

ΑΠΟΦΑΣΗ<sup>1</sup> ΑΡΙΘΜ. 182 / ΠΙ / 2001

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης την 5<sup>η</sup> Απριλίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 12:00 με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτρης Τζουγανάτος

Μέλη: Ηλίας Βλάσης,

Νικόλαος Καραμητσάνης, κωλυομένου του τακτικού Θεόδωρου Δεληγιαννάκη,

Παναγιώτης Μαντζουράνης,

Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος,

Αλεξάνδρα Μικρουλέα, κωλυομένου του τακτικού Λεωνίδα Νικολούζου,

Ιωάννης Κατσουλάκος,

Χαρίσιος Ταγαράς και

Γεώργιος Τριανταφυλλάκης, κωλυομένου του τακτικού Νικολάου Βέττα

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

Θέμα της Συνεδρίασης ήταν η από 6.3.2001 **αίτηση χορήγησης άδειας παρέκκλισης**, σύμφωνα με το άρθρο 4ε παρ.3 του ν. 703/77, όπως ισχύει, για την πραγματοποίηση της γνωστοποιηθείσας, βάσει του άρθρου 4β του ίδιου νόμου, 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" (εφεξής CRONUS), πριν τη λήψη της οριστικής απόφασης της Επιτροπής.

Στη Συνεδρίαση παρέστησαν α) για την εταιρεία AEGEAN ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και νόμιμος εκπρόσωπος αυτής, Θεόδωρος Βασιλάκης, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων της Λεωνίδα Γεωργόπουλου και Κλεονίκης-Μαρίας Παύλου και β) για την εταιρεία CRONUS ο Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπος αυτής, Ιωσήφ Μαστοραντωνάκης, μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου της Ιωάννη Δρυλλεράκη.

Στην αρχή της συζήτησης, τον λόγο έλαβε η Γενική Εισηγήτρια, Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε τη γραπτή εισήγηση της Υπηρεσίας και πρότεινε την απόρριψη της από 6.3.2001 αίτησης των εταιρειών AEGEAN και CRONUS για τη χορήγηση άδειας παρέκκλισης από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 4ε του ν.703/77, όπως ισχύει, για την πραγματοποίηση της μεταξύ των συγχώνευσης προ της έκδοσης της οριστικής απόφασής της Ε.Α.. Στη συνέχεια το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και νόμιμοι εκπρόσωποι των ανωτέρω εταιρειών, οι οποίοι ανέπτυξαν τις θέσεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις, απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής και ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτησή τους και να τους επιτραπεί η πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου

---

<sup>1</sup> 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 [...]).

4ε ν.703/77 αναφερόμενοι και στα υπομνήματα που θα προσκομίσουν. Επίσης, οι ανωτέρω εταιρείες ζήτησαν από την Επιτροπή την εξέταση μαρτύρων τους για τη θεμελίωση των ισχυρισμών τους. Η δε Επιτροπή, αποδεχόμενη το αίτημα εξέτασε τους μάρτυρες: α) Δημήτριο Γερογιάννη, Γενικό Διευθυντή της εταιρείας AEGEAN και β) Παναγιώτη Λασκαρίδη, Αντιπρόσωπο των Μετόχων της εταιρείας CRONUS. Επίσης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφάσισε να εξετάσει, σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 3 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισής της (βλ. ΚΥΑ 963/30.3.2001, ΦΕΚ 361/Β'/4.4.2001) τον Ιωάννη Μανέτα, μέτοχο και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας CRONUS, ο οποίος με έγγραφό του είχε ζητήσει να παρέμβει επί της διαδικασίας εξέτασης της ανωτέρω υπόθεσης. Μετά το πέρας της συζήτησης της υπόθεσης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έδωσε προθεσμία μέχρι τις 9.4.2001 στα ενδιαφερόμενα μέρη για να προσκομίσουν τα υπομνήματά τους και τα λοιπά στοιχεία που επικαλέσθηκαν κατά την ακροαματική διαδικασία.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε Διάσκεψη την 12<sup>η</sup> Απριλίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30 στην ως άνω αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης, κατά την οποία, αφού έλαβε υπ' όψη της τα στοιχεία του φακέλου, την Εισήγηση της Γραμματείας, τις απόψεις που διετύπωσαν, εγγράφως και προφορικώς, οι ενδιαφερόμενες εταιρείες κατά την συζήτηση της υποθέσεως και το από 6.4.2001 υπόμνημα, το οποίο αυτές υπέβαλαν,

