

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 του Υπουργείου Ανάπτυξης (Γ.Γ. Εμπορίου), την 10η Ιανουαρίου 1997, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.30 π.μ., με την εξής σύνθεση :

Πρόεδρος: Κωνσταντίνος Λασσαδός

Μέλη: Νικόλαος Σακελλαρόπουλος,

Βλάσιος Ασημακόπουλος,

Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος,

Παναγιώτης Μαντζουράνης, αναπληρωτής, κωλυμένου του τακτικού, κ. Χαρίλαου Χάρακα,

Μελίνα Μουζουράκη,

Λεωνίδα Νικολούζος,

Δημήτριος Τζουγανάτος.

Γραμματέας: Αλεξάνδρα-Μαρία Ταραμπίκου.

Θέμα της συνεδρίασης ήταν η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων του Κοινού Ταμείου Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) Νομού Ευβοίας κατά της ανωνύμου εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) Α.Ε.».

Κατά τη συζήτηση παρέστησαν (α) η Α.Ε. ΟΣΕ δια των πληρεξουσίων της δικηγόρων, Νικολέτας Τζεβελέκου και Χαρίκλειας Τζέλλη και (β) για το ΚΤΕΛ Νομού Ευβοίας, ο Πρόεδρος του κ. Κωνσταντίνος Παπαγεωργίου, μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου, Γεώργιου Ανεστόπουλου.

Στην αρχή της συζήτησης έλαβε το λόγο η Γενική Εισηγήτρια Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε την έγγραφη εισήγηση της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού και πρότεινε την απόρριψη της αίτησης. Στη συνέχεια έλαβε το λόγο τόσο το ΚΤΕΛ όσο και ο καταγγελλόμενος ΟΣΕ, οι οποίοι ανέπτυξαν τις απόψεις τους και έδωσαν τις πληροφορίες, εξηγήσεις και διευκρινίσεις σε ερωτήσεις που του υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής, και ζήτησαν το μεν πρώτο την παραδοχή της αίτησης ο δε δεύτερος την απόρριψη αυτής. Επίσης, μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων μερών εξετάσθηκαν από την Επιτροπή, ο μάρτυρας του ΚΤΕΛ Νομού Ευβοίας, κ. Λάζαρος Κριτζαλόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, και ο μάρτυρας του ΟΣΕ, κος Ελευθέριος Β. Μανωλάς, οικονομολόγος-διευθυντής της Δ/σης Εμπορικής Εκμεταλλεύσεως του ΟΣΕ. Στη συνέχεια ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έδωσε προθεσμία μέχρι της 27 Ιανουαρίου 1997 στα ενδιαφερόμενα μέρη να προσκομίσουν υπομνήματα.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε διάσκεψη στις 3 Φεβρουαρίου 1997, την οποία συνέχισε στις 7 Φεβρουαρίου 1997, στην αίθουσα 611 του Υπουργείου Ανάπτυξης (Γ.Γ. Εμπορίου), κατά την οποία, αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλλου, την εισήγηση της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τις απόψεις που διατύπωσαν εγγράφως και προφορικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά

τη συζήτηση της υπόθεσης την 10 Ιανουαρίου 1997, τα υπομνήματα που αυτά υπέβαλαν και τις καταθέσεις των μαρτύρων,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

Με την από 16.10.1996 και αρ.πρωτ. 1644/1996 αίτησή του το Κοινό Ταμείο Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) του Νομού Ευβοίας ζητά τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων κατά του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) ισχυριζόμενο ότι η έναντι αυτού συμπεριφορά του καθού συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σύμφωνα με το άρθρο 2 ν.703/77. Συγκεκριμένα, η συμπεριφορά η οποία, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του αιτούντος, συνιστά κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης είναι η από 20.1.96 μείωση του κομίστρου που εισπράττει ο ΟΣΕ στη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Χαλκίδα-Αθήνα από 880 δρχ. σε 600 δρχ. για την απλή διαδρομή και από 1430 δρχ σε 960 δρχ για τη διαδρομή μετ' επιστροφής έναντι των κομίστρων του ΚΤΕΛ που είναι 1.200 δρχ. και 2.200 δραχμές αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 ν.703/77 όπως ισχύει σήμερα "απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους στο σύνολο ή σε μέρος της αγοράς της χώρας. Η καταχρηστική εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως α) στον άμεσο ή έμμεσο εξαναγκασμό για καθορισμό είτε των τιμών αγοράς ή πώλησης είτε άλλων μη εύλογων όρων συναλλαγής, β) στον περιορισμό της παραγωγής, της κατανάλωσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης επί ζημία των καταναλωτών, γ) στην εφαρμογή άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πωλήσεων, αγορών ή άλλων συναλλαγών, κατά τρόπο ώστε ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, δ) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων, πρόσθετων παροχών ή σύναψης πρόσθετων συμβάσεων που από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δε συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών".

Εξάλλου για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ.4 ν.703/77 από την Επιτροπή Ανταγωνισμού απαιτείται σωρευτικά να πιθανολογείται παράβαση των άρθρων 1, 2, και 2α του νόμου αφετέρου δε να συντρέχει επείγουσα περίπτωση προς αποτροπή άμεσα επικείμενου κινδύνου ανεπανόρθωτης βλάβης στον αιτούντα ή στο δημόσιο συμφέρον.

Από την έρευνα της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, την ενώπιον της Επιτροπής συζήτηση της 10.1.1997 και τα προσαχθέντα αποδεικτικά μέσα πιθανολογήθηκαν τα ακόλουθα:

Το ΚΤΕΛ Ευβοίας έχει συσταθεί και λειτουργεί με βάση το ΝΔ 103/73 και εκτελεί μονοπωλιακά το έργο της μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία αυτοκίνητα σε νομαρχιακό επίπεδο και συγκεκριμένα των αστικών και υπεραστικών γραμμών εντός της περιφέρειας του νομού Ευβοίας, των υπεραστικών γραμμών που συνδέουν τη Χαλκίδα με τις πρωτεύουσες ομόρων νομών, καθώς και αυτών που συνδέουν τη Χαλκίδα με την Αθήνα. Από το σύνολο των ρυθμίσεων που τα διέπουν προκύπτει ότι τα ΚΤΕΛ, άρα και το ΚΤΕΛ Νομού Ευβοίας, συνιστούν ιδιότυπες συγκοινωνιακές επιχειρήσεις κοινής ωφελείας, επιδιώκουσες την οργάνωση της επιβατικής λεωφορειακής συγκοινωνίας, την εξυπηρέτηση

του κοινού, ως και την επίτευξη οικονομικού κερδοσκοπικού αποτελέσματος υπέρ των μετόχων (ΑΠ 1524/1995. Για το λόγο αυτό, μεταξύ άλλων, τα κόμιστρα των ΚΤΕΛ καθορίζονται, σύμφωνα με το Ν.Δ.102/73 με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με βάση χιλιομετρικό συντελεστή.

Ο ΟΣΕ αποτελεί δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του ν.2414/96 η οποία έχει το μονοπώλιο στις σιδηροδρομικές μεταφορές και λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος υπό μορφή ανώνυμης εταιρίας ανήκει δε εξολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο, τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχό του, διέπεται δε από πλέγμα νομοθετικών διατάξεων από τις οποίες οι βασικότερες είναι το Β.Δ.532/72, το Ν.Δ. 1300/72 κ.α. Τα κόμιστρα του ΟΣΕ καθορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού στα πλαίσια που καθορίζονται κάθε φορά από την προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μετά την 715760/11.9.1995 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην οποία εγκρίθηκε αύξηση των γενικών και ειδικών τιμολογίων του ΟΣΕ μέχρι ποσοστού 8% και κατά μέσο όρο 7%, ο ΟΣΕ προχώρησε στον καθορισμό νέων τιμολογίων.

Ειδικότερα, όσον αφορά την υπό κρίση διαδρομή μεταφοράς επιβατών Αθήνα-Χαλκίδα-Αθήνα, ο ΟΣΕ προέβη από 20.1.96 σε μείωση του εισιτηρίου μεταξύ των ακραίων προορισμών Αθήνας και Χαλκίδας σε 600 δρχ. για την απλή διαδρομή και σε 960 δρχ. για τη διαδρομή μετ' επιστροφής. Εξάλλου, επειδή η διαδρομή αυτή χαρακτηρίζεται σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ προαστιακού χαρακτήρα με την έννοια της Οδηγίας 95/18/ΕΚ, επειδή εξυπηρετεί αστική περιοχή και τα προάστια της, ο ΟΣΕ περιλαμβάνει 17 ενδιάμεσες στάσεις μεταξύ των ακραίων προορισμών Αθήνας και Χαλκίδας και εφαρμόζει από την ίδια παραπάνω ημερομηνία νέο ορθολογικοποιημένο τιμολόγιο ανά ζώνη με αντιστοιχία 100 δρχ. ανά 15 χιλ. Το νέο τιμολόγιο απλοποίησε τον υπολογισμό του κομίστρου και είχε σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό του φαινομένου των λαθρεπιβατών των ενδιάμεσων σταθμών που εκμεταλλευόντουσαν την καθυστέρηση στην έκδοση του εισιτηρίου από το προσωπικό συνοδείας λόγω πολυπλοκότητας στη συναρμογή των επιμέρους τιμών. Η εφαρμογή του τιμολογιακού αυτού συστήματος των 100 δρχ. ανά 15 χιλμ., όπως προέκυψε από τα στοιχεία που προσκόμισε ο ΟΣΕ, είχε ως συνέπεια την αύξηση του κομίστρου στις περισσότερες ενδιάμεσες διαδρομές, τη μείωση όμως αυτού για τη μεταφορά μεταξύ των ακραίων προορισμών Αθήνας και Χαλκίδας (συνολική απόσταση 94 χιλ). Το νέο σύστημα καθορισμού του τιμολογίου στη διαδρομή Αθήνα-Χαλκίδα που καθιέρωσε ο ΟΣΕ δεν έρχεται σε αντίθεση με την παραπάνω απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δεν προβλέπει ως προς τον ΟΣΕ την υποχρεωτική αύξηση των κομίστρων, αλλά θέτει ανώτατα όρια ως προς αυτή, επιτρέποντας κατά τον τρόπο αυτό στον τελευταίο να εφαρμόσει διαφοροποιήσεις στην τιμολογιακή του πολιτική όπως αυτή που ισχύει για την εξεταζόμενη διαδρομή που έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κομίστρου για τους ακραίους προορισμούς της διαδρομής Αθήνα-Χαλκίδα.

Την υπό κρίση περίπτωση αρμοδίως εξετάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού αφού οι διατάξεις του ν.703/77 εφαρμόζονται και επί δημοσίων ή κοινής ωφελείας επιχειρήσεων και επιχειρήσεων μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου, εκτός εάν υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις ή εξαιρέσεις

που εισάγονται, σύμφωνα με την παρ.3 του ίδιου άρθρου, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Συντονισμού, Εμπορίου και Συγκοινωνιών, εξαίρεση που δε συντρέχει εδώ.

Η παράβαση του άρθρου 2 ν.703/77 προϋποθέτει την κατοχή δεσπόζουσας θέσης της επιχείρησης στη σχετική αγορά, η οποία οριοθετείται με την εφαρμογή του κριτηρίου της λειτουργικής εναλλαξιμότητας, περιλαμβάνει δηλαδή τις υπηρεσίες που θεωρούνται από τους καταναλωτές υποκαταστατές λόγω των ιδιοτήτων, της τιμής και της χρήσης για την οποία προορίζονται.

Εν προκειμένω, η μεταφορά στη διαδρομή Αθήνα-Χαλκίδα με λεωφορείο ή με το τραίνο δεν παρουσιάζει εναλλαξιμότητα ως προς το επιβατικό κοινό που κινείται στους ενδιάμεσους σταθμούς της διαδρομής, επειδή ΚΤΕΛ και ΟΣΕ ακολουθούν διαφορετικό δρομολόγιο. Εξάλλου, ενώ ο ΟΣΕ περιλαμβάνει 17 ενδιάμεσους σταθμούς στη διαδρομή του έτσι ώστε να εξυπηρετεί με αυτόν τον τρόπο κυρίως τους επιβάτες που έχουν προορισμό τους Δήμους και Κοινότητες της περιφέρειας, όπως Αχαρνές, Δεκέλεια, Άγιο Στέφανο, Αφίδνες, Σφενδάλη, Αυλώνα, Αγ.Θωμάς, Οινόφυτα, Οινόη κλπ, δεν πιθανολογήθηκε ότι το ΚΤΕΛ, ως υπεραστική γραμμή, περιλαμβάνει τους ίδιους κατά βάση σταθμούς στη διαδρομή του, απευθύνεται δε σε επιβατικό κοινό που ενδιαφέρεται να μεταφερθεί σε σύντομο χρόνο (40% γρηγορότερη η μεταφορά με το ΚΤΕΛ σε σχέση με τον ΟΣΕ) στους τελικούς σταθμούς.

Ωστόσο, για τους επιβάτες που ενδιαφέρονται για τη μεταφορά τους στους ακραίους προορισμούς της διαδρομής, η μεταφορά με το λεωφορείο ή με το τραίνο παρουσιάζει επαρκή βαθμό δυνατότητας υποκατάστασης. Εξάλλου, η διαφορά στο κόμιστρο μεταξύ των δύο μέσων μεταφοράς αντισταθμίζεται ως προς τον καταναλωτή από τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει το ΚΤΕΛ και συγκεκριμένα από τη μεγαλύτερη συχνότητα των δρομολογίων (17 ημερησίως για τον ΟΣΕ, ανά μισή ώρα για το ΚΤΕΛ), το γεγονός ότι ο σταθμός του ΚΤΕΛ στη Χαλκίδα βρίσκεται στο κέντρο της πόλης ενώ του ΟΣΕ έξω από αυτή, ενώ ο συνολικός χρόνος μεταφοράς είναι κατά 40% συντομότερος του ΚΤΕΛ σε σχέση με αυτόν του ΟΣΕ. Συνεπώς, η μεταφορά επιβατών με λεωφορείο και τραίνο στους ακραίους προορισμούς Αθήνας και Χαλκίδας αποτελεί τη σχετική αγορά ως προς την οποία πρέπει στη συνέχεια να εξεταστεί η ύπαρξη ή όχι δεσπόζουσας θέσης του ΟΣΕ.

Με βάση τα στοιχεία που προσκομίσθηκαν στην Επιτροπή προκύπτει ότι στην κρινόμενη διαδρομή το μεν ΚΤΕΛ είχε για το έτος 1996 μεταφορικό έργο 420.115 επιβάτες, ενώ ο ΟΣΕ 404.940 επιβάτες από το οποίο μόνο το 40%, δηλ. 162.000 επιβάτες, μετακινήθηκε μεταξύ των ακραίων προορισμών της διαδρομής. Συνεπώς στη σχετική αγορά, όπως οριοθετήθηκε παραπάνω, το μεν ΚΤΕΛ έχει μερίδιο 73% περίπου, ενώ ο ΟΣΕ 27%. Συνυπολογιζομένου του γεγονότος ότι οι δύο επιχειρήσεις είναι οι μόνες που νέμονται τη χερσαία μαζική μεταφορά, δεν πιθανολογείται ότι ο ΟΣΕ έχει δεσπόζουσα θέση και κατά συνέπεια ούτε παράβαση της διάταξης του άρθρου 2 Ν.703/77.

Ως εκ τούτου το αίτημα του αιτούντος για λήψη ασφαλιστικών μέτρων πρέπει να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμο.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει ομόφωνα την αίτηση του Κοινού Ταμείου Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) του Νομού Ευβοίας.

Η απόφαση εκδόθηκε την 17 Φεβρουαρίου 1997.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος

Η συντάκτρια της απόφασης

Κωνσταντίνος Λασσαδός

Μελίνα Μουζουράκη

Η Γραμματέας

Αλεξάνδρα Μαρία Ταραμπίκου