

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 507\*/VI/2010**

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 12<sup>η</sup> Μαΐου 2010, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 (μετά από αναβολές των προγραμματισθεισών για τις 15.4.2010 και 5.5.2010 συνεδριάσεων), με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης

Μέλη: Ανδρέας Μαρκάκης

Ιωάννης Μπιτούνης,

Ασημάκης Κομνηνός,

Δημήτριος Λουκάς,

Νικόλαος Τραυλός,

Βασίλειος Νικολετόπουλος

Δημήτριος Δανηλάτος,

Μιχαήλ Τσαγκατάκης, λόγω δικαιολογημένου κωλύματος του τακτικού μέλους Δημητρίου Αυγητίδη.

Γραμματέας: Παρασκευή Α. Ζαχαριά.

**Θέμα της συνεδρίασης:** η λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα για παράβαση του άρθρου 1 του ν.703/77, όπως ισχύει, και του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 81 της ΣυνθΕΚ).

Η ως άνω συνεδρίαση ορίσθηκε μετά από αίτημα αναβολής της αρχικώς προγραμματισμένης για την 15<sup>η</sup> Απριλίου 2010 συνεδρίασης, το οποίο υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα ανωτέρω αιτήματα εξετάσθηκαν και έγιναν αποδεκτά από την Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής ΕΑ) κατά την 36/15.4.2010 Συνεδρίαση. Ακολούθως, η προγραμματισμένη για την 5.5.2010 συνεδρίαση αναβλήθηκε εκ νέου, κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερομένων μερών, με απόφαση της Ολομέλεια της ΕΑ κατά την 50/5.5.2010 συνεδριάσή της.

Στη συνεδρίαση παραστάθηκε ο Πλοίαρχος ΛΣ Γκώνιας Κωνσταντίνος, ο οποίος ορίσθηκε από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας με την αριθμ. πρωτ. 3337.5.4/1/10-14/4/2010 απόφασή της, να συμμετάσχει χωρίς δικαίωμα ψήφου, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 5 του ν. 3260/2004 (ΦΕΚ Α' 151/6.8.2004).

\* Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β'/29.12.2006), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Στη συνεδρίαση είχαν νομίμως κλητευθεί και παρίσταντο α) για την ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (Ε.Ε.Α.) δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Δημητρίου Τζουγανάτου, Νικολάου Κοσμίδη και Μαρίας Σπυριδάκη β) για την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Ιωάννη Δρυλλεράκη και Κλεομένη Γιαννίκα γ) για την εταιρία BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Παναγιώτας Κρασσακοπούλου και Σπυρίδωνα Μανιατόπουλου δ) για την εταιρία HELLENIC SEAWAYS Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Γεωργίου Δελλή, Νικολάου Μουστά και Αικατερίνης Φερέτη ε) για τις εταιρίες ANEK LINES (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης) και ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΕ Λασιθιωτική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία δια των πληρεξουσίων δικηγόρων τους Παναγιώτη Μπερνίτσα, Ευαγγελίας Παπαντωνοπούλου, Αυγουστίνας Αλμυρούδη, Άννας Λάγια και Ευαγγελίας Νισυρίου στ) για την εταιρία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Αλεξίου Πελέκη και Δημητρίου Πελέκη ζ) για την εταιρία ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν. Ε. δια του πληρεξουσίου δικηγόρου της Χρήστου Λιούλιου η) για την εταιρία ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΖΙΑΣ ο νόμιμος εκπρόσωπός της Γεώργιος Γούτους μετά της πληρεξουσίας δικηγόρου της Βιολέττας Καλφοπούλου, θ) για τις εταιρίες ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ δια των πληρεξουσίων δικηγόρων τους Γρηγορίου Τιμαγένη και Ευτυχία Στρίντζη και ι) για την AGOUDIMOS LINES δια του πληρεξουσίου δικηγόρου της Βασιλείου Παπαχαραλάμπους.

Στην ως άνω συνεδρίαση οι εταιρίες VENTOURIS SEA LINES, ALPHA FERRIES NE, ΣΑΟΣ ANES και GA FERRIES Ανώνυμη Ναυτιλιακή καίτοι νομίμως κλητευθείσες, δεν παρέστησαν.

Κατά τη συνεδρίαση εξετάσθηκαν οι προτεινόμενες δεσμεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού των εταιριών: BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και HELLENIC SEAWAYS Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία.

Επίσης, η εταιρία ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΖΙΑΣ στη σελ. 5 του από 15/3/2010 υπομνήματος της κάνει αναφορά σε «ΔΗΛΩΣΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ» με το εξής περιεχόμενο: «Επειδή η εταιρεία μας κατά τα λοιπά επικαλείται τις ενστάσεις και εν γένει ισχυρισμούς και των άλλων κληθεισών επιχειρήσεων, τους οποίους και αποδέχεται κατά το μέρος που την ωφελούν». Η σχετική αναφορά δεν υπέχει, κατά την αντίληψη της Υπηρεσίας, πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων κατά το άρθρο 9 παρ. 1ε του ν. 703/77.

Με τη συναίνεση των ως άνω αναφερόμενων εταιριών εισήλθαν με πρόσκληση του

Προέδρου, να παρακολουθήσουν και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, τη συζήτηση επί των προτεινομένων δεσμεύσεων.

Στη συνέχεια, το λόγο έλαβε ο Εισηγητής, Δημήτριος Λουκάς, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 2034/9.4.2010, γραπτή εισήγησή του επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων των ως άνω εταιριών και πρότεινε, λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρονται αναλυτικά σε αυτή, την απόρριψη της πρότασης ανάληψης δεσμεύσεων για την κάθε μία ως άνω εταιρία.

Κατόπιν, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των εταιριών που πρότειναν δεσμεύσεις, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της εισηγήσεως, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινήσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Ε.Α. και ζήτησαν την αποδοχή των δεσμεύσεων από την Επιτροπή.

Ακολούθως, προχώρησε σε μυστική διάσκεψη για λήψη απόφασης επί των προτεινομένων δεσμεύσεων.

Η συζήτηση συνεχίστηκε την 17η Μαΐου 2010, ημέρα Δευτέρα και ώρα 12:00 (το τακτικό μέλος/εισηγητής Ανδρέας Μαρκάκης δεν συμμετέχει εφεξής στις συνεδριάσεις λόγω υποβολής επιστολής παραίτησης στην Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας), όπου πρωτού ανακοινωθεί η απόφασή της επί της πρότασης ανάληψης δεσμεύσεων, η νομίμως κλητευθείσα και παριστάμενη εταιρία ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ διά του νομίμου εκπροσώπου της Παύλου Μακρή, ζήτησε εκπρόθεσμα να υποβάλει κι εκείνη αίτημα ανάληψης δεσμεύσεων.

Ο Πρόεδρος έκανε αποδεκτό το αίτημα της εταιρίας ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ και ανέγνωσε το κείμενο των προτεινομένων δεσμεύσεών της.

Κατόπιν, το λόγο έλαβε ο Εισηγητής, Δημήτριος Λουκάς, ο οποίος εισηγήθηκε την απόρριψή τους.

Ακολούθως, το λόγο έλαβε ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ, ο οποίος ανέπτυξε τις απόψεις του, έδωσε διευκρινήσεις, απάντησε σε ερωτήσεις, που του υπέβαλε ο Πρόεδρος και ζήτησε την αποδοχή των δεσμεύσεων από την Επιτροπή.

Σε μυστική διάσκεψη αφού έλαβε υπόψη της, τα στοιχεία του φακέλου, τις σχετικές εισηγήσεις, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση και εγγράφως με τα υπομνήματά τους επί των ως άνω προτεινόμενων δεσμεύσεων αποφάσισε ομόφωνα, και ο Πρόεδρος της ανακοίνωσε στα ενδιαφερόμενα μέρη, την απόρριψη των δεσμεύσεων από τις ανωτέρω εταιρίες που τις πρότειναν.

Κατόπιν, το λόγο έλαβε ο Εισηγητής, Δημήτριος Λουκάς, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 291/15.1.2010 Έκθεση και πρότεινε, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία από την προκαταρκτική έρευνα της υπηρεσίας που περιγράφονται σε αυτή, τα ακόλουθα:

- Να διαπιστωθεί η ακυρότητα των άρθρων 3 παρ.3 και 5 του καταστατικού της

Ε.Ε.Α. Περαιτέρω να ζητηθεί η τροποποίηση ή η κατάργησή τους,

- Να υποχρεωθούν η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις (όπως αυτές προσδιορίζονται στις ενότητες VI.10 και VI.11 της προαναφερθείσας Έκθεσης) να παύσουν τις παραβάσεις των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ (πρώην 81 ΣυνθΕΚ) περί καθορισμού των ναύλων, περιορισμού της παραγωγής/διάθεσης και προσφορών συμπαιγνίας, όπως αυτές διαπιστώθηκαν στις ενότητες VI.6.1, VI.6.2., VI.10 και VI.11 της Έκθεσης, και να παραλείπουν αυτές στο μέλλον,
- Να απευθυνθούν συστάσεις ή/και να απειληθούν η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις με πρόστιμο ή χρηματική ποινή όταν με απόφαση της Επιτροπής βεβαιώνεται η συνέχιση ή η επανάληψη των ανωτέρω παραβάσεων,
- Να επιβληθούν πρόστιμα για την τέλεση των ανωτέρω παραβάσεων των άρθρων 1 ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 81 ΣυνθΕΚ) στην Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, υπολογιζόμενα επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων της προηγούμενης της παραβάσεως χρήσεως, δηλαδή του έτους 2007, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που παρατίθενται στην ενότητα VII της Έκθεσης. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν υιοθετήσει τον ενιαίο και διαρκή χαρακτήρα των ανωτέρω παραβάσεων και αποφασίσει τον καταλογισμό ξεχωριστών παραβάσεων για κάθε συνεδρίαση Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. (βλ. αναλυτικά Παράρτημα Γ και ενότητα VI.11 της Έκθεσης), τότε το πρόστιμο θα πρέπει να υπολογιστεί επί των ακαθάριστων εσόδων ξεχωριστά για τα έτη 2002, 2003, 2006 και 2007.

Κατόπιν, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των εταιριών, οι οποίοι έδωσαν διευκρινήσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής.

Η συζήτηση της υπόθεσης επί της ουσίας συνεχίστηκε σε δύο (2) ακόμη συνεδριάσεις της Ολομέλειας στην ίδια αίθουσα κατά τις εξής ημερομηνίες: 1) την 10η Ιουνίου 2010, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9:00 και 2) την 22<sup>α</sup> Ιουνίου 2010, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9:30, οπότε και ολοκληρώθηκε η ακροαματική διαδικασία.

Κατά την ακροαματική διαδικασία εξετάστηκαν ενόρκως, ως μάρτυρες: α) για την AGOUDIMOS LINES, ο [...], β) για την εταιρία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ο [...], γ) για την εταιρία BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε, ο [...] δ) για την ΕΕΑ ο [...] και ο [...] του Εμμανουήλ, ε) για την HELLENIC SEAWAYS Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία, ο [...] του Βασιλείου στ) για την «ANEK LINES», ο [...] και ζ) για την ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΕ ο [...].

Στη συνέχεια συνήλθε σε διασκέψεις για λήψη απόφασης την 2<sup>α</sup> Νοεμβρίου 2010 (ημέρα Τρίτη και ώρα 10:00) και ολοκλήρωσε την 10<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2010 (ημέρα Τετάρτη και ώρα 10:00) στην ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων του 1ου ορόφου των

Γραφείων της, και αφού έλαβε υπόψη της την υπ' αριθ. πρωτ. 291/15.1.2010 Έκθεση, τις απόψεις που διατυπώθηκαν εγγράφως με τα υπομνήματα και προφορικώς κατά τη συζήτηση της υπόθεσης από τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

### ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

#### *I. Εισαγωγή*

1. Η διαδικασία αυτεπάγγελτης έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής Γ.Δ.Α.) σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2006, μετά από πλήθος κοινοβουλευτικών ερωτήσεων που διαβιβάστηκαν στη υπηρεσία τον Σεπτέμβριο του 2006 σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών και η οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Στόχος της αυτεπάγγελτης έρευνας ήταν η διερεύνηση τυχόν παραβάσεων των άρθρων 1 και 2 του ν. 703/77, όπως ισχύει, καθώς και των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, στις επιμέρους σχετικές αγορές του κλάδου (μεταφορά προσώπων, οχημάτων με κλασικού/συμβατικού τύπου πλοία ή/και ταχύπλοα).
2. Η έρευνα της υπηρεσίας εντάθηκε την άνοιξη του 2008, ιδίως με την αφορμή ενός δελτίου τύπου που εξέδωσε η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (εφεξής Ε.Ε.Α. ή Ένωση) στις 28.5.2009 και στο οποίο οι ακτοπλοϊκές εταιρίες-μέλη της Ε.Ε.Α. εμφανίζονταν να κατηγορούν ευθέως την Blue Star Ferries για την απόφασή της να παγώσει τις τιμές των ναύλων. Την επόμενη μέρα (29.5.2008), κλιμάκιο της Γ.Δ.Α. διενήργησε αιφνιδιαστικό επιτόπιο έλεγχο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 του ν.703/77, όπως ισχύει, στα γραφεία της Ε.Ε.Α. και συνέλλεξε αντίγραφα αρχείων (πρακτικά ΔΣ και ΓΣ, δελτία τύπου, χειρόγραφες σημειώσεις, επιστολές, ηλεκτρονικά μηνύματα, κ.λ.π). Περαιτέρω, κατά το διάστημα από 5.6.2008 έως 2.7.2008, η Υπηρεσία έλαβε δεκαπέντε καταθέσεις (ένορκες και ανωμοτές) από στελέχη των εταιριών-μελών της Ε.Ε.Α. με σκοπό τη πληρέστερη διερεύνηση της υπόθεσης.
3. Με βάση τα στοιχεία στη διάθεση που συλλέχθηκαν από την υπηρεσία πριν την ακροαματική διαδικασία και τα υπομνήματα των μερών, συντάχθηκε έκθεση που κατέτεινε, συνοπτικά, στις ακόλουθες προκαταρκτικές διαπιστώσεις:
  - Οι αποφάσεις της Ε.Ε.Α. (και οι αντίστοιχες συνεννοήσεις των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων-μελών του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α.) αναφορικά με τη συντονισμένη υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης (και προσφορών) κατά τη περίοδο που εκτείνεται από την 15.1.2002 έως και την 28.5.2008 συνιστούν ενιαία και διαρκή παράβαση που συνάφθηκε εντός της Ε.Ε.Α.

και είχε ως σκοπό τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της με τη συντονισμένη υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης (και, ειδικότερα για το έτος 2006 & 2008, με τη συντονισμένη συμμετοχή ή μη σε διαγωνισμούς του ΥΕΝ για την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας), και

- Οι αποφάσεις της Ε.Ε.Α. (και οι αντίστοιχες συνεννοήσεις των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων-μελών του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α.) σχετικά με τη συντονισμένη προσαρμογή τιμών στο αυξημένο κόστος καυσίμων κατά τη περίοδο που εκτείνεται από την 25.5.2006 έως και την 28.5.2008 συνιστούν ενιαία και διαρκή παράβαση που συνάφθηκε εντός της Ε.Ε.Α. και είχε ως σκοπό τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της με τη συντονισμένη προσαρμογή τιμών στο αυξημένο κόστος καυσίμων κατά τη σχετική αυτή χρονική περίοδο

## **II. Εμπλεκόμενα μέρη**

*Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.)*

4. Η Ε.Ε.Α. έχει έδρα στον Πειραιά. Λειτουργεί από το έτος 1975 ως Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, στην οποία μπορούν να εγγραφούν ως μέλη εταιρείες κάθε μορφής (Ναυτικές, Ανώνυμες, Συμπλοιοκτησίες και Ατομικοί Εφοπλιστές) που έχουν ή εκμεταλλεύονται πλοία επιβατηγά ή μεικτά επιβατηγά-οχηματαγωγά σε γραμμές ακτοπλοΐας ή μεικτές ακτοπλοϊκές επεκτεινόμενες σε λιμάνια εξωτερικού, πορθμεία κλειστού τύπου, δυναμικώς υποστηριζόμενα ταχύπλοα σκάφη και καταμαράν που εκτελούν ακτοπλοΐα. Σκοποί της Ένωσης είναι η εκπροσώπηση του κλάδου της ακτοπλοΐας έναντι των Δημοσίων Αρχών και Ναυτεργατικών Οργανώσεων, η προστασία και προαγωγή των ηθικών, οικονομικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών, η μελέτη και σχεδιασμός θεμάτων ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και προβλημάτων που αφορούν γενικά στην εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων, η προβολή των τουριστικών προσόντων της Ελλάδος που σχετίζονται με την ακτοπλοϊκή δραστηριότητα, καθώς και κάθε άλλη πράξη ή ενέργεια που αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών και των όρων αξιοποίησης των ακτοπλοϊκών πλοίων των μελών μέσα στα πλαίσια των συγχρόνων εξελίξεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στις Γενικές Συνελεύσεις της Ένωσης κάθε Μέλος έχει 1 ψήφο κατά πλοίο μεταφορικής ικανότητας μέχρι 500 επιβάτες, 2 ψήφους κατά πλοίο μεταφορικής ικανότητας από 501 έως 1000 επιβάτες και 3 ψήφους κατά πλοίο μεταφορικής ικανότητας από 1001 επιβάτες και άνω. Σήμερα το δικαίωμα εγγραφής ανέρχεται στο ποσό των 250€. και οι ετήσιες εισφορές ανέρχονται στις 513,58€ ανά ψήφο, καταβαλλόμενες σε δύο δόσεις (1/1 και 1/7). Κατά την έκτατη Γ.Σ. στις 18.6.2008, το Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. είχε της ακόλουθη σύνθεση: (α) [...] (NEΛ), Πρόεδρος, (β) [...] (HSW), Α΄ Αντιπρόεδρος, (γ) [...] (VENTOURIS SEA LINES), Β΄ Αντιπρόεδρος, (δ) [...] (Δ. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.), Γενικός Γραμματέας, (ε) [...] (ANEK), Α΄

Αναπληρωτής Γενικός Γραμματέας, (στ) [...] (ΛΑΝΕ – ΟΜΙΛΟΣ ΑΝΕΚ), Μέλος, (ζ) [...] (GA FERRIES), Αναπληρωματικό Μέλος, (η) [...] (FAST FERRIES), Αναπληρωματικό Μέλος, (θ) [...] (ΑΝΕΖ), Αναπληρωματικό Μέλος. Κατά τη διαχειριστική χρήση 2006, η Ε.Ε.Α. εμφάνισε έσοδα € [...] (κυρίως από εισφορές μελών της όπου ανήλθαν σε € [...]).

*Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε (εφεξής και «Μinoan»)*

5. Η εν λόγω εταιρία έχει έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης, είναι αμιγώς ναυτιλιακή και δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην αγορά, μίσθωση ή ναυπήγηση πλοίων, στην επιχειρηματική τους εκμετάλλευση για τη μεταφορά δια θαλάσσης προσώπων, οχημάτων και πραγμάτων, στην πρακτόρευση πλοίων και γενικότερα στην παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τον προαναφερόμενο σκοπό. Η μετοχική σύνθεση της μητρικής εταιρίας του ομίλου (17.6.2008) είχε ως εξής: (α) Emanuele Grimaldi (31,67% - 22.464.002 κοινές ονομαστικές μετοχές), (β) Μανιαδάκης Αντώνης (12,03% - 8.530.092 κοινές ονομαστικές μετοχές), (γ) EFG Private Bank Luxembourg (4,98%), (δ) Clearstream Banking (2,58%), (ε) Hellenic Seaways ANE (2,15%), (στ) Ν.Ε.Λ. Α.Ε. (0,007%), και (ζ) Λοιποί (46,58%). Η εταιρία συμμετέχει επίσης με ποσοστό 33,35% στην ακτοπλοϊκή εταιρεία Hellenic Seaways (βλ. κατωτέρω). Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας Μinoan διαμορφώθηκε για την οικονομική χρήση του 2007 σε €195.701.520,97 ευρώ, ενώ για την οικονομική χρήση του 2006 σε €206.703.062,77. Τέλος, ο συνολικός κύκλος εργασιών του Ομίλου των Μινωικών Γραμμών διαμορφώθηκε για το έτος 2007 σε €195.937.633,48 και για το έτος 2006 σε €206.891.038,30.

*Hellenic Seaways (εφεξής και «HSW»)*

6. Η εταιρία έχει έδρα τον Πειραιά και ο καταστατικός της σκοπός είναι αμιγώς ναυτιλιακός και συνίσταται αποκλειστικά στην αγορά, μίσθωση ή ναυπήγηση πλοίων και την εκμετάλλευση τους, για τη δια θαλάσσης μεταφορά προσώπων, οχημάτων και αγαθών. Η μετοχική σύνθεση της μητρικής εταιρίας του ομίλου είχε ως εξής: (α) SEA STAR CAPITAL PLC (34,70%), (β) ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (33,35%), (γ) Ν.Ε.Λ. Α.Ε. (1,804%), και (δ) Λοιποί (31,95%). Ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρίας διαμορφώθηκε το 2007 σε €162.174.900,67 και το 2006 σε €144.287.496,01. Σε ενοποιημένη βάση τα ποσά ανήλθαν σε €182.334.699,12 για το 2007 και €165.406.163,58 για το 2006 αντίστοιχα.

*Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου Α.Ε. (εφεξής και «ΝΕΛ»)*

7. Η εταιρία ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου 1972 με την επωνυμία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. και έδρα την Μυτιλήνη. Το 2005 πραγματοποιήθηκε η εξαγορά του πακέτου μετοχών της NEL Lines που είχε η Α.Ν.Ε.Κ. ΑΕ, από το νέο στρατηγικό επενδυτή Edgewater Holdings Inc, ενώ παράλληλα

αυξήθηκε το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας υπέρ των παλαιών μετόχων με καταβολή μετρητών. Η μετοχική σύνθεση της μητρικής εταιρίας του ομίλου (31.3.2008) είχε ως εξής: (α) Απόστολος Βεντούρης (20,14%), (β) ALLIANZ SE (15,09%), (γ) Millennium Bank (6,73%) και (δ) Λοιποί (58,04%). Ο κύκλος εργασιών σε ενοποιημένη βάση διαμορφώθηκε το 2007 σε €45.090.546,57 και το 2006 σε €26.979.330,45. Σε επίπεδο μητρικής εταιρίας τα ποσά ανήλθαν σε €34.843.322,90 για το 2007 και €26.979.330,45 για το 2006 αντίστοιχα.

#### *Όμιλος ATTICA*

8. Ο Όμιλος Attica ιδρύθηκε το 1918 με έδρα τον Πειραιά. Το 1992, μετά την αλλαγή του ιδιοκτησιακού της καθεστώτος (Πρόεδρος του Δ.Σ. αναλαμβάνει ο [...]), μετονομάστηκε σε "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.", μετέπειτα "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών" και "Attica Α.Ε. Συμμετοχών" (μητρική εταιρία του ομίλου των Superfast Ferries και Blue Star Ferries – βλ. κατωτέρω). Τα πλοία του ομίλου είναι δρομολογημένα σε γραμμές στην Ελλάδα και το εξωτερικό, μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα και μεταξύ Σκωτίας και Βελγίου στη Βόρειο θάλασσα. Στις γραμμές του εσωτερικού τα πλοία του ομίλου συνδέουν τον Πειραιά και την Ραφήνα με τις Κυκλάδες, και τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα. Την 28.2.2008, οι κύριοι μέτοχοι της εταιρίας ήταν η εταιρία MARFIN INVESTMENT GROUP ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (MIG), με συνολικό ποσοστό συμμετοχής επί του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου (άμεσο ή έμμεσο) της τάξης 89,14% και ο κ. Βέττας, ο οποίος κατέχει ποσοστό 5,00%. Η θυγατρική Blue Star Ferries ιδρύθηκε την 10η Νοεμβρίου 1992 και έχει έδρα τη Βούλα Αττικής. Είναι αμιγώς ναυτιλιακή εταιρία με σημαντική παρουσία στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές γραμμές καθώς και στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας. Σκοπός της εταιρίας είναι η απόκτηση και η πλοιοκτησία πλοίων ή η συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιριών ελληνικών ή αλλοδαπών που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και/ή την εκμετάλλευση πλοίων. Η Superfast Ferries, με έδρα τη Βούλα Αττικής, αποτελεί το νεότερο και γρηγορότερο στόλο με ταχύπλοα που έχουν δρομολογηθεί από τα ελληνικά λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας προς τα λιμάνια της Αγκόνας και του Μπάρι στην Ιταλία. Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου Attica σε ενοποιημένη βάση διαμορφώθηκε το 2007 σε €316.313.000,00 και το 2006 σε €326.597.000,00.

#### *Ναυτιλακή Εταιρεία Κρήτης ΑΕ (εφεξής και «ΑΝΕΚ»)*

9. Η ΑΝΕΚ ιδρύθηκε στα Χανιά το 1967 και το 1999 απορρόφησε την Ρεθυμνιακή Ναυτική Τουριστική Cretan Ferries ΑΕ. Πρόκειται για πολυμετοχική εταιρία, η οποία ήταν η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης η οποία ιδρύθηκε υπό τις διατάξεις του Νόμου 2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών. Πραγματοποιεί δρομολόγια στις γραμμές της Κρήτης (Πειραιάς-Ηράκλειο, Πειραιάς-Ρέθυμνο και Πειραιάς-Χανιά) καθώς και στη γραμμή Ελλάδας-



Ιταλίας (Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Αγκώνα/Βενετία). Τον στόλο της εταιρίας απαρτίζουν τα παρακάτω 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 17.075 επιβατών. Οι μέτοχοι που κατείχαν ποσοστό μεγαλύτερο του 5% κατά την 29<sup>η</sup> Φεβρουαρίου του 2008 ήταν οι εξής: (α) SEA STAR CAPITAL (32,50%) και (β) MORGAN STANLEY & CO INTERNATIONAL PLC. (7,45%). Ο κύκλος εργασιών σε ενοποιημένη βάση διαμορφώθηκε το 2007 σε €254.332.000,00 και το 2006 σε €254.718.000,00.

*Λασιθιώτικη ANE (εφεξής και «LANE»)*

11. Η κύρια δραστηριότητα της LANE είναι η εκμετάλλευση επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων. Ανήκει στον όμιλο εταιριών της A.N.E.K. Lines (βλ. ανωτέρω). Ιδρύθηκε το 1993 στον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου και πρόκειται για πολυμετοχική εταιρία. Εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τη γραμμή Πειραιά-Μήλος-Σαντορίνη-Ηράκλειο-Σητεία-Κάσος-Κάρπαθος-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος και, κατά τη θερινή περίοδο, άγονες επιδοτούμενες γραμμές. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ανήλθε σε €10.906.915,35 για το έτος 2007 και €13.452.385,06 για το έτος 2006.

*ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε. Σαμοθράκης (εφεξής και «ΣΑΟΣ»)*

12. Η εταιρία ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ. ιδρύθηκε το 1975 ως Ε.Π.Ε. και δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Σαμοθράκης-Αλεξανδρούπολης και Σαμοθράκης-Καβάλας. Το 1999 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρία και ξεκίνησε τη ναυπήγηση του Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΟΣ II. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων της 10<sup>ης</sup> Ιουνίου 2007, αποφάσισε τη συγχώνευση με απορρόφηση της ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ από την ΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΗΣ ΚΕΝΤΡΑ ΝΕΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΕΝΗΛΙΚΩΝ Α.Ε., τη μεταβολή της έδρας και της επωνυμίας της εταιρίας, την επέκταση του σκοπού της καθώς και τη μεταβολή ή την κατάργηση άρθρων του καταστατικού της εταιρίας. Η εταιρία κατέχει ηγετική θέση στην ακτοπλοϊκή σύνδεση της Βόρειας Ελλάδας (από λιμένες Αλεξανδρούπολη και Καβάλα) με τα νησιά του Αιγαίου και παρουσία στη σύνδεση των νήσων Βορείου Αιγαίου με τα λιμάνια του κέντρου της χώρας, Πειραιά και Λαυρίου. Σήμερα, ανήκει στην οικογένεια Μανούση. Ο κύκλος εργασιών σε ενοποιημένη βάση διαμορφώθηκε το 2007 σε €23.382.000,00 και το 2006 σε €19.397.000,00.

*G.A. FERRIES («Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.»)*

13. Η εν λόγω εταιρία ιδρύθηκε το 1988 από τον Γ. Αγούδημο με την αγορά του Ε/Γ – Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ και του Ε/Γ – Ο/Γ ΜΙΛΕΝΑ. Η κύρια δραστηριότητά της είναι η εκμετάλλευση επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων και ταχύπλων και απασχολεί περισσότερα από 600 άτομα στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Τα πλοία της G.A. Ferries συνδέουν καθημερινά τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα, την Ικαρία, τη Σάμο, τη Σύρο, την Πάρο, τη Νάξο και τη Σαντορίνη, ενώ εκτελούν και καθημερινά δρομολόγια από Άγιο Κωνσταντίνο προς Σποράδες.

*AGOUDIMOS LINES*

14. Η εταιρία ανήκει στην οικογένεια του Μίμη Αγούδημου. Αποτελεί θυγατρική εταιρία του ομίλου FLANMARE SHIPPING INC., ενός ομίλου που έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές του στο τομέα του ξηρού φορτίου διατηρώντας υπό την κατοχή του ένα στόλο φορτηγών πλοίων. Στην AGOUDIMOS LINES ανήκει η μονοβάπορη εταιρία Νησιά Αιγαίου Ν.Ε, η οποία σύμφωνα και με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης της περιόδου 1.11.2007 – 31.10.2008 που υποβλήθηκαν στο Υ.Ε.Ν, δραστηριοποιείται στη γραμμή Ραφήνα-Άνδρο-Τήνο-Μύκονο με το πλοίο Πηνελόπη Α.

*ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΥ (εφεξής και «STRINTZIS FERRIES»)*

15. Η εταιρία ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2002 και εξυπηρετεί τις γραμμές Πάτρα-Κεφαλονιά-Ιθάκη και Κυλλήνη-Κεφαλονιά.

*ΑΛΦΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.*

16. Η εταιρία έχει έδρα τον Πειραιά και εξυπηρετεί το τακτικό δρομολόγιο Ραφήνα – Μύκονος, με ενδιάμεσους σταθμούς την Τήνο, Άνδρο και Σύρο.

*VENTOURIS SEA LINES*

17. Η εταιρία έχει έδρα το δήμο Πειραιά. Εξυπηρετεί το δρομολόγιο Πειραιάς – Κίμωλος – Κύθνος – Μήλος – Σέριφος – Σίφνος. Στη VENTOURIS SEA LINES ανήκει η μονοβάπορη εταιρία Παναγία Οδηγήτρια Ν.Ε.

*Δ. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.*

18. Εκπρόσωπος της εταιρίας στην Ε.Ε.Α. είναι ο κ. Λιούλιος Χρήστος. Σύμφωνα με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης της περιόδου 1.11.2007 – 31.10.2008 που υποβλήθηκαν στο Υ.Ε.Ν, η εταιρία δραστηριοποιείται στις γραμμές Κυλλήνη-Ζάκυνθο και Κυλλήνη-Κεφαλονιά.

*GOUTOS LINES*

19. Σύμφωνα με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης της περιόδου 1.11.2003 – 31.10.2004 που υποβλήθηκαν στο Υ.Ε.Ν, η εταιρία είχε δραστηριότητα στις γραμμές των Βορείων Σποράδων (Βόλος / Αγ. Κων/νος – Σκιάθος – Γλώσσα – Σκόπελος – Αλόνησος).

*Μεταβολές στη μετοχική σύνθεση των εταιριών – σταυροειδείς συμμετοχές*

20. Κατά την τριετία 2006-2008, συντελέστηκαν σημαντικές αλλαγές στη μετοχική σύνθεση των εταιριών. Συνοπτικά, το 2006 χαρακτηρίζεται από την αύξηση της συμμετοχής του [...] στη μετοχική σύνθεση της Hellenic Seaways φτάνοντας το [...]%, την παράλληλη πώληση της συνολικής θέσης της Hellenic Seaways από του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ και την εξαγορά του συνόλου της C-LINK από τη ΝΕΛ. Οι αρχές του 2007 σηματοδοτούνται από την κίνηση του κ. [...] να εξαγοράσει από τον [...] το σύνολο της θέσης του ομίλου ΑΤΤΙCΑ

στην Μίνοαν, κατέχοντας πλέον το [...]%. Από την άλλη μεριά, ο όμιλος [...] αγόρασε το [...]% της ANEK κατά τη διάρκεια της αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου (Απρίλιος 2007). Η έντονη κινητικότητα συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια του 2007 και 2008 με την «ανατροπή» του επιχειρηματικού σκηνικού μέσω της δυναμικής εισόδου της κυπριακής εταιρίας Sea Star Capital, η οποία απέκτησε σταδιακά το [...]% του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK και το [...]% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways, το οποίο ανήκε στην οικογένεια [...]. Τέλος, ο όμιλος [...] πούλησε το ποσοστό συμμετοχής που κατείχε στην εταιρία ANEK στην εταιρία Sea Star Capital και αγόρασε από την τελευταία το ποσοστό που προηγουμένως κατείχε στην εταιρία Μίνοαν (περίπου [...]%).

21. Η μετοχική σύνθεση και οι σταυροειδείς συμμετοχές των κυριότερων εταιριών του κλάδου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

**Διάγραμμα 2**  
[...]

**III. Υποβληθείσες ενστάσεις**

*Ένσταση παραβίασης του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης και άμυνας λόγω «έλλειψης εισήγησης επί του προστίμου»*

22. Η Ε.Ε.Α. και άλλες εμπλεκόμενες επιχειρήσεις ισχυρίστηκαν ότι παραβιάστηκε το συνταγματικά, αλλά και στην ΕΣΔΑ κατοχυρωμένο, δικαίωμα προηγούμενης ακρόασης και άμυνας τους, καθώς η εισήγηση δεν περιλάμβανε – κατά την άποψή τους – αναφορά σε συγκεκριμένο ύψος του προτεινόμενου προς επιβολή προστίμου, και δεν έδωσε έτσι τη δυνατότητα για πλήρη αντίκρουση του κατηγορητηρίου [βλ. ενδεικτικά Πρακτικά 17-5-2010, σελ. 15].
23. Η εν λόγω ένσταση είναι απορριπτέα ως αβάσιμη. Η σχετική εισήγηση περιλάμβανε όλα τα κρίσιμα πραγματικά και νομικά στοιχεία για τον υπολογισμό του προστίμου (συμπεριλαμβανομένων των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων κάθε συμπράττουσας εταιρίας, καθώς και στοιχείων για τη σοβαρότητα και διάρκεια της παράβασης), τα οποία, σε συνδυασμό με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων, ήταν επαρκή για να επιτρέψουν στα εμπλεκόμενα μέρη να προσδιορίσουν το ενδεχόμενο ύψος του επαπειλούμενου προστίμου και το βαθμό έκθεσής τους σε αυτό, ώστε να προετοιμάσουν την άμυνά τους. Εξάλλου, τα σχετικά οικονομικά στοιχεία ήταν πρωτίστως στη διάθεση των ίδιων των εμπλεκόμενων μερών. Πράγματι, στα υπομνήματα και στη συζήτηση ενώπιον της Επιτροπής, οι συμπράττουσες εταιρίες τοποθετήθηκαν εκτενώς και λεπτομερώς έναντι όχι μόνο της ενδεχόμενης διαπίστωσης της παράβασης, αλλά και έναντι της ενδεχόμενης επιβολής του προστίμου. Εφόσον, επομένως, η εισήγηση περιείχε τα κύρια πραγματικά και νομικά στοιχεία που μπορούσαν

να επισύρουν πρόστιμο στην υπό κρίση υπόθεση, δεν υφίσταται πλημμέλεια, ούτε και παραβιάστηκαν τα δικαιώματα της προηγούμενης ακρόασης των συμπραττουσών επιχειρήσεων [βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 888/2010, σκ. 9, ΔΕφΑθ 3008/2009, σκ. 21, ΔΕφΑθ 1682/2009, σκ. 16, καθώς και Αποφάσεις ΔΕΚ 322/81 Michelin κατά Επιτροπής, σκ. 19-20, ΔΕΚ C-189/02P, C-202/02P, C-205/02P έως C-208/02P και C-213/02P Dansk Rørindustri κλπ. κατά Επιτροπής, σκ. 428-429, και ΔΕΚ C-328/05P SGL Carbon AG κατά Επιτροπής, σκ. 56]. Πολύ περισσότερο, αφού η εισήγηση στη συγκεκριμένη υπόθεση εντόπιζε επιπλέον και ιδιαιτερότητες, οι οποίες θα έπρεπε να συνεκτιμηθούν από την Επιτροπή κατά την αξιολόγηση της σοβαρότητας της πιθανολογούμενης παράβασης (εφόσον η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι διαπράχθηκε παράβαση και αποφάσιζε την επιβολή προστίμου).

*Ένσταση παράβασης ουσιώδους τύπου της διαδικασίας λόγω «ταυτότητας Εισηγητή και Μέλους της Ε.Α.» υπό τον τροποποιηθέντα νόμο 703/77*

24. Σύμφωνα με την Ε.Ε.Α. και άλλες εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, η τροποποίηση του ν. 703/77 (με το ν. 3784/2009) ανέτρεψε την παραδοσιακή διάκριση ρόλων μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού και της Επιτροπής Ανταγωνισμού ως αποφασιστικού οργάνου, με την πρόβλεψη ότι στη σύνθεση της τελευταίας συμμετέχουν πλέον τέσσερις Εισηγητές-Μέλη, στους οποίους ανατίθεται η εποπτεία της προδικασίας καθώς και η σύνταξη, με τη συνδρομή συνεπικουρούντων στελεχών της Γενικής Διεύθυνσης, της εισήγησης κάθε υπόθεσης. Κατά την άποψή τους, η οποία διατυπώνεται ως ένσταση, η σύμπτωση στο πρόσωπο του Εισηγητή-Μέλους των ιδιοτήτων του γνωμοδοτικού και αποφασιστικού οργάνου δημιουργεί εξ' αντικειμένου ζήτημα προσβολής του θεμελιώδους δικαιώματος σε δίκαιη δίκη (άρθρο 6 ΕΣΔΑ), υπό την ειδικότερη έκφασή του της αρχής της αμεροληψίας [βλ. ενδεικτικά Πρακτικά 17-5-2010, σελ. 15-16, 36].
25. Η ως άνω ένσταση είναι απορριπτέα ως αβάσιμη. Με την εν λόγω τροποποίηση του ν. 703/77 επήλθαν πράγματι αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της υπηρεσίας, με κύριο στόχο την ενίσχυση της αποτελεσματικότητάς της. Στο πλαίσιο αυτό, στη σύνθεση της Ε.Α. συμμετέχουν πλέον, πέραν του Προέδρου, και τέσσερα (4) μέλη πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης (Εισηγητές-Μέλη), στους οποίους ανατίθενται, μετά από σχετική κλήρωση, οι υποθέσεις που έχουν ήδη προτεραιοποιηθεί με τη διαδικασία του άρθρου 8 παρ. 7 ν. 703/77, προκειμένου να συνταχθεί εισήγηση (βλ. άρθρο 8 παρ. 8 ν. 703/77). Ο Εισηγητής-Μέλος της Επιτροπής, στον οποίο ανατίθεται υπόθεση, συνεπικουρείται από υπαλλήλους της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού που ορίζονται από τον Γενικό Διευθυντή μετά από πρόταση του αρμόδιου κατά περίπτωση Διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατά το άρθρο 8δ του ν. 703/77.
26. Το εν λόγω σύστημα αποσκοπεί στην αποτελεσματικότερη και πιο στοχευμένη

διεκπεραίωση κάθε προτεραιοποιημένης υπόθεσης. Ας σημειωθεί ότι στην πλειοψηφία των συστημάτων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υφίσταται διαχωρισμός μεταξύ ερευνητικής και αποφασιστικής αρμοδιότητας. Μάλιστα αυτό το σύστημα θεωρείται ως βέλτιστο από άποψη αποτελεσματικότητας [βλ. Bruno Lasserre, *The New French Competition Authority: Mission, Priorities and Strategies for the Coming Five Years*, εις: [http://www.autoritedelaconurrence.fr/doc/intervention\\_bl\\_autorite\\_trustubusters\\_09.pdf](http://www.autoritedelaconurrence.fr/doc/intervention_bl_autorite_trustubusters_09.pdf), σελ. 1-3]. Στο πνεύμα αυτό, ο Έλληνας νομοθέτης προέκρινε την κάμψη, ως ένα βαθμό, του απόλυτου διαχωρισμού μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης, ως ερευνητικού, και της Επιτροπής, ως αποφασιστικού οργάνου, χωρίς όμως να φτάσει στη συγχώνευση των ερευνητικών και αποφασιστικών λειτουργιών.

27. Πράγματι, σε κάθε περίπτωση, τα μέλη της Επιτροπής αποφασίζουν σε συνέχεια της εισήγησης, αξιολογώντας κατά τρόπο ανεξάρτητο από πραγματική και νομική άποψη το σύνολο των στοιχείων του φακέλου και τις απόψεις των μερών που αναπτύχθηκαν γραπτώς και προφορικά στη συζήτηση της υπόθεσης, χωρίς να δεσμεύονται από την εισήγηση. Ούτε και ο ίδιος ο Εισηγητής δεσμεύεται από την διατυπωθείσα πρότασή του με βάση τα στοιχεία της προκαταρκτικής έρευνας.
28. Περαιτέρω, οι αρμοδιότητες των Εισηγητών-Μελών προβλέπονται ειδικώς από τις διατάξεις του ν. 703/77 και, ως εκ τούτου, δεν τίθεται θέμα παραβίασης της αρχής της αμεροληψίας των διοικητικών οργάνων, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 7 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας [πρβλ. ΣτΕ 2636/2007]. Εξάλλου, υπόνοια αμεροληψίας δεν δημιουργείται από την έκφραση της γνώμης μέλους συλλογικού οργάνου κατά την άσκηση των καθηκόντων του [πρβλ. ΣτΕ 2083/1960, ΣτΕ 3581/1972, ΣτΕ 676/2005 (Ολομ.), ΣτΕ 3757/2007 (7μ.)]. Τα μέλη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένων και των Εισηγητών-Μελών, δεν υπόκεινται σε κάποια ιεραρχική σχέση, απολαμβάνουν δε προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους. Συναφώς, τίποτε δεν εμποδίζει τον Εισηγητή-Μέλος να αλλάξει γνώμη, είτε κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, είτε κατά τη διάσκεψη, αξιολογώντας τα στοιχεία που προσκόμισαν τα μέρη στα υπομνήματά τους και στην ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής (όπως, άλλωστε, συνέβη στην κρινόμενη, αλλά και σε άλλες υποθέσεις).
29. Σε κάθε περίπτωση, είναι γνωστό ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει χαρακτήρα αμιγώς δικαιοδοτικού οργάνου [Βλ. Απόφαση ΔΕΚ C-53/03 ΣΥΦΑΙΤ κατά GlaxoSmithKline], ώστε να απαιτείται ο λειτουργικός διαχωρισμός των υπηρεσιών της σε ελεγκτικά όργανα και όργανα λήψης αποφάσεων [Βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 888/2010, σκ. 8, όπου και παραπομπές σε

- κοινοτική νομολογία]. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η τυχόν σύμπτωση των ανωτέρω ιδιοτήτων στο αυτό πρόσωπο αντίκειται σε αρχές που απορρέουν από διατάξεις υπερνομοθετικής ισχύος, όπως αβασίμως προβάλλεται.
30. Έχει, εξάλλου, συναφώς νομολογηθεί ότι η ύπαρξη διοικητικού συστήματος για την εφαρμογή των κανόνων του δικαίου του ανταγωνισμού, όπου μπορεί να συνδυάζονται ελεγκτικές/ερευνητικές και αποφασιστικές αρμοδιότητες, δεν παραβιάζει θεμελιώδη δικαιώματα υπό την έννοια της Ευρωπαϊκής Συνθήκης ή/και της ΕΣΔΑ (συμπεριλαμβανομένης της αρχής του άρθρου 6 ΕΣΔΑ), καθόσον προβλέπεται πλήρης έλεγχος ουσίας από ανεξάρτητο δικαστήριο, ήτοι το Διοικητικό Εφετείο στην ελληνική περίπτωση [βλ. ιδίως πάγια κοινοτική νομολογία αναφορικά με το συνδυασμό ελεγκτικών και αποφασιστικών αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς την εφαρμογή των Κοινοτικών διατάξεων περί ανταγωνισμού: Αποφάσεις ΠΕΚ T-154/94 *Aristrain* κατά Επιτροπής, σκ. 30-41, ΠΕΚ T-348/94 *Enso Espanola SA* κατά Επιτροπής, σκ. 56, και ΠΕΚ T-54/03 *Lafarge SA* κατά Επιτροπής, σκ. 37-47. βλ. επίσης ενδεικτικά πρόσφατη απόφαση του Ελβετικού Ακυρωτικού της 24.2.2010 *Swisscom AG* κατά *Wettbewerbskommission WEKO*, σελ. 78-79].
31. Άλλωστε, το ίδιο συμπέρασμα συνάγεται και από τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων: η διερεύνηση και συνακόλουθη επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις που δύναται να έχουν ακόμη και οιονεί ποινικό χαρακτήρα – υπό την ευρεία πάντα έννοια του άρθρου 6 της ΕΣΔΑ – μπορούν να ανατίθενται από τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη σε διοικητικές αρχές, με την προϋπόθεση ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα προσφυγής σε δικαστήριο που μπορεί να ασκήσει πλήρη έλεγχο ουσίας επί της προσβαλλόμενης διοικητικής απόφασης [βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΕΔΑΔ *Jussila* κατά *Φιλανδίας* της 23.11.2006 (Αριθμ. 73053/01), σκ. 43, *Janosevic* κατά *Σουηδίας* της 21.5.2003 (Αριθμ. 34619/97)]. Σημειώνεται δε ότι, κατά την έννοια του κοινοτικού δικαίου, οι αποφάσεις με τις οποίες επιβάλλονται πρόστιμα σε επιχειρήσεις για παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα [βλ. άρθρο 23(5) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, καθώς και ΠΕΚ T-54/03 *Lafarge SA* κατά Επιτροπής, σκ. 38].
32. Ενόψει των ανωτέρω, επαφίεται στον εθνικό νομοθέτη να επιλέγει και να οργανώνει τη διοικητική διαδικασία για τη διερεύνηση, διαπίστωση και επιβολή κυρώσεων επί παραβάσεων του δικαίου ανταγωνισμού, σταθμίζοντας μεταξύ άλλων λόγους αποτελεσματικότητας. Πράγματι, αμιγώς διοικητικά συστήματα έχουν υιοθετηθεί τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχεδόν στο σύνολό τους. Περαιτέρω, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και οι Αρχές Ανταγωνισμού των εν λόγω κρατών-μελών, συνδυάζουν ελεγκτικές και αποφασιστικές αρμοδιότητες στο πλαίσιο αμιγώς διοικητικών (και, μάλιστα, μονιστικών τις περισσότερες φορές)

συστημάτων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα προσφυγής σε δικαστήριο ουσίας κατά των διοικητικών αποφάσεων των εν λόγω διοικητικών οργάνων. Το ελληνικό δε σύστημα χαρακτηρίζεται από συγκριτικά αυξημένες διαδικαστικές εγγυήσεις στο διοικητικό στάδιο, συμπεριλαμβανομένης της ακροαματικής διαδικασίας με την εξέταση μαρτύρων ενώπιον της Επιτροπής ως οργάνου λήψης απόφασης, την κατάθεση διαδοχικών υπομνημάτων από τα συμμετέχοντα μέρη και τη δυνατότητα ακρόασης τρίτων, την προτεραιοποίηση της υπόθεσης κατόπιν εισήγησης της Γενικής Διεύθυνσης κ.αλ., ενώ προβλέπεται και πλήρης έλεγχος ουσίας των διοικητικών αποφάσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου (με περαιτέρω έλεγχο νομιμότητας από το Συμβούλιο της Επικρατείας).

33. Συνεπώς, κατά την άποψη της Επιτροπής, δεν προκύπτει κανένα ζήτημα ασυμβατότητας του ν. 703/77 με κάποια υπερνομοθετική γενική αρχή εθνικού ή υπερεθνικού δικαίου.

*Ένσταση παραβίασης του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης και άμυνας λόγω «συγκερασμού και συνδυασμού της αρχικής εισήγησης του 2008 και της εισήγησης του 2010»*

34. Η Ε.Ε.Α. και άλλες εμπλεκόμενες επιχειρήσεις ισχυρίστηκαν, επίσης, ότι στην προκειμένη περίπτωση παραβιάστηκαν τα θεμελιώδη δικαιώματα άμυνας και δίκαιης δίκης, καθώς δεν ολοκληρώθηκε – όπως έπρεπε κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α. – η διαδικασία που ξεκίνησε το 2008 με τη σύνταξη σχετικής εισήγησης από την Γενική Διεύθυνση, αλλά αντί αυτού συντάχθηκε νέα εισήγηση με βάση τον τροποποιηθέντα ν. 703/77 (μετά την κατάθεση από τα μέρη των υπομνημάτων προς αντίκρουση των αιτιάσεων που περιλαμβάνονταν στην αρχική εισήγηση του 2008 και χωρίς η νέα εισήγηση να βασίζεται σε πρωτογενή έρευνα και συλλογή στοιχείων) [βλ. ενδεικτικά Πρακτικά 17-5-2010, σελ. 15, 28, 59].
35. Η ως άνω ένσταση είναι, επίσης, απορριπτέα ως αβάσιμη. Οι μεταβατικές διατάξεις του ν.3784/2009, ο οποίος τροποποίησε το ν.703/77, προσδιόριζαν με σαφήνεια την τύχη όλων των εκκρεμών υποθέσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ανάλογα με το είδος τους και την ουσιαστική διάταξη στην οποία βασίζονταν). Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 38 παρ. 4 του ν.3784/2009 όριζε τα εξής: «*Με την επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου [αναφέρεται σε εκκρεμείς υποθέσεις καταχρηστικής εκμετάλλευσης σχέσης οικονομικής εξάρτησης κατά το άρθρο 2α], μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, κάθε άλλη υπόθεση που εκκρεμεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και για την οποία δεν έχει εκδοθεί απόφαση από αυτή διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου*». Συνεπώς, βάσει ρητής νομοθετικής πρόβλεψης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού ακολούθησε ως προς την κρινόμενη υπόθεση (η οποία εκκρεμούσε ενώπιόν της και για την οποία δεν είχε εκδοθεί απόφαση) τη

διαδικασία που όριζε το τροποποιηθέν άρθρο 8 του ν.703/77 για την εισαγωγή των υποθέσεων στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και την ανάθεσή τους σε Εισηγητή.

36. Σε κάθε όμως περίπτωση, δεν τίθεται, εν προκειμένω, θέμα παραβίασης των δικαιωμάτων προηγούμενης ακρόασης και άμυνας, καθώς τηρήθηκαν όλες οι διαδικαστικές εγγυήσεις του νόμου για την ακρόαση και άμυνα των μερών (συμπεριλαμβανομένων της κατάθεσης διαδοχικών υπομνημάτων, της προφορικής ακρόασης, της εξέτασης μαρτύρων κ.αλ.) ενώπιον της Επιτροπής που θα εξέταζε και θα εξέδιδε την απόφαση στη συγκεκριμένη υπόθεση.

*Ένσταση παράβασης της αρχής για διενέργεια επιτόπιου ελέγχου κατόπιν ρητού εντάλματος*

37. Περαιτέρω, η εταιρία Blue Star Ferries αμφισβήτησε τη νομιμότητα των ενεργειών του κλιμακίου της Γενικής Διεύθυνσης που διενήργησε τον επιτόπιο έλεγχο και τη συνακόλουθη δυνατότητα πρόσβασης και συλλογής στοιχείων που αφορούσαν την περίοδο πριν το 2006, αφού η εντολή ελέγχου δεν προσδιόριζε το χρονικό πλαίσιο της αυτεπάγγελτης έρευνας, ενώ όταν ρωτήθηκαν σχετικά οι υπάλληλοι της Γενικής Διεύθυνσης που διενεργούσαν τον έλεγχο διατύπωσαν τη θέση ότι η έρευνα αφορούσε την περίοδο μετά το 2006. Στη βάση αυτή, η εν λόγω εταιρία ζήτησε την εξαίρεση από τον φάκελο όλων των αρχείων της περιόδου 2001 - 2005 [βλ. Πρακτικά 17-5-2010, σελ. 29 και συμπληρωματικό υπόμνημα Blue Star Ferries 15-6-2010, σελ. 9].
38. Η ως άνω ένσταση είναι απορριπτέα ως αβάσιμη. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, οι εντεταλμένοι υπάλληλοι της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού έχουν εξουσίες φορολογικού ελεγκτή και δύνανται να διενεργούν προς το σκοπό αυτό αιφνίδιες επιτόπιες έρευνες κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 26 του ν.703/77 (οι οποίοι περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο κάθε είδους και κατηγορίας βιβλίων και ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ή/και την κατάσχεση αυτών, τη λήψη αντιγράφων, τη σφράγιση επαγγελματικών χώρων, βιβλίων και εγγράφων κ.αλ.). Τόσο από το σκοπό της σχετικής διάταξης, όσο και από την απαρίθμηση των εξουσιών που έχουν παρασχεθεί στα όργανα της Επιτροπής, προκύπτει ότι οι έλεγχοι μπορούν να είναι λίαν εκτεταμένοι (κατ' αναλογία των αντίστοιχων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου). Εν προκειμένω, το δικαίωμα πρόσβασης σε κάθε επαγγελματικό χώρο ή μέσο μεταφοράς των επιχειρήσεων έχει ιδιαίτερη σημασία, καθόσον καθιστά δυνατή για την Επιτροπή τη συλλογή των αποδείξεων για παραβάσεις των κανόνων περί ανταγωνισμού στον τόπο όπου ανευρίσκονται συνήθως, δηλαδή στους χώρους ασκήσεως των εμπορικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων. Το σχετικό δικαίωμα εισόδου θα ήταν άχρηστο αν τα όργανα της Επιτροπής Ανταγωνισμού όφειλαν να περιορίζονται στο να ζητούν την προσκόμιση εγγράφων ή φακέλων που θα μπορούσαν να προσδιορίσουν επακριβώς εκ των προτέρων. Τουναντίον, το εν λόγω δικαίωμα



περιλαμβάνει την ευχέρεια αναζητήσεως διαφόρων στοιχείων, που δεν είναι ακόμη γνωστά ή εξακριβωμένα. Χωρίς αυτή την ευχέρεια, θα ήταν αδύνατη για την Επιτροπή η συλλογή των αναγκαίων για τον έλεγχο της στοιχείων, σε περίπτωση που θα προσέκρουε στην άρνηση συνεργασίας ή ακόμα στην παρακωλυτική στάση των οικείων επιχειρήσεων. Ενόψει των ανωτέρω, η ακριβής οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, ο ακριβής νομικός χαρακτηρισμός των πιθανολογούμενων παραβάσεων και η μνεία της χρονικής περιόδου κατά την οποία τυχόν διεπράχθησαν οι πιθανολογούμενες παραβάσεις δεν είναι απαραίτητο, αλλά ούτε και εφικτό, να περιλαμβάνονται σε μια εντολή διενέργειας επιτόπιου ελέγχου, εφόσον η εν λόγω εντολή αναφέρει το αντικείμενο και το σκοπό της έρευνας [βλ. ενδεικτικά Απόφαση ΔΕΚ 85/87 Dow Chemical κατά Επιτροπής, Συλλ. 1989, σελ. 3137 και Απόφαση ΔΕΚ C-94/00 Roquette Frères κατά Επιτροπής, Συλλ. 2002, σελ I-9011]. Πράγματι, αν η Επιτροπή Ανταγωνισμού γνώριζε εκ των προτέρων τον χρονικό ορίζοντα (τη διάρκεια) των πιθανολογούμενων παραβάσεων, δεν θα χρειαζόταν να λαμβάνει μέτρα έρευνας (και, ειδικότερα, να προβαίνει σε επιτόπιους ελέγχους) για την εξακρίβωσή τους.

*Ένσταση παράβασης ουσιώδους τύπου της διαδικασίας και του τεκμηρίου αθωότητας λόγω «δημοσιοποίησης περίληψης της Έκθεσης προ της έκδοσης της απόφασης»*

39. Σύμφωνα με την Ε.Ε.Α., η έκδοση από την Ε.Α. του από 27-1-2010 δελτίου τύπου μετά την κοινοποίηση της εισήγησης προσέβαλε το τεκμήριο αθωότητας και τα επιχειρηματικά συμφέροντά της, καθώς έτυχε ευρύτατης δημοσιότητας και η Ε.Α. εν μέρει εμφανίστηκε απολογούμενη για εικαζόμενη παράβαση, και δημιούργησε έτσι ένα ασφυκτικό διαδικαστικό πλαίσιο εξέτασης της υπόθεσης εντός του οποίου τα εχέγγυα αμεροληψίας και αντικειμενικότητας έχουν αναγκαστικώς τρωθεί [βλ. υπόμνημα Ε.Ε.Α. 15-3-2010, σελ. 8].
40. Η εν λόγω ένσταση είναι απορριπτέα ως αβάσιμη. Το εν λόγω δελτίο τύπου, το οποίο εκδόθηκε κατά τη συνήθη και πάγια πρακτική της Ε.Α. μετά την κοινοποίηση της εισήγησης στα μέρη και τον ορισμό ημερομηνίας συζήτησης της υπόθεσης, ενημέρωνε ότι η Ολομέλεια της Επιτροπής θα συνεδρίαζε προκειμένου να εξετάσει εάν συντρέχει παράβαση των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις. Περιέγραφε δε σε μία πρόταση το είδος της πιθανολογούμενης παράβασης και κατέληγε με την πάγια υπενθύμιση ότι η εισήγηση δεν είναι δεσμευτική για την Επιτροπή, η οποία και θα αποφασίσει συνεκτιμώντας τα δεδομένα της αποδεικτικής διαδικασίας και τις απόψεις των εμπλεκόμενων μερών. Αντίστοιχα δελτία τύπου, με ταυτόσημο ή παρόμοιο περιεχόμενο, εκδίδουν στο ίδιο στάδιο κοινοποίησης της εισήγησης / έκθεσης αιτιάσεων τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές Αρχές Ανταγωνισμού, στο πλαίσιο κυρίως της ενίσχυσης της διαφάνειας των διοικητικών διαδικασιών τους. Η πρακτική αυτή προβλέπεται με σαφήνεια και στην ανακοίνωση Καλών Πρακτικών της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά τη Διενέργεια των Διαδικασιών των Άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, προσδιορίζοντας μάλιστα και το ουσιαστικό περιεχόμενο του σχετικού δελτίου τύπου κατά τα ως άνω προεκτεθέντα [βλ. Best Practices on the Conduct of Proceedings concerning Articles 101 and 102 TFEU, σημείο 79]. Σημειώνεται ότι, πέραν της αναγκαίας διασφάλισης συνθηκών διαφάνειας και όρων δημοσιότητας των σχετικών διαδικασιών, η ακολουθούμενη αυτή πρακτική εξυπηρετεί και τη διασφάλιση ελάχιστων προϋποθέσεων για την ουσιαστική παρέμβαση και ακρόαση τυχόν τρίτων ενώπιον της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 21 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α. (ΚΥΑ 8275/15..12.2006 ΦΕΚ Β' 1890), η οποία άλλως θα ήταν αδύνατη.

41. Εξάλλου, το σχετικό δελτίο τύπου δεν περιείχε καμία «περίληψη» της έκθεσης αιτιάσεων ή δημοσιοποίηση συγκεκριμένων στοιχείων, ούτε άλλωστε και απόρρητη ή άλλως εμπιστευτική σχετική πληροφορία. Ούτε και θα μπορούσε, από την ίδια τη φύση και το περιεχόμενό του, να προκαταλάβει καθ' οιονδήποτε τρόπο την έκβαση της υπόθεσης. Επίσης, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις κατέστησαν λυσιτελώς γνωστή την άποψή τους σχετικά με το υποστατό και τον κρίσιμο χαρακτήρα των πραγματικών περιστατικών και περιστάσεων των οποίων γίνεται επίκληση, καθώς και σχετικά με τα έγγραφα που έλαβε υπόψη της η Ε.Α. για να εκτιμήσει την εξεταζόμενη υπόθεση. Τα εν λόγω στοιχεία ερευνήθηκαν με επιμέλεια και αμεροληψία από την Ε.Α. και αξιολογήθηκαν προσηκόντως και κατά ανεξάρτητο τρόπο από πραγματική και νομική άποψη.
42. Επομένως, κατά την άποψη της Επιτροπής, δεν προκύπτει διαδικαστική πλημμέλεια από την έκδοση του εν λόγω δελτίου τύπου, το οποίο – όπως προαναφέρθηκε – αναφέρεται στην επικείμενη ακροαματική διαδικασία και στο θέμα αυτής ενώπιον της Ολομέλειας της Επιτροπής.

#### *Ένσταση παραγραφής για τα έτη 2002 και 2003*

43. Ορισμένες εμπλεκόμενες επιχειρήσεις υπέβαλαν, επίσης, ένσταση παραγραφής αναφορικά με τις αιτιάσεις για πιθανολογούμενες παραβάσεις κατά τη διάρκεια των ετών 2002 και 2003, επειδή το ερωτηματολόγιο που εστάλη το 2006 στο πλαίσιο της αυτεπάγγελτης έρευνας δεν σχετιζόταν με τη συγκεκριμένη υπόθεση και, συνεπώς, δεν είχε διακοπεί η πενταετής παραγραφή που προβλέπεται στο κοινοτικό δίκαιο βάσει του Κανονισμού 1/2003 [βλ. ενδεικτικά Πρακτικά 17-5-2010, σελ. 16-17].
44. Η απάντηση επί της ως άνω ενστάσεως δίδεται κατωτέρω στην παράγραφο 93.

#### **IV. Νομικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων**

45. Η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων αποτελούσε, μέχρι και πρόσφατα, αποκλειστικό δικαίωμα των υπό Ελληνική

σημαία πλοίων (προνόμιο ακτοπλοΐας / cabotage). Πριν την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών, για τη συμμετοχή ενός ελληνικού επιβατηγού πλοίου στην ακτοπλοΐα απαιτείτο μεταξύ άλλων, η χορήγηση «άδειας σκοπιμότητας» από το ΥΕΝ (Π.Δ.684/76). Το ΥΕΝ συνήθιζε δε να χορηγεί την άδεια σκοπιμότητας με κάποιες πρόσθετες «δρομολογιακές υποχρεώσεις» στο προτεινόμενο δρομολόγιο (π.χ. υποχρεώνοντας το πλοίο να προσεγγίζει και σε άλλα λιμάνια, που βρίσκονται σχετικά κοντά στο κυρίως δρομολόγιο, μία ή δύο φορές την εβδομάδα, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι μεταφορές προς και από μικρότερα και αραιοκατοικημένα νησιά – άγονες γραμμές). Περαιτέρω, οι ναύλοι για τις κύριες και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές καθορίζονταν με απόφαση του ΥΕΝ (κατόπιν γνωμοδότησης της ΓΕΑΣ) και του Υπουργού Εθν. Οικονομίας, για δε τις τοπικές με απόφαση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, εγκρινόμενης από το Νομάρχη. Τα εγκριθέντα ναυολόγια ήταν υποχρεωτικά, ενώ εκπτώσεις επιτρέποντο με αποφάσεις του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της ΓΕΑΣ, για μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών ή εμπορευμάτων (άρθρο 178 Κ.Δ.Ν.Δ.). Οι ναύλοι των διακινουμένων επιβατών με κάθε είδους ακτοπλοϊκά πλοία καθορίζοντο με ενιαίο τρόπο σε όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας (Αποφ. Υπ.Ε.Ν.1321.1 – Α/01/96/10.6.1996). Ο βασικός καθαρός ναύλος για την «οικονομική θέση» κλασσικού/συμβατικού πλοίου προέκυπτο βάσει υπολογιστικής μεθόδου σε συνάρτηση με την απόσταση που μεταφερόταν ο επιβάτης πολλαπλασιαζόμενη με σταθερή τιμή ανά μίλι και με μεταβλητούς συντελεστές μήκους σύνδεσης και πυκνότητας κίνησης. Κατά τη θερινή δρομολογιακή περίοδο ο ναύλος προσαυξανόταν στο 110% του βασικού καθαρού ναύλου και κατά τη χειμερινή μειωνόταν στο 90%. Από το βασικό ναύλο προέκυπταν παράγωγα, βάσει σταθερής ποσοστιαίας σχέσης, οι λοιπές κατηγορίες εξαρτημένων ναύλων (όπως οι ναύλοι οικονομικής θέσης με κλίνη, διακεκριμένης με καμπίνα κ.α.). Από το 1998 έχει δοθεί η δυνατότητα στις πλοιοκτήτριες εταιρείες να εφαρμόζουν κάποιες εμπορικές εκπτώσεις μέχρι 30% επί του ισχύοντος ναυολογίου, σε ορισμένες ωστόσο κατηγορίες εισιτηρίων (μετ' επιστροφής, πολλαπλών διαδρομών, ομαδικά και οικογενειακά εισιτήρια).

46. Με τον Κανονισμό 3577/92 καθιερώθηκε η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της Κοινότητας. Ειδικότερα, ο Κανονισμός (ΕΕ) 3577/1992 προέβλεπε τη σταδιακή άρση του cabotage και την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών μεταφορών δια θαλάσσης σε κράτη-μέλη, υπέρ των ευρωπαϊκών πλοιοκτητών των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία αυτού, υπό την όρο ότι πληρούν τις προϋποθέσεις για εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος προέλευσής τους. Η εν λόγω απελευθέρωση ολοκληρώθηκε για τα περισσότερα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1.1.1999. Ωστόσο, στην Ελλάδα άρχισε να υλοποιείται σταδιακά μόλις με την εφαρμογή του ν. 2932/2001, δεδομένου ότι – βάσει της παρ. 3 του άρθρου 6 του Κανονισμού

(ΕΕ) 3577/92 – ίσχυε παρέκκλιση από την εφαρμογή του προαναφερθέντος Κανονισμού για την Ελλάδα έως την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004 αναφορικά με τις τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών.

47. Με το ν.2932/2001 αναφορικά με την «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές...» επιδιώχθηκε η προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στον Κανονισμό (ΕΕ) 3577/1992 (κατ' επίφαση προσαρμογή, σύμφωνα με τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών). Οι βασικότερες αλλαγές που επέφερε ο συγκεκριμένος νόμος αφορούσαν στην κατάργηση του cabotage, στην πρόβλεψη ειδικής διαγωνιστικής διαδικασίας ανάθεσης των επιδοτούμενων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, στην κατάργηση του καθεστώτος χορήγησης άδειας σκοπιμότητας και στη θεσμοθέτηση της διαδικασίας δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης. Σε εκτέλεση του Κανονισμού (ΕΕ) 3577/92, εκδόθηκε και το Προεδρικό Διάταγμα 344/2003, το οποίο κυρίως περιλάμβανε διατάξεις για την εξειδίκευση της άρσης του cabotage. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2932/2001, η δρομολόγηση κάθε πλοίου επιβατηγού και οχηματαγωγού γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει από την 01 Νοεμβρίου. Σύμφωνα με το άρθρο 4, οι πλοιοκτήτες που επιθυμούν να δρομολογήσουν ένα πλοίο υποβάλλουν προς το Υπουργείο σχετική δήλωση αναφέροντας τα στοιχεία που προβλέπονται στο άρθρο 4 παρ.1. Μεταξύ αυτών, αναφέρει και την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση (τα ναύλα δηλαδή που σκοπεύει να χρεώσει). Η δήλωση δρομολόγησης γίνεται έως την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20<sup>η</sup> Φεβρουαρίου να συμπληρώσει, τροποποιήσει ή και ανακαλέσει τη δήλωση του. Έως την 31<sup>η</sup> Μαρτίου, η υπηρεσία κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή της δήλωσής του, εκτός εκτάκτων περιπτώσεων. Η εκτέλεση των δρομολογίων καθίσταται υποχρεωτική μόνο μετά την αποδοχή της δήλωσης από το ΥΕΝ. Σε περίπτωση μη υποβολής δήλωσης τακτικής δρομολόγησης, το ΥΕΝ μπορεί να συνάπτει σύμβαση ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών (3) έως πέντε (5) ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής. Στη σχετική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος αναφέρονται διάφορα στοιχεία, μεταξύ των οποίων και ο ναύλος (βλ. παρ.2-3- επιδοτούμενες άγονες γραμμές). Σε περίπτωση μη υποβολής προσφορών ή ικανοποιητικών προσφορών, το ΥΕΝ δύναται να προκηρύξει μειοδοτικό διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας έως δώδεκα (12) ετών. Το Υπουργείο διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση, αφενός ως προς τα στοιχεία των δρομολογίων, και αφετέρου ως προς το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κριθεί ότι η ανώτατη τιμολόγηση σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον. Σε εκτέλεση της συγκεκριμένης προβλέψεως, το Υπουργείο εξέδιδε έως και το έτος 2005 σχετικές υπουργικές αποφάσεις για «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές καθαρών ναύλων Οικονομικής ή

*Ενιαίας θέση Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά κατηγορία πλοίου»* [βλ. ενδεικτικά ΥΑ υπ' αριθμ. 3323/01.01.05, η οποία τροποποίησε την αντίστοιχη του 2004]. Οι περισσότεροι ναύλοι για τις κύριες γραμμές απελευθερώθηκαν εν τέλει από τα μέσα του 2006. Ωστόσο, εκτός από την επιβολή του ΦΠΑ, η τιμή του εισιτηρίου συνέχισε να επιβαρύνεται με σημαντικούς φόρους υπέρ τρίτων. Οι πρόσθετες αυτές επιβαρύνσεις συμπεριλάμβαναν τον φόρο 6,5% υπέρ του κεφαλαίου ασφαλίσεως επιβατών και οχημάτων (υπέρ του ΝΑΤ), τον επίναυλο 3% για την επιχορήγηση των άγονων γραμμών, λιμενικά και δημοτικά τέλη, καθώς και αχθοφορικά και λεμβουχικά δικαιώματα.

48. Μετά από δύο προειδοποιητικές επιστολές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε στις 13-5-2005 Αιτιολογημένη Γνώμη προς την Ελληνική Δημοκρατία, κατ' άρθρο 226 της Ευρωπαϊκής Συνθήκης, για κακή εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 3577/92 σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατύπωνε σειρά επιφυλάξεων ως προς τη συμβατότητα της ελληνικής νομοθεσίας με τον εν λόγω Κανονισμό, ιδίως αναφορικά με τη διαδικασία αποδοχής από το ΥΕΝ των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης, την επιβολή ανώτατης τιμής ναύλων οικονομικής θέσης και αυτοκινήτων, καθώς και άλλων δυσανάλογων περιορισμών ή απαιτήσεων που δυσχέραιναν στην πράξη την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών-μελών.
49. Εντωμεταξύ, η Ε.Ε.Α. και κάποιες ακτοπλοϊκές εταιρίες προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) με αιτήσεις ακύρωσης κατά υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή του ν.2932/2001, επικαλούμενες ότι οι πολλές διατάξεις του είναι ανίσχυρες, ως αντιβαίνουσες, κατ' ουσίαν, στο άρθρο 49 ΕΚ, καθώς και σε ορισμένες διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 3577/92. Στο πλαίσιο της εξέτασης των σχετικών προσφυγών, το ΣτΕ απέστειλε σειρά προδικαστικών ερωτημάτων στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

#### **V. Σχετικές αγορές**

50. Η οριοθέτηση των σχετικών αγορών περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των ανταγωνιστικών προϊόντων ή υπηρεσιών, καθώς και την γεωγραφική περιοχή μέσα στην οποία ο ανταγωνισμός μεταξύ των προϊόντων ή υπηρεσιών αυτών λαμβάνει χώρα καθορίζοντας και την τιμή τους. Επισημαίνεται ότι, κατά πάγια νομολογία των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, η Επιτροπή δεν οφείλει κατά την εφαρμογή του άρθ. 101 ΣΛΕΕ να προβεί σε ακριβή οριοθέτηση της σχετικής αγοράς όταν οι κρινόμενες συμφωνίες, αποφάσεις ένωσης επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές δύνανται να επηρεάσουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο και έχουν ως αντικείμενο τους τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού [βλ. ενδεικτικά [βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΠΕΚ T-38/02 Groupe Danone κατά Επιτροπής, σκ. 99, και T-48/02 Brouwerij Haacht NV κατά Επιτροπής, σκ. 58

(καθώς και στη σχετική νομολογία που παραπέμπουν)]. Τα ίδια μπορούν να εφαρμοστούν αναλογικά και στην περίπτωση του άρθρου 1 του ν. 703/77. Συναφώς, εφόσον διαπιστωθεί ότι η κρινόμενη υπόθεση αφορά σε σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού κατά την έννοια των κοινοτικών και εθνικών διατάξεων περί ανταγωνισμού, δεν εφαρμόζεται ο προστατευτικός κανόνας για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας (συμφωνίες *de minimis*) [βλ. Ανακοίνωση της Ε.Α. της 2/3/2006 σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας, παρ. 11(2), και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας (*de minimis*), ΕΕ C 368, 22/12/2001, παρ. 11(2). Βλ. επίσης ΔΕφΑθ 559/2010, ΔΕφΑθ 2891/2009 και ΔΕφΑθ 1682/2009, σκ. 29].

*Σχετικές αγορές υπηρεσιών*

51. Η σχετική αγορά προϊόντων/υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους και της σκοπούμενης χρήσης τους. Σύμφωνα με παλαιότερες αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού [βλ. ενδεικτικά Ε.Α 210/III/2002, 247/III/2003, 355/V/2007 και 371/V/2007], η σχετικές αγορές υπηρεσιών στην υπό κρίση υπόθεση μπορούν να οριοθετηθούν ως ακολούθως: (α) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία· (β) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με κλασσικού τύπου/συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία· (γ) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με ταχύπλοα και, ειδικότερα, με: γα) ταχύπλοα επιβατηγά υδροπτέρυγα ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ-Υ/Γ, Flying ή Mega Dolphins), γβ) ταχύπλοα νέας τεχνολογίας επιβατηγά τύπου καταμαράν ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed)· και (δ) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με ταχύπλοα νέας τεχνολογίας (Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed) τύπου καταμαράν. Περαιτέρω, οι αγορές παροχής μεταφορικών υπηρεσιών δια θαλάσσης συνιστούν διακριτές αγορές σε σχέση με τις μεταφορικές υπηρεσίες δι' αέρος και οδικώς, λαμβανομένων ιδίως υπόψη: (α) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου και (β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου (διάρκεια ταξιδιού, ταχύτητα, ασφάλεια, άνεση, όρια μεταφορικού βάρους, ευκολία προσέγγισης τελικού προορισμού, ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες). Ο βαθμός υποκατάστασης μεταξύ των ως άνω μεταφορικών μέσων θα πρέπει να θεωρείται, εν προκειμένω, περιορισμένος.

*Σχετικές γεωγραφικές αγορές*

52. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία 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 σ' αυτές). Ως σχετική γεωγραφική

αγορά για την υπό κρίση υπόθεση, και γενικότερα για τις ακτοπολικές μεταφορές προσώπων και οχημάτων, θεωρείται κάθε δρομολογιακή γραμμή ξεχωριστά, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει ορισμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και προορισμού του [βλ. ενδεικτικά Ε.Α 210/Π/2002]. Στην υπό κρίση υπόθεση, οι ακόλουθες επιμέρους θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές θα πρέπει να θεωρηθούν διακριτές σχετικές γεωγραφικές αγορές, παρά το ενδεχόμενο μερικής υποκατάστασης μεταξύ κοντινών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης: (α) Δρομολογιακές γραμμές Αδριατικής (Αγκόνα, Βενετία, Μπάρι)· (β) Δρομολογιακή γραμμή Κρήτης (Πειραιάς Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο-Λασηθί)· (γ) Δρομολογιακές γραμμές Κρήτης/ Κυκλάδων· (δ) Δρομολογιακές γραμμές Κυκλάδων (Ραφήνα Άνδρος-Τήνος-Μύκονος, Λαύριο-Κέα, Πειραιάς-Νήσοι Κυκλάδων)· (ε) Δρομολογιακές γραμμές Δωδεκανήσου (Πειραιάς-Δωδεκάνησα)· (στ) Δρομολογιακές γραμμές Ανατολικού Αιγαίου (Πειραιάς Ικαρία – Σάμος, Χίος, Μυτιλήνη-Λήμνος)· (ζ) Δρομολογιακές γραμμές Ιονίου (Πάτρα/Κυλλήνη Ζάκυνθος-Κεφαλλονιά-Ιθάκη)· (η) Δρομολογιακές γραμμές Αργοσαρωνικού (Πειραιάς Αίγινα-Ύδρα-Σπέτσες)· και (θ) Δρομολογιακές γραμμές Σποράδων (Βόλος/Αγ. Κων/νος – Σκιάθος-Σκόπελος-Αλόνησος).

**VI. Εφαρμογή των άρθρων 1 του ν.703/77 και 101 ΣΛΕΕ**

53. Το άρθρο 1 παράγραφος 1 του ν. 703/77, και αντίστοιχα το άρθρο 101 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 81 παράγραφος 1 της ΣυνθΕΚ), απαγορεύουν όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής και των αγορών, ή στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού.
54. Προϋποθέσεις, επομένως, εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 703/77 είναι:
- Η ύπαρξη συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ επιχειρήσεων ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων,
  - Αντικείμενο ή αποτέλεσμα της ανωτέρω συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων να είναι ο περιορισμός, η παρακώλυση ή η νόθευση του ανταγωνισμού.
55. Κατά συνέπεια, θα πρέπει, προκειμένου να θεμελιωθεί αν συντρέχει παράβαση του άρθρου 1 παρ. 1 του ν.703/77, να ερευνηθεί η συνδρομή ή μη των ως άνω προϋποθέσεων στην υπό κρίση υπόθεση.

*Η έννοια της «επιχείρησης»*

56. Για τους σκοπούς του άρθρου 1 παράγραφος 1 του ν. 703/77, και αντίστοιχα του άρθρου 101 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, ως «επιχείρηση» νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο ή οικονομική ενότητα που ασκεί εμπορική ή άλλη οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του και από τον τρόπο χρηματοδότησής του [Βλ. π.χ. Αποφάσεις ΔΕΚ C-55/96, Job Centre coop.arl, σκ.21, και ΔΕΚ C-180-184/98, Ravlion κλπ, σκ. 74]. Η έννοια της «επιχείρησης» είναι περισσότερο οικονομική παρά νομική, με αποτέλεσμα το αποφασιστικό κριτήριο ερμηνείας και υπαγωγής της εν λόγω έννοιας στο δίκαιο της προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού να είναι η οικονομική, και όχι η νομική της αυτοτέλεια [βλ. ενδεικτικά Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Εμπορικό Δίκαιο, Τόμος Ι, Γενικό Μέρος, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2000, σελ. 251]. Ως οικονομική δραστηριότητα νοείται κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά [Βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΔΕΚ C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκ. 7, και ΔΕΚ C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκ. 36, ΔΕφΑθ 1682/2009, σκ. 27, καθώς και Ε.Α. 430/V/2009, σελ. 6, και Ε.Α. 317/V/2006, σελ. 16-17].
57. Εν προκειμένω, όλα τα εμπλεκόμενα μέρη – μέλη του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. διεξάγουν οικονομική δραστηριότητα και πληρούν τους ανωτέρω όρους, και ως εκ τούτου λογίζονται ως επιχειρήσεις κατά την έννοια των διατάξεων περί ανταγωνισμού.

*Η έννοια της «ένωσης επιχειρήσεων»*

58. Η «ένωση επιχειρήσεων» προϋποθέτει πλειονότητα επιχειρήσεων που συνδέονται μεταξύ τους με οποιαδήποτε μορφή οργανωμένης συνεργασίας. Δεν απαιτείται η «ένωση» να φέρει νομική προσωπικότητα, αρκεί δηλαδή να εξυπηρετεί τα εμπορικά συμφέροντα των μελών της. Σωματεία, ενώσεις, σύνδεσμοι θεωρούνται ως «ενώσεις επιχειρήσεων» κατά την έννοια του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 703/77 και του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ (πρώην 81 παρ.1 ΣυνθΕΚ), ανεξάρτητα από τη νομική τους μορφή, την άσκηση εκ μέρους τους οικονομικής δραστηριότητας και κερδοσκοπικού ή μη σκοπού [βλ. ενδεικτικά Απόφαση ΔΕΚ 209-215/78 Van Landewyck κατά Επιτροπής, παρ. 87-88, Απόφαση ΔΕΚ C-96 IAZ κατά Επιτροπής, παρ.19-20 και Απόφαση ΔΕΚ C-246/86, Belasco κατά Επιτροπής, παρ.2, 65, καθώς και Alison Jones, EC Competition Law, 2004, σελ.147, και Κοτσίρης, Ευρωπαϊκό Εμπορικό Δίκαιο, 2003, σελ.398-399].
59. Στην υπό εξέταση υπόθεση, συνάγονται τα ακόλουθα:
- Σύμφωνα με το άρθρο 1 του καταστατικού της, η Ε.Ε.Α αποτελεί επαγγελματικό σωματείο.
  - Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της «ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ» (στο εξής: Ε.Ε.Α.), σκοποί του



σωματείου, μεταξύ άλλων, είναι: «... η προστασία και προαγωγή των ηθικών, οικονομικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών... Κάθε άλλη πράξη και ενέργεια που αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών και όρων αξιοποίησης των ακτοπλοϊκών πλοίων των μελών σε συνδυασμό με την αρτιότερη οργάνωση και ανάπτυξη των ελληνικών θαλάσσιων συγκοινωνιών για την κατά το δυνατόν πληρέστερη οργάνωση και ανάπτυξη των συναφών αναγκών της χώρας με τον εξέχοντα νησιωτικό χαρακτήρα της μέσα στα πλαίσια των σύγχρονων εξελίξεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

- Κατά το έτος 2007, η Ε.Ε.Α. αριθμούσε 29 μέλη επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται ως επί το πλείστον στις ακτοπλοϊκές ενδομεταφορές.

60. Συνεπώς, η Ε.Ε.Α αποτελεί «ένωση επιχειρήσεων», κατά την έννοια του άρθρου 1 παρ.1 ν.703/77 και 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ (πρώην 81 παρ.1 της ΣυνθΕΚ).

*Η έννοια της «απόφασης» ένωσης επιχειρήσεων*

61. «Απόφαση» είναι κάθε έκφραση βούλησης της ένωσης με οποιαδήποτε μορφή, όπως οδηγίες, εγκύκλιοι, απλές συστάσεις, εφόσον έχουν καταρχήν χαρακτήρα υποχρεωτικό για τα μέλη. Απόφαση του οργάνου διοίκησης της εκάστοτε ένωσης θεωρείται νομικά δεσμευτική, εφόσον προβλέπεται στο καταστατικό της ότι οι αποφάσεις του οργάνου διοίκησης δεσμεύουν τα μέλη [βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 1001/2006, Απόφαση ΔΕΚ C-45/85 Verband der Sachversicherer, παρ.28, καθώς και Αποφάσεις ΠΕΚ T-213/95 και T-18/96 Stichting κατά Επιτροπής παρ.157-164]. Η απαγόρευση των άρθρων 1 ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ εφαρμόζεται και σε περιπτώσεις που η απόφαση έχει το χαρακτήρα απλής σύστασης χωρίς δεσμευτικότητα, εφόσον αντανάκλα εν τοις πράγμασι τη συλλογική βούληση των μελών της ένωσης να συντονίσουν τη δράση τους σε μία συγκεκριμένη αγορά και εφόσον η συμμόρφωση των μελών με αυτήν είναι ικανή να επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά. Η λογική αυτή μπορεί να εφαρμοστεί αναλογικά και στις περιπτώσεις συστάσεων αναφορικά με τον περιορισμό της παραγωγής και της διάθεσης εκ μέρους των μελών της, ιδίως όταν στο καταστατικό της ένωσης επιχειρήσεων προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις αποφάσεις των οργάνων της. Αρκεί, προκειμένου να θεμελιωθεί η ύπαρξη «αποφάσεως» ένωσης επιχειρήσεων, η οιαδήποτε πράξη της τελευταίας αποτελεί τη συνεπή έκφραση της βούλησης της ίδιας να συντονίσει τη συμπεριφορά των μελών της στην εν λόγω αγορά [βλ. ενδεικτικά Απόφαση ΠΕΚ T-193/02 Piau κατά Επιτροπής, παρ. 75, Απόφαση ΔΕΚ 96/82 IAZ κατά Επιτροπής, παρ. 20, και Απόφαση ΠΕΚ T-325/01 DaimlerChrysler κατά Επιτροπής, παρ. 210]. Ως «απόφαση» μπορούν να ληφθούν υπόψη και ρήτρες καταστατικού της εκάστοτε ένωσης επιχειρήσεων, ιδίως στις περιπτώσεις που αυτές καθίστανται υποχρεωτικές και προβλέπονται κυρώσεις για μη εφαρμογή τους [βλ. ενδεικτικά Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής 80/917/ΕΟΚ National Sulphuric Acid, παρ.26-31,

Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής 92/204/ΕΟΚ Βιομηχανία κατασκευών στις Κάτω Χώρες, παρ.79, καθώς και Απόφαση ΠΕΚ Τ-29/92 SPO κατά Επιτροπής, Συλλ. 1995, σελ. II-755].

62. Εν προκειμένω, οι συστάσεις και οι εγκύκλιοι του οργάνου διοίκησης της Ε.Ε.Α. προς τα μέλη της συνιστούν, κατά τα προεκτεθέντα, αποφάσεις ένωσης επιχειρήσεων υπό την έννοια των εθνικών και κοινοτικών διατάξεων περί ανταγωνισμού, καθώς έχουν νομικά δεσμευτικό χαρακτήρα για τα μέλη της Ένωσης βάσει του καταστατικού της και, σε κάθε περίπτωση, αποτελούν τη συνεπή έκφραση της βούλησής της να συντονίσει τη δράση των μελών της.

*Η έννοια της «συμφωνίας» και «εναρμονισμένης πρακτικής»*

63. Για τους σκοπούς του άρθρου 1 παράγραφος 1 του ν. 703/77, και αντίστοιχα του άρθρου 101 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, θεωρείται ότι υφίσταται «συμφωνία» όταν οι συμβαλλόμενοι, ρητά ή σιωπηρά, εγκρίνουν από κοινού σχέδιο που καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές της αμοιβαίας δράσης τους (ή αποχής από τη δράση) στην αγορά. Για τους σκοπούς εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, αρκεί οι επιχειρήσεις να έχουν εκφράσει την κοινή τους βούληση να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά καθορισμένο τρόπο. Η ύπαρξη συμφωνίας μπορεί να προκύπτει άμεσα ή έμμεσα από τη συμπεριφορά των μερών [βλ. ενδεικτικά, Απόφαση ΔΕΚ C-41/69, ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, παρ. 111-113, Απόφαση ΠΕΚ Τ-7/89, Hercules κατά Επιτροπής, παρ. 256, Απόφαση ΠΕΚ Τ-9/99 HFB Holding κατά Επιτροπής, παρ. 199]. Εξάλλου, δεν είναι αναγκαίο οι συμμετέχοντες να έχουν εκ των προτέρων συμφωνήσει σε ένα ολοκληρωμένο κοινό σχέδιο. Η έννοια της συμφωνίας στα άρθρα 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ μπορεί επίσης να εφαρμόζεται σε ατελείς συνεννοήσεις, καθώς και σε επιμέρους και υπό όρους συμφωνίες σε διαδικασία διαπραγματεύσεως, οι οποίες οδηγούν σε συμφωνία.
64. Η έννοια της εναρμονισμένης πρακτικής αφορά μορφή συντονισμού μεταξύ επιχειρήσεων, η οποία χωρίς να φθάνει μέχρι τη σύναψη συμφωνίας, αντικαθιστά ηθελημένα τους κινδύνους που ενέχει ο ανταγωνισμός με την έμπρακτη συνεργασία των επιχειρήσεων αυτών. Τα κριτήρια συντονισμού πρέπει να νοούνται υπό το φως της αντιλήψεως που είναι συνυφασμένη με τις περί ανταγωνισμού διατάξεις, κατά την οποία κάθε επιχειρηματίας πρέπει να καθορίζει κατά τρόπο αυτόνομο την πολιτική που προτίθεται να ακολουθήσει στη σχετική αγορά. Αυτή η απαίτηση αυτονομίας δεν αποκλείει μεν το δικαίωμα των επιχειρηματιών να προσαρμόζονται επιτηδείως στη διαπιστούμενη ή αναμενόμενη συμπεριφορά των ανταγωνιστών, πλην όμως αντιτίθεται αυστηρώς σε κάθε άμεση ή έμμεση επαφή μεταξύ των επιχειρηματιών αυτών δυνάμενη είτε να επηρεάσει τη συμπεριφορά ενός υφιστάμενου ή δυνητικού ανταγωνιστή στην αγορά, είτε να αποκαλύψει σε έναν ανταγωνιστή τη συμπεριφορά που ο επιχειρηματίας έχει αποφασίσει ή σκέπτεται να ακολουθήσει στην αγορά, όταν οι επαφές αυτές έχουν ως

αντικείμενο ή αποτέλεσμα τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού μη αντιστοιχουσών στις κανονικές συνθήκες της εν λόγω αγοράς. Η προϋπόθεση της αμοιβαιότητας πληρούται οσάκις η εκ μέρους ενός ανταγωνιστή αποκάλυψη σε άλλον ανταγωνιστή των μελλοντικών του προθέσεων ή της μελλοντικής του συμπεριφοράς στην αγορά ζητήθηκε από τον δεύτερο ή ο επιχειρηματίας αυτός δεν εξέφρασε καμία επιφύλαξη ή αντίρρηση όταν ο ανταγωνιστής του γνωστοποίησε τις προθέσεις του [βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΔΕΚ C-199/92 P, Huls κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής παρ. 162-168 και 178, ΔΕΚ C-105/94 P παρ. 126, 135-136, 143, ΠΕΚ T-9/99 HFB Holding κατά Επιτροπής, παρ. 211-213, ΠΕΚ T-1/89 παρ. 101-103, 113-115 και 121-123, ΠΕΚ T-25/95 Cimenteries CBR κατά Επιτροπής, παρ. 18-22 (περίληψης) και παρ. 1849, 1852, 1855, 1865, 3150. Βλ. επίσης Απόφαση ΔΕφαθ 1617/2009, σκ. 6]. Περαιτέρω, η ίδια η έννοια της εναρμονισμένης πρακτικής προϋποθέτει μεν συμπεριφορά των μετεχουσών επιχειρήσεων στην αγορά, δεν συνεπάγεται όμως κατ' ανάγκην ότι η εν λόγω συμπεριφορά θα πρέπει και να επιφέρει συγκεκριμένα το περιοριστικό του ανταγωνισμού αποτέλεσμα. Τεκμαίρεται ότι οι μετέχουσες σε συνεννοήσεις επιχειρήσεις, οι οποίες εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στην αγορά, δεν μπορεί παρά να λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που έχουν ανταλλάξει με τους ανταγωνιστές τους όταν καθορίζουν τη συμπεριφορά τους στην αγορά. Εξάλλου, εκ της ίδιας της διατύπωσης των άρθρων 1 ν.703/77 και 101 ΣΛΕΕ προκύπτει ότι μία εναρμονισμένη πρακτική μπορεί να εμπίπτει στις απαγορευτικές διατάξεις του νόμου έστω και αν δεν σημειώνονται στην αγορά αποτελέσματα πλήττοντα τον ανταγωνισμό (όπως, άλλωστε, ισχύει και για τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων) [Βλ. ενδεικτικά Απόφαση ΔΕΚ C-199/92 Hüls κατά Επιτροπής, παρ. 158-167, Απόφαση ΔΕΚ C-49/92 Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni SpA, παρ. 119-121, και Απόφαση ΠΕΚ T-303/02, Westfalen Gassen Nederland BV κατά Επιτροπής, παρ. 133]. Επίσης, η συμμετοχή επιχειρήσεων σε συναντήσεις στις οποίες συνήφθησαν, κατά τα προεκτεθέντα, συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές θίγουσες τον ανταγωνισμό, χωρίς να αντιταχθούν σαφώς στις συμφωνίες αυτές, αποτελεί επαρκή απόδειξη της συμμετοχής και ευθύνης των εν λόγω επιχειρήσεων στην σύμπραξη – ανεξαρτήτως του αν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις συμμορφώθηκαν τελικά με τα αποτελέσματα/συμφωνηθέντα των σχετικών συναντήσεων [βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΔΕΚ C-204/00 κλπ. παρ. 249 και 291, 323, 330-331, ΔΕΚ C-49/92 P, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni, παρ. 95-100 και ΔΕΚ C-199/92 P, Huls κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρ. 174, 180-183. Βλ. επίσης Απόφαση ΔΕΚ C-291/98 P, Saggio κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρ.50, Απόφαση ΠΕΚ T-334/94, Saggio S.A. κατά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρ. 118, καθώς και Απόφαση ΠΕΚ T-303/02, Westfalen Gassen κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρ. 97].

65. Επισημαίνεται, σχετικώς, ότι οι διατάξεις των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101

ΣΛΕΕ καταλαμβάνουν ουσιαστικά μορφές συμπαιγνίας που μετέχουν της ίδιας φύσης, διακρίνονται δε μόνο κατά την έντασή τους και τις επιμέρους μορφές υπό τις οποίες εκδηλώνονται. Συναφώς, έχει κριθεί ότι οι αρχές ανταγωνισμού δεν είναι υποχρεωμένες να προσδιορίζουν επακριβώς μία παράβαση ως προς καθεμία επιχείρηση και σε κάθε δεδομένο χρονικό σημείο ως συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική, διότι οι σχετικές έννοιες μπορεί να αλληλοκαλύπτονται. Μια σύμπραξη μπορεί να συνιστά ταυτόχρονα «συμφωνία» και «εναρμονισμένη πρακτική» κατά την έννοια των σχετικών διατάξεων του νόμου και ο εν λόγω χαρακτηρισμός δεν είναι κρίσιμος για τη στοιχειοθέτηση τυχόν παράβασης [βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΔΕΚ C-49/92 Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni SpA, παρ. 112-114, 131, ΔΕΚ C-123/83 BNIC κατά Clair, ΠΕΚ T-5-6/00 Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied κατά Επιτροπής, και ΠΕΚ T-7/89, SA Hercules κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρ. 264. Βλ. επίσης απόφαση ΔΕφΑθ 1617/2009, σκ. 6].

66. Εν προκειμένω, οι συνεννοήσεις/συζητήσεις των μελών του Δ.Σ. της Ένωσης αναφορικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης (βλ. ενότητα VII κατωτέρω) και την αναπροσαρμογή των ναύλων λόγω του αυξημένου κόστους καυσίμου (βλ. ενότητα VIII κατωτέρω), οι οποίες κατέληξαν άλλωστε και στην υιοθέτηση συγκεκριμένων συστάσεων και εγκυκλιών προς τα μέλη της, συνιστούν συνεπή έκφραση της κοινή τους βούλησης να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις και να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά καθορισμένο τρόπο. Εμπίπτουν, κατά συνέπεια, στην έννοια της σύμπραξης κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ.

*Αντικείμενο της απόφασης/σύμπραξης*

67. Το αντικείμενο των υπό κρίση συμπράξεων, και η αξιολόγηση του κατά πόσο αυτές τυχόν εμπίπτουν στις απαγορευτικές διατάξεις του νόμου, εξετάζεται ειδικότερα στις ενότητες VII και VIII κατωτέρω.

*Δυνατότητα επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου*

68. Σύμφωνα με τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, η «διάταξη του άρθρου 1 του ν. 703/77 είναι σχεδόν πανομοιότυπη με τη διάταξη του [άρθρου 81 ΣυνθΕΚ]». Ουσιαστικά, μοναδική επιπλέον προϋπόθεση εφαρμογής της κοινοτικής διάταξης, σε σχέση με τη διάταξη του εθνικού δικαίου, αποτελεί αυτή της «δυνατότητας σοβαρής επίδρασης στο ενδοκοινοτικό εμπόριο» [βλ. ενδεικτικά ΣτΕ 1731/2001, Επισκ.Εμπ.Δικ, 2003, σελ. 1053]. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 101 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, οφείλουν να

εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 101 ΣΛΕΕ [Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002, ΕΕ L 1 της 4/1/2003]. Το κριτήριο του επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου είναι αυτόνομο και πρέπει να εκτιμάται χωριστά σε κάθε περίπτωση. Το κριτήριο πληρούται, όταν οι εξεταζόμενες κάθε φορά συμφωνίες ή/και πρακτικές δύνανται να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια απόφαση, συμφωνία ή πρακτική να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών [βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 της Συνθήκης (2004/C 101/07), παρ. 9-12 και τη σχετική κοινοτική νομολογία στην οποία παραπέμπει, και ειδικότερα Αποφάσεις ΔΕΚ C-209-215/78 & 218/78, Van Landewyck κατά Επιτροπής, σκ. 170, και C-219/95, Ferriere Nord Spa κατά Επιτροπής, σκ. 20].

69. Στην κρινόμενη υπόθεση υφίσταται δυνατότητα αισθητού επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών κατά τα προαναφερθέντα, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι η εξεταζόμενη υπόθεση αφορά, μεταξύ άλλων, σε αποφάσεις με πανελλήνια εμβέλεια που ελήφθησαν στο πλαίσιο της Ε.Ε.Α, ενώ στην εν λόγω Ένωση συμμετέχουν οι σημαντικότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια. Η θέση και η σημασία των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, καθώς και η θέση και ο ρόλος της ίδιας της Ένωσης στο σύστημα οργάνωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα εν γένει, κατατείνουν σαφώς στο συμπέρασμα ότι οι υπό εξέταση συμπεριφορές «δύνανται να επηρεάσουν» αισθητά το διακοινοτικό εμπόριο. Εν προκειμένω, η δυνατότητα επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου προκύπτει, επίσης, και από την ίδια τη φύση των σχετικών υπηρεσιών, καθώς η παροχή μεταφορικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι ζωτικής σημασίας, τόσο για τη εξαγωγική δραστηριότητα των ελληνικών επιχειρήσεων της νησιωτικής Ελλάδας, όσο και για τη δραστηριοποίηση (εισαγωγή, μεταφορά και πώληση προϊόντων) ξένων εταιριών στην Ελλάδα.

**VII. Υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης & προσφορών (2002, 2003, 2006 & 2008)**

70. Αποφάσεις υπό τη μορφή συστάσεων/εγκυκλίων της Ε.Ε.Α. προς τα μέλη της (και αντίστοιχες συζητήσεις των μελών του διοικητικού της συμβουλίου) αναφορικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης προς το ΥΕΝ εντοπίζονται ήδη από το 2002, σε σχέση με τα δρομολόγια της περιόδου Νοέμ. 2002 – Οκτ. 2003 [βλ. συνεδριάσεις με ημερομηνία 15.1.2002 (Πρακτικό 01/2002) και 25.1.2002 (Πρακτικό 02/2002), καθώς και επιστολή με

ημερομηνία 29.1.2002 (αρ. πρωτ. Φ 02.1/80)]. Ανάλογες είναι και οι αποφάσεις-συστάσεις της Ε.Ε.Α. (και οι διαβουλεύσεις μεταξύ των μελών του Δ.Σ.) κατά το έτος 2003, αναφορικά με τις δηλώσεις δρομολόγησης της περιόδου Νοέμ. 2003 – Οκτ. 2004 [βλ. ενδεικτικά συνεδριάσεις με ημερομηνία 15.1.2003 (Πρακτικό 01/2003) και 29.1.2003 (Πρακτικό 02/2003), και επιστολές-εγκύκλιοι με ημερομηνία 23.1.2003 (αρ. πρωτ. Φ 02.1/76), 27.1.2003 (αρ. πρωτ. Φ 02.1/90), 30.1.2003 (αρ. πρωτ. Φ 02.1/122) και 30.1.2003 (αρ. πρωτ. Φ 02.1/123)]. Το ίδιο θέμα απασχόλησε και τη συνεδρίαση του Δ.Σ. με ημερομηνία 31.3.2006, ειδικότερα υπό το πρίσμα της συμμετοχής ή μη σε προκήρυξη του ΥΕΝ για ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Με βάση τα στοιχεία από τον επιτόπιο έλεγχο που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ένωσης, ανάλογες συστάσεις και συνεννοήσεις μεταξύ των εταιριών-μελών έλαβαν χώρα και σε σχέση με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο Νοέμ. 2006 - Οκτ.2007 [βλ. ηλεκτρονικό μήνυμα που εστάλη από τον κ. Ε. Γαλανάκη (ΑΝΕΚ) προς την Ε.Ε.Α με ημερομηνία 17.5.2006 και αντικείμενο «Διάσπαση γραμμής ΕΕΑ τέλοςτέλος»]. Στη συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. την 6.5.2008 (Πρακτικό 05/2008) το θέμα της υποβολής ή μη δηλώσεων δρομολόγησης συνδέθηκε με το καίριο για την εποχή εκείνη ζήτημα της αύξησης της τιμής των καυσίμων, ενώ ανάλογες συζητήσεις μεταξύ των μελών του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. έγιναν και στη συνεδρίαση της 28.5.2008, με έμφαση στην από κοινού ανάκληση ή μείωση των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο Νοέμ. 2008 – Οκτ. 2009. Οι ως άνω συζητήσεις και ρητές αναφορές στα πρακτικά και τις επιστολές-εγκυκλίους της Ένωσης κατέτειναν στο συμπέρασμα ότι στοιχειοθετείται αφενός απόφαση υπό τη μορφή σύστασης της Ε.Ε.Α. προς τα μέλη της, και αφετέρου (ρητή ή/και σιωπηρή) συμφωνία μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στις σχετικές συνεδριάσεις του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α, με άμεσο ή έμμεσο αντικείμενο τον περιορισμό ή/και έλεγχο της παραγωγής και διάθεσης υπηρεσιών κατά την έννοια των απαγορευτικών διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 1 περ. β' του ν. 703/77 (και της αντίστοιχης διάταξης του κοινοτικού δικαίου).

71. Στα υπομνήματά τους και στη συζήτηση ενώπιον της Επιτροπής, οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις υποστήριξαν ότι σκοπός των ενεργειών τους, και ειδικότερα των επίμαχων συστάσεων της ΕΕΑ προς τα μέλη της αναφορικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης, ήταν η ανάληψη συνδικαλιστικής δράσης με σκοπό την εγκαθίδρυση του ανταγωνισμού στην ελληνική ακτοπλοΐα, και όχι ενέργεια με σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Η δράση τους αυτή θα έπρεπε, κατ'αυτούς, να προστατεύεται ως έκφανση του συνταγματικού δικαιώματος του συνεταιρίζεσθαι και συνδικαλιζέσθαι. Συναφώς, τα μέρη υποστήριξαν ότι ο θεσμικός ρόλος της ΕΕΑ είχε αναγνωριστεί τόσο στην εθνική νομοθεσία, όσο και στην πάγια διοικητική πρακτική του ΥΕΝ. Στο πλαίσιο αυτό, τα εμπλεκόμενα μέρη τόνισαν το ρόλο

- διαχρονικής και ιδιαίτερα ενεργού θεσμικής παρέμβασης της ΕΕΑ, που περιλαμβάνει και τη διατύπωση του πάγιου συνδικαλιστικού αιτήματος περί κατάργησης ιδίως των κρατήσεων υπέρ τρίτων, των αδειών σκοπιμότητας αλλά και των άλλων ρυθμιστικών κρατικών μέτρων που επιβαρύνουν δυσανάλογα το κόστος της ακτοπλοΐας. Κατά τους ισχυρισμούς τους, η άσκηση του θεσμικού ρόλου της Ένωσης στις περιστάσεις της κρινόμενης υπόθεσης ήταν αναγκαία, δεδομένου ότι η επιβολή δηλώσεων δρομολόγησης με συγκεκριμένο περιεχόμενο ήταν παράνομη, και μάλιστα αντίθετη στο ευρωπαϊκό δίκαιο και ισοδυναμούσε, στην πράξη, με καθεστώς *de facto* άδειας σκοπιμότητας που ίσχυε πριν από την απελευθέρωση του κλάδου. Συνεπώς, κατ'αυτούς, η μη συμμόρφωση ειδικά με την υποχρέωση αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί αντίθετη προς το δίκαιο, πόσο μάλλον αντικείμενο παράνομης συμφωνίας κατά την έννοια του άρθρου 1 του ν. 703/77 [βλ. ενδεικτικά Πρακτικά 28-5-2010, σελ. 4-5 & 14-18, Πρακτικά 22-6-2010, σελ. 3-4, 6-7 & 11, υπόμνημα ΕΕΑ 15-3-2010, σελ. 30 & 46-50, υπόμνημα ANEK 15-3-2010, σελ. 29-33 & 57, υπόμνημα BLUE STAR 15-3-2010, σελ. 11-12, 25-26 & 45-46, υπόμνημα MINOAN 15-3-2010, σελ. 19επ., υπόμνημα ΓΡΑΜ.ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΥ 12-3-2010, σελ. 5-10, συμπληρωματικό υπόμνημα BLUE STAR 15-7-2010, σελ. 5, υπόμνημα ΝΕΛ 15-3-2010, σελ. 8, συμπληρωματικό υπόμνημα ΗΣW 16-7-2010, σελ. 4-7, συμπληρωματικό υπόμνημα ΕΕΑ 16-7-2010, σελ. 2-4 & 11-12].
72. Κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής, είναι χρήσιμο να αποσαφηνιστούν, εξ αρχής, τα ακόλουθα. Η κρινόμενη συμπεριφορά δεν αφορά καθαυτή στη νόμιμη διεκδίκηση κάποιου αιτήματος μέσω της προσφυγής στη δικαιοσύνη ή/και στο αναγνωρισμένο δικαίωμα διεξαγωγής στάσης εργασίας/απεργίας με την τήρηση των εκάστοτε νόμιμων τύπων. Ο γενικός ισχυρισμός ότι οι ενέργειες της Ε.Ε.Α. (και οι σχετικές συνεννοήσεις μεταξύ των μελών του Δ.Σ. της) δεν δύναται να ελεγχθούν με βάση τις διατάξεις περί προστασίας του ανταγωνισμού, καθώς εντάσσονται στο πλαίσιο της πάγιας διεκδίκησης της Ένωσης για την κατάργηση του συστήματος υποβολής δηλώσεων δρομολόγησης ως αντίθετου στην κοινοτική νομοθεσία, δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Η οποιαδήποτε ένωση επιχειρήσεων μπορεί, βεβαίως, να διαδραματίσει νομίμως ρόλο υπεράσπισης των συμφερόντων των μελών της. Δεν μπορεί ωστόσο, κατά τρόπο γενικό, να επικαλείται τη συνδικαλιστική ελευθερία για να δικαιολογήσει δράσεις αντίθετες προς τις εθνικές και κοινοτικές διατάξεις περί προστασίας του ανταγωνισμού [βλ. π.χ. απόφαση ΓενΔΕΕ T-217/03 και T-245/03 FNCBV, FNSEA, FNB κλπ. κατά Επιτροπής, παρ. 97-103].
73. Συναφώς, ακόμη και στην περίπτωση που γίνει δεκτό ότι οι αποφάσεις ή/και συστάσεις μιας ένωσης εξυπηρετούν πάγια διεκδίκηση για τροποποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου και τυχόν ορθή προσαρμογή του σε υπερκείμενη νομοθεσία, μπορεί αυτές να έχουν παράλληλα, και ανάλογα με το ειδικότερο αντικείμενό τους, περιοριστική του ανταγωνισμού αντικειμενική διάσταση,

κατά τρόπο που να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού. Άλλωστε, κατά πάγια νομολογία, μια σύμπραξη δύναται να συνιστά εξ' αντικειμένου περιορισμό του ανταγωνισμού, ακόμη και στην περίπτωση που εξυπηρετεί και άλλους (ακόμη και θεμιτούς) σκοπούς [βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 1001/2006, σκ. 16, καθώς και ΔΕφΑθ 1617/2009, σκ. 6 & 17. Βλ. επίσης απόφαση ΔΕΕ C-551/03 P, General Motors κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-3173, σκ. 64, απόφαση ΔΕΕ C-209/207, Irish Beef, σκ. 21, και την εκεί παρατιθέμενη σχετική νομολογία]. Ούτε, επίσης, απαλλάσσει από την ευθύνη τις συμπράττουσες εταιρίες η τυχόν πεποίθησή τους ότι ενεργούσαν σύμφωνα με το νόμο [βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 1001/2006, σκ. 20]. Στο πλαίσιο αυτό, δεν εξετάζεται η υποκειμενική πρόθεση των μερών, ούτε και απαιτείται αντι-ανταγωνιστική πρόθεση, αλλά αρκεί το αντικειμενικά ενδεχόμενο αντι-ανταγωνιστικό αποτέλεσμα. Εφόσον το αντι-ανταγωνιστικό αποτέλεσμα είναι αντικειμενικά ενδεχόμενο και τα εμπλεκόμενα μέρη συμβάλλουν με τις ενέργειές τους προς το σκοπό αυτό, η σύμπραξη είναι απαγορευμένη, έστω και αν οι συμπράττοντες δεν αποσκοπούν στο εν λόγω αποτέλεσμα [βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 559/2010, σκ. 17, ΔΕφΑθ 2891/2009, σκ. 18, και ΔΕφΑθ 1682/2009, σκ. 27, όπου και εκτενείς παραπομπές σε κοινοτική νομολογία. Βλ. επίσης, απόφαση ΔΕΚ C-29/83 & 30/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines SA and Rheinzing GMBH κατά Επιτροπής, Συλλ. 1984, σελ. 1679].

74. Ενόψει των ανωτέρω, ο γενικός ισχυρισμός των εμπλεκόμενων μερών περί μη υπαγωγής της κρινόμενης συμπεριφοράς στις διατάξεις για την προστασία του ανταγωνισμού, επειδή τυχόν συνιστά έκφανση του δικαιώματος του συνεταιρίζεσθαι και συνδικαλιζέσθαι, δεν απαλλάσσει, δίχως άλλο, τα εμπλεκόμενα μέρη από τη διαπίστωση και τον καταλογισμό τυχόν παράβασης των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ και είναι, ως εκ τούτου, απορριπτέος.
75. Σύμφωνα με παγίως ακολουθούμενη νομολογία, για την αξιολόγηση του αν μια σύμπραξη εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 101, παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, παρέλκει η εκτίμηση των συγκεκριμένων αποτελεσμάτων της, όταν προκύπτει ότι η σύμπραξη αυτή έχει ως αντικείμενο την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού. Επομένως, κατά την εκτίμηση του αντικειμένου μιας σύμπραξης, πρέπει να λαμβάνεται ιδίως υπόψη το περιεχόμενό της, καθώς και το πραγματικό πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται [βλ. απόφαση ΔΕΕ C-209/07 Irish Beef, σκ. 16 και 21, απόφαση ΔΕΕ C-551/03 P General Motors κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-3173, σκ. 66, καθώς και αποφάσεις ΔΕΕ 29/83 και 30/83 Compagnie royale asturienne des mines και Rheinzink κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ 1679, σκέψη 26].
76. Συνεπώς, κρίσιμο, εν προκειμένω, είναι να αξιολογηθεί εάν η εξεταζόμενη συμφωνία/απόφαση αναφορικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης



είναι αντικειμενικά ενδεχόμενο να περιορίσει τον ανταγωνισμό, λαμβανομένων ιδίως υπόψη του περιεχομένου της και του πραγματικού πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται – έστω κι αν τα εμπλεκόμενα μέρη δεν επεδίωκαν, όπως προαναφέρθηκε, αποκλειστικά το αποτέλεσμα αυτό ή τυχόν επεδίωκαν παράλληλα άλλους σκοπούς. Με βάση τα ανωτέρω, η πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής – μετά από αξιολόγηση συνολικά των στοιχείων του φακέλου, και ειδικότερα των υπομνημάτων, των μαρτυρικών καταθέσεων και λοιπών επεξηγήσεων που αναπτύχθηκαν από τα εμπλεκόμενα μέρη μετά την κοινοποίηση της εισήγησης και κατά την ακροαματική διαδικασία – κρίνει ότι δεν προκύπτουν επαρκή στοιχεία, ώστε να δοθεί καταφατική απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα. Στο συμπέρασμα αυτό κατατείνουν τα ακόλουθα:

77. Κατά την αποδεικτική διαδικασία και προφορική ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής, αναδείχθηκε με σαφήνεια η διαρκής και έντονη διαμάχη μεταξύ αφενός της Ε.Ε.Α. και των μελών της και αφετέρου των υπηρεσιών του ΥΕΝ, αναφορικά με την οργάνωση και εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών εν γένει. Η εν λόγω αντιπαλότητα διαφαίνεται έντονα στις δηλώσεις και επιστολές της Ε.Ε.Α. και των μελών της, για μακρά χρονική περίοδο που ξεκινά ήδη με τη θέση σε ισχύ του ν. 2392/2001. Χαρακτηρίζει δε πολλές ενέργειες των εμπλεκόμενων μερών προς αρμόδιους φορείς τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρόλο που τα εν λόγω στοιχεία καθαυτά δεν αναιρούν άνευ άλλου, κατά τα προαναφερθέντα, τη δυνατότητα διαπίστωσης και καταλογισμού τυχόν παράβασης των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ, πρέπει, ωστόσο, να συνεκτιμηθούν κατά την ερμηνεία και αξιολόγηση του αντικειμένου της κρινόμενης σύμπραξης στο βαθμό που δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν μέρος του πραγματικού πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται. Εν προκειμένω, παρά τις μεμονωμένες δηλώσεις και αναφορές μελών της Ένωσης σε πρακτικά συνεδριάσεων της τελευταίας, η συνολική ερμηνεία και εκτίμησή τους – με δεδομένη και την προαναφερθείσα διαμάχη αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα – οδηγεί στην κρίση ότι η επιδειχθείσα από μέρους τους συμπεριφορά δεν είχε ως αντικείμενο τον άμεσο ή έμμεσο περιορισμό ή/και έλεγχο της παραγωγής και τη διάθεση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ή, άλλως, στη δημιουργία τεχνικής ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις εξεταζόμενες σχετικές αγορές, κατά την έννοια των απαγορευτικών διατάξεων του νόμου.
78. Πιο συγκεκριμένα, στη διάρκεια της διαδικασίας, αποσαφηνίστηκε ότι οι εξεταζόμενες ενέργειες των εμπλεκόμενων μερών ήταν εντοπισμένες στην υποβολή ή μη δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης προς το ΥΕΝ κατά τους οριζόμενους τύπους, και όχι εν τέλει στην πραγματοποίηση ή μη δρομολογίων (συμπεριφορά που θα ενέπιπτε ευθέως στις απαγορευτικές διατάξεις του νόμου ως ενέχουσα εξ αντικειμένου περιορισμό του ανταγωνισμού). Το στοιχείο αυτό είναι κρίσιμο διότι η μη τήρηση της τυπικής υποχρέωσης υποβολής τακτικής

δηλώσεως προς το YEN, η οποία είχε πρωτίστως «δηλωτικό» χαρακτήρα, δεν αντιστοιχούσε σε μη πραγματοποίηση δρομολογίων. Συναφώς, κατά την έρευνα της υπηρεσίας, δεν προέκυψαν επαρκή στοιχεία ότι στις επίμαχες συνεδριάσεις της Ε.Ε.Α. τα εμπλεκόμενα μέρη αντάλλαξαν πληροφορίες ή/και συμφώνησαν να μην πραγματοποιήσουν (ή να απειλήσουν ότι δεν θα πραγματοποιήσουν) δρομολόγια στις γραμμές που δραστηριοποιούνταν. Περαιτέρω, δεν προέκυψαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η μη υποβολή δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης κατά τους οριζόμενους τύπους θα μπορούσε τελικά να οδηγήσει, άμεσα ή έμμεσα, σε κατάργηση του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της Ε.Ε.Α ως προς το εάν θα εκτελέσουν δρομολόγια στην πράξη ή, άλλως, σε κάποια μορφή τεχνητής ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις υπό κρίση σχετικές αγορές. Αντιθέτως, από τα στοιχεία που προσκόμισαν τα μέρη, προς αντίκρουση των αιτιάσεων της εισήγησης, διαπιστώνεται ότι οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις συνέχισαν να δραστηριοποιούνται στις εν λόγω ακτοπλοϊκές γραμμές, και να εκτελούν δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων δρομολογίων για τα οποία ορισμένες από τις εταιρίες που συμμετείχαν στις προαναφερόμενες συνεδριάσεις της περιόδου 2002, 2003, 2006 & 2008 δεν είχαν καταθέσει εμπρόθεσμα δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης). Η διαπιστωθείσα αυτή συμπεριφορά τους συντείνει στο συμπέρασμα ότι η μη υποβολή δηλώσεων δρομολόγησης ήταν τακτικός ελιγμός από μέρους των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στο πλαίσιο της διαμάχης τους με το YEN, και όχι στοχευμένη ενέργεια με αντικειμενικό ενδεχόμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού.

79. Συναφώς, η κρινόμενη συμπεριφορά ήταν πράγματι εντοπισμένη στο ζήτημα της υποβολής ή μη δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης κατά τους οριζόμενους τόπους και, συνακόλουθα, στο ζήτημα της τήρησης ή μη από τα μέρη των περιοριστικών τους διατυπώσεων, ενώ δεν προέκυψαν στοιχεία που να καταδεικνύουν, όπως προαναφέρθηκε, τυχόν (συστηματική ή μη) ανταλλαγή πληροφοριών ή άλλες συνεννοήσεις μεταξύ των συμμετεχουσών εταιριών που να σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με την κατανομή (καταμερισμό) συγκεκριμένων δρομολογίων μεταξύ των μελών της Ένωσης. Εάν κατά την έρευνα της υπηρεσίας είχαν προκύψει στοιχεία προς την κατεύθυνση αυτή, η αξιολόγηση της Επιτροπής θα ήταν σαφώς διαφορετική, καθώς έχει κριθεί ότι τέτοιες πρακτικές έχουν ευθέως αντικειμενικά περιοριστικό αντικείμενο.
80. Προκύπτει, επίσης, με σαφήνεια – κατά την επικρατήσασα στην Επιτροπή γνώμη – ότι άμεσος αποδέκτης όλων των σχετικών ενεργειών της Ε.Ε.Α. και των μελών της αναφορικά με τη συντονισμένη υποβολής ή μη δηλώσεων δρομολόγησης (και συμμετοχής ή μη σε συγκεκριμένους διαγωνισμούς) ήταν τελικά το YEN (καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου), με την ιδιότητά του ως φορέα δημόσιας εξουσίας, και όχι με την ιδιότητα του πελάτη, προμηθευτή, ανταγωνιστή παρόχου ή αποδέκτη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εν γένει. Στο συμπέρασμα αυτό κατατείνει και το περιεχόμενο των σχετικών

αποφάσεων της Ε.Ε.Α. (οι οποίες δεν ήταν μυστικές, αλλά αποτυπώνονταν κυρίως σε επίσημα πρακτικά και ανακοινώσεις της Ένωσης), αξιολογούμενες πάντα στο προαναφερθέν πραγματικό πλαίσιο στο οποίο αυτές εντάσσονται.

81. Εξάλλου, με βάση τα στοιχεία του φακέλου, δεν προκύπτουν στοιχεία τα οποία να στοιχειοθετηθούν επαρκώς κατά νόμον ότι οι ενέργειες της Ε.Ε.Α. είχαν ως αντικείμενο το συντονισμό της μη υποβολής δρομολογίων, με στόχο οι γραμμές να καταστούν «άγονες» και να εισπράξουν έτσι τα μέλη της Ε.Ε.Α. κρατικές επιδοτήσεις – γεγονός που αν συνέβαινε θα συνιστούσε ευθέως περιορισμό του ανταγωνισμού σε βλάβη του Δημοσίου.
82. Στο πλαίσιο της εκτίμησης των στοιχείων του φακέλου σχετικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης, θέμα μπορούσε να δημιουργήσει το περιεχόμενο του άρθρου 3 παρ. 3 του καταστατικού της Ε.Ε.Α., σύμφωνα με το οποίο η Ένωση «*Επιδιώκει την επίλυση των μεταξύ των μελών διαφορών σε δρομολόγια...*». Κατά τα εμπλεκόμενα μέρη, η διάταξη αυτή αφορούσε στην επίλυση τυχόν διαφορών ως προς το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων, το οποίο φαίνεται πράγματι να επιτρέπεται με βάση τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 5 του ν.2932/2001 (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει). Παρόλα αυτά, η γενική διατύπωση του όρου είναι προβληματική, στο βαθμό που δύναται για παράδειγμα να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών ή άλλες συνεννοήσεις μεταξύ των συμμετεχουσών εταιριών που να σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με τη γεωγραφική κατανομή (καταμερισμό) συγκεκριμένων δρομολογίων μεταξύ των μελών της Ένωσης και, ως εκ τούτου, έπρεπε να είχε ήδη απαλειφθεί ή να είχε τροποποιηθεί καταλλήλως από την Ε.Ε.Α, υπό το κράτος του ισχύοντος ήδη καθεστώτος απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Ωστόσο, ελλείπει στοιχείων συνεννόησης με αντικειμενικό ενδεχόμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά τα προεκτεθέντα, μόνη η ύπαρξη του όρου αυτού δεν επαρκεί για να θεμελιώσει αυτοτελώς παράβαση των διατάξεων του ανταγωνισμού στις περιστάσεις της κρινόμενης υπόθεσης.

**VII. Αναπροσαρμογή ναύλων στο αυξημένο κόστος καυσίμου (Μάιος 2006 – Μάιος 2008)**

83. Η συνεχής αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά τη περίοδο 2006-2008, καθώς και η στροφή προς το αποθειωμένο καύσιμο (περιεκτικότητα σε θείο 1,5%), είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους λειτουργίας για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Το θέμα αυτό απασχόλησε έντονα τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α, σε συνδυασμό και με την πάγια διεκδίκησή της για κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων (η επιβολή των οποίων, κατά πάγια άποψη της Ένωσης, δεν ήταν συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο). Ο εν λόγω προβληματισμός των μελών της Ένωσης αποτυπώνεται ήδη από το 2006 σε σχετικές επιστολές της Ε.Ε.Α. προς τους τότε Υπουργούς Ανάπτυξης, Οικονομίας & Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και προς το Γενικό Γραμματέα ΥΕΝ. Στα εν λόγω κείμενα,

τα οποία περισυνελλέγησαν κατά την επιτόπια έρευνα που διενήργησε η Υπηρεσία στις 29.05.2008, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι οι επικείμενες αυξήσεις στα καύσιμα είναι αδύνατον να απορροφηθούν από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες και ότι αναγκαστικά θα μετακυλισθούν στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων [βλ. ενδεικτικά επιστολές της Ε.Ε.Α. προς αρμόδια υπουργεία με ημερομηνία 4.8.2006 (αρ. πρωτ. Φ 01.28/511), 29.11.2006 (αρ. πρωτ. Φ 01.28/724), 15.12.2006 (αρ. πρωτ. Φ 01.28/749), 19.12.2007 (αρ. πρωτ. Φ 01.28/524), καθώς και συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. με ημερομηνία 25.4.2007 (Πρακτικό 06/2007) και συνεδρίαση με ημερομηνία 28.5.2008 (Πρακτικό 08/2007 και χειρόγραφες σημειώσεις)]. Ορισμένες αναφορές στα εν λόγω πρακτικά, επιστολές και μαρτυρικές καταθέσεις κατά το στάδιο της έρευνας – σε συνδυασμό με τα γεγονότα που έλαβαν χώρα στη συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ένωσης με ημερομηνία 28.5.2008, όπου η Ένωση εμφανίστηκε να λαμβάνει πειθαρχικής φύσης μέτρα κατά ενός μέλους της που ανακοίνωσε το πάγωμα των ναύλων, παρεκκλίνοντας έτσι από τη συμφωνημένη θέση της Ένωσης έναντι του ΥΕΝ – κατέτειναν στο συμπέρασμα ότι οι συζητήσεις στο πλαίσιο της Ε.Ε.Α. δεν περιορίστηκαν απλώς στη διαπίστωση του προβλήματος του αυξημένου κόστους καυσίμων, ούτε και στην παράλληλη προώθηση του πάγιου αιτήματος για την κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων, αλλά αποτύπωναν παραπέρα τη συλλογική βούληση των μελών του Δ.Σ. να μετακυλισθεί εξ ολοκλήρου το αυξημένο κόστος καυσίμου στα ναύλα (ή να καλυφθεί αυτό μέσω της κατάργησης των κρατήσεων υπέρ τρίτων), προκειμένου να μην υπάρξει επιβάρυνση για τους καταναλωτές.

84. Στα υπομνήματά τους και στη συζήτηση ενώπιον της Επιτροπής, οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις υποστήριξαν ότι σκοπός των ενεργειών τους κατά την επίμαχη περίοδο 2006 – 2008 ήταν η ανάληψη συνδικαλιστικής δράσης για την κατάργηση των κρατήσεων υπέρ τρίτων, ειδικά στη δύσκολη συγκυρία της γενικευμένης αύξησης του κόστους των καυσίμων που επηρέαζε αναπόδραστα την τελική διαμόρφωση των ναύλων. Κατά την άποψή τους, η δράση τους αυτή θα έπρεπε να προστατεύεται, επίσης, ως έκφανση του συνταγματικού δικαιώματος του συνεταιρίζεσθαι και συνδικαλίζεσθαι. Πιο συγκεκριμένα, τα εμπλεκόμενα μέρη υποστήριξαν ότι οι σχετικές συζητήσεις των μελών του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. είχαν ως αντικείμενο αποκλειστικά την προώθηση των θεσμικών αιτημάτων του κλάδου και δεν αφορούσαν στο συντονισμό της τιμολογιακής πολιτικής των μελών της (ούτε μέσω τυχόν συντονισμένης προσαρμογής σε κάποιο επίπεδο τιμής στόχου, ούτε μέσω τυχόν ανταλλαγής εμπιστευτικών πληροφοριών για τους συντελεστές κόστους μεμονωμένων ακτοπλοϊκών εταιριών). Σύμφωνα με τα εμπλεκόμενα μέρη, η Ε.Ε.Α. δεν είχε ουδεμία αρμοδιότητα να συζητάει ή να αποτελεί forum ανταλλαγής απόψεων αναφορικά με ζητήματα τιμολογιακής πολιτικής. Επιπλέον, και στην πράξη ουδέποτε συζητήθηκε ζήτημα διαμόρφωσης τιμών στις συνεδριάσεις της

Ε.Ε.Α. Κάθε επιχείρηση συνέχιζε να διαμορφώνει την τιμολογιακή της πολιτική ξεχωριστά από τις υπόλοιπες, ενώ παρέμεινε στο ακέραιο η επιχειρηματική αυτονομία εκάστης των επιχειρήσεων αναφορικά με τον καθορισμό του χρόνου, των δρομολογίων και του ποσού (ποσοστού) αύξησης των ναύλων. Οι όποιες αναφορές σε αποφάσεις του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. ή σε δελτία τύπου και επιστολές της προς το ΥΕΝ περί ενδεχόμενης αύξησης των ναύλων λόγω αύξησης του κόστους καυσίμων, απλώς αποτύπωναν – σύμφωνα με τη θέση των εμπλεκόμενων μερών – την αντικειμενική πραγματικότητα, ότι δηλ. οι αυξήσεις είναι ενδεχόμενες ή και αναμενόμενες, στη μία περίπτωση λόγω της ενσωμάτωσης της ρύθμισης για το αποθειωμένο καύσιμο, σε άλλη περίπτωση λόγω της ραγδαίας αύξησης των τιμών καυσίμου. Συναφώς, τα μέρη απέρριψαν τις αιτιάσεις περί συντονισμένης προσαρμογής των ναύλων στο αυξημένο κόστος καυσίμου κατά τη συνεδρίαση του Δ.Σ. της 28.05.2008, η οποία κατέληξε σε έντονη διαμάχη μεταξύ των μελών της και συνακόλουθα στην έκδοση του επίμαχου δελτίου τύπου που αποδοκίμαζε την ανακοίνωση της Blue Star Ferries για πάγωμα των τιμών. Ειδικότερα, υποστήριζαν ότι η απόφαση που ελήφθη κατά την επίμαχη συνεδρίαση της 28.05.2008 αφορούσε αποκλειστικά την κατάργηση των υπέρ τρίτων κρατήσεων και, συνεπώς, δεν στοιχειοθετείται η ύπαρξη απόφασης μεταξύ των εταιριών μελών της Ένωσης αντιβαίνουσα τον ανταγωνισμό [βλ. ενδεικτικά υπόμνημα ΗΣW 15-3-2010, σελ. 61 επ., υπόμνημα ΑΝΕΚ 15-3-2010, σελ. 18-25 & 47-51, συμπληρωματικό υπόμνημα ΑΝΕΚ 16-7-2010, σελ. 3-6, υπόμνημα ΕΕΑ 15-3-2010, σελ. 32-35, συμπληρωματικό υπόμνημα ΕΕΑ σελ. 6-8, υπόμνημα ΒSΦ 15-3-2010, σελ. 21]. Περαιτέρω, στην αντίκρουσή τους, τα περισσότερα εμπλεκόμενα μέρη υπογράμμισαν ότι η αιτία της έντονης διαμάχης μεταξύ των μελών του ΔΣ της Ένωσης κατά τη συνεδρίαση της 28.05.2008 οφειλόταν στο γεγονός ότι ο τότε πρόεδρος κ [...], ο οποίος ήταν και Διευθύνων Σύμβουλος της Blue Star Ferries, δήλωσε ότι προχώρησε στο πάγωμα των τιμών της εταιρίας που εκπροσωπούσε, ενώ ταυτόχρονα, στο πλαίσιο της Ε.Ε.Α., θα εκπροσωπούσε τα μέλη της στο ΥΕΝ με θέμα την τεράστια αύξηση των τιμών των καυσίμων και τις ενδεχόμενες λύσεις προκειμένου να μην μετακυλιθεί το κόστος αυτό στους καταναλωτές. Δηλαδή, αυτό που προκάλεσε κατ' αυτούς τις αντιδράσεις δεν ήταν η τιμολόγηση της Blue Star Ferries, αλλά η συμπεριφορά του Διευθύνοντος Συμβούλου της και τότε Προέδρου της Ε.Ε.Α, ο οποίος με την επιλογή του χρονικού σημείου της ανακοίνωσης περί παγώματος υπονόμει τη θεσμική του ιδιότητα στο πλαίσιο της Ένωσης, αποδυναμώνοντας εν τέλει τα νόμιμα αιτήματα του κλάδου σε μια κρίσιμη στιγμή διαπραγματεύσεων με το Υπουργείο [βλ. ενδεικτικά υπόμνημα ΕΕΑ 15-3-2010, σελ. 36-38, συμπληρωματικό υπόμνημα ΕΕΑ σελ. 8-10, υπόμνημα ΑΝΕΚ 15-3-2010, σελ. 20-21, και υπόμνημα ΗSW 15-3-2010, σελ. 70]. Από τη δική της πλευρά, η Blue Star Ferries υπογράμμισε ότι το περιστατικό ήταν ουσιαστικά μια παρεξήγηση, καθώς η εταιρία είχε ήδη ανοίξει τα πλάνα της

από το Νοέμβριο του 2007 και οι σχετικές τιμές ήταν προανακοινωμένες και γνωστές στο επιβατικό κοινό, και ότι η πλειονότητα των μελών παρασύρθηκε από ένα συγκεκριμένο μέλος που έδρασε εν θερμώ. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, η Blue Star Ferries υποστήριξε ότι καθόλη τη διάρκεια της συμμετοχής της στην Ε.Ε.Α. δεν υπήρξε ποτέ συζήτηση ή ανταλλαγή πληροφοριών για την τιμολογιακή και εν γένει εμπορική πολιτική των μελών της, ούτε καμία συμφωνία για συντονισμένη δράση πέραν της διεκδίκησης αιτημάτων του κλάδου σχετικά με την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου [βλ. υπόμνημα BSF 15-3-2010, σελ. 37-39, συμπληρωματικό υπόμνημα BSF, σελ. 9-13].

85. Επί των ισχυρισμών αυτών, είναι χρήσιμο να αποσαφηνιστούν τα ακόλουθα. Κατά πάγια νομολογία, η απαίτηση αυτονομίας δράσης στην αγορά (που περικλείεται στις εθνικές και κοινοτικές διατάξεις περί ανταγωνισμού) δεν αποκλείει μεν το δικαίωμα των επιχειρηματιών να προσαρμόζονται επιτηδείως στη διαπιστούμενη ή αναμενόμενη συμπεριφορά των ανταγωνιστών τους, πλην όμως αντιτίθεται αυστηρώς σε κάθε άμεση ή έμμεση επαφή μεταξύ των επιχειρηματιών αυτών δυνάμενη, είτε να επηρεάσει τη συμπεριφορά ενός υφιστάμενου ή δυνητικού ανταγωνιστή στην αγορά, είτε να αποκαλύψει σε έναν ανταγωνιστή τη συμπεριφορά που ο επιχειρηματίας έχει αποφασίσει ή σκέπτεται να ακολουθήσει στην αγορά [Βλ. ενδεικτικά απόφαση ΔΕΚ C-48/69 ICI κατά Επιτροπής, παρ.64, απόφαση ΔΕΚ C-40επ./73, Suiker Unie κατά Επιτροπής, παρ. 173-174, απόφαση ΠΕΚ T-202/98 Tate & Lyle κατά Επιτροπής, παρ. 56, καθώς και απόφαση ΠΕΚ T-54/03 Lafarge κατά Επιτροπής, παρ. 461]. Τόσο ο προσδιορισμός του όποιου αυξημένου κόστους λειτουργίας, όσο και η τυχόν μετακύλισή του στην τελική τιμή, συνιστούν αυτόνομη επιχειρηματική επιλογή και απόφαση κάθε επιχείρησης. Όπως κάθε επιχειρηματική απόφαση, έτσι και η απόφαση για τη μερική ή ολική μετακύλιση του αυξημένου κόστους ενέχει τους συνήθεις κινδύνους και αβεβαιότητες για τη αντίδραση/συμπεριφορά των ανταγωνιστών, καθώς και άλλους τυχόν ειδικούς κινδύνους που απορρέουν από τη φύση κάθε προϊόντος ή υπηρεσίας σε σχέση με τη ζήτηση. Επιπλέον, η τιμή αποτελεί το κυριότερο μέσο ανταγωνισμού και, επομένως, τυχόν συνεννοήσεις και συμπαιγνίες που υιοθετούνται με έσχατο στόχο τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής των επιχειρήσεων, περιορίζουν από την ίδια τους τη φύση τον ανταγωνισμό κατά την έννοια των άρθρων 1 του ν.703/77 και 101 ΣΛΕΕ. Αντικείμενο του εν λόγω περιορισμού μπορεί να είναι ο καθορισμός τιμών, τιμών-πλαισίων, τιμών-στόχων, εκπτώσεων ή/και δεσμεύσεων ως προς τις τιμές μεταπώλησης. Συναφώς, ο όρος «τιμές» λαμβάνεται υπό ευρεία έννοια περικλείοντας τις εκπτώσεις, περιθώρια κέρδους, όρους πίστωσης, ακόμα και συστάσεις περί τιμών. Ο άμεσος ή έμμεσος καθορισμός μιας τιμής, ακόμη και ο σχεδιασμός μιας τιμολογιακής πολιτικής-στόχου, επηρεάζει αρνητικά τον ανταγωνισμό διότι παρέχει σε όλους τους συμβαλλόμενους μιας σύμπραξης τη δυνατότητα να προβλέψουν με εύλογη βεβαιότητα την πολιτική τιμών που θα

- ακολουθήσουν οι ανταγωνιστές τους [βλ. ενδεικτικά Απόφαση ΔΕΚ 8/72 Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής, Συλλ.1972, σ. 977, σκέψη 21. Βλ. επίσης απόφαση ΠΕΚ T-64/02 Heubach κατά Επιτροπής, παρ. 81 & 111, καθώς και απόφαση ΠΕΚ T-224/00 Archer Daniels κατά Επιτροπής, παρ. 271].
86. Περαιτέρω, για τους ίδιους λόγους που εκτέθηκαν στην ενότητα VI ανωτέρω, ο γενικός ισχυρισμός των εμπλεκόμενων μερών περί μη υπαγωγής της κρινόμενης συμπεριφοράς στις διατάξεις για την προστασία του ανταγωνισμού, επειδή συνιστά έκφανση του δικαιώματος του συνεταιρίζεσθαι και συνδικαλιζέσθαι, δεν απαλλάσσει, άνευ άλλου, τα εμπλεκόμενα μέρη από τη διαπίστωση και τον καταλογισμό τυχόν παράβασης των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ και είναι, κατά το σκέλος του αυτό, απορριπτέος. Πιο συγκεκριμένα, (α) ο ισχυρισμός ότι στις σχετικές συνεδριάσεις του Δ.Σ. της Ε.Ε.Α. συζητήθηκαν κυρίως θεσμικής φύσης θέματα, όπως το ζήτημα της πάγιας διεκδίκησης της Ένωσης προς το ΥΕΝ για κατάργηση των κρατήσεων υπέρ τρίτων ή άλλα ζητήματα γενικότερου ενδιαφέροντος για τον κλάδο, καθώς και (β) ο ισχυρισμός ότι τα μέλη του Δ.Σ. (ιδίως κατά τη συνεδρίαση της 28.5.2008) παρεξήγησαν ή/και αντέδρασαν εν θερμώ στην ανακοίνωση περί παγώματος των τιμών από την Blue Star Ferries θεωρώντας ότι η ενέργεια αυτή δύναται να πλήξει ανεπανόρθωτα τη γενικότερη διαπραγματευτική θέση της Ένωσης έναντι του ΥΕΝ και τις πάγιες διεκδικήσεις του κλάδου, δεν απαλλάσσουν δίχως άλλο τα μέρη από τη διαπίστωση και τον καταλογισμό τυχόν ευθύνης για παράβαση των εθνικών και κοινοτικών διατάξεων περί προστασίας του ανταγωνισμού, στην περίπτωση κατά την οποία η κρινόμενη συμπεριφορά είχε παράλληλα και περιοριστική του ανταγωνισμού αντικειμενική διάσταση.
87. Ωστόσο, κρίσιμο, εν προκειμένω, είναι να αξιολογηθεί εάν οι σχετικές συζητήσεις στο πλαίσιο της Ένωσης ήταν αντικειμενικά ενδεχόμενο να περιορίσουν τον ανταγωνισμό κατά τα ως άνω εκτεθέντα, λαμβανομένων ιδίως υπόψη του περιεχομένου τους και του πραγματικού πλαισίου στο οποίο αυτές εντάσσονται. Και τούτο, όπως προαναφέρθηκε, ανεξαρτήτως της υποκειμενικής βούλησης των εμπλεκόμενων μερών ή της όποιας τυχόν παράλληλης επιδίωξης άλλων (ακόμη και θεμιτών) σκοπών. Δεν εξετάζεται, δηλαδή, υποκειμενική αντι-ανταγωνιστική πρόθεση, αλλά αρκεί το αντικειμενικά ενδεχόμενο αντι-ανταγωνιστικό αποτέλεσμα. Στην προκειμένη περίπτωση, από τη συνεκτίμηση των στοιχείων του φακέλου, και ειδικότερα των υπομνημάτων, των μαρτυρικών καταθέσεων και λοιπών επεξηγήσεων που αναπτύχθηκαν από τα εμπλεκόμενα μέρη μετά την κοινοποίηση της εισήγησης και κατά την ακροαματική διαδικασία, δεν προκύπτουν – κατά τη γνώμη που επικράτησε στην Επιτροπή – επαρκή στοιχεία, ώστε να δοθεί καταφατική απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα. Στην κρίση αυτή κατατείνουν τα ακόλουθα:

88. Στη διάρκεια της αποδεικτικής διαδικασίας και προφορικής ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής, αναδείχθηκε με σαφήνεια η διαρκής και έντονη διαμάχη μεταξύ αφενός της Ε.Ε.Α. και των μελών της, και αφετέρου των υπηρεσιών του ΥΕΝ, αναφορικά με την οργάνωση και εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών εν γένει. Η εν λόγω αντιπαλότητα την επίμαχη περίοδο (2006 – 2008) αφορούσε, μεταξύ άλλων, και στο ζήτημα της κατάργησης των υπέρ τρίτων κρατήσεων, καθώς και στην απόφαση του ΥΕΝ να ενσωματώσει την περίοδο εκείνη στο ελληνικό δίκαιο την κοινοτική νομοθεσία για το αποθειωμένο καύσιμο που θα επιβάρυνε, έτι περαιτέρω, το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων [βλ. ενδεικτικά συνεδρίαση της 13.1.2006 (Πρακτικό 01/2006), συνεδρίαση της 26.10.2006 (Πρακτικό 16/2006) και συνεδρίαση της 13.12.2007 (Πρακτικό 15/2007)]. Αναδείχθηκε, επίσης, η αντιπαλότητα ανάμεσα σε φυσικά πρόσωπα εκπροσώπους ή ιδιοκτήτες εταιριών του κλάδου. Παρόλο που τα εν λόγω στοιχεία δεν αναιρούν άνευ άλλου, κατά τα προαναφερθέντα, τη δυνατότητα διαπίστωσης και καταλογισμού τυχόν παράβασης των άρθρων 1 του ν. 703/77 και 101 ΣΛΕΕ, μπορούν, ωστόσο, να συνεκτιμηθούν κατά την ερμηνεία και αξιολόγηση του αντικειμένου της κρινόμενης σύμπραξης, στο βαθμό που δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν μέρος του πραγματικού πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται. Εν προκειμένω, παρά τις μεμονωμένες δηλώσεις εκπροσώπων των εταιριών στα επίμαχα πρακτικά των συνεδριάσεων της Ε.Ε.Α. (ιδίως στα πρακτικά της συνεδρίασης της 28.5.2008), η συνολική ερμηνεία και εκτίμησή του περιεχομένου τους, με δεδομένη την προαναφερθείσα διαμάχη με το ΥΕΝ αναφορικά με την εφαρμογή της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα, οδηγεί στην κρίση ότι η κρινόμενη συμπεριφορά δεν είχε εν τέλει ως αντικειμενικό ενδεχόμενο τον άμεσο ή έμμεσο συντονισμό των τιμών με αφορμή το αυξημένο κόστος καυσίμων, κατά την έννοια των απαγορευτικών διατάξεων του νόμου.
89. Ειδικότερα, για όλη την επίμαχη περίοδο δεν προέκυψαν στοιχεία που να καταδεικνύουν τυχόν (συστηματική ή μη) ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των συμμετεχουσών εταιριών σχετικά με την άμεση ή έμμεση διαμόρφωση των ναύλων ή/και της τιμολογιακής εν γένει πολιτικής των συμμετεχουσών εταιριών (συμπεριλαμβανομένων τυχόν πληροφοριών για τιμές στόχους, επίπεδα τιμών, πλαίσια τιμών, εκπτώσεων, περιθωρίων κέρδους ή ποσοστού/εύρους ποσοστού μετακύλισης του αυξημένου κόστους καυσίμου στα ναύλα), σε έκταση που να τίθεται εν αμφιβόλω η αυτονομία εκάστης επιχείρησης-μέλους της Ένωσης στη διαμόρφωση της τιμολογιακής της πολιτικής. Ούτε, επίσης, προέκυψε ότι οι συμμετέχοντες στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. της Ένωσης αντάλλαξαν εμπιστευτικού χαρακτήρα ή/και στρατηγικής φύσης πληροφορίες σχετικά με τους επιμέρους συντελεστές κόστους λειτουργίας κάθε εταιρίας ή τις μεθόδους τιμολόγησης και υπολογισμού των ναύλων ή την εν γένει διάρθρωση του κόστους τους. Συναφώς, και κατά κύριο



λόγο, οι συζητήσεις των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων αναφορικά με το αυξημένο κόστος καυσίμου στο πλαίσιο των εν λόγω συνεδριάσεων του Δ.Σ. της Ένωσης δεν, ήταν τέτοιου χαρακτήρα και έντασης, ώστε να πιθανολογείται επαρκώς κατά νόμον ότι μειώθηκε ουσιωδώς η αβεβαιότητα ως προς την μελλοντική τιμολογιακή πολιτική που προτίθεντο να ακολουθήσουν στην αγορά (με αφορμή τη συνεχιζόμενη αύξηση της τιμής των καυσίμων).

90. Οι ως άνω διαπιστώσεις ισχύουν και για τα πεπραγμένα της από 28.5.2008 συνεδρίασης του Δ.Σ. της Ένωσης, παρά την έντονη διαμάχη που έλαβε χώρα με αφορμή την ανακοίνωση της Blue Star Ferries περί παγώματος των ναύλων. Η διαμάχη κατά την επεισοδιακή αυτή συνεδρίαση (28.05.2008), που είχε ως αποτέλεσμα την υποβολή παραίτησης του τότε Προέδρου της Ένωσης [...] προκλήθηκε από την άκαιρη, κατά την τότε εκτίμηση των μελών της Ένωσης, ενέργεια του εν λόγω Προέδρου να ανακοινώσει το πάγωμα των τιμών από την επροσωπούμενη από τον ίδιο ναυτιλιακή εταιρία Blue Star Ferries. Εκτίμησαν, δηλαδή, τα μέλη ότι με την δήλωσή του αυτή ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Α. απώλεσε αφ'εαυτού τη δυνατότητα να τους αντιπροσωπεύσει στις συζητήσεις με το YEN και να θέσει επί τάπητος τα κρίσιμα για τον κλάδο θέματα της αύξησης των καυσίμων και της χρήσης του αποθειωμένου καυσίμου κίνησης των πλοίων [βλ. ενδεικτικά μαρτυρικές καταθέσεις κ. [...], Πρακτικά 10-6-2010, σελ. 4επ, κ. [...], Πρακτικά 10-6-2010, σελ. 43επ, κ. [...], Πρακτικά 28-5-2010, σελ. 42επ, κ. [...], Πρακτικά 10-6-2010, σελ. 31επ, κ. [...], Πρακτικά 28-5-2010, σελ. 23επ, και κ. [...], Πρακτικά 10-6-2010, σελ. 63επ]. Τα επεισοδιακά γεγονότα στη συγκεκριμένη συνεδρίαση εμφανίζονται ως αποτέλεσμα εσωτερικής διαμάχης στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης διαπραγμάτευσης με το YEN, και όχι ως προσπάθεια συντονισμού ενιαίου μετώπου προσδιορισμού τιμών και πολιτικής – πολύ περισσότερο, αφού φέρεται ότι η κατά τα άνω εκπροσωπούμενη εταιρία είχε προβεί στην αναπροσαρμογή τιμών στις επιτρεπόμενες κατηγορίες θέσεων ήδη από το Νοέμβριο του 2007, δηλαδή σε χρόνο που οι άλλες ναυτιλιακές εταιρίες μέλη δεν είχαν προβεί σε αυξήσεις. Επομένως, η σχετική ανακοίνωση-δήλωση του Προέδρου περί παγώματος των τιμών αναφερόταν σε τιμές που η εκπροσωπούμενη από τον ίδιο εταιρία είχε ήδη προαναγγείλει και εφαρμόσει. Περαιτέρω, ελλείψει επαρκών στοιχείων που να καταδεικνύουν τον περιοριστικό του ανταγωνισμού χαρακτήρα των συζητήσεων για το αυξημένο κόστος καυσίμων κατά τα προεκτεθέντα, το εν λόγω περιστατικό καθαυτό δεν επαρκεί για να θεμελιώσει αυτοτελώς παράβαση των διατάξεων του ανταγωνισμού.
91. Η κρίση αυτή δεν διαφοροποιείται από μόνη τη διατύπωση του άρθρου 3 παρ. 5 του καταστατικού της Ε.Ε.Α, σύμφωνα με το οποίο η Ένωση παρακολουθεί την εξέλιξη των συντελεστών κόστους λειτουργίας των πλοίων και ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για την αναγκαία προσαρμογή των ελαχίστων ναύλων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας. Και τούτο, διότι – όπως υποστήριξαν τα

εμπλεκόμενα μέρη ενώπιον της Επιτροπής – ο όρος αυτός ήταν ουσιαστικά κατάλοιπο της παρελθούσας κατάστασης. Αφορούσε, δηλαδή, στις συμβουλευτικές αρμοδιότητες της Ε.Ε.Α. στο πλαίσιο του θεσμικού της ρόλου υπό το καθεστώς πριν την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών (τουλάχιστον έως τις αρχές του 2006) και ουδέποτε αποτέλεσε τη βάση για ανταλλαγή εμπιστευτικών ή/και στρατηγικής φύσης πληροφοριών στο πλαίσιο της Ένωσης αναφορικά με τους συντελεστές κόστους λειτουργίας κάθε εταιρίας. Περαιτέρω, μετά την απελευθέρωση του 2006, ο σχετικός όρος έχει πλέον κάποιο νόημα μόνο για τις επιδοτούμενες γραμμές κρατικού ναυτολογίου ή τις άγονες γραμμές. Η προβαλλόμενη αυτή ερμηνεία έχει ερείσματα σε στοιχεία του φακέλου, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους στη διαμόρφωση των ναύλων πριν την απελευθέρωση, καθώς και στη διαμόρφωση του ναυτολογίου για τις επιδοτούμενες γραμμές μετά την απελευθέρωση. Παρόλα αυτά, και ο εν λόγω όρος του καταστατικού έπρεπε να είχε ήδη απαλειφθεί ή να έχει τροποποιηθεί καταλλήλως από την Ε.Ε.Α, κατά την τροποποίηση του καταστατικού της στις 17.10.2007. Ωστόσο, αφού δεν προέκυψαν στοιχεία περί του ότι οι έλαβαν χώρα συνεννοήσεις των εμπλεκόμενων μερών με αντικειμενικό ενδεχόμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά τα προεκτεθέντα, η πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής κρίνει ότι η ύπαρξη καθαυτή του συγκεκριμένου όρου στο καταστατικό της Ένωσης δεν επαρκεί άνευ άλλου για να θεμελιώσει αυτοτελώς παράβαση των διατάξεων του ανταγωνισμού.

92. Ένα, όμως, μέλος της Επιτροπής, ο Βασίλειος Νικολετόπουλος, διατύπωσε την άποψη ότι τα στοιχεία του φακέλου επαρκούν για τη διαπίστωση και τον καταλογισμό παραβάσεων του άρθρου 1 του ν. 703/77 (και του άρθρου 101 ΣΛΕΕ), αφού κατά την επίμαχη συνεδρίαση της Ε.Ε.Α. την 28.5.2008, βάσει και μαρτυρικών καταθέσεων, κυριάρχησαν οι διαφωνίες ως προς την εμπορική και τιμολογιακή πολιτική μεταξύ εταιριών-μελών, δηλαδή, οι διαφωνίες αναφορικά με τις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ τους, και όχι λόγοι αρχής ή συνδικαλιστικοί. Περαιτέρω, κατά τη γνώμη του, υπήρχε περιοριστικός του ανταγωνισμού συντονισμός αναφορικά με την υποβολή ή μη δηλώσεων δρομολόγησης πλοίων στην περίοδο 2002-2008, μέσω των σχετικών γραπτών συστάσεων που απηύθυνε η Ένωση στα μέλη της, αλλά και μέσω της δυνατότητας συνεννοήσεων των μελών της βάσει του άρθρου 3.3 του καταστατικού της. Επεσήμανε, ακόμη, το σημαντικό βαθμό σταυροειδών συμμετοχών (cross-ownership) μεταξύ των εταιριών, ο οποίος διευκολύνει τους όρους εναρμόνισης μεταξύ των εταιριών, εκτιμώντας παράλληλα ότι παρόμοια φαινόμενα θα μειώνονταν αισθητά, εάν επέρχονταν τροποποιήσεις στο καταστατικό της Ένωσης είτε με την εξάλειψη των όρων 3.3 και 3.5 του καταστατικού, είτε με την ενσωμάτωση του κάτωθι γενικού όρου στο καταστατικό της Ένωσης: *«Ο Σύνδεσμος έχει σκοπό την αντιμετώπιση των γενικότερων προβλημάτων του κλάδου και δεν αποτελεί μορφή συμπράξεως*

μεταξύ των μελών του, τα οποία διατηρούν την πλήρη επιχειρησιακή αυτοτέλειά τους. Απαγορεύεται δε κάθε ενέργεια η οποία θα καταλήγει σε συνεννόηση οποιασδήποτε μορφής επί καθαρώς επιχειρησιακών θεμάτων, τα οποία δεν άπτονται γενικότερων ζητημάτων του κλάδου, τα οποία απαιτούν κοινή αντιμετώπιση. Απαγορεύεται κάθε συζήτηση, συνεννόηση ή απόφαση επί θεμάτων πέραν των περιλαμβανομένων στον σκοπό της και δη επί θεμάτων οικονομικής διαχείρισεως, πολιτικής τιμών, χάραξης κοινής πολιτικής». Εκτίμησε, επίσης, ότι τα παρακάτω μέτρα θα αποτελούσαν πρόσθετα θετικά βήματα για την αποφυγή μελλοντικής καταστρατήγησης των διατάξεων περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού: (α) η παρουσία σε όλες τις μελλοντικές συνεδριάσεις της Ένωσης ανεξάρτητου εξωτερικού νομικού, ειδικού στο δίκαιο του ανταγωνισμού, καθώς και (β) η καθιέρωση της υπενθύμισης σε κάθε συνεδρίαση της Ένωσης, ως πρώτο θέμα ημερήσιας διάταξης, ότι θα πρέπει να αποφεύγεται κάθε ενέργεια κατά την διάρκεια της συνεδρίασης που καταστρατηγεί το δικαίωμα του ανταγωνισμού.

93. Μετά ταύτα, παρέλκει η εξέταση της διατυπωθείσας ένστασης παραγραφής για τα έτη 2002 και 2003 (βλ. ενότητα III ανωτέρω), καθόσον δεν διαπιστώνονται στην κρινόμενη υπόθεση παραβάσεις των διατάξεων του νόμου για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού.

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

**Η Επιτροπή Ανταγωνισμού**, αποφάσισε **κατά πλειοψηφία** ότι στην ως άνω κρινόμενη υπόθεση δεν διαπιστώθηκε παράβαση του άρθρου 1 του ν. 703/77, όπως ισχύει, και ότι δεν συντρέχει λόγος περαιτέρω δράσης από μέρους της, κατά το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.

Η απόφαση εκδόθηκε την 10<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2010.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 6 του ισχύοντος Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β' 1890/29.12.2006).

Ο Πρόεδρος

Δημήτριος Κυριτσάκης

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Δημήτριος Λουκάς

Η Γραμματέας

Παρασκευή Α. Ζαχαριά