#### **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ**

**I.** Με το από 6.3.2001 έγγραφό τους, 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, σύμφωνα με το άρθρο 4β του ν.703/77, όπως ισχύει, την από 2.3.2001 συμφωνία συγχώνευσής τους.

Ταυτόχρονα με την ανωτέρω γνωστοποίηση, οι υπό συγχώνευση εταιρείες υπέβαλαν και αίτηση χορήγησης άδειας πραγματοποίησης της συγκέντρωσης, κατά παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 4ε του Ν.703/77, όπως ισχύει, πριν την έκδοση οριστικής απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σύμφωνα με την παρ. 3 του ιδίου άρθρου.

Σύμφωνα με την γνωστοποίηση, την 2.3.2001 υπεγράφη, μεταξύ αφενός των φυσικών προσώπων Θεοδώρου Ε. Βασιλάκη, Εμμανουέλλας συζ. Θ. Βασιλάκη, Ευτύχιου Θ. Βασιλάκη και Γεωργίου Θ. Βασιλάκη, των εδρευουσών στην Αργυρούπολη Αττικής εταιρειών AUTOHELLAS Α.Τ.Ε.Ε., ΒΑΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε. και ΤΕΧΝΟΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε. 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, δυνάμει της οποίας οι δύο αυτές 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 77,5% και οι νυν μέτοχοι της CRONUS με (συνολικό) ποσοστό 22,50%.

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 επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και αποτελεσματικότερη οργάνωση και συντονισμός των δύο συγχωνευομένων εταιρειών, (iii) να συντελεσθεί έτσι σημαντική βελτίωση της αποδοτικότητάς τους.

**II.α)** Η AEGEAN, ιδρύθηκε το 1988 ως Ε.Π.Ε και μετετράπη σε Α.Ε. τον Ιανουάριο 1995. Κατέχει από τον Ιούνιο 1999 άδεια αερομεταφοράς 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.

Το 1994 έγινε μέλος του ομίλου Βασιλάκη, ενώ το 1999 στο μετοχικό της κεφάλαιο εισήλθε, με σημαντικό ποσοστό, η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. (εφεξής ΜΙΝΩΙΚΕΣ) από την οποία η AEGEAN 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 AEGEAN 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 AEGEAN 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, Word Span.

Σύμφωνα με τα συγκεντρωθέντα από τη Γραμματεία στοιχεία, ο κύκλος εργασιών της AEGEAN 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 εργασιών της και των ελεγχουσών αυτήν εταιρειών (TEXNOKAP A.B.E.E., BAKAP A.B.E.E, AUTOELLAS A.T.E.E, ERGOCAR και BITAKAP), κατά τα ίδια ως άνω έτη, στην εσωτερική αγορά, ανήλθε περίπου στα [άνω των 200] εκατ. Ευρώ και [άνω των 400] εκατ. Ευρώ αντίστοιχα.

**β)** Η CRONUS ιδρύθηκε το 1994, και απέκτησε άδεια αερομεταφοράς 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 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.

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.

**III.** Κατά τα οριζόμενα στη κοινοτική και ελληνική νομοθεσία, η αγορά δημόσιων αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση 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<sup>ης</sup> 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.

Μέχρι το 1992 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, ως εθνικός αερομεταφορέας, είχε 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 επίγεια εξυπηρέτησης και catering στα αεροδρόμια και η εξασφάλιση του προσδιορισμού χρόνου προσγείωσης/απογείωσης στα αεροδρόμια (slots). Πάντως, οι ανωτέρω παράγοντες δεν δημιουργούν σοβαρά εμπόδια εισόδου στην αγορά, όπως αποδεικνύεται και από τα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), σύμφωνα με τα οποία, την περίοδο 1992-1999, χορηγήθηκαν 29 άδειες εκμετάλλευσης σε ελληνικούς αερομεταφορείς.

Μετά την εξαγορά της AIR GREECE από την AEGEAN, τρεις είναι οι κυριότεροι ανταγωνιστές στην αγορά των τακτικών αερομεταφορών (εσωτερικού και εξωτερικού), η κρατική ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (με τις θυγατρικές της) και οι AEGEAN και CRONUS.

Η τάση που επικρατεί παγκοσμίως από τα μέσα της δεκαετίας του '90 στο χώρο των αερομεταφορών είναι αυτή των στρατηγικών συμμαχιών, η οποία δίνει τη δυνατότητα στις εταιρείες να οργανώσουν καλύτερα τα δίκτυά τους και να μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους. Έτσι από το τέλος του 1999, από τις 721 αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικές πτήσεις αεροπορικών μεταφορών οι 220 μετέχουν σε κάποια από τις πολυάριθμες συμμαχίες. Το 58,2% των παγκόσμιων μεταφορών κατέχουν 5 μεγάλες συμμαχίες: Star Alliance, One World, Sky Team, KLM-Northwest-Continental, Qualifier Group. Σε αυτές συμμετέχουν σχεδόν όλες οι μεγάλες εταιρείες Lufthansa, British Airways, Swissair, Air France, Sabena, American Airlines, Delta, United Airlines, Air Canada Quantas.

Παρά τους εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης που παρουσιάζει την τελευταία πενταετία η αγορά των ελληνικών μεταφορών, οι επιχειρήσεις του κλάδου (κρατικές και ιδιωτικές) είναι ζημιογόνες. Τα ελλείμματα στις ιδιωτικές εταιρείες οφείλονται στην υπερπροσφορά θέσεων για προορισμούς εσωτερικού, στο πολύ ψηλό κόστος επενδύσεων και στο μεγάλο κόστος λειτουργίας, στις προσφορές και στις χαμηλές τιμές εισιτηρίων λόγω του έντονου ανταγωνισμού.

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).

**IV.** Η υπό κρίση συγχώνευση αφορά 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 συγχωνεύόμενες 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 περιλαμβάνει κατ' αρχήν τις υπηρεσίες αερομεταφορών σε διάφορες γραμμές και κάθε αεροπορική γραμμή αποτελεί διακεκριμένη σχετική αγορά, στην έκταση κατά την οποία οι επιβάτες δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τις υπηρεσίες της γραμμής αυτής με τις υπηρεσίες κάποιας άλλης (βλ. και Απόφ. Ε.Α. αριθμ. 105/II/1999). Τα ίδια, αναφορικά με τον ορισμό της αγοράς στις υπηρεσίες αερομεταφοράς έχει δεχθεί με σειρά αποφάσεων της η Επιτροπή ΕΕ (βλ. 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).

Με βάση τα συγκεντρωθέντα από την Γραμματεία στοιχεία, η εταιρεία που θα προκύψει από την κρινόμενη συγχώνευση εκτιμάται ότι θα κατέχει μερίδια άνω του 45% σε όλες τις αεροπορικές γραμμές κορμού<sup>2</sup> και άνω του 40% στη διαπεριφερειακή γραμμή<sup>3</sup> Θεσσαλονίκης-Ρόδου, ενώ στην ευρύτερη αγορά των γραμμών εσωτερικού το μερίδιό της θα ξεπεράσει το 30%. Για τις γραμμές εξωτερικού, στις οποίες δραστηριοποιείται μόνο η CRONUS, καθώς και για την αγορά των VIP πτήσεων δεν υφίστανται επί του παρόντος επαρκή στοιχεία για να εκτιμηθούν τα μερίδια των συγχωνευόμενων εταιρειών.

