

ΑΠΟΦΑΣΗ¹ ΑΡΙΘΜ.197 / ΙΙΙ / 2001

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης την 11^η Οκτωβρίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30 π.μ., με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτρης Τζουγανάτος

Μέλη: Ηλίας Βλάσσης,

Θεόδωρος Δεληγιαννάκης,

Παναγιώτης Μαντζουράνης

Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος,

Αλεξάνδρα Μικρούλεα, κωλυόμενου του τακτικού Λεωνίδα Νικολούζου,

Ιωάννης Κατσουλάκος,

Χαρίσιος Ταγαράς και

Γεώργιος Τριανταφυλλάκης κωλυόμενου του τακτικού Νικολάου Βέττα

Γραμματέας: Αικατερίνη Τριβέλη, κωλυομένης της τακτικής Αλεξάνδρας-Μαρίας Ταραμπίκου.

Θέμα της Συνεδρίασης ήταν η από 6.3.2001 **προηγούμενη γνωστοποίηση**, σύμφωνα με το άρθρο 4β ν.703/77, όπως ισχύει, της συγχώνευσης των εταιρειών **ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** με διακριτικό τίτλο (δ.τ.) "AEGEAN AIRLINES" (εφεξής AEGEAN) και **ΚΡΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** με δ.τ. "CRONUS AIRLINES".

Στη Συνεδρίαση παρέστησαν α) για την εταιρεία AEGEAN ο Γενικός Διευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπός αυτής, Δημήτρης Γερογιάννης, μετά της πληρεξούσιας δικηγόρου της, Κλεονίκης-Μαρίας Παύλου και β) για την εταιρεία ΚΡΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ο Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπος αυτής, Ιωσήφ Μαστοραντωνάκης, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων της Ιωάννη Δρυλλεράκη και Εμμανουήλ Δρυλλεράκη.

Στην αρχή της συζήτησης, τον λόγο έλαβε η Γενική Εισηγήτρια, Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε τη γραπτή εισήγησή της Γραμματείας και πρότεινε την μη απαγόρευση της από 6.3.2001, γνωστοποιηθείσας σύμφωνα με το άρθρο 4β ν.703/77, όπως ισχύει, συγκέντρωσης, η οποία πραγματοποιείται με την από 2.3.2001 συμφωνία συγχώνευσης των εταιρειών AEGEAN και CRONUS, διότι δεν αναμένεται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις επιμέρους σχετικές αγορές τις οποίες αφορά. Στην συνέχεια, το λόγο έλαβαν οι ανωτέρω πληρεξούσιοι δικηγόροι και νόμιμοι εκπρόσωποι των υπό συγχώνευση εταιρειών, οι οποίοι συντάχθηκαν με την εισήγηση της

¹ Από την παρούσα απόφαση έχουν παραληφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 361/Β'/4.4.2001), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραληφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλήφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Γραμματείας, ανέπτυξαν τις θέσεις των μερών, απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής και ζήτησαν την μη απαγόρευση της κρινόμενης συγκέντρωσης αναφερόμενοι και στο υπόμνημα που θα καταθέσουν.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έδωσε προθεσμία στα ενδιαφερόμενα μέρη μέχρι την 18^η Οκτωβρίου 2001 για να προσκομίσουν τα υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε διάσκεψη την 8^η Νοεμβρίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30 π.μ., στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης και αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του σχετικού φακέλου, την εισήγηση της Γραμματείας και τις απόψεις που διετύπωσαν εγγράφως και προφορικά τα ενδιαφερόμενα μέρη,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. Στις 6.3.2001 οι εταιρείες ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με δ.τ. “AEGEAN AIRLINES” και ΚΡΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με δ.τ. “CRONUS AIRLINES”, γνωστοποίησαν στην Επιτροπή, Ανταγωνισμού (Ε.Α), σύμφωνα με το άρθρο 4β του ν.703/77, όπως ισχύει, την από 2.3.2001 συμφωνία συγχώνευσής τους.

II. Στις 2.3.2001 και 6.8.2001 υπεγράφησαν, μεταξύ αφενός των φυσικών προσώπων Θεοδώρου Ε. Βασιλάκη, Εμμανουέλλας συζ. Θ. Βασιλάκη, Ευτύχιου Θ. Βασιλάκη και Γεωργίου Θ. Βασιλάκη, των εδρευσών στην Αργυρούπολη Αττικής εταιρειών AUTOHELLAS A.T.E.E., BAKAP A.B.E.E. και TEXNOKAP A.B.E.E. και της εδρεύουσας στη νήσο Guernsey (Channel Islands) εταιρείας TRANSMARINE LTD, (καλούμενοι όλοι ως «ο Βασικός Μέτοχος της AEGEAN»), αφετέρου της εδρεύουσας στο Δουβλίνο, Ιρλανδίας, εταιρείας GLENCORK PROPERTY LTD (καλούμενη ως «ο Βασικός Μέτοχος της CRONUS») και εκ τρίτου των εταιρειών AEGEAN και CRONUS, συμφωνία μετόχων και τροποποιητική αυτής, δυνάμει των οποίων οι δύο τελευταίες εταιρείες θα συγχωνευθούν με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη, και στο μετοχικό κεφάλαιο της ενοποιημένης εταιρείας θα συμμετέχουν οι νυν μέτοχοι της AEGEAN με (συνολικό) ποσοστό 75% και οι νυν μέτοχοι της CRONUS με (συνολικό) ποσοστό 25%.

Σκοπός της συγχώνευσης είναι η από κοινού συνέχιση των δραστηριοτήτων της AEGEAN και της CRONUS προκειμένου: (i) να δημιουργηθεί μία ισχυρή αεροπορική εταιρεία που θα μπορέσει να επιβιώσει μέσα στο πλαίσιο του εντεινόμενου ανταγωνισμού μεταξύ των Ελληνικών και ξένων αεροπορικών εταιρειών, (ii) να επιτευχθεί καλύτερη, ορθολογικότερη και αποτελεσματικότερη οργάνωση και συντονισμός των δύο συγχωνευόμενων εταιρειών, (iii) να συντελεσθεί έτσι σημαντική βελτίωση της αποδοτικότητας τους και (iv) να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας.

III. 1) Η AEGEAN, ιδρύθηκε το 1988 ως Ε.Π.Ε και μετετράπη σε Α.Ε. τον Ιανουάριο 1995. Έχει έδρα την Αργυρούπολη, κατέχει από το 1999 άδεια αερομεταφορέα Α΄ κατηγορίας και δραστηριοποιείται στους τομείς α) των δημόσιων αεροπορικών μεταφορών εντός της ελληνικής επικράτειας με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου και β) στον τομέα των ιδιωτικών αεροπορικών μεταφορών (VIP πτήσεις) εντός της ελληνικής επικράτειας και σε κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι η πρώτη ελληνική ιδιωτική εταιρεία που απέκτησε άδεια αερομεταφορέα για επιβατικές μεταφορές μετά την απελευθέρωση της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών. Το διάστημα 1992-1999 κατείχε άδεια αερομεταφορέα Β' κατηγορίας και δραστηριοποιείτο στο χώρο των ναυλωμένων πτήσεων, κυρίως αεροταξί. Το 1994 έγινε μέλος του ομίλου Βασιλάκη και το 1999 στο μετοχικό της κεφάλαιο εισήλθε με σημαντικό ποσοστό η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. (εφεξής ΜΙΝΩΙΚΕΣ) από την οποία η ΑΕΓΕΑΝ εξαγόρασε το 51% του μ.κ. της εταιρείας "AIR GREECE" ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΗΣΙΣ Α.Ε., μίας εκ των δύο μεγαλύτερων (πλην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ) ανταγωνιστριών της τότε στις γραμμές εσωτερικού.

