

ΑΠΟΦΑΣΗ<sup>1</sup> ΑΡΙΘΜ. 227/ΠΙ/2003  
**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**  
**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου, του Υπουργείου Ανάπτυξης, την 13<sup>η</sup> Ιουνίου 2002, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30 π.μ., με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτρης Τζουγανάτος

Μέλη : Ηλίας Βλάσσης,

Νικόλαος Καραμητσάνης, κωλυόμενου του τακτικού Θεόδωρου Δελιγιαννάκη,

Δημόκριτος Άμαλλος, κωλυόμενου του τακτικού Παναγιώτη Μαντζουράνη

Αντώνιος Μέγγουλης, κωλυόμενου του τακτικού Κωνσταντίνου Ηλιόπουλου,

Λεωνίδας Νικολούζος και

Γεώργιος Τριανταφυλλάκης, κωλυόμενου του τακτικού Νικολάου Βέττα.

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

Τα λοιπά τακτικά ή και αναπληρωματικά μέλη, καίτοι προσκληθέντα, απουσίαζαν λόγω κωλύματος.

Θέμα της Συνεδρίασεως ήταν η από 24.9.1999 γνωστοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 4β του ν.703/77, όπως ισχύει, της συγκέντρωσης των εταιρειών **ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) Α.Ε.** και **ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.** που αφορά τη μεταξύ τους συγχώνευση, με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη και η οποία πραγματοποιήθηκε δυνάμει του από 26/5/99 σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν οι ως άνω εταιρείες δια του πληρεξουσίου δικηγόρου Βασιλείου Ι. Πρωτοπαπά.

Στην αρχή της Συνεδρίασεως, το λόγο έλαβε η Γενική Εισηγήτρια, Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε τη γραπτή εισήγηση της Γραμματείας επί της υποθέσεως και πρότεινε τη μη απαγόρευση της από 24/9/99 γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης επιχειρήσεων, η οποία πραγματοποιείται με την συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρίας «ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.» από την εταιρία «ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», δεδομένου ότι δεν περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις σχετικές αγορές υπηρεσιών, στις οποίες αφορά. Στη συνέχεια, το λόγο έλαβε ο ανωτέρω πληρεξούσιος δικηγόρος, ο οποίος συντάχθηκε με την εισήγηση της Γραμματείας, απάντησε σε ερωτήσεις που του υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής και ζήτησε να αναγνωρισθεί ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση είναι σύμφωνη με το άρθρο 4γ του ν.703/77.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε διάσκεψη την 26<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2002, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:00, στην ίδια ως άνω αίθουσα και αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του σχετικού φακέλου, την εισήγηση της Γραμματείας και τις απόψεις που διετύπωσαν, προφορικά, οι ενδιαφερόμενες εταιρείες και την ενώπιον της Επιτροπής εν γένει συζήτηση της υποθέσεως,

---

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

**ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :**

**I.** Την 24/9/99, οι εταιρίες «ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» (εφεξής ANEK) και «ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.» (εφεξής ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ) υπέβαλαν στην Γραμματεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού, έγγραφη γνωστοποίηση της μεταξύ τους συγχώνευσης με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη, η οποία πραγματοποιήθηκε βάσει του από 26/5/99 μεταξύ τους υπογραφέντος σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης, με το οποίο συμφωνήθηκαν και έγιναν αμοιβαίως αποδεκτά μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

- Η συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρίας ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ από την εισηγμένη στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών ANEK, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 68 παρ. 2 και 69 έως 77 του ν.2190/20 και 1 έως 5 του ν.2166/93.
- Η πραγματοποίηση της συγχώνευσης με ενοποίηση των στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού των δύο εταιριών και λύση της απορροφώμενης εταιρίας χωρίς εκκαθάριση και ακύρωση των μετοχών της και μεταβίβαση του συνόλου της περιουσίας της (ενεργητικού και παθητικού) στην απορροφώσα. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων της απορροφώμενης στην απορροφώσα περιλαμβάνει και 2 πλοία, τα “ΑΡΚΑΔΙ” και “ΠΡΕΒΕΛΗ”.
- Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου (μ.κ.) της ANEK (15.459.882.000 δρχ.) κατά το εισφερόμενο ποσό του μ.κ. της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ (3.147.000.000 δρχ.) πλέον 27.637.908 δρχ. με κεφαλαιοποίηση ισόποσου μέρους του έκτακτου αποθεματικού της πρώτης, έτσι ώστε το νέο μετά τη συγχώνευση μ.κ. της απορροφώσας να ανέρχεται στο ποσό των 18.634.519.908 δρχ., καθώς και η ταυτόχρονη αύξηση της ονομαστικής αξίας όλων των μετοχών της από 500 σε 547 δρχ.
- Η ανταλλαγή των παραπάνω νέων μετοχών με τις υφιστάμενες μετοχές των μετόχων τόσο της απορροφώμενης όσο και της απορροφώσας, με σχέση ανταλλαγής 1:1. Συνεπώς, στο μ.κ. της προκύπτουσας από τη συγχώνευση εταιρίας, επί συνόλου 34.066.764 μετοχών, οι μέτοχοι της απορροφώσας συμμετέχουν με 30.919.764 μετοχές (ήτοι ποσοστό 90,76%) και οι μέτοχοι της απορροφώμενης με 3.147.000 μετοχές (ήτοι ποσοστό 9,24%).
- Μετά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1998 (ημερομηνία που κλείνουν οι ισολογισμοί των υπό συγχώνευση εταιριών) όλες οι πράξεις που διενεργεί η απορροφώμενη λογίζεται ότι διενεργούνται για λογαριασμό της απορροφώσας.

Στις 29/9/99 υπεβλήθη από τις εταιρίες ANEK και ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ αίτηση χορήγησης άδειας παρέκκλισης από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4ε του ν.703/77, σύμφωνα με το άρθρο 4ε παρ. 3 αυτού, η οποία έγινε δεκτή με την υπ’ αριθμ. 83/Π/99 απόφαση της Επιτροπής και η συγχώνευση ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο 1999.

**II.** Η ANEK ιδρύθηκε το 1967, έχει έδρα στο Δήμο Χανίων Κρήτης και είναι ναυτιλιακή εταιρία πολυμετοχικής βάσης με ευρεία διασπορά μετοχών. Με απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων της (2/8/98) καταργήθηκε η διάταξη του καταστατικού της, σύμφωνα με την οποία κάθε μέτοχος είχε το δικαίωμα απόκτησης αριθμού μετοχών που αντιστοιχούσε κατά ανώτατο όριο στο 1/300 του συνολικού αριθμού αυτών και η διαπραγμάτευσή τους στο Χ.Α.Α. ξεκίνησε την 21/1/1999. Κατά το έτος εκείνο, κανένας μέτοχος της εταιρίας δεν κατείχε ποσοστό μεγαλύτερο από 2%.

Την 30/9/2000 οι μέτοχοί της αριθμούσαν τους 39.271. Σήμερα, σύμφωνα με στοιχεία που παρασχέθηκαν στην εταιρία από το Κεντρικό Αποθετήριο Αθηνών, δύο μόνο μέτοχοι κατέχουν ποσοστό πλέον του 2% του εταιρικού κεφαλαίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 15 του καταστατικού της, το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) της εταιρείας αποτελείται από δεκαπέντε (15) μέλη, έντεκα (11) εκ των οποίων εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.) των μετόχων με μυστική ψηφοφορία και κατ' απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται σε αυτή και τέσσερα (4) ορίζονται *ex officio*, ως ακολούθως: α) ο Μητροπολίτης Κίσσαμου και Σελίνου, β) ο Δήμαρχος Χανίων, γ) ο Δήμαρχος Ρεθύμνης και δ) ο Σύνδεσμος Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων μπορεί να ορίζει ένα μέλος του. Το Δ.Σ. βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως, εφόσον παρίσταται αυτοπροσώπως στην συνεδρίαση αυτού το ήμισυ πλέον ενός (50%+1) των Συμβούλων και οι αποφάσεις λαμβάνονται πάντοτε με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων και αντιπροσωπευομένων μελών.

Στο Δ.Σ. της εταιρίας που είχε συγκροτηθεί σε σώμα την 10/8/98 με τετραετή θητεία, Πρόεδρος ήταν ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης και Α' Αντιπρόεδρος ο Ιωσήφ Βαρδινογιάννης του Ιωάννου.

Η ANEK δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας σε γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Το 1998 ο στόλος της αποτελείτο από τα συμβατικού/κλασσικού τύπου επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία ΚΑΝΤΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟ, ΑΠΤΕΡΑ, ΛΙΣΣΟΣ, ΛΑΤΩ, ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, ΤΑΛΩΣ, ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ, ενώ στις αρχές του 1999 η εταιρία αγόρασε από την Ιαπωνία το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο Σ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, το οποίο μετά τη μετασκευή του αντικατέστησε το ΤΑΛΩΣ. Έκτοτε, στο στόλο της προστέθηκαν το πλοίο ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ, «αδελφό» πλοίο του Σ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, καθώς και δύο νεότευκτα υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που δρομολογήθηκαν σε γραμμές εξωτερικού, ενώ ορισμένα από τα παλαιότερα πλοία της έχουν ήδη διατεθεί και δεν ανήκουν πλέον στο δυναμικό της εταιρίας.

Σε ότι αφορά τις γραμμές εσωτερικού και κατά το χρόνο της γνωστοποίησης, η εταιρία ANEK, διαθέτοντας τις σχετικές άδειες σκοπιμότητας από το Υ.Ε.Ν., διενεργούσε με τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και οχημάτων από τον Πειραιά προς τα Χανιά (λιμάνι Σούδας) και το Ηράκλειο Κρήτης. Σε ότι αφορά τις γραμμές εξωτερικού, η εταιρία δραστηριοποιείται στη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας και συγκεκριμένα το 1999 τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ ήταν δρομολογημένα στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ και Σ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Τεργέστη (μέρος των δρομολογίων εξωτερικού πραγματοποιείται εντός Ελλάδος).

Στον κύκλο εργασιών της ANEK περιλαμβάνονται κυρίως έσοδα που προέρχονται από τους ναύλους επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού αλλά και έσοδα που προέρχονται από την εκμετάλλευση των εστιατορίων-κυλικείων, τις πωλήσεις των καταστημάτων αφορολόγητων ειδών και τα καζίνο που λειτουργούν στα πλοία της.

Κατά τα έτη 1996, 1997 και 1998 ο συνολικός κύκλος εργασιών της (έσοδα γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού) ανήλθε στο ποσό των 20.426.587.235 δρχ. (67.755.043 Ecu), 26.815.057.537 δρχ. (86.941.907 Ecu) και 30.343.665.595 δρχ. (91.534.988 Ecu) αντίστοιχα. Τα κέρδη της εταιρίας την εν λόγω τριετία είχαν ανοδική πορεία και ειδικότερα τα καθαρά κέρδη της χρήσης 1998 αυξήθηκαν κατά 1.213 εκατ. δρχ. σε σχέση με εκείνα της χρήσης 1997 (ήτοι ποσοστό 32%), ενώ η αντίστοιχη αύξηση το 1997 σε σχέση με το 1996 ήταν 9,26%.

Στην προκειμένη περίπτωση, για τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών στην εθνική αγορά, λαμβάνονται υπόψη οι πωλήσεις εισιτηρίων και τα λοιπά έσοδα που πραγματοποιήθηκαν στην

Ελλάδα, ανεξάρτητα από τη γραμμή στην οποία εκτελέστηκαν οι πλόες, με βάση το γενικό κανόνα για τη γεωγραφική κατανομή του κύκλου εργασιών που ορίζει ότι ο γεωγραφικός εντοπισμός του κύκλου εργασιών καθορίζεται από τον τόπο που βρίσκεται ο πελάτης κατά τη στιγμή της συναλλαγής (βλ και παρ. 45 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής 98/C 66/04 σχετικά με την έννοια του κύκλου εργασιών σύμφωνα με τον Κανονισμό 4064/89)

Όπως προκύπτει από το προσάρτημα του ισολογισμού της ANEK, το 1998 η εταιρία είχε έσοδα [...] δρχ. από τις γραμμές εσωτερικού και [...]δρχ. από τις γραμμές εξωτερικού. Κατά δήλωση της εταιρίας, τα έσοδα των γραμμών εξωτερικού προήλθαν σε ποσοστό [...] % ([...] δρχ.) από την Ελλάδα και σε ποσοστό [...] % ([...] δρχ.) από το εξωτερικό. Συνεπώς, ο κύκλος εργασιών της ANEK στην Εθνική αγορά, κατά το εν λόγω έτος ανήλθε στο ποσό των [...]δρχ. (ήτοι [...] Ecu).

Η εταιρία ANEK, την 31/12/1998, δεν είχε καμία συμμετοχή στο κεφάλαιο άλλων επιχειρήσεων σε ποσοστό μεγαλύτερο από 10%, συνεπώς δεν συνέτρεχε λόγος σύνταξης ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων αυτής. Στην Έκθεση όμως του Δ.Σ. της προς την Ετήσια Τακτική Γ.Σ. των μετόχων της για τη χρήση 1998, η οποία πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 1999, αναφέρονται τα σχέδια και οι προθέσεις της για την περαιτέρω ανάπτυξή της, μέσω στρατηγικών συνεργασιών και συμμετοχών στο κεφάλαιο άλλων εταιριών «με στόχο τη δημιουργία ενός μεγάλου επιχειρηματικού σχήματος με κυρίαρχη θέση στην αγορά». Ενόψει της μελλοντικής άρσης του «cabotage», στην παραπάνω Έκθεση αναφέρεται ότι: [...].

Προς υλοποίηση των ανωτέρω και όπως προκύπτει από στοιχεία που περιλαμβάνονται στην από 24/9/99 γνωστοποίηση, η εταιρία ANEK:

1. Την 1/3/1999 με επιστολή της προς το Δ.Σ. της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (Ν.Ε.Λ.) επιβεβαίωσε το ενδιαφέρον της να συμμετέχει στην επικείμενη αύξηση του μ.κ. της τελευταίας για ποσό έως [...] δρχ. υπό τους ακόλουθους όρους: [...].
2. Στις 10/3/99 με επιστολή της προς τη ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Δ.Α.Ν.Ε.) επιβεβαίωσε το ενδιαφέρον της να συμμετέχει στην αύξηση του μ.κ. αυτής, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: [...].
3. Στις 31/12/98 υπέγραψε σύμβαση συνεργασίας με τη ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.), η οποία θα πραγματοποιείτο μόνο εφόσον οι όροι της γίνονταν αποδεκτοί από τη συγκληθησόμενη έκτακτη Γ.Σ. των μετόχων της Λ.Α.Ν.Ε. Ειδικότερα η ανωτέρω σύμβαση προέβλεπε ότι: [...].
4. Σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς συμμετείχε στην ίδρυση της ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ Α.Ε. (ΑΝΕΝ) για την εξυπηρέτηση, μετά την απόκτηση κατάλληλου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου, της γραμμής Κίσσαμος-Κύθηρα-Αντικύθηρα-Γύθειο-Καλαμάτα. Σύμφωνα με το καταστατικό ίδρυσης της ΑΝΕΝ, η ANEK μπορούσε να αποκτήσει αριθμό μετοχών που θα αντιστοιχούσε σε ποσοστό μέχρι [...] % με δυνατότητα αύξησης μέχρι [...] % σε περίπτωση μη ολοσχερούς κάλυψης του μετοχικού κεφαλαίου, το οποίο ανερχόταν σε [...]δρχ.

Κατόπιν αιτήματος της Γραμματείας της Επιτροπής, η οποία ζήτησε να ενημερωθεί σχετικά με την εξέλιξη και το στάδιο στο οποίο βρισκόταν κάθε μία από τις παραπάνω συμφωνίες, η εταιρία ANEK με επιστολή της στις 20/12/1999 δήλωσε ότι: α) έχει ολοκληρωθεί η συμφωνία με τη Ν.Ε.Λ. για συμμετοχή στο μ.κ. της σε ποσοστό 16,5%, β) δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη η καταβολή για τη συμμετοχή της στη Δ.Α.Ν.Ε. σε ποσοστό 43,3%, γ) έχει ολοκληρωθεί η συμφωνία με τη Λ.Α.Ν.Ε. για συμμετοχή στο μ.κ. της σε ποσοστό 50% με εισφορά του Ε/Γ-Ο/Γ



«ΤΑΛΩΣ» (νυν ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.) και δ) η εταιρία Α.Ν.Ε.Ν. έχει ιδρυθεί και η συμμετοχή της ANEK σε αυτή ανέρχεται σε ποσοστό 20%.

**III.** Η εταιρία ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ με έδρα το Δήμο Ρεθύμνης Κρήτης, ιδρύθηκε το 1981 ως ακτοπλοϊκή εταιρία πολυμετοχικής βάσης. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 3 του καταστατικού της, μέτοχοι της εταιρίας μπορούν να είναι: α) φυσικά πρόσωπα Ελληνικής υπηκοότητας, β) νομικά πρόσωπα και εμπορικές εταιρίες που έχουν την έδρα τους στην Ελληνική επικράτεια, γ) επιστημονικές, επαγγελματικές, γεωργικές και πάσης φύσεως οργανώσεις που έχουν την έδρα τους στην Ελληνική επικράτεια, δ) Δήμοι, Κοινότητες, γεωργικοί συνεταιρισμοί, ενορίες και Ιερές Μονές. Επίσης το Δ.Σ. μπορούσε με απόφασή του να επιτρέψει την εγγραφή και άλλων μετόχων, κανένας όμως από όλους τους παραπάνω δεν μπορούσε να κατέχει μετοχές σε ποσοστό μεγαλύτερο από το 2% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου.

Το 1998 η εταιρία είχε σε πλήρη λειτουργία τα συμβατικού/κλασσικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ΑΡΚΑΔΙ και ΠΡΕΒΕΛΗ, τα οποία, βάσει των εκτελούμενων από την εταιρία αδειών σκοπιμότητας, ήταν δρομολογημένα στη γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου. Το Ε/Γ πλοίο της εταιρίας ΝΕΑΡΧΟΣ, το οποίο τα έτη 1995 και 1996 εκτελούσε το δρομολόγιο Κέρκυρα-Παξοί-Πρέβεζα-Αμφιλοχία, λόγω ζημιογόνου αποτελέσματος αποδρομολογήθηκε και τελικά επωλήθη το Δεκέμβριο του 1998. Επίσης, το καλοκαίρι του 1998 το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ προσεγγίζει και τη νήσο Σίφνο εκτελώντας το δρομολόγιο Πειραιάς-Σίφνος-Ρέθυμνο, ενώ παράλληλα εντός του έτους πραγματοποίησε τέσσερα θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες).

Η Διοίκηση της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ κρίνοντας ότι υφίστατο ανάγκη διεύρυνσης του επιχειρηματικού της σχήματος προκειμένου να ανταποκριθεί στις εξελίξεις του κλάδου, ξεκίνησε διαπραγματεύσεις, κατά το έτος 1998, με τις δύο μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες της Κρήτης (ANEK και ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.) εξετάζοντας την προοπτική συγχώνευσης μαζί τους και κατέληξε στην υπό κρίση συμφωνία συγχώνευσης με την ANEK.

Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας στην Ελλάδα για τα έτη 1996, 1997 και 1998 ανήλθε σε 3.350.224.494 δρχ. (11.112.703 Ecu), 3.569.861.713 δρχ. (11.574.489 Ecu) και 3.897.163.404 δρχ. (11.756.220 Ecu) αντίστοιχα, ενώ τα κέρδη της χρήσης του 1998 ανήλθαν στο ποσό 725.720.355 δρχ. έναντι 281.931.599 δρχ. της προηγούμενης χρήσης.

Από το Προσάρτημα του Ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 1998 προκύπτει ότι η εταιρία το εν λόγω έτος δεν είχε συμμετοχές στο κεφάλαιο άλλων επιχειρήσεων με ποσοστό μεγαλύτερο από 10%, παρότι σημειώνεται ότι στα περιουσιακά της στοιχεία αναφέρεται και η κτήση μετοχών αξίας [...] δρχ. της εταιρίας [...].

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

Οι συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις ANEK και ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, κατά το έτος που συγχωνεύθηκαν, παρείχαν με τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία τους υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προσώπων, οχημάτων και πραγμάτων. Ειδικότερα, η απορροφούσα εταιρία ANEK παρείχε τις εν λόγω υπηρεσίες στις δρομολογιακές γραμμές: α) Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Ανκόνας, β) Πάτρας-

Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας-Τεργέστης γ) Πειραιώς-Χανίων, δ) Πειραιώς-Ηρακλείου και η απορροφούμενη εταιρία ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ στη γραμμή εσωτερικού Πειραιώς-Ρεθύμνου προσεγγίζοντας κατά τους θερινούς μήνες και τη νήσο Σίφνο.

Σύμφωνα με τις γνωστοποιούσες εταιρίες,

α) Η σχετική αγορά προϊόντων στην υπό κρίση υπόθεση αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, που εκτελούνται από την εταιρία ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ στη γραμμή Πειραιάς-Ρέθυμνο, καθώς επίσης και στη γραμμή Πειραιάς-Σίφνος-Ρέθυμνο. Η τελευταία, ως αναφέρεται στη γνωστοποίηση, «έχει πολύ μικρή σημασία λόγω του αριθμού των μεταφερομένων και του μικρού χρονικού διαστήματος που λειτουργεί». Ως ανταγωνιστικές αγορές μπορούν να θεωρηθούν οι αγορές διακίνησης επιβατών και οχημάτων που γίνονται είτε θαλάσσια μέσω των κοντινών λιμανιών (Χανιά, Ηράκλειο) είτε αεροπορικά μέσω των αεροδρομίων Χανίων και Ηρακλείου και αφορά επιβάτες.

β) Σχετικές γεωγραφικές αγορές αποτελούν «... τα δρομολόγια πλοίων και αεροπλάνων στις γραμμές Χανιά-Πειραιάς, Χανιά-Ελληνικό και αντίστροφα και Ηράκλειο-Πειραιάς, Ηράκλειο-Ελληνικό και αντίστροφα. Τα πλοία της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ θα συνεχίσουν να εκτελούν τα δρομολόγια που προαναφέραμε στις γραμμές Ρέθυμνο-Πειραιάς-Ρέθυμνο και κατ' ελάχιστον στη γραμμή Πειραιάς-Σίφνος-Ρέθυμνο και αντίστροφα...»

Προκειμένου να οριοθετηθεί η σχετική αγορά στην υπό κρίση υπόθεση και με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα:

- Τα λιμάνια της Κρήτης, με τα οποία υπάρχει απ' ευθείας θαλάσσια σύνδεση από τον Πειραιά, βρίσκονται στα Χανιά, στο Ρέθυμνο και στο Ηράκλειο και οι τρεις δρομολογιακές γραμμές είναι οι: Πειραιώς-Χανίων, Πειραιώς-Ρεθύμνου και Πειραιώς-Ηρακλείου.
- Στον Αγ. Νικόλαο και στη Σητεία (Ν. Λασιθίου) προσεγγίζει το Ε/Γ-Ο/Γ ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ της Λ.Α.Ν.Ε., το οποίο είχε δρομολογηθεί από την εταιρία στη γραμμή Πειραιάς-Μήλος-Άγιος Νικόλαος-Σητεία με προσέγγιση σε Κάσο και Κάρπαθο, ενώ από τον Ιούνιο 1998 η γραμμή προεκτάθηκε και στη Ρόδο.
- Σύμφωνα με τα προσαχθέντα από την ANEK στοιχεία, πλοία των εταιριών ΝΟΜΙΚΟΣ LINES και G.A. FERRIES προσεγγίζουν στα λιμάνια Ηρακλείου, Αγ. Νικολάου και Σητείας από το Αιγαίο και τις Κυκλάδες, ενώ πλοία των εταιριών ΜΟΙΡΑΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ εκτελούσαν δρομολόγια, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, συνδέοντας την Πελοπόννησο, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα με τη Δυτική Κρήτη (λιμάνι Κισσάμου).
- Τα δρομολογημένα στις γραμμές της Κρήτης πλοία των εταιριών ANEK και ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ήταν, όπως προαναφέρθηκε, συμβατικού/κλασσικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ, δηλαδή έχουν δυνατότητα μεταφοράς τόσο προσώπων όσο και επιβατηγών αυτοκινήτων, δικύκλων και φορτηγών και διακρίνονται από εκείνα που έχουν δυνατότητα μεταφοράς μόνο επιβατών (Ε/Γ) ή τα εμπορικά πλοία (R/O/R/O) που μεταφέρουν μόνο φορτηγά οχήματα και τους οδηγούς τους. Στην εν λόγω κατηγορία των Ε/Γ-Ο/Γ ανήκουν και τα νέας τεχνολογίας Highspeed Ferries, με δυνατότητα ανάπτυξης μεγαλύτερης ταχύτητας. Επίσης, όλα τα παραπάνω διακρίνονται βάσει της υπηρεσιακής τους ταχύτητας από τα λεγόμενα ταχύπλοα, με τα οποία ο χρόνος του ακτοπλοϊκού ταξιδιού έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό.
- Το οδικό δίκτυο της Κρήτης θεωρείται άνετο και υπάρχει τακτική συγκοινωνία που εξυπηρετεί τη διακίνηση στις πόλεις, τη μετάβαση από την πρωτεύουσα κάθε νομού στις πρωτεύουσες άλλων νομών και τη σύνδεση των πόλεων, των χωριών και των νομών μεταξύ τους.

Επίσης, η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών δια θαλάσσης, όπως αυτή οριοθετήθηκε στην υπ. αριθμ. 210/Π/2002 απόφαση της Επιτροπής, σε σχέση με τις μεταφορές δι' αέρος και οδικώς, αποτελεί διακριτή αγορά λόγω: 1) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της συνολικής δαπάνης μεταφοράς (ατομική δαπάνη, οικογενειακή, ομαδική, ειδικών κατηγοριών προσώπων, απλή διαδρομή ή μετ' επιστροφής κλπ.), 2) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την απόσταση, η ασφάλεια, η άνεση, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού, η ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες, οι λοιπές παρεχόμενες από το μεταφορικό μέσο υπηρεσίες κλπ., 3) των ειδικών λόγων για τη χρήση κάθε μέσου (όπως επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής, ανάγκη μεταφοράς οχήματος κλπ.)

Με βάση την προαναφερθείσα απόφαση της Επιτροπής, ως σχετική γεωγραφική αγορά για τις ακτοποϊκές μεταφορές προσώπων και οχημάτων θεωρείται «...κάθε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή που εκτελεί κάθε πλοίο με βάση την άδεια σκοπιμότητάς του και τα εγκεκριμένα από το ΥΕΝ δρομολόγια, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και προορισμού του. Μερική υποκατάσταση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μεταξύ κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για αναχώρηση την ίδια ώρα, με ίδιου τύπου μέσο και άφιξη στον προορισμό του τη συγκεκριμένη ώρα...»

Συνεπώς στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης, μπορεί να γίνει δεκτή μόνον μερική υποκατάσταση για τις δρομολογιακές γραμμές που έχουν ως αφετηρία τον ίδιο λιμένα και καταλήγουν στα λιμάνια των όμορων νομών του νησιού, κυρίως για την κατηγορία των επιβατών που ταξιδεύουν με δικό τους μεταφορικό μέσο.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, ως διακριτές σχετικές αγορές υπηρεσιών στην υπό κρίση υπόθεση θεωρούνται: i) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία. και ii) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Ως σχετική γεωγραφική αγορά αντιστοίχως θεωρείται η δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου, η οποία υποκαθίσταται μερικώς από τις δρομολογιακές γραμμές Πειραιώς-Χανίων (Σούδας) και Πειραιώς-Ηρακλείου, κυρίως για την κατηγορία των επιβατών που ταξιδεύουν με δικό τους μεταφορικό μέσο.

**V.** Σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στη γνωστοποίηση, οι μεγαλύτερες ακτοποϊκές εταιρίες στην Ελλάδα με βάση τον κύκλο εργασιών που πραγματοποίησαν το 1998 ήταν οι: ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (43.234 εκατ. δρχ.), ΑΝΕΚ (30.344 εκατ. δρχ.) [άνω των , ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. (17.454 εκατ. δρχ.), Ν.Ε.Λ. (9.052 εκατ. δρχ.), ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ (3.897 εκατ. δρχ.), Δ.Α.Ν.Ε. (3.765 εκατ. δρχ.) και Λ.Α.Ν.Ε. (1.920 εκατ. δρχ.).

Από τις παραπάνω, κυριότερος ανταγωνιστής της απορροφούσας στις γραμμές εσωτερικού είναι η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε., η οποία κατά δήλωσή της, την εποχή εκείνη, εκτελούσε δρομολόγια στις γραμμές Πάτρας-Ανκόνας, Πάτρας-Βενετίας, Πειραιώς-Ηρακλείου και Ηρακλείου-Θεσσαλονίκης. Επίσης, τα δρομολογημένα σε γραμμές εξωτερικού πλοία της, εκτελούσαν μέρος του δρομολογίου τους στο εσωτερικό και συγκεκριμένα τα πλοία με τελικό προορισμό την Ανκόνα προσέγγιζαν την Ηγουμενίτσα, ενώ εκείνα με τελικό προορισμό τη Βενετία προσέγγιζαν την Κέρκυρα και την Ηγουμενίτσα. Ο κύκλος εργασιών της για τα έτη 1996, 1997 και 1998 ήταν 32.287 εκατ. δρχ., 34.560 εκατ. δρχ. και 43.234 εκατ. δρχ. αντίστοιχα.

**VI.** Σύμφωνα με στοιχεία του Τμήματος Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας της Ε.Σ.Υ.Ε. του έτους 1997 στην γραμμή Πειραιώς – Κρήτης διακινήθηκαν συνολικά 1.852.812 επιβάτες, 136.129 φορτηγά, 220.689 επιβατηγά και 61.929 δίκυκλα. Αντίστοιχα οι επιβάτες που διακινήθηκαν συνολικά στις εν λόγω γραμμές το 1998 ήταν 1.900.233.

Στην Κρήτη τη μεγαλύτερη κίνηση συγκεντρώνει το λιμάνι του Ηρακλείου και ακολουθούν τα λιμάνια της Σούδας (Χανίων) και του Ρεθύμνου, ενώ πολύ μικρότερη είναι η κίνηση στα λιμάνια της Σητείας και του Αγ. Νικολάου.

Τα μερίδια αγοράς των ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται στις δρομολογιακές γραμμές εσωτερικού και επηρεάζονται από την υπό κρίση συγκέντρωση είχαν ως ακολούθως:

1) Δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς – Ρεθύμνου: Τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, ΑΡΚΑΔΙ και ΠΡΕΒΕΛΗ, ήταν και τα μόνα δρομολογημένα στην εν λόγω γραμμή, σύμφωνα με βεβαίωση του Λιμεναρχείου Ρεθύμνου της 29/7/1999. Συνεπώς η απορροφώμενη εταιρία κατείχε το 100% των αγορών παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου.

2) Δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς – Χανίων (Σούδας): Στην εν λόγω γραμμή ήταν δρομολογημένα μόνο Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της εταιρίας ANEK, σύμφωνα με βεβαίωση του κεντρικού Λιμεναρχείου Χανίων της 27/7/99. Συνεπώς η απορροφώσα εταιρία κατείχε το 100% των αγορών παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Χανίων.

3) Δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς – Ηρακλείου: α) Κατά την εκτίμηση της ANEK την τριετία 1996-1998 με πλοία της διακινήθηκε το 24-25% του συνόλου των επιβατών και το 40-42% του συνόλου των φορτηγών αυτοκινήτων στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή και μοναδικός ανταγωνιστής της ήταν η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. β) Η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. με την από 27/10/99 επιστολή της επιβεβαιώνει τα ανωτέρω και εκτιμά ότι το 1998, τα μερίδια αγοράς των δύο εταιριών είχαν ως εξής: Στους επιβάτες, η ANEK είχε ποσοστό 21%, ενώ οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ 79%, στα αυτοκίνητα τα ποσοστά ήταν 24% και 76% αντιστοίχως, ενώ στα φορτηγά αυτοκίνητα 42% και 58% αντιστοίχως.

**VII.** Το έτος 1999, που πραγματοποιήθηκε η υπό κρίση συγχώνευση, ήταν ήδη ορατές οι επερχόμενες εξελίξεις στον κλάδο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα.

Ο υπ' αριθμ. 3577/92 Κανονισμός της Ε.Ε. εισήγαγε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών, με επακόλουθο για τη χώρα μας την άρση του αποκλειστικού δικαιώματος των υπό Ελληνική σημαία πλοίων να μεταφέρουν πρόσωπα και πράγματα μεταξύ των Ελληνικών λιμένων, η οποία υλοποιείται κατ' εφαρμογή του ν.2932/2001 τον Νοέμβριο 2002.

Με βάση τα ισχύοντα, η δρομολόγηση ενός πλοίου στην εκάστοτε ακτοπλοϊκή γραμμή δεν βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Με δεδομένο ότι απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή ελληνικού επιβατηγού πλοίου στην ακτοπλοΐα βάσει του Π.Δ. 684/76 είναι η άδεια σκοπιμότητας, η οποία χορηγείται ή απορρίπτεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη και μετά από γνωμοδότηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Γ.Ε.Α.Σ.), σύμφωνα με τις υφιστάμενες συγκοινωνιακές ανάγκες, η είσοδος μιας ακτοπλοϊκής εταιρίας στην εκάστοτε γραμμή δεν είναι δεδομένη, ούτε ευχερής, σε περίπτωση που κριθεί ότι οι



συγκοινωνιακές ανάγκες της τελευταίας είναι καλυμμένες. Στην απόφαση με την οποία χορηγείται άδεια σκοπιμότητας αναφέρονται: το δρομολόγιο που υποχρεωτικά θα εκτελείται, ο πλοιοκτήτης, συγκεκριμένες υποχρεώσεις για το πλοίο καθώς και όροι, η μη τήρηση των οποίων συνεπάγεται ανάκληση της άδειας με απόφαση και πάλι του Υ.Ε.Ν. μετά από γνώμη της Γ.Ε.Α.Σ. Οι άδειες σκοπιμότητας μπορούν να τροποποιηθούν όσον αφορά στο εγκεκριμένο δρομολόγιο και επίσης, σε περίπτωση ειδικών αναγκών, όπως κατά τη θερινή περίοδο, καθορίζονται έκτακτα δρομολόγια ή τροποποιούνται τα εγκεκριμένα, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.).

Γενικά πρόκειται για κλάδο στον οποίο ο κρατικός παρεμβατισμός είναι έντονος (τρόπος καθορισμού ναύλων, σύνθεση πληρωμάτων, ώρες αναχώρησης κλπ.) χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους.

Σε ότι αφορά την υπό κρίση συγκέντρωση και τις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων, στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου που καταρχήν θα επηρεαστούν, η απορροφούσα εταιρία θα αποκτήσει το 100% αυτών, αφού η απορροφούμενη ήταν η μοναδική που εκτελούσε το συγκεκριμένο δρομολόγιο πριν τη συγκέντρωση. Συνεπώς δεν περιορίζονται οι επιλογές του επιβάτη με προορισμό το Ρέθυμνο, απλά αλλάζει η πλοιοκτήτρια εταιρία που θα παρέχει υπηρεσίες στην εν λόγω γραμμή.

Σε ότι αφορά τις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων, στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Χανίων (Σούδας), για τις οποίες μπορεί να υποστηριχθεί ότι υφίσταται μερική υποκατάσταση με τις σχετικές αγορές, η ANEK ήταν ήδη παρούσα πριν τη συγκέντρωση εκμεταλλεζόμενη τη γραμμή σχεδόν μονοπωλιακά.

Στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ηρακλείου, για τις οποίες επίσης μπορεί να υποστηριχθεί ότι υφίσταται μερική υποκατάσταση με τις σχετικές αγορές, τα μερίδια της ANEK ήταν χαμηλά σε σχέση με εκείνα της μοναδικής ανταγωνίστριάς της, η οποία διακινούσε το 79% των επιβατών, το 76% των αυτοκινήτων και το 58% των φορτηγών στην εν λόγω γραμμή, οπότε, η παρουσία της ANEK στον όμορο του νομού Ηρακλείου, νομό Ρεθύμνου, αντί της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, μάλλον θα ενέτεινε τον ανταγωνισμό μεταξύ των δύο κατά παράδοση ανταγωνιστών στο νομό Ηρακλείου παρά θα μείωνε αυτόν, αν εξέταζε κανείς τα αποτελέσματα μεμονωμένα σε κάθε δρομολογιακή γραμμή.

Τα παραπάνω δεν αναιρούν το γεγονός ότι η θέση της ANEK στο σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών της Κρήτης γενικά ενισχύεται. Στον τότε στόλο της προστίθενται δύο πλοία και, ενώ πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της εκτελούσαν δρομολόγια από τον Πειραιά προς δύο λιμάνια της Κρήτης, μετά τη συγκέντρωση αυτή είναι παρούσα και στα τρία κύρια λιμάνια του νησιού. Αντίστοιχα η ανταγωνίστριά της ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε είναι παρούσα σε ένα μόνο από αυτά. Επίσης, η θέση της ενισχύεται από τη συμμετοχή της ANEK στη Λ.Α.Ν.Ε. σε ποσοστό 50% (ακτοπλοϊκό δρομολόγιο από τον Πειραιά προς τα λιμάνια Αγ. Νικολάου και Σητείας στο Ν. Λασιθίου).

Όπως προκύπτει από μεταγενέστερα της συγκέντρωσης στοιχεία, το 2000 η ANEK είχε δρομολογημένα 2 πλοία στη γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου, οπότε δεν μειώνεται ο αριθμός των δρομολογημένων στη γραμμή αυτή πλοίων μετά τη συγκέντρωση, 2 πλοία στη γραμμή Πειραιώς-Χανίων και 2 πλοία στη γραμμή Πειραιώς-Ηρακλείου. Η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. είχε 2 πλοία δρομολογημένα στη γραμμή Πειραιώς-Ηρακλείου, ενώ το Νοέμβριο του 2000 δρομολόγησε σε αυτή ένα νεότευκτο Highspeed Ferry μειώνοντας σημαντικά το χρόνο ταξιδιού (βλ. Ενημερωτικό Δελτίο ANEK Οκτωβρίου 2000 και Ε.Α.202/III/2002).

Γενικότερα, οι μεγαλύτερες τουλάχιστον ακτοπλοϊκές εταιρίες, ενόψει των εξελίξεων στον κλάδο της ακτοπλοΐας, εκτός από την αναβάθμιση των υφιστάμενων πλοίων τους προσανατολίζονται στη σταδιακή αντικατάσταση των παλαιών πλοίων των εσωτερικών γραμμών με νέα σύγχρονης τεχνολογίας, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων από αυτές υπηρεσιών.

Το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιριών για τις γραμμές της Κρήτης είναι μεγάλο διότι μεταξύ άλλων, η κίνησή τους παρουσιάζει μικρές διακυμάνσεις λόγω εποχικότητας, σε σχέση με άλλες ακτοπλοϊκές γραμμές. Δεδομένου ότι η επιβατηγός ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου και συγχρόνως χαρακτηρίζεται από ανελαστικότητα δαπανών (δαπάνες προσωπικού, ασφάλιστρα, καύσιμα, λιπαντικά κλπ.) όλους τους μήνες του έτους, η πραγματοποίηση πωλήσεων σε περιόδους μη αιχμής διευκολύνει την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας της εταιρίας.

Η ANEK την 20/12/1999 με επιστολή της δήλωνε τα ακόλουθα: “Σύμφωνα με πηγές του Υ.Ε.Ν. έχουν υποβληθεί αιτήσεις για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας ως εξής: Γραμμή Πειραιά – Χανιά: Πλέον των δρομολογημένων πλοίων, έχει εγκριθεί μια άδεια σκοπιμότητας για την ANEK και μια για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ενώ εκκρεμεί μία αίτηση για άδεια σκοπιμότητας για την εταιρία [...]. Γραμμή Πειραιά - Ηράκλειο: Έχουν εγκριθεί δύο άδειες σκοπιμότητας για αντικατάσταση πλοίων από την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ενώ πλέον των υφισταμένων έχουν υποβληθεί : [...]. Σε συνέχεια των ανωτέρω, με επιστολή της στις 4/6/2002 επιβεβαίωσε ότι: α) στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά (Σούδα): οι άδειες σκοπιμότητας που χορηγήθηκαν στις ANEK, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ και ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ δεν έχουν χρησιμοποιηθεί και β) στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο: η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ χρησιμοποίησε τις δύο νέες άδειες σκοπιμότητας για την αντικατάσταση δύο πλοίων της με νέα, ενώ η ANEK δεν έχει χρησιμοποιήσει την επιπλέον άδεια σκοπιμότητας. Σε ότι αφορά την εταιρία Ν.Ε.Α., το Υ.Ε.Ν. δεν ενέκρινε καμία άδεια σκοπιμότητας.

Πάντως με την εφαρμογή του ν.2932/01 από τον Νοέμβριο 2002, αίρονται τα σημαντικότερα νομικά εμπόδια εισόδου των εταιριών στην αγορά και η διασφάλιση της απελευθέρωσης έχει ανατεθεί στην Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.), η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της θα συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, θα μπορεί να ζητά τη γνώμη της σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σε αυτήν υποθέσεις, οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν. 703/77 και στην αρμοδιότητα της τελευταίας.

**VIII.** Α) Κατά το άρθρο 4 παρ. 2 εδαφ. α' του ν. 703/77, όπως ισχύει, συγκέντρωση πραγματοποιείται και όταν συγχωνεύονται με κάθε τρόπο δύο ή περισσότερες προηγουμένως ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Συνεπώς, η συγχώνευση με απορρόφηση της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ από την ANEK, αποτελεί συγκέντρωση επιχειρήσεων κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, η οποία εμπίπτει στις σχετικές με τις συγκεντρώσεις ρυθμίσεις του παραπάνω νόμου.

Στο μετοχικό κεφάλαιο της προκύψασας από τη συγχώνευση εταιρίας, οι μέτοχοι της απορροφώσας συμμετέχουν με ποσοστό 90,76% και οι μέτοχοι της απορροφώμενης με ποσοστό 9,24%.

Η υπό κρίση συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή σύννομα και εμπρόθεσμα, με βάση το άρθρο 4β του ν.703/77, ως ίσχυε τότε, προ της τροποποίησής του με το ν.2741/99 (Φ.Ε.Κ. 199/28.9.99) και το ν.2837/2000 (Φ.Ε.Κ. 178/3.8.2000) πληρώνοντας και τις δύο προϋποθέσεις, μεριδίου αγοράς και κύκλου εργασιών, που έθετε ο νόμος. Σε ότι αφορά το εμπρόθεσμο της γνωστοποίησης, σημειώνεται ότι αυτή είχε κατατεθεί στην Γραμματεία της

Επιτροπής στις 24/9/99, ενώ οι β' επαναληπτικές Γ.Σ. των εταιριών ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ και ΑΝΕΚ για την έγκριση της συγχώνευσης είχαν οριστεί για τις 17/10/99 και 24/10/99 αντίστοιχα.

Ωστόσο, κατά το άρθρο 1 παρ. 26 του ν.2837/2000, οι συγκεντρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού κατ' εφαρμογή του άρθρου 4β του ν.703/77, για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.2837/2000, κρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.703/77, όπως αυτές τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του ν.2837/2000.

Δεδομένου ότι, η υπό κρίση συγκέντρωση είχε γνωστοποιηθεί και επ' αυτής δεν είχε εκδοθεί απόφαση της Ε.Α. μέχρι την 3/8/2000, ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν.2837/2000, η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση των εταιριών ΑΝΕΚ και ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, πρέπει να κριθεί με βάση τις σχετικές διατάξεις του ν.703/77, όπως ισχύει..

Σύμφωνα με το άρθρο 4β παρ. 1 του ν.703/77, όπως ισχύει, κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή τη δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την απόκτηση συμμετοχής που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν: α) με τη συγκέντρωση αποκτάται ή αυξάνεται μερίδιο αγοράς των προϊόντων ή των υπηρεσιών που αφορά η συγκέντρωση, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 4στ, που αντιπροσωπεύει στην ελληνική αγορά ή σε ένα σημαντικό, σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών, τμήμα της, τουλάχιστον 35% του συνολικού κύκλου εργασιών που πραγματοποιείται με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που θεωρούνται ομοειδή από τον καταναλωτή, λόγω των ιδιοτήτων, της τιμής τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται ή β) ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ, ανέρχεται, στην εθνική αγορά, τουλάχιστον σε 150.000.000 Ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 15.000.000 Ευρώ.

Η υπό κρίση συγκέντρωση υπόκειται υποχρεωτικά σε προηγούμενη γνωστοποίηση, δεδομένου ότι σήμερα καλύπτεται μία από τις δύο προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος και συγκεκριμένα αυτή του μεριδίου αγοράς, αφού με την κρινόμενη συγκέντρωση αποκτήθηκε μερίδιο αγοράς 100% στις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου.

Β) Κατά το άρθρο 4ε παρ. 1 του ν. 703/77, όπως ισχύει, απαγορεύεται η πραγματοποίηση συγκέντρωσης που υπάγεται στη διαδικασία προληπτικού ελέγχου μέχρι την έκδοση της σχετικής απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ενώ κατά το άρθρο 4γ παρ. 1, με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, που υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της και ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

Σχετικά με τη δυνατότητα της υπό κρίση συγκέντρωσης να περιορίσει τον ανταγωνισμό, εκτιμάται ότι αυτή δεν δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό για τους κάτωθι λόγους:

1. Με την κρινόμενη συγκέντρωση, δεν επήλθε, άθροιση μεριδίων στις επιμέρους σχετικές αγορές που αυτή αφορά, καθώς τα εμπλεκόμενα μέρη δεν δραστηριοποιούνται στις ίδιες δρομολογιακές γραμμές.

2. Με τη συγκέντρωση, η απορροφώσα εταιρία αποκτά μερίδιο αγοράς 100% στις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ρεθύμνου, το οποίο προηγουμένως κατείχε η απορροφώμενη εταιρία. Η ANEK ήδη πριν τη συγκέντρωση κατείχε το 100% των αγορών παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) προσώπων και β) οχημάτων στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Χανίων, ενώ στις αντίστοιχες αγορές στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς-Ηρακλείου τα μερίδιά της ήταν πολύ χαμηλότερα από εκείνα της μοναδικής ανταγωνίστριας της εταιρίας.
3. Ενόψει της απελευθέρωσης της αγοράς της ακτοπλοΐας, η διασφάλιση της οποίας έχει πλέον ανατεθεί σε ανεξάρτητο φορέα, την Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ), με την εφαρμογή του ν.2932/2001, σε διάστημα περίπου έξι μηνών από σήμερα (Νοέμβριος 2002), τα σημαντικότερα νομικά εμπόδια εισόδου στις σχετικές αγορές υπηρεσιών θα αρθούν και αναμένεται να ενταθεί ο ανταγωνισμός, ειδικά στις υπό κρίση δρομολογιακές γραμμές, δεδομένου και του ιδιαίτερου εμπορικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν, λόγω της έλλειψης της μεγάλης εποχικής διακύμανσης στη διακίνηση τόσο επιβατών όσο και οχημάτων.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Αποφαίνεται, ότι δεν συντρέχει νόμιμος λόγος απαγόρευσης της από 24/9/99 γνωστοποίησης των εταιριών «ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» και «ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.», που αφορά τη μεταξύ τους συγχώνευση, με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη και η οποία πραγματοποιήθηκε δυνάμει του από 26/5/99 σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης, δεδομένου ότι δεν προκύπτουν δυσμενείς για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις στις σχετικές αγορές υπηρεσιών, στις οποίες αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε την 7η Ιανουαρίου 2003.

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

Ο Πρόεδρος

Ο Συντάξας την απόφαση

Δημήτριος Τζουγανάτος

Αντώνιος Μέγγουλης

Η Γραμματέας

Αικατερίνη Τριβέλη