



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

31 Μαρτίου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1095

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 691/2019\*

**Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης των Γεωργίου και Πολυχρόνη Συγγελίδη, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1-3 του ν. 3959/2011, της συγκέντρωσης που προκύπτει από την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ  
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 16η Οκτωβρίου 2019, ημέρα Τετάρτη και ώρα 13:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Καλλιόπη Μπενετάτου (Αντιπρόεδρος)  
Παναγιώτης Φώτης  
Ιωάννης Στεφάτος  
Μαρία Ιωαννίδου  
Μαρία Ιωάννα Ράντου (Εισηγήτρια)  
Σωτήριος Καρκαλάκος και  
Ιωάννης Πετρόγλου

Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης των Γεωργίου και Πολυχρόνη Συγγελίδη, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1-3 του ν. 3959/2011, της συγκέντρωσης που προκύπτει από την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου και των

δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Πριν την έναρξη της συζήτησεως, Γραμματέας της υπόθεσης ορίσθηκε η υπάλληλος της Γραμματείας Πρόεδρου, Αντιπροέδρου και Εισηγητών, Ευαγγελία Ρουμπή, με αναπληρώτρια αυτής την Ηλιάνα Κούτρα.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στην αρμόδια Εισηγήτρια, Μαρία Ιωάννα Ράντου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 6590/14.10.2019 Έκθεσή της και πρότεινε - για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά σε αυτή - την έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, της από 4479/5.7.2019 προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης σχετικά με την απόκτηση από τον Γεώργιο Συγγελίδη του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», διά της οποίας ο υιός του, Πολυχρόνης Συγγελίδης, αποκτά εμμέσως τον έλεγχο της εξαγοραζόμενης εταιρίας, δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Με την ολοκλήρωση της ανάπτυξης της εισήγησης, η Επιτροπή προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Μαρίας Ιωάννας Ράντου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη της την Έκθεση της εν λόγω Εισηγήτριας, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δύο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα εξής διακριτικά: 1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και 2) Έκδοση για τους Γεώργιο και Πολυχρόνη Συγγελίδη. Από τις δύο αυτές εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (ΦΕΚ 93 Α'/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β'/16.1.2013). Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

I.	Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ .....
I.1	Ιστορικό συμφωνίας .....
I.2	Λόγοι πραγματοποίησης .....
II.	ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ .....
II.1	Γεώργιος Συγγελίδης του Πολυχρόνη .....
II.2	Πολυχρόνης Συγγελίδης του Γεωργίου .....
II.2.1	Η διάκριση μεταξύ άμεσου και έμμεσου ελέγχου .....
II.2.2	Η απόκτηση έμμεσου ελέγχου επί της OPEL .....
II.2.3	Εταιρίες που βρίσκονται υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη .....
II.3	OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ .....
II.4	Κύκλοι εργασιών των μερών .....
II.4.1	Γενικό πλαίσιο .....
II.4.2	Η ύπαρξη ενιαίας οικονομικής οντότητας στην υπό εξέταση υπόθεση .....
II.4.3	Ο καταλογισμός κύκλου εργασιών στην υπό εξέταση υπόθεση .....
III.	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ .....
III.1	Χαρακτηρισμός της υπό κρίση πράξης .....
III.2	Αρμοδιότητα Ε.Α. ....
III.3	Έλεγχος παραδεκτού, εμπροθέσμου και προσήκοντος της γνωστοποίησης .....
IV.	ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....
IV.1	Οριοθέτηση αγορών προϊόντος στην παρούσα υπόθεση .....
IV.1.1	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων .....
IV.1.1.1	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Α .....
IV.1.1.2	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β .....
IV.1.1.3	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C .....
IV.1.1.4	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας D .....
IV.1.1.5	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας S .....
IV.1.1.6	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J .....
IV.1.1.6.1	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - Β .....
IV.1.1.6.2	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C .....
IV.1.1.6.3	Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - D .....
IV.1.1.7	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M .....
IV.1.1.8	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων .....
IV.1.2	Σχετική αγορά ανταλλακτικών .....
IV.1.3	Λοιπές σχετικές αγορές .....
IV.2	Οριοθέτηση γεωγραφικών αγορών .....
V.	ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ .....
V.1	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινούργων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων .....
V.1.1	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων Κατηγορίας Β .....
V.1.2	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C .....
V.1.3	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV-B .....
V.1.4	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M .....
V.1.5	Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) ...
V.2	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στη σχετική αγορά καινούργων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων .....

## I. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

## I.1 Ιστορικό συμφωνίας

1. Στις 5.7.2019, οι Γεώργιος Συγγελίδης και Πολυχρόνης Συγγελίδης (εφεξής οι «γνωστοποιούντες») κατέθεσαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής «ΕΑ») το υπ' αριθ. πρωτ. 4479 έντυπο γνωστοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων (εφεξής και «υπό εξέταση πράξη»), σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, αναφορικά με την απόκτηση ποσοστού 100% επί του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εταιρίας με την επωνυμία «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩ-

ΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «OPEL» ή «εξαγοραζόμενη») από τον Γεώργιο Συγγελίδη<sup>1</sup>. Σύμφωνα με

<sup>1</sup> Προηγουμένως, είχε υποβληθεί στις 14.02.2019 από τον Γεώργιο Συγγελίδη και από την Θεοδώρα Συγγελίδη (σύζυγο Γεωργίου Συγγελίδη) η υπ' αριθ. πρωτ. 1248/14.02.2019 γνωστοποίηση για την εξαγορά από εκείνους της εταιρίας «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ». Στη συνέχεια, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΑ (εφεξής, «ΓΔΑ»), στο πλαίσιο εξέτασης της γνωστοποίησης, απέστειλε την υπ' αριθμ. πρωτ. 1495/25.02.2019 επιστολή της σε απάντηση της οποίας, υπεβλήθη η υπ' αριθμ. πρωτ. 2048/18.03.2019 απαντητική επιστολή των ως άνω γνωστοποιούντων μερών με την οποία απαντούσαν μερικώς τα ερωτήματα της

τη γνωστοποίηση, δυνάμει της υπό εξέταση πράξης, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης, υιός του Γεωργίου Συγγελίδη, ο οποίος θα μετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο και θα αναλάβει τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου της OPEL<sup>2</sup>, θα αποκτήσει εμμέσως τον έλεγχο της τελευταίας. Αντικείμενο της εξαγοραζόμενης εταιρίας είναι η εισαγωγή, διανομή και εμπορία επιβατηγών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με το σήμα OPEL, η εισαγωγή και εμπορία ανταλλακτικών και αξεσουάρ των οχημάτων αυτών, και η παροχή τεχνικών πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων με το σήμα OPEL.

2. Με τη γνωστοποιούμενη συγκέντρωση, ο Γεώργιος Συγγελίδης θα αγοράσει συνολικά [...] κοινές ονομαστικές μετοχές της OPEL που αντιπροσωπεύουν το 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας και των δικαιωμάτων ψήφου, ενώ ο υιός του, Πολυχρόνης Συγγελίδης, θα συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας και θα συμμετέχει από κοινού με τον Γεώργιο Συγγελίδη στη διοίκησή της, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον όρο 13.4 της από 21.6.2019 Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών μεταξύ της OPEL Europe Holdings S.L.U και του Γεωργίου Συγγελίδη (Share Purchase Agreement Opel Hellas SA) (εφεξής, «Σύμβαση Εξαγοράς Μετοχών»).

3. Η οικονομική αξία της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης είναι το σύνολο του καταβαλλόμενου τιμήματος για την αγορά των μετοχών, το οποίο ανέρχεται στο ποσό των € [...], πλέον της εκτιμώμενης καθαρής αξίας, όπως αυτή αναμένεται να προσδιορισθεί και τυχόν αναπροσαρμοσθεί με βάση τις ειδικότερες προβλέψεις των άρθρων 4, 5 και 7 της Σύμβασης Αγοράς Μετοχών. Η εξαγορά των [...] κοινών ονομαστικών μετοχών της OPEL θα πραγματοποιηθεί με την καταβολή του τιμήματος για την αγορά των μετοχών κατά την ολοκλήρωση της συμφωνίας, η οποία τελεί υπό την προϋπόθεση εκπληρώσεως των αιρέσεων που προβλέπονται στη Σύμβαση Αγοράς Μετοχών και ειδικότερα, σύμφωνα με τις προβλέψεις των άρθρων 4, 5, 7, 8 και 9 αυτής. Μεταξύ των αιρέσεων αυτών περιλαμβάνεται και η έγκριση της συγκέντρωσης από την αρμόδια αρχή ανταγωνισμού, το αργότερο μέχρι

ανωτέρω επιστολής. Περαιτέρω, η ΓΔΑ με την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 1576/27.02.2019 επιστολή της ζήτησε την παροχή διευκρινίσεων από την εταιρία «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής «AIGLON»), η οποία είναι επίσημη εισαγωγέας στην Ελλάδα των οίκων CITROEN, PEUGEOT και AUTOMOBILES DS και της οποίας ο Πολυχρόνης Συγγελίδης (υιός του Γεωργίου Συγγελίδη) τυγχάνει Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και μέτοχος. Η AIGLON απάντησε στην ως άνω επιστολή της ΓΔΑ με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2002/15.03.2019 απαντητική επιστολή της. Ωστόσο, [...] Την 27.06.2019, δια του πληρεξουσίου δικηγόρου του, ο Γεώργιος Συγγελίδης, απέσυρε την υπ' αριθμ. πρωτ. 1248/14.02.2019 γνωστοποίηση συγκέντρωσης. Για την οικονομία της διαδικασίας, ζητήθηκε να παραμείνει στην Υπηρεσία ο φάκελος δικαιολογητικών που είχε υποβληθεί με την ανακληθείσα γνωστοποίηση και τις πρόσθετες διευκρινίσεις που κατατέθηκαν επ' αυτής καθώς και τα έγγραφα που κατατέθηκαν με την επιστολή της AIGLON. Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 4298/27.06.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, δόθηκε άδεια χρήσης των στοιχείων που είχαν συλλεχθεί στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. πρωτ. 1248/14.02.2019 γνωστοποίηση, κατά την αξιολόγηση της παρούσας πράξης.

<sup>2</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 4995/29.07.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων, σημείο 3(i).

τις 31.10.2019 (άρθρο 8.1). Η καταβολή του τιμήματος από τον αγοραστή για την απόκτηση των μετοχών της εταιρίας θα γίνει κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 της Σύμβασης Αγοράς Μετοχών.

1.2 Λόγοι πραγματοποίησης

4. Η κύρια δραστηριότητα της OPEL είναι η εισαγωγή και εμπορία επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων OPEL καθώς και ανταλλακτικών και αξεσουάρ των οχημάτων αυτών. [...]³.[...]⁴.

II. ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ

II.1 Γεώργιος Συγγελίδης του Πολυχρόνης

5. Ο Γεώργιος Συγγελίδης είναι ένα εκ των δύο γνωστοποιούντων μερών, καθώς και ο αποκτών ποσοστό 100% επί του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της εξαγοραζόμενης.

6. Ο Γεώργιος Συγγελίδης [...]⁵.

7. Επισημαίνεται ότι κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 2 περίπτωση β' του ν. 3959/2011, συγκέντρωση θεωρείται ότι υπάρχει όταν πρόσωπα, τα οποία ελέγχουν τουλάχιστον από άλλη μία επιχείρηση ο καθένας, αποκτούν έλεγχο στο σύνολο ή σε τμήματα επιχείρησης, με τρόπο που επιφέρει μόνιμη μεταβολή στη διάρθρωση των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων. Περαιτέρω, η Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής (εφεξής «Ε.Επ.») για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων<sup>6</sup> αναφέρει ότι έλεγχος κατά την ως άνω έννοια μπορεί να αποκτάται από φυσικά πρόσωπα, εφόσον τα ίδια τα πρόσωπα αυτά ασκούν περαιτέρω οικονομικές δραστηριότητες (με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζονται αυτοδικαίως ως οικονομικές επιχειρήσεις) ή εφόσον ελέγχουν μία ή περισσότερες άλλες οικονομικές επιχειρήσεις.

8. Δεδομένου ότι ο Γεώργιος Συγγελίδης δεν πληροί τη συγκεκριμένη προϋπόθεση της άσκησης περαιτέρω οικονομικής δραστηριότητας ή ελέγχου επί τουλάχιστον άλλης μίας οικονομικής επιχείρησης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «συμμετέχουσα επιχείρηση» για τους σκοπούς της εξέτασης της υπό κρίση συγκέντρωσης<sup>7</sup>.

II.2 Πολυχρόνης Συγγελίδης του Γεωργίου

9. Ο Πολυχρόνης Συγγελίδης του Γεωργίου είναι ένας εκ των δύο γνωστοποιούντων μερών. Μολονότι δεν αποκτά μετοχές στην εξαγοραζόμενη εταιρία, θα συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτής και θα ασκεί από κοινού την διοίκησή της<sup>8</sup>, σύμφωνα με τον όρο 13.4 της

<sup>3</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 4.

<sup>4</sup> Ο.π.

<sup>5</sup> Ο.π.

<sup>6</sup> Πρβλ. Κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Ε. Επ. για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (εφεξής «Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων»), παρ. 12 και 151, καθώς και υποσημείωση 14.

<sup>7</sup> Πρβλ. υπόθ. COMP/M.3762, Arax/ Travelex, απόφαση της 16.06.2005, παρ. 5-6, στην οποία η Ε. Επ. έκρινε ότι φυσικό πρόσωπο το οποίο αποκτούσε από κοινού έλεγχο σε επιχείρηση δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως συμμετέχουσα επιχείρηση για τους σκοπούς του ελέγχου συγκεντρώσεων, καθώς το συγκεκριμένο πρόσωπο δεν ασκούσε οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα εκτός από την συμμετοχή του στην εξαγοραζόμενη επιχείρηση.

<sup>8</sup> Στο πρωτότυπο της Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών στην αγγλική χρησιμοποιείται η λέξη «management».

Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών. Περαιτέρω, κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, θα αναλάβει καθήκοντα Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρίας (μολονότι το γεγονός αυτό δεν προκύπτει ρητώς από την Σύμβαση Εξαγοράς Μετοχών), ενώ οι στρατηγικές αποφάσεις της εταιρίας θα λαμβάνονται από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη, λαμβάνοντας υπόψη και την γνώμη του πατέρα του, Γεωργίου Συγγελίδη. Δεδομένου ότι η απόκτηση ελέγχου επί της εξαγοραζόμενης εταιρίας από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη δεν προκύπτει με σαφήνεια από την Σύμβαση Εξαγοράς Μετοχών αλλά μόνο κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, εξετάζεται κατωτέρω πιο αναλυτικά η φύση του ελέγχου που θα ασκεί στην πράξη ο Πολυχρόνης Συγγελίδης.

II.2.1 Η διάκριση μεταξύ άμεσου και έμμεσου ελέγχου

10. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 περίπτωση β' του ν. 3959/2011, ο έλεγχος επί του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων μπορεί να αποκτηθεί «άμεσα ή έμμεσα» από ένα ή περισσότερα πρόσωπα.

11. Περαιτέρω, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, παράγραφος 3 του ν. 3959/2011, ο έλεγχος επί μιας επιχείρησης απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού με άλλα, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα της επιχείρησης, και ιδίως από: α) δικαιώματα κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης.

12. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 περίπτωση β' του ν. 3959/2011, ο έλεγχος μπορεί να αποκτάται από πρόσωπο ή πρόσωπα ή επιχειρήσεις, τα οποία, χωρίς να είναι υποκείμενα των δικαιωμάτων ή δικαιούχοι από τις συμβάσεις αυτές, δικαιούνται να ασκούν τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές.

13. Όσον αφορά την ταυτότητα του αποκτώντος έλεγχου σε επιχείρηση, σύμφωνα με την Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων<sup>9</sup>, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο τυπικός κάτοχος ελέγχουσας συμμετοχής δεν συμπίπτει με το πρόσωπο ή την επιχείρηση που έχει πράγματι ουσιαστική εξουσία να ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από τη συμμετοχή αυτή. Αυτό μπορεί να συμβαίνει, για παράδειγμα, εφόσον μια επιχείρηση χρησιμοποιεί άλλο πρόσωπο ή επιχείρηση για την απόκτηση ελέγχουσας συμμετοχής, και έχει την εξουσία άσκησης των δικαιωμάτων από τα οποία απορρέει ο έλεγχος μέσω του εν λόγω προσώπου ή επιχείρησης, δηλαδή το τελευταίο αν και είναι τυπικά υποκείμενο των δικαιωμάτων, χρησιμοποιείται απλώς ως «όχημα». Στην περίπτωση αυτή, ο έλεγχος αποκτάται από την επιχείρηση που βρίσκεται στην πραγματικότητα πίσω από την πράξη και ασκεί όντως την εξουσία ελέγχου της επιχείρησης - στόχου. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται

<sup>9</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 13.

κάποιος όμιλος εταιριών, για τη διαπίστωση αυτού του έμμεσου ελέγχου, μπορεί να ληφθούν υπόψη ως αποδεικτικά στοιχεία, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό, και αξιολογούμενα κατά περίπτωση, οι μετοχές, οι συμβατικές σχέσεις, οι πηγές χρηματοδότησης ή οι οικογενειακοί δεσμοί. Η ΕΑ θα προχωρήσει αμέσως κατωτέρω στην αξιολόγηση αυτών των στοιχείων στο πλαίσιο της υπό εξέταση συγκέντρωσης.

II.2.2 Η απόκτηση έμμεσου ελέγχου επί της OPEL εν προκειμένω

14. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η έννοια του ελέγχου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του ν. 3959/2011 αναφέρεται στη δυνατότητα «καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης». Από την εξέταση των πραγματικών περιστατικών της υπό εξέταση συγκέντρωσης, προκύπτουν ισχυρές ενδείξεις ότι το πρόσωπο του τυπικού (μοναδικού) κατόχου ελέγχουσας συμμετοχής στην OPEL (Γεώργιος Συγγελίδης) δεν ταυτίζεται με το πρόσωπο που θα έχει την δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα αυτής (Πολυχρόνης Συγγελίδης) και που, συνεπώς, θα κατέχει την ουσιαστική εξουσία ελέγχου της. Στο συμπέρασμα αυτό κατατείνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

15. Πρώτον, οι Γεώργιος και Πολυχρόνης Συγγελίδης συνδέονται μεταξύ τους με στενούς οικογενειακούς δεσμούς, όντας συγγενείς α' βαθμού εξ αίματος σε ευθεία γραμμή (πατέρας και υιός).

16. Δεύτερον, κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της υπό εξέταση συναλλαγής, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης πρόκειται να συμμετέχει με εκτελεστικές αρμοδιότητες στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο της OPEL, ως Διευθύνων Σύμβουλος αυτής<sup>10</sup>. Η συμμετοχή του Πολυχρόνη Συγγελίδη στο Διοικητικό Συμβούλιο της εξαγοραζόμενης εταιρίας προκύπτει ρητώς από την Σύμβαση Εξαγοράς Μετοχών, στην οποία ο αγοραστής, Γεώργιος Συγγελίδης, δηλώνει μεταξύ άλλων ότι η διοίκηση της OPEL θα ασκείται από τον ίδιο και τον Πολυχρόνη Συγγελίδη<sup>11</sup>.

17. Τρίτον, αναφορικά με τον τρόπο λήψης των στρατηγικών αποφάσεων της OPEL για ζητήματα όπως ο προϋπολογισμός, το επιχειρησιακό πρόγραμμα, σημαντικές επενδύσεις ή ο διορισμός των ανώτερων διοικητικών στελεχών, οι γνωστοποιούντες δήλωσαν ότι «[τ]ις στρατηγικές αποφάσεις της εξαγοραζόμενης εταιρείας θα λαμβάνει ο Πολυχρόνης Συγγελίδης, λαμβάνοντας, ασφαλώς, υπόψη και τη γνώμη του Γεωργίου Συγγελίδη»<sup>12</sup>.

18. Τέταρτον, κατά την αναμετάδοση από τον έντυπο και ηλεκτρονικό Τύπο της είδησης της εξαγοράς της OPEL παραλείπεται οποιαδήποτε αναφορά στο πρόσωπο του Γεωργίου Συγγελίδη ως αποκτώντα το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας. Αντ' αυτού,

<sup>10</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 3, καθώς και την υπ' αριθμ. πρωτ. 4995/29.7.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων, σημείο 3(i).

<sup>11</sup> Βλ. όρο 13.4 της Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών (πρωτότυπο κείμενο στην αγγλική): «[...]».

<sup>12</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 4995/29.7.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων, σημείο 3(ii).

τα σχετικά δημοσιεύματα είτε αναφέρονται γενικά στην «οικογένεια Συγγελίδη»<sup>13</sup>, είτε επικεντρώνονται αποκλειστικά στον Πολυχρόνη Συγγελίδη, παραπέμποντας σε ορισμένες περιπτώσεις και σε δηλώσεις του. Ενδεικτικά αναφέρονται:

i) η από 5.2.2019 συνέντευξη του Πολυχρόνη Συγγελίδη στην ιστοσελίδα insider.gr, που τιτλοφορείται: «Π. Συγγελίδη στο insider.gr: Πολύ χαρούμενος για την απόκτηση της Opel»<sup>14</sup>.

ii) η από 11.2.2019 συνέντευξη του Πολυχρόνη Συγγελίδη στην ιστοσελίδα dealnews.gr, που τιτλοφορείται: «Αγκαλιάζουμε την Opel»<sup>15</sup>.

iii) το άρθρο με τίτλο «Στο τιμόνι και της Opel ο Πολυχρόνης Συγγελίδης» που δημοσιεύτηκε στις 17.2.2019 στην έντυπη έκδοση της εφημερίδας «ΝΕΑ ΣΕΛΙΔΑ» (φύλλο 89).

Είναι δε χαρακτηριστικό ότι οι συντάκτες των ανωτέρω δημοσιευμάτων προσμετρούν το μερίδιο αγοράς της OPEL στο σύνολο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της οικογένειας Συγγελίδη, σημειώνοντας ότι, με την ολοκλήρωση της υπό εξέταση συναλλαγής, ο αποκαλούμενος από τον Τύπο «όμιλος Συγγελίδη» θα αντιπροσωπεύει το 25% της ελληνικής αγοράς.

19. Τέλος, ως κίνητρο και λόγο για την πραγματοποίηση της υπό εξέταση συναλλαγής, οι γνωστοποιούντες προβάλλουν [...]<sup>16</sup>. Σε μεταγενέστερη δε επιστολή τους, προτάσσουν [...]<sup>17</sup>. Αν και οι γνωστοποιούντες δεν αναλύουν περαιτέρω σε τι συνίστανται οι οικογενειακοί λόγοι στους οποίους αναφέρονται<sup>18</sup>, η επίκλησή τους είναι σε κάθε περίπτωση ενδεικτική τόσο της ύπαρξης δεσμών

<sup>13</sup> Βλ. το σχετικό άρθρο στην ιστοσελίδα του Αθηναϊκού-Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.amna.gr/auto/article/331637/O-Suggelidis-einai-o-neos-eisagogeas-tis-Opel-stin-Ellada>.

<sup>14</sup> Διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.insider.gr/epiheiriseis/aytokinito/106131/p-syggelidis-sto-insidergr-polyharoymenos-gia-tin-apoktisi-tis-opel>.

<sup>15</sup> Διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.dealnews.gr/roi/item/249626-%C2%AB%CE%B3%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%AC%CE%B6%CE%BF%CF%85%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%B7%CE%BD-Opel%C2%BB#.XUqdWOgzaM9>

<sup>16</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.07.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 4.

<sup>17</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 4995/29.7.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων, σημείο 3(ii).

<sup>18</sup> Σε αντίστοιχη διευκρινιστική ερώτηση που τέθηκε από την Υπηρεσία στο πλαίσιο της αρχικής γνωστοποίησης (βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 1495/25.2.2019 επιστολή της ΓΔΑ), η απάντηση των Γεωργίου και Θεοδώρα Συγγελίδη είχε ως εξής: «Η αναφορά σε οικογενειακούς λόγους, συναρτάται με τους στρατηγικούς και οικονομικούς λόγους της γνωστοποιούμενης εξαγοράς από αμφοτέρους τους Αγοραστές, Θεοδώρα και Γεώργιο Συγγελίδη, οι οποίοι εκτός από επενδυτές, με σημαντική οικονομική επιφάνεια και σε θέση να εκτιμήσουν τη σημασία της συγκεκριμένης επενδυτικής ευκαιρίας σε σχέση με τις συνθήκες της ελληνικής οικονομίας και ειδικότερα της αγοράς αυτοκινήτου, προφανώς ενήργησαν και ως γονείς λαμβάνοντας υπόψη ότι [...]. Η περαιτέρω ανάλυση επί των οικογενειακών λόγων εκφεύγει του παρόντος και άπτεται αποκλειστικά στις ιδιαίτερες ατομικές επιλογές και βούληση των Αγοραστών». Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 2048/18.3.2019 επιστολή των Γεωργίου και Θεοδώρα Συγγελίδη.

οικονομικής φύσεως μεταξύ ορισμένων τουλάχιστον μελών της οικογένειας Συγγελίδη, όσο και της σύμπτωσης των οικονομικών τους συμφερόντων<sup>19</sup>.

20. Για όλους τους ανωτέρω λόγους, εκτιμάται ότι, στην προκειμένη περίπτωση, ο Γεώργιος Συγγελίδης, έχοντας εξαγοράσει το σύνολο (100%) του μετοχικού κεφαλαίου της OPEL, είναι μεν τυπικά το υποκείμενο των δικαιωμάτων από τα οποία απορρέει η δυνατότητα ελέγχου της τελευταίας, ωστόσο, από την εξέταση των πραγματικών περιστατικών, όπως εκτέθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, συνάγεται ότι η εξουσία ελέγχου της OPEL θα ασκείται στην πράξη από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη. Συνακόλουθα, όπως θα εκτεθεί στη συνέχεια<sup>20</sup>, διά της μεταβολής του ελέγχου που επέρχεται δυνάμει της υπό εξέταση συναλλαγής, η OPEL θα πρέπει να θεωρηθεί ως αποτελούσα ενιαία οικονομική οντότητα από κοινού με τα υπόλοιπα νομικά πρόσωπα συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη.

II.2.3 Εταιρίες που βρίσκονται υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη

21. Οι επιχειρήσεις τις οποίες ο Πολυχρόνης Συγγελίδης ελέγχει άμεσα ή έμμεσα είναι οι εξής:

- «AIGLON ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής «AIGLON»), η οποία είναι η επίσημη εισαγωγέας των κατασκευαστικών οίκων οχημάτων CITROEN, PEUGEOT και Automobiles DS<sup>21</sup> και κύρια δραστηριότητά της αποτελεί η εισαγωγή, διανομή και εμπορία καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων καθώς και ανταλλακτικών των συγκεκριμένων κατασκευαστικών οίκων·

- «SYNERGO ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «SYNERGO»), η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στη μετασκευή και εμπορία οχημάτων·

- «AUTOONE ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» (εφεξής «AUTOONE»), η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην εισαγωγή και εμπορία αυτοκινήτων, ανταλλακτικών και παροχή υπηρεσιών συνεργείου<sup>22</sup>.

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

- «ΕΛΥΖΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ» (εφεξής «ΕΛΥΖΕ»), η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην ασφαλιστική πρακτόρευση·

- «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΕΛΥΖΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ»), η οποία δραστηριοποιείται στην μεσιτεία ασφαλίσεων·

<sup>19</sup> Σχετικά με την σημασία ύπαρξης οικογενειακών δεσμών ως στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη για την διαπίστωση της ταυτότητας του αποκτώντος ελέγχου, πρβλ. υπόθ. M.754, Anglo American Corporation/ Lonrho, απόφαση της Ε. Π. της 23.04.1997, παρ. 10-11.

<sup>20</sup> Βλ. κατωτέρω υπό II.4.2 και II.4.3.

<sup>21</sup> Επισημαίνεται ότι τα οχήματα DS, έως [...], αποτελούσαν προϊόντα που κατασκευάζονταν και διανεμόνταν υπό το σήμα Citroen.

<sup>22</sup> [...], η εταιρία λειτουργούσε ως εισαγωγέας των οχημάτων JEEP και ανταλλακτικών LANCIA, JEEP, CHRYSLER και DODGE. Την [...], η AUTOONE υπέγραψε [...]. Επισημαίνεται ότι [...].

• «HELLENIC 3PL ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «HELLENIC 3PL»), η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών logistics ανταλλακτικών.

### II.3 OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

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

23. Το Διοικητικό Συμβούλιο της OPEL<sup>23</sup> είναι τριμελές και αποτελείται από τους Λεωνίδα Μισαλάκη (Πρόεδρος), Μαρία Σαμαρά (Αντιπρόεδρος) και Αναστάσιο Αραμπατζή (Μέλος), ενώ δεν υπάρχει Διευθύνων Σύμβουλος<sup>24</sup>. Η θητεία του ισχύοντος Δ.Σ. λήγει την 21.12.2020. Όπως προαναφέρθηκε, μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση συναλλαγής, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης πρόκειται να συμμετέχει με εκτελεστικές αρμοδιότητες στο νέο διοικητικό συμβούλιο της OPEL, ως Διευθύνων Σύμβουλος αυτής<sup>25</sup>.

24. Ο καταστατικός σκοπός της εταιρίας είναι, μεταξύ άλλων: (α) Η παροχή υπηρεσιών τεχνικής βοήθειας (know-how) και συμβουλών κάθε φύσης και περιγραφής προς οποιονδήποτε τρίτο, νομικό ή φυσικό πρόσωπο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην έννοια των υπηρεσιών, τεχνικής βοήθειας και συμβουλών περιλαμβάνεται οποιαδήποτε υπηρεσία που σχετίζεται με την Ελληνική αγορά αυτοκινήτων, εξαρτημάτων, ανταλλακτικών και εξυπηρέτησες (service) αυτών, καθώς και η διενέργεια ερευνών, σύνταξη μελετών και παρακολούθηση εξελίξεως ειδικών τομέων σε οποιοδήποτε συναφές θέμα· (β) Η εισαγωγή, εξαγωγή, αγορά, πώληση, διανομή και γενικά εμπορία, στο όνομά της ή για λογαριασμό τρίτων, οχημάτων επιβατηγών ή εμπορικών οποιουδήποτε τύπου και περιγραφής, περιλαμβανομένων και μερών, εξαρτημάτων, ανταλλακτικών και ειδών αυτοκινήτων (αξεσουάρ)· και (γ) Η μεσολάβηση στο όνομα της και για λογαριασμό αλλοδαπών και/ή ημεδαπών οίκων και η διαμεσολάβηση ως εμπορικού αντιπροσώπου τους, σε σχέση με τη διάθεση γενικά οποιουδήποτε τύπου οχημάτων στην Ελλάδα ή στην αλλοδαπή.

25. Το δίκτυο διανομής της OPEL καλύπτει το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 36 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές, οι οποίοι λειτουργούν συνολικά 56 σημεία πώλησης ή/και service. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο

<sup>23</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1121638/02.02.2018 ανακοίνωση καταχώρισης στο Γ.Ε.ΜΗ. στοιχείων της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «OPEL ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

<sup>24</sup> [...].

<sup>25</sup> Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 4479/05.07.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 3, καθώς και την υπ' αριθ. πρωτ. 4995/29.07.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων, σημείο 3(i).

ως σημεία επισκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 1<sup>26</sup>). Ωστόσο, συνήθως οι εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες λειτουργούν σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο.

Νομός	Σημεία πώλησης	Service
ΑΤΤΙΚΗ	9	20
ΘΡΑΚΗ	2	3
ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	7	7
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2	3
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ / ΘΕΣΣΑΛΙΑ	3	6
ΗΠΕΙΡΟΣ/ ΕΠΤΑΝΗΣΑ	4	5
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	3	5
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΚΡΗΤΗ	4	5
ΣΥΝΟΛΟ	34	54

Πίνακας 1: Δίκτυο διανομής OPEL

26. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, το δίκτυο διανομής της OPEL θα παραμείνει αυτοτελές.

### II.4 Κύκλοι εργασιών των μερών

#### II.4.1 Γενικό πλαίσιο

27. Στην προκειμένη περίπτωση, ως «συμμετέχουσες επιχειρήσεις» για τους σκοπούς του ελέγχου της συγκέντρωσης κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα θα πρέπει να θεωρηθούν, αφενός μεν η OPEL (ως επιχείρηση - στόχος), αφετέρου δε ο Πολυχρόνης Συγγελίδης, ως εμμέσως αποκτών τον έλεγχο επί της OPEL.

28. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο έλεγχος αποκτάται από φυσικό πρόσωπο, για τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών του φυσικού προσώπου λαμβάνεται υπόψη ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που ελέγχει το πρόσωπο αυτό<sup>27</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, στις επόμενες παραγράφους θα εξεταστεί, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που παρατίθεται στο άρθρο 10, παράγραφος 4 του ν. 3959/2011, ο συνολικός κύκλος εργασιών που θα πρέπει να υπολογιστεί ότι πραγματοποιείται από τις επιχειρήσεις, τις οποίες ελέγχει ο Πολυχρόνης Συγγελίδης<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Βάσει της υπ' αριθ. πρωτ. 2048/18.03.2019 επιστολής των Γεωργίου και Θεοδώρας Συγγελίδη.

<sup>27</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 151.

<sup>28</sup> Βλ. και Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 175-176, η οποία προβλέπει ότι όταν μια επιχείρηση που συμμετέχει σε μια συγκέντρωση ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων, τότε δεν λαμβάνεται υπόψη μόνο ο κύκλος εργασιών της συγκεκριμένης επιχείρησης, αλλά ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων εκείνων με τις οποίες η συμμετέχουσα επιχείρηση διατηρεί δεσμούς που συνίστανται στα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο άρθρο 5, παράγραφος 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 [και που ταυτίζονται με αυτά που απαριθμούνται στο άρθρο 10, παράγραφος 4 του ν. 4959/2011] προκειμένου να εξεταστεί κατά πόσον καλύπτονται τα κατώτερα όρια γνωστοποίησης που καθορίζονται στην νομοθεσία.

Σκοπός είναι να εντοπίζεται το συνολικό μέγεθος των οικονομικών πόρων που συνδυάζονται με την πράξη, ανεξαρτήτως του αν οι σχετικές οικονομικές δραστηριότητες ασκούνται απευθείας από τη συμμετέχουσα επιχείρηση ή έμμεσα μέσω επιχειρήσεων με τις οποίες η συμμετέχουσα επιχείρηση διατηρεί τους δεσμούς

29. Οι επιχειρήσεις<sup>29</sup> αυτές, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν ως μια «ενιαία οικονομική οντότητα»<sup>30</sup>, ενόψει:

(α) των στενών οικογενειακών δεσμών μεταξύ των Πολυχρόνη και [...], μετόχων των εταιριών AIGLON, SYNERGO, AUTOONE, ELYZE, ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, HELLENIC 3PL και SYNERGY, οι οποίοι τυγχάνουν και [...] του Γεωργίου Συγγελίδη·

(β) του γεγονότος ότι, λόγω ακριβώς του οικογενειοκεντρικού χαρακτήρα των εν λόγω επιχειρήσεων, τα ποσοστά συμμετοχής των Πολυχρόνη και [...] στη μετοχική σύνθεσή τους δεν μπορούν να αποτελέσουν ασφαλή ένδειξη της επιρροής που ασκεί έκαστος εξ αυτών στον έλεγχο της κάθε επιχείρησης· και

(γ) της ανεπάρκειας στοιχείων που να καταδεικνύουν πέραν πάσης αμφιβολίας την κατοχή de facto εξουσίας άσκησης άνω του ημίσεως των δικαιωμάτων ψήφου στις συνελεύσεις των μετόχων των ως άνω εταιριών, είναι εξαιρετικά δυσχερές (αν όχι πρακτικά αδύνατο) να στοιχειοθετηθεί ο κατά περίπτωση ασκών καθοριστική επίδραση στις δραστηριότητες των προαναφερθεισών εταιριών.

30. Εντούτοις, από τα πραγματικά περιστατικά, όπως θα εκτεθούν στην επόμενη ενότητα, προκύπτει ότι οι εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη σημαντικής κεντρικής διαχείρισης, η οποία θεμελιώνεται από την περαιτέρω συνδρομή διαρθρωτικών δεσμών, ούτως ώστε να αποτελούν οι εταιρίες αυτές μια ενιαία οικονομική οντότητα. Κεντρικό πρόσωπο σε αυτόν το de facto όμιλο<sup>31</sup> είναι ο Πολυχρόνης Συγγελίδης.

που περιγράφονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του ν. 3959/2011. Επισημαίνεται ότι η έννοια του «ομίλου» είναι ευρεία και μια συμμετέχουσα επιχείρηση που διατηρεί άμεσα ή έμμεσα δεσμούς όπως αυτοί που περιγράφονται ανωτέρω με άλλες εταιρίες, οι εταιρίες αυτές πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ανήκουσες στον ίδιο όμιλο προκειμένου να υπολογιστεί ο κύκλος εργασιών.

<sup>29</sup> Ως «επιχείρηση», κατά το δίκαιο προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού, νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο ή οικονομική οντότητα που ασκεί εμπορική ή άλλη οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του και από τον τρόπο χρηματοδότησής του, βλ. ΔΕΕ, C-41/90, Hofner και Elser, σκ. 21, C-55/96, Job Centre II, σκ. 21, C-180-184/98, Pavlov, σκ. 74, και C-218/00, Cital di Batistello Venanzio, σκ. 22 και ΕΑ 292/IV/2005, Οδοντιατρικοί Σύλλογοι, παρ.2.1, η οποία επικυρώθηκε από το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με τις υπ' αριθμ. 1026/2007, 1027/2007 και 1028/2007 αποφάσεις του, και 518/VI/2011, Μεσίτες, σκ. 102, η οποία επικυρώθηκε από το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με τις υπ' αριθμ. 2821/2013 και 502/2013 αποφάσεις του.

Η έννοια της «επιχείρησης» είναι περισσότερο οικονομική παρά νομική και το αποφασιστικό κριτήριο για την έννοια αυτή στο δίκαιο προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού είναι η οικονομική και όχι η νομική της αυτοτέλεια, βλ. ΕΑ 518/VI/2011, Μεσίτες, σκ. 102 και επ. και 376/V/2008, ΙΚΑ/Τράπεζες, παρ. 6.1.1.

<sup>30</sup> Η Ε. Επ. σε δύο τουλάχιστον περιπτώσεις στο παρελθόν έχει προβεί στον καταλογισμό κύκλου εργασιών σε συμμετέχουσες επιχειρήσεις επί τη βάσει του κριτηρίου της ενιαίας οικονομικής οντότητας βλ. υπόθ. Μ.1016, Price Waterhouse/ Coopers & Lybrand, απόφαση της 20.05.1998, σκ. 7 επ., και υπόθ. Μ.1901, Cap Gemini/ Ernst & Young, απόφαση της 17.05.2000, σκ. 6 επ.

<sup>31</sup> Πρβλ. και Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 184, όπου καθίσταται σαφές ότι τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των επιχειρήσεων των οποίων ο κύκλος εργασιών μπορεί να καταλογισθεί, είναι διαφορετικά με τα κρι-

II.4.2 Η ύπαρξη ενιαίας οικονομικής οντότητας στην υπό εξέταση υπόθεση

31. Επί της αρχής, η ύπαρξη στενών οικογενειακών δεσμών μεταξύ των ασκούντων έλεγχο επί των προαναφερθέντων νομικών προσώπων δεν είναι από μόνη της καθοριστική για τη στοιχειοθέτηση ενιαίας οικονομικής οντότητας στην υπό εξέταση υπόθεση<sup>32</sup>. Για το λόγο αυτό, πρέπει να εξεταστεί εάν, πέραν των οικογενειακών δεσμών, συντρέχουν περαιτέρω δεσμοί οικονομικής φύσεως βάσει των οποίων μπορεί να θεμελιωθεί η άσκηση σημαντικής κεντρικής διαχείρισης<sup>33</sup>. Συναφώς, στην υπό κρίση υπόθεση παρατηρείται ότι οι εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη που αναφέρονται ανωτέρω χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό ενοποίησης, όπως καταδεικνύεται, αφενός, από τις προεκτεθείσες οικογενειακές σχέσεις και, αφετέρου, από τη συνδρομή των εξής διαρθρωτικού χαρακτήρα δεσμών:

– το μετοχικό κεφάλαιο εκάστης των προαναφερθεισών εταιριών κατέχεται εξ ολοκλήρου (ή τουλάχιστον σε ποσοστό που υπερβαίνει το [...])%, άμεσα ή έμμεσα, από ένα ή περισσότερα μέλη της οικογένειας Συγγελίδη·  
– υπάρχουν σημαντικές αλληλεπικαλύψεις στα διοικητικά συμβούλια των ανωτέρω εταιριών, καθώς ο μεν Πολυχρόνης Συγγελίδης συμμετέχει στο διοικητικό συμβούλιο εκάστης εξ αυτών, ο δε Ιωάννης Συγγελίδης συμμετέχει στα διοικητικά συμβούλια όλων πλην δύο εταιριών<sup>34</sup>.

– οι προαναφερθείσες εταιρίες έχουν στο σύνολό τους κοινή έδρα, και συγκεκριμένα το Δήμο Αμαρουσίου, Λεωφόρος Κηφισίας, αριθμ. 240-242<sup>35</sup>, και

τήρια που προσδιορίζουν την έννοια του ελέγχου. Σχετικά με τη θεμελίωση de facto ελέγχου για το σκοπό καταλογισμού κύκλου εργασιών, βλ. τις αποφάσεις της Ε. Επ. στην υπόθ. Μ.062 - Eridania/ ISI, απόφαση της 30.7.1991, σκ. 6 (όπου η Ε.Επ. θεώρησε ότι η μητρική της Eridania, Montedison ελέγχεται από τη Ferruzzi, η οποία συμμετείχε στο μετοχικό της κεφάλαιο σε ποσοστό 43,69%, επί τη βάσει, αφενός, της ευρύτατης διασποράς των υπόλοιπων μετοχών και, αφετέρου, του διορισμού όλων των μελών του διοικητικού συμβουλίου της Montedison, άμεσα ή έμμεσα, από τη Ferruzzi), και στην υπόθ. Μ.187 - IFINT/ EXOR, απόφαση της 02.03.1992, σκ. 8 (όπου η Ε.Επ. έκρινε ότι η IFI ήλεγχε την IFINT, αν και δεν κατείχε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας, δεδομένου ότι είχε προτείνει και ορίσει όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της IFINT. Παράλληλα, στην EXOR καταλογίστηκε ο κύκλος εργασιών της Perrier επειδή, παρά το γεγονός ότι κατείχε το 28,69% του μετοχικού κεφαλαίου της Perrier και το 33,29% των δικαιωμάτων ψήφου, η Ε.Επ. διαπίστωσε ότι η EXOR είχε ασκήσει σε πρόσφατη γενική συνέλευση το 52,1% των δικαιωμάτων ψήφου, ενώ ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Perrier ήταν ταυτόχρονα και πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της EXOR).

<sup>32</sup> Βλ. ΔΕΕ C-196/99 P, Siderúrgica Aristrain Madrid SL κατά Επιτροπής, EU:C:2003:529, σκ. 99, «Το γεγονός απλώς και μόνο ότι το εταιρικό κεφάλαιο διακεκριμένων εμπορικών εταιριών ανήκει στο ίδιο πρόσωπο ή στην ίδια οικογένεια δεν αρκεί αφ' εαυτού ώστε να αποτελέσει απόδειξη της ύπαρξης μεταξύ των εταιριών αυτών οικονομικής οντότητας».

<sup>33</sup> Βλ. Hilmi Bolatoğlu, 'The Concept of Economic Unity in Merger Cases: Lifting the Corporate Veil' [2009] 30(8) European Competition Law Review, σελ. 364.

<sup>34</sup> Εξαιρέση αποτελούν οι εταιρίες ELYZE και ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ.

<sup>35</sup> Βλ. τις μερίδες στο Γ.Ε.ΜΗ των εταιριών: AIGLON, SYNERGO, AUTOONE, ELYZE, ELYZE ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, HELLENIC 3PL και SYNERGY.

– η συχνή αναφορά μερίδας του Τύπου στον «όμιλο Συγγελίδη»<sup>36</sup>, καταχρηστικά μεν γενόμενη (καθότι κατά δήλωση των γνωστοποιούτων δεν υφίσταται όμιλος υπό τη νομική του όρου έννοια)<sup>37</sup>, είναι ενδεικτική της αντίληψης της Αγοράς περί της ύπαρξης διαρθρωτικών δεσμών μεταξύ των διακριτών νομικών προσώπων συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη.

32. Από τα ανωτέρω συνάγεται η ύπαρξη σημαντικής κεντρικής διαχείρισης των υποθέσεων των εταιριών συμφερόντων της οικογένειας Συγγελίδη, ούτως ώστε αυτές να αποτελούν στην πράξη μια ενιαία οικονομική οντότητα. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι ο Πολυχρόνης Συγγελίδης αποτελεί το κεντρικό πρόσωπο σε αυτόν τον *de facto* όμιλο, δεδομένου ότι, εκτός των εταιριών στις οποίες διαθέτει εξουσία άσκησης άνω του ημίσεως των δικαιωμάτων ψήφου στις συνελεύσεις των μετόχων ([...]), ο ίδιος επίσης ασκεί, κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, *de facto* αποφασιστική επιρροή στις εταιρίες AIGLON, SYNERGO (και δι' αυτής εμμέσως στην εταιρία AUTOONE) και [...] (και δι' αυτής εμμέσως στην εταιρία HELLENIC 3PL)<sup>38</sup>.

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

II.4.3 Ο καταλογισμός κύκλου εργασιών στην υπό εξέταση υπόθεση

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

35. Επιπροσθέτως, πέραν των προαναφερθεισών εταιριών, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης συμμετέχει με ποσοστό [...] % στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας με την επωνυμία «BIAMAP - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «BIAMAP»)<sup>39</sup>, ενώ μετέχει στο διοικητικό συμβούλιο αυτής ως Διευθύνων Σύμβουλος<sup>40</sup>. Το υπόλοιπο [...] % του μετοχικού κεφαλαίου της BIAMAP κατέχει φυσικό πρόσωπο (ο [...]) εκτός της οικογένειας Συγγελίδη. Κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης «δεν ασκεί έλεγχο στην εταιρεία «BIAMAP Α.Ε.». Για τη λήψη αποφάσεων στη Γενική Συνέλευση της εν λόγω

<sup>36</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημ. 13-15 και το κείμενο που τις συνοδεύει.

<sup>37</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 12.

<sup>38</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 5680/16.9.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων.

<sup>39</sup> Βλ. το προσκομισθέν Σχητικό 1, με θέμα «ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ».

<sup>40</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 1181784/12.7.2018 Ανακοίνωση καταχώρισης στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο στοιχείων της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία BIAMAP - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.

εταιρείας κάθε ψήφος αντιστοιχεί σε μία μετοχή»<sup>41</sup>. Στο μέτρο που η BIAMAP δεν ελέγχεται αποκλειστικά από την οικογένεια Συγγελίδη, ελλείπουν οι διαρθρωτικοί δεσμοί που απαιτούνται προκειμένου η εταιρία να θεωρηθεί ως μέρος της κατά τα ανωτέρω ενιαίας οικονομικής οντότητας. Αναφορικά, λοιπόν, με το ζήτημα του καταλογισμού του κύκλου εργασιών της BIAMAP, στον Πολυχρόνη Συγγελίδη αντιστοιχεί [...] συνολικού κύκλου εργασιών της τελευταίας, [...]<sup>42</sup>.

36. Κατόπιν τούτων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 ν. 3959/2011, ο κύκλος εργασιών καθενός από τα συμμετέχοντα στην υπό κρίση πράξη μέρη το τελευταίο δημοσιευμένο οικονομικό έτος (2018) στην ελληνική και παγκόσμια αγορά, βάσει των οικονομικών καταστάσεων τους και των στοιχείων που προσκομίστηκαν, είχε ως εξής:

- Πολυχρόνης Συγγελίδης: [...] ΕΥΡΩ.
- OPEL: 95.833.396 ΕΥΡΩ.

### III. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

#### III.1 Χαρακτηρισμός της υπό κρίση πράξης

37. Στην υπό εξέταση συγκέντρωση, η εξαγορά από το Γεώργιο Συγγελίδη του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της OPEL και η απόκτηση έμμεσου ελέγχου της εξαγοραζόμενης εταιρίας από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη συνιστά περίπτωση μεταβολής του ελέγχου επί της τελευταίας, η οποία αποτελεί συγκέντρωση υπό την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 2 περίπτωση β' του ν. 3959/2011. Όπως έχει ήδη εκτεθεί στην ενότητα II.2.2 ανωτέρω, τόσο

<sup>41</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. πρωτ. 5680/16.9.2019 επιστολή των γνωστοποιούντων.

<sup>42</sup> Αναφορικά με το ζήτημα του καταλογισμού κύκλου εργασιών κοινής επιχείρησης, το άρθρο 10 παράγραφος 5 περίπτωση β' του ν. 3959/2011 ορίζει ότι, όταν επιχειρήσεις που συμμετέχουν διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις δυνατότητες επιρροής που αναφέρονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, κατά τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων λαμβάνεται υπόψη ο κύκλος εργασιών που προκύπτει από την πώληση αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών μεταξύ της κοινής επιχείρησης και κάθε τρίτης επιχείρησης. Αυτός ο κύκλος εργασιών επιμερίζεται εξίσου στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την ερμηνεία της αντίστοιχης διάταξης του άρθρου 5 παράγραφος 5 περίπτωση β' του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004, η αρχή που διατυπώνεται σε αυτή εφαρμόζεται κατ' αναλογία για τον καταλογισμό του κύκλου εργασιών στην περίπτωση των κοινών επιχειρήσεων μεταξύ επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην εκάστοτε συγκέντρωση και τρίτων επιχειρήσεων, εφόσον ο κύκλος εργασιών τους λαμβάνεται υπόψη κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 4 περίπτωση β' (διάταξη που ταυτίζεται με αυτή του άρθρου 10 παράγραφος 4 περίπτωση β' του ν. 3959/2011). Πρακτική της Ε.Επ. είναι να καταλογίζει στη συμμετέχουσα επιχείρηση τον κύκλο εργασιών της κοινής επιχείρησης ανά επιχείρηση, ανάλογα με τον αριθμό των επιχειρήσεων που ασκούν από κοινού έλεγχο (Βλ. Κωδικοποιημένη ανακοίνωση για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, παρ. 187). Προς την ίδια κατεύθυνση, βλ., π.χ., τις αποφάσεις της Ε.Επ. στην υπόθ. M.1046 - Ameritech/Tele Danmark, απόφαση της 05.12.1997, παρ. 6 (όπου η Ε.Επ. καταλόγισε στην Ameritech, μία από τις τέσσερις μητρικές εταιρίες, το 25% του κύκλου εργασιών της κοινής επιχείρησης Belgacom), και υπόθ. M.1741 - MCI WorldCom/ Sprint, απόφαση της 28.06.2000, παρ. 4, υποσημ. 6 (κατά την οποία καταλογίστηκε στη Sprint το ένα τρίτο του κύκλου εργασιών της Global One δεδομένου ότι η πρώτη ήταν ένας από τους τρεις ελέγχοντες μετόχους της κοινοπραξίας).



το συμπέρασμα αυτό, όσο και η συνακόλουθη υποχρέωση γνωστοποίησης κατ' άρθρο 6 του ν. 3959/2011, ισχύουν παρά το γεγονός ότι, κατά το χρόνο της γνωστοποίησης, ο Γεώργιος Συγγελίδης ούτε ασκούσε περαιτέρω οικονομικές δραστηριότητες για λογαριασμό του, ούτε ήλεγχε άλλη επιχείρηση.

38. Ειδικότερα, δεδομένου ότι (α) διά της εξεταζόμενης πράξης ο έλεγχος της OPEL αποκτάται στην πράξη εμμέσως από τον υιό του Γεωργίου Συγγελίδη, Πολυχρόνη, και (β) ο τελευταίος ελέγχει ήδη, είτε de jure είτε de facto, έναν αριθμό άλλων επιχειρήσεων, συνάγεται, αφενός μεν ότι η επίμαχη συγκέντρωση υπόκειται στην προαναφερθείσα υποχρέωση γνωστοποίησης, αφετέρου δε ότι για τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών θα ληφθεί υπόψη ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που ελέγχονται από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη.

### III.2 Αρμοδιότητα Ε.Α.

39. Η υπό κρίση συγκέντρωση υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση, καθώς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6 παράγραφος 1 του ν. 3959/2011<sup>43</sup> και έχει εθνική διάσταση με βάση τους γνωστοποιηθέντες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, κύκλους εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων κατά το έτος 2018 στην ελληνική και παγκόσμια αγορά, οι οποίοι παρατίθενται στην παρ. 36 ανωτέρω<sup>44</sup>. Περαιτέρω, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν έχει κοινοτική διάσταση, καθώς οι παγκόσμιοι κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια του άρθρου 1 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1: «Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη συμφωνίας ή τη δημοσίευση προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά».

<sup>44</sup> Βλ. ανωτέρω υπό II.4.3.

<sup>45</sup> Βλ. άρθρο 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 της 20.1.2004, σύμφωνα με το οποίο: «[...] Μία συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ και β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. 3. Μία συγκέντρωση που δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 έχει κοινοτική διάσταση, εφόσον: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ· β) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε κάθε ένα από τρία τουλάχιστον κράτη μέλη, υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ· γ) σε κάθε ένα από τα τρία τουλάχιστον κράτη μέλη που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του στοιχείου β), δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μία χωριστά συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ και δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

40. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 του ν. 3959/2011, μια συγκέντρωση υπόκειται σε γνωστοποίηση: α) όταν οι συγκεντρώσεις συνίστανται σε συγχώνευση κατά την έννοια της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 ή σε απόκτηση κοινού ελέγχου κατά την έννοια της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 5, από κοινού οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις πράξεις αυτές· ή β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το πρόσωπο ή η επιχείρηση που αποκτά τον έλεγχο στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων.

41. Δεδομένου ότι, αφενός μεν, η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση συνίσταται επί της ουσίας στην απόκτηση από τον Πολυχρόνη Συγγελίδη έμμεσου ελέγχου της OPEL, ενώ αφετέρου δεν στοιχειοθετείται απόκτηση κοινού ελέγχου επί της OPEL υπό την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 2 περίπτωση β', δοθέντος ότι ο Γεώργιος Συγγελίδης δεν ελέγχει ήδη άλλη επιχείρηση, συνάγεται ότι βάσει της διάταξης του άρθρου 6 παράγραφος 3 περίπτωση β' του ν. 3959/2011, υπόχρεος σε γνωστοποίηση είναι ο Πολυχρόνης Συγγελίδης. Με το Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, οι Γεώργιος Συγγελίδης και Πολυχρόνης Συγγελίδης γνωστοποίησαν την εξαγορά από τον πρώτο του συνόλου (100%) του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της OPEL. Ενόψει των ανωτέρω, η παρούσα γνωστοποίηση υποβάλλεται αρμοδίως ενώπιον της ΕΑ.

III.3 Έλεγχος παραδεκτού, εμπροθέσμου και προσήκοντος της γνωστοποίησης

42. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6, παράγραφος 1 του ν. 3959/2011, το έντυπο γνωστοποίησης υπεβλήθη στην ΕΑ στις 5.7.2019 (αριθμ. πρωτ. 4479), ήτοι εντός 30 ημερών από την υπογραφή στις 21.6.2019 της ανωτέρω αναφερόμενης Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών. Με την ως άνω γνωστοποίηση συνυποβλήθηκε το προβλεπόμενο - με ποινή απαραδέκτου - στο άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 3959/2011 παράβολο. Με το έντυπο γνωστοποίησης, οι γνωστοποιούντες κοινοποίησαν στην ΕΑ αντίτυπο του φύλλου της ημερήσιας οικονομικής εφημερίδας πανελλαδικής κυκλοφορίας στο οποίο δημοσιεύσαν την υπό κρίση πράξη<sup>46</sup>. Το περιεχόμενο της ως άνω

χιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μία χωριστά συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ και δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

<sup>46</sup> Οι γνωστοποιούντες με το υπ' αριθμ. πρωτ. 4510/9.7.2019 έγγραφό τους, κοινοποίησαν στην ΕΑ αντίτυπο του φύλλου της 9.7.2019, της ημερήσιας οικονομικής εφημερίδας πανελλαδικής κυκλοφορίας «Ναυτεμπορική», στο οποίο δημοσιεύτηκε η υπό κρίση πράξη. Το κείμενο της δημοσίευσης δεν αντικατόπτριζε την ουσία της γνωστοποιηθείσας πράξης και, ως εκ τούτου, τα γνωστοποιούντα μέρη προέβησαν σε αναθεωρημένη δημόσια ανακοίνωση της υπό κρίση πράξης στην ίδια ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας στο φύλλο της 16.7.2019, αντίτυπο του οποίου κοινοποίησαν στην ΕΑ με το υπ' αριθμ. πρωτ. 4696/16.7.2019 έγγραφό τους. Το δε κείμενο της ως άνω αναθεωρημένης δημοσίευσης αναρτήθηκε στο διαδικτυακό τόπο της ΕΑ στις 17.7.2019 κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6, παρ. 6 ν. 3959/2011.

δημοσίευσης αναρτήθηκε στον διαδικτυακό τόπο της ΕΑ στις 17.7.2019, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παράγραφος 6 του ν. 3959/2011. Ως εκ τούτου, η εν λόγω γνωστοποίηση θεωρείται εμπρόθεσμη και παραδεκτή.

43. Κατά την εξέταση του φακέλου της υπόθεσης, η ΓΔΑ έκρινε ότι το έντυπο γνωστοποίησης δεν είχε συμπληρωθεί πλήρως και για το λόγο αυτό απέστειλε τις υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 4655/16.7.2019 και οικ. 5600/12.9.2019 επιστολές προς τη γνωστοποιούσα, κατά τα προβλεπόμενα στο εδ. β' της παρ. 11 και την παρ. 12 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, προκειμένου να συμπληρωθεί προσηκόντως ο φάκελος της γνωστοποίησης. Οι Γεώργιος και Πολυχρόνης Συγγελίδης με τις υπ' αριθμ. πρωτ. 4995/29.7.2019, 5556/10.9.2019 και 5680/16.9.2019 επιστολές τους προσκόμισαν τα στοιχεία που τους ζητήθηκαν προς συμπλήρωση του φακέλου, οπότε και η γνωστοποίηση κατέστη πλήρης και προσήκουσα στις 16.9.2019. Ως εκ τούτου η προθεσμία έκδοσης απόφασης της ΕΑ επί της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, παρέρχεται την 17.10.2019.

#### IV. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η έννοια της σχετικής αγοράς

44. Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή/και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Η σχετική αγορά προϊόντων ενδέχεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να αποτελείται από επί μέρους προϊόντα ή/και υπηρεσίες που παρουσιάζουν σε μεγάλο βαθμό όμοια φυσικά ή τεχνικά χαρακτηριστικά και είναι εναλλάξιμα<sup>47</sup>.

Η έννοια της επηρεαζόμενης αγοράς

45. Για τις ανάγκες αξιολόγησης της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης, με τον όρο «επηρεαζόμενη αγορά»<sup>48</sup> νοείται:

α) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες, στο ίδιο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αφορά οριζόντιες σχέσεις)· καθώς και

β) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αφορά τις κάθετες σχέσεις).

IV.1 Οριοθέτηση αγορών προϊόντος στην παρούσα υπόθεση

46. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, οι σχετικές αγορές προϊόντων και υπηρεσιών στις οποίες αφορά η συγκέντρωση είναι οι εξής:

(α) αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV)· και  
(β) αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων των παραπάνω οχημάτων.

Όπως εξηγείται στο έντυπο γνωστοποίησης, οι εν λόγω σχετικές αγορές προκύπτουν από την δραστηριότητα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων.

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

48. Από τις εταιρίες που ελέγχει ο Πολυχρόνης Συγγελίδης, η μόνη που δραστηριοποιείται σήμερα στην εισαγωγή και διανομή καινούργων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) και στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (αξεσουάρ) των εν λόγω οχημάτων είναι η AIGLON, ως επίσημος εισαγωγέας των προϊόντων PEUGEOT, CITROEN και DS<sup>49</sup>.

Ως προς την CITROEN

49. Το δίκτυο διανομής της CITROEN καλύπτει το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 40 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές οι οποίοι λειτουργούν συνολικά 52 σημεία πώλησης ή/και service. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο ως σημεία επισκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 2<sup>50</sup>). Συνήθως, όμως, οι εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες λειτουργούν ταυτόχρονα σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο. Επισημαίνεται ότι η «SYNERGY ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ», εταιρία επίσης υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη (βλ. κατωτέρω), λειτουργεί δύο σημεία πώλησης και service του εν λόγω δικτύου της CITROEN.

<sup>49</sup> Σημειώνεται ότι, όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω, τα οχήματα DS, έως [...], αποτελούσαν προϊόντα που κατασκευάζονταν και διανέμονταν με το σήμα CITROEN και, για το λόγο αυτό, οι μέχρι το 2018 πωλήσεις που αφορούν στην εν λόγω μάρκα, δεν θα αναφέρονται ως πωλήσεις υπό το ξεχωριστό σήμα DS αλλά ως πωλήσεις προϊόντων με το σήμα CITROEN.

<sup>50</sup> Βάσει της υπ' αριθμ. πρωτ. 2048/18.3.2019 επιστολής των Γεωργίου και Θεοδώρας Συγγελίδη.

<sup>47</sup> Απόφαση 558/VII/2013 της ΕΑ, σελ. 19.

<sup>48</sup> Ο.π., σελ. 20.

Νομός	Σημεία πώλησης	Service
ΑΤΤΙΚΗ	9	12
ΘΡΑΚΗ	3	2
ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	7	6
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2	2
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ / ΘΕΣΣΑΛΙΑ	6	6
ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΠΤΑΝΗΣΑ	4	6
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	3	4
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΚΡΗΤΗ	6	6
ΣΥΝΟΛΟ	40	44

Πίνακας 2: Δίκτυο διανομής CITROEN

Ως προς την PEUGEOT

50. Το δίκτυο διανομής της PEUGEOT καλύπτει επίσης το σύνολο της ελληνικής επικράτειας και αποτελείται από συνολικά 50 εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές, οι οποίοι λειτουργούν συνολικά 56 σημεία πώλησης ή/και service. Ορισμένοι εξ' αυτών πραγματοποιούν αποκλειστικά πωλήσεις οχημάτων, ενώ άλλοι λειτουργούν μόνο ως σημεία επισκευής και συντήρησης (service) (Πίνακας 3<sup>51</sup>). Όπως και στην περίπτωση του δικτύου διανομής της CITROEN, συνήθως οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς λειτουργούν και σημεία πώλησης και service, ενώ ορισμένοι λειτουργούν πάνω από ένα σημείο.

Νομός	Σημεία πώλησης	Service
ΑΤΤΙΚΗ	8	11
ΘΡΑΚΗ	3	3
ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	5	5
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2	2
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ / ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8	7
ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΠΤΑΝΗΣΑ	4	5
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	4	4
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΚΡΗΤΗ	6	6
ΣΥΝΟΛΟ	40	43

Πίνακας 3: Δίκτυο διανομής PEUGEOT

51. Τα δίκτυα διανομής των δύο κατασκευαστικών οίκων είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους, όπως προκύπτει από τις λίστες διανομίων που προσκόμισαν οι γνωστοποιούντες, οι οποίες καταδεικνύουν ότι οι διανομείς δεν αλληλοκαλύπτονται<sup>52</sup>. Επισημαίνεται ότι με βάση τα προσκομισθέντα στοιχεία μόνο ένας εξουσιοδοτημένος διανομέας διακινεί οχήματα και των δύο κατασκευαστικών οίκων. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, τα δίκτυα διανομής θα παραμείνουν αυτοτελή και μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης<sup>53</sup>.

52. Η εταιρία AUTOONE, [...], η εν λόγω δραστηριότητα είναι μηδενική.

IV.1.1 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων  
Η θέση των γνωστοποιούντων

53. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες η «επί μέρους αγορά στην οποία εκτιμάται ότι με την υπό κρίση συγκέντρωση το συνολικό μερίδιο αγοράς υπό τα σήματα Peugeot, Citroën, DS και Opel θα ανέλθει σε τουλάχιστον [15-25]%, είναι η αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV)».<sup>54</sup>

54. Πράγματι, το συνολικό αθροιστικό μερίδιο αγοράς των οχημάτων με σήμα CITROEN, PEUGEOT και OPEL ξεπερνά το 15% σε βάθος πενταετίας, ενώ το 2016 ανήλθε σε [15-25]%

<sup>52</sup> Βλ. σχετ. 6, 7 και 8 της γνωστοποίησης.

<sup>53</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 31.

<sup>54</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 21.

<sup>51</sup> Ο.π.

ΣΗΜΑ	2014	2015	2016	2017	2018
CITROEN	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%
PEUGEOT	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
OPEL	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
ΣΥΝΟΛΟ	[15-25]%,	[15-25]%,	[15-25]%,	[15-25]%,	[15-25]%,

Πίνακας 1: Μεριδία αγοράς συμμετεχουσών στην ευρύτερη αγορά αυτοκινήτου, 2014 - 2018<sup>55</sup>

55. Στην αγορά υπάρχουν, εκτός των σημάτων CITROEN, PEUGEOT και OPEL, ακόμη τριάντα δύο (32) ανταγωνιστικά σήματα. Στην αγορά δραστηριοποιούνται έξι ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς άνω του 5%. Ηγετική θέση στην ελληνική αγορά, σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, θα παραμείνει η TOYOTA, ενώ ακολουθεί, η VOLKSWAGEN, η NISSAN, η FIAT, η SUZUKI, η HYUNDAI και η FORD.

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

Πίνακας 2: Όγκος πωλήσεων - μέσος όρος μεριδίων αγοράς κυριότερων ανταγωνιστών<sup>56</sup>

56. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν οι γνωστοποιούντες και την έρευνα της ΓΔΑ, στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων και ελαφριών επαγγελματικών φορτηγών δραστηριοποιούνται, με μερίδιο αγοράς άνω του 5% σε τουλάχιστον μια σχετική αγορά (όπως θα αναλυθεί περαιτέρω κατωτέρω), οι εταιρίες:

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

Πίνακας 3: Διακινούμενα σήματα ανά εταιρία

57. Οι γνωστοποιούντες προσκόμισαν και τον δείκτη Herfindahl-Hirschman (εφεξής «HHI») από τον οποίο προκύπτει ότι με βάση τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας, ο βαθμός συγκέντρωσης στην υπό εξέταση αγορά πριν την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, ανέρχεται σε 960,07 μονάδες (HHI pre). Μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης (με βάση τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας), ο δείκτης συγκέντρωσης HHI ανέρχεται σε 1.153,96 μονάδες (HHI post). Επομένως, η μεταβολή που προκαλείται από την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης στον βαθμό συγκέντρωσης της υπό εξέταση αγοράς (δείκτης Δ) ανέρχεται μόλις σε 193,89 μονάδες. Με βάση τις Κατευθυντήριες γραμμές της Ε. Π. για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων<sup>57</sup>, αυτή η τιμή μονάδος είναι κατά πολύ κατώτερη των 250 μονάδων που θεωρείται ότι μπορεί να εγείρει θέματα ενδεχόμενου περιορισμού στην

<sup>55</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 έντυπο γνωστοποίησης, σελίδα 22. Επεξεργασία ΓΔΑ.

<sup>56</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 23.

<sup>57</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ΕΕΕΕ C 31 της 5.2.2004, σ. 5 έως 18.

οικεία αγορά. Επομένως, σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, η εξεταζόμενη συγκέντρωση δεν θα δημιουργήσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού<sup>58</sup>.

58. Οι γνωστοποιούντες επίσης τονίζουν ότι τα εν λόγω σήματα (CITROEN, PEUGEOT, OPEL) διαθέτουν τα δικά τους ανεξάρτητα δίκτυα διανομής, τα οποία δεν αλληλεπικαλύπτονται. Η αυτοτέλεια δε των δικτύων θα παραμείνει και μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης. Αυτό το μοντέλο ακολουθεί άλλωστε ήδη η AIGLON για τα προϊόντα CITROEN και PEUGEOT. Τα εν λόγω προϊόντα διατηρούν την αυτοτέλειά τους, διαθέτουν διαφορετικά μερίδια αγοράς και καθένα από αυτά έχει διαμορφώσει το δικό του δίκτυο διανομής και έχει τη δική του, πιστή πελατεία.

59. Οι γνωστοποιούντες υποστηρίζουν ότι μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης ο αριθμός των ανταγωνιστών των σημάτων CITROEN, PEUGEOT και OPEL, παραμένει πολυάριθμος και με ανταγωνιστικά μερίδια αγοράς, και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι «μετά την γνωστοποιούμενη συγκέντρωση διατηρούνται αυξημένες ανταγωνιστικές τάσεις στην αγορά και δεν θα μειωθεί η δυνατότητα επιλογής από τους καταναλωτές μεταξύ των ανταγωνιστών» και ως εκ τούτου «η ολοκλήρωση της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης δεν θα επηρεάσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό»<sup>59</sup>.

Η θέση της ΕΑ

60. Η ευρύτερη αγορά πώλησης καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων είναι δυνατό να διαιρεθεί σε μια πλειάδα κατηγοριών με βάση τη δυνατότητα υποκατάστασης των προϊόντων από την πλευρά του αγοραστή - καταναλωτή<sup>60</sup>. Τα κριτήρια με βάση τα οποία οι καταναλωτές επιλέγουν αυτοκίνητο, είναι κυρίως: α) η τιμή, β) το μήκος, γ) η ποιότητα κατασκευής (με σημαντικότερο κριτήριο την ασφάλεια λειτουργίας και κυκλοφορίας, την άνεση, τον εξοπλισμό, την οδική συμπεριφορά, την απόδοση και αξιοπιστία του κινητήρα κ.ο.κ.), δ) η σκοπούμενη χρήση του (αυτοκίνητο για χρήση εντός ή εκτός πόλης, οικογενειακά κ.ο.κ.), ε) το γόητρο που

συνοδεύει το αυτοκίνητο, και στ) οι πρόσθετες δαπάνες που θα προκύψουν με τη χρήση του (λ.χ. κατανάλωση βενζίνης, κόστος ανταλλακτικών).

61. Η Ε. Επ. στην απόφαση Μ.8449 σχετικά με την εξαγορά, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, της OPEL/VAUXHALL από την PEUGEOT S.A. (εφεξής «Απόφαση Μ.8449»)<sup>61</sup> διέκρινε τις ακόλουθες σχετικές αγορές<sup>62</sup> με βάση τα ανωτέρω αναφερόμενα κριτήρια:

- Α: μίνι,
- Β: μικρά,
- C: μεσαία,
- D: μεγάλα,
- E: ανώτερη κατηγορία,
- F: πολυτελείας,
- S: σπορ,
- J: SUV η οποία διαχωρίζεται περαιτέρω ανάλογα με το μέγεθος των οχημάτων<sup>63</sup> και
- M: πολλαπλού σκοπού.

62. Επίσης η Ε. Επ. σε προηγούμενες αποφάσεις της<sup>64</sup>, διαχωρίζει τα ελαφριά επαγγελματικά οχήματα τόσο από τα επιβατικά όσο και από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα ελαφριά επαγγελματικά οχήματα περιλαμβάνουν όλα τα επαγγελματικά οχήματα μέχρι 3,5 τόνους. Αγοράζονται κατά κανόνα για επαγγελματική χρήση (τοπικές παραδόσεις σε μαγαζιά και επιχειρήσεις, παράδοση δεμάτων κ.α.) και από δημόσιες υπηρεσίες (όπως την πυροσβεστική, την αστυνομία και το ΕΚΑΒ).

63. Εν προκειμένω, στην εισαγωγή και διανομή καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων δραστηριοποιείται τόσο η AIGLON, η οποία αποτλεί τον επίσημο εισαγωγέα των οχημάτων PEUGEOT, CITROEN και DS όσο και η εξαγοραζόμενη OPEL, η οποία δραστηριοποιείται στην εισαγωγή και διανομή επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων υπό το σήμα OPEL.

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

<sup>58</sup> Περαιτέρω, οι γνωστοποιούντες συμπληρώνουν ότι, ακόμη «και αν ληφθεί υπόψη ο μέσος όρος της τελευταίας δεκαετίας για τον υπολογισμό του δείκτη συγκέντρωσης, πάλι, δεν δημιουργούνται προβλήματα ανταγωνισμού. Και αυτό, διότι όπως προκύπτει, πριν από την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, ο δείκτης ανέρχεται σε 932,23 μονάδες (HHI pre), ενώ μετά την συγκέντρωση (με βάση τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας) ο δείκτης συγκέντρωσης Herfindahl - Hirschman ανέρχεται σε 1.117,17 μονάδες (HHI post). Και σε αυτή την περίπτωση επομένως, η μεταβολή που προκαλείται από την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης στον βαθμό συγκέντρωσης της υπό εξέταση επηρεαζόμενης αγοράς (δείκτης Δ), ανέρχεται μόλις σε 184,94 μονάδες (19,84%), δηλαδή σε τιμή μονάδος κατά πολύ μικρότερη των 250 μονάδων».

<sup>59</sup> Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 4479/05.07.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 31.

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

<sup>61</sup> Υπόθ. COMP/ M.8449, PEUGEOT / OPEL, απόφαση της 05.07.2017.

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

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

<sup>64</sup> Βλ. Ενδεικτικά, υποθέσεις COMP/M.4785 RUSSIAN MACHINES/MAGNA (2007) και M.2832 - General Motors / Daewoo Motors (2002).

Κατηγορία	PEUGEOT	CITROEN	OPEL
A	108	C1	ADAM
B	208	C3, DS3	CORSA
C	308, 301	C - ELYSEE, DS4, C4	ASTRA
D	508	DS5	INSIGNIA
E	-	-	-
F	-	-	-
S	CASCADA	-	-
J	2008, 3008, 5008	C3 AIRCROSS, C4 CACTUS, DS7 CROSSBACK	CROSSLAND X, MOKKA X, GRANDLAND X
M	-	C4 PICASSO, C4 SPACE TOURER	ZAFIRA, MERIVA
LCV	BIPPER, BOXER, EXPERT, PARTNER	BERLING, JUMPER, JUMPY, NEMO	VIVACO, COMBO, MOVANO

Πίνακας 4: Μοντέλα των κατασκευαστικών οίκων PEUGEOT, CITROEN και OPEL ανά Κατηγορία

65. Όπως φαίνεται και από τον ανωτέρω πίνακα, η υπό κρίση πράξη θα δημιουργήσει επικαλύψεις στην πλειοψηφία των σχετικών αγορών, δεδομένου ότι οι κατασκευαστικοί οίκοι διαθέτουν στην αγορά μοντέλα σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες. Εξάιρεση αποτελούν οι σχετικές αγορές των κατηγοριών E και F, δεδομένου ότι σε αυτές δεν δραστηριοποιείται κανένας από τους εν λόγω κατασκευαστικούς οίκους, καθώς και η σχετική αγορά της κατηγορίας S διότι σε αυτή έχει παρουσία μόνο η PEUGEOT. Στις ακόλουθες υποενοτήτες παρουσιάζονται οι επιμέρους σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα μέρη<sup>65</sup>.

#### IV.1.1.1 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας A

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

67. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 5<sup>66</sup>, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας A ανήλθε στο [10-15]% της σχετικής αγοράς για το 2018, ενώ το 2017 ήταν [15-25]%. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τα μερίδια αγοράς της OPEL για το 2018 και 2017 ([0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα) η αύξηση του μεριδίου των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη, μετά την εξαγορά της OPEL, εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρό.

Κατηγορία A: Μίνι	2018	2017
PEUGEOT	[5-10]%	[5-10]%
CITROEN	[5-10]%	[5-10]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη	[10-15]%	[10-15]%
OPEL	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	[10-15]%	[15-25]%

Πίνακας 5: Μεριδία αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας A

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

69. Δεδομένου ότι στην αγορά υφίστανται σημαντικοί ανταγωνιστές, το μερίδιο των μερών δεν ξεπερνά το 15% το 2018 και η αύξηση του μεριδίου μετά την εξαγορά της OPEL θα είναι πολύ μικρή<sup>67</sup>, η ΕΑ θεωρεί ότι η ολοκλήρωση

<sup>65</sup> Η κατωτέρω ανάλυση έχει βασιστεί σε στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) τα οποία είχαν προσκομισθεί με την υπ' αριθ. πρωτ. 2002/15.3.2019 απαντητική επιστολή. Ο ΣΕΑΑ είναι ο μοναδικός φορέας που διαθέτει επίσημα στατιστικά στοιχεία για την αγορά των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων στην Ελλάδα και έχει προβεί στην οριοθέτηση ξεχωριστών αγορών επιβατικού αυτοκινήτου.

<sup>66</sup> Στην κατηγορία Α έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της κατηγορίας Α του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα κατηγορίας Α τύπου SUV τα οποία εμπίπτουν στην αγορά της κατηγορίας J. Τα οχήματα SUV μεγέθους Α, όπως και αυτά των κατηγοριών Β, C, D, E και F έχουν περιληφθεί στην κατηγορία J, που αναλύεται κατωτέρω.

<sup>67</sup> Σύμφωνα και με τα ορισθέντα στην ενωσιακή πρακτική, η επαύξηση του μεριδίου μιας αποκτώσας επιχείρησης, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης, κρίνεται συνήθως ως μη σημαντική όταν κυμαίνεται κάτω του 5% και συνεπώς δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση. Η Ε. Επ. έχει αποφανθεί σε πληθώρα αποφάσεών της ότι, όταν η επαύξηση του μεριδίου μίας απορροφώσας/ αποκτώσας συμμετοχή επιχείρησης

της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην εισαγωγή και διανομή καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Α.

#### IV.1.1.2 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β

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

71. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 6<sup>68</sup>, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά ανέρχεται σε [25-35]% το 2018 και [25-35]% το 2017. Ξεχωριστά ωστόσο τα μερίδια και των τριών κατασκευαστικών οίκων κυμαίνονται μεταξύ [5-10]% και [10-15]%. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, στην αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β υπερβαίνει το 15%, η συγκεκριμένη αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη.

Κατηγορία Β: Μικρά	Σήματα	2018	2017
PEUGEOT	208	[5-10]%	[5-10]%
CITROEN	C3, DS3	[5-10]%	[5-10]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη		[15-25]%	[15-25]%
OPEL	CORSA	[5-10]%	[10-15]%
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΡΩΝ		[25-35]%	[25-35]%
ΤΟΥΤΑ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ (ΤΟΥΤΑ)	YARIS	[15-25]%	[15-25]%
KOSMOCAR ΑΕ		[10-15]%	[10-15]%
- VOLKSWAGEN	POLO	[10-15]%	[5-10]%
- SKODA	FABIA	[0-5]%	[0-5]%
- AUDI	A1	[0-5]%	[0-5]%
ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN)	MICRA	[5-10]%	[5-10]%
TEOPEN ΜΟΤΟΡΣ ΑΕ (RENAULT, DACIA)	CLIO	[5-10]%	[5-10]%
Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ		[10-15]%	[10-15]%
- HYUNDAI	i20	[5-10]%	[5-10]%
- KIA MOTORS	RIO	[0-5]%	[0-5]%
- SEAT	IBIZA	[0-5]%	[0-5]%
FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ (FORD)	FIESTA	[5-10]%	[0-5]%
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ (SUZUKI)	SWIFT, BALENO	[5-10]%	[5-10]%

Πίνακας 6: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων κατηγορίας Β

72. Ηγετική θέση στην εν λόγω επιμέρους αγορά μέχρι σήμερα έχει η TOYOTA με το μοντέλο YARIS με μερίδιο της τάξης του [15-25] με [15-25]%. Επίσης στην αγορά δραστηριοποιούνται, με μερίδια αντίστοιχα των μερών, η VOLKSWAGEN με το μοντέλο POLO, η NISSAN με το μοντέλο MICRA και η RENAULT με το μοντέλο CLIO. Τέλος, μερίδιο αγοράς άνω του 5% κατέχουν η FORD με το μοντέλο FIESTA και η SUZUKI με τα μοντέλα SWIFT και BALENO. Σε επίπεδο εταιριών, πέραν της TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ σημαντική είναι και η θέση της KOSMOCAR ΑΕ, της ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ, της TEOPEN ΜΟΤΟΡΣ ΑΕ όπως και του Ομίλου Βασιλάκη.

73. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της υπόθεσης Μ.8449, η Ε. Επ. διεξήγαγε έρευνα αγοράς από την οποία προέκυψε ότι οι καταναλωτές δεν θεωρούν τα μοντέλα που διακινούν οι κατασκευαστικοί οίκοι PEUGEOT, CITROEN και OPEL στην εν λόγω αγορά ως κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα (κοντινότερη εναλλακτική, «close competitors»)<sup>69</sup>.

74. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης, σύμφωνα με το δείκτη ΗΗΙ, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό, ωστόσο η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης υπερβαίνει το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων για να θεωρηθεί ελάχιστα πιθανό να διαπιστωθούν οριζόντια προβλήματα

στη σχετική αγορά κυμαίνεται μεταξύ 0-5%, θεωρείται κατά την κείμενη ορολογία «οριακή» ή «αμελητέα». Βλ. σχετ. αποφάσεις Ε.Επ. στις υποθέσεις: Μ.4844, Fortis/ABN AMRO Assets, σκ. 137-140, 155-156, 193· Μ.5384, BNP Paribas/Fortis, σκ. 89-90 και 95-96. Αντίστοιχα έχει κρίνει και σε άλλες υποθέσεις συγκεντρώσεων, ενδεικτικά αναφερομένων των Μ.2495, Haniel/Fels, Μ. 6704, Rewe Touristik GMBH/Ferid Nasr/Scim Holding SA, σκ. 30-32 και 39, Μ.6132, Cargill/KVB, σκ. 52-53 και 60, Μ.5717, The Stanley Works/The Black&Decker Corporation, σκ. 32, 37, 46 και 59.

<sup>68</sup> Στην κατηγορία Β έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της κατηγορίας Β του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα κατηγορίας Β τύπου SUV, τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.

<sup>69</sup> Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 132. Η Ε. Επ. βίασε την ανάλυσή της στα έτη 2015 - 2017.

ανταγωνισμού<sup>70</sup>. Επισημαίνεται, όμως, ότι ο δείκτης HHI χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη απουσίας προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού<sup>71</sup>.

75. Εν προκειμένω, από την ανάλυση που προηγήθηκε, η ΕΑ θεωρεί ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην εισαγωγή και διανομή επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β δεδομένου ότι: α) στην αγορά δραστηριοποιείται η TOYOTA με μερίδιο αγοράς της τάξης του [15-25]% με [15-25]% και είναι δεύτερη στην σειρά κατάταξης σε αυτή την επιμέρους αγορά μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης· β) υφίστανται σημαντικοί ανταγωνιστές (τόσο σε επίπεδο σήματος όσο και σε επίπεδο εταιρίας) με μερίδια αντίστοιχα των μερών· και, τέλος, γ) όπως αναφέρεται ανωτέρω, τα εν λόγω μοντέλα των οίκων δεν θεωρούνται κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα, όπως κατέληξε η Ε. Επ. στην απόφαση Μ.8449.

IV.1.1.3 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C

76. Στην επιμέρους σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 308 και 301 της PEUGEOT και C - ELYSEE, DS4 και C4 της CITROEN. Η OPEL στην εν λόγω αγορά εμπορεύεται το μοντέλο ASTRA.

77. Όπως παρουσιάζει ο Πίνακας 7<sup>72</sup>, το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C ξεπερνά το 15% τα δύο τελευταία έτη και, ως εκ τούτου, η εν λόγω αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη. Το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά κατέχει η OPEL με [10-15]% για το 2018 και [10-15]% για το 2017. Η PEUGEOT κατέχει μερίδιο που κυμαίνεται στο [5-10]% με [5-10]% τα τελευταία δύο έτη, ενώ η CITROEN δεν έχει αξιοσημείωτη παρουσία στην αγορά. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης, οι εταιρίες υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη θα υπερδιπλασιάσουν το μερίδιό τους (περί το [15-25]%).

Κατηγορία C: Μεσαία	Σήματα	2018	2017
PEUGEOT	308, 301	[5-10]%	[0-5]%
CITROEN	C - ELYSEE, DS4, C4	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη		[5-10]%	[5-10]%
OPEL	ASTRA	[10-15]%	[10-15]%
ΣΥΝΟΛΟ		[15-25]%	[15-25]%
TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ (TOYOTA)	AURIS, COROLLA	[10-15]%	[10-15]%
MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ	A-SERIES, B-SERIES	[5-10]%	[5-10]%
KOSMOCAR ΑΕ		[15-25]%	[15-25]%
- VOLKSWAGEN	GOLF, BEETLE	[5-10]%	[5-10]%
- SKODA	RAPID	[0-5]%	[0-5]%
- AUDI	A3	[5-10]%	[5-10]%
FCA GREECE ΑΕ		[10-15]%	[10-15]%
- FIAT	TIPO	[5-10]%	[5-10]%
- ALFA ROMEO	GIULIETTA	[0-5]%	[0-5]%
NIK. I. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN)	PULSAR, LEAF	[5-10]%	[5-10]%
Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ		[5-10]%	[5-10]%
- HYUNDAI	i30, IONIQ	[5-10]%	[0-5]%
- KIA MOTORS	CEED	[0-5]%	[0-5]%
- SEAT	LEON	[0-5]%	[0-5]%
BMW ΕΛΛΑΣ Α.Ε.		[0-5]%	[5-10]%

<sup>70</sup> Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ., ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.217 και 1.557 αντίστοιχα. Η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 340, αριθμός ο οποίος είναι μεγαλύτερος του 250, που τίθεται ως κατώφλι από τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων.

<sup>71</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, Παράγραφος 21. Βλ. και Peter Davies and Eliana Garces (2010) «Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis», σελίδα 400.

<sup>72</sup> Στην κατηγορία C έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της κατηγορίας C του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα κατηγορίας C τύπου SUV, τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.



Κατηγορία C: Μεσαία	Σήματα	2018	2017
- BMW	1-SERIES, 2-SERIES	[0-5]%	[5-10]%
- MINI	CLUBMAN	[0-5]%	[0-5]%
FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ (FORD)	FOCUS	[0-5]%	[5-10]%

Πίνακας 7: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων κατηγορίας C

78. Στην αγορά δραστηριοποιούνται με μερίδια σχεδόν αντίστοιχα της OPEL, η TOYOTA με τα μοντέλα AURIS και COROLLA, η MERCEDES με τα μοντέλα A-SERIES και B-SERIES και η VOLKSWAGEN με τα μοντέλα GOLF και BEETLE. Επίσης, εκτός των ανωτέρω, παρουσία στην αγορά με μερίδιο άνω του 5% έχουν και οι κατασκευαστικοί οίκοι FIAT, NISSAN, AUDI, HYUNDAI, BMW και FORD.

79. Το μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων που εισάγονται και διανέμονται από την KOSMOCAR AE, δηλαδή το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων VOLKSWAGEN, AUDI και SKODA, κυμαίνεται στο [15-25]%. Επίσης, οι εταιρίες TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ, MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ, FCA GREECE ΑΕ και ο Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ συγκεντρώνουν το 2018 μερίδιο αγοράς της τάξης του [10-15]%, έκαστος.

80. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης, σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά είναι χαμηλό, και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την συγκέντρωση των μερών στην αγορά κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό<sup>73</sup>.

81. Τέλος, από την έρευνα αγοράς που είχε πραγματοποιήσει η Ε. Επ. στην Υπόθεση M.8449, προέκυψε ότι οι καταναλωτές δεν θεωρούν τα διακινούμενα από τους κατασκευαστικούς οίκους μοντέλα PEUGEOT, CITROEN και OPEL ως κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα ούτε και σε αυτή την σχετική αγορά<sup>74</sup>.

82. Υπό το φως των ανωτέρω, η ΕΑ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην εισαγωγή και διανομή επιβατικών οχημάτων κατηγορίας C<sup>75</sup>.

#### IV.1.1.4 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας D

83. Στην σχετική αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας D, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 508 της PEUGEOT και DS5 της CITROEN. Η OPEL στην εν λόγω αγορά εμπορεύεται το μοντέλο INSIGNIA<sup>76</sup>.

Κατηγορία D: Μεγάλα	2018	2017
PEUGEOT	[0-5]%	[0-5]%
CITROEN	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη	[0-5]%	[0-5]%
OPEL	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	[0-5]%	[0-5]%

Πίνακας 8: Μερίδια αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων κατηγορίας D

84. Τόσο το μεμονωμένο όσο και το αθροιστικό μερίδιο των μερών στην εν λόγω αγορά είναι αμελητέο ([0-5]%) (Πίνακας 8 ανωτέρω) και, ως εκ τούτου, η περαιτέρω ανάλυση της συγκεκριμένης επιμέρους αγοράς παρέλκει.

#### IV.1.1.5 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας S

85. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας S δραστηριοποιείται μόνο η OPEL με το μοντέλο CASCADA. Δεδομένου ότι το μερίδιο της εταιρίας στην αγορά ήταν μόλις [0-5]%, το 2017, ενώ ήταν μηδενικό το 2018, η ανάλυση της αγοράς παρέλκει.

#### IV.1.1.6 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J

86. Τα μέρη δεν συγκεντρώνουν μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 15% στο σύνολο της αγοράς εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J (Πίνακας 9).

Κατηγορία J: SUV	2018	2017
PEUGEOT	[5-10]%	[5-10]%
CITROEN	[0-5]%	[0-5]%

<sup>73</sup> Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ., ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 997 και 1.195 αντίστοιχα. Η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 198, ήτοι μικρότερο του 250.

<sup>74</sup> Βλ. υπόθ. M.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 160.

<sup>75</sup> Σε αντίστοιχο συμπέρασμα κατέληξε και η Ε. Επ. με την Απόφαση M.8449, βλ. υπόθ. M.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 161.

<sup>76</sup> Στην κατηγορία D έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της κατηγορίας D του ΣΕΑΑ, όχι όμως τα επιβατικά οχήματα κατηγορίας D τύπου SUV τα οποία αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά.

Κατηγορία J: SUV	2018	2017
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη	[10-15]%	[5-10]%
OPEL	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	[10-15]%	[10-15]%

Πίνακας 9: Μερίδια αγοράς των μερών στην επιμέρους αγορά οχημάτων κατηγορίας J

87. Όπως προαναφέρθηκε<sup>77</sup>, η αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας J, θα πρέπει να διαχωριστεί περαιτέρω, ανάλογα με το μέγεθος των αυτοκινήτων. Πράγματι, ιδιαίτερα στην αγορά SUV - B, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των κατασκευαστικών οίκων που εισάγονται από τα εμπλεκόμενα μέρη, ξεπερνά το 15%. Στις ενότητες που ακολουθούν, παρουσιάζονται οι επιμέρους αγορές SUV στις οποίες δραστηριοποιούνται αμφοτέρωτα τα μέρη.

IV.1.1.6.1 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B

88. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 2008 της PEUGEOT και C3 AIRCROSS και C4 CACTUS της CITROEN. Η OPEL στην αγορά εμπορεύεται τα μοντέλα CROSSLAND X και MOKKA X.

89. Στην εν λόγω αγορά η AIGLON ήδη κατέχει μερίδιο της τάξης του [15-25]% (Πίνακας 14 κατωτέρω), ενώ μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης το μερίδιο αγοράς που θα συγκεντρώνουν οι εταιρίες υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη αυξάνεται αισθητά και διαμορφώνεται στο [25-35]% και [25-35]% για το 2018 και 2017 αντίστοιχα. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B υπερβαίνει το 15%, η συγκεκριμένη αγορά θεωρείται επηρεαζόμενη.

Κατηγορία SUV - B	Σήματα	2018	2017
PEUGEOT	2008	[5-10]%	[10-15]%
CITROEN	C3 AIRCROSS, C4 CACTUS	[10-15]%	[5-10]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη		[15-25]%	[15-25]%
OPEL	CROSSLAND X, MOKKA X	[5-10]%	[10-15]%
ΣΥΝΟΛΟ		[25-35]%	[25-35]%
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ (SUZUKI)	VITARA	[10-15]%	[15-25]%
KOSMOCAR ΑΕ		[15-25]%	[10-15]%
- VOLKSWAGEN	T-ROC	[10-15]%	[0-5]%
- AUDI	Q2	[5-10]%	[10-15]%
- SKODA	YETI	[0-5]%	[0-5]%
FORD	ECOSPORT	[5-10]%	[0-5]%
FCA GREECE ΑΕ		[10-15]%	[15-25]%
- JEEP	RENEGADE	[5-10]%	[10-15]%
- FIAT	500X	[5-10]%	[5-10]%
Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ		[10-15]%	[0-5]%
- HYUNDAI	KONA	[0-5]%	[0-5]%
- SEAT	ARONA	[5-10]%	[0-5]%
- KIA MOTORS	STONIC, SOUL	[5-10]%	[0-5]%
TEOPEN MOTOPΣ ΑΕ		[5-10]%	[5-10]%
- RENAULT	CAPTUR	[0-5]%	[5-10]%
- DACIA	SANDERO	[5-10]%	[0-5]%

Πίνακας 10: Μερίδια αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων κατηγορίας SUV - B

<sup>77</sup> Βλ. ανωτέρω, υποσημείωση 63.

90. Σημαντική θέση στην αγορά κατέχουν επίσης η SUZUKI με το μοντέλο VITARA και η VOLKSWAGEN με το μοντέλο T-ROC, ενώ υφίστανται άλλοι επτά ανταγωνιστικοί κατασκευαστικοί οίκοι με μερίδιο άνω του 5%. Σε επίπεδο εταιριών, η εταιρία KOSMOCAR ΑΕ και ο Όμιλος ΒΑΣΙΛΑΚΗ συγκεντρώνουν μερίδιο αγοράς που κυμαίνεται περίπου στο [15-25]% ενώ και η FCA GREECE ΑΕ και ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ έχει μερίδιο άνω του 10%.

91. Σύμφωνα με έρευνα της Ε. Επ., τα διακινούμενα από τους κατασκευαστικούς οίκους μοντέλα PEUGEOT, CITROEN και OPEL και σε αυτή την κατηγορία οχημάτων δεν είναι κοντινά ανταγωνιστικά μοντέλα<sup>78</sup>.

92. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό, ωστόσο η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης υπερβαίνει οριακά το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές για να θεωρηθεί ελάχιστα πιθανό να διαπιστωθούν οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού<sup>79</sup>. Παρόλα αυτά, όπως προαναφέρθηκε, ο δείκτης HHI, χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη απουσίας προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού. Επισημαίνεται εξάλλου ότι, βάσει του δείκτη HHI, η συγκέντρωση στην εν λόγω αγορά δεν θα είναι ιδιαίτερα μεγάλη μετά την υπό κρίση συγκέντρωση, αφού ο εν λόγω δείκτης θα παραμείνει κάτω του 2000. Επίσης, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του 2017, υπάρχει σημαντική τάση μείωσης του μεριδίου τόσο της AIGLON όσο και της OPEL στην εν λόγω αγορά.

93. Εν προκειμένω, με βάση την ανωτέρω έρευνα, η ΕΑ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην εισαγωγή και διανομή επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - B<sup>80</sup>, δεδομένου ότι α) στην εν λόγω αγορά δεύτερη θέση κατέχει η KOSMOCAR ΑΕ με μερίδιο [15-25]%, ενώ μερίδια άνω του [5-10]% έχουν και άλλες τέσσερις εταιρίες· β) υπάρχει μεγάλος αριθμός ανταγωνιστικών κατασκευαστικών οίκων, ορισμένοι εκ των οποίων κατέχουν μερίδια αγοράς αντίστοιχα της PEUGEOT και της CITROEN· και γ) τα μοντέλα των εν λόγω οίκων δεν είναι κοντινά ανταγωνιστικά.

#### IV.1.1.6.2 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C

94. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C, η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα 3008 της PEUGEOT και DS7 CROSSBACK της CITROEN. Η OPEL εμπορεύεται το μοντέλο GRANDLAND X.

Κατηγορία J: SUV - C	2018	2017
PEUGEOT	[5-10]%	[0-5]%
CITROEN	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη	[5-10]%	[0-5]%
OPEL	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	[5-10]%	[5-10]%

Πίνακας 11: Μερίδια αγοράς των μερών στην υπό αγορά οχημάτων κατηγορίας J (SUV - C)

95. Στην εν λόγω αγορά ουσιαστική παρουσία έχει μόνο η PEUGEOT με μερίδιο που διαμορφώθηκε στο [5-10]% για το 2018. Τόσο η OPEL όσο και η CITROEN κατέχουν μερίδιο μικρότερο του 5%. Το μερίδιο των εταιριών που θα τελούν υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης παραμένει σαφώς κάτω του 15% της σχετικής αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν δημιουργούνται αμφιβολίες για την λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - C.

#### IV.1.1.6.3 Αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - D

96. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας SUV - D δραστηριοποιείται μόνο η PEUGEOT με το μοντέλο 5008, το οποίο συγκεντρώνει το [5-10]% της αγοράς το 2018. Η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν αναμένεται να επιφέρει αλλαγή στη συγκεκριμένη αγορά και, ως εκ τούτου, η περαιτέρω ανάλυση αυτής της επιμέρους αγοράς παρέλκει.

#### IV.1.1.7 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M

97. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M, και οι τρεις κατασκευαστικοί οίκοι που συμμετέχουν στην υπό εξέταση συγκέντρωση δραστηριοποιούνται με πληθώρα μοντέλων, όπως παρατίθεται στον Πίνακα 16 αμέσως κατωτέρω<sup>81</sup>. Σύμφωνα με αυτόν τον Πίνακα, το μερίδιο αγοράς της AIGLON ανήλθε σε [25-35]% το 2018, ενώ παρουσίασε μεγάλη αύξηση σε σχέση με το 2017, έτος κατά το οποίο κατείχε το [15-25]% της σχετικής αγοράς. Δεδομένων των υψηλών αθροιστικών μεριδίων αγοράς των μερών, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ το 15%, η αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M θεωρείται επηρεαζόμενη.

98. Η μεγάλη αύξηση στο μερίδιο οφείλεται, ως επί των πλείστον, στην μεγάλη αύξηση του μεριδίου αγοράς της PEUGEOT. Από την άλλη πλευρά, το μερίδιο της OPEL στην εν λόγω αγορά κυμαίνεται στο [5-10]% και τα δύο τελευταία έτη.

<sup>78</sup> Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 257.

<sup>79</sup> Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ, ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.351 και 1.654 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 303, ήτοι ανώτερο του 250.

<sup>80</sup> Σε αντίστοιχο συμπέρασμα κατέληξε και η Ε. Επ., βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 260.

<sup>81</sup> Στην κατηγορία M έχουν περιληφθεί τα επιβατικά οχήματα της κατηγορίας MPV και MPV-M/COMBI του ΣΕΑΑ.

Κατηγορία Μ: Πολυμορφικά	Σήματα	2018	2017
PEUGEOT	EXPERT TRAVELLER, BOXER, PARTNER	[15-25]%	[10-15]%
CITROEN	C4 PICASSO, C4 SPACE TOURER, JUMPY SPACE, BERLINGO JUMPER	[10-15]%	[5-10]%
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη		[25-35]%	[15-25]%
OPEL	ZAFIRA, MERIVA, VIVARO, COMBO	[0-5]%	[5-10]%
ΣΥΝΟΛΟ		[25-35]%	[25-35]%
FCA GREECE AE (FIAT)	500L, DOBLO, TALENTO, QUBO, DUCATO	[15-25]%	[15-25]%
MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ	V-SERIES, SPRINTER, CITAN	[10-15]%	[10-15]%
ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN)	NV200, NV300, PRIMASTAR	[10-15]%	[15-25]%
KOSMOCAR ΑΕ (VOLKSWAGEN)	TOURAN, CADDY, TRANSPORTER	[10-15]%	[15-25]%

Πίνακας 12: Μεριδία αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην επιμέρους αγορά οχημάτων Κατηγορίας Μ

99. Στην αγορά σημαντική θέση, και αντίστοιχη με αυτή της PEUGEOT, κατέχει η FIAT, η οποία επίσης διακινεί σειρά μοντέλων σε αυτή την κατηγορία οχημάτων. Σημαντικά μερίδια κατέχουν και οι MERCEDES, NISSAN και VOLKSWAGEN, ενώ οι λοιποί ανταγωνιστές (FORD, RENAULT, TOYOTA, DACIA και SEAT) δεν συγκεντρώνουν μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 3%.

100. Σε επίπεδο εταιριών, κύριος ανταγωνιστής της νέας οντότητας θα αποτελεί η FCA GREECE AE η οποία το 2018 συγκέντρωσε μερίδιο αγοράς [15-25]%. Όπως προκύπτει και από τον ανωτέρω πίνακα, σημαντική είναι και η παρουσία των MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ, ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ και KOSMOCAR ΑΕ οι οποίες συγκεντρώνουν μερίδιο της τάξης του 10% - 15%.

101. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό, ωστόσο η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης υπερβαίνει το κατώφλι που ορίζουν οι Κατευθυντήριες γραμμές για να θεωρηθεί ελάχιστα πιθανό να διαπιστωθούν οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού<sup>82</sup>. Παρόλα αυτά, και όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω, ο δείκτης HHI χρησιμεύει σαν αρχική ένδειξη για τον εντοπισμό ενδεχόμενων προβλημάτων ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τεκμήριο για την ύπαρξη ή την απουσία οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού.

102. Εν προκειμένω, η ΕΑ θεωρεί ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ, δεδομένου ότι α) η αύξηση του μεριδίου αγοράς των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη αναμένεται να είναι μικρή (βάσει του μεριδίου αγοράς της OPEL για τα έτη 2017 και 2018) και β) στην αγορά δραστηριοποιούνται άλλοι τέσσερις ανταγωνιστές με σημαντικά μερίδια αγοράς από [10-15]% έως και [15-25]% περίπου.

#### IV.1.1.8 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων

103. Στην αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV) η AIGLON δραστηριοποιείται με τα μοντέλα BIPPER, BOXER, EXPERT και PARTNER της PEUGEOT και BERLING, JUMPER, JUMPY και NEMO της CITROEN. Η OPEL στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται με τα μοντέλα VIVACO, COMBO και MOVANO<sup>83</sup>.

LCV	2018	2017
PEUGEOT	[10-15]%	[15-25]%
CITROEN	[5-10]%	[0-5]%

<sup>82</sup> Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ, ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.872 και 2.151 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 279, ήτοι μεγαλύτερο του 150.

<sup>83</sup> Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 309.

LCV	2018	2017
Σύνολο υπό τον έλεγχο Πολυχρόνη Συγγελίδη	[15-25]%	[15-25]%
OPEL	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	[15-25]%	[15-25]%
FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ (FORD)	[15-25]%	[15-25]%
TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ (TOYOTA)	[15-25]%	[15-25]%
FCA GREECE ΑΕ (FIAT)	[10-15]%	[10-15]%
ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΑΕ (NISSAN)	[5-10]%	[5-10]%
KOSMOCAR ΑΕ (VOLKSWAGEN)	[5-10]%	[5-10]%
MERCEDES - BENZ ΕΛΛΑΣ ΑΕ (MERCEDES)	[5-10]%	[0-5]%
TEOPEN ΜΟΤΟΡΣ Α.Ε.	[0-5]%	[0-5]%
- RENAULT	[0-5]%	[0-5]%
- DACIA	[0-5]%	[0-5]%

Πίνακας 13: Μεριδία αγοράς των μερών και σημαντικών ανταγωνιστών στην αγορά LCV

104. Το μερίδιο της AIGLON στην αγορά ξεπερνά το 15% τα δύο τελευταία έτη, ενώ μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης το μερίδιό των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά περίπου [0-5] ποσοστιαίες μονάδες, κατά το μερίδιο δηλαδή που κατέχει η OPEL στην αγορά. Δεδομένου ότι το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων υπερβαίνει το 15% της αγοράς, η αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων θεωρείται επηρεαζόμενη.

105. Ιδιαίτερα σημαντική θέση στην αγορά κατέχουν η FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ και η TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ, οι οποίες συγκεντρώνουν μερίδιο άνω του 15% η κάθε μία, όπως και η FCA GREECE ΑΕ με μερίδιο που προσεγγίζει το 15%. Στην αγορά δραστηριοποιούνται επίσης και άλλοι τέσσερις κατασκευαστικοί οίκοι με μερίδιο από [0-5]% έως και [5-10]%.

106. Από την ανάλυση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το δείκτη HHI, για την αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας LCV προκύπτει ότι το επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά δεν είναι υψηλό και η αλλαγή στον δείκτη συγκέντρωσης που θα προκύψει από την συγκέντρωση των μερών στην αγορά κυμαίνεται σε επίπεδο που θεωρείται ότι δεν είναι πιθανό να δημιουργήσει πρόβλημα στον ανταγωνισμό<sup>84</sup>.

107. Δεδομένης της αναμενόμενης μικρής αύξησης στο μερίδιο αγοράς των γνωστοποιούντων μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης και της πληθώρας ανταγωνιστών, ορισμένοι εκ των οποίων κατέχουν σημαντικό μερίδιο στην εν λόγω αγορά, η ΕΑ θεωρεί ότι η ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης δεν δημιουργεί αμφιβολίες για την ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά εισαγωγής και διανομής ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων (LCV).

#### IV.1.2 Σχετική αγορά ανταλλακτικών

108. Ως ανταλλακτικά αυτοκινήτων ορίζονται τα αγαθά που προορίζονται να τοποθετηθούν ή να συναρμολογηθούν σε αυτοκίνητο όχημα (ήτοι αυτοκινούμενο όχημα με τρεις ή περισσότερους τροχούς που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε δημόσιους δρόμους), για να αντικαταστήσουν εξαρτήματα του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένων των αναγκαίων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου λιπαντικών, με την εξαίρεση των καυσίμων. Από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 461/2010<sup>85</sup> που τον διαδέχτηκε, η αγορά πώλησης καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων διακρίνεται από τις αγορές της πώλησης ανταλλακτικών αλλά και την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης<sup>86</sup>.

109. Επιπρόσθετα, η αγορά ανταλλακτικών θα μπορούσε να καταταμθεί περαιτέρω ανά σήμα δεδομένου ότι «ο βαθμός υποκατάστασης για τα ανταλλακτικά, αλλά και την τεχνική εξυπηρέτηση των συγκεκριμένων αυτοκινήτων είναι πολύ μικρός, αφού περιορίζεται σε απλές εργασίες συντήρησης - επισκευής (αλλαγή μπαταρίας, ελαστικά κ.λπ.), ενώ πολλά ειδικά για τα σήματα ανταλλακτικά δεν μπορούν να υποκατασταθούν καθόλου από μη ειδικά»<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της ΓΔΑ, ο δείκτης HHI πριν και μετά τη συγκέντρωση είναι 1.280 και 1.362 αντίστοιχα. Επίσης η διαφορά του δείκτη πριν και μετά τη συγκέντρωση ανέρχεται σε ΔHHI = 82, ήτοι σημαντικά μικρότερο του 250.

<sup>85</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2010 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ΕΕΕΕ 28/5/2010 L129/52.

<sup>86</sup> Βλ. σχετικά άρθρο 8 παράγραφος 1 Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002 και Επεξηγηματικό Φυλλάδιο Κανονισμού (ΕΚ) 1400/2002, σελ. 78 επ. Βλ. και Μιχαήλ-Θεόδωρο Μαρίνο, Η διανομή αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 1400/2002, Αθήνα, 2005, σ. 81.

<sup>87</sup> Βλ. απόφαση ΔιοικΕφΑΘ 1833/2010 (ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΙΙ) σκ. 22.

110. Η σχετική αγορά ανταλλακτικών περιλαμβάνει: α) τα γνήσια ανταλλακτικά<sup>88</sup>, και β) τα ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, τα οποία κατασκευάζονται από τρίτη, ανεξάρτητη επιχείρηση που «μπορεί ανά πάσα στιγμή να πιστοποιήσει ότι τα ανταλλακτικά αυτά έχουν την ίδια ποιότητα με τα συστατικά μέρη που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση των σχετικών αυτοκινήτων οχημάτων»<sup>89</sup>. Οι καταναλωτές επιλέγουν μεταξύ των ανωτέρω κατηγοριών ανταλλακτικών με βάση, μεταξύ άλλων, την τιμή και το κύρος του κατασκευαστή ανταλλακτικών. Το κριτήριο της λειτουργικής εναλλαξιμότητας για τον προσδιορισμό της αγοράς στην ουσία σημαίνει ότι στην περίπτωση που ορισμένα ανταλλακτικά μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλάξιμα από τον τελικό καταναλωτή, θα θεωρούνται και ως εναλλάξιμα και από τον ενδιάμεσο διανομέα.

111. Η αγορά των ανταλλακτικών μπορεί να διαχωριστεί περαιτέρω σε:

(α) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα με τρεις και παραπάνω ρόδες που προορίζονται να χρη-

<sup>88</sup> Τα γνήσια ανταλλακτικά είναι της ίδιας ποιότητας με τα συστατικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα παράγονται με τις τυποποιημένες προδιαγραφές που θέτει ο κατασκευαστής (βλ. Κανονισμό 1400/2002/ΕΚ, άρθ. 1, παρ. 1, στοιχ. κ). Υπάρχουν δε τρεις κατηγορίες γνήσιων ανταλλακτικών: i) τα ανταλλακτικά που κατασκευάζει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου, ii) τα ανταλλακτικά που κατασκευάζονται από τρίτη επιχείρηση που προμηθεύει τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου, ο οποίος με τη σειρά του τα προωθεί στο δίκτυό του, και iii) τα ανταλλακτικά που δεν προμηθεύεται ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου, τα οποία όμως παρασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θέτει ο τελευταίος (βλ. σχετικά απόφαση Ε.Α. 567/VI/2013).

Σύμφωνα με την παρ. 2.5 της Ανακοίνωσης της Ε. Επ. για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού που θα ισχύει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της 22.07.2009, COM (2009) 388, τα γνήσια ανταλλακτικά διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: (i) αυτά που φέρουν το σήμα του κατασκευαστή οχημάτων (γνήσια ανταλλακτικά του κατασκευαστή - «OEM»), και (ii) αυτά που κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα αρχικά εξαρτήματα του οχήματος (γνήσια ανταλλακτικά του προμηθευτή - «OES»), ο οποίος τα πωλεί στον κατασκευαστή οχήματος ή απευθείας σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους διανομείς, σε εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή σε τελικούς χρήστες.

<sup>89</sup> Βλ. Κανονισμό 1400/2002/ΕΚ, άρθρο 1, παρ. 1 στοιχ. κα. Εφόσον δεν αποδεικνύεται το αντίθετο, τεκμαίρεται ότι τα ανταλλακτικά είναι γνήσια, αν ο κατασκευαστής τους πιστοποιεί ότι η ποιότητά τους είναι εφάμιλλη με την ποιότητα των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου αυτοκινήτου οχήματος και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του αυτοκινήτου οχήματος (Άρθρο 3 σημείο 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία πλαίσιο), ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σελ. 1). Για να θεωρούνται «εφάμιλλης ποιότητας», τα ανταλλακτικά πρέπει να είναι αρκετά υψηλής ποιότητας, ώστε η χρήση τους να μην θέτει σε κίνδυνο τη φήμη του συγκεκριμένου εξουσιοδοτημένου δικτύου.

σιμοποιηθούν σε δημόσιους δρόμους, με τη σειρά της διαχωρίζεται σε δύο επιμέρους διακριτές σχετικές αγορές προϊόντος: (i) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για επιβατικά αυτοκίνητα, δηλαδή αυτοκίνητα οχήματα προοριζόμενα για εξυπηρέτηση επιβατών με έως 8 θέσεις επιβατών πλην του οδηγού· και (ii) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για φορτηγά, δηλαδή για αυτοκίνητα οχήματα με έως μία θέση επιβατών πλην του οδηγού που προορίζονται για μεταφορές και μετακομίσεις και όχι για εξυπηρέτηση επιβατών·

(β) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα με λιγότερες από τρεις ρόδες που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε δημόσιους δρόμους (π.χ. μοτοσικλέτες - "motorized two wheel vehicles")· και

(γ) αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών μηχανών diesel (Hartridge - δοκιμαστήρια).

Η θέση των γνωστοποιούντων

112. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες η «συγκέντρωση δεν θα επηρεάσει την αγορά διανομής ανταλλακτικών, δεδομένου ότι δεν θα οδηγήσει σε μερίδιο τουλάχιστον 15% στην αγορά εισαγωγής και διανομής ανταλλακτικών και εξαρτημάτων» για τα υπό εξέταση σήματα<sup>90</sup>. Ειδικότερα, τα ανταλλακτικά που εισάγουν οι εταιρίες AIGLON και OPEL είναι γνήσια, εισάγονται από τις εν λόγω εταιρίες και διανέμονται στην Ελλάδα μέσω δικτύου διανομικών και επισκευαστών προς τους οποίους πωλούνται χονδρικής. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι τα γνήσια ανταλλακτικά αποτελούν εγγύηση καλής λειτουργίας των εισαγομένων αυτοκινήτων, οι ανωτέρω επισκευαστές δεν εμποδίζονται από το να χρησιμοποιούν, και όντως χρησιμοποιούν, άλλα ανταλλακτικά και όχι γνήσια.

Η θέση της ΕΑ

113. Εν προκειμένω, η AIGLON δραστηριοποιείται στην αγορά πώλησης ανταλλακτικών για επιβατικά και ελαφριά επαγγελματικά οχήματα<sup>91</sup> σήματος CITROEN και PEUGEOT, ενώ η OPEL εισάγει και διανέμει ανταλλακτικά για επιβατικά και ελαφριά επαγγελματικά οχήματα του ομώνυμου σήματος προς το δίκτυό της<sup>92</sup>.

114. Η διανομή των ανταλλακτικών διενεργείται τόσο στα επίσημα δίκτυα των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων (κυρίως τα γνήσια ανταλλακτικά), όσο και σε καταστήματα λιανικής πώλησης και συνεργεία που δεν ανήκουν σε κάποιο επίσημο δίκτυο (κυρίως τα εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικά). Η αγορά ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων καλύπτεται κυρίως από εισαγωγές, καθώς η

<sup>90</sup> Βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. 4479/5.7.2019 Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, σελ. 21.

<sup>91</sup> Τα οποία εμπίπτουν στην ανωτέρω σχετική αγορά α) i) «Αγορά εισαγωγής και διανομής γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα με τρεις και παραπάνω ρόδες».

<sup>92</sup> Η AUTOONE μέχρι το τέλος Μαρτίου του 2019, οπότε και διεκόπη η συνεργασία με τους αντίστοιχους κατασκευαστικούς οίκους, δραστηριοποιείτο ως εισαγωγέας και διανομέας γνήσιων ανταλλακτικών LANCIA, JEEP, CHRYSLER και DODGE (βλ. 4.12 (β) της Γνωστοποίησης).

εγχώρια παραγωγή είναι πολύ περιορισμένη. Οι περισσότερες επιχειρήσεις εισαγωγής - αντιπροσώπευσης αυτοκινήτων εισάγουν γνήσια ανταλλακτικά, τα οποία στη συνέχεια πωλούν ή διανέμουν σε συγγενείς ή θυγατρικές ή ακόμη και ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες με τη σειρά τους τα μεταπωλούν είτε σε εταιρίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, είτε απευθείας στους καταναλωτές. Επιπλέον, στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιούνται και εταιρίες που εισάγουν και διανέμουν μόνο ανταλλακτικά, καλύπτοντας μεγάλο εύρος των συγκεκριμένων προϊόντων. Η αγορά χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πολλών επιχειρήσεων, τόσο μικρών με τοπική εμβέλεια, όσο και μεγαλύτερων με μεγάλη γκάμα προϊόντων, υψηλό κύκλο εργασιών και ευρύ δίκτυο πωλήσεων.

115. Σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, δεν υπάρχουν επίσημες εκτιμήσεις μεριδίων στην αγορά ανταλλακτικών, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται και από σχετική επιστολή του ΣΕΕΑ που προσκομίστηκε. Κλαδική μελέτη της ICAP σχετικά με τα Ανταλλακτικά Αυτοκινήτων, η οποία δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2018, εκτιμά ότι η συνολική εγχώρια αγορά ανταλλακτικών επιβατικών αυτοκινήτων, γνήσιων και εφάμιλλης ποιότητας, παρουσίασε άνοδο την τριετία 2014-2016. Σε σχέση με την τριετία 2017 - 2019 η ίδια μελέτη έχει προβλέψει αύξηση της τάξης του 5% ετησίως.

116. Με βάση στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η ΓΔΑ σχετικά με το σύνολο της αγοράς, όπως και στοιχεία πωλήσεων ανταλλακτικών που προσκόμισαν οι γνωστοποιούντες, η ΓΔΑ προέβη σε εκτίμηση των μεριδίων στην αγορά ανταλλακτικών της εταιρίας AIGLON όπως και της εταιρίας OPEL. Σύμφωνα με αυτή την εκτίμηση, η AIGLON συγκεντρώνει το [0-5]% της σχετικής αγοράς (CITROEN: [0-5]% και PEUGEOT: [0-5]%) για το 2017, ενώ η OPEL συγκεντρώνει το [0-5]% της αγοράς για το ίδιο έτος. Βάσει των μεριδίων για το 2017, μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης, οι εταιρίες υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη, θα συγκεντρώνουν μερίδιο της τάξης του [5-10]% της συνολικής αγοράς ανταλλακτικών, με αποτέλεσμα η σχετική αγορά των ανταλλακτικών να μην αποτελεί επηρεαζόμενη αγορά για τις ανάγκες της παρούσας συγκέντρωσης.

#### IV.1.3 Λοιπές σχετικές αγορές

117. Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι σχετικές αγορές, στις οποίες δραστηριοποιείται ένα μόνο εκ των μερών της συγκέντρωσης και, δεδομένου ότι δεν προκύπτει επικάλυψη δραστηριοτήτων από την εξεταζόμενη πράξη, παρέλκει η ενδελεχής ανάλυσή τους.

Αγορά λιανικής πώλησης επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων

118. Η αγορά λιανικής πώλησης επιβατηγών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων αποτελεί αγορά επόμενου σταδίου (downstream) από την αγορά διανομής (εισαγωγής και χονδρικής πώλησης) καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων. Τα οχήματα πωλούνται στον τελικό καταναλωτή α) άμεσα μέσω του δικτύου των θυγατρικών εταιριών ή των αποκλειστικών αντιπροσώπων της κατασκευάστριας εταιρίας, β) έμμεσα μέσω δικτύου διανομής (εμπορικής αντιπροσωπείας), αλλά και μέσω μικτών συστημάτων που συνδυάζουν τους δύο προη-

γούμενους τρόπους διανομής. Τα εν λόγω δίκτυα περιλαμβάνουν επιχειρήσεις λιανικής πώλησης αυτοκινήτων και/ή ανταλλακτικών, καθώς και επιχειρήσεις επισκευής / συντήρησης (σέρβις).

119. Η SYNERGY λειτουργεί δύο σημεία πώλησης και service του δικτύου της CITROEN. Επίσης, η AUTOONE [...].

Αγορά παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης

120. Οι εργασίες επισκευής και συντήρησης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων μηχανικές και ηλεκτρικές επισκευές, τοποθέτηση εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, εργασίες συντήρησης (service), επισκευή του αμαξώματος και εξαρτημάτων, πλύσιμο / στίλβωση, βαφή, επισκευή παρμπρίζ και παραθύρων, επισκευή καθισμάτων, επισκευή /εφαρμογή / αντικατάσταση ελαστικών και αεροθαλάμων, ρυμούλκηση και οδική βοήθεια.

121. Στην ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται εξουσιοδοτημένα συνεργεία που ανήκουν στο δίκτυο της κατασκευάστριας εταιρίας ή του επίσημου εισαγωγέα/αντιπροσώπου, καθώς και ανεξάρτητοι επισκευαστές, οι οποίοι αποτελούν και την πλειοψηφία του κλάδου<sup>93</sup>. Η εν λόγω αγορά θεωρείται ότι είναι ειδική για κάθε σήμα αυτοκινήτου<sup>94</sup> και χαρακτηρίζεται από τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εξουσιοδοτημένων και των ανεξάρτητων επισκευαστών. Δύναται δε να υποδιαιρεθεί σε κατηγορίες ανάλογα με την ηλικία του οχήματος.

122. [...]. Η OPEL δεν δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, καθώς η εν λόγω δραστηριότητα διενεργείται αποκλειστικά από το δίκτυο των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών της.

Αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων

123. Η αγορά πώλησης μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων αποτελεί διακριτή αγορά από εκείνη των καινούργιων, στην οποία δραστηριοποιούνται τόσο ανεξάρτητοι έμποροι, οι οποίοι καλύπτουν και το μεγαλύτερο τμήμα της, όσο και οι επίσημοι διανομείς των εισαγωγέων όλων των σημάτων αυτοκινήτων οχημάτων.

124. Στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται η εταιρία SYNERGY, συμφερόντων Πολυχρόνη Συγγελίδη η οποία μετασκευάζει και πουλάει αυτοκίνητα οχήματα μεγάλου αριθμού κατασκευαστικών οίκων. Στην αγορά δεν δραστηριοποιείται η OPEL.

Άλλες σχετικές αγορές

125. Σχετικές αγορές, χωρίς όμως ουσιώδη συνάφεια με τις επηρεαζόμενες αγορές της υπό κρίση πράξης, αποτελούν η ανοικοδόμηση και εκμετάλλευση ακινήτων, η ασφαλιστική πρακτόρευση, η μεσιτεία ασφαλίσεων, η παροχή υπηρεσιών logistics ανταλλακτικών και η εκμίσθωση ακινήτων. Σε αυτές τις αγορές δραστηριοποιούνται εταιρίες οι οποίες τελούν υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη (βλ Ενότητα II.2.3). Τέλος, σχετική αγορά αποτελεί και η παροχή τεχνικών πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, στην οποία δρα-

<sup>93</sup> Βλ. ενδεικτικά απόφαση την υπ' αριθμ. 567/VII/2013 απόφαση της ΕΑ.

<sup>94</sup> Βλ. τις συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές του Κανονισμού 461/2010/ΕΕ, παρ. 57 (2010/C 138/05).

στηριοποιείται αποκλειστικά η OPEL, παρέχοντας τεχνικές πληροφορίες μόνο αναφορικά με την επισκευή των οχημάτων υπό το ομώνυμο σήμα.

#### IV.2 Οριοθέτηση γεωγραφικών αγορών

126. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία προσφέρουν ή ζητούν τα σχετικά προϊόντα ή παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις 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. Στους παράγοντες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς περιλαμβάνονται η φύση και τα χαρακτηριστικά των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών, η ύπαρξη φραγμών κατά την είσοδο στην αγορά, οι προτιμήσεις των καταναλωτών, οι ουσιαστικές διαφορές στα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων μεταξύ γειτονικών γεωγραφικών περιοχών ή οι σημαντικές διαφορές ως προς τις τιμές<sup>95</sup>.

Η θέση των γνωστοποιούντων

127. Σύμφωνα με την γνωστοποίηση η «σχετική γεωγραφική αγορά προσδιορίζεται ως το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, όπου αναπτύσσεται η δραστηριότητα της OPEL Ελλάς και της εταιρείας AIGLON».

Η θέση της ΕΑ

128. Στην υπό κρίση υπόθεση ως σχετική γεωγραφική αγορά σε όλες τις ως άνω επιμέρους σχετικές προϊόντικές αγορές ή αγορές υπηρεσιών, λαμβάνεται κατ' αρχήν το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, περιοχή στην οποία τα μέρη και οι ανταγωνιστές αυτών (θυγατρικές των κατασκευαστριών εταιριών, επίσημοι εισαγωγείς - αντιπρόσωποι, επίσημοι ή ανεξάρτητοι διανομείς/έμποροι αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, επισκευαστές), πωλούν τα προϊόντα τους και παρέχουν τις υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού<sup>96</sup>.

#### V. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

129. Ουσιαστικό κριτήριο ελέγχου των συγκεντρώσεων αποτελεί, κατά το άρθρο 7 παράγραφος 1 του ν. 3959/2011, ο σημαντικός ή μη περιορισμός του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό τμήμα της, και ιδίως με την δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης<sup>97</sup>.

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

<sup>95</sup> Απόφαση ΕΑ 558/VI/2013, σελ. 20.

<sup>96</sup> Βλ. σχετικά τους ορισμούς της γεωγραφικής αγοράς στις Αποφάσεις της ΕΑ 288/IV/2005, 332/V/2007, 511/VI/2010 και 641/2017.

<sup>97</sup> Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 2: «Η [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη κάθε σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού που ενδέχεται να προκληθεί από τη συγκέντρωση. Η δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης αποτελεί την κυριότερη μορφή αυτού του περιορισμού του ανταγωνισμού».

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

ii. μεταβάλλοντας τη φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζονται και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μια συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση ιδίως ως αποτέλεσμα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς)<sup>98</sup>.

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

132. Η υπό εξέταση συγκέντρωση θα επιφέρει αλλαγές στη δομή των σχετικών αγορών, καθώς, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω κατά τον ορισμό των σχετικών αγορών, προκαλεί ανακατατάξεις στη θέση των ανταγωνιστών. Ωστόσο, όπως αναλύεται πιο διεξοδικά αμέσως κατωτέρω, εκτιμάται ότι δεν θα επηρεάσει σημαντικά το επίπεδο του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι τα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση εταιριών δεν διαγράφονται ιδιαίτερα υψηλά. Ειδικότερα παρατηρούνται τα ακόλουθα:

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

133. Κατά κανόνα, μία συγκέντρωση με επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης από μία και μόνη επιχείρηση, η οποία θα έχει συνήθως αισθητά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς από τον επόμενο σε μέγεθος ανταγωνιστή μετά τη συγκέντρωση<sup>99</sup>.

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

<sup>98</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 22-23, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να αξιολογείται κατά πόσον οι μεταβολές που επέρχονται λόγω της συγκέντρωσης θα οδηγήσουν σε οποιοδήποτε από τα αποτελέσματα αυτά (συντονισμένης ή μη συντονισμένης συμπεριφοράς) και κατά την αξιολόγηση της συγκεκριμένης πράξης μπορεί να κρίνεται σκόπιμο να εξετασθούν και οι δύο περιπτώσεις επιπτώσεων.

<sup>99</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 25.



χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους<sup>100</sup>. Η πλέον άμεση επίπτωση μίας συγκέντρωσης στην αγορά είναι η απώλεια του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών, ενώ οι επιχειρήσεις που δεν συμμετέχουν στη συγκέντρωση και δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τη μείωση της ανταγωνιστικής πίεσης που προκύπτει από τη συγκέντρωση, δεδομένου ότι η αύξηση των τιμών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων ενδέχεται να στρέψει ένα μέρος της ζήτησης προς τις ανταγωνιστικές τους, οι οποίες με τη σειρά τους μπορεί να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές τους. Ο περιορισμός αυτών των ανταγωνιστικών πιέσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντικές αυξήσεις τιμών στη σχετική αγορά.

135. Από τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από τους γνωστοποιούντες προκύπτει ότι οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στις κατηγορίες οχημάτων Α, Β, C, D J, M και LCV. Ωστόσο, από την ανάλυση των μεριδίων αγοράς που διεξήχθη ανωτέρω συνάγεται ότι επηρεαζόμενες αγορές δημιουργούνται μόνο στις κατηγορίες Β, C, SUV-B, M και LCV.

V.1.1 Επηρεαζόμενη αγορά εισαγωγής και διανομής καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β

136. Στην κατηγορία Β το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη διαμορφώθηκε το 2018 σε [15-25]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [5-10]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2018 άλλοι επτά (7) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

137. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση, ανερχόμενο σε [25-35]% για την κατηγορία Β, που οριακά μόνον - κατά [0-5] ποσοστιαίες μονάδες - υπερβαίνει το 25% που, κατά την Ε.Ε., αποτελεί το όριο κάτω από το οποίο υφίσταται ένδειξη ότι η συγκέντρωση δεν είναι πιθανό να εμποδίσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό λόγω του περιορισμένου μεριδίου αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων<sup>101</sup>. Παράλληλα, τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στη συγκεκριμένη κατηγορία δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά<sup>102</sup>.

138. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανομής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονο-

<sup>100</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζώντων συγκεντρώσεων, παρ. 22(α).

<sup>101</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζώντων συγκεντρώσεων, παρ. 18. Το τεκμήριο αυτό είναι μαχητό, βλ. Edurne Navarro, Andrés Font, Jaime Folguera και Juan Briones, *Merger Control in the EU* (2nd edition, Oxford University Press 2005), παρ. 6.28, σελ. 151.

<sup>102</sup> Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 126-132.

μικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

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

139. Στην κατηγορία C το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη διαμορφώθηκε το 2018 σε [5-10]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [10-15]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2018 άλλοι έξι (6) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

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

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

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

142. Στην κατηγορία SUV-B το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη διαμορφώθηκε το 2018 σε [15-25]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [5-10]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2018 άλλοι έξι (6) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

143. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση, ανερχόμενο σε [25-35]% για την κατηγορία SUV-B, οριακά - κατά [0-5] ποσοστιαίες μονάδες - υπερβαίνει το κατώφλι του 25%. Παράλληλα, τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στη συγκεκριμένη κατηγορία δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά<sup>104</sup>.

<sup>103</sup> Βλ. ανωτέρω υπό IV.1.1.3.

<sup>104</sup> Βλ. υπόθ. Μ.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 126-132, καθώς και σκ. 255-260.

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

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

145. Στην κατηγορία M το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη διαμορφώθηκε το 2018 σε [25-35]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [0-5]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2018 άλλοι τέσσερις (4) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [10-15]% έως [15-25]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων.

146. Εν προκειμένω, το συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών μετά τη συγκέντρωση, ανερχόμενο σε [25-35]% για την κατηγορία M, υπερβαίνει κατά σχεδόν [10-15] ποσοστιαίες μονάδες το κατώφλι του 25%. Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, συνδυαστικά μερίδια αγοράς που κυμαίνονται μεταξύ 25% και 40% συνιστούν μια «γκρίζα ζώνη» και δεν συνεπάγονται οποιοδήποτε τεκμήριο αναφορικά με ενδεχόμενη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης<sup>105</sup>. Εντούτοις, παρατηρείται ότι, σε γενικές γραμμές, συνδυαστικά μερίδια αγοράς που εμπίπτουν εντός αυτής της «γκρίζας ζώνης» δεν αναμένεται να δημιουργήσουν αμφιβολίες ως προς τις επιπτώσεις τους στον ανταγωνισμό<sup>106</sup>. Επιπλέον, ο Πολυχρόνης Συγγελίδης κατείχε ήδη το 2018 μερίδιο αγοράς [25-35]% στην συγκεκριμένη κατηγορία και το προσαυξητικό αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης στην κατηγορία M είναι περιορισμένο, καθώς η εξαγοραζόμενη OPEL συνεισφέρει μόλις [0-5]% στο συνδυαστικό μερίδιο αγοράς των μερών, ενώ τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν θεωρούνται ως άμεσα ανταγωνιστικά<sup>107</sup>. Σημειώνεται, τέλος, ότι στην αγορά δραστηριοποιούνται άλλοι τέσσερις ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς άνω του 10% (εκ των οποίων η FCA GREECE υπερβαίνει το [15-25]%)<sup>108</sup>.

147. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι υπάρχει αυξημένη ανταγωνιστική ισχύς στην αγορά εισαγωγής και διανο-

<sup>105</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17. Βλ. και Michael Rosenthal και Stefan Thomas, European Merger Control (C.H. Beck/ Hart/ Nomos 2010), σελ. 121, παρ. 133.

<sup>106</sup> Βλ. Eduarne Navarro, Andrés Font, Jaime Folguera και Juan Briones, Merger Control in the EU (2nd edition, Oxford University Press 2005), παρ. 6.30, σελ. 152 και Ioannis Kokkoris και Howard Shelanski, EU Merger Control: A Legal and Economic Analysis (Oxford University Press 2014), παρ. 7.21, σελ. 229.

<sup>107</sup> Βλ. υπόθ. M.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 05.07.2017, σκ. 302-307.

<sup>108</sup> Βλ. ανωτέρω υπό IV.1.1.7.

μής επιβατικών οχημάτων κατηγορίας M, ούτως ώστε η επιχείρηση που θα προκύψει από την εξεταζόμενη συγκέντρωση να μην βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών.

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

148. Στην κατηγορία LCV το μερίδιο των εταιριών υπό τον έλεγχο του Πολυχρόνη Συγγελίδη διαμορφώθηκε το 2018 σε [15-25]% και, ως αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης, αυξάνεται κατά [0-5]%. Στην ίδια κατηγορία δραστηριοποιούνταν το 2018 άλλοι έξι (6) ανταγωνιστές με μερίδια αγοράς που κυμαίνονταν από [5-10]% έως [5-10]%, καθώς και λοιποί ανταγωνιστές με μερίδιο αγοράς κάτω από 5%. Μετά την υπό κρίση πράξη, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει τη δεύτερη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων, με ελάχιστη ωστόσο διαφορά (της τάξης του [0-5]%) από την πρώτη, FORD MOTOR ΕΛΛΑΣ ΑΕΒΕ.

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

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

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

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

152. Αναφορικά με ενδεχόμενη δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων στην αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, ενόψει του αριθμού των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά, σε συνδυασμό με τη φύση των επίμαχων προϊόντων, εκτιμάται ότι η υιοθέτηση σε μό-

νιμη βάση μιας συντονισμένης συμπεριφοράς με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές δεν είναι πιθανή.

153. Συγκεκριμένα, μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση συναλλαγής, ο αριθμός των ανταγωνιστών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στις επηρεαζόμενες αγορές, οι οποίοι επιτυγχάνουν μερίδια αγοράς άνω του 5%, θα κυμαίνεται κατά περίπτωση μεταξύ τεσσάρων (στην αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ) και επτά (στην αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Β), ορισμένοι εκ των οποίων εμπορεύονται περισσότερα του ενός σήματα<sup>109</sup>. Παράλληλα, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω<sup>110</sup>, ο βαθμός συγκέντρωσης σε τέσσερις από τις πέντε επηρεαζόμενες αγορές που εντοπίστηκαν διατηρείται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα τόσο πριν, όσο και μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης.

154. Ακόμα όμως και στην επηρεαζόμενη αγορά στην οποία το επίπεδο συγκέντρωσης είναι συγκριτικά υψηλό, ήτοι την αγορά επιβατικών οχημάτων κατηγορίας Μ, δεν φαίνεται πιθανό ως αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης να καταστεί δυνατό για τις επιχειρήσεις να υιοθετήσουν σε μόνιμη βάση μια συγκεκριμένη τακτική με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές, μέσω της δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης<sup>111</sup>.

155. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συγκέντρωσης, ο «όμιλος» Συγγελίδη θα κατέχει την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη κατηγορία αυτοκινήτων και, σε συνδυασμό με τη δεύτερη μεγαλύτερη επιχείρηση (FCA GREECE), θα σημειώνουν συνολικό μερίδιο αγοράς [55-65]%. Κατά την πρακτική της Ε.Ε., δυσπώλια που κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του 50-60% εξετάζονται ως προς την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης<sup>112</sup>. Το γεγονός αυτό όμως δεν υποδηλώνει αφ'εαυτού την ύπαρξη κάποιου συγκεκριμένου σχετικού τεκμηρίου<sup>113</sup>.

156. Εν προκειμένω, οι συνθήκες που επικρατούν στην εξεταζόμενη αγορά δεν φαίνεται να ευνοούν ενδεχόμενη συνεννόηση μεταξύ των μερών αναφορικά με τους όρους του συντονισμού. Καταρχάς, η εξεταζόμενη αγορά καινούργιων επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών

<sup>109</sup> FCA GREECE A.E., KOSMOCAR A.E., Όμιλος Βασιλάκη.

<sup>110</sup> Βλ. ανωτέρω υπό παρ. 80, 92, 101 και 106.

<sup>111</sup> Πρβλ. ΔΕΕ C-413/06P, Bertelsmann AG και Sony Corporation of America κατά Independent Music Publishers and Labels Association (Impala), EU:C:2008:392, σκ. 122.

<sup>112</sup> Βλ. υπόθ. M.1882 - Pirelli/ BICC, απόφαση της 19.7.2000, όπου η Ε.Ε. εξέτασε - και τελικά απέρριψε - την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης στις αγορές υψηλής/ πολύ υψηλής τάσης και χαμηλής / μέσης τάσης, στις οποίες οι δύο μεγαλύτερες εταιρίες θα είχαν μερίδια αγοράς 55-65% και 50-60%, αντίστοιχα βλ. Επίσης Ioannis Kokkoris και Howard Shelanski, EU Merger Control: A Legal and Economic Analysis (Oxford University Press 2014), παρ. 8.29, σελ. 272.

<sup>113</sup> Πρβλ. ΔΕΕ C-68/94 και C-30/95 (συνεκδικασθείσες υποθέσεις), Γαλλική Δημοκρατία και Société commerciale des potasses et de l'azote (SCPA) και Entreprise minière et chimique (EMC) κατά Επιτροπής, EU:C:1998:148, σκ. 226 («Ένα συνολικό μερίδιο αγοράς όμως ανερχόμενο στο 60 % [...] δεν μπορεί να συνιστά από μόνο του αποφασιστική ένδειξη για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως των εν λόγω επιχειρήσεων»).

οχημάτων δεν χαρακτηρίζεται τόσο από την ομοιογένεια των επίμαχων προϊόντων, όσο από τη διαφοροποίησή τους, ακόμα και όταν εξετάζονται οχήματα που ανήκουν στην ίδια προϊοντική κατηγορία<sup>114</sup>. Η διαφοροποίηση των προϊόντων περιορίζει τη δυνατότητα σιωπηρής συμπαίγνιας στο μέτρο που συνεπάγεται ότι η ανταγωνιστική διαδικασία βασίζεται στην ύπαρξη επιπρόσθετων παραμέτρων, πέραν της τιμής και της απόδοσης της παραγωγής<sup>115</sup>. Τέλος, η δυσκολία συντονισμού μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου προκύπτει και από τη μεταβλητότητα των μεριδίων αγοράς των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην κατηγορία Μ<sup>116</sup>.

157. Επιπροσθέτως, μεταξύ των ετών 2017 και 2018, η AIGLON αύξησε το μερίδιο αγοράς της στη συγκεκριμένη κατηγορία από [15-25]% σε [25-35]%. Η σημαντική αυτή αύξηση κατά [10-15] ποσοστιαίες μονάδες είναι ενδεικτική τόσο της ύπαρξης ισχυρού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά<sup>117</sup>, όσο και της σημαντικής εσωτερικής ανάπτυξης της AIGLON, που υποδηλώνει ότι η τρέχουσα κατάσταση δεν είναι αρκετά σταθερή, ώστε να είναι πιθανός ο συντονισμός<sup>118</sup>. Τέλος, με βάση τα στοιχεία που βρίσκονται στη διάθεση της ΕΑ, δεν διαπιστώθηκαν ιδιαίτεροι και μόνιμοι διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στην εν λόγω σχετική αγορά επιχειρήσεων, που να πιθανολογείται ότι θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενός μηχανισμού συντονισμού και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση αποκλίσεων από τους όρους συντονισμού.

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

#### Συμπεράσματα

159. Συμπερασματικά, η γνωστοποιούμενη συναλλαγή πληροί τα χαρακτηριστικά της συγκέντρωσης κατ'άρθρο 5 του ν. 3959/2011 και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής

<sup>114</sup> Βλ. υπόθ. M.8449, Peugeot/ Opel, απόφαση της 5.7.2017, σκ. 416.

<sup>115</sup> Βλ. Götz Drautz και Christopher Jones (eds), EU Competition Law - Volume II, Mergers and Acquisitions, Book One (2nd ed, Claeys & Casteels 2012), σελ. 443, παρ. 4.462.

<sup>116</sup> Βλ. ΓενΔΕΕ T-342/99, Airtours plc κατά Επιτροπής, EU:T:2004:192, σκ. 111 («Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού μιας συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως, η σταθερότητα των παραδοσιακών μεριδίων αγοράς συνιστά ευνοϊκό στοιχείο για την ανάπτυξη μιας σιωπηρής συμπαίγνιας, στον βαθμό που διευκολύνει τη διάιρηση της αγοράς αντί ενός μανιώδους ανταγωνισμού, αφού κάθε επιχειρηματίας αναφέρεται στο μερίδιο αγοράς που κατά παράδοση διαθέτει προκειμένου να καθορίσει την παραγωγή του κατ'αναλογία του μεριδίου αυτού.»).

<sup>117</sup> Βλ. Ioannis Kokkoris και Howard Shelanski, EU Merger Control: A Legal and Economic Analysis (Oxford University Press 2014), παρ. 8.54, σελ. 281-282.

<sup>118</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 45.

του άρθρου 6, παράγραφος 1 του ν. 3959/2011, διότι οι κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υπερβαίνουν τα οριζόμενα κατώφλια σε παγκόσμιο και σε εθνικό επίπεδο.

160. Ωστόσο, συνεκτιμώντας όλα τα προεκτεθέντα, και λαμβάνοντας υπόψη τα περιορισμένα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων και την ύπαρξη σημαντικών ανταγωνιστικών πιέσεων σε όλες τις επιμέρους σχετικές αγορές που δραστηριοποιούνται, η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση δεν αναμένεται να προκαλέσει σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού και εκτιμάται ότι δεν προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού σε οποιαδήποτε εκ των ανωτέρω εξεταζόμενων αγορών.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια, ομόφωνα εγκρίνει κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, την από

5.7.2019 (υπ' αριθμ. πρωτ. 4479) προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης σχετικά με την απόκτηση από τον Γεώργιο Συγγελίδη του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας «ΟΡΕΛ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», διά της οποίας ο υιός του, Πολυχρόνης Συγγελίδης, αποκτά εμμέσως τον έλεγχο της εξαγοραζόμενης εταιρίας, δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε την 16η Οκτωβρίου 2019.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΙΑΝΟΣ