

ΑΠΟΦΑΣΗ¹ ΑΡΙΘΜ. 249 /III/2003

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης την 29η Μαΐου 2003, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτρης Τζουγανάτος

Μέλη : Ηλίας Βλάσσης,

Νικόλαος Καραμητσάνης, κωλυόμενου του τακτικού Θεόδωρου Δεληγιαννάκη,

Παναγιώτης Μαντζουράνης,

Αλεξάνδρα Μικρουλέα, κωλυόμενου του τακτικού Λεωνίδα Νικολούζου,

Ιωάννης Κατσουλάκος,

Θεόδωρος Φορτσάκης, κωλυόμενου του τακτικού Χαρίσιου Ταγαρά και

Γεώργιος Τριανταφυλλάκης, κωλυόμενου του τακτικού Νικολάου Βέττα.

Γραμματέας: Σωτηρία Πανιέρα, κωλυόμενης της τακτικής, Αλεξάνδρας-Μαρίας Ταραμπίκου.

Τα λοιπά τακτικά ή/και αναπληρωματικά μέλη, καίτοι προσκληθέντα, δεν προσήλθαν λόγω δικαιολογημένου κωλύματος.

Θέμα της Συνεδρίασεως ήταν η από 1.2.2002 **καταγγελία**, των σωματείων: α) **ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ**, (παρακάτω και «ΣΕΤΤΓ»), β) **ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ** (παρακάτω και «ΠΕΤΑΓΑ») και γ) **ΕΝΩΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ** (παρακάτω και «ΕΤΓΜΘ») σύμφωνα με το άρθρο 24 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει, κατά των εταιρειών **ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε.** (παρακάτω και «Ολυμπιακή»), **ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε.** (παρακάτω και «Aegean») και **ΑΧΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.**, (παρακάτω και «Αχον»), τις οποίες καταγγέλλουν για παραβίαση των άρθρων 1 παράγραφος 1 και 2 του ως άνω νόμου.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν: α) ο νόμιμος εκπρόσωπος του ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ, Κλώντ Αρκούρ, μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου, Ευαγγέλου Παπαγεωργίου, β) ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Αθανάσιος Μαρίνος, μετά του άνω πληρεξουσίου δικηγόρου, Ευαγγέλου Παπαγεωργίου, γ) η ΕΝΩΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ -ΘΡΑΚΗΣ, δια του ως άνω πληρεξουσίου δικηγόρου, Ευαγγέλου Παπαγεωργίου καθώς και ε) η εταιρεία ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε., δια των πληρεξουσίων δικηγόρων, Βασιλείου Αναγνωστόπουλου και Αθανασίου Γιαννόπουλου και β) η εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., δια του πληρεξουσίου δικηγόρου, Ιωάννη Δρυλλεράκη. Η εταιρεία ΑΧΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ Α.Ε., δεν παρέστη στη συνεδρίαση, καθόσον έχει αναστείλει τη λειτουργία της, από το Δεκέμβριο του 2001.

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

Στην αρχή της συνεδρίασης, το λόγο έλαβε η Γενική Εισηγήτρια, Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε τη γραπτή εισήγηση της Γραμματείας και κατέληξε προτείνοντας, να υποχρεωθούν α) οι καταγγελλόμενες εταιρίες να παύσουν την παράβαση του άρθρου 1 παρ.1 και να παραλείψουν αυτή στο μέλλον και β) να απειληθεί πρόστιμο ή χρηματική ποινή ή και τα δύο στην περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης.

Στην συνέχεια, το λόγο έλαβαν τα ενδιαφερόμενα μέρη, ανέπτυξαν τις θέσεις τους, έδωσαν διευκρινήσεις, απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής και ζήτησαν τα μεν καταγγέλλοντα σωματεία την αποδοχή της αίτησής τους, οι δε καταγγελλόμενες εταιρίες, την απόρριψη αυτής, αναφερόμενοι και στα υπομνήματα που θα προσκομίσουν.

Στη συνέχεια, η καταγγελλόμενη εταιρία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., ζήτησε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, την εξέταση του εμπορικού διευθυντή της Σταύρου-Σπύρου Δαλιάκα για τη θεμελίωση των ισχυρισμών της, η δε Επιτροπή Ανταγωνισμού αποδεχόμενη το αίτημά της, προχώρησε στην εξέτασή του.

Κατόπιν, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έδωσε προθεσμία μέχρι τις 3.6.2003, ημέρα Τρίτη, στα ενδιαφερόμενα μέρη για να προσκομίσουν τα υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε διάσκεψη, στην ως άνω αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης, την 5η Ιουνίου 2003, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14:00, την οποία συνέχισε και ολοκλήρωσε την 30η Σεπτεμβρίου 2003, ημέρα Τρίτη και ώρα 16:30, και αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του σχετικού φακέλου, την εισήγηση της Γραμματείας, τις απόψεις που διετύπωσαν, προφορικά και εγγράφως τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα υπομνήματα τα οποία υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσε ο μάρτυρας της καταγγελλόμενης εταιρίας ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., κατά την ακροαματική διαδικασία,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Με την προαναφερθείσα καταγγελία τα σωματεία ΣΕΤΓΓ, ΠΕΤΑΓΑ και ΕΤΓΜΘ καταλογίζουν στις καταγγελλόμενες εταιρίες εναρμονισμένη πρακτική και κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης (άρθρ.1 παρ.2 και άρθρ.2 ν.703/77, αντίστοιχα), κατά την εκ μέρους των εταιρειών λήψη αποφάσεων με τις οποίες, προκειμένου για τα εισιτήρια εσωτερικού, αφενός μεν αυξάνουν ουσιαστικά την τιμή, με την «έντεχνη» κατάργηση των φθηνών ή οικονομικών ναύλων, αλλά και με την κατάργηση όλων των ναύλων «κοινωνικής ευαισθησίας» (νεότητας και τρίτης ηλικίας), αφετέρου μειώνουν την προμήθεια των ταξιδιωτικών πρακτόρων από 9,25% σε 6,94 %, καθαρό.

Α. Οι καταγγέλλοντες έχουν περί τα 1.650 μέλη, τα οποία δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο τομέα παροχής τουριστικών υπηρεσιών. Η δραστηριότητά τους μεταξύ άλλων περιλαμβάνει τη διαμεσολάβηση στην πώληση αεροπορικών εισιτηρίων. Συγκεκριμένα:

α. Ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών πρακτόρων (ΗΑΤΤΑ) απαρτίζεται από 1400 μέλη - τουριστικά γραφεία, εκ των οποίων τουλάχιστον 100 ασχολούνται αποκλειστικά με τον εσωτερικό τουρισμό.

β. Η Πανελλήνια Ένωση Τουριστικών Γραφείων Αερομεταφορών (ΠΕΤΑΓΑ) απαρτίζεται από 125 γραφεία

γ. Η Ένωση Τουριστικών Γραφείων Μακεδονίας - Θράκης αριθμεί 125 μέλη τα οποία αποτελούν το σύνολο των ταξιδιωτικών γραφείων που εξυπηρετούν ολόκληρη τη Μακεδονία και Θράκη.

Οι καταγγέλλοντες υποστηρίζουν ότι στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου 4.200 τουριστικά γραφεία τα οποία όλα ανεξαιρέτως, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, ασχολούνται με την πώληση αεροπορικών εισιτηρίων εσωτερικού. Η συντριπτική πλειοψηφία (90%) των αεροπορικών εισιτηρίων που πωλούνται μέχρι σήμερα στην Ελλάδα διατίθενται μέσω αναγνωρισμένων από την ΙΑΤΑ ταξιδιωτικών γραφείων, παρόλο που ο πελάτης έχει τη δυνατότητα να απευθυνθεί απευθείας στην προμηθεύτρια αεροπορική εταιρεία..

Β) Οι καταγγελλόμενες είναι αεροπορικές εταιρείες, μέλη του Διεθνούς Συνδέσμου Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ). Κατέχουν άδεια εκμετάλλευσης Α΄ κατηγορίας (δηλαδή αεροσκάφη άνω των 20 θέσεων) για την με αμοιβή ή και με μίσθωση εκτέλεση δημοσίων αεροπορικών μεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού, με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου. Συγκεκριμένα:

α. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ιδρύθηκε το 1957 και μέχρι το 1992 είχε δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης των τακτικών δρομολογίων εσωτερικού. Μετά το 1992, άρχισε η σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς σύμφωνα με την κοινοτική και εθνική νομοθεσία, η οποία προέβλεπε την πλήρη απελευθέρωση της εν λόγω αγοράς από 1-1-1996. Εκτός των γραμμών εσωτερικού, η ως άνω κρατικά ελεγχόμενη εταιρεία εκτελεί και τακτικές πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών προς ορισμένους προορισμούς του εξωτερικού και προς όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Ο κύκλος εργασιών της για το έτος 2001 ανήλθε σε ποσό [άνω των 250 δις. δρχ] ή [800 χιλ Ευρώ].

β. Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ιδρύθηκε το 1987 (αρχικά ως Aegean Aviation). Είναι η πρώτη ιδιωτική εταιρεία που το έτος 1999, μετά την απελευθέρωση της αγοράς, απέκτησε άδεια αερομεταφοράς Α΄ κατηγορίας. Από το 1994 ανήκει στον όμιλο ΒΑΣΙΛΑΚΗ και το 1999 εισήλθε στο μετοχικό της κεφάλαιο με σημαντικό ποσοστό, η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από την οποία εξαγόρασε το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας AIR GREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.Α. αριθ. 105/Π/1994), ενώ τον Οκτώβριο του 2001 απορρόφησε την εταιρεία ΚΡΟΝΟΣ AIRLINES (Ε.Α. αριθ. 197/Π/2001).

Η εταιρεία πραγματοποιεί πτήσεις σε 11 κύριους προορισμούς και συγκεκριμένα, από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο, Χανιά, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα, Μυτιλήνη, Ιωάννινα, Σαντορίνη και Μύκονο καθώς επίσης και σε διαπεριφερειακές γραμμές από Θεσ/νίκη προς Ηράκλειο, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σαντορίνη, Μύκονο, από Σαντορίνη προς Μύκονο και από Ηράκλειο προς Ρόδο. Ο κύκλος εργασιών της ανήλθε για το έτος 2001 σε [ποσό άνω των 50 δις. δρχ.] ή [150 χιλ Ευρώ].

Η AXON ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 1999 και πραγματοποιούσε πτήσεις από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Σάμο, Μύκονο, Σαντορίνη, Χανιά και Ηράκλειο, μέχρι τον Δεκέμβριο 2001, οπότε ανέστειλε τη λειτουργία της.

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Στην καταγγελία τους τα παραπάνω σωματεία αναφέρουν ότι οι εταιρείες, Ολυμπιακή Αεροπορία, Αεροπορία Αιγαίου και AXON συμφώνησαν από κοινού τη μείωση της προμήθειας που αποδίδουν στους πράκτορες για την έκδοση εισιτηρίων εσωτερικού προς όλους τους προορισμούς, καθώς και την κατάργηση τόσο των δύο οικονομικότερων ναύλων, όσο και όλων των ναύλων κοινωνικής ευαισθησίας (νεότητας και τρίτης ηλικίας) με απώτερο σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού και τη μετατόπιση των προβλημάτων τους στον κλάδο των ταξιδιωτικών και τουριστικών υπηρεσιών.

Οι αεροπορικές εταιρείες αμείβουν τους ταξιδιωτικούς πράκτορες για την πώληση αεροπορικών εισιτηρίων και την παροχή τυχόν πρόσθετων υπηρεσιών με ένα σταθερό ποσό (προμήθεια). Η αμοιβή αυτή αντιπροσωπεύει την πλήρη εξόφληση των τουριστικών υπηρεσιών, οι οποίες καλύπτουν την υπηρεσία πώλησης εισιτηρίων, την είσπραξη των ποσών που σχετίζονται με την πώληση, τον κίνδυνο της είσπραξης του αντιτίμου των εισιτηρίων και το κόστος των κρατήσεων. Η προμήθεια η οποία λαμβάνεται εξαρτάται από δύο ποσοτικά μεγέθη: την ποσότητα των πωληθέντων αεροπορικών εισιτηρίων και το ποσοστό επί της τιμής των εισιτηρίων. Σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες τα ταξιδιωτικά γραφεία δεν δύνανται να προσθέσουν στη τιμή των εισιτηρίων οποιοδήποτε χρηματικό ποσό για να καλύψουν τις δαπάνες τους.

Η αμοιβή (προμήθεια) των πρακτόρων μέχρι τις αρχές Οκτωβρίου 2001 ήταν της τάξης του 9,25% (10% με Φ.Π.Α.) επί του τιμολογίου που εκδίδουν οι αεροπορικές εταιρείες για κάθε εισιτήριο. Όμως, τον Οκτώβριο 2001 οι καταγγελλόμενες εταιρείες, στο πλαίσιο της συντονισμένης εμπορικής πολιτικής τους, αποφάσισαν τα εξής:

α) τη μείωση της προμήθειας των ταξιδιωτικών πρακτόρων από 9,25% σε 6,94% (7,5% με ΦΠΑ),

β) την κατάργηση των φθηνών/οικονομικών ναύλων που ίσχυαν για Θεσ/νίκη, Ρόδο, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Χανιά, Καβάλα, Μυτιλήνη και Αλεξανδρούπολη, με αποτέλεσμα την αύξηση των εισιτηρίων κατά 36%-40%.

γ) την κατάργηση κατά καιρούς όλων των ναύλων κοινωνικής ευαισθησίας(νεότητας και τρίτης ηλικίας).

Μέχρι και την 1-11-2001, ίσχυαν στα τιμολόγια εσωτερικού επτά (7) ειδικότεροι ναύλοι: ο ναύλος business class (CRT), ο κανονικός ναύλος (YRT), ο χαμηλός ναύλος LRT, οι ναύλοι QRT και BRT που θεωρούνται πάρα πολύ χαμηλοί οικονομικοί ναύλοι, ο ομαδικός ναύλος (TGVRT) και τέλος ο ναύλος για άτομα ηλικίας έως 26 ετών και για άνω των 60 ετών (Z/Class).

Από τους ανωτέρω επτά (7) ναύλους, οι εταιρείες κατήργησαν τους πάρα πολύ χαμηλούς ναύλους QRT και BRT και αυτόν που αφορά τους νέους και άνω των 60 ετών (Z/Class).

Επιπλέον, τα παιδιά από 2-12 ετών πλήρωναν το 67% του ναύλου της κατηγορίας για τα άτομα ηλικίας μέχρι 26 ετών. Από 1-11-2001 άλλαξαν κατηγορία για τα παιδιά από 2-12

ετών, τα οποία πλέον πληρώνουν το 67% του ναύλου της κατηγορίας LRT, ο οποίος είναι ακριβότερος. Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες, το παιδικό εισιτήριο ουσιαστικά μειώθηκε από το 50% σε 33% με τη μεταφορά του στην ακριβότερη κατηγορία ναύλου. Συνεπώς, με την κατάργηση των χαμηλών ναύλων, οι εταιρείες προέβησαν σε αύξηση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων εσωτερικού της τάξεως περίπου των 8.000-9.000 δρχ.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανακοίνωσε την παραπάνω απόφαση της, στις 25 Οκτωβρίου 2001 και έθεσε ημερομηνία έναρξης εφαρμογής της, την 28η Οκτωβρίου 2001. Παράλληλα, την ίδια ημερομηνία, σύμφωνα με την καταγγελία, και οι δύο άλλες καταγγελλόμενες αεροπορικές εταιρείες με ομοιόμορφες ανακοινώσεις τους ενημέρωσαν τους καταγγέλλοντες για τις ομοίου περιεχομένου αποφάσεις τους θέτοντας την ίδια ημέρα ως ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των δηλ. την 28 Οκτωβρίου 2001. Ακόμη, η κατάργηση των οικονομικών ή φθηνών ναύλων αφορούσε τους κοινούς προορισμούς προς τους οποίους πετάνε και οι τρεις καταγγελλόμενες εταιρείες, ενισχύοντας έτσι την άποψη ότι υπήρξε ανταλλαγή πληροφοριών και συμφωνία μεταξύ των αεροπορικών επιχειρήσεων.

Η λήψη και η εφαρμογή των αποφάσεων αυτών των αεροπορικών εταιρειών έγινε αιφνιδιαστικά χωρίς να αφήνει περιθώρια διαπραγμάτευσης ή έστω κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα προσαρμογής στο νέο καθεστώς.

Κατόπιν της ως άνω απόφασης, οι καταγγέλλοντες επεχείρησαν διαπραγματεύσεις με τις καταγγελλόμενες ώστε να επιτευχθεί μια κοινά αποδεκτή λύση του προβλήματος. Τότε η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Αεροπορία Αιγαίου απέστειλαν πανομοιότυπες επιστολές, με την ίδια δομή, την ίδια φρασεολογία και την ίδια επιχειρηματολογία και με ημερομηνία 11-1-2002 και 24-12-2001 αντίστοιχα. Το κοινό περιεχόμενο των επιστολών αυτών καταδεικνύει ότι δεν υφίσταται μια απλή αλληλοενημέρωση ως προς τις προθέσεις των εν λόγω επιχειρήσεων, αλλά σαφής βούληση και συνεννόηση για τη χάραξη κοινής εμπορικής πολιτικής.

Τα ως άνω πραγματικά περιστατικά οδηγούν τους καταγγέλλοντες στο συμπέρασμα ότι οι ανωτέρω ενέργειες δεν παραπέμπουν σε μια απλή παράλληλη συμπεριφορά των καταγγελλομένων λόγω των αντίξοων συνθηκών της αγοράς, όπως τα τρομοκρατικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, αλλά στοιχειοθετούν αμφίπλευρο συντονισμό των σχεδίων δράσης.

Επιπλέον, οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες κατέχουν συλλογική δεσπόζουσα θέση στην αγορά αφού καλύπτουν σχεδόν το 100% της εσωτερικής αεροπορικής αγοράς. Η Ολυμπιακή Αεροπορία δε, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά από μόνη της με ποσοστό που ξεπερνά το 50% και έχει τη δύναμη της ανεξάρτητης συμπεριφοράς χωρίς να υπολογίζει τους ανταγωνιστές, τους αγοραστές και τους προμηθευτές της.

Μεταξύ της Ολυμπιακής και της Αεροπορίας Αιγαίου δεν υπάρχει εσωτερικός ανταγωνισμός, ιδιαίτερα μετά την απόφαση της AXON να αναστείλει τη λειτουργία της, οπότε και οι βασικοί «παίχτες» στην αγορά μειώθηκαν από τρεις σε μόλις δύο. Ούτε αντιμετωπίζουν ουσιαστικά εξωτερικό ανταγωνισμό από τρίτες επιχειρήσεις, αφού παρά την απελευθέρωση της ελληνικής αγοράς δημοσίων αερομεταφορών, ελάχιστες εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν σ' αυτήν τα τελευταία χρόνια και μόνο σε περιορισμένους τουριστικούς προορισμούς για

ελάχιστο χρονικό διάστημα. Επομένως, κατά τους καταγγέλλοντες, η απόφαση αυτή εξαλείφει πλήρως τον ανταγωνισμό αφού δεν υπάρχει καμία άλλη υποκατάσταση.

Η Αεροπορία Αιγαίου πετάει σε συγκεκριμένους προορισμούς και έχει περιορισμένο αριθμό αεροσκαφών. Οι πτήσεις προς έντεκα προορισμούς προς τους οποίους πετάνε και οι δύο εταιρείες, εκτελούνται από τα αεροσκάφη και των δύο εταιρειών με μεγάλη πληρότητα. Έτσι οι δύο καταγγελλόμενες μπορούν να συμπράττουν δημιουργώντας μία συλλογική δεσπόζουσα θέση την οποία στη συνέχεια εκμεταλλεύονται καταχρηστικά επιβάλλοντας όρους στην αγορά που δεν θα επικρατούσαν σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των καταγγελλόντων η καταχρηστική συμπεριφορά των αεροπορικών εταιρειών παρακωλύει και νοθεύει τον ανταγωνισμό, αναμένεται δε να επιφέρει καταστροφικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις των μελών τους, ταξιδιωτικών πρακτόρων, οι οποίες κινδυνεύουν να κλείσουν οριστικά.

Η μείωση του ποσοστού της προμήθειας από 9,25% σε 6,94% είναι πολύ σημαντική διότι τα έσοδα των ταξιδιωτικών γραφείων βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην πώληση αεροπορικών εισιτηρίων εσωτερικού. Η προμήθεια αυτή χαρακτηρίζεται ως ελάχιστη μετά την αφαίρεση του κόστους διανομής, του κόστους αποστολής των εισιτηρίων και είσπραξης του αντιτίμου τους καθώς και των φόρων και εισφορών.

Επίσης, σε δυσχερέστερη θέση περιέρχονται τα πρακτορεία μετά την κατάργηση των δύο φθηνότερων ναύλων, αφού λειτουργεί ως αντικίνητρο για τους επιβάτες να επιλέξουν το αεροπλάνο για τις μετακινήσεις τους. Επιπλέον, οι προορισμοί στους οποίους καταργήθηκαν οι οικονομικοί ναύλοι είναι εκείνοι που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο όγκο του επιβατικού κοινού καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, αφού προς τα εκεί μετακινείται ο κύριος όγκος των επιχειρηματιών των εμπορικών αντιπροσώπων, των τουριστών των φοιτητών, των στρατιωτών κτλ.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, τα προαναφερόμενα σωματεία καταγγέλλουν την Ολυμπιακή Αεροπορία, την Αεροπορία Αιγαίου και την Αχον για εναρμονισμένη πρακτική κατά παράβαση του άρθρου 1 παράγραφος 1 και για καταχρηστική εκμετάλλευση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, κατά παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει.

2. ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Α. Η πρώτη των καταγγελλομένων εταιρειών, Ολυμπιακή Αεροπορία στο από 26-2-2002 έγγραφό της αναφέρει σχετικά με τους λόγους που την οδήγησαν στη μείωση της προμήθειας των πρακτόρων και την κατάργηση των οικονομικών ναύλων τα κάτωθι:

α. Μείωση της προμήθειας

Οι λόγοι που οδήγησαν την ως άνω εταιρεία στην μείωση της προμήθειας ήταν η πτώση του μεριδίου της στην αγορά και ιδίως το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου, το οποίο άλλαξε τα αεροπορικά δεδομένα παγκοσμίως και είχε ως συνέπεια τη μείωση του τουρισμού και την εν γένει χρήση του αεροπλάνου. Αυτά αποτέλεσαν την κυριότερη αιτία που ανάγκασε την εταιρεία να αναπροσαρμόσει την τιμολογιακή της πολιτική προκειμένου να

αντιμετωπίσει τα μεγάλα οικονομικά προβλήματα της, τα οποία απειλούν την βιωσιμότητα της.

β. Κατάργηση των οικονομικών/φθηνών ναύλων

Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, η κατάργηση των οικονομικών/φθηνών ναύλων αποφασίσθηκε στο πλαίσιο της τιμολογιακής αναδιάρθρωσης που είχε ως σκοπό τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας.

Β. Η δεύτερη των καταγγελλόμενων, η Αεροπορία Αιγαίου, στο από 25-2-2002 (α.π. 624) έγγραφό της αναφέρεται στη μεγάλη κρίση που διέρχεται διεθνώς η αεροπορική αγορά τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά το Σεπτέμβριο του 2001, στη μείωση της επιβατικής κίνησης το έτος 2001, στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου, στην αύξηση της τιμής του δολαρίου και στην αύξηση του κόστους λειτουργίας της εταιρείας κατά 1000%, λόγω της έναρξης λειτουργίας του καινούργιου αεροδρομίου. Οι παράγοντες αυτοί έθεσαν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της εταιρείας.

Για το λόγο αυτό η εταιρεία αναγκάστηκε να προβεί σε μείωση δαπανών προσωπικού, μείωση δρομολογίων, μείωση λειτουργικού κόστους καθώς και δαπανών διανομής του προϊόντος. Προς ενίσχυση δε της ζήτησης καθιέρωσε κάποιες προσφορές που τελικά μείωσαν τον ναύλο αισθητά, χωρίς όμως να αυξηθεί η κίνηση, αντίθετα συνέχισε να μειώνεται σταθερά. Μετά την αποτυχία του μέτρου αυτού και υπό το βάρος των συσσωρευμένων ζημιών, η εταιρεία αποφάσισε να καταργήσει ορισμένες κατηγορίες φθηνών ναύλων, ώστε να αυξηθεί ο μέσος ναύλος που είχε φθάσει σε απαγορευτικά επίπεδα και είχε αποτέλεσμα την αύξηση των ζημιών της εταιρείας. Τέλος, η εταιρεία αποφάσισε να μειώσει το ποσοστό της προμήθειας που χορηγούσε στους πράκτορες αφού οι ζημιές της αυξάνονταν σταθερά.

3. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η σχετική αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμες ή δυνάμενες να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους και της σκοπούμενης χρήσης τους.

Οι σχετικές αγορές στην υπό κρίση υπόθεση αφορούν:

α) τις υπηρεσίες πρακτόρευσης αεροπορικών ταξιδιών που προσφέρουν οι καταγγέλλοντες.

Οι πράκτορες ταξιδιών διορίζονται από την ΙΑΤΑ, και συνδέονται με τις αεροπορικές εταιρείες μέλη της, με σύμβαση εντολής. Η υπογραφή της εν λόγω σύμβασης με την ΙΑΤΑ επέχει θέση σύμβασης με το σχετικό μέλος της ΙΑΤΑ και παρέχει στον πράκτορα το δικαίωμα αντιπροσώπευσης της εταιρείας κατά την έκδοση και πώληση επί προμήθεια τίτλων μεταφοράς στο όνομα και για λογαριασμό της αεροπορικής εταιρείας, ενώ ο πράκτορας υποχρεούται να αποδώσει το αντίτιμο των τίτλων μεταφοράς. Συνεπώς, τα τουριστικά γραφεία αποτελούν τον μεσάζοντα ανάμεσα στον πωλητή δηλαδή την αεροπορική εταιρεία και τον αγοραστή, τον καταναλωτή του τουριστικού προϊόντος που στην υπό κρίση υπόθεση είναι ένα αεροπορικό εισιτήριο εσωτερικού και

β) παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών επιβατών.

Κάθε αεροπορική γραμμή αποτελεί ξεχωριστή σχετική αγορά, στην έκταση κατά την οποία οι επιβάτες δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τις υπηρεσίες της γραμμής αυτής με τις υπηρεσίες κάποιας άλλης. (Αποφ. Ε.Α 105/III/1999).

Τα ίδια, αναφορικά με τον ορισμό της αγοράς στις υπηρεσίες αερομεταφοράς έχει δεχθεί με σειρά αποφάσεων της η Επιτροπή ΕΕ (Υποθ. Αρ. IV/M.1494-Marine-Wendel/SairGroup/AOM-1999 και αρ. M/JV-19 KLM-Alitalia-1999). Η αγορά χαρακτηρίζεται ως αγορά αεροπορικών μεταφορών, παρόλο που γίνεται δεκτή η εναλλαξιμότητα του αεροπορικού ταξιδιού με της μεταφοράς επιβατών με άλλα μέσα συγκοινωνιών, όπως το πλοίο, το τρένο και το υπεραστικό λεωφορείο. Ωστόσο, λόγω της απόστασης των συγκεκριμένων ως άνω προορισμών από την Αθήνα, αλλά και άλλων παραγόντων, όπως η ταχύτητα του αεροπορικού ταξιδιού και οι καιρικές συνθήκες το χειμώνα (αναφορικά με τα δρομολόγια πλοίων προς τα νησιά), γίνεται δεκτό ότι η εναλλαξιμότητα είναι σχετικά μικρή και δεν επηρεάζει αισθητά τα μερίδια των καταγγελλομένων εταιρειών στην αγορά.

Συνεπώς, οι γραμμές που επηρεάζονται και συνιστούν τις σχετικές αγορές εν προκειμένω είναι από Αθήνα προς Θεσ/νικη, Αλεξ/πολη, Χανιά, Ιωάννινα, Καβάλα, Κέρκυρα, Μύκονος, Μυτιλήνη Ρόδος, Σαντορίνη και Κω.

4. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση ως σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται αυτή του συνόλου της ελληνικής επικράτειας.

5. ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των εταιρειών Ολυμπιακή και Αεροπορία Αιγαίου για τα μερίδια που κατέχουν οι ίδιες, και που κατείχε πριν την αναστολή της λειτουργίας της η Αχον στις ανωτέρω αγορές, βάσει αριθμού διακινηθέντων επιβατών για τα έτη 2000, 2001 και το πρώτο εξάμηνο του έτους 2002, οι δύο ως άνω εταιρείες κατέχουν συλλογικά μερίδιο περίπου το 85% των επιβατών στο εσωτερικό της χώρας. Παράλληλα η Ολυμπιακή σε όλες τις γραμμές κατέχει άνω του 40% και στη συντριπτική πλειοψηφία αυτών κατέχει σχεδόν το 60% όλων των επιβατών.

Ακόμη, πάλι σύμφωνα με τα στοιχεία των εταιρειών Ολυμπιακή και Αεροπορία Αιγαίου, το συλλογικό μερίδιό τους στην αγορά κυμαινόταν περίπου στο 85% το 2000, στο 94% το 2001, ενώ τέλος το 2002, με την παύση λειτουργιών της εταιρείας Αχον, έφτασε περίπου στο 99%.

6. ΦΡΑΓΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Για την δραστηριοποίηση νέων εταιρειών δεν υπάρχουν νομικά εμπόδια εισόδου στην εν λόγω αγορά εκτός από την παροχή τεχνικής άδειας από το Υπουργείο Μεταφορών και την παροχή άδειας αερομεταφορέα από την Πολιτική Αεροπορία. Ωστόσο, η σχετική επένδυση στην αγορά των αερομεταφορών είναι πολύ υψηλή με αμφίβολη απόδοση. Κατά συνέπεια, τα

επόμενα χρόνια δεν αναμένεται να επιχειρηθεί η είσοδος νέων αεροπορικών εταιρειών, στην εν λόγω αγορά, λαμβάνοντας υπόψη το μικρό μέγεθος αυτής αλλά και την μεγάλη προσφορά θέσεων από τις αεροπορικές εταιρείες.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

1. Άρθρο 1παρ.1 του ν.703/77

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ.1:

«Απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε μορφής εναρμονισμένη πρακτική επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, ιδίως δε αυτές που συνίστανται:

- α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής,
- β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων,
- γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού,
- δ) στην εφαρμογή άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές στο εμπόριο, κατά τρόπο που να δυσχεραίνεται η λειτουργία του ανταγωνισμού, ιδίως δε στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής,
- ε) στην εξάρτηση σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων πρόσθετων παροχών που από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δε συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

Εναρμονισμένη πρακτική υπάρχει όταν μία συγκεκριμένη, ανταγωνιστικά κρίσιμη συμπεριφορά επιχειρήσεων (π.χ. πολιτική τιμών, συμπεριφορά έναντι πελατών προμηθευτών κτλ.) δεν είναι αποτέλεσμα αυτόνομης επιχειρηματικής πρακτικής που προσανατολίζεται στις οικονομικές συνθήκες και τις συνθήκες της αγοράς αλλά συνέπεια μιας καθ' οποιονδήποτε τρόπο συντελούμενης συνεννόησης μεταξύ τους.

Για την ύπαρξη εναρμονισμένης πρακτικής πρέπει να υπάρχει ομοιόμορφη συμπεριφορά των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά (αντικειμενικό στοιχείο), καθώς και βούληση για εναρμόνιση και κοινή δράση (υποκειμενικό στοιχείο), συναγόμενη από ποικίλα περιστατικά, όπως ιδίως επαφές (συνεννοήσεις, ανταλλαγή επιστολών κτλ.) μεταξύ των επιχειρήσεων. Συνεννόηση συνιστά ο συντονισμός των σχεδίων δράσης των επιχειρήσεων που δεν φθάνει στο επίπεδο μιας συμφωνίας. Δεν είναι απαραίτητο η συμπεριφορά των επιχειρήσεων να έχει προκαθοριστεί, χρειάζεται όμως ένα minimum αμοιβαίας επαφής. Μια απλή προσέγγιση με στόχο να ανταλλάξουν πληροφορίες μεταξύ τους σχετικά με την μελλοντική τους συμπεριφορά ή έστω να αφήσουν τους άλλους να σχηματίσουν μια εικόνα για την επιχειρηματική πολιτική που πρόκειται να ακολουθήσουν είναι αρκετή. (Αποφ. Ε.Α 113/III/2001).

Αντίθετα, εναρμονισμένη συμπεριφορά δεν υφίσταται, όταν οι επιχειρήσεις ενεργούν απλώς ομοιόμορφα ή παράλληλα χωρίς προηγούμενη συνεννόηση, ακόμη και όταν αυτό συμβαίνει

συνειδητά. Η απαίτηση της αυτονομίας στη λήψη των επιχειρηματικών αποφάσεων δεν αποκλείει το δικαίωμα των επιχειρήσεων να προσαρμόζονται επιτηδείως στη διαπιστούμενη ή αναμενόμενη συμπεριφορά των ανταγωνιστών τους.

Άλλωστε, στην ουσία του ανταγωνισμού ανήκει να παρατηρεί η επιχείρηση τη συμπεριφορά των ανταγωνιστών της, να υπολογίζει σε μια συγκεκριμένη δράση τους και να αντιδρά ανάλογα. Γι' αυτό και οι επιχειρήσεις που βρίσκονται μεταξύ τους σε σχέση ανταγωνισμού μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριφέρονται παράλληλα όταν αντιδρούν σε αλλαγές των στοιχείων της αγοράς ομοιόμορφα ή κατά τον ίδιο τρόπο.

Είναι πιθανό μάλιστα να γνωρίζει κάθε επιχείρηση ότι όλες οι άλλες θα αντιδράσουν ανάλογα. (βλέπε σχετ. απόφαση Ε.Α. 181/III/2001).

Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά, κατά την υπό κρίση υπόθεση οι καταγγελλόμενες εταιρείες ήλθαν σε συνεννόηση μεταξύ τους με σκοπό την διαμόρφωση κοινής πολιτικής έναντι των πρακτόρων, γεγονός το οποίο τεκμαίρεται από τις ακόλουθες ενέργειές τους:

α. Οι εν λόγω επιχειρήσεις ανακοίνωσαν σχεδόν ταυτόχρονα, τις αποφάσεις τους για μείωση της χορηγούμενης στους ταξιδιωτικούς πράκτορες προμήθειας και κατάργηση ορισμένων ναύλων (η Ο.Α. στις 25-10-2001, η AXON στις 23-10-2001 και ημερομηνία έναρξης εφαρμογής αυτών την 28-10-2001, η δε Αεροπορία Αιγαίου στις 25-10-2001), γεγονός το οποίο δεν μπορεί να θεωρηθεί συμπτωματικό και οφειλόμενο στη διαφάνεια της αγοράς.

Οι παραπάνω αποφάσεις είχαν κοινό περιεχόμενο και προέβλεπαν α) τη μείωση της προμήθειας των ταξιδιωτικών πρακτόρων από 9,24% σε 6,94% (χωρίς ΦΠΑ) επί της τιμής των πωλουμένων αεροπορικών εισιτηρίων, για τους κοινούς προορισμούς β) την κατάργηση των οικονομικών ναύλων προς τους κοινούς προορισμούς και γ) την ένταξη των παιδιών ηλικίας από 2 έως 12 ετών σε ακριβότερη κατηγορία ναύλου (LOW/LRT).

β. Επιστολές των Προέδρων των Δ.Σ. της Αεροπορίας Αιγαίου και της Ολυμπιακής με ημερομηνία 24-12-2001 και 11-1-2002 αντίστοιχα (η AXON είχε αναστείλει τη λειτουργία της), οι οποίες εστάλησαν στους πράκτορες και αφορούν τα παραπάνω είναι πανομοιότυπες ως προς το περιεχόμενο, τη σύνταξη του κειμένου, το ύφος της γραφής, κτλ.

γ. Επιστολή του Προέδρου της Αεροπορίας Αιγαίου που εστάλη στον Πρόεδρο της Ένωσης Τουριστικών Γραφείων Μακεδονίας Θράκης (ΕΤΓΜΘ) στις 27-11-2001 αναφέρεται στους λόγους λήψης των παραπάνω μέτρων και κοινοποιείται στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στην AXON, το οποίο καταδεικνύει τη μεταξύ των καταγγελλομένων εταιρειών επικοινωνία για θέματα εμπορικής πολιτικής και δημιουργεί έντονες υπόνοιες για τη βούληση εναρμόνισής τους.

δ. Η απουσία οποιουδήποτε άλλου διαφορετικού ή επιπρόσθετου μέτρου όσον αφορά την επιχειρηματική τους πολιτική προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

Το αντικειμενικό στοιχείο της συνεργασίας καταδεικνύει ιδιαίτερα η αποστολή από τις καταγγελλόμενες πανομοιότυπων επιστολών, με το ίδιο περιεχόμενο, αλλά το κυριότερο τη χρήση των ίδιων ακριβώς εκφράσεων και την ίδια δομή, στοιχείο που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι ως άνω εταιρείες είχαν συνεργασία ως προς τη σύνταξη του κειμένου αυτού, ή ότι συντάχθηκε από κάποιον για λογαριασμό και των τριών εταιρειών.

Επιπλέον, οι ανωτέρω ενέργειες δεν είναι μια απλή παράλληλη συμπεριφορά των τριών αεροπορικών εταιρειών, λόγω των προβλημάτων που επικρατούσαν στην αγορά. Είναι αλήθεια ότι η κοινή και ταυτόχρονη μείωση της προμήθειας των ταξιδιωτικών πρακτόρων και η κοινή και ταυτόχρονη κατάργηση των οικονομικών ναύλων από μόνες τους δεν συνιστούν εναρμονισμένη πρακτική. Οποιαδήποτε πρακτική αποτελεί αποδεικτικό εναρμονισμένης πρακτικής μόνον εφόσον η εναρμονισμένη πρακτική αποτελεί τη μόνη πιθανή εξήγηση της εν λόγω συμπεριφοράς (Woodpulp, C-89/95). Σύμφωνα όμως με τα πραγματικά περιστατικά και τα στοιχεία υπό β' και γ', καταδεικνύεται ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες είχαν στενή επικοινωνία για τα ζητήματα της εμπορικής τους πολιτικής, αφού κοινοποιούσαν μεταξύ τους την αλληλογραφία τους.

Συγκεκριμένα, η κοινοποίηση από μια εταιρεία στη βασική ανταγωνίστριά της εμπορικής της πολιτικής και των σκοπούμενων προσεχών ενεργειών καμία άλλη εξήγηση δεν μπορεί να έχει παρά τη σιωπηρή βούληση και έμμεση προσπάθεια των δύο αυτών εταιρειών να συντονίσουν τις ενέργειές τους παραβαίνοντας τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού εις βάρος των καταναλωτών, οι οποίοι αναγκάστηκαν να πληρώνουν ακριβότερο ναύλο και εις βάρος των ταξιδιωτικών πρακτόρων, των οποίων τα κέρδη μειώθηκαν αισθητά, χωρίς να μπορούν να στραφούν σε κάποια συμφερότερη ανταγωνιστική εταιρεία, αφού δεν υπήρχε πλέον ουσιαστικός ανταγωνισμός στην εν λόγω αγοράς. Πληρούται κατά συνέπεια και το υποκειμενικό στοιχείο της βούλησης για κοινή δράση. Στο σημείο αυτό βρίσκεται και η βασική διαφοροποίηση από τα αντικειμενικά περιστατικά της υπόθεσης Woodpulp.

Επομένως, οι ενέργειες αυτές δεν οφείλονται ούτε στη κρίση της αγοράς ούτε σε άλλους εξωγενείς παράγοντες, αλλά μόνον στη βούληση των συγκεκριμένων εταιρειών να εναρμονίσουν τις ενέργειές τους με σκοπό τη μείωση του μεταξύ τους ανταγωνισμού με την ενιαία και ταυτόχρονη συμπεριφορά τους έναντι των ταξιδιωτικών πρακτόρων για τη μείωση της προμήθειας και έναντι των καταναλωτών με την κατάργηση των οικονομικών ναύλων και την συνεπαγόμενη αύξηση των τιμών των εισιτηρίων.

Το επιχείρημα των καταγγελλόμενων εταιριών, ότι η ομοιομορφία της συμπεριφοράς τους εξηγείται από το σύστημα B&A, το οποίο ενημερώνουν οι αεροπορικές εταιρίες και μέσω του οποίου μπορούν άμεσα να λαμβάνουν γνώση των αλλαγών που πραγματοποίησαν οι ανταγωνιστές τους, δεν κρίνεται πειστικό. Ο μάρτυρας της B&A, Γεράσιμος Πίπος, στην από 29.1.2003 ένορκη κατάθεσή του, δήλωσε ότι δεν θυμάται το κατά πόσον η Αεροπορία Αιγαίου ενημέρωσε το σύστημα της εταιρίας του σχετικά με την μείωση της προμήθειας των πρακτόρων την 20.10.2001, ο δε μάρτυρας της Αεροπορίας Αιγαίου, Σταύρος-Σπύρος Δαλιάκας, κατέθεσε στην επ' ακροατηρίω διαδικασία, ότι δεν υπάρχει αποδεικτικό αποστολής της ίδιας μέρας, της τηλεομοιοτυπίας (Fax) που η Αεροπορία Αιγαίου ισχυρίστηκε ότι απέστειλε στην B&A, την 20.10.2001. Το μόνο αποδεικτικό στοιχείο ότι η αναπροσαρμογή της προμήθειας πραγματοποιήθηκε πριν την 25.10.01 είναι μια τηλεομοιοτυπία της προηγούμενης (24.10.2001), προς κάποιο ταξιδιωτικό γραφείο. Δεν μπορεί όμως να γίνει δεκτό ότι η τηλεομοιοτυπία της 24.10.2001 αρκούσε για να διαμορφώσει και να γνωστοποιήσει η Ολυμπιακή Αεροπορία ανάλογες αλλαγές της τιμολογιακής πολιτικής της.

Από τα ανωτέρω στοιχεία αποδεικνύεται, συνεπώς, ότι η ομοιομορφία της συμπεριφοράς των καταγγελλομένων υπήρξε αποτέλεσμα μεταξύ τους συνεννόησης, η οποία εκδηλώθηκε με την κοινοποίηση επιστολής τους προς τρίτους.

Ενόψει αυτών η Επιτροπή άγεται στο συμπέρασμα ότι η εξεταζόμενη συμπεριφορά αποτελεί εναρμονισμένη πρακτική.

Δεδομένου δε ότι η εναρμονισμένη αυτή πρακτική αναφέρεται στη διαμόρφωση τιμών, είναι εξ ορισμού αντίθετη προς το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 703/77.

Συνεπώς, η εν λόγω πρακτική, η οποία έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην σχετική αγορά, αποτελεί παράβαση του άρθρου 1 παρ.1. του Ν. 703/1977, όπως ισχύει.

Άρθρο 2 του ν.703/77

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.703/1977 «απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους στο σύνολο ή σε μέρος της αγοράς της χώρας. Η καταχρηστική εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως:

α. στον άμεσο ή έμμεσο εξαναγκασμό, για καθορισμό είτε των τιμών αγοράς ή πώλησης είτε άλλων μη εύλογων όρων συναλλαγής,

β. στον περιορισμό της παραγωγής, της κατανάλωσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης επί ζημία των καταναλωτών,

γ. στην εφαρμογή άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πωλήσεων, αγορών ή άλλων συναλλαγών, κατά τρόπο ώστε ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό,

δ. στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων, πρόσθετων παροχών ή σύναψης πρόσθετων συμβάσεων που από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων».

Στην παρούσα υπόθεση παρέλκει το ζήτημα της διερεύνησης η συμπεριφορά των καταγγελλομένων επιχειρήσεων και υπό το πρίσμα της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης αφού ήδη έχει διαπιστωθεί παραβίαση του άρθρου 1 παράγραφος 1 του Ν. 703/1977 . Εξάλλου η καταχρηστική εκμετάλλευση της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης έχει αναπτυχθεί στην θεωρία και ακολουθηθεί και από την νομολογία για να παρακαμφθούν οι δυσκολίες που συνδέονται με την απόδειξη της εναρμονισμένης πρακτικής των επιχειρήσεων.

3. Κυρώσεις του άρθρου 9 παρ. 1 και 2

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 9 παρ. 1 & 2:

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αν διαπιστώσει, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν καταγγελίας είτε κατόπιν αιτήσεως του Υπουργού Εμπορίου για διεξαγωγή σχετικής έρευνας, παράβαση των άρθρων 1 παρ.1, και 2, μπορεί με απόφασή της:

α) να απευθύνει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων συστάσεις να παύσουν την παράβαση,

β) να υποχρεώσει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να παύσουν την παράβαση και να παραλείψουν αυτή στο μέλλον,

γ) να απειλήσει πρόστιμο ή χρηματική ποινή ή και τα δύο στην περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης,

δ) να θεωρήσει ότι κατέπεσε το πρόστιμο ή η χρηματική ποινή ή και τα δύο, όταν με απόφαση της βεβαιώνεται η συνέχιση ή επανάληψη,

ε) να επιβάλλει πρόστιμο στις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση.

2. Το κατά την προηγούμενη παράγραφο επιβαλλόμενο ή απειλούμενο πρόστιμο μπορεί να φτάνει μέχρι ποσοστού δεκαπέντε τοις εκατό (15%) των ακαθαρίστων εσόδων της επιχείρησης της τρέχουσας ή της προηγούμενης της παράβασης χρήσης. Για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο προβλεπόμενη χρηματική ποινή ανέρχεται μέχρι του ποσού των δύο εκατομμυρίων (2.000.000) δραχμών για κάθε ημέρα καθυστέρησης συμμόρφωσης προς την απόφαση και από την ημερομηνία που θα ορίσει η απόφαση.

Επειδή η διαπιστωθείσα εναρμονισμένη πρακτική των καταγγελλομένων αποτελεί σοβαρή παράβαση του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 703/77, για την οποία, συνεκτιμωμένων, αφενός ότι πραγματοποιήθηκε σε χρονική περίοδο οικονομικής κρίσης των αεροπορικών εταιριών λόγω των γνωστών γεγονότων της 11.9.2001 στις Η.Π.Α. και αφετέρου ότι αμφότερες οι καταγγελλόμενες παρουσίασαν ζημίες κατά την οικονομική χρήση πραγματοποίησης της παράβασης, θα πρέπει να επιβληθεί πρόστιμο ύψους εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων ογδόντα δύο Ευρώ (176.082 €) στην εταιρία ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε. και τριάντα τεσσάρων χιλιάδων είκοσι εννέα Ευρώ (34.029 €) στην εταιρία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό 0,0216%, επί των ακαθαρίστων εσόδων τους για το έτος 2001.

Κατά την άποψη δυο μελών της Επιτροπής από την ακροαματική διαδικασία και τα προσκομισθέντα από τα μέρη αποδεικτικά μέσα δεν αποδείχθηκε ότι υπήρξε εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των καταγγελλομένων εταιριών αλλά προσαρμογή της ΟΑ στη νέα πολιτική, την οποία εγκαινίασε η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ.

Η λειτουργία των διεθνών μηχανογραφικών συστημάτων των εταιριών ATPCo B & A (τα οποία επιβλήθηκαν παγκοσμίως λόγω της αναγκαιότητός τους) μέσω των οποίων οι συναλλασσόμενοι (αεροπορικές εταιρίες αλλά και ταξιδιωτικοί πράκτορες) πληροφορούνται για όλα τα στοιχεία σχετικά με τα αεροπορικά ταξίδια (δρομολόγια, ναύλους, προμήθειες πρακτόρων, λοιπούς ειδικούς όρους), και η τροφοδοσία των συστημάτων αυτών επί καθημερινής βάσεως με πληροφορίες σχετικά με την επικείμενη μεταβολή οποιωνδήποτε από τα στοιχεία αυτά (δρομολογίων, ναύλων, προμηθειών κ.λ.π.) καθιστά την προσυνεννόηση των εταιριών που δραστηριοποιούνται σε oligοπωλιακή, όπως η σχετική εν προκειμένω, αγορά δευτερευούσης σημασίας, αν όχι περιττή. Και τούτο διότι οι ανταγωνιστές δεν έχουν κανένα λόγο να προβούν σε οποιασδήποτε μορφής προσυνεννόηση για την καθιέρωση εναρμονισμένης πρακτικής που απαγορεύεται από το νόμο και επισύρει την επιβολή αυστηρών κυρώσεων κατά των επιχειρήσεων που εναρμονίζουν τις επιχειρηματικές πρακτικές τους. Ο επιχειρηματίας αυτός (για να ενημερώνεται επί οποιασδήποτε μεταβολής

των επιχειρηματικών πρακτικών του ανταγωνιστή του) δεν έχει παρά να παρακολουθεί τις πληροφορίες που παρέχονται μέσω των διεθνών αυτών συστημάτων και να εντοπίζει ακινδύνως και αμέσως τις οποιεσδήποτε μεταβολές των επιχειρηματικών πρακτικών του ανταγωνιστή τους.

Στην προκειμένη περίπτωση:

- (α) Στις 16.10.2001 η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ενημέρωσε το σύστημα μέσω της ATPCo ως προς τις αλλαγές στα δρομολόγια και τους ναύλους των Χανίων με ημέρα ενάρξεως ισχύος των μεταβολών την 28.10.2001.
- (β) Στις 19.10.2001 η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ενημέρωσε το σύστημα μέσω της ATPCo ως προς τις αλλαγές στα δρομολόγια και τους ναύλους γενικώς με ημέρα ενάρξεως ισχύος των μεταβολών την 28.10.2001.
- (γ) Στις 20.10.2001 η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ενημέρωσε το σύστημα μέσω της B & A ως προς τις αλλαγές στους ναύλους και τις προμήθειες γενικώς με ημέρα ενάρξεως ισχύος των μεταβολών την 28.10.2001.
- (δ) Στις 24.10.2001 η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ενημέρωσε τους πράκτορες περί των ως άνω μεταβολών .

Η αντίστοιχη ανακοίνωση εκ μέρους των άλλων καταγγελλόμενων εταιριών ΟΑ και ΑΧΟΝ έγινε την 25.10.2001 και 23.10.2001 αντίστοιχα.

Τα ως άνω συνιστούν πλήρη δημοσιοποίηση των εμπορικών της πρακτικών της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ και το γεγονός ότι οι πρακτικές αυτές υιοθετήθηκαν αυτούσιες από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ συνιστούν συμπεριφορά που είναι συνήθης, αν όχι φυσιολογική, σε μία ολιγοπωλιακή αγορά χωρίς να προϋποτίθεται ή να είναι αναγκαία η εφαρμογή εναρμονισμένων πρακτικών.

Το ότι η πρακτική της ΟΑ δεν είχε καμμία διαφοροποίηση από εκείνη της ΑΕ δεν μπορεί ν' αποδοθεί σε προσυνεννόηση των αεροπορικών εταιριών. Αντίθετα ενόψει των επιπτώσεων των τρομοκρατικών γεγονότων της 11.9.2001 και της ανατροπής των μέχρι τότε δεδομένων στην παγκόσμια αεροπορική αγορά η αντανakλαστική αντίδραση της ΟΑ στις επιχειρηματικές επιλογές της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ με τη λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων του αυτού ακριβώς περιεχομένου θεωρείται, κατά την άποψη αυτή, ως η πιθανότερη εκδοχή επιβληθείσα και εκ της ελλείψεως οποιασδήποτε χρονικής δυνατότητας για ανάλυση της καταστάσεως και λήψη διαφοροποιημένων μέτρων.

Το γεγονός ότι μετά την εφαρμογή των νέων πρακτικών (ένα και δύο μήνες) ακολούθησε επιστολή του Προέδρου του ΔΣ της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ προς τον Πρόεδρο του ΕΤΓΜΘ (και ολογράφως) που αναφέρεται στους λόγους λήψης των μέτρων αυτών και κοινοποιείται στην ΟΑ και στην ΑΧΟΝ δεν συνιστά αποδεικτικό στοιχείο της εναρμονισμένης πρακτικής δεδομένου ότι το γεγονός αυτό είναι μεταγενέστερο της μεταβολής των εμπορικών πρακτικών εκάστης των ανταγωνιστριών εταιριών αφετέρου δε αναμενόμενο όταν οι δύο αυτές αεροπορικές εταιρίες διαπραγματεύονται με τα συνδικαλιστικά όργανα των ταξιδιωτικών πρακτόρων και όχι με καθένα πράκτορα χωριστά και συμφωνούν μεταγενέστερα..Το ίδιο ισχύει και για τις από 24.12.2001 και 11.1.2002 επιστολές των Προέδρων των ΔΣ της ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ και της ΟΑ (η ΑΧΟΝ είχε ήδη αναστείλει τη λειτουργία της) που εστάλησαν προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

Εξ άλλου προέκυψε ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες και κυρίως η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ προέβησαν στη λήψη και άλλων μέτρων για τον περιορισμό των ζημιών τους και την εξυγίανση του Ισολογισμού των πριν και πέραν από τη μείωση της προμηθείας ή την κατάργηση των φθηνών ναύλων και επομένως δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η εναρμονισμένη πρακτική αποτελεί τη μόνη εξήγηση για τις παράλληλες ενέργειες των καταγγελλομένων εταιρειών (βλ. Woodpulp, C-89/95).

Η εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των καταγγελλομένων εταιριών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ούτε με βάση τις γενικότερες σχέσεις των καταγγελλομένων εταιρειών σχέσεις που χαρακτηρίζονται από έντονο μεταξύ των εταιριών ανταγωνισμό. Επομένως δεν φαίνεται πιθανόν να ενήργησαν εναρμονισμένα στο σημείο αυτό, ακολουθώντας άλλωστε και διεθνή πρακτική η οποία εξικνείται μέχρι καταργήσεως της προμηθείας των πρακτόρων σε ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δέχεται κατά πλειοψηφία την από 1-2-2002 κοινή καταγγελία των καταγγελλόντων: α) ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ, («ΣΕΤΤΓ»), β) ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ («ΕΤΓΜΘ») και γ) ΕΝΩΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ («ΠΕΤΑΓΑ») κατά των εταιρειών ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε. («Ολυμπιακή»), ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. («Aegean») και ΑΧΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ Α.Ε., («Achon»).

Επιβάλλει, κατά πλειοψηφία, πρόστιμο για την παραβίαση του άρθρου 1 παράγραφος 1 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει, ύψους εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων ογδόντα δύο Ευρώ (176.082 €) στην εταιρία ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε. και τριάντα τεσσάρων χιλιάδων είκοσι εννέα Ευρώ (34.029 €) στην εταιρία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., το οποίο δεν υπερβαίνει το ανώτατο προβλεπόμενο από το νόμο ποσοστό επί των ακαθάριστων εσόδων τους, για το έτος 2001.

Η απόφαση εκδόθηκε την 30η Σεπτεμβρίου 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 Συντάκτης της Απόφασης

Δημήτρης Τζουγανάτος

Θεόδωρος Φορτσάκης

Η Γραμματέας

Σωτηρία Πανιέρα