Η ΑΕΓΕΑΝ έχει υπογράψει συμφωνίες (interline agreements) με αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες για συνεργασία στα δίκτυά τους (αποδοχή εισιτηρίων/επιβατών), οι οποίες λειτουργούν προς το παρόν μονομερώς, καθόσον η ΑΕΓΕΑΝ δραστηριοποιείται μόνο στο εσωτερικό δίκτυο της χώρας. Επίσης, συμμετέχει στο BSP (Bank Settlement Plan) Ελλάδος και στο IATA Clearing House, καθώς και στα διεθνή συστήματα κρατήσεως θέσεων Galiano, Amadeus, Sabre, World Span. Οι πωλήσεις των εισιτηρίων γίνονται σε στενή συνεργασία με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και από τα γραφεία της εταιρείας, κατ' αναλογία 70% και 30% αντίστοιχα.

Η ΑΕΓΕΑΝ αποτελεί την πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα που προσέφερε διαφοροποιημένο προϊόν (Business/Economy Class) σε όλες τις πτήσεις εσωτερικού, ενώ στη συνέχεια ακολούθησαν η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Ο.Α.) και η CRONUS.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Γραμματεία της Ε.Α., ο κύκλος εργασιών της ΑΕΓΕΑΝ στην εθνική αγορά, τα έτη 1999 και 2000, ανήλθε περίπου στα [άνω των 15] εκατ. Ευρώ και [άνω των 60] εκατ. Ευρώ αντίστοιχα, ενώ ο συνολικός κύκλος της εταιρείας και των ελεγχουσών αυτήν εταιρειών (ΤΕΧΝΟΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε., ΒΑΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε., ΑΥΤΟΕΛΛΑΣ Α.Τ.Ε.Ε., ΕΡΓΟΚΑΡ και ΒΙΤΑΚΑΡ), κατά τα ίδια ως άνω έτη, στην εσωτερική αγορά, ανήλθε περίπου στα [άνω των 200] εκατ. Ευρώ και [άνω των 400] εκατ. Ευρώ αντίστοιχα.

2) Η CRONUS ιδρύθηκε το 1994, έχει έδρα την Ηλιούπολη και απέκτησε άδεια αερομεταφορέα Α' κατηγορίας το 1995. Είναι μέλος του ομίλου Λασκαρίδη και δραστηριοποιείται α) στον τομέα των δημοσίων αεροπορικών μεταφορών εντός και εκτός της ελληνικής επικράτειας με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου, και β) στο χώρο των ναυλωμένων πτήσεων.

Η δραστηριοποίηση της εταιρείας στις τακτικές πτήσεις εξωτερικού ξεκίνησε τον Νοέμβριο 1995 και εσωτερικού τον Νοέμβριο 1997. Επίσης, έχει κατά καιρούς συνεργαστεί και συνάψει μακροχρόνια συμβόλαια με μεγάλους τουριστικούς πράκτορες, όπως οι TUI, FRAM, COSMAR, COLUMBUS, ALPITOURS, έχει υπογράψει διμερείς συμφωνίες (interline agreements) με αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες για συνεργασία στα δίκτυά τους (αποδοχή εισιτηρίων/επιβατών) και συμμετέχει στο διεθνές σύστημα κρατήσεων θέσεων (CRS) Sabre, σε συνεργασία με δίκτυο ταξιδιωτικών πρακτόρων στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η εταιρεία διαθέτει δικά της γραφεία στο εσωτερικό [Αθήνα (2), Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ρόδο, Χανιά, Κω και Λέρο] καθώς και GSAs στην Κύπρο, σε 5 πόλεις της Αυστραλίας και στο

Τόκυο. Στο εξωτερικό έχει γραφεία στους προορισμούς Λονδίνο, Παρίσι, Ρώμη, Φρανκφούρτη, Μόναχο, Ντύσελντορφ και Στουτγάρδη. Επίσης, συμμετέχει στο BSP (Bank Settlement Plan) της ΙΑΤΑ για τις αγορές Ελλάδας, Ιταλίας, Γαλλίας, Γερμανίας και Αγγλίας, είναι μέλος της ΙΑΤΑ και αποτελεί τη μεγαλύτερη ελληνική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στο χώρο των πτήσεων εξωτερικού, σε όρους μεταφορικού έργου.

Ο κύκλος εργασιών της CRONUS στην εθνική αγορά, τα έτη 1999 και 2000, ανήλθε σε [άνω των 55] εκατ. Ευρώ και [άνω των 80] εκατ. Ευρώ περίπου, αντίστοιχα. Σημειωτέον ότι κατά τα ανωτέρω έτη, τα έσοδα της από δρομολόγια εσωτερικού κάλυψαν το [άνω του 30%] και [άνω του 30%] του συνολικού κύκλου εργασιών της. Περαιτέρω, κατά δήλωση των μερών, οι λοιπές εταιρείες του ομίλου Λασκαρίδη δεν πραγματοποιούν κύκλο εργασιών στην Ελλάδα.

IV. 1. Όπως σημειώνουν οι συγχωνευόμενες εταιρείες στην παρ.2.1(στ) της γνωστοποίησης, τον έλεγχο της Γενικής Συνέλευσης (Γ.Σ.) των μετόχων και τη Διοίκηση της εταιρείας θα έχουν οι μέτοχοι της απορροφούσας εταιρείας. Οι μέτοχοι, όμως, της απορροφώμενης θα διατηρήσουν αυξημένα δικαιώματα μειοψηφίας και θα συμμετέχουν ως μειοψηφία σε 15μελές Διοικητικό Συμβούλιο.