**V.1.** Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 του ν.703/77, όπως ισχύει, συγκέντρωση πραγματοποιείται, μεταξύ άλλων, όταν συγχωνεύονται με κάθε τρόπο δύο ή περισσότερες προηγουμένως ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Συνεπώς, η συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας CRONUS από την εταιρεία AEGEAN, συνιστά, κατ' αρχήν, συγκέντρωση εμπύπτουσα στις διατάξεις του ανωτέρω άρθρου.

Κατά δε το άρθρο 4β παρ. 1 του ιδίου νόμου, κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες από τη σύναψη της

<sup>2</sup> Ητοι στις γραμμές: Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο και Κέρκυρα, που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση σε ετήσια βάση και έχουν σημαντικό ποσοστό επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους

<sup>3</sup> Ως διαπεριφερειακές νοούνται οι αεροπορικές γραμμές που 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.

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 υπό κρίση 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.

**2.** Κατά την παρ. 3 του άρθρου 4ε του νόμου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί, ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων μερών, να επιτρέψει παρέκκλιση από την υποχρέωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης, που αναφέρεται στην παρ. 1 του ίδιου άρθρου, προκειμένου να αποφευχθούν σοβαρές ζημιές σε βάρος μίας ή περισσότερων επιχειρήσεων τις οποίες αφορά η πράξη συγκέντρωσης ή σε βάρος τρίτου.

**α)** Στην υπό κρίση υπόθεση, σε περίπτωση μη χορήγησης άδειας παρέκκλισης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η καθυστέρηση πραγματοποίησης της υπό κρίση συγκέντρωσης είναι ικανή, σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία, να προκαλέσει σοβαρή ζημία στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις για τους ακόλουθους λόγους:

**ι)** Οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις παρουσιάζουν ζημιές τόσο για το έτος 2000 όσο και για τα προηγούμενα. Ειδικότερα η ζημία της εταιρείας CRONUS για το έτος 2000 υπολογίζεται σε [...] δισ. δρχ., η οποία προσαυξάνει την μεταφερόμενη ζημία των [...] δισ. δρχ. των προηγούμενων ετών, ενώ η ζημία της AEGEAN σε [...] δισ. δρχ. (χωρίς τον υπολογισμό των αποσβέσεων που ανέρχονται σε [...] δισ. δρχ.) η οποία προσαυξάνει την μεταφερόμενη ζημία των [...] δισ. δρχ. των προηγούμενων ετών. Η κατάσταση δε αυτή δεν φαίνεται να μεταβάλλεται. Αντιθέτως αναγγέλλεται και πάλι περικοπή παραγωγής πετρελαίου από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες, ενώ τα έξοδα από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου είναι πολλαπλάσια.

Η ανάγκη περιορισμού της σημαντικής καθημερινής ζημίας είναι τόσο έντονη ώστε κάθε ημέρα η οποία προστίθεται με χωριστή λειτουργία των εταιρειών να δημιουργεί σημαντική οικονομική επιβάρυνση και να επηρεάζει τη βιωσιμότητα των εταιρειών, εμποδίζοντας την εξυγίανση και ανάπτυξη τους, ώστε να κινδυνεύουν και οι θέσεις εργασίας του προσωπικού τους και η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Οι οικονομίες κλίμακας που θα επιτύχει η συγχώνευση, λόγω της καλύτερης χρήσης των μέσων αέρος και εδάφους και της μείωσης των δαπανών, με τον συνδυασμό δρομολογίων και την κατανομή εργασιών, θα βελτιώσουν σημαντικά το αποτέλεσμα. Ειδικότερα το νέο πρόγραμμα επιτυγχάνει σε ετήσια βάση [...] πτήσεις λιγότερες με οικονομικό όφελος [...] δισ. δρχ. περίπου μόνο από μείωση κόστους συντήρησης και καυσίμων. Ανά ημέρα επομένως καθυστέρησης εκ του

λόγου αυτού και μόνο, οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις έχουν πρόσθετο κόστος [...] εκατ. δρχ., ποσό σημαντικό για το γενικότερο ζημιολόγο αποτέλεσμα αυτών.

**ii)** Βάσει του Κανονισμού της IATA κάθε χρόνο πραγματοποιούνται δύο συνέδρια κατά τα οποία οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο βόρειο ημισφαίριο κατοχυρώνουν τα δικαιώματά τους 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). Το πρώτο συνέδριο γίνεται το Νοέμβριο κάθε έτους και αφορά την θερινή περίοδο (Northern Summer Season, 25 Μαρτίου έως 27 Οκτωβρίου) και το δεύτερο τον Ιούνιο και αφορά την χειμερινή περίοδο (Northern Winter Season, 28 Οκτωβρίου έως 24 Μαρτίου). Την περίοδο μεταξύ του συνεδρίου για την Northern Summer Season και του μηνός Ιανουαρίου γίνονται αναπροσαρμογές στα αιτηθέντα δρομολόγια και επιστροφή όσων slots δεν χρειάζονται στην κάθε αεροπορική επιχείρηση. Μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαρτίου γίνονται ανακατατάξεις εφόσον το επιτρέπει το σύστημα, ενώ στο τέλος Σεπτεμβρίου γίνεται ανασκόπηση της καταστάσεως και καθορίζονται και κατοχυρώνονται τα «παραδοσιακά» (ιστορικά) δικαιώματα χρήσεως.

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία το συνέδριο για τα χειμερινά δρομολόγια 2001/2002 πρόκειται να λάβει χώρα στο Seattle των ΗΠΑ στις 8-12 Ιουνίου 2001. Σε περίπτωση που δεν γίνει αποδεκτή από την Επιτροπή η κρινόμενη αίτηση τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν θα μπορέσουν να λάβουν μέρος στο ανωτέρω συνέδριο με κοινό εκπρόσωπο, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατός ο από κοινού προγραμματισμός πτήσεων και να μην είναι εφικτή η εξοικονόμηση πόρων (μείωση αριθμού μισθωμένων αεροσκαφών, μείωση αριθμού πτήσεων, κλπ.).

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από τα μέρη στοιχεία, σε περίπτωση που αεροπορική εταιρεία δεν χρησιμοποιήσει τα slots τα οποία ζήτησε και οριστικοποίησε αντιμετωπίζει πρόβλημα ποινής ή καταχωρίσεώς της σε «μαύρη λίστα», που συνεπάγεται και απώλεια στο μέλλον ιστορικών (παραδοσιακών) slots. Το δικαίωμα των slots, στα περισσότερα αεροδρόμια, θεωρείται ότι αποτελεί σημαντικό στοιχείο ενεργητικού μίας εταιρείας και πολλές φορές διατηρείται ζημιολόγος πτήση προκειμένου να διασφαλισθεί η διατήρησή του.

Πέραν αυτών σημειώνεται ότι τα προγράμματα πτήσεων καταρτίζονται αρκετά πριν την έναρξη κάθε περιόδου και γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες όλων των αεροδρομίων, οι οποίες καταρτίζουν το τελικό πρόγραμμα πτήσεων και χορηγούν τις ειδικές άδειες πτήσεων σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες με συγκεκριμένους χρόνους προσγειώσεων και απογειώσεων. Επίσης τα προγράμματα αυτά γνωστοποιούνται σε όλα τα πρακτορεία ταξιδίων με τους σχετικούς τιμοκαταλόγους, ώστε να γίνουν οι κρατήσεις θέσεων με βάση τα δρομολόγια αλλά και το συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους. Οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις έχουν αναβάλει την εφαρμογή των παραπάνω μέχρι την λήψη της σχετικής απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την ολοκλήρωση της συγχώνευσής τους, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση της δυσμενούς οικονομικής τους κατάστασης λόγω των καθυστερήσεων στην υλοποίηση κοινού προγραμματισμού πτήσεων.

**iii)** Η περίοδος κλεισίματος των πτήσεων charters βρίσκεται στο τέλος της. Ως εκ τούτου επείγει ο προγραμματισμός των πτήσεων να γίνει με βάση τις δυνατότητες της κοινής εταιρείας, οι οποίες προφανώς είναι διαφορετικές, λόγω της εξοικονομήσεως πτήσεων από το κοινό πρόγραμμα πτήσεων και της υπάρξεως μεγαλύτερου στόλου αεροσκαφών.

Οι συμμετέχουσες εταιρείες, προκειμένου να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους κάθε μία χωριστά προς ξένους τουριστικούς πράκτορες για την πραγματοποίηση πτήσεων charters θα πρέπει

να προχωρήσουν σε ναύλωση συνολικά [...] αεροσκαφών. Αν όμως χορηγηθεί η άδεια πραγματοποίησης της συγκέντρωσης, οι πτήσεις αυτές θα καλύπτονται από κοινού και θα απαιτούνται μόνο δύο αεροσκάφη που θα πραγματοποιούν κοινά για τις δύο εταιρείες δρομολόγια, με συνέπεια την εξοικονόμηση δαπάνης μέχρι τέλος Οκτωβρίου [...] δις. δρχ. περίπου, που αναλογεί στο κόστος για την ενοικίαση των δύο επιπλέον αεροσκαφών, το οποίο είναι ιδιαίτερα αυξημένο λόγω της μικρής διάρκειας της εν λόγω σύμβασης και του γεγονότος ότι είναι ήδη αργά για την ενοικίαση αεροσκαφών και οι τιμές στην αγορά είναι αυξημένες.

**β)** Κατά τη γνώμη όμως ενός μέλους της Επιτροπής δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις ικανοποίησης της υπό κρίση αιτήσεως, τούτο δε για λόγους συνδεδεμένους με την ιδιότητα της παρέκκλισης ως μέτρου εξαιρετικού και, ταυτόχρονα, ασφαλιστικού χαρακτήρα. Η διπλή αυτή ιδιότητα δεν αναγράφεται ρητώς στη σχετική διάταξη του ν.703/77, δηλ. την παρ.3 του άρθρου 4ε, προκύπτει όμως από συστηματική ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως, ειδικότερα από το γεγονός ότι εισάγει απόκλιση από τις κανονικώς εφαρμοζόμενες δημοσίας τάξεως διατάξεις των παρ.1 και 2 του άρθρου 4ε, εξαρτώντας μάλιστα την εφαρμογή της από κρίση περί αποφυγής σοβαρού επικείμενου κινδύνου. Η ιδιότητα της παρέκκλισης ως μέτρου ασφαλιστικού χαρακτήρα συνεπάγεται ότι, πέραν της ως άνω προϋποθέσεως (η οποία, κατά την ακριβή διατύπωση του άρθρου 4ε.παρ.3, συνίσταται στο «να αποφευχθούν σοβαρές ζημιές σε βάρος μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων που αφορά η συγκέντρωση»), η χορήγηση της παρέκκλισης εξαρτάται και από την πιθανολόγηση συνδρομής της θεμελιώδους ουσιαστικού δικαίου προϋποθέσεως του άρθρου 4γ.1, δηλ. η συγκέντρωση να μη μπορεί «να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά». Η δε ιδιότητα του μέτρου εξαιρετικού χαρακτήρα επιβάλλει αυστηρή ερμηνεία των προβλεπομένων προϋποθέσεων, εν προκειμένω τόσο της προϋποθέσεως περί αποφυγής του σοβαρού επικείμενου κινδύνου όσο και της προϋποθέσεως σχετικά με τον περιορισμό ή μη του ανταγωνισμού.

Ως προς την προϋπόθεση αποφυγής του σοβαρού επικείμενου κινδύνου, η κατά τα ανωτέρω αυστηρή ερμηνεία θα πρέπει να έχει την έννοια ότι λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι κίνδυνοι που προκύπτουν από απρόβλεπτα περιστατικά και καταστάσεις ή, πάντως, από περιστατικά και καταστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν με επίδειξη μεγαλύτερης επιμέλειας εκ μέρους του αιτούντος την παρέκκλιση, ιδίως δε με ταχύτερη ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων για τη συγκέντρωση (βλ. και απόφαση Ε.Α.110/Π/2000). Τούτο όμως ουδόλως συμβαίνει εν προκειμένω, αφού όλα τα περιστατικά και καταστάσεις που θεμελιώνουν την αίτηση παρέκκλισης (αλλά και την πλειοψηφούσα γνώμη περί αποδοχής της) είναι παλαιά ή/και γνωστά στους ενδιαφερομένους, οι οποίοι δεν επέδειξαν την απαιτούμενη επιμέλεια για έγκαιρη υποβολή της κατ'άρθρο 4β γνωστοποίησης, αλλά επέλεξαν την οδό της παρεκκλίσεως, μέθοδος η οποία – επιπλέον – αντιβαίνει και στο πνεύμα των περί διαδικασιών διατάξεων του νόμου.

Πέραν του λόγου αυτού, ο οποίος θα επαρκούσε για την απόρριψη της αιτήσεως παρέκκλισης, η μειοψηφούσα άποψη δεν θεωρεί ότι από την αίτηση και από τη διαδικασία πιθανολογήθηκε επαρκώς, στο βαθμό που επιτάσσει η κατά τα ανωτέρω αρχή της αυστηρής ερμηνείας του άρθρου 4ε.3, ότι η υπό συζήτηση συγκέντρωση δεν θα περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά, *a fortiori* ενόψει και της προ διετίας εξαγοράς της Air Greece από την αιτούσα.. Αυτό αφορά κυρίως τις αεροπορικές γραμμές/αγορές «κορμού» (από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο και Κέρκυρα), όπου υπήρχε έντονος ανταγωνισμός των υπό συγκέντρωση

επιχειρήσεων, με το συνολικό μερίδιό τους να βρίσκεται σε συνεχή άνοδο έναντι της Ολυμπιακής, προσεγγίζοντας ή και ξεπερνώντας το 45%, χωρίς μάλιστα συγκεκριμένη προοπτική εισόδου νέων επιχειρήσεων, δυνάμει όμως αφορά και άλλες αεροπορικές γραμμές/αγορές.

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δέχεται κατά πλειοψηφία την από 6.3.2001 αίτηση των εταιρειών "ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και "ΚΡΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και επιτρέπει στις αιτούσες παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στις παραγ. 1 και 2 του άρθρου 4ε του ν.703/77, όπως ισχύει, για την πραγματοποίηση της από 2.3.2001 συμφωνίας συγχώνευσης των προ της εκδόσεως της οριστικής απόφασης της.

Διευκρινίζει ότι η παρούσα απόφαση δεν προδικάζει την οριστική κρίση και απόφαση της Επιτροπής ως προς τη νομιμότητα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, βάσει των αρ. 4γ και 4δ του ν.703/77, όπως ισχύει, μετά την εξέταση της τελευταίας επί της ουσίας.

Η απόφαση εκδόθηκε την 12η Μαΐου 2001.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 361/Β/4-4-2001).

Ο Πρόεδρος

Ο Συντάξας την απόφαση

Δημήτρης Ν. Τζουγανάτος

Ιωάννης Κατσουλάκος

Η Γραμματέας

Αικατερίνη Τριβέλη