 για Θεσσαλονίκη, 24,25 για Πτολεμαΐδα και 38,25 για Πάτρα και γ) την υπ' αρ. 7354/21.10.2016 επιστολή της ΒΦΛ, με την οποία προσκομίστηκαν τιμολόγια της ΝΕΣΤΟΣ (βλ. 02.04.2012) για Άργος με κόμιστρο 38,25 € ανά τόνο.

291 υπ' αρ. 7354/21.10.2016 επιστολή της ΒΦΛ, με την οποία προσκομίστηκαν τιμολόγια της ΝΕΣΤΟΣ (βλ. 02.04.2012 για Άργος με κόμιστρο 38,25 € ανά τόνο και 27.04.2012 για Πτολεμαΐδα με κόμιστρο 24,25 € ανά τόνο), καθώς επίσης και τιμολόγια και καταστάσεις τιμολογίων για Θεσσαλονίκη της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (βλ. ενδεικτικά ημ. 30.04.2012, 18.12.2013, 28.02.2014 και 31.10.2015), της ΝΕΣΤΟΣ (βλ. ενδεικτικά ημ. 26.04.2012, 19.12.2013, 14.01.2014, 23.09.2015 και 02.10.2015) και της ΝΕΑΠΟΛΙΣ (30.04.2012, 23.12.2013, 28.02.2014 και 30.09.2015), όλα με κόμιστρο 13,50 € ανά τόνο. Η χρέωση της διαδρομής Καβάλα - Πάτρα (στα 38,25 € ανά τόνο) επιβεβαιώνεται από δήλωση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (βλ. υπ' αρ. 6295/09.09.2016 επιστολή).

292 Στο από 09.11.2011 συμφωνητικό αναπροσαρμογής κομίστρων δεν προβλέπεται η διαδρομή «επιστροφή από εργοστάσιο Θεσσαλονίκης». Από τα από 06.12.2013 και 09.10.2015 τιμολόγια της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, συννημένα στην υπ' αρ. 8855/13.12.2016 επιστολή, προκύπτει ότι για τη διαδρομή αυτή εξακολουθούσε να ισχύει και να εφαρμόζεται η από 13.07.2010 συμφωνηθείσα τιμή μέχρι τα τέλη 2015.

293 Η εν λόγω χρέωση εφαρμόζεται τον Οκτώβριο του 2015 και από τις τρεις εταιρίες, όπως προκύπτει από προσκομισθέντα από τη ΒΦΛ τιμολόγια και καταστάσεις τιμολογίων (βλ. αμέσως ανωτέρω υποσημείωση, ημ. 31.10.2015 για την ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ημ. 02.10.2015 για τη ΝΕΣΤΟΣ), αλλά και από τις ίδιες τις εταιρίες (βλ. τιμολόγιο ημ. 09.10.2015 προσκομισθέν με την υπ' αρ. 475/28.01.2017 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και τιμολόγιο ημ. 09.10.2015 προσκομισθέν με την υπ' αρ. 8855/13.12.2016 επιστολή

123. Στις 09.10.2015 η ΒΦΛ υπέβαλε αίτηση προς τον Εισαγγελέα Ακροάσεων της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Καβάλας<sup>294</sup> και κατέθεσε στο Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας επιστολή<sup>295</sup>, με την οποία αιτείται τη συνδρομή της τελευταίας προς αποφυγή τέλεσης αξιόποινων πράξεων, καθώς για την ημέρα εκείνη, ενώ είχε προγραμματιστεί η μεταφορά λιπασμάτων με ΦΔΧ οχήματα τα οποία θα μετέβαιναν από τη Θεσσαλονίκη στην Καβάλα, η κεντρική είσοδος του εργοστασίου της είχε φραχθεί «αυθαίρετα και παράνομα από προσοδίοριστο αριθμό φορτηγών αυτοκινήτων της περιοχής της Καβάλας»<sup>296</sup>.

IV.1.3.8 Η άποψη των πελατών της ΒΦΛ και συμπεράσματα για το κόστος μεταφοράς

124. Τα ανωτέρω επιβεβαιώνονται από πελάτες της ΒΦΛ. Συγκεκριμένα, οκτώ πελάτες δήλωσαν ότι συνεργάζονται με τη ΒΦΛ στην Καβάλα<sup>297</sup> και ανέφεραν ότι δεν είχαν δικαίωμα επιλογής μεταφορέα, ενώ το κόστος μεταφοράς ήταν υψηλό, χωρίς οι ίδιοι να έχουν οποιοδήποτε περιθώριο διαπραγμάτευσης<sup>298</sup>. Μάλιστα, ήδη από το 2003 δύο πελάτες είχαν στείλει στη ΒΦΛ επιστολές διαμαρτυρίας<sup>299</sup> για το υψηλό κόστος μεταφοράς και τη μη δυνατότητα διαπραγμάτευσης με τις μεταφορικές εταιρίες του ν. Καβάλας, δηλώνοντας ότι για το λόγο αυτό θα παραλαμβάνουν εφεξής τα λιπάσματα, όχι από την Καβάλα, αλλά από το κέντρο διανομής (logistic center) της ΒΦΛ στη Θεσσαλονίκη. Περαιτέρω, σύμφωνα με πελάτες της ΒΦΛ<sup>300</sup>, οι τοπικοί μεταφορείς δεν επέτρεπαν στους εμπόρους να χρησιμοποιήσουν ίδια μέσα ούτε μεταφορικές εταιρίες εκτός ν. Καβάλας, ενώ σημειώθηκαν και συγκεκριμένα περιστατικά παρεμπόδισης ή και έλλειψης ενδιαφέροντος εκ μέρους μεταφορέων εκτός ν. Καβάλας για την εκτέλεση των υπό κρίση μεταφορών, λόγω της αναμενόμενης έντονης αντίδρασης των τοπικών μεταφορέων<sup>301</sup>.

125. Το υψηλό κόστος μεταφοράς επιβεβαιώνεται και από τη σύγκριση των τιμών που χρέωναν οι εμπλεκόμενες ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ).

294 Βλ. σχετικό 11 ως συνημμένο στην υπ' αρ. 6355/12.09.2016 απαντητική επιστολή της ΒΦΛ.

295 Σχετικό 12, συνημμένο στην υπ' αρ. 6355/12.09.2016 επιστολή της ΒΦΛ.

296 Βλ. ωστόσο την υπ' αρ. 8855/13.12.2016 απαντητική επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, την υπ' αρ. 475/26.01.2017 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και την υπ' αρ. 8882/13.12.2016 επιστολή της ΝΕΣΤΟΣ.

297 Από τους λοιπούς ερωτηθέντες, συνολικά 14, τρεις απάντησαν ότι δε συνεργάζονται (ή δε συνεργάζονται πλέον) με τη ΒΦΛ και τρεις ότι συνεργάζονται με άλλα υποκαταστήματα της ΒΦΛ εκτός Καβάλας.

298 υπ' αρ. 3014/14.05.2015, 2661/30.04.2015, 2560/27.04.2015, 3217/22.05.2015, 2794/06.05.2015 επιστολές.

299 Οι επιστολές κοινοποιήθηκαν από τη ΒΦΛ στη ΓΔΑ με την υπ' αρ. 1692/12.05.2003 επιστολή.

300 Υπενθυμίζεται ότι από τους ερωτηθέντες οκτώ απάντησαν ότι συνεργάζονται με το εργοστάσιο της ΒΦΛ στην Καβάλα.

301 Βλ. υπ' αρ. 3014/14.05.2015, 2661/30.04.2015, 2560/27.04.2015, 2794/06.05.2015, 3217/22.05.2015, 2736/04.05.2015 και 4728/31.08.2017 απαντητικές επιστολές έξι (6) πελατών. Παρόμοιο συμπέρασμα προκύπτει και από επιστολή ενός επιπλέον πελάτη προς την ίδια τη ΒΦΛ, η οποία διαβιβάστηκε από τη ΒΦΛ με την υπ' αρ. 1692/12.05.2003 επιστολή, σε συνδυασμό με σχετικά συμπληρωματικά στοιχεία προσκομισθέντα με την υπ' αρ. 2331/20.04.2017 επιστολή της ΒΦΛ.

μενες ΙΜΕ σε σχέση με ανταγωνιστικές εταιρίες. Από τα σχετικά στοιχεία<sup>302</sup> προκύπτει ότι τα κόμιστρα έτους 2015 που χρέωναν οι συμπράττουσες ήταν κατά 10% έως 30% ακριβότερα από τις χρεώσεις των ανταγωνιστριών για τους μισούς περίπου προορισμούς, ενώ στους περισσότερους από τους υπόλοιπους προορισμούς τα κόμιστρα που χρέωναν οι συμπράττουσες ΙΜΕ ήταν μεν υψηλότερα αλλά με μικρότερη διαφορά (έως 10%).

#### IV.2 ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 Ν. 3959/2011/Ν. 703/1977 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΚΡΙΝΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

126. Η υπαγωγή στους εφαρμοστέους κανόνες δικαίου, που ακολουθεί, βασίζεται σε συσχέτιση, συνδυαστική ερμηνεία και συνολική αξιολόγηση των στοιχείων του φακέλου της υπόθεσης, στην παράθεση των γεγονότων στην προηγούμενη ενότητα και στην ανεπιφύλακτη και με σαφείς όρους παραδοχή από τα μέρη που υπέβαλαν Πρόταση και Δήλωση Διευθέτησης Διαφοράς, των πραγματικών περιστατικών, του νομικού χαρακτηρισμού τους, της συμμετοχής εκάστου στις παραβάσεις που διαπιστώνονται και της συναφούς ευθύνης εκάστου.

##### IV.2.1 ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ» ΚΑΙ ΤΗΣ «ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

127. Εν προκειμένω, οι ΙΜΕ-ΕΠΕ ασκούν ίδια οικονομική δραστηριότητα, καθώς παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι ανταλλάγματος μέσω ΦΔΧ, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των οποίων εισφέρεται σε αυτές κατ' αποκλειστικότητα από τους εταίρους τους<sup>303</sup>. Επιπροσθέτως, οι ΙΜΕ καθορίζουν την τιμολογιακή τους πολιτική μέσω των οργάνων τους και παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες στο όνομα και για λογαριασμό τους, ενώ η αμοιβή εκάστου εταίρου-ιδιοκτήτη ΦΔΧ δε συναρτάται μόνο με το εκτελεσθέν από το όχημά του έργο, αλλά και με τα εκάστοτε έσοδα της εταιρίας, αφού αφαιρεθούν τα διοικητικά έξοδα λειτουργίας της<sup>304</sup>. Επιπλέον, οι ΙΜΕ καθορίζουν τη ροή των εργασιών τους και τα δρομολόγια οι ίδιες μέσω των οργάνων τους, ενίοτε δε μέσω και του γραφείου κινήσεώς τους. Συνεπώς οι συμπράττουσες ΙΜΕ αποτελούν «επιχειρήσεις» για τους σκοπούς του δικαίου του ανταγωνισμού<sup>305</sup>.

128. Περαιτέρω, το εμπλεκόμενο Σωματείο αποτελεί επαγγελματική οργάνωση με σκοπό τη «συνένωση» των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων της Καβάλας σε «ενιαία ένωση προς κοινή ενέργεια» για τη μελέτη, προστασία και προαγωγή των οικονομικών και επαγ-

302 Βλ. συγκριτικό πίνακα κομίστρων από την Καβάλα προς πλήθος προορισμών για τις εμπλεκόμενες μεταφορικές εταιρίες και τις μεταφορικές εταιρίες «ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ» και «ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.» με έδρα τη Λαμία και Χαλκίδα αντίστοιχα (σχετικό 10 ως συνημμένο της υπ' αρ. 6355/12.09.2016 επιστολής της ΒΦΛ).

303 Βλ. παρ. 1 του άρθρου 3 στ. γ του ν. 383/1976.

304 Βλ. άρθρο 25 του καταστατικού της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (στοιχείο ΣΚ2 - επιτόπιος έλεγχος ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ), άρθρο 25 του καταστατικού της ΝΕΑΠΟΛΙΣ (αρχικού και κωδικοποιημένου, συνημμένα στην υπ' αρ. 6528/19.09.2016 επιστολή της) και άρθρο 29 του καταστατικού της ΝΕΣΤΟΣ (αρχικού και κωδικοποιημένου, συνημμένα στην υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της).

305 Οι υπό εξέταση στην παρούσα πρακτικές θα τύγχαναν της ίδιας αξιολόγησης και στην περίπτωση που κρινόταν ότι έκαστη ΙΜΕ συνιστά μη αυτόνομη κοινή επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων των ιδιοκτητών ΦΔΧ που συμμετέχουν σε αυτή ως εταίροι.

γελματικών συμφερόντων των μελών της. Όργανα του Σωματείου είναι η Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο, και η Ελεγκτική Επιτροπή. Πρόκειται συνεπώς για μια μορφή οργανωμένης συνεργασίας μεταξύ των αυτοκινητιστών.

129. Μέλη της ανωτέρω οργάνωσης είναι οι ιδιοκτήτες ΦΔΧ της περιφέρειας της Καβάλας, άλλοι εκ των οποίων δραστηριοποιούνται μέσω ΙΜΕ ή άλλων εμπορικών εταιριών και άλλοι μέσω ατομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα (βλ. ανωτέρω υπό III.3.1), δεν αμφισβητείται ότι οι τελευταίοι συνιστούν επιχειρήσεις κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού, παρέλκει δε κατά τα προαναφερθέντα (βλ. ανωτέρω υπό III.3.2) να εξεταστεί κατά πόσον αυτό ισχύει και ως προς τα ενταγμένα σε εταιρίες μέλη, καθώς υπό οποιαδήποτε θεώρηση δεν αναιρείται ο χαρακτήρας του Σωματείου ως «ένωση επιχειρήσεων».

130. Περαιτέρω, οι ενέργειες του Σωματείου κατέειναν άμεσα στην υιοθέτηση, διατήρηση ή/και υλοποίηση αντι-ανταγωνιστικών συμπεριφορών εκ μέρους ορισμένων ΙΜΕ, στις οποίες συμμετείχαν κάποια από τα μέλη του, σε συγκεκριμένα ζητήματα, όπως η τιμολόγηση των υπηρεσιών μεταφοράς και η ανάληψη έργου, και συνέβαλαν κατά τούτο στη διαμόρφωση του τρόπου παροχής των σχετικών υπηρεσιών και του τρόπου άσκησης της οικονομικής δραστηριότητας των ως άνω επιχειρήσεων.

131. Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω, η εμπλεκόμενη επαγγελματική οργάνωση συνιστά ένωση επιχειρήσεων.

#### IV.2.2 ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ» - Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

132. Με βάση τα περιγραφόμενα στην ενότητα IV.1, τα μέρη υιοθέτησαν από κοινού ένα σχέδιο καθορισμού της τιμολογιακής τους πολιτικής και νομής κατ' αποκλειστικότητα του έργου μεταφοράς των λιπασμάτων της ΒΦΛ, το οποίο περιόριζε την επιχειρηματική τους αυτονομία και καθόριζε το πλαίσιο της κοινής τους δράσης, εκφράζοντας την κοινή τους πρόθεση να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά καθορισμένο τρόπο, με σκοπό πρωτίστως την εξάλειψη του ανταγωνισμού επί των τιμών (μέσω του συντονισμού επί των κομίστρων και της πιστωτικής πολιτικής) και συμπληρωματικά τον αποκλεισμό κάθε εναλλακτικού τρόπου διακίνησης και την κατανομή του μεταφορικού έργου της ΒΦΛ.

133. Στο πλαίσιο αυτό τα μέρη πραγματοποιούσαν συναντήσεις, καθώς και συνεδριάσεις διευρυμένων Δ.Σ. του Σωματείου, με τη συμμετοχή και εκπροσώπων των ΙΜΕ οι οποίοι δεν είχαν την ιδιότητα του μέλους του Δ.Σ. του Σωματείου. Στις συναντήσεις αυτές συναποφάσιζαν τις τιμές που θα χρέωνε κάθε μία από τις εμπλεκόμενες ΙΜΕ στη ΒΦΛ και στους λοιπούς πελάτες για τη μεταφορά λιπασμάτων, συναποφάσιζαν τον αποκλεισμό των ΦΔΧ ανταγωνιστών και εναλλακτικών τρόπων διακίνησης των λιπασμάτων<sup>306</sup> και όριζαν ότι η φόρτωση των λιπασμάτων στα ΦΔΧ έκαστης από τις συμπράττουσες ΙΜΕ θα διενεργείται με σειρά. Σαφή αποτύπωση του κοινού σχεδίου δράσης των συμπραττουσών και της κοινής βούλησής τους να καθορίζουν συλλογικά την οικονομι-

306 Με ΦΙΧ ή δια θαλάσσης από την προβλήτα της ΒΦΛ.

κή τους δραστηριότητα ως προς το έργο της μεταφοράς των λιπασμάτων συνιστούν η από 20.08.1999 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, στην οποία γίνεται ρητή αναφορά σε δύο τέτοιες συναντήσεις που είχαν προηγηθεί, καθώς και η από 14.01.2000 επιστολή των συμπραττουσών ΙΜΕ προς την AGROSTAR Α.Ε. περί αύξησης των κομίστρων, όπου αναφέρεται ότι η αύξηση αυτή αποφασίστηκε σε κοινή συνεδρίαση των ΙΜΕ κατά την 14.01.2000.

134. Η ύπαρξη εν γένει επαφών μεταξύ των μερών με πρωταρχικό σκοπό τον καθορισμό κοινών όμοιων τιμών για τις υπηρεσίες τους συνάγεται πέραν πάσης αμφιβολίας από τη συνολική θεώρηση των στοιχείων του φακέλου. Η μορφή των επαφών αυτών (συνάντηση στελεχών των μερών, διευρυμένα Δ.Σ. κάποιες από τις ΙΜΕ ή του Σωματείου, άλλες επαφές, κ.ά.) και ο χρόνος που έλαβαν χώρα προκύπτουν σε πλείστες περιπτώσεις, και το αντικείμενο και το περιεχόμενο της υπό κρίση σύμπραξης αποτυπώνεται με σαφήνεια στις κοινές ανακοινώσεις και εν γένει αλληλογραφία των μερών, στις συμφωνίες των συμπραττουσών ΙΜΕ με τις ΕΑΣ, κυρίως κατά την αρχική περίοδο 1995-1997, και σε εσωτερικό έγγραφο της ΒΦΛ που αποτυπώνει τις επαφές μεταξύ αυτής και των συμπραττουσών για τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς λιπασμάτων<sup>307</sup>.

135. Η υπό κρίση συμφωνία μεταξύ των συμπραττουσών κατά καιρούς έλαβε και τυπική μορφή, καθώς αποτυπώθηκε σε πρακτικά συνεδριάσεων της Γ.Σ. και του Δ.Σ. του Σωματείου<sup>308</sup> και (αντανακλαστικά) στα προαναφερόμενα συμφωνητικά που οι συμπράττουσες υπέγραψαν με τους πελάτες τους<sup>309</sup>. Διαπιστώνονται, επιπροσθέτως, περιστατικά εξαγγελιών για επιβολή κυρώσεων σε όποιον αφίστατο από τα συμφωνηθέντα<sup>310</sup>.

136. Εξάλλου, τα υπογεγραμμένα συμφωνητικά με πελάτες (π.χ. ΕΑΣ), όπως και τα πρακτικά συναντήσεων μεταξύ των μερών και της ΒΦΛ, που επέχουν θέση σύμβασης, αποτελούν εκδήλωση και αποτύπωση της υπό κρίση συμφωνίας μεταξύ των μερών και παράλληλα υλοποίηση των συμφωνηθέντων. Υλοποίηση των συμφωνηθέντων αποτελούν και τα περιστατικά «κινητοποιήσεων» που διαπιστώθηκαν με στόχο τον αποκλεισμό ανταγωνιστών και εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς των λιπασμάτων.

137. Ενόψει όλων των ανωτέρω, κατά την κρίση της Επιτροπής, οι ανωτέρω πρακτικές, με εικοσαετή διάρκεια (1995-2015), συνιστούν έκαστη συμφωνία κατά την έν-

307 Βλ. επιστολή Δ/ντή Εργοστασίων της ΒΦΛ στην Καβάλα προς το ΔΣ/ΓΔ της ΒΦΛ με θέμα «Αναπροσαρμογή κομίστρων», ημερομηνίας 18.01.2008, συνημμένη στην υπ' αρ. 7186/17.09.2013 επιστολή της ΕΛΦΕ.

308 Βλ. τα από 10.08.1998, 18.03.2001, 27.01.2003 πρακτικά.

309 Βλ. τα από του έτους 1995 και από 13.09.2000 συμφωνητικά με την ΕΑΣ ΔΙΔΥΜΟΤΕΙΧΟΥ, τα από 28.02.1997 και 20.03.1997 συμφωνητικά με τις ΕΑΣ ΠΑΓΓΑΙΟΥ και ΒΙΣΑΛΤΙΑΣ αντίστοιχα, τα από 08.09.2005, 28.01.2008, 13.07.2010 και 09.11.2011 συμφωνητικά με τη ΒΦΛ, καθώς και το από 07.09.2010 συμφωνητικό με την [...]

310 Βλ. το από 01.02.1998 πρακτικό Γ.Σ. του Σωματείου, τα από 10.08.1998, 10.06.2000, 19.02.2001 και 14.09.2004 πρακτικά Δ.Σ. του Σωματείου, καθώς και το από 06.11.2002 έγγραφο. Βλ. και άμεση αντίδραση της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ μετά την παρέκκλιση το 2000 της ΝΕΑΠΟΛΙΣ από τα συμφωνηθέντα, προς την κατεύθυνση της αυτόνομης ανάληψης μεταφορικού έργου από τη ΒΦΛ, θεωρώντας εαυτή αποδεδειγμένη από τη συμφωνία.

νοια του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και του ν. 3959/2011 και συγκροτούν μία οριζόντια σύμπραξη ιδιάζουσας σοβαρότητας, υπό τη μορφή συμφωνίας, μεγάλης διάρκειας (βλ. και κατωτέρω υπό IV.2.6).

138. Η ανωτέρω διαπίστωση δεν αναιρείται από την ύπαρξη διατίμησης (ανώτατο και κατώτατο όριο) ως προς τα κόμιστρα μέχρι το 2010, καθώς η σχετική νομοθετική ρύθμιση δεν καταργούσε την ελευθερία των συμπραττουσών ΙΜΕ να διαμορφώνει κάθε μία ανεξάρτητα την τιμολογιακή της πολιτική, αλλά αντιθέτως κατέλειπε ευρεία περιθώρια ανάπτυξης ανεξάρτητης τιμολογιακής πολιτικής από τις συμπράττουσες επιχειρήσεις, κάθε μία από τις οποίες είχε τη δυνατότητα να ορίζει τη σχετική τιμή των υπηρεσιών της εντός του εύρους τιμών που όριζαν οι Της κοινής υπουργικής απόφασης για την περιπτωσιακή μεταφορά ή άνω της κατώτατης τιμής που οριζόταν για τη χρονονάυλωση ή ακόμη και να διατηρεί τις χρεώσεις της στα ίδια επίπεδα, στις περιπτώσεις αύξησης των εκ του νόμου ορίων.

#### IV.2.3 ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ Ή ΝΟΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ - ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

139. Κατά την κρίση της Επιτροπής, ο αντι-ανταγωνιστικός χαρακτήρας των συμφωνιών που παρατέθηκαν συνοπτικά ανωτέρω είναι πρόδηλος. Το σύνολο των εν λόγω συμφωνιών αλλά και έκαστη εξ αυτών αυτοτελώς περιόριζε εξ αντικειμένου τον ανταγωνισμό μέσω της υιοθέτησης κοινής τιμολογιακής πολιτικής από ανταγωνιστικές μεταξύ τους επιχειρήσεις, προς υποστήριξη της οποίας εφαρμόστηκαν παράλληλα πρακτικές αποκλεισμού με τη συνδρομή του Σωματείου, κατανομής αγοράς και καθορισμού πιστωτικής πολιτικής.

140. Ειδικότερα, ο από κοινού καθορισμός από τις συμπράττουσες των τιμών των υπηρεσιών τους έναντι της ΒΦΛ και των πελατών της, είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι μέσω των εν λόγω συμφωνιών αυτές περιόριζαν εκούσια την επιχειρηματική τους ελευθερία για αυτόνομο καθορισμό του κομίστρου. Ειδικότερα, κατά τα έτη 1995-2015 οι συμπράττουσες ΙΜΕ και το Σωματείο συμφώνησαν σε έξι (6) περιπτώσεις να αυξήσουν τα κόμιστρά τους για τη μεταφορά λιπασμάτων, ενώ σε μία (1) συμφώνησαν σε μείωση αυτών. Με τις επιμέρους αυτές συμφωνίες οι συμπράττουσες άλλοτε συναποφάσιζαν συγκεκριμένο κόμιστρο<sup>311</sup> ανά διαδρομή και άλλοτε συγκεκριμένο ποσοστό αύξησης σε συνάρτηση με τα μέχρι τότε συμφωνηθέντα μεταξύ τους κόμιστρα, τις δε ως άνω τιμές επικοινωνούσαν από κοινού στη ΒΦΛ και στους πελάτες. Οι τιμές που χρέωναν οι συμπράττουσες ΙΜΕ καθ' όλη την ανωτέρω περίοδο ταυτίζονταν πλήρως<sup>312</sup>.

141. Η ανωτέρω διαπίστωση περί της περιοριστικής φύσης των υπό κρίση συμφωνιών δεν αναιρείται από το γεγονός ότι οι ως άνω τιμές που καθόριζαν από κοινού οι συμπράττουσες ΙΜΕ και το Σωματείο και απαι-

311 Ανά τονοχιλιόμετρο ή ανά τόνο.

312 Βλ. και την υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή - δήλωση της ΝΕΣΤΟΣ σχετικά με τις τιμές που χρέωνει στη ΒΦΛ από την ίδρυσή της, σύμφωνα με την οποία η τιμή που χρέωνει στη ΒΦΛ «είναι ίδια με την εταιρία «ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ».

τούσαν οι πρώτες από τους πελάτες τους κυμαίνονταν εντός των εκάστοτε (κατώτατων και ανώτατων) ορίων που έθεταν οι Της κοινής υπουργικής απόφασης περί προσδιορισμού του ύψους των κομίστρων ή ακόμη από το αν υπερέβαιναν και κατά πόσο τα ανώτατα όρια που έθεταν οι Της κοινής υπουργικής απόφασης. Η υπό κρίση σύμπραξη αντίκειται στις περί ανταγωνισμού διατάξεις υπό οποιαδήποτε εκδοχή, καθώς στο πλαίσιο αυτής οι συμπράττουσες ανταγωνίστριες μεταφορικές εταιρίες συμφωνούσαν μέσω μεταξύ τους επαφών σε ένα κοινό επίπεδο τιμών/κομίστρων. Για τον ίδιο λόγο εξάλλου, περιοριστικές εξ αντικειμένου του ανταγωνισμού είναι και οι επιμέρους συμφωνίες των μερών στο πλαίσιο της εν λόγω σύμπραξης από το 2010 και εφεξής, οπότε και επήλθε η απελευθέρωση των κομίστρων. Περαιτέρω, ουδεμία επίδραση ασκεί το γεγονός ότι κατά το έτος 2010 συμφωνήθηκαν μειωμένες τιμές μεταξύ των μερών, καθώς σε κάθε περίπτωση οι τιμές αυτές ήταν αποτέλεσμα της συνεννόησης και της συμφωνίας των ανταγωνιστών, και όχι της αυτόνομης επιχειρηματικής απόφασης εκάστου, απέβλεπε δε κατά αναφορά των ιδίων στη διατήρηση του όγκου του μεταφορικού έργου που διακινούσαν και της οιονεί αποκλειστικότητας που απολάμβαναν.

142. Εξάλλου, ακόμη και αν ήθελε θεωρηθεί ότι η υπό κρίση σύμπραξη απέβλεπε (και) στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας των συμπραττουσών ενόψει των αυξήσεων της τιμής των καυσίμων, την οποία τα μέρη ενίοτε επικαλούνται σε έγγραφα προς πελάτες τους ως τον κύριο λόγο περί της αναγκαιότητας αναπροσαρμογής των κομίστρων<sup>313</sup>, αυτό δεν αίρει τον αντιανταγωνιστικό χαρακτήρα της πρακτικής τους, καθώς μία σύμπραξη δύναται να συνιστά εξ αντικειμένου περιορισμό του ανταγωνισμού, ακόμη και στην περίπτωση που εξυπηρετεί και άλλους θεμιτούς/νόμιμους σκοπούς<sup>314</sup>. Εν προκειμένω, οι εκάστοτε αυξήσεις κομίστρων, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι ήταν (εν μέρει) απαραίτητες προς κάλυψη των λειτουργικών εξόδων των μερών, αποφασίζονταν κατόπιν μεταξύ τους συνεννόησης, συνιστούσαν δηλαδή την κοινή τιμολογιακή πολιτική ανταγωνιστών, σε αντίθεση με την αντίληψη που είναι συνυφασμένη με τις περί ανταγωνισμού διατάξεις και κατά την οποία κάθε επιχείρηση θα έπρεπε, δρώντας μεμονωμένα, να αναπροσαρμόζει αυτόνομα το αντίτιμο που ζητούσε για την παροχή των υπηρεσιών της βάσει των εξόδων της<sup>315</sup>, δυνατότητα που υφίστατο και υπό τις οικονομικές και επιχειρηματικές συνθήκες της παρούσας υπόθεσης, όπως προκύπτει από τα περιστατικά αυτόνομης διεκδίκησης τρίτων πελατών εκτός ΒΦΛ που προκύπτουν από

313 Βλ. την από 12.12.2002 επιστολή των ΙΜΕ προς 36 πελάτες τους και την από 13.08.2004 επιστολή προς τη ΒΦΛ.

314 Βλ. ενδεικτικά ΣτΕ 2007/2013, σκ. 17 και 24, καθώς και ΔΕΑ 3529/2013, σκ. 5. Βλ. επίσης ΔΕΚ C-551/03 P, General Motors BV, σκ. 64, 96-102, 104, 105, 108, 110/82, NV IAZ International Belgium κ.λπ., σκ. 25, και C-209/07, Competition Authority κατά Beef Industry Development Society Ltd κ.λπ., σκ. 21.

315 Βλ. ΔΕΚ C-209/07, Competition Authority κατά Beef Industry Development Society Ltd κ.λπ., σκ. 33-34, και Société Technique Minière κ.λπ, σελ. 321.

το διοικητικό φάκελο<sup>316, 317</sup>. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη και το οικονομικό και νομικό περιβάλλον στο οποίο αυτή αναπτύχθηκε, η υπό εξέταση σύμπραξη περιορίζει το επίπεδο ανταγωνισμού που θα υφίστατο εν απουσία της<sup>318</sup>, και μάλιστα πρωτίστως ως προς μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους αυτού, ήτοι τις τιμές, και νοθεύει εξ αντικειμένου τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 1 του ν. 703/1977/ν. 3959/2011 μέσω του καθορισμού των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών.

143. Αντίστοιχα, περιοριστικές εξ αντικειμένου του ανταγωνισμού είναι και οι επιμέρους συμφωνίες των συμπραττουσών περί καθορισμού από κοινού της πιστωτικής τους πολιτικής, καθώς τελούσαν σε άμεση συνάρτηση με τη συμφωνία καθορισμού τιμών, έκφραση της οποίας συνιστούσαν επί της ουσίας.

144. Περιοριστικές εξ αντικειμένου του ανταγωνισμού είναι και οι πρακτικές μονοπώλησης της παροχής των συγκεκριμένων υπηρεσιών μεταφοράς λιπασμάτων μέσω του εξοβελισμού των ανταγωνιστών και των εναλλακτικών τρόπων διακίνησης λιπασμάτων και της κατανομής του εν λόγω έργου, καθώς έχουν ως αντικείμενο τον τεχνητό καταμερισμό της αγοράς. Οι εν λόγω πρακτικές λειτουργούσαν συμπληρωματικά και ενισχυτικά προς την επίτευξη του βασικού στόχου των συμπραττουσών, ήτοι του καθορισμού τιμών<sup>319</sup>. Ειδικότερα, ο αποκλεισμός συνιστούσε βασική παράμετρο της σύμπραξης και παρείχε στα μέρη τη δυνατότητα να επιβάλουν ευχερέστερα την εκάστοτε συμφωνημένη τιμή, αφού ο καθορισμός τιμών θα απέβαινε άκαρπος, αν οι πελάτες των ΙΜΕ (ΒΦΛ και λοιποί πελάτες) μπορούσαν να εξυπηρετηθούν με ΦΙΧ ή με ΦΔΧ άλλων μεταφορέων που δεν συμμετείχαν στη σύμπραξη ή ακόμη και δια θαλάσσης. Από δε τα στοιχεία του φακέλου, καταδεικνύεται η πρόθεση των συμπραττουσών να αποκλείσουν οποιονδήποτε ανταγωνιστή δεν ήταν μέλος της σύμπραξης και να παρεμποδίσουν τη ΒΦΛ από τη χρήση εναλλακτικών τρόπων διακίνησης με την επιβολή «τιμωριών» στον ανταγωνισμό, κάτι το οποίο προφανώς προϋποθέτει πρόθεση νόθευσης αυτού<sup>320</sup>. Ομοίως, και η κατανομή του έργου της ΒΦΛ, ως μορφή κατανομής αγοράς, συνιστούσε εν προκειμένω διευκολυντική του καθορισμού τιμών πρακτική και έλαβε χώρα στο πλαίσιο της ευρύτερης συνεννόησης των μερών σχετικά με τις τιμές.

145. Συμπερασματικά, οι υπό εξέταση πρακτικές από τη φύση τους περιορίζουν τον ανταγωνισμό τόσο ως συνολι-

316 Βλ. και προστριβές στις σχέσεις των ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ κατά το 2000.

317 Βλ. ΔΕΚ C-209/07, Competition Authority κατά Beef Industry Development Society Ltd κ.λπ., σκ. 33-34. Πρβλ. επίσης δελτία τύπου Ε.Επ. της 13.06.2001 και 17.07.2002, IP/01/830 και IP/02/1084, υπόθεση 36072 (GFU - Norwegian Gas Negotiation Committee), της 24.04.2003, IP/03/566, υπόθεση 38187 (PO/DUC-DONG), και της 20.04.2001, IP/01/578 "Enterprise Oil, Statoil and Marathon to market Irish Corrib gas separately".

318 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 51/65, Société Technique Minière κ.λπ, σελ. 321, 99/79, SA Lancôme κ.λπ. κατά Etos BV κ.λπ., σκ. 24, 31/80, NV L'ORÉAL κ.λπ. κατά PVBA De nieuwe AMCK, σκ. 18, και 31/85, ETA Fabriques d'Ébauches, σκ. 11.

319 Βλ. απόφαση Ε.Επ. της 21.10.1998, IV/35.691/E-4 - Καρτέλ προμωμένων σωλήνων, παρ. 90 επ. και 143 και 146.

320 Βλ. ενδεικτικά τα από 10.08.1998, 10.06.2000, 18.03.2001, 14.09.2004 και 15.10.2007 πρακτικά Δ.Σ. του Σωματίου.

κό σχέδιο όσο και αυτοτελώς. Προς τούτο συνηγορεί και η υποκειμενική πρόθεση των μερών. Ως εκ τούτου, παρέλκει η εξέταση της παραγωγής αποτελεσμάτων από αυτές.

146. Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ότι οι συμπράττουσες προχώρησαν και στην υλοποίηση της υπό εξέταση σύμπραξης, καθώς, όπως προκύπτει από την συνοπτική παράθεση των πραγματικών περιστατικών ανωτέρω, εφήρμοσαν εν πολλοίς τις συμφωνίες καθορισμού τιμών, αποκλεισμού ανταγωνιστών και κατανομής του έργου της ΒΦΛ από το 1995 μέχρι το 2015 (βλ. ανωτέρω υπό IV.1). Αντίθετα, οι συμφωνίες περί πιστωτικής πολιτικής δεν εφαρμόστηκαν εν τέλει στην πράξη, ωστόσο τυχόν μη εφαρμογή ή τυχόν μη συμμόρφωση των εμπλεκόμενων προς τα εκάστοτε συμφωνηθέντα δεν ασκούν κατά νόμο επιρροή στη διαπίστωση της παράβασης, ούτε και συνιστούν λόγο απαλλαγής.

147. Με τις ανωτέρω πρακτικές και ιδίως με την τεχνητή διαμόρφωση των κομίστρων τα συμπράττοντα μέλη διατηρούσαν τις τιμές των επίμαχων υπηρεσιών σε επίπεδα υψηλότερα, από αυτά στα οποία θα είχαν διαμορφωθεί υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού. Στο αποτέλεσμα αυτό αλλά και εν γένει στη διαχρονική σταθερότητα του συντονισμού και της σύμπραξης συνέβαλε καθοριστικά και η συμπληρωματική με τον καθορισμό τιμών πρακτική αποκλεισμού των ανταγωνιστών, ενίοτε και με καταφυγή σε άμετρες μεθόδους<sup>321</sup>. Είναι επιπροσθέτως σημαντικός και ο αντίκτυπος που η σύμπραξη είχε στη διαμόρφωση της τιμής των λιπασμάτων, στη διαθεσιμότητά τους μέσω του εργοστασίου της Καβάλας και στο κόστος προμήθειας αυτών από τους πελάτες της ΒΦΛ, περιλαμβανομένων των ενώσεων αγροτικών συνεταιρισμών, και εν τέλει των αγροτών<sup>322</sup>.

#### IV.2.4 ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΑ DE MINIMIS

148. Η υπό κρίση σύμπραξη δεν μπορεί να εξαιρεθεί από τις ως άνω διατάξεις κατ'εφαρμογή του κανόνα de minimis, δεδομένου ότι αφορά σε συμφωνία καθορισμού τιμών και κατανομής πελατείας και συνιστά ιδιαίτερος σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού.

#### IV.2.5 ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ Ν. 703/77 ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ Ν. 3959/2011

149. Η υπό κρίση σύμπραξη δεν μπορεί να εξαιρεθεί κατ'εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, ούτε δύνάμει σχετικών Κανονισμών ομαδικής απαλλαγής ούτε ατομικά.

150. Συγκεκριμένα, η υπό κρίση σύμπραξη δεν καταλαμβάνεται από την παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού

<sup>321</sup> Βλ. ενδεικτικά σχετικά 11 και 12 της υπ'αρ. 6355/12.09.2016 επιστολής της ΒΦΛ.

<sup>322</sup> Βλ. ιδίως τις διαβιβασθείσες από τη ΒΦΛ (υπ'αρ. 1692/12.05.2003) επιστολές των πελατών [...] και [...], την υπ'αρ. 2331/20.04.2017 επιστολή της ΒΦΛ, την υπ'αρ. 3014/14.05.2015 επιστολή της [...] (απαντήσεις 2,4,5 και 6), την υπ'αρ. 3217/22.05.2015 επιστολή της [...] (απαντήσεις 3 και 4), την υπ'αρ. 2661/30.04.2015 επιστολή της [...] (απαντήσεις 2 και 4), την υπ'αρ. 4728/31.08.2017 επιστολή της [...] και την υπ'αρ. 2560/27.04.2015 επιστολή του [...] (απάντηση στις ερωτήσεις 2 και 4).

υπ'αρ. 169/2009323 αλλά ούτε και από την παρ. 1 του άρθρου 3<sup>324</sup>, διότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν δύναται να συναχθεί ότι είχε ως αντικείμενο και αποτέλεσμα κάποιου είδους τεχνική βελτίωση ή τεχνική συνεργασία στον τομέα των οδικών μεταφορών ή ότι οι τυχόν τεχνικές βελτιώσεις ή τεχνική συνεργασία στον τομέα των οδικών μεταφορών ήταν το μόνο (ή έστω κύριο) αντικείμενο και αποτέλεσμα της, όπως απαιτεί η παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού 169/2009, ούτε ότι είχε ως αντικείμενο τη δημιουργία ομίλου, όπως απαιτεί η παρ. 1 του άρθρου 3 του ίδιου Κανονισμού. Συνεπώς, η υπό κρίση σύμπραξη δεν εμπίπτει στο πεδίο κάποιου Κανονισμού ομαδικής απαλλαγής και ως εκ τούτου δεν μπορεί να τύχει ομαδικής εξαίρεσης από την απαγόρευση του ν. 703/1977 και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011.

151. Περαιτέρω, ούτε ατομικής απαλλαγής δύναται να τύχει δυνάμει της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, καθώς αφορά σε ιδιαζόντως σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού, ήτοι προεχόντως τον καθορισμό τιμών μεταξύ ανταγωνιστών και δευτερευόντως τον καθορισμό της πιστωτικής πολιτικής και τον αποκλεισμό ανταγωνιστών, με συνέπεια να καταργείται ουσιαστικά ο ανταγωνισμός στη σημαντικότερη έκφασή του (τιμές), να μονοπωλούνται οι σχετικές υπηρεσίες από τα μέρη και να στεγανοποιείται η αγορά.

152. Περαιτέρω, η εν λόγω συμφωνία δε δημιουργεί κάποιο αντικειμενικό πλεονέκτημα<sup>325</sup> και κατ'επέκταση δεν προσπορίζει στους καταναλωτές κάποιο αντισταθμιστικό των αρνητικών της επιπτώσεων όφελος<sup>326</sup>. Πέραν των συμφωνιών σχετικά με το επίπεδο τιμών, πρόκειται στην ουσία περί πρακτικών που εξασφαλίζουν την εφαρμογή των συμφωνιών αυτών, καθώς αποκλείουν άλλους μεταφορείς πέραν των εμπλεκόμενων ΙΜΕ από τη σχετική αγορά.

153. Ειδικότερα, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει

<sup>323</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 169/2009 του Συμβουλίου της 26.02.2009 περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 2009 61/1). Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο το άρθρο 81 παρ. 1 της ΣυνθΕΚ (νυν άρθρο 101 παρ. 1 της ΣΛΕΕ) δεν εφαρμόζεται στις συμπράξεις με μοναδικό αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία μέσω συγκεκριμένων μεθόδων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

<sup>324</sup> Σύμφωνα με αυτή εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 81 παρ. 1 της ΣυνθΕΚ (νυν άρθρο 101 παρ. 1 της ΣΛΕΕ) οι συμπράξεις με αντικείμενο «α) τη σύσταση και λειτουργία ομίλων επιχειρήσεων οδικών ... μεταφορών για την άσκηση μεταφορικών δραστηριοτήτων· β) την από κοινού χρηματοδότηση ή απόκτηση μεταφορικού υλικού ή προμηθειών που συνδέονται άμεσα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, εφόσον είναι απαραίτητες για την από κοινού εκμετάλλευση των μεταφορών από τους ομίλους αυτούς· και εφόσον η συνολική μεταφορική ικανότης του ομίλου δεν υπερβαίνει: i) τους 10 000 τόνους για τις οδικές μεταφορές· ii) ... Η ατομική ικανότητα κάθε επιχείρησης που ανήκει στην ομάδα δεν δύναται να υπερβαίνει τους 1 000 τόνους για τις οδικές μεταφορές ...».

<sup>325</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 49, 64 επ. και 69 επ.

<sup>326</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παρ. 3, παρ. 75.

ότι τα μέρη προέβησαν στις σχετικές συνεννοήσεις και πρακτικές ως μέσο για την από κοινού παροχή των υπηρεσιών τους<sup>327</sup>, για τη βελτίωση του επιπέδου αυτών και για τη βέλτιστη διαχείριση των οικονομικών πόρων και μέσω στη διάθεσή τους μέσω του συνδυασμού δραστηριοτήτων ή περιουσιακών στοιχείων<sup>328</sup>, εν είδει οριζόντιας συμφωνίας εμπορίας<sup>329</sup>. Ούτε προέκυψε ότι η προσφυγή στην πρακτική του καθορισμού τιμών και της κατανομής της αγοράς ήταν απολύτως αναγκαία εν προκειμένω ή έστω εξυπηρετούσε την ενοποίηση των λειτουργιών εμπορικής προώθησης των σχετικών υπηρεσιών και την όποια επιχειρηματική απόφαση και πολιτική κατανομής πόρων και βέλτιστης διαχείρισης αυτών από τις εμπλεκόμενες ΙΜΕ<sup>330, 331</sup>. Ούτε βεβαίως καταδείχθηκε ότι η όποια βελτίωση της αποδοτικότητας μετακυλήθηκε στους καταναλωτές σε βαθμό τέτοιο

327 Βλ. ανακοίνωση Ε.Επ. - Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας (ΕΕ 2011 C 11/1), παρ. 248. Πρβλ. και παρ. 128 και 205.

328 Πρόκειται για το πρώτο από τα κριτήρια της παρ. 3 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ και της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 (πρώην ν. 703/1977). Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 52.

329 Στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας συγκαταλέγονται και οι συμφωνίες εμπορίας, ήτοι συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών για την πώληση, τη διανομή ή την προώθηση των υποκατάστατων προϊόντων τους, οι οποίες μπορεί να καλύπτουν ένα ευρύ και ποικίλο φάσμα τομέων, ανάλογα με τις πτυχές της εμπορίας που αφορά η συνεργασία, από τις κοινές πωλήσεις που συνεπάγονται τον από κοινού καθορισμό όλων των εμπορικών πτυχών που συνδέονται με την πώληση του προϊόντος (συμπεριλαμβανομένης της τιμής) μέχρι μία συγκεκριμένη πτυχή της εμπορίας, όπως η διανομή, η εξυπηρέτηση μετά την πώληση ή η διαφήμιση. Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 225.

Η οριζόντια συνεργασία εν γένει μπορεί να αποτελέσει ένα μέσο για την κατανομή των κινδύνων, την εξοικονόμηση δαπανών, την αύξηση των επενδύσεων, την από κοινού εκμετάλλευση τεχνολογίας, τη βελτίωση της ποιότητας και της ποικιλίας των προϊόντων και την ταχύτερη προώθηση της καινοτομίας. Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 2.

Κατά κανόνα, οι ανωτέρω συμφωνίες καταλαμβάνονται καταρχήν από την απαγόρευση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977/ν. 3959/2011 και της παρ. 1 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, εφόσον περιορίζουν αισθητά τον ανταγωνισμό είτε εξ αντικειμένου είτε εκ του αποτελέσματος, δύνανται δε να τύχουν απαλλαγής κατά την παρ. 3 των ως άνω άρθρων, εφόσον δεν περιλαμβάνουν ιδιαίτερος σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού, όπως ο καθορισμός τιμών, και επιφέρουν ευνοϊκά για τον ανταγωνισμό αποτελέσματα τα οποία υπερτερούν σαφώς έναντι των αποτελεσμάτων περιορισμού του ανταγωνισμού. Βλ. σχετικά Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 230 επ., 234 επ., 237 επ., 242 επ., 246 και υπό 6.4.

330 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 246.

331 Η αναγκαιότητα των περιορισμών συνιστά το τρίτο από τα κριτήρια της παρ. 3 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ και της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 (πρώην ν. 703/1977). Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 249.

που να αντισταθμίζει τα αποτελέσματα περιορισμού του ανταγωνισμού από τη συμφωνία, υπό τη μορφή εν προκειμένω βελτίωσης της ποιότητας ή της ποικιλίας των παρεχόμενων υπηρεσιών<sup>332</sup>.

154. Συναφώς, δεν προκύπτει ότι η συνεργασία των εμπλεκόμενων ΙΜΕ εκκίνησε και αναπτύχθηκε, προκειμένου να επιτύχουν κάποιο νόμιμο εμπορικό σκοπό, όπως θα συνέτρεχε σε περίπτωση συμφωνίας οριζόντιας συνεργασίας<sup>333, 334</sup>. Αντιθέτως το μόνο σημείο σύγκλισής τους, θεμέλιο της υπό κρίση σύμπραξης, συνίσταται στον καθορισμό του ύψους των κομίστρων, τη μεγιστοποίηση των κοινών κερδών των μερών, τη διατήρηση της θέσης τους στην αγορά και την επίτευξη σταθερότητας ή αύξησης τιμών, μέσω της μονοπώλησης των σχετικών υπηρεσιών<sup>335</sup>. Μάλιστα δε, όπως προαναφέρθηκε (βλ. ανωτέρω υπό IV.1), και η υποκειμενική πρόθεσή τους ήταν αντανταγωνιστική ευθύς εξαρχής, στοιχείο που αποδεικνύεται περίτρανα από τη σταθερή επιδίωξη καθ' όλη τη διάρκεια της σύμπραξης να μονοπωλήσουν το έργο μεταφοράς των λιπασμάτων της ΒΦΛ μέσω του αποκλεισμού των ανταγωνιστών τους και των εναλλακτικών τρόπων διακίνησης των λιπασμάτων, αρχής γενομένης ήδη από το 1995<sup>336</sup>. Ο φανερός χαρακτήρας

332 Πρόκειται για το δεύτερο από τα κριτήρια της παρ. 3 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ και της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 (πρώην ν. 703/1977). Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 101 στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρ. 250.

333 Βλ. ΔΕΚ C-250/92, Gøttrup-Klim κ.λπ., σκ. 30-32, απόφαση Ε.Επ. της 23.07.2003, COMP/C.2-37.398 - Κοινή πώληση των αποκλειστικών δικαιωμάτων μετάδοσης των αγώνων του κυπέλλου πρωταθλητριών της ευρωπαϊκής ένωσης ποδοσφαίρου (ΟΥΕΦΑ), ΕΕ L 291/25, παρ. 129. Βλ. περαιτέρω δελτίο τύπου Ε.Επ. της 20.04.2001, IP/01/578 "Enterprise Oil, Statoil and Marathon to market Irish Corrib gas separately". Βλ. ακόμη προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Henrik Saugmandsgaard ØE της 21.09.2017, C-179/16, Hoffmann-La Roche Ltd κ.λπ. κατά AGCM, σκ. 111-112. Βλ. επίσης Bellamy και Child, European Union law of competition, Oxford University Press, 2013 (7th edition), παρ. 6.001, και OECD, Recommendation of the Council concerning Effective Action against Hard Core Cartels, 1998, υπό I.A.2, όπου «For purposes of this Recommendation: [...] b) the hard core cartel category does not include agreements, concerted practices, or arrangements that (i) are reasonably related to the lawful realisation of cost-reducing or output-enhancing efficiencies, (ii) [...]».

334 Σημειώνεται πως διάφορο είναι το ζήτημα αν η σύναψη μίας συμφωνίας είναι ή όχι προς το εμπορικό συμφέρον ορισμένων από τα μέρη, στοιχείο που βάσει πάγιας νομολογίας δεν ασκεί καμία επιρροή ως προς τη διαπίστωση παράβασης, εφόσον η υπό κρίση συμφωνία έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ C-403/04 P και C-405/04 P, Sumitomo Metal Industries κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκ. 44 - 46.

335 Βλ. A. Jones και B. Sufirin, EU competition law, Oxford University Press, 2011 (4th edition), σελ. 784 υπό Β(i)a. Επίσης βλ. σελ. 211, υποσ. 113.

336 Βλ. συμφωνητικό με την ΕΑΣ Διδυμοτείχου. Επισημαίνεται ότι στη μακροβιότητα της σύμπραξης, αντικείμενο της οποίας ήταν τα προϊόντα της ΒΦΛ (που βρίσκεται στην Καβάλα), συνέβαλαν τα ακόλουθα: α) το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ είναι οι τρεις μεγαλύτερες του νομού Καβάλας (βάσει δυναμικότητας σε ΦΔΧ) μεταξύ όσων διενεργούν εθνικές μεταφορές, καθώς συγκεντρώνουν ποσοστό 54% των ΦΔΧ του Ν. Καβάλας (βλ. υπ' αρ. 4174/19.11.2003 επιστολή της Νομαρχίας Δράμας-Καβάλας-Ξάν-

της σύμπραξης, τουλάχιστον έναντι της ΒΦΛ, δεν αναιρεί την ανωτέρω αξιολόγηση, καθώς η μυστικότητα της συμφωνίας δεν αποτελεί συστατικό στοιχείο της έννοιας της σύμπραξης (καρτέλ)<sup>337, 338</sup>.

155. Βάσει των ανωτέρω, δεν πληρούνται εν προκειμένω οι προϋποθέσεις της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 703/1977/3959/2011, και συνεπώς η υπό κρίση σύμπραξη δεν δύναται να τύχει απαλλαγής.

#### IV.2.6 ΕΝΙΑΙΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ

156. Η επί μακρόν συνεπής συμπεριφορά των συμπραττουσών αποτελεί έκφανση ενιαίου, συνολικού και στοχευμένου σχεδίου, κάθε μία δε από τις ανωτέρω επιμέρους πρακτικές συνιστά τμήμα της ενιαίας στρατηγικής τους και όλες συμβάλλουν, μέσω του συνδυαστικού τους αποτελέσματος, στην επίτευξη ενός κοινού, αντίθετου προς τον ανταγωνισμό, σκοπού. Ειδικότερα, οι επίμαχες συμφωνίες είχαν κοινό αντικείμενο (τον καθορισμό τιμών μέσω του καθορισμού των κομίστρων και της πιστωτικής πολιτικής, του αποκλεισμού των ανταγωνιστών και της κατανομής του μεταφορικού έργου) και κοινές μεθόδους εφαρμογής με ελάχιστες διαφοροποιήσεις κατά τη διάρκεια των είκοσι ετών (συναντήσεις μεταξύ των ΙΜΕ και του Σωματίου και διευρυμένες συνεδριάσεις των οργάνων του Σωματίου με συμμετοχή εκπροσώπων των ΙΜΕ, ανακοινώσεις, προσπάθειες επιβολής στη ΒΦΛ και στους πελάτες της των συμφωνηθέντων), αφορούσαν στις ίδιες υπηρεσίες και σε αυτές μετείχαν οι ίδιες επιχειρήσεις, κατά κανόνα και με την ίδια εκπροσώπηση. Ως εκ τούτου, στοιχειοθετούν μία ενιαία και διαρκή παράβαση.

157. Περαιτέρω, οι εξετασθείσες πρακτικές παρουσιάζουν σχέση συμπληρωματικότητας (βλ. ανωτέρω υπό IV.2.3), καθώς έκαστη αποσκοπεί πρωτεύοντως στην εξάλειψη του ανταγωνισμού επί των τιμών μέσω κυρίως του καθορισμού του ύψους των κομίστρων τεχνητά (ήτοι ανεξαρτήτως από ανταγωνιστικές πιέσεις) σε προκαθορισμένα επίπεδα, υψηλότερα από αυτά που θα επικρατούσαν υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού, και παρεπόμενα μέσω του καθορισμού της πιστωτικής πολιτικής, και δευτερευόντως, προς εξυπηρέτηση του πρωτεύοντος σκοπού, στη στεγανοποίηση των σχετικών (της, β) ο κατακερματισμός του εν λόγω κλάδου σε επίπεδο νομού, καθώς εκ των μη ενταγμένων στις συμπράττουσες ΦΔΧ μόλις το 12% είναι ενταγμένα σε μεταφορικές εταιρίες (βλ. προαναφερθείσα επιστολή) και γ) η επιβολή και η περιφρούρηση του επίμαχου καρτέλ μέσω του συστηματικού αποκλεισμού των ανταγωνιστών.

337 Βλ. Bellamy και Child, *European Union law of competition*, Oxford University Press, 2013 (7th edition), παρ. 5.007, καθώς και Α. Jones και Β. Sufrin, *EU competition law*, Oxford University Press, 2011 (4th edition), σελ. 800 υπό Β(ii)α. Βλ. επίσης C. Ritter, *Joint tendering under EU competition law*, διαθέσιμο στο [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2909572](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2909572), σελ. 12.

338 Συναφώς, συμφωνίες που έλαβαν δημοσιότητα, ενίοτε δε καταρτίστηκαν κατόπιν και της ενεργού συμμετοχής και ενθάρρυνσης των αρμοδίων κρατικών φορέων, χαρακτηρίζονται ως παραβατικές καρτελικές συμπράξεις. Βλ. ΔΕΚ, C-209/07, *Competition Authority κατά Beef Industry Development Society Ltd κ.λπ.* Βλ. επίσης δελτία τύπου Ε.Επ. της 13.06.2001 και 17.07.2002, IP/01/830 και IP/02/1084, υπόθεση 36072 (GFU - Norwegian Gas Negotiation Committee).

υπηρεσιών μέσω του αποκλεισμού των πραγματικών και δυνητικών ανταγωνιστών των ΙΜΕ και των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, καθώς και της κατανομής του μεταφορικού έργου της ΒΦΛ. Η σχέση συμπληρωματικότητας επιβεβαιώνεται από τη μακροχρόνια και παράλληλη εφαρμογή τους, από το περιεχόμενο και τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους και από τον κοινό, διαρκή στόχο καθορισμού τιμών και αποκλεισμού ανταγωνιστών<sup>339</sup> από το 1995 έως τα τέλη του 2015.

158. Εξάλλου, ο διαρκής χαρακτήρας της υπό κρίση παράβασης δε διακόπτεται για τα έτη 2006 και 2009, για τα οποία δεν έχουν βρεθεί στοιχεία συμφωνίας. Αντιθέτως, στη μεν πρώτη περίπτωση τα μέρη σε μεταγενέστερη αλληλογραφία τους προς τη ΒΦΛ στα τέλη του 2007<sup>340</sup> επικαλούνται τη συμφωνία του 2005 και συνεπώς κατά την αντίληψη των μερών τούτη παρέμενε σε ισχύ κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα, στη δε δεύτερη η συνέχεια της σύμπραξης είναι αυταπόδεικτη λόγω της εφαρμογής της συμφωνίας του 2008 μέχρι το 2010. Εξάλλου, δεν προκύπτει ότι η σύμπραξη τερματίστηκε ή ότι κάποιο από τα μέρη αποστασιοποιήθηκε από αυτήν ή ότι η εφαρμογή στην πράξη του σχεδίου δεν ελάμβανε χώρα και κατά τη διάρκειά των ως άνω περιόδων. Οι ανακοινώσεις και συναντήσεις που προηγήθηκαν ή επακολούθησαν των περιόδων αυτών ταυτίζονται σχεδόν πλήρως ως προς τους συμμετέχοντες, τα θέματα συζήτησης και κυρίως τις επιδιώξεις. Εξάλλου, από τις απαντήσεις των συμπραττουσών προκύπτει ότι αυτές συνέχιζαν έως το 2015 την εφαρμογή των κοινών τιμών. Ομοίως, δεν υπάρχει κανένα στοιχείο ότι οποιοδήποτε από τα μέρη αποστασιοποιήθηκε από το συλλογικό αποκλεισμό ανταγωνιστών και άλλων εναλλακτικών μέσων διακίνησης, ενώ είναι αδιάφορο αν τελικώς εκάστο μέρος συμμετείχε στην εφαρμογή έκαστης παραμέτρου των αποφασισθέντων<sup>341</sup>. Συνεπώς, όλα τα στοιχεία συγκλίνουν προς μία ενιαία, συνεχή, μακροχρόνια παράβαση με μοναδικό στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού μέσω του καθορισμού τιμών και της μονοπώλησης του έργου μεταφοράς λιπασμάτων της ΒΦΛ, η λειτουργία της οποίας ουδέποτε έπαψε ή διεκόπη έως το 2015.

159. Εν κατακλείδι, οι επιμέρους προεκτεθείσες πρακτικές συνδέονται στενά μεταξύ τους, βρίσκονται σε σχέση χρονικής αλληλουχίας, εφαρμόζονται παράλληλα από τα ίδια υποκείμενα, τελούν σε σχέση συμπληρωματικότητας και εμπίπτουν στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδίου νόθευσης του ανταγωνισμού. Οι διαπιστωθείσες συμφωνίες εντάσσονται, ως εκ της ταυτότητας του σκοπού τους και των στενώς συνδεδεμένων

339 Βλ. ΓενΔΕΕ T-321/05, *AstraZeneca AB κ.λπ.*, σκ. 892, και ΠΕΚ T-101 και T-111/05, *BASF και UCB κατά Επιτροπής*, σκ. 179 και 181.

340 Βλ. την από 21.12.2007 επιστολή των τριών ΙΜΕ.

341 Βλ. ΕΚ της 20.03.2002, T-23/99, *LR AF 1998 A/S*, σκ. 155-156. Βλ. και σκ. 157 όπου μια δράση εμπορικού αποκλεισμού «μπορεί να καταλογιστεί σε επιχείρηση χωρίς αυτή να συμμετέχει πράγματι, ή ακόμα να έχει μπορέσει να συμμετάσχει, στην εφαρμογή της δράσεως αυτής. Η αντίθετη άποψη θα οδηγούσε στο αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις που ενέκριναν τα μέτρα αποκλεισμού, αλλά οι οποίες δεν βρήκαν την ευκαιρία να εφαρμόσουν οι ίδιες ένα μέτρο εφαρμογής του, να αποφεύγουν κάθε ευθύνη για τη συμμετοχή τους στη συμφωνία».



συνεργειών τους, σε σειρά προσπαθειών των συμπραττουσών που επεδίωκαν ένα και τον αυτό οικονομικό σκοπό: τη νόθευση της εξέλιξης των τιμών<sup>342</sup>.

#### V. ΤΑ ΣΥΜΠΡΑΤΤΟΝΤΑ ΜΕΡΗ

160. Η εξακρίβωση της συμμετοχής κάθε μίας επιχείρησης/ένωσης επιχειρήσεων στην οποία απευθύνεται η παρούσα στην ως άνω παράβαση βασίστηκε σε συσχέτιση, συνδυαστική ερμηνεία και συνολική αξιολόγηση των στοιχείων του φακέλου, όπως εκτέθηκαν ανωτέρω, και λαμβάνει υπόψη τη ρητή και ανεπιφύλακτη παραδοχή από τις επιχειρήσεις/ένωση επιχειρήσεων που υπέβαλαν Πρόταση και Δήλωση Διευθέτησης Διαφοράς της συμμετοχής τους στην παράβαση και της ευθύνης τους από τη συμμετοχή αυτή, τόσο των ιδίων όσο και των εταιριών εκείνων των οποίων κατέστησαν διάδοχοι.

#### V.1 ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ - ΔΙΑΔΟΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

161. Κατά πάγια νομολογία για την παράβαση της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού ευθύνεται κατ' αρχήν το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διηύθυνε την επιχείρηση κατά το χρόνο διάπραξης της παράβασης, ακόμη και αν κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης με την οποία διαπιστώνεται η παράβαση την ευθύνη της εκμετάλλευσης της επιχείρησης φέρει άλλο πρόσωπο (αρχή της προσωπικής ευθύνης)<sup>343</sup>. Ενόσω το νομικό πρόσωπο που διηύθυνε την επιχείρηση εξακολουθεί να υφίσταται, η ευθύνη από την παραβατική συμπεριφορά της επιχείρησης παρακολουθεί το νομικό αυτό πρόσωπο, ακόμα και στην περίπτωση που τα υλικά και τα ανθρώπινα στοιχεία που είχαν συμβάλει στη διάπραξη της παράβασης μεταβιβάστηκαν μετά το πέρας αυτής σε τρίτα πρόσωπα<sup>344</sup>. Τυχόν μεταβίβαση του ελέγχου επί του νομικού προσώπου με οποιονδήποτε τρόπο, κατά το χρονικό διάστημα από το χρόνο τέλεσης της παράβασης μέχρι το χρόνο έκδοσης της απόφασης με την οποία αυτή διαπιστώνεται, δεν ασκεί επίδραση, ενόσω το νομικό πρόσωπο που φέρει την ευθύνη σύμφωνα με την προαναφερόμενη αρχή εξακολουθεί να υφίσταται και δεν έχει απορροφηθεί από άλλη επιχείρηση<sup>345</sup>.

162. Ωστόσο, για την αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού μπορεί να καταστεί αναγκαίο να καταλογισθεί ευθύνη για διαπραχθείσα παράβαση κατ' εξαίρεση στο νέο και όχι στον αρχικό φορέα εκμετάλλευσης της επιχείρησης, στην περίπτωση κατά την οποία ο νέος φορέας από οικονομικής άποψης μπορεί πράγματι να θεωρηθεί ως διάδοχος του αρχικού, αν δηλαδή εξακολουθεί να εκμεταλλεύεται την εμπλεκόμενη στη σύμπραξη επιχείρηση (αρχή της οικονομικής συνέχειας). Το κριτήριο της οικονομικής συνέχειας εξασφαλίζει ότι τα νομικά πρόσωπα δεν διαφεύγουν, μέσω αναδιρθρώσεων, εκχωρήσεων ή λοιπών νομικών

342 Βλ. απόφαση Ε.Π. της 20.12.2001, COMP/E-1/36.212 - Αυτογραφικό χαρτί, σκ. 328.

343 Βλ. ΠΕΚΤ-161/05, Hoechst, σκ. 50, ΔΕΚ C-279/98 P, Cascades, σκ. 78, και ΠΕΚ Τ-9/99, HFB κ.λπ., σκ. 103.

344 Βλ. ΠΕΚΤ-327/94, SCA, σκ. 63 που επικυρώθηκε κατ' αναίρεση με την απόφαση του ΔΕΚ C-297/98 P, SCA, σκ. 25, ΠΕΚ Τ-265/02 και Τ-271/02, Raiffeisen Zentralbank Osterreich, σκ.227.

345 Βλ. ΔΕΚ C-279/98 P, Cascades, σκ. 78-80, C-286/98 P, Stora Kopparbergs Bergslags, σκ. 37-38.

ή οργανωτικών μεταβολών, την ευθύνη τους κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού<sup>346</sup>.

163. Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία, το κριτήριο της «οικονομικής συνέχειας» μπορεί να τύχει εφαρμογής μόνο: α) σε περιπτώσεις που το ευθυνόμενο για την εκμετάλλευση της επιχείρησης νομικό πρόσωπο έπαυσε να υφίσταται νομικά (και πέραν της περίπτωσης της συγχώνευσης επιχειρήσεων, η οποία ακολουθεί τους κανόνες της νομικής διαδοχής<sup>347</sup>, ή οικονομικά<sup>348, 349</sup>, β) σε περιπτώσεις εσωτερικής αναδιάρθρωσης σε επίπεδο νομικών προσώπων που συναποτελούν την «επιχείρηση», όπου ο αρχικός δράστης της παράβασης δεν έχει μεν απαραίτητως παύσει να υφίσταται νομικώς, ωστόσο, δεν ασκεί πλέον οικονομική δραστηριότητα στη σχετική με την παράβαση αγορά, ενώ υφίστανται και διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ αρχικού φορέα και νέου φορέα της επιχείρησης<sup>350</sup> και γ) όταν ο αρχικός δράστης της παράβασης εξακολουθεί να υφίσταται νομικά και δεν υφίστανται διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ αρχικού φορέα και νέου φορέα της επιχείρησης, αλλά η μεταβίβαση έγινε προς το σκοπό της καταστράτηγησης και της αποφυγής του προστίμου για την παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού<sup>351</sup>.

164. Έτσι στην περίπτωση κατά την οποία το νομικό πρόσωπο στο οποίο αποδίδεται κατ' αρχήν η παράβαση απωλέσει τη νομική του προσωπικότητα και απορροφηθεί από ένα άλλο, τότε το τελευταίο στο οποίο έχει περιέλθει το σύνολο των στοιχείων (ενεργητικό και παθητικό) του πρώτου αναλαμβάνει ταυτόχρονα και κάθε ευθύνη που φέρει το νομικό πρόσωπο που απορροφήθηκε για τη διάπραξη μίας παράβασης του δικαίου του ανταγωνισμού<sup>352</sup>. Ο κανόνας της νομικής διαδοχής εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στην περίπτωση των συγχωνεύσεων/απορροφήσεων, όπου ο αρχικός φορέας της επιχείρησης εγκαταλείπει τη νομική του προσωπικότητα υπέρ άλλου νομικού προσώπου, το οποίο τον διαδέχεται στις νομικές του σχέσεις. Αντιστοίχως, όταν μία οντότητα παύει να υφίσταται λόγω μετατροπής και η νέα οντότητα συνεχίζει τις οικονομικές δραστηριότητες της αρχικής, η μεταβολή νομικής μορφής και επωνυμίας δε συνεπάγεται τη δημιουργία νέας επιχείρησης που απαλλάσσεται από την ευθύνη για τις αντανταγωνιστικές πράξεις της προηγούμενης, όταν από οικονομική άποψη οι δύο επιχειρήσεις ταυτίζονται<sup>353</sup>. Κρίσιμο σε αυτές τις περιπτώσεις είναι να διακριωθεί ποιος είναι ο φορέας που εκμεταλλεύεται τα υλικά και ανθρώπινα στοιχεία που συνέδραμαν στη διάπραξη της παράβασης<sup>354</sup>.

346 Βλ. ΠΕΚΤ-161/05, Hoechst, σκ. 51, και Τ-134/94, ΝΜΗ, σκ. 127.

347 Βλ. ΔΕΚ C-49/92 P, Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni SpA, σκ. 145.

348 Βλ. ΔΕΚ C-280/06, ETI, σκ. 40.

349 Βλ. ΠΕΚ Τ-6/89 Enichem Anic, σκ. 237.

350 Βλ. ΠΕΚ Τ-161/05 Hoechst, σκ. 52, ΔΕΚ C-204/00 P, Aalborg Portland, σκ. 359, και C-280/06, ETI, σκ. 40.

351 Προτάσεις της Γεν. Εισαγγελέως Kokott, στην υπόθεση C-280/06, ETI, σκ. 82, ΓενΔΕΕ Τ-146/09, Parker ITR και Parker Hannifin, σκ. 96.

352 Βλ. ΓενΔΕΕ Τ-194/06, SNIA, σκ. 60-62, και ΠΕΚ Τ-6/89, Enichem Anic, σκ. 237-239.

353 Βλ. ΔΕΚ της 28.03.1984, 29/83 και 30/83, CRAM κ.λπ., σκ. 7-9.

354 Βλ. ΠΕΚ Τ-6/89, Enichem Anic, σκ. 237, και Τ-134/94, ΝΜΗ, σκ. 130, με την οποία μάλιστα κρίθηκε ότι αρκούσε το γεγονός ότι η νέα οντότητα ανέλαβε όχι το σύνολο αλλά τα κυριότερα από τα ανωτέρω στοιχεία.

164. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ

165. Οι συμμετέχουσες στη σύμπραξη κατά την περίοδο 1995-1998 εταιρίες ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ έχουν διαλυθεί ήδη από το 1999. Κατ' απόλυτη χρονική σύμπτωση με τη διάλυσή τους συστάθηκε η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, αφού όλες οι σχετικές συμβολαιογραφικές πράξεις<sup>355</sup> υπεγράφησαν ενώπιον της ίδιας συμβολαιογράφου την ίδια ημέρα (02.07.1999) και δη με συνεχόμενη αρίθμηση, οι δε πράξεις διάλυσης προηγούνται της πράξης σύστασης<sup>356</sup>.

166. Περαιτέρω, διαπιστώνεται με βάση τα στοιχεία του φακέλου ταύτιση των εταιριών των διαλυθεισών εταιριών με τους ιδρυτές της νέας εταιρίας κατά το μεγαλύτερο μέρος τους<sup>357</sup> (μεταξύ των οποίων και οι διαχειριστές των διαλυθεισών εταιριών), ενώ και τα όργανα της νέας εταιρίας αποτελούνταν από εταιίρους των διαλυθεισών εταιριών, κάποιιοι από τους οποίους μάλιστα ασκούσαν και διαχειριστική εξουσία σε αυτές<sup>358, 359</sup>.

167. Βάσει των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ αποτελεί τον οικονομικό διάδοχο των εταιριών ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ, ο οποίος εκμεταλλεύεται τα κυριότερα από τα στοιχεία που συνέβαλαν στη διάπραξη της παράβασης (ΦΔΧ και ανθρώπινο δυναμικό), η δε μεταβολή που επήλθε μέσω των ανωτέρω ταυτόχρονων πράξεων διάλυσης και σύστασης προσομοιάζει ιδιαίτερα με συγχώνευση των διαλυθεισών εταιριών μέσω της σύστασης νέας εταιρίας και συνιστά περισσότερο μία οργανωτική και όχι ουσιαστική αλλαγή. Σκοπός της ανωτέρω μεταβολής ήταν η συνέχιση - μέσω της συνένωσης των δυνάμεών τους - της οικονομικής δραστηριότητας που μέχρι τότε ασκούσαν οι τέσσερις εταιρίες κατακερματισμένες<sup>360, 361, 362</sup>.

355 Οι συμβολαιογραφικές πράξεις διάλυσης συνελέγησαν κατά τον έλεγχο στα γραφεία της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

356 Πρόκειται για τις υπ' αρ. 10569-10572/02.07.1999 συμβολαιογραφικές πράξεις διάλυσης για τις ΕΡΜΗΣ, ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ και ΦΙΛΙΠΠΟΙ αντίστοιχα και την υπ' αρ. 10573/02.07.1999 πράξη σύστασης για την ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, [...].

357 Από τους 180 συνολικά εταιίρους που συμμετείχαν στις διαλυθείσες εταιρίες οι 150 συμμετείχαν ως ιδρυτές στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (ποσοστό 83%). Τα επιμέρους ποσοστά ανά εταιρία κυμαίνονται από 67% (στην περίπτωση της ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ) ως 100% (στην περίπτωση της ΕΡΜΗΣ). Πρβλ. τις υπ' αρ. 10569-10572/02.07.1999 συμβολαιογραφικές πράξεις διάλυσης των ΕΡΜΗΣ, ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ και ΦΙΛΙΠΠΟΙ και το ΦΕΚ σύστασης της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (ΤΑΕ και ΕΠΕ 10089/16.12.1999).

358 Ειδικότερα, προσωρινός διαχειριστής της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ορίστηκε με το καταστατικό της ο [...], διαχειριστής της ΦΙΛΙΠΠΟΙ την περίοδο [...], ως πρώτος δε διαχειριστής της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ορίστηκε στις 08.07.1999 ο [...], [...] διαχειριστής της ΦΙΛΙΠΠΟΙ. Επίσης, το πρώτο Δ.Σ. της νέας εταιρίας αποτελούνταν από πρώην εταιίρους τόσο της ΦΙΛΙΠΠΟΙ [...] όσο και της Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (...). Πρβλ. και ΦΕΚ περιόδου 1994-1999 των ανωτέρω εταιριών.

359 Σημειώνεται και η εγγύτητα των εδρών των εταιριών ΦΙΛΙΠΠΟΙ και Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Φιλικής Εταιρίας 7 και 11 αντίστοιχα) με αυτή της νέας εταιρίας (Φιλικής Εταιρίας 9).

360 Βλ. ΠΕΚ Τ-134/94, ΝΜΗ, σκ. 132. Βλ. επίσης ΔΕΚ 40 έως 48/73, 50/73, 54 έως 56/73, 111/73, 113/73, 114/73, Suiker Unie, σκ. 77-87.

361 Βλ. την από 01.08.1999 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς την ΕΑΣ.

362 Συναφής ως προς τη διάγνωση της αληθούς βούλησης πίσω

168. Συνεπώς, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα η ευθύνη για τη συμπεριφορά των προαναφερόμενων τεσσάρων εταιριών κατά την περίοδο 1995 έως 1998 καταλογίζεται στην ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ως διάδοχο αυτών.

169. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ

169. Από τη μελέτη των στοιχείων του φακέλου, προκύπτει ότι το Σωματείο είχε ενεργό ρόλο στη σύμπραξη με διαφόρους τρόπους. Καταρχάς, μέσω των οργάνων του (Δ.Σ. και Γ.Σ.) λειτούργησε ως ένα forum ανταλλαγής απόψεων και λήψης αποφάσεων οι οποίες στις περισσότερες περιπτώσεις αφορούν τον αποκλεισμό των ανταγωνιστών και των εναλλακτικών τρόπων διακίνησης<sup>363</sup>, ενίοτε δε και την τιμολογιακή<sup>364</sup> και πιστωτική πολιτική<sup>365</sup> των συμπραττουσών ΙΜΕ. Μάλιστα, ήταν συνήθης η διενέργεια κοινών συνεδριάσεων μεταξύ του Δ.Σ. του Σωματείου και των συμπραττουσών ΙΜΕ (δια εκπροσώπων τους). Επίσης, το Σωματείο υπέγραφε και εξέδιδε ανακοινώσεις<sup>366</sup> ή άλλα έγγραφα<sup>367</sup> άλλοτε μόνο του και άλλοτε από κοινού με τις συμπράττουσες ΙΜΕ και παρίστατο (δια εκπροσώπου του) σε συναντήσεις<sup>368</sup> μεταξύ των συμπραττουσών ΙΜΕ και της ΒΦΛ με σκοπό την υπογραφή συμφωνιών για τα κόμιστρα. Πληθώρα δε εγγράφων της περιόδου επί των ανωτέρω ζητημάτων κοινοποιούνταν από τις συμπράττουσες ΙΜΕ και τη ΒΦΛ και στο Σωματείο, παρότι prima facie δεν το αφορούν άμεσα<sup>369</sup>.

170. Εξάλλου, ηγετικό ρόλο στο Σωματείο διαδραμάτισαν οι εταιίροι των συμπραττουσών ΙΜΕ, καθώς από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι τα μέλη του Δ.Σ. του προέρχονταν διαχρονικά κυρίως από την ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, αλλά και από τις ΝΕΑΠΟΛΙΣ και ΝΕΣΤΟΣ, ενώ συνεδριάσεις του Δ.Σ. γίνονταν και στα γραφεία της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, με την οποία το Σωματείο έχει τον ίδιο αριθμό τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπίας<sup>370</sup>.

171. Η ανωτέρω συμπεριφορά του Σωματείου είναι κατά την κρίση της Επιτροπής διακριτή και αυτόνομη σε σχέση με αυτή των συμπραττουσών ΙΜΕ<sup>371</sup> και φέρει ιδιαίτερη σημασία, λαμβανομένου υπόψη του θεσμικού του ρόλου, καθώς παρέχει στη σύμπραξη τη στήριξη ενός επίσημου επαγγελματικού φορέα.

από την ανωτέρω μεταβολή είναι και η από 20.08.1999 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ προς τους αυτοκινητιστές εθνικών μεταφορών του Ν. Καβάλας.

363 Το ανωτέρω ζήτημα συζητήθηκε στην από 01.02.1998 Γ.Σ., καθώς και στις από 10.08.1998, 10.06.2000, 21.12.2000, 19.02.2001, 18.03.2001, 14.09.2004 και 15.10.2007 συνεδριάσεις του Δ.Σ.

364 Βλ. τις από 10.06.2000 και 27.01.2003 συνεδριάσεις του Δ.Σ.

365 Βλ. τις από 10.08.1998 και 27.01.2003 συνεδριάσεις του Δ.Σ.

366 Βλ. χαρακτηριστικά τις από 13.12.2000 και 31.12.2000 ανακοινώσεις.

367 Βλ. τα από 06.11.2002 και 27.12.2002 έγγραφα.

368 Στις 15.01.2008 και στις 09.11.2011 σε συνέχεια των οποίων υπεγράφησαν αντίστοιχα τα από 28.01.2008 και 09.11.2011 συμφωνητικά με τη ΒΦΛ.

369 Βλ. την από 20.08.1999 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, την από 18.08.2000 επιστολή της ΝΕΑΠΟΛΙΣ και την από 21.08.2000 επιστολή της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

370 Βλ. τις υπ' αρ. 5158/27.06.2013 και 1098/22.02.2017 επιστολές του Σωματείου.

371 Βλ. ΠΕΚ Τ-25, 26, 30-32, 34-39, 42-46, 48, 50-65, 68-71, 87, 88, 103 και 104/95, Cimenteries CBR SA κ.λπ., σκ. 1326.

### V.3 Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΒΑΣΗ

172. Από τη συνολική και συνδυαστική θεώρηση όλων των στοιχείων του φακέλου, προκύπτει κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού ότι οι συμπράττουσες ΙΜΕ και το Σωματείο συμμετείχαν σε συμφωνίες καθορισμού τιμών και καταμερισμού αγοράς, οι οποίες συνιστούν ενιαία και διαρκή παράβαση με διάρκεια από το Δεκέμβριο του 1995 έως τον Οκτώβριο του 2015.

173. Με βάση τα στοιχεία του φακέλου, τη ρητή και ανεπιφύλακτη παραδοχή από έκαστο μέρος στην Πρόταση και τη Δήλωση Διευθέτησης Διαφοράς της συμμετοχής του στην παράβαση και της συναφούς ευθύνης του και τη διαπίστωση ότι για κανένα από τα μέρη δεν προκύπτει ότι διαχώρισε τη θέση του από τη σύμπραξη, αντιθέτως οι εμπλεκόμενες ΙΜΕ εφάρμοζαν τα συμφωνηθέντα ως προς το ύψος των κομίστρων έως τον Οκτώβριο του 2015, ήτοι πέραν της τυπικής λήξης της συμφωνίας του 2011 (31.10.2012), ακολουθεί μία συγκεκριμένη απεικόνιση της συμμετοχής εκάστου μέρους στην ενιαία και διαρκή παράβαση:

(α) Η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ συμμετείχε η ίδια στη σύμπραξη από το Μάιο του 1999 μέχρι τον Οκτώβριο του 2015. Περαιτέρω, κατά τα προεκτεθέντα (βλ. ανωτέρω υπό V.1.1), ευθύνεται και για τη συμπεριφορά των εταιριών ΦΙΛΙΠΠΟΙ, Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΕΡΜΗΣ και ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ από το Δεκέμβριο του 1995 ως διάδοχός τους.

(β) Η ΝΕΣΤΟΣ συμμετείχε στη σύμπραξη από το Δεκέμβριο του 1995 έως τον Οκτώβριο του 2015<sup>372</sup>.

(γ) Η ΝΕΑΠΟΛΙΣ συμμετείχε στη σύμπραξη από τον Μάιο του 1999 έως τον Οκτώβριο του 2015.

(δ) Το Σωματείο συμμετείχε στη σύμπραξη από το Φεβρουάριο του 1998 έως τον Οκτώβριο του 2012.

### VI. ΕΠΙΤΩΝ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ

#### VI.1 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

174. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 (προϊσχύσαν άρθρο 9 παρ. 1 του ν. 703/1977), εφόσον η Επιτροπή Ανταγωνισμού μετά από σχετική έρευνα διαπιστώσει παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ίδιου νόμου, μπορεί με απόφασή της, διαζευκτικά ή σωρευτικά, να υποχρεώσει τις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση να παύσουν αυτή και να την παραλείπουν στο μέλλον και να τους επιβάλει πρόστιμο. Περαιτέρω, σύμφωνα με την περ. α της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011, για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνονται υπόψη η σοβαρότητα, η διάρκεια, η γεωγραφική έκταση της παράβασης, η διάρκεια και το είδος της συμμετοχής στην παράβαση της συγκεκριμένης επιχείρησης, καθώς και το οικονομικό όφελος που αποκόμισε, ενώ το επιβαλλόμενο πρόστιμο μπορεί να ανέλθει μέχρι ποσοστού 10% του συνολικού κύκλου εργασιών της επιχείρησης της χρήσης κατά την οποία έπαυσε η παράβαση ή, αν αυτή συνεχίζεται μέχρι την έκδοση της απόφασης, της προηγούμενης

<sup>372</sup> Υπενθυμίζεται ότι κατά δήλωσή της διαχρονικά ακολουθεί τις τιμές της ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ για τη ΒΦΛ και ότι τα κόμιστρα για τους λοιπούς πελάτες της είναι ίδια με αυτά της ΒΦΛ (βλ. την υπ' αρ. 6569/20.09.2016 επιστολή της).

της έκδοσης της απόφασης χρήσης<sup>373</sup>. Η εν λόγω διάταξη, που προβλέπει χαμηλότερο ανώτατο ύψος προστίμου σε σχέση με την αντίστοιχη διάταξη του ν. 703/1977 (προϊσχύσαν άρθρο 9 παρ. 2 του ν. 703/1977), έχει κριθεί ότι εκτιμώμενη και εφαρμοζόμενη στο σύνολό της, συνιστά για το λόγο αυτό ευνοϊκότερη διάταξη, καθώς τα κριτήρια υπολογισμού του προστίμου παραμένουν κατ' ουσίαν τα ίδια μεταξύ της νεότερης και της προϊσχύσασας διάταξης<sup>374, 375</sup>.

#### VI.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

175. Σύμφωνα με την από 12.05.2006 ανακοίνωσή της Επιτροπής Ανταγωνισμού<sup>376</sup> αναφορικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, αυτή καθορίζει το βασικό ποσό του προστίμου για κάθε επιχείρηση σε συνάρτηση με τα προβλεπόμενα κάθε φορά στο νόμο κριτήρια<sup>377</sup>. Ειδικότερα το βασικό ποσό του προστίμου προκύπτει ως εξής: (α) ορίζεται ποσοστό ύψους μέχρι 30% επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων της επιχείρησης από προϊόντα ή υπηρεσίες που αφορά η παράβαση, με κριτήριο τη σοβαρότητά της (εφεξής και «συντελεστής βαρύτητας») και (β) το ποσό αυτό υπολογίζεται επί των ως άνω εσόδων για κάθε έτος της παράβασης αθροιστικά<sup>378</sup>. Στη συνέχεια, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, προσαυξάνει ή μειώνει το βασικό ποσό, ανάλογα με το εάν συντρέχουν αντίστοιχα επιβαρυντικές ή ελαφρυντικές περιστάσεις<sup>379</sup>. Εάν κατόπιν των ανωτέρω, το τελικώς επιβαλλόμενο πρόστιμο υπερβαίνει το ανώτατο όριο της παρ. 2 του άρθρου 25 υπό α του ν. 3959/2011, τούτο προσαρμόζεται αντίστοιχα και περιορίζεται στο ποσό αυτό.

176. Εξάλλου, η Επιτροπή, με την έκδοση οριστικής απόφασης για τη διευθέτηση της διαφοράς κατ' απλοποιημένη διαδικασία, μειώνει κατά ποσοστό 15% το ύψος του προστίμου που θα επέβαλε κατά τα ανωτέρω σε περίπτωση μη υπαγωγής της υπόθεσης στη διαδικασία διευθέτησης<sup>380</sup>.

177. Εξάλλου, η Επιτροπή δύναται να αποκλίνει από τη γενική μέθοδο υπολογισμού του προστίμου που προβλέπεται στη σχετική ανακοίνωση, όταν οι ιδιαιτερότητες ορισμένης υπόθεσης το υπαγορεύουν (είτε προς

<sup>373</sup> Βλ. σχετικά και απόφαση ΣτΕ 2007/2013, σκ. 28.

<sup>374</sup> 74 Την παρ. 2α του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 προβλέπει ρητώς δύο επιπλέον υπο-κριτήρια υπολογισμού του προστίμου σε σχέση με την αντίστοιχη διάταξη της παρ. 2α του άρθρου 9 του ν. 703/1977. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λάμβανε ούτως ή άλλως υπόψη της τα εν λόγω κριτήρια και υπό το καθεστώς του ν. 703/1977, βάσει της κατ' εξουσιοδότηση νόμου ανακοίνωσής της 12.05.2006 - Κατευθυντήριες Γραμμές για τον υπολογισμό προστίμων (που αντανάκλα πάγια πρακτική σε ενωσιακό επίπεδο).

<sup>375</sup> Βλ. και απόφαση ΕΑ 520/VI/2011, παρ. 355, καθώς και Διοικ. Εφαθ 869/2013, σκ. 44.

<sup>376</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 9 του ν. 703/1977, όπως ισχύει.

<sup>377</sup> Βλ. παρ. 6-7.

<sup>378</sup> Βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, παρ. 8.

<sup>379</sup> Βλ. παρ. 5-6.

<sup>380</sup> Βλ. παρ. 3 και 43 της ανακοίνωσης για τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών.

αυστηρότερη κατεύθυνση, είτε προς ηπιότερη κατεύθυνση), απόκλιση, ωστόσο, που θα πρέπει να δικαιολογείται ειδικώς<sup>381, 382</sup>.

178. Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά το νόμο ανώτατου ορίου) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα, εν ανάγκη κινούμενη και αυστηρότερα της προηγούμενης τυχόν πρακτικής της<sup>383</sup>. Συναφώς, δεν υφίσταται παράβαση της αρχής της νόμιμης εμπιστοσύνης και της μη αναδρομικότητας, είτε (α) όταν η αρχή ανταγωνισμού μέσω κατευθυντήριων γραμμών αποφασίζει να κινηθεί σε αυστηρότερο σε σχέση με το παρελθόν τρόπο, είτε (β) όταν πράττει τούτο επί ατομικής βάσης (σε σύγκριση δε ατομικά προς άλλες περιπτώσεις)<sup>384</sup>.

179. Συναφώς, η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στην επιχείρηση στην οποία επιβάλλεται το εν λόγω πρόστιμο, τούτο δε προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, ιδίως σε σχέση με την οικονομική δυνατότητα της επιχείρησης, σύμφωνα με τις επιταγές, αφενός της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και αφετέρου της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας<sup>385</sup>.

180. Τέλος, για τις παραβάσεις του άρθρου 1 του ν. 3959/2011/ν. 703/1977 νομίμως επιβάλλεται ενιαίο πρόστιμο, δεδομένου ότι η παράβαση της εν λόγω διάταξης βασίζεται σε ίδιες, κατ' ουσίαν, προϋποθέσεις (απαγορευμένες συμπράξεις), ενώ η επιβολή κύρωσης αποβλέπει στον ίδιο σκοπό<sup>386</sup>. Ενιαίο δε πρόστιμο επιβάλλεται σε συμφωνίες/εναρμονισμένες πρακτικές που συνθέτουν σύμπραξη με ενιαίο και διαρκή χαρακτήρα.

181. Η αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού να επιβάλει κυρώσεις, ήτοι πρόστιμα και χρηματικές ποινές, υπόκειται σε παραγραφή, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 42 του ν. 3959/2011<sup>387</sup>. Η παραγραφή αρχίζει από την ημέρα διάπραξης της παράβασης. Εφόσον μία

381 Βλ. ιδίως παρ. 21 των Κατευθυντήριων γραμμών για τον υπολογισμό των προστίμων.

382 Βλ. ενδεικτικά ΔΕφαΘ 2265/2010 σκ. 46, ΔΕφαΘ 559/2010 σκ. 26 και ΔΕφαΘ 2891/2009 σκ. 29, όπου και σχετικές παραπομπές σε ενωσιακή νομολογία, ΕΑ 512/VI/2010, σκ. 211, ΕΑ 563/VII/2013, σκ. 372 επ., και ΠΕΚΤ-217/03 και Τ-245/03, FNCBV και FNSEA. Γενικά όσον αφορά στο κριτήριο του συνολικού κύκλου εργασιών μιας επιχείρησης ως βάσης για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου, βλ. επίσης ΣΤΕ 2007/2013, σκ. 28.

383 Βλ. παρ. 2 και των Κατευθυντήριων γραμμών για τον υπολογισμό των προστίμων. Βλ. και ΕΑ 563/VII/2013, παρ. 332, υποσημείωση 607 με παραπομπή σε εθνική και ενωσιακή νομολογία.

384 Βλ. ενδεικτικά ΔΕφαΘ 559/2010, σκ. 26, όπου και σχετικές παραπομπές σε πάγια ενωσιακή νομολογία, ειδικότερα ΔΕΚ C-189/02P, C-202/02P, C-205/08P έως C-208/02P, Dansk Rörindustri κ.α., σκ. 11, 202, 216-219, 222-224 και 227-231.

385 Βλ. ΓενΔΕΕ Τ-352/09, Novácke chemické závody a.s., σκ. 46 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

386 Βλ. ενδεικτικά ΔΕφαΘ 2265/2010.

387 Βλ. και άρθρο 25 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003.

παράβαση είναι διαρκής ή έχει διαπραχθεί κατ' εξακολούθηση, η παραγραφή αρχίζει από την ημέρα παύσης της παράβασης και διακόπτεται από κάθε πράξη της αρχής ανταγωνισμού, η οποία αποβλέπει στη διερεύνηση ή σε διαδικασίες κατά της παράβασης<sup>388</sup>. Κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 6 του άρθρου 50 του ν. 3959/2011, η προαναφερόμενη ρύθμιση περί παραγραφής καταλαμβάνει και τις παραβάσεις που έχουν τελεστεί πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3959/2011, ήτοι την 20.04.2011, εφόσον δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο καταγγελίας ή αυτεπάγγελτης έρευνας.

#### VI.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΚΡΙΝΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

##### VI.3.1 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΟΥ ΠΟΣΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

###### VI.3.1.1 Προσδιορισμός της βάσης υπολογισμού του προστίμου

182. Αφετηρία για τον προσδιορισμό της βάσης του προστίμου συνιστά η αξία των πωλήσεων των προϊόντων που επηρεάζονται από την παράβαση<sup>389</sup>. Ο συνδυασμός της αξίας των πωλήσεων με τις οποίες σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα η παράβαση, με τη διάρκεια της παράβασης, θεωρείται ως κατάλληλη βάση υπολογισμού για να προσδιοριστεί η οικονομική σημασία της παράβασης, καθώς και το σχετικό βάρος της συμμετοχής κάθε επιχείρησης σε αυτήν<sup>390</sup>.

183. Σύμφωνα και με την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού της 17.07.2009<sup>391</sup> αναφορικά με το εύρος των ακαθαρίστων εσόδων που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, αυτή λαμβάνει κάθε φορά υπόψη το σύνολο των ακαθαρίστων εσόδων της επιχείρησης στη σχετική/-ές αγορά/-ές προϊόντων που αφορά η παράβαση, διότι η σχετική αγορά προϊόντων αποτελεί συνήθως ασφαλές κριτήριο για τον προσδιορισμό της αξίας πωλήσεων των προϊόντων που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την παράβαση, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται με τον τρόπο αυτό και ο αποτρεπτικός χαρακτήρας του προστίμου<sup>392</sup>. Ωστόσο, σε περίπτωση που δεν προκύπτουν τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης στη σχετική/-ές αγορά/-ές προϊόντων που αφορά η παράβαση, το πρόστιμο υπολογίζεται επί των συνολικών ακαθαρίστων εσόδων<sup>393</sup>. Σε περίπτωση δε που δεν υπάρχουν αξιόπιστα οικονομικά στοιχεία για κάθε έτος της παράβασης, για το διάστημα για το οποίο δεν υφίστανται τέτοια στοιχεία λαμβάνονται υπόψη τα υψηλότερα ετήσια ακαθάριστα έσοδα που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της παράβασης<sup>394</sup>.

388 Βλ. ν. 3959/2011, παρ. 2 και 3 του άρθρου 42, αλλά και Κανονισμό 1/2003, παρ. 2 και 3 του άρθρου 25.

389 Βλ. ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παρ. 2 σημείο α) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2003, ΕΕ 2006 C 210/02, παρ. 12.

390 Βλ. κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την επιβολή προστίμων, παρ. 6, 13-15.

391 Ανακοίνωση ΕΑ - Ερμηνεία αναφορικά με το εύρος των ακαθαρίστων εσόδων από προϊόντα ή υπηρεσίες που καθορίζουν το βασικό ποσό προστίμου σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1, 2 και 2α του ν. 703/1977 και 81, 82 ΣυνθεΚ.

392 Βλ. ενδεικτικά ΕΑ 642/2017, σκ. 290, ΔΕΑ 2094/2007, σκ. 12.

393 Βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, παρ. 18.

394 Βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, παρ. 13.

184. Εν προκειμένω, η προπεριγραφείσα παράβαση επηρεάζει, άμεσα ή έμμεσα, την αγορά οδικής μεταφοράς λιπασμάτων. Επομένως, ως βάση για τον υπολογισμό του προστίμου στην υπό κρίση υπόθεση λαμβάνεται υπόψη ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησε έκαστο μέρος από τη δραστηριότητά του στην ανωτέρω αγορά κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα και συγκεκριμένα ο κύκλος εργασιών έκαστης συμπράττουσας ΙΜΕ από τη μεταφορά λιπασμάτων για το χρονικό διάστημα 1995 - 2015, με τις ακόλουθες προσαρμογές: (α) ως προς τις ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ, δεδομένου ότι προσκόμισαν ακριβή στοιχεία κύκλου εργασιών από τη μεταφορά λιπασμάτων μόνο για το έτος 2015, ως βάση υπολογισμού του προστίμου για κάθε ένα από τα έτη 1995-2014 λαμβάνεται υπόψη ο ετήσιος κύκλος εργασιών που πραγματοποίησε έκαστη από τη μεταφορά λιπασμάτων κατά το έτος 2015 και (β) ως προς τη

ΝΕΣΤΟΣ, δεδομένου ότι προσκόμισε ακριβή στοιχεία κύκλου εργασιών από τη μεταφορά λιπασμάτων μόνο για το έτος 2015, ο οποίος ωστόσο διαπιστώνεται, από την επισκόπηση των στοιχείων του φακέλου και τις δηλώσεις της ίδιας της εμπλεκόμενης, ότι υπολείπεται σημαντικά και δεν είναι αντιπροσωπευτικός των κύκλων εργασιών που πραγματοποίησε η εταιρία τα προηγούμενα έτη, ως βάση υπολογισμού του προστίμου για κάθε ένα από τα έτη 2000-2014 λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός ετήσιος κύκλος εργασιών της, ενώ για τα έτη 1995-1999, για τα οποία δεν υπάρχουν οικονομικά στοιχεία ούτε συνολικού κύκλου εργασιών, λαμβάνεται υπόψη ο υψηλότερος συνολικός κύκλος εργασιών των ετών 2000-2014, ήτοι ο κύκλος εργασιών του έτους 2008.

185. Συνεπώς, ως βάση για τον υπολογισμό του προστίμου στην κρινόμενη υπόθεση λαμβάνεται η ακόλουθη συνολική αξία πωλήσεων ανά έτος ανά συμπράττουσα ΙΜΕ:

Πίνακας 1: Βάση υπολογισμού του προστίμου για ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ (σε ευρώ)

Συμπράττουσα ΙΜΕ	Κύκλος εργασιών από τη μεταφορά λιπασμάτων	Έτη παράβασης	Βάση υπολογισμού προστίμου
ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ	[...]	21	[...]
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	[...]	17	[...]

Πίνακας 2: Βάση υπολογισμού του προστίμου για τη ΝΕΣΤΟΣ (σε ευρώ)

Έτος	Κύκλοι εργασιών λιπασμάτων	Συνολικοί κύκλοι εργασιών	Βάση υπολογισμού προστίμου
1995	-	-	[...]
1996	-	-	[...]
1997	-	-	[...]
1998	-	-	[...]
1999	-	-	[...]
2000	-	[...]	[...]
2001	-	[...]	[...]
2002	-	[...]	[...]
2003	-	[...]	[...]
2004	-	[...]	[...]
2005	-	[...]	[...]
2006	-	[...]	[...]
2007	-	[...]	[...]
2008	-	[...]	[...]
2009	-	[...]	[...]
2010	-	[...]	[...]
2011	-	[...]	[...]
2012	-	[...]	[...]
2013	-	[...]	[...]
2014	-	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]
Σύνολο			[...]

186. Αναφορικά με το Σωματείο από την έρευνα δεν προέκυψε ότι αυτό ασκεί ίδια οικονομική δραστηριότητα, τα μόνα δε έσοδά του συνίστανται στις εισφορές των μελών του, χωρίς ωστόσο να μπορεί να διαπιστωθεί το ύψος των εισφορών που καταβλήθηκαν κατά τα έτη συμμετοχής του στην παράβαση (1998-2012)<sup>395</sup>. Ενόψει δε του γεγονότος ότι ο κύκλος εργασιών του βάσει δήλωσης φορολογίας εισοδήματος για το έτος 2012, ήτοι το τελευταίο έτος της παράβασης για το Σωματείο<sup>396</sup>, είναι μηδενικός<sup>397</sup>, παρέλκει ο προσδιορισμός της βάσης υπολογισμού του προστίμου ανά έτος της παράβασης, καθώς κατόπιν της εφαρμογής της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 το επιβληθόσιμο πρόστιμο είναι μηδενικό.

VI.3.1.2 Εφαρμογή των κριτηρίων για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου - Προσδιορισμός ποσοστού 0% - 30% επί της βάσης του προστίμου.

187. Όπως προαναφέρθηκε, για τον καθορισμό του ύψους του βασικού ποσού του προστίμου η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνεκτιμά μια σειρά παραγόντων που σχετίζονται πρωτίστως με τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης. Εν προκειμένω, με βάση τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα ακόλουθα:

VI.3.1.2.1 Σοβαρότητα της παράβασης

188. Εν προκειμένω με βάση τα στοιχεία του φακέλου διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- Φύση της διαπιστωθείσας παράβασης: Όπως καταδείχθηκε ανωτέρω, τα μέρη στο πλαίσιο κοινού και ενιαίου σχεδίου συνήψαν συμφωνίες με αντικείμενο τον καθορισμό του ύψους των κομίστρων για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών. Οι πρακτικές καθορισμού τιμών παραβάσεις του δικαίου του ανταγωνισμού<sup>398</sup>. Περαιτέρω, συνεκτιμάται, εν προκειμένω το γεγονός ότι τα μέρη υιοθέτησαν και άλλες παρακολουθηματικές πρακτικές της ίδιας σοβαρότητας (καθορισμός της πιστωτικής πολιτικής, αποκλεισμός ανταγωνιστών και εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς λιπασμάτων καθώς και κατανομή πελατείας), οι οποίες λειτούργησαν επιβλαβήτως προς τον κύριο στόχο της σύμπραξης, ήτοι την εξάλειψη του ανταγωνισμού ως προς τις τιμές.

- Αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή απειλήθηκε να προκληθούν στην αγορά: Το ανωτέρω είδος παράβασης συνιστά εξ αντικειμένου περιορισμό του ανταγωνισμού ιδιαίτερης σοβαρότητας. Τα στοιχεία του φακέλου καταδεικνύουν εν προκειμένω με σαφήνεια τη συστηματική πραγματοποίηση επαφών

395 Το Σωματείο δεν προσκόμισε τον κύκλο εργασιών του για την ερευνώμενη περίοδο.

396 Τα μοναδικά έτη για τα οποία υποβλήθηκε η δήλωση φορολογίας εισοδήματος είναι τα έτη 2011-2012.

397 Η Υπηρεσία αιτήθηκε τα εν λόγω στοιχεία από την αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Δ.Ο.Υ. Καβάλας) σύμφωνα με την απάντηση της οποίας, το Σωματείο υπέβαλε δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος μόνο για τις χρήσεις των ετών 2011 και 2012 «[...]». Βλ. υπ' αρ. 1573/15.03.2017 επιστολή και υπ' αρ. 2650/08.05.2017 επιστολή. Βλ. και ανωμοτί κατάθεση (απάντηση 7) του Αντιπροέδρου του Σωματείου, [...], την 27η Ιουνίου 2013.

398 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, παρ. 11. Βλ. επίσης ενδεικτικά ΔΕΑ 1001/06, σκ. 25, καθώς και απόφαση Ε.Π. της 23.04.1986, IV/31149 - Πολυπροπυλένιο, παρ. 107.

με αντι-ανταγωνιστικό περιεχόμενο για μακρά χρονική περίοδο και την θέση σε εφαρμογή των συμφωνηθέντων, συμπεριλαμβανομένων των παρακολουθηματικών πρακτικών, με σοβαρές επιπτώσεις τόσο για την ίδια τη ΒΦΛ όσο και για τους πελάτες της (βλ. ανωτέρω υπό IV.1 και 2.3.). Κατά την παρέλευση δε των ετών, η σύμπραξη και συνεργασία μεταξύ των συμπραττουσών ΙΜΕ παγιώθηκε σε τέτοιο βαθμό, ώστε κατ' επανάληψη η ΒΦΛ απέστειλε κοινή επιστολή στις συμπράττουσες σχετικά με τα κόμιστρα και την πιστωτική πολιτική τους. Δεν εφαρμόστηκαν στην πράξη, ωστόσο, οι όροι πιστωτικής πολιτικής που εκάστοτε συμφωνούνταν.

- Οικονομική δύναμη των συμπραττουσών επιχειρήσεων: Οι συμπράττουσες ΙΜΕ συνιστούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις (βλ. και ανωτέρω υπό III.2, παρ. 67), με περιορισμένες γνώσεις και περιορισμένα νομικό-οικονομικά μέσα, για να αξιολογήσουν τον παράνομο χαρακτήρα της συμπεριφοράς τους και των συνεπειών της υπό το πρίσμα του δικαίου του ανταγωνισμού.

- Είδος συμμετοχής στην παράβαση: Οι συμπράττουσες ΙΜΕ και το Σωματείο είναι αυτοργόι της υπό κρίση παράβασης και είχαν ενεργή συμμετοχή σε αυτή. Την πιο έντονη συμμετοχή στην υπό κρίση σύμπραξη είχε η ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ.

- Οικονομικό όφελος που αποκόμισαν ή επιδίωξαν να αποκομίσουν οι παραβάτες: Δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί επακριβώς το οικονομικό όφελος που απέκομισαν ή επιδίωξαν να αποκομίσουν τα μέρη.

- Γεωγραφική έκταση (εμβέλεια) της παράβασης: Η υπό κρίση σύμπραξη αφορά την παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών λιπασμάτων εντός των εγκαταστάσεων της ΒΦΛ στη Νέα Καρβάλη Καβάλας, από τις εγκαταστάσεις της στη Ν. Καρβάλη προς τις λοιπές εγκαταστάσεις της στη Θεσσαλονίκη και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας (ή το αντίστροφο) καθώς και από τις εγκαταστάσεις της στη Ν. Καρβάλη προς πελάτες της σε όλη την Ελλάδα. Πρόκειται, συνεπώς, για παράβαση περιορισμένης εμβέλειας, όπως και για αγορά υπηρεσιών μικρής αξίας.

VI.3.1.2.2 Διάρκεια της παράβασης

189. Σύμφωνα με πάγια ενωσιακή νομολογία, ο συντελεστής βαρύτητας επί της βάσης του προστίμου υπολογίζεται για όλη τη χρονική διάρκεια της συμμετοχής έκαστης συμπράττουσας επιχείρησης στην παράβαση. Το γεγονός ότι κάποια από τις συμπράττουσες επιχειρήσεις δεν έλαβε μέρος καθ' όλη τη διάρκεια ή έλαβε μέρος κατ' εξακολούθηση σε όλη την έκταση του αντι-ανταγωνιστικού σχεδίου, ή είχε περιορισμένο/περιθωριακό σχετικό ρόλο κατά το μέρος της συμμετοχής της στη σύμπραξη, αποτελούν στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη στο στάδιο του προσδιορισμού της σοβαρότητας της παράβασης και της επιμέτρησης της ποινής<sup>399</sup>.

190. Εν προκειμένω, η διάρκεια της διαπιστωθείσας παράβασης εκτείνεται για μεγάλη χρονική περίοδο, δηλαδή από το 1995 έως το 2015. Η διάρκεια συμμετοχής έκαστου μέρους στην παράβαση παρατέθηκε στην ενότητα V.3.

191. Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα

399 Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ C-49/92, Anic Partecipazioni SpA, σκ. 78-81, 83-85, 90 και 203, και C-204/00, Aalborg Portland κ.λπ., σκ. 83 επ, και 92.

κριτήρια και στοιχεία, ιδίως δε την αυξημένη σοβαρότητα και μεγάλη διάρκεια της διαπιστωθείσας παράβασης, την έμπρακτη συμμετοχή καθεμίας από τις συμπράττουσες επιχειρήσεις σε αυτήν, καθώς και το χαρακτήρα των συμπραττουσών επιχειρήσεων ως ΜΜΕ, με περιορισμένα νομικο-οικονομικά μέσα, το μικρό μέγεθος της σχετικής αγοράς και την περιορισμένη εμβέλεια της παράβασης, και τη μη εφαρμογή στην πράξη του σκέλους της σύμπραξης περί της πιστωτικής πολιτικής, προσδιορίζεται ως βασικό πρόστιμο για τη διαπιστωθείσα στο ως άνω σκεπτικό παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011/ ν. 703/1977 ποσοστό [...] % για την ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ, [...] % για τη ΝΕΑΠΟΛΙΣ και [...] % για τη ΝΕΣΤΟΣ επί του κύκλου εργασιών που πραγματοποίησαν οι συμπράττουσες από τη μεταφορά λιπασμάτων, όπως προσδιορίστηκε ανωτέρω. Συνεπώς, μετά την εφαρμογή του ποσοστού αυτού, το βασικό ποσό του προστίμου ανά συμπράττουσα επιχείρηση και για τη διάρκεια συμμετοχής κάθε μίας στην παράβαση, διαμορφώνεται ως ακολούθως:

Πίνακας 3: Βασικό ποσό προστίμου ανά συμπράττουσα εταιρία

Εταιρία	Βάση υπολογισμού προστίμου	Ποσοστό προστίμου	Βασικό ποσό προστίμου
ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ	[...]	[...]	[...]
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	[...]	[...]	[...]
ΝΕΣΤΟΣ	[...]	[...]	[...]

192. Περαιτέρω, δεν διαπιστώθηκαν επιβαρυντικές ή ελαφρυντικές περιστάσεις για τα μέρη της διαδικασίας.

#### VI.3.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ 10%

193. Όπως προαναφέρθηκε, βάσει της περ. α της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011, το τελικώς επιβαλλόμενο πρόστιμο δεν μπορεί να υπερβεί, σε κάθε περίπτωση, ποσοστό 10% του συνολικού κύκλου εργασιών της επιχείρησης της χρήσης κατά την οποία έπαυσε η παράβαση. Αντίστοιχη διάταξη υφίσταται και στο ενωσιακό δίκαιο. Το ανώτατο αυτό όριο έχει διακριτό και αυτοτελή σκοπό σε σχέση με τον σκοπό των κριτηρίων της σοβαρότητας και της διάρκειας της παράβασης, που αναλύθηκαν ανωτέρω, και έχει ως μοναδική συνέπεια ότι το ύψος του προστίμου που υπολογίζεται με βάση τα εν λόγω κριτήρια μειώνεται μέχρι ένα ανώτατο επιτρεπόμενο όριο. Επομένως, κατά πάγια πρακτική και νομολογία, εφόσον το πρόστιμο που υπολογίζεται ανά επιχείρηση υπερβαίνει το ανώτατο κατά νόμο όριο του δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού κύκλου εργασιών αυτής της τελευταίας χρήσης, θα πρέπει να περιορίζεται στο ποσό αυτό. Περαιτέρω, στην περίπτωση ενιαίας παράβασης των άρθρων 1 του ν. 3959/2011 και 101 ΣΛΕΕ, το ανώτατο όριο του προστίμου υπολογίζεται επί της ενιαίας παράβασης (και όχι σε τυχόν μεμονωμένες συμφωνίες ή μεμονωμένες πρακτικές που ενδέχεται να συνιστούν και αυτοτελώς παραβάσεις των ίδιων διατάξεων)<sup>400</sup>.

194. Εν προκειμένω, τα πρόστιμα όπως υπολογίσθηκαν ανωτέρω ανά συμπράττουσα επιχείρηση υπερβαίνουν το ανώτατο κατά νόμο όριο του δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού κύκλου εργασιών της χρήσης κατά την οποία έπαυσε η παράβαση, ήτοι του 2015, στην περίπτωση της ΝΕΣΤΟΣ, ενώ κατόπιν της εφαρμογής του ανώτατου κατά νόμο ορίου, μηδενικό είναι το επιβαλλόμενο στο Σωματείο πρόστιμο. Τα πρόστιμα όπως υπολογίσθηκαν ανωτέρω για τις ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ και ΝΕΑΠΟΛΙΣ δεν υπερβαίνουν το ανώτατο κατά νόμο όριο.

195. Μετά την αναπροσαρμογή με βάση το κατά νόμο ανώτατο όριο προστίμου (10%), τα πρόστιμα για την προαναφερθείσα διαπιστωθείσα παράβαση του άρθρου 1 του ν. 3959/2011/ν. 703/1977 διαμορφώνονται ως εξής ανά μέρος της διαδικασίας:

Πίνακας 4: Ποσό προστίμου μετά την εφαρμογή του ανωτάτου ορίου (10%)

Εμπλεκόμενο μέρος	Συνολικός κ.ε. τελευταίου έτους παράβασης	Ανώτατο όριο (10%)	Ποσό προστίμου μετά την εφαρμογή του ανωτάτου ορίου
ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ (2015)	[...]	[...]	[...]
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (2015)	[...]	[...]	[...]
ΝΕΣΤΟΣ (2015)	[...]	[...]	[...]
ΣΩΜΑΤΕΙΟ (2012)	0	0	0

#### VI.3.3 ΚΑΤ' ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

196. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δύναται να αποκλίνει από τη γενική μέθοδο υπολογισμού του προστίμου που προβλέπεται στη σχετική ανακοίνωσή της, την οποία οφείλει να αιτιολογήσει επαρκώς.

197. Εν προκειμένω, κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής στον κλάδο των μεταφορών με ΦΔΧ συντρέχουν ιδιαίτερες περιστάσεις, τις οποίες επικαλέστηκαν τα μέρη<sup>401</sup> και οι οποίες δικαιολογούν, κατ' εξαίρεση, την αναπροσαρμογή του προστίμου επί το ηπιότερο, με παράλληλη, ωστόσο, διασφάλιση του αναγκαίου αποτρεπτικού χαρακτήρα του. Ειδικότερα, ο ως άνω κλάδος έχει πληγεί ιδιαίτερα από την οικονομική κρίση σε συνδυασμό με

<sup>400</sup> Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-25/05, ΚΜΕ, Συλλ. 2010, ΙΙ-00091, σκ. 172, Τ-68/04 SGL Carbon AG, Συλλ. 2008, ΙΙ-02511, σκ. 126-134, καθώς και Τ-71/03 Tokai Carbon, ό.π, σκ. 117-118 και 377.

<sup>401</sup> Με τις υποβληθείσες προτάσεις διευθέτησης διαφοράς.

την απελευθέρωση του αριθμού των αδειών ΦΔΧ, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια της αξίας τους. Τα προαναφερόμενα έχουν οδηγήσει τα μέλη των εμπλεκόμενων ΙΜΕ σε οικονομική δυσπραγία<sup>402</sup>.

198. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, λαμβάνοντας υπόψη, κατ' εξαίρεση, την παρατεταμένη οικονομική κρίση που έπληξε, μεταξύ άλλων, και τον κλάδο των μεταφορών με ΦΔΧ, καθώς η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση, κρίνει σκόπιμη την αναπροσαρμογή του τελικώς επιμετρηθέντος προστίμου εκάστης συμπράττουσας επιχείρησης και την περαιτέρω μείωσή του κατά ποσοστό [...] % για κάθε μία από αυτές. Κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής, η αναπροσαρμογή αυτή του επιβαλλόμενου προστίμου επί το ηπιότερον είναι μεν ουσιαστική<sup>403</sup>, αλλά δε θίγει τον αποτρεπτικό χαρακτήρα του προστίμου, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι το τελικό ύψος του διαμορφώνεται σε επίπεδα που συνάδουν με τα χαρακτηριστικά της υπό κρίση παράβασης και των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε αυτή, όπως προεκτέθηκαν, βάσει της κείμενης πρακτικής και νομολογίας.

199. Συνεπώς, μετά την κατ' εξαίρεση μείωση του προστίμου κατά τα ανωτέρω το ύψος του προστίμου για κάθε συμπράττουσα ΙΜΕ διαμορφώνεται ως ακολούθως:

Πίνακας 5: Ποσό προστίμου μετά την κατ' εξαίρεση αναπροσαρμογή του προστίμου

Εταιρία	Ποσό προστίμου μετά την εφαρμογή του ανώτατου ορίου	Ποσοστό κατ' εξαίρεση μείωσης	Ποσό προστίμου μετά τη μείωση
[...]	[...]	[...] %	[...]
ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ	[...]		[...]
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	[...]		[...]
ΝΕΣΤΟΣ	[...]		[...]

#### VI.3.4 ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

200. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε περίπτωση έκδοσης απόφασης κατά τη Διαδικασία Διευθέτησης Διαφορών, εκτός των άλλων, μειώνει κατά ποσοστό 15% το ύψος του προστίμου που θα επιβαλλόταν σε περίπτωση μη υπαγωγής της υπόθεσης σε διαδικασία διευθέτησης διαφορών, λόγω διευκόλυνσης της διαδικαστικής αποτελεσματικότητας.

201. Κατόπιν χορήγησης του ανωτέρω ευεργετήματος, τα πρόστιμα των συμπραττουσών ΙΜΕ διαμορφώνονται ως ακολούθως:

Πίνακας 7: Ποσό προστίμου μετά τη μείωση κατ' εφαρμογή της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών

Εταιρία	Ποσό προστίμου μετά τη μείωση [...] %	Ποσοστό μείωσης λόγω διευθέτησης	Ποσό προστίμου μετά τη μείωση λόγω διευθέτησης 15%
ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ	[...]	15%	265.472
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	[...]		60.505
ΝΕΣΤΟΣ	[...]		70.549

VII. [...]

202. [...]

203. [...]

204. [...]

205. [...] <sup>404</sup> [...] <sup>405</sup> [...] <sup>406</sup> [...] <sup>407</sup> [...] <sup>408</sup> [...] <sup>409</sup> [...] <sup>410</sup>.

206. [...] <sup>411</sup> [...] <sup>412</sup> [...] <sup>413</sup> [...] <sup>414</sup> [...] <sup>415</sup> [...] <sup>416</sup> [...] <sup>417</sup>.

<sup>402</sup> Βλ. και στοιχεία φορολογικά που προσκομίσθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διευθέτησης υπ' αρ. 363/19.06.2018, 364/19.06.2018 και έγγραφα που κατατέθηκαν κατά την 54η συνεδρίαση της ΕΑ στις 29.05.2018.

<sup>403</sup> [...]

<sup>404</sup> [...]

<sup>405</sup> [...]

<sup>406</sup> [...]

<sup>407</sup> [...]

<sup>408</sup> [...]

<sup>409</sup> [...]

<sup>410</sup> [...]

<sup>411</sup> [...]

<sup>412</sup> [...]

<sup>413</sup> [...]

<sup>414</sup> [...]

<sup>415</sup> [...]

<sup>416</sup> [...]

<sup>417</sup> [...]



207. [...] <sup>418</sup> [...] <sup>419</sup> [...] <sup>420</sup> [...] <sup>421</sup> [...] <sup>422</sup>.

208. [...]

209. [...] <sup>423</sup> [...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...] <sup>424</sup> [...]

[...]

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού αποφάσισε σε φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα:

Α.1. Διαπιστώνει ομόφωνα ότι οι εταιρίες ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ, ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ και ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και το Σωματείο ΦΔΧ Ν. Καβάλας «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» παραβίασαν, όπως αποδέχθηκαν και σύμφωνα με τα όσα εκτίθενται στο σκεπτικό και για το χρονικό διάστημα που εκεί αναφέρεται ως προς έκαστη/-ο, την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011 με τη συμμετοχή τους σε απαγορευμένη οριζόντια σύμπραξη κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, κατά το διάστημα από τον Δεκέμβριο του 1995 έως τον Οκτώβριο του 2015 (ενιαία και διαρκής παράβαση).

Α.2. Υποχρεώνει τις προαναφερόμενες επιχειρήσεις και ένωση επιχειρήσεων να παραλείπουν στο μέλλον τη διαπιστωθείσα στο σκεπτικό παράβαση.

Α.3. Επιβάλλει στις προαναφερόμενες εταιρίες για τη συμμετοχή τους στη διαπιστωθείσα στο σκεπτικό παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, πρόστιμα ως ακολούθως:

- ΕΝΩΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ: πρόστιμο ύψους διακοσίων εξήντα πέντε χιλιάδων τετρακοσίων εβδομήντα δύο ευρώ (265.472€),

- ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ: πρόστιμο ύψους εξήντα χιλιάδων πεντακοσίων πέντε ευρώ (60.505€),

- ΝΕΣΤΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ ΙΜΕ-ΕΠΕ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: πρόστιμο ύψους εβδομήντα χιλιάδων πεντακοσίων σαράντα εννέα ευρώ (70.549€).

Α.4. Διαπιστώνει ότι λόγω εφαρμογής της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 3959/2011 περί ανώτατου επιτρεπόμενου κατά νόμο ποσού επιβαλλόμενου προστίμου, το πρόστιμο για τη συμμετοχή του Σωματείου ΦΔΧ Ν. Καβάλας «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» στη διαπιστωθείσα στο σκεπτικό παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε, και της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3959/2011, είναι μηδενικό.

Β. Εντέλλει κατά πλειοψηφία τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, δυνάμει της παρ. 2 του άρθρου 14 στοιχείο ιστ του ν. 3959/2011, να ερευνήσει αυτεπαγγέλτως τυχόν συμμετοχή και ευθύνη της εταιρίας «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε.» - νυν «Ελληνικά Λιπάσματα και Χημικά ELFE Ανώνυμη Βιομηχανική Εμπορική Εταιρεία» στις διαπιστωθείσες κατά το σκεπτικό πρακτικές.

Η απόφαση εκδόθηκε την 15η Νοεμβρίου 2018.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ

Αθήνα, 3 Αυγούστου 2020

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΙΑΝΟΣ

418 [...]

419 [...]

420 [...]

421 [...]

422 [...]

423 [...]

424 [...]







## ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

### 1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.
- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

#### • Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

- A. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- B. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

### 2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

**Ταχυδρομική Διεύθυνση:** Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

**ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ:** 210 5279000 - fax: 210 5279054

#### ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

**Πωλήσεις - Συνδρομές:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

**Πληροφορίες:** (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

**Παραλαβή Δημ. Ύλης:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

**Ωράριο για το κοινό:** Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

**Πείτε μας τη γνώμη σας,**

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