1α. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις παρ. 5.1., 5.4. και 5.6.1. της Συμφωνίας Συγχώνευσης, στο Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) της ενοποιημένης εταιρείας, το οποίο θα είναι **15**μελές, τα μέλη θα διορίζονται ως ακολούθως:

§ Ο Βασικός Μέτοχος της AEGEAN (όμιλος Βασιλάκη) θα δικαιούται να διορίζει [...] μέλη (μεταξύ των οποίων και τον Πρόεδρο, και την πρώτη 5ετία και ένα [...] μέλος, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας, όπως αναφέρεται παρακάτω), εφόσον το (συνολικό) ποσοστό του στην ενοποιημένη εταιρεία θα είναι τουλάχιστον [...]%,

§ Ο Βασικός Μέτοχος της CRONUS (Όμιλος Λασκαρίδη) θα δικαιούται να διορίζει [...] μέλη εφόσον το ποσοστό του στην ενοποιημένη εταιρεία είναι τουλάχιστον [...]%,

§ Η μέτοχος της AEGEAN, εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ, η οποία καλείται στην συμφωνία ως «ο Στρατηγικός Επενδυτής» θα δικαιούται να διορίζει [...] μέλη, εφόσον το ποσοστό της είναι τουλάχιστον [...]%,

§ Οι μέτοχοι της AEGEAN, εταιρείες DYSTAL και OSIRIS (συμφερόντων Δαυίδ), θα λογίζονται ως [...] δικαιούμενος να διορίζει [...] μέλη εφόσον τα ποσοστά του αθροιστικά φθάνουν τουλάχιστον το [...]%, και

§ Οι μέτοχοι της AEGEAN, εταιρείες TALIVARA (συμφερόντων Ιωάννου), CANTEL (συμφερόντων Κωνσταντακόπουλου) και ΠΕΙΡΑΙΩΣ θα δικαιούνται διορίζουν από [...] μέλη εφόσον το ποσοστό κάθε μίας στην ενοποιημένη εταιρεία είναι τουλάχιστον [...]%.

§ Ο εκάστοτε Διευθύνων Σύμβουλος της ενοποιημένης εταιρείας θα εκλέγεται από τους μετόχους ως ex-officio μέλος του Δ.Σ. Σημειωτέον ότι για μία [...]ετία από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, την ευθύνη διοίκησης και διαχείρισης της ενοποιημένης εταιρείας θα έχει ο Βασικός Μέτοχος της AEGEAN, ο οποίος θα επιλέγει και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο αυτής.

§ Πρόεδρος δε του Δ.Σ. θα εκλέγεται ο Θ. Βασιλάκης, για όσο χρονικό διάστημα επιθυμεί ο ίδιος να κατέχει τη θέση αυτή

Οι αποφάσεις του Δ.Σ. θα λαμβάνονται με τα συνήθη ποσοστά απαρτίας και πλειοψηφίας που ορίζονται από τις διατάξεις του κ.ν.2190/20, πλην των περιπτώσεων της παρ.5.5. της Σύμβασης, όπου προβλέπεται ότι:

α) Η θετική ψήφος των συμβούλων του Δ.Σ. που διορίζονται από τους Βασικούς Μετόχους είναι απαιτούμενη για τη λήψη αποφάσεων επί θεμάτων που αφορούν, μεταξύ άλλων, και τη δραστική αλλαγή των δραστηριοτήτων της εταιρείας, η οποία θα περιλαμβάνει π.χ. πτήσεις μακράς αποστάσεως πέραν των [...] ωρών ή χρησιμοποίηση με οποιοδήποτε τρόπο (αγορά, μίσθωση κλπ.) αεροσκάφους χωρητικότητας άνω των [...] θέσεων κλπ.

β) Απαιτείται πλειοψηφία [...] μελών του Δ.Σ. για αποφάσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, και με την επιφύλαξη της πρόβλεψης της προηγούμενης υπό στοιχ. α) παραγράφου,

- την αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών, [...]
- τη λειτουργική μίσθωση αεροσκαφών διάρκειας [...], και
- σύμβαση με εταιρεία που ελέγχεται από ή συνδέεται με οποιοδήποτε τρόπο με τον όμιλο του Βασικού Μετόχου της AEGEAN.

Όσον αφορά τη λειτουργία της Γενικής Συνέλευσης (Γ.Σ.) των μετόχων της ενοποιημένης εταιρείας, στην παρ. 6.2. της Συμφωνίας προβλέπεται η θετική ψήφος όλων των Βασικών Μετόχων για τη λήψη απόφασης επί θεμάτων που αφορούν, μεταξύ άλλων, επαύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων, ή τροποποίηση άρθρων του καταστατικού, τα οποία ρυθμίζουν ή κατοχυρώνουν δικαιώματα των Βασικών Μετόχων.

Τα δικαιώματα και οι ιδιαίτερες ρυθμίσεις της Συμφωνίας ισχύουν εφόσον ο Βασικός Μέτοχος της AEGEAN είναι κύριος μετοχών της ενοποιημένης εταιρείας που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το [...] % του μετοχικού κεφαλαίου της, πλην των ανωτέρω δικαιωμάτων αρνησικυρίας για τα οποία αρκεί ποσοστό [...] %, ο δε Βασικός Μέτοχος της CRONUS είναι κύριος μετοχών που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το [...] % του μετοχικού της κεφαλαίου. (βλ. παρ.8.2. Συμφωνίας)

2. Μέχρι το τέλος του 2002 οι συγχωνευόμενες εταιρείες και στη συνέχεια η ενοποιημένη θα χρησιμοποιούν ισότιμα τα ονόματα της CRONUS και της AEGEAN σε αεροσκάφη, γραφεία, πρακτορεία, αεροδρόμια, Check-in, ταμεία, αίθουσες αεροδρομίων, οχήματα, πινακίδες, έντυπα κ.αλ., με εξαίρεση την ηλεκτρονική και έντυπη διαφήμιση, για την οποία θα υπάρξει ειδικότερη συμφωνία μεταξύ των μερών. (Βλ. παρ. 1.4. Συμφωνίας)

V. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η αγορά δημόσιων αερομεταφορών είναι πλήρως απελευθερωμένη και συνεπώς, οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία εδρεύει σ' αυτήν, μπορεί να εκτελέσει δρομολόγια μεταξύ οποιωνδήποτε σημείων της. Συγκεκριμένα, ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 2408/1992 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 για την «Πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών» επέτρεψε στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια. Δυνάμει δε της πρώτης και δεύτερης παραγράφου του άρθρου 2 του Π.Δ. 359/13.9.1996 καταργήθηκε από 1.1.1996 το μέχρι τότε προνομιακό δικαίωμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας για αποκλειστική εκμετάλλευση τακτικών δρομολογίων εσωτερικού.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 2408/1992 δεν διακρίνει μεταξύ τακτικών και έκτακτων πτήσεων από κοινοτικούς αερομεταφορείς από και προς την Ελλάδα και για τις πτήσεις αυτές δεν απαιτείται προηγούμενη έγκριση παρά μόνο σχετική γνωστοποίηση.

Τα θέματα χορήγησης αδειών (εμπορικής) εκμετάλλευσης σε νέους αερομεταφορείς και ο έλεγχος της πορείας των αεροπορικών εταιρειών καθορίζονται από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 2407/1992, σύμφωνα με τον οποίο, οι μικρές εταιρείες πρέπει: «ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδια κεφάλαια τουλάχιστον 80.000 Ecu». Για τις μεγαλύτερες εταιρείες προβλέπεται ότι «οι αρχές μπορούν, ανά πάσα στιγμή, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις οικονομικών προβλημάτων σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια, να ελέγχουν τη χρηματοοικονομική του απόδοση και να αναστέλλουν ή να ανακαλούν την άδεια εάν εκτιμούν ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Οι εν λόγω αρχές μπορούν επίσης να χορηγούν προσωρινή άδεια, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο αερομεταφορέας, με την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια».

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Ο.Α.), ως εθνικός αερομεταφορέας, είχε μέχρι το 1992, την αποκλειστική εκμετάλλευση κάθε είδους αεροπορικής δραστηριότητας στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Μετά το 1992, η δομή της αγοράς των αερομεταφορών άρχισε να αλλάζει, με την σταδιακή απελευθέρωσή της και την είσοδο στο χώρο ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών.

Οι βασικές παράμετροι που επηρεάζουν την είσοδο επιχειρήσεων στην αγορά των αερομεταφορών είναι η πλήρωση των κανονιστικών ρυθμίσεων (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης/νηολόγησης αεροσκαφών, κλπ.), η εξασφάλιση αεροσκαφών και υπηρεσιών συντήρησης, το δίκτυο διανομής, η εξασφάλιση υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και catering στα αεροδρόμια και η εξασφάλιση των δικαιωμάτων ως προς τα ωράρια αφίξεων και αναχωρήσεων για την κίνηση των αεροσκαφών σε συγκεκριμένες ημερομηνίες και ώρες σε συγκεκριμένα αεροδρόμια (slots ή προσδιορισμός χρόνου προσγείωσης/απογείωσης).

Για τη δραστηριοποίηση νέων εταιρειών στον τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα απαιτείται καταρχήν η παροχή τεχνικής αδείας από τη Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών) και εν συνεχεία η παροχή άδειας αερομεταφορέα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Καν.Ε.Κ. 2407/92).

Η διαδικασία αυτή είναι μεν χρονοβόρα αλλά δεν αποτελεί εμπόδιο για μια εταιρεία που αποφασίζει να προβεί στις απαραίτητες επενδύσεις για την είσοδό της σ' αυτή την αγορά.

Η απαιτούμενη επένδυση για την είσοδο και δραστηριοποίηση στην αγορά των αερομεταφορών και μάλιστα με άδεια Α' κατηγορίας είναι πολύ υψηλή και η απόδοσή της αμφίβολη.

Πάντως, οι ανωτέρω παράγοντες δεν φαίνεται να αποτελούν σοβαρά εμπόδια εισόδου στην αγορά, αφού, σύμφωνα με στοιχεία που προσκομίστηκαν στη Γραμματεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού, την περίοδο 1992-1999 χορηγήθηκαν 29 άδειες εκμετάλλευσης σε ελληνικούς αερομεταφορείς, ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα ανακλήθηκαν 10 άδειες εταιρειών, οι οποίες είτε είχαν οικονομικά προβλήματα, είτε παρέμεναν αδρανείς ή δεν κατόρθωσαν να αναπτύξουν ικανοποιητικό αεροπορικό έργο και έπαυσαν να λειτουργούν.

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, πέραν των συμμετεχουσών στη συγχώνευση εταιρειών, σοβαρά ζημιογόνες είναι οι περισσότερες των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, μεταξύ των οποίων και η Ο.Α..

Σχετικά με τις ετήσιες πληρότητες των αεροπορικών εταιρειών δεν υπάρχουν ασφαλή στοιχεία, καθώς οι εταιρείες μετατρέπουν συχνά τις χωρητικότητες (αριθμό θέσεων) των αεροσκαφών τους χωρίς να το γνωστοποιούν στην ΥΠΑ.

Αλλοδαπές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις charters στην Ελλάδα και έχουν το δικαίωμα να πωλούν εισιτήρια για τις πτήσεις αυτές, στο βαθμό που απομένουν κενές θέσεις, είναι η Αγγλική AIR 2000 και οι Γερμανικές HAPAG LLOYD και CONDOR. Οι εταιρείες αυτές δε διαθέτουν εγκατάσταση στην ελληνική επικράτεια, ούτε και μονάδα συντήρησης αεροσκαφών.

Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή Ανταγωνισμού, τον Ιούνιο 2000, δώδεκα (12) εταιρείες κατείχαν άδεια αερομεταφοράς Β' κατηγορίας με δραστηριότητα κυρίως στο χώρο των ναυλωμένων πτήσεων (αεροταξί, μεταφορά στελεχών επιχειρήσεων, ασθενών κλπ.), της μεταφοράς εμπορευμάτων και των αεροπορικών εφαρμογών.

Στο χώρο των αερομεταφορών, η τάση που επικρατεί παγκοσμίως από τα μέσα της δεκαετίας του '90 είναι αυτή των στρατηγικών συμμαχιών, η οποία δίνει τη δυνατότητα στις εταιρείες για βελτίωση της οργάνωσης των δικτύων τους και μείωση του λειτουργικού κόστους τους. Από τις 721 αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικές πτήσεις αεροπορικών μεταφορών παγκοσμίως οι 220 μετέχουν σε κάποια από τις πολυάριθμες συμμαχίες. Το δε 58% περίπου των παγκόσμιων μεταφορών εκτελείται από 5 μεγάλες συμμαχίες, τις Star Alliance, One World, Sky Team, KLM-Northwest-Continental, Qualifier Group. Σε αυτές συμμετέχουν σχεδόν όλες οι μεγάλες εταιρείες, όπως οι Lufthansa, British Airways, Swissair, Air France, Sabena, American Airlines, Delta, United Airlines, Air Canada, Qantas.

Διεθνείς συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών Α' κατηγορίας με έδρα στην Ελληνική επικράτεια, δεν έχουν συναφθεί, με εξαίρεση την Ο.Α., η οποία έχει συνάψει παρόμοιες συμφωνίες με αεροπορικές εταιρείες κάποιων χωρών της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής.

Στην εγχώρια αγορά, το αποτέλεσμα της προσπάθειας ιδιωτικοποίησης του εθνικού αερομεταφορέα (Ο.Α.) αναμένεται να σηματοδοτήσει σημαντικές ανακατατάξεις.

Γενικά, στον κλάδο αναμένεται: α) οι ρυθμοί ανάπτυξης τα επόμενα δύο χρόνια να κυμανθούν στο 5%, β) το αεροδρόμιο των Σπάτων να αναβαθμίσει την Αθήνα ως διαμετακομιστικό κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου, γ) αύξηση του τουριστικού ρεύματος όχι μόνο κατά την περίοδο τέλεσης των Ολυμπιακών αγώνων αλλά και για αρκετά χρόνια μετά το 2004, δ) το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και επέκτασης του δικτύου των ελληνικών (διεθνών και περιφερειακών) αεροδρομίων, που υλοποιεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, να συνεισφέρει στην ανάπτυξη, καθιστώντας δυνατή και άνετη την πρόσβαση των επιβατών σε κάθε σημείο της επικράτειας (σύμφωνα με εκτιμήσεις ο ετήσιος τζίρος της αεροπορικής αγοράς θα ξεπεράσει τα 400 δις δρχ. τα επόμενα χρόνια).

Οι συμμετέχουσες στη συγχώνευση εταιρείες, στην από 9.10.2001 επιστολή τους, σημειώνουν ότι: «Η κρίση η οποία μαστίζει τις αεροπορικές εταιρείες (άσχετα από τα πρόσφατα γεγονότα τρομοκρατικών επιθέσεων) είναι εμφανής στη σχετική αγορά. Ήδη από την εταιρεία Galaxy έχει αφαιρεθεί η άδεια εκμετάλλευσης και έχει σταματήσει τις πτήσεις της, η δε εταιρεία Hellenic Star έχει αναστείλει τις πτήσεις της. Παρά την αναμενόμενη αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης του κλάδου κατά τα επόμενα χρόνια κατά 5%, ήδη παρουσιάζεται μείωση της επιβατικής κίνησης σε μηνιαία βάση με ρυθμό 12%-25% κατά τους μήνες Απρίλιο έως Αύγουστο 2001 σε σύγκριση με τους αντίστοιχους μήνες του 2000 και με επιπλέον μείωση, μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, της τάξεως, αυτή τη στιγμή, του 4%-5%.»

Επιπλέον, στη Γραμματεία γνωστοποιήθηκαν εκτιμήσεις της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, βάσει των οποίων ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα παρουσίασε ανάπτυξη λόγω της απελευθέρωσης της αγοράς και της εισόδου νέων εταιρειών σ' αυτήν. Μερικές από τις αρχικές προσπάθειες απέτυχαν λόγω αδυναμίας των εταιρειών να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις της αγοράς.

Η αρχική ραγδαία αύξηση της αγοράς προήλθε από τον χαμηλό ναύλο που προσέφεραν οι νεοεισερχόμενες εταιρείες. Οι χαμηλές τιμές των εισιτηρίων οδήγησαν στην αύξηση της επιβατικής κίνησης. Όταν όμως και οι νέες αεροπορικές εταιρείες εφάρμοσαν διαφορετική (υψηλότερη) τιμολογιακή πολιτική, η αύξηση της επιβατικής κίνησης άρχισε να παρουσιάζει κάμψη.

Οι Ολυμπιακοί αγώνες και η οικονομική κινητικότητα που θα δημιουργηθεί με την υποστήριξη του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω, περιορισμένη όμως, αυξητική τάση στην αγορά.

Οι αεροπορικές εταιρείες που εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σήμερα στην αγορά, ιδιαιτέρως των εσωτερικών πτήσεων, είναι οι CRONUS και AEGEAN. Η συγχώνευση της τελευταίας με την Air Greece αύξησε τα μερίδια αγοράς της, ιδιαίτερα στα δρομολόγια Αθήνα - Ηράκλειο, Αθήνα - Χανιά, Αθήνα - Ρόδος και Αθήνα - Θεσσαλονίκη όπου δραστηριοποιείτο η Air Greece. Οι προαναφερθείσες αεροπορικές εταιρείες αποτελούν ουσιαστικά τους κύριους ανταγωνιστές της ΟΑ στις πτήσεις εσωτερικού και ιδιαίτερα στα δρομολόγια όπου δραστηριοποιούνται και οι τρεις.

Σύμφωνα με στοιχεία που τέθηκαν υπόψη της Γραμματείας της Επιτροπής, εκτιμάται ότι στο εσωτερικό η ζήτηση τα επόμενα 5 χρόνια δεν θα έχει τους αυξανόμενους ρυθμούς του παρελθόντος και δεν θα επιχειρηθεί η είσοδος νέων αεροπορικών εταιρειών, λαμβάνοντας υπόψη και την τεράστια προσφορά θέσεων. Η εποχικότητα της κίνησης προς και από προορισμούς του εξωτερικού καθώς και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μερίδιο της αύξησης αναμένεται να απορροφηθεί από τις εταιρείες που ανήκουν στις μεγάλες συμμαχίες, είναι δύο σημαντικοί παράγοντες που δεν ενθαρρύνουν στο μέλλον τη δημιουργία άλλων επιχειρήσεων στον κλάδο. Στον κλάδο των ναυλωμένων πτήσεων είναι δυνατόν να δημιουργηθούν νέες επιχειρήσεις.

Περαιτέρω, παρά την αύξηση της τουριστικής κίνησης η προσφορά και η ζήτηση στον τομέα των αερομεταφορών τείνει να έχει σταθεροποιητικές τάσεις, οφειλόμενη σε παράγοντες όπως: η αύξηση των ναύλων λόγω του αυξημένου λειτουργικού κόστους των αερομεταφορέων, οι συσσωρευμένες

από προηγούμενες χρήσεις ζημίες τους, τα νέα επιβληθέντα τέλη χρήσεως στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, καθώς και ο εναλλακτικός και εν πολλοίς ανταγωνιστικός τρόπος μεταφοράς με πλοία νέας τεχνολογίας, με χαμηλότερο κόστος και σε ταχύτατο χρόνο.

Τέλος, αναμένεται ότι θα υπάρξουν συμφωνίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών που θα στοχεύουν στη μείωση του κόστους λειτουργίας τους, στην πρόσβαση σε νέες αγορές και στην επίτευξη μεγαλύτερης πληρότητας. Τούτο θα βοηθήσει στην επικράτηση υγιών αερομεταφορέων, με υψηλό δείκτη ασφαλείας πτήσεων. Αναφορικά με την υπό εξέταση συγχώνευση εκτιμά ότι δεν θα λειτουργήσει αποθαρρυντικά για την είσοδο νέων αεροπορικών εταιρειών.

VI. Οι τιμές και η εν γένει τιμολογιακή πολιτική των αεροπορικών εταιρειών καθορίζονται πλέον ελεύθερα με βάση τον Κανονισμό Ε.Κ. 2409/92, αρκεί οι τιμές να μη διαμορφώνονται κάτω του κόστους.

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

Η παρούσα συγκέντρωση αφορά, κατ' αρχήν, στους τομείς α) των δημόσιων αεροπορικών μεταφορών εντός της ελληνικής επικράτειας με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου, στον οποίο δραστηριοποιούνται και οι δύο συγχωνευόμενες εταιρείες, β) των δημοσίων αεροπορικών μεταφορών εκτός της ελληνικής επικράτειας με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου, στον οποίο δραστηριοποιείται μόνο η CRONUS και γ) των ιδιωτικών αεροπορικών μεταφορών (VIP πτήσεις) εντός της ελληνικής επικράτειας και σε κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου δραστηριοποιείται η AEGEAN.

Κατά συνέπεια η σχετική αγορά στην υπό κρίση υπόθεση περιλαμβάνει κατ' αρχήν τις υπηρεσίες αερομεταφορών σε διάφορες γραμμές και κάθε αεροπορική γραμμή αποτελεί διακριτή σχετική αγορά, στην έκταση κατά την οποία οι επιβάτες δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τις υπηρεσίες της γραμμής αυτής με τις υπηρεσίες κάποιας άλλης. Τα ίδια, αναφορικά με τον ορισμό της αγοράς στις υπηρεσίες αερομεταφοράς έχει δεχθεί με σειρά αποφάσεων της η Επιτροπή ΕΕ (Υποθ. αρ. IV/M.1494 - Marine-Wendel/SairGroup/AOM-1999 και αρ. M/JV-19 KLM-Alitalia-1999) και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (ECR 803-1989 και ECR 323-1994).

α. Με βάση την πυκνότητα της κίνησης επιβατών, την εποχικότητα και την μερική τους υποκατάσταση από άλλα μέσα μεταφοράς, οι γραμμές εσωτερικού μπορούν να διακριθούν σε:

i. Γραμμές κορμού: Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο και Κέρκυρα. Οι γραμμές αυτές παρουσιάζουν την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση σε ετήσια βάση και έχουν σημαντικό ποσοστό επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Υπολογίζεται ότι τα 6 μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας εξυπηρετούν συνολικά το 80% περίπου των επιβατών .

ii. Αθήνα – (λοιποί προορισμοί) νησιωτικής χώρας. Οι εν λόγω γραμμές παρουσιάζουν σημαντική εποχικότητα λόγω τουρισμού.

iii. Αθήνα – (λοιποί προορισμοί) ηπειρωτικής Ελλάδας

iv. Διαπεριφερειακές γραμμές. Πρόκειται για γραμμές οι οποίες συνδέουν μεγάλα αστικά κέντρα της περιφέρειας, όπως η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο, με «μικρότερους» προορισμούς, καθώς και γραμμές μεταξύ των νησιών, οι περισσότερες των οποίων παρουσιάζουν σημαντική εποχικότητα.

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στη Γραμματεία της Επιτροπής στοιχεία, η εταιρεία που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα κατέχει μερίδια (βάσει αριθμού διακινούμενων επιβατών) περί το 40% και άνω στις γραμμές κορμού και άνω του 40% στη διαπεριφερειακή γραμμή Θεσσαλονίκης-Ρόδου, ενώ στην ευρύτερη αγορά των γραμμών εσωτερικού το μερίδιό της θα ξεπεράσει το 30%. Η ετήσια αύξηση των μεριδίων των εν λόγω εταιρειών είναι σημαντική με αντίστοιχη σημαντική απώλεια μεριδίου της ΟΑ.

β. Στις γραμμές εξωτερικού στις οποίες δραστηριοποιείται η CRONUS ο ανταγωνισμός είναι έντονος καθώς σ' αυτές εκτελούν δρομολόγια μεγάλες αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες αλλά και άλλες ελληνικές.

Περαιτέρω, στις γραμμές εξωτερικού, όπου δραστηριοποιείται κατ' ουσίαν μόνο η CRONUS, η εταιρεία πλησιάζει σε μερίδια αγοράς τα κατώφλια του νόμου μόνο στους προορισμούς Αθήνα/Θεσσαλονίκη-Στρασβούργο.

γ. Οι πτήσεις VIP, στις οποίες δραστηριοποιείται η AEGEAN, λόγω της φύσης τους δεν έχουν προκαθορισμένα δρομολόγια ή προορισμούς, αλλά διαμορφώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις κάθε πελάτη.

Στον χώρο αυτό, κυριότερος ανταγωνιστής της AEGEAN, στην Ελλάδα, είναι εταιρεία INTERJET, η οποία ανήκει στον όμιλο εταιρειών Interamerican.

Τα μερίδια αγοράς για τα έτη 1998 και 1999, υπολογίζεται ότι ανήλθαν σε 80% και 60% αντίστοιχα για την AEGEAN και 20% και 40% αντίστοιχα για την Interjet. Σήμερα, τα μέρη εκτιμούν ότι το ποσοστό εκάστης στην εν λόγω αγορά κυμαίνεται στο 50%. Σημειώνεται ότι τα παραπάνω ποσοστά αφορούν πτήσεις με αεροπλάνα τύπου Jet.

VIII. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 του ν.703/77, όπως ισχύει, συγκέντρωση πραγματοποιείται α) όταν συγχωνεύονται με κάθε τρόπο δύο ή περισσότερες προηγουμένως ανεξάρτητες επιχειρήσεις και β) όταν ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση ή όταν μία ή περισσότερες ανεξάρτητες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων.

Συνεπώς, κατά την κρίση της Επιτροπής, συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας CRONUS από την εταιρεία AEGEAN, συνιστά, κατ' αρχήν, συγκέντρωση εμπίπτουσα στις διατάξεις του ανωτέρω άρθρου.

Σχετικά με τον έλεγχο της νέας εταιρείας που θα προκύψει από τη συγχώνευση επισημαίνουμε τα ακόλουθα:

Κατά το άρθρο 4 παρ.3 του νόμου, ο έλεγχος (επιχείρησης) απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία είτε μεμονωμένα είτε από κοινού με άλλα και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, και ιδίως από: α) δικαιώματα κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, και β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης.

Βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 (98/С 66/02), «Ο έλεγχος που αποκτάται μπορεί να είναι αποκλειστικός ή κοινός. Και στις δύο περιπτώσεις, ο έλεγχος ορίζεται ως η δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού της δραστηριότητας μιας επιχείρησης με βάση δικαιώματα, συμβάσεις ή οποιαδήποτε άλλα μέσα» και «Κοινός έλεγχος υφίσταται όταν δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις ή πρόσωπα έχουν τη δυνατότητα να ασκούν αποφασιστική επιρροή σε μία άλλη επιχείρηση. Ως αποφασιστική επιρροή με την έννοια αυτή νοείται, κατά κανόνα, η εξουσία αναστολής ενεργειών που καθορίζουν την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά μιας επιχείρησης. Σε αντίθεση με τον αποκλειστικό έλεγχο, ο οποίος παρέχει την εξουσία καθορισμού των στρατηγικών αποφάσεων σε μία επιχείρηση από συγκεκριμένο μέτοχο, ο κοινός έλεγχος χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα δημιουργίας αδιεξόδου, λόγω της εξουσίας ενός ή περισσότερων μητρικών επιχειρήσεων να απορρίπτουν τις προτεινόμενες στρατηγικές αποφάσεις. Ως εκ τούτου, οι μέτοχοι αυτοί πρέπει να καταλήξουν σε μια από κοινού συνεννόηση για τον καθορισμό της εμπορικής πολιτικής της κοινής επιχείρησης.»

Ο κοινός έλεγχος μπορεί να έχει τη μορφή:

- α) είτε της ύπαρξης ίσων δικαιωμάτων ψήφου ή εκπροσώπησης στα όργανα λήψης αποφάσεων,
- β) είτε της ύπαρξης δικαιωμάτων αρνησικυρίας, με την έννοια ότι απαιτείται η σύμφωνη γνώμη συγκεκριμένου μετόχου ή εταίρου, ή, κατά περίπτωση, του(των) εκπροσώπου(-ων) του στα όργανα διοίκησης για τη λήψη αποφάσεων σε σημαντικά θέματα, όπως ο διορισμός της διοίκησης, η έγκριση του προϋπολογισμού, το επιχειρηματικό πρόγραμμα ή οι επενδύσεις ή άλλα θέματα που είναι σημαντικά στα πλαίσια της συγκεκριμένης αγοράς της κοινής επιχείρησης (χρησιμοποιούμενη τεχνολογία, νέες σειρές προϊόντων κλπ.),
- γ) είτε της κοινής άσκησης δικαιωμάτων ψήφου από δύο ή περισσότερους μετόχους ή εταίρους, ο καθένας από τους οποίους έχει μειοψηφική συμμετοχή, εφόσον οι μειοψηφικές αυτές συμμετοχές, υπολογιζόμενες όλες μαζί, σχηματίζουν πλειοψηφία δικαιωμάτων ψήφου, οι δε κάτοχοί τους θα ενεργούν πάντοτε από κοινού κατά την άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου τους, πράγμα που μπορεί να προκύπτει είτε από σχετική δεσμευτική (εξωεταιρική) συμφωνία, είτε από τα πράγματα, όπως π.χ. όταν υπάρχουν ισχυρά κοινά συμφέροντα μεταξύ των μειοψηφούντων μετόχων ή εταίρων (προηγούμενη ύπαρξη δεσμών μεταξύ τους, απόκτηση συμμετοχών μέσω συντονισμένων ενεργειών κλπ.), με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ενεργήσουν ο ένας εναντίον του άλλου κατά την άσκηση των δικαιωμάτων τους όσον αφορά την κοινή επιχείρηση.

Με βάση τα προαναφερθέντα υπό IV, σχετικά με την λειτουργία της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων και του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, που θα προκύψει από την συγχώνευση, η Επιτροπή κρίνει τα δικαιώματα μειοψηφίας προσπορίζουν και στους δύο Βασικούς Μετόχους της

ενοποιημένης εταιρείας την δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού στη λήψη αποφάσεων σε σημαντικά θέματα και δη σε θέματα εμπορικής στρατηγικής συμπεριφοράς της επιχείρησης, ώστε αυτή να καθίσταται κοινή μεταξύ τους επιχείρηση.

3. Σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 703/77, όπως ισχύει, «Οι πράξεις συμπεριλαμβανομένης της σύστασης κοινής επιχείρησης, που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα το συντονισμό της συμπεριφοράς σε θέματα ανταγωνισμού επιχειρήσεων που παραμένουν ανεξάρτητες, δεν αποτελούν συγκέντρωση κατά την παρ. 2 στοιχ. β'. Η δημιουργία κοινής επιχείρησης, η οποία εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες αυτόνομης οικονομικής ενότητας και δεν συνεπάγεται το συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ επιχειρήσεων που παραμένουν ανεξάρτητες, αποτελεί πράξη συγκέντρωσης κατά την έννοια της παραγράφου 2 στοιχείο β'».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι προκειμένου να συντρέχει περίπτωση κοινής επιχείρησης με χαρακτήρα συγκέντρωσης πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις, μία θετική και μία αρνητική: η θετική προϋπόθεση συνίσταται στην επιτέλεση από την κοινή επιχείρηση σε μόνιμη (διαρκή) βάση, όλων των λειτουργιών μιας αυτόνομης οικονομικής οντότητας και η αρνητική στην απουσία συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ των μητρικών επιχειρήσεων. Κατά την εκτίμηση ως προς την ύπαρξη ενός τέτοιου συντονισμού θα πρέπει να λαμβάνεται ιδίως υπόψη εάν δύο ή περισσότερες μητρικές επιχειρήσεις ασκούν συγχρόνως σε σημαντική έκταση δραστηριότητες στην αυτή αγορά με την αγορά της κοινής επιχείρησης ή σε αγορά προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας, ή σε παραπλήσια αγορά στενά συνδεδεμένη με την αγορά αυτή, καθώς και εάν οι εν λόγω δραστηριότητες ασκούνται στην ίδια ή σε διαφορετικές σχετικές γεωγραφικές αγορές, οπότε στην τελευταία περίπτωση, λαμβάνεται υπόψη η αλληλεπίδραση των αγορών αυτών.

Στην εν λόγω περίπτωση δεν πληρούται η αρνητική προϋπόθεση δηλ. αυτή του συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ μητρικών επιχειρήσεων δεδομένου ότι καμιά από τις επιχειρήσεις που ανήκουν στους ομίλους των υπό συγχώνευση εταιρειών δεν δραστηριοποιείται στην ίδια αγορά με αυτή της υπό κρίση ενοποιημένης επιχείρησης ούτε δε σε αγορά προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας, ή σε παραπλήσια αγορά στενά συνδεδεμένη με την αγορά αυτή, πλην της περιπτώσεως των εκ των μετόχων της AEGEAN εταιρειών AUTOELLAS A.T.E.E και MINΩΪΚΕΣ, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο τομέα παροχής τουριστικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μεταφορών αντίστοιχα.

Το στοιχείο αυτό, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, αρκεί για το χαρακτηρισμό της ενοποιημένης επιχείρησης, ως κοινής επιχείρησης με χαρακτήρα συγκέντρωσης, καθόσον δεν συντρέχει κατά ταύτα περίπτωση συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ δύο μητρικών επιχειρήσεων της τελευταίας ή επιχειρήσεων που ανήκουν στους ίδιους ομίλους με αυτές (μητρικές).

Με βάση τα παραπάνω, η υπό κρίση ενοποιημένη κοινή επιχείρηση θα έχει χαρακτήρα συγκέντρωσης και δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 1 του Ν.703/77.

4. Κατά το άρθρο 4β παρ. 1, 2 και 3 του ν.703/77, όπως ισχύει, κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή τη δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την απόκτηση συμμετοχής,

που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης όταν: α) με τη συγκέντρωση αποκτάται ή αυξάνεται μερίδιο αγοράς των προϊόντων ή των υπηρεσιών, που αφορά η συγκέντρωση, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 4στ, που αντιπροσωπεύει στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών, τμήμα της, τουλάχιστον 35% του συνολικού κύκλου εργασιών που πραγματοποιείται με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που θεωρούνται ομοειδή από τον καταναλωτή λόγω των ιδιοτήτων, της τιμής τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται ή β) ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ, ανέρχεται στην εθνική αγορά, τουλάχιστον σε 150.000.000 Ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 15.000.000 Ευρώ. Η προθεσμία των δέκα (10) ημερών αρχίζει από την επέλευση της πρώτης από τις ανωτέρω πράξεις, ενώ σε γνωστοποίηση υποχρεούνται σε γνωστοποίηση: α) σε περίπτωση που η συγκέντρωση αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, η καθεμία από αυτές, και β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, τα πρόσωπα, οι επιχειρήσεις ή ομάδες προσώπων ή επιχειρήσεων, που αποκτούν έλεγχο στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων.

Η εν λόγω συγχώνευση καλύπτει και τις δύο προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος, ήτοι αυτές του κύκλου εργασιών και του μεριδίου αγοράς, και ως εκ τούτου εμπίπτει ως συγκέντρωση στην οριζόμενη από το νόμο διαδικασία προληπτικού ελέγχου.

Η δε γνωστοποίηση της συγχώνευσης έλαβε χώρα εντός των προθεσμιών του άρθρου 4β παρ. 2 του νόμου, αφού, η συμφωνία μετόχων υπεγράφη την 2.3.2001 και γνωστοποιήθηκε στην Υπηρεσία μας από τις συγχωνευόμενες εταιρείες την 6.3.2001.

5. Βάσει του άρθρου 4γ παρ. 1 του ν. 703/77, όπως ισχύει, με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, που υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της και ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, ενώ σύμφωνα με την παρ.2 του ίδιου άρθρου, για την εκτίμηση της δυνατότητας μιας συγκέντρωσης να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερα η διάρθρωση όλων των σχετικών αγορών, ο πραγματικός ή δυνητικός ανταγωνισμός εκ μέρους επιχειρήσεων εγκατεστημένων εντός ή εκτός Ελλάδος, η ύπαρξη νομικών ή πραγματικών εμποδίων εισόδου στην αγορά, η θέση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων στην αγορά και η χρηματοδοτική και οικονομική δύναμή τους, οι δυνατότητες επιλογής των προμηθευτών και των χρηστών από τις επιχειρήσεις και από άλλες ανταγωνιστικές ή δυνητικά ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, η πρόσβασή τους στις πηγές εφοδιασμού ή στις αγορές διάθεσης των προϊόντων, η εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης των οικείων αγαθών και υπηρεσιών, τα συμφέροντα των ενδιαμέσων και τελικών καταναλωτών και η συμβολή στην εξέλιξη της τεχνικής και οικονομικής προόδου, υπό τον όρο ότι η εξέλιξη αυτή είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών και δεν αποτελεί εμπόδιο για τον ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν στη Γραμματεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εκτιμάται ότι οι δραστηριότητες των δύο συμμετεχουσών στη συγκέντρωση εταιρειών, είναι στο

μεγαλύτερο μέρος τους «συμπληρωματικές». Συγκεκριμένα η CRONUS πραγματοποιεί μόνο το 30% των εσόδων της στην εσωτερική αγορά, ενώ η AEGEAN το 100%. Επίσης, η AEGEAN δεν δραστηριοποιείται στην αγορά των charters (πτήσεις εξωτερικού).

Επιπλέον, η ενοποιημένη εταιρεία υπολογίζεται ότι θα καταλάβει τη δεύτερη θέση μετά την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στην εθνική αγορά (αλλά και την πρώτη σε ορισμένες γραμμές κορμού), ενώ θα ενδυναμώσει τη θέση της και στις γραμμές εξωτερικού, όχι με την άθροιση μεριδίων αλλά με την αναδιάρθρωση του στόλου της και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Και οι δύο εταιρείες που συγχωνεύονται είναι σοβαρά ζημιогόνες, όπως εξάλλου και η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των αερομεταφορών.

Περαιτέρω, η ηγέτιδα στον κλάδο ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, αν και βλέπει τα μερίδιά της να παρουσιάζουν σημαντική υποχώρηση τα τελευταία χρόνια, διατηρεί τη φήμη της κυρίως στην ασφάλεια των πτήσεων, ενώ η επικείμενη ιδιωτικοποίησή της αναμένεται να οδηγήσει σε αναμόρφωσή της και στη διατήρηση ή ακόμα και ενδυνάμωση της θέσης που έχει σήμερα.

Οι υπό συγχώνευση εταιρείες, μέσω του από κοινού προγραμματισμού των δρομολογίων τους στην εσωτερική αγορά όπου και οι δύο αναπτύσσουν δραστηριότητες, σύμφωνα και με τα προσκομισθέντα από τις ίδιες στοιχεία, προσδοκούν τόσο σε αναμενόμενη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας (ανακατανομή πτήσεων ώστε να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη δυνατή πληρότητα, κλπ), σταθεροποίηση και εξυγίανσή τους, ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης, όσο και σε περαιτέρω ανάπτυξη και επέκταση των δραστηριοτήτων τους.

Ο δυνητικός ανταγωνισμός στην αγορά των δημοσίων αερομεταφορών είναι υπαρκτός, δεδομένου ότι η αγορά αυτή, όπως προαναφέρθηκε, είναι πλήρως απελευθερωμένη και οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία που εδρεύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να εκτελέσει δρομολόγια μεταξύ οποιωνδήποτε σημείων αυτής. Επισημαίνεται η δυνατότητα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σύνδεσης αερολιμένων ενός κράτους μέλους, ως επέκταση ή προκαταρκτική γραμμή μιας γραμμής με προέλευση ή προορισμό το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα (Καν.Ε.Κ. 2408/92), δηλαδή τη δυνατότητα δραστηριοποίησής τους στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών ενός κράτους μέλους (υπό προϋποθέσεις) και ανταγωνισμού των αερομεταφορέων που αδειοδοτήθηκαν σ' αυτό το κράτος μέλος, γεγονός το οποίο οδηγεί σε διεθνοποίηση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στον εν λόγω κλάδο και στην επιβίωση μέσα σ' αυτό μόνο ισχυρών επιχειρήσεων ικανών να ανταπεξέλθουν στον διαρκώς εντεινόμενο ανταγωνισμό.

Από όλα τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι η συγκέντρωση των εταιρειών AEGEAN και CRONUS, καίτοι αναμένεται να ενισχύσει τη θέση τους στις επιμέρους σχετικές αγορές στις οποίες αυτή αφορά και ιδιαίτερα σε ορισμένες αγορές του εσωτερικού, όπου από κοινού θα αποκτήσουν ιδιαίτερα υψηλά μερίδια, δεν αναμένεται εν τούτοις να επηρεάσει σημαντικά τον ανταγωνισμό δεδομένης της δομής της αγοράς και του δυνητικού ανταγωνισμού.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφαινεται ότι δεν συντρέχει λόγος απαγόρευσης της συγκέντρωσης, η οποία πραγματοποιείται με την από 2.3.2001 συμφωνία συγχώνευσης των εταιρειών ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (με διακριτικό τίτλο “ΑΕΓΕΑΝ ΑΙΡΛΙΝΕΣ”) και ΚΡΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (με διακριτικό τίτλο “CRONUS AIRLINES”), καθόσον δεν περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις επιμέρους σχετικές αγορές, τις οποίες αυτή αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε την 9η Νοεμβρίου 2001.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης (ΦΕΚ Β' 361/4.4.2001).

Ο Συντάξας την Απόφαση

Ο Πρόεδρος

Η Γραμματέας

Γεώργιος Τριανταφυλλάκης

Δημήτρης Τζουγανάτος

Αικατερίνη Τριβέλη