

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ 9/2024<sup>1</sup>

(Συνοπτικής Διαδικασίας επί καταγγελιών του άρθρου 37 του ν. 3959/2011)

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 37 παρ. 1 και 2 του ν. 3959/2011,
2. την υπ' αριθ. 139/02.01.2024 (Υ.Ο.Δ.Δ.1/02.01.2024) απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων περί διορισμού Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού,
3. την υπ' αριθ. 70257 (ΦΕΚ586/Υ.Ο.Δ.Δ./12.07.2022) απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων περί διορισμού του Αντιπροέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού,
4. την υπ' αριθ. πρωτ. 5803/19.09.2019 καταγγελία του [...], κατά της εταιρείας με την επωνυμία «ΣΟΥΙΣΠΟΡΤ ΑΒΙΑΡΕΠΣ ΕΛΛΑΣ ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «SWISSPORT HELLAS SUD SA.»,
5. την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 5346/02.08.2024 Εισηγήση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

---

<sup>1</sup> Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε επιπλέον τρεις (3) εκδόσεις: (1) Προς Ανάρτηση στην Ιστοσελίδα της Ε.Α. (2) Για τον Καταγγέλλοντα [...] (3) Για την Καταγγελλόμενη SWISSPORT HELLAS SUD SA κατά τα οριζόμενα στο αρ. 37 παρ. 3 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β' 1790/21.3.2023).

## Περιεχόμενα

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
II. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ.....	4
III. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....	6
III.1.ΑΓΟΡΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.....	6
III.2.ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ... ..	8
IV. ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ .....	8
IV.1. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.....	9
IV.2. ΦΟΡΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΛΗΜΝΟΥ: Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS .....	11
IV.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS.....	14
V. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν. 3959/2011 .....	15
VI. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν. 3959/2011.....	17
VII. Η ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS .....	19
VII.1. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ: ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΩΣ ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ .....	19
VII.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	26
VII.2.1. Παρεχόμενες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης για τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας από τη SWISSPORT HELLAS και ισχύουσες τιμές 2018-2022 .....	27
VII.2.2. Ανάλυση λειτουργικών εσόδων και εξόδων για την παρεχόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας.....	29
VII.2.2.1. Μεθοδολογία.....	29
VII.2.2.2. Περιθώριο Καθαρού Κέρδους και Καθαρού Λειτουργικού Κέρδους.....	30
VII.2.2.3. Παραδοχές .....	31
VII.2.2.4. Ανάλυση εσόδων - εξόδων από Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης - Αερολιμένας Λήμνου (LXS).....	34
VII.2.2.5. Ανάλυση εσόδων - εξόδων από Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης για το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (εμπορική αεροπορία, γενική αεροπορία και εμπορευματικές μεταφορές) - Αερολιμένας Λήμνου (LXS).....	37
VII.2.3. Σύγκριση τιμών μεταξύ ανταγωνιστικών εταιρειών για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας σε ελληνικούς αερολιμένες κατά τα έτη 2017-2020 .....	39
VII.2.3.1. Τιμές χρέωσης ανά εταιρεία.....	39
Τιμές χρέωσης SWISSPORT HELLAS.....	39

Τιμές χρέωσης SKYSERV.....	40
Τιμές χρέωσης GOLDAIR.....	40
VII.2.3.2. Συγκριτική ανάλυση.....	41
VII.2.4. Σύγκριση περιθωρίου κέρδους μεταξύ αεροδρομίων εσωτερικού για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης από τη SWISSPORT HELLAS και την GOLDAIR	46
VII.2.5. Σύγκριση τιμών μεταξύ αεροδρομίων εξωτερικού σε σχέση με το αεροδρόμιο της Λήμνου για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης από τη SWISSPORT HELLAS	47
VIII.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ–ΥΠΙΑΓΩΓΗ.....	48
VIII.1. ΕΠΙ ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΝΤΟΣ.....	48
VIII.1.1. Ως προς την υπερβολική τιμολόγηση.....	48
VIII.1.2. Ως προς τους λοιπούς ισχυρισμούς.....	50
IX. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	51
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 18.09.2019, ο [...] (φυσικό πρόσωπο, εφεξής «Καταγγέλλον») κατέθεσε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») καταγγελία κατά της εταιρείας με την επωνυμία «ΣΟΥΙΣΠΟΡΤ ΑΒΙΑΡΕΠΣ ΕΛΛΑΣ ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «SWISSPORT HELLAS SUD SA.», η οποία δυνάμει της υπ' αριθ. πρωτ. 1982846/18.06.2020 Ανακοίνωσης ΓΕΜΗ τροποποίησε την επωνυμία της σε «ΣΟΥΙΣΠΟΡΤ ΑΒΙΑΡΕΠΣ ΕΛΛΑΣ ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό της τίτλο σε «SWISSPORT HELLAS SUD» (εφεξής και «καταγγελλόμενη» ή «SWISSPORT HELLAS») αιτούμενος την παύση ουσιωδών παραβάσεων του άρθρου 2 του Ν. 3959/2011 και του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ και την παράλειψη αυτών στο μέλλον (εφεξής και «Καταγγελία»)<sup>2</sup>. Η SWISSPORT HELLAS μεταξύ άλλων παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ιδιωτικών και δημόσιων αεροσκαφών<sup>3</sup>. Πρόκειται για τον μοναδικό πάροχο των ως άνω υπηρεσιών στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα<sup>4</sup>, ο οποίος αποτελεί το μοναδικό αεροδρόμιο του νησιού και τελεί υπό τον κρατικό έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

## II. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

2. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα η SWISSPORT HELLAS επιβάλλει μη εύλογες τιμές χρέωσης για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Λήμνου, εκμεταλλευόμενη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στον ως άνω αερολιμένα. Ειδικότερα, ο καταγγέλλον πραγματοποιήσε στις 30.08.2018 ταξίδι από το Αεροδρόμιο Τατοΐου στην Αθήνα προς τον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος», με αεροσκάφος τύπου CESSNA, βάρους 1.170 κιλών, κυριότητας της Αερολέσχης Αττικής<sup>5</sup>. Κατά την άφιξή του στον αερολιμένα της Λήμνου, η καταγγελλόμενη του παρείχε συνολικά τις εξής υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης: α) υπόδειξη του σημείου στάθμευσης του αεροσκάφους και β) μεταφορά με λεωφορείο πίστας στον αεροσταθμό (200 μ. από το σημείο στάθμευσης).
3. Η χρέωση για τις ως άνω παρεχόμενες υπηρεσίες ανήλθε σε [...] και γνωστοποιήθηκε στον καταγγέλλοντα μέσω απάντησης της καταγγελλόμενης σε μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με το οποίο ο καταγγέλλον είχε ζητήσει προτιμολόγηση (pro-forma invoice) των εν λόγω υπηρεσιών. Ο καταγγέλλον θεώρησε την ως άνω χρέωση υπερβολικά δυσανάλογη των αντίστοιχων υπηρεσιών που του παρασχέθηκαν, και απευθύνθηκε ως εκ τούτου στον αερολιμενάρχη Λήμνου, καθώς στο εν λόγω αεροδρόμιο δεν υπάρχει άλλη εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης, ώστε να του χορηγηθεί άδεια να αναχωρήσει, ασκώντας το δικαίωμα της

---

<sup>2</sup> Την έντονη δυσαρέσκειά του και τον προβληματισμό του είχε εκφράσει αρχικά ο καταγγέλλον με την υπ' αριθ. πρωτ. 5837/05.10.2018 επιστολή του προς τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού επί της οποίας έλαβε την με αριθ. πρωτ. 7727/17.12.2018 απάντηση της Υπηρεσίας. Στην υπό εξέταση καταγγελία επαναλαμβάνει τους ισχυρισμούς του, όπως αυτοί συνοψίζονται κατωτέρω, και προσκομίζει σχετικά αποδεικτικά στοιχεία.

<sup>3</sup> Βλ. Σχετικό Ι της υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 απαντητικής επιστολής της καταγγελλόμενης.

<sup>4</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 7331/14.08.2020 απαντητική επιστολή της ΥΠΑ.

<sup>5</sup> Βλ. Σχετικό 2 της Καταγγελίας.

αυτοεξυπηρέτησης<sup>6</sup>. Ωστόσο, ο αερολιμενάρχης Λήμνου αρνήθηκε τη χορήγηση της σχετικής άδειας, επικαλούμενος ότι η εταιρεία ενδέχεται να του κάνει μήνυση για διαφυγόντα κέρδη.

4. Υπό το ως άνω αναλυθέν πρίσμα, ο καταγγέλλων επικαλείται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της SWISSPORT HELLAS στην αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Λήμνου μέσω της επιβολής δυσανάλογων και μη εύλογων χρεώσεων για τις εν λόγω υπηρεσίες σε σύγκριση με τη συνήθη χρέωση για ιδιωτικά αεροσκάφη αντίστοιχου βάρους σε άλλα αεροδρόμια της Ευρώπης στην εν λόγω σχετική αγορά.
5. Προς επίρρωση του ως άνω ισχυρισμού του, ο καταγγέλλων αναφέρει ότι για τις αντίστοιχες υπηρεσίες και για αεροσκάφη αντίστοιχου βάρους α) το αεροδρόμιο GSTAAD στην Ελβετία επιβάλλει χρεώσεις ύψους [...] ευρώ<sup>7</sup>, β) η εταιρεία «AENA SME SA» αρμόδια για τη διαχείριση των αεροδρομίων στην Ισπανία επιβάλλει χρεώσεις ύψους [...] ευρώ για επιβατική πτήση με CESSNA SINGLE POSITION για εμπορική στάση και [...] ευρώ για τεχνική στάση για το έτος 2018<sup>8</sup>, γ) το αεροδρόμιο Venecia Lido στη Βενετία επιβάλλει χρεώσεις ύψους [...] ευρώ<sup>9</sup>, δ) το αεροδρόμιο Zadar στην Κροατία επιβάλλει χρεώσεις ύψους [...] ευρώ<sup>10</sup>, και ε) τα αεροδρόμια της Κυανής Ακτής επιβάλλουν χρεώσεις ύψους [...] ευρώ χωρίς ΦΠΑ για το έτος 2018<sup>11</sup> για αεροσκάφη βάρους έως δύο τόνων, και προσκομίζει σχετικούς τιμοκαταλόγους.
6. Επιπλέον, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι αντίστοιχα δυσανάλογες είναι και οι χρεώσεις των άλλων δύο (2) παρόχων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στα λοιπά αεροδρόμια της Ελλάδος, ήτοι των εταιρειών α) «SKYSERV ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ» (εφεξής και «SKYSERV»)<sup>12</sup> και β) «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΛΑΦΟΥΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «GOLDAIR»).
7. Πιο συγκεκριμένα, ο καταγγέλλων αναφέρει ότι η SKYSERV χρεώνει για απλή παροχή επίγειας εξυπηρέτησης για αεροσκάφη βάρους 1.170 κιλών στο αεροδρόμιο της Σύρου [...] πλέον ΦΠΑ με προσαύξηση 30% για τις ημέρες Σάββατο και Κυριακή<sup>13</sup>, και στο αεροδρόμιο του Καστελόριζου [...] πλέον ΦΠΑ για το έτος 2018<sup>14</sup>, ενώ η GOLDAIR χρεώνει αντίστοιχα στο αεροδρόμιο της Πάρου [...] προ ΦΠΑ (μη συμπεριλαμβανομένων τυχόν χρεώσεων του

<sup>6</sup> Σημειώνεται εδώ ότι η ΥΠΑ έχει πράγματι εκδώσει ποταμ που επιβάλλει την υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο της Λήμνου, ωστόσο είναι στην ευχέρεια του αερολιμενάρχη να δώσει την άδεια στους χρήστες να μεταβούν στο αεροσκάφος είτε πεζή, είτε με όχημα της Υπηρεσίας, είτε με οποιονδήποτε άλλον τρόπο θεωρεί κατάλληλος.

<sup>7</sup> Βλ. Σχετικό 6 της Καταγγελίας. Σημειώνεται ότι δεν προκύπτει από το προσκομισθέν έγγραφο σε ποιο έτος αφορά η εν λόγω χρέωση.

<sup>8</sup> Βλ. Σχετικό 7 της Καταγγελίας. Σημειώνεται ότι δεν προκύπτει από το έγγραφο σε ποιο αεροδρόμιο αφορά η εν λόγω χρέωση.

<sup>9</sup> Βλ. Σχετικό 8 της Καταγγελίας.

<sup>10</sup> Βλ. Σχετικό 9 της Καταγγελίας.

<sup>11</sup> Βλ. Σχετικό 10 της Καταγγελίας.

<sup>12</sup> Σημειώνεται ότι η εταιρεία SKYSERV ανήκει στην εταιρεία «AVIAREPS ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ», μητρική της καταγγελλόμενης.

<sup>13</sup> Βλ. Σχετικό 11 της Καταγγελίας.

<sup>14</sup> Βλ. Σχετικό 12 της Καταγγελίας, με το οποίο προσκομίστηκε αλληλογραφία του Καταγγέλλοντος με την εταιρεία. Στη σχετική απάντηση της SKYSERV σημειώνεται ότι κόστος handling για τον αερολιμένα Καστελόριζου είναι περίπου [...] ενώ για τα μέλη AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) γίνεται έκπτωση [...].

αεροδρομίου, της πρόσθετης επιβάρυνσης για τις ημέρες Σάββατο και Κυριακή και την άδεια στάθμευσης) για το έτος 2018<sup>15</sup>.

8. Περαιτέρω, σημειώνεται ότι οι τιμοκατάλογοι των ως άνω συνολικά τριών (3) παρόχων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια της Ελλάδας δεν είναι αναρτημένοι στο διαδίκτυο, σε αντίθεση με τη συνήθη πρακτική αντίστοιχων εταιρειών στην Ευρώπη.
9. Τέλος, ο καταγγέλλων επικαλείται παράβαση του ρυθμιστικού πλαισίου παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης από τη SWISSPORT HELLAS ως μοναδικής παρόχου των εν λόγω υπηρεσιών στη Λήμνο, και συγκεκριμένα α) του άρθρου 7 παρ. 5 ΠΔ 285/1998, κατά το οποίο ο εκάστοτε χρήστης του αερολιμένα πρέπει να έχει ουσιαστική επιλογή μεταξύ δύο (2) τουλάχιστον φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, και β) του άρθρου 9 παρ. 3 ΠΔ 285/1998 για τον καθορισμό από τον Οργανισμό Διαχείρισης Αερολιμένα του αντιτίμου χρήσης κεντρικών υποδομών, ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή Χρηστών, κατά το ότι τέτοια Επιτροπή δεν έχει μέχρι σήμερα συσταθεί.

### III. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

#### III.1. ΑΓΟΡΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

10. Σε προηγούμενες αποφάσεις της η Ε.Επ. διαπίστωσε ότι οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που περιλαμβάνουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες στην πίστα σε αεροπλάνο, πλήρωμα και επιβάτες, καθώς και την εξυπηρέτηση επιβατών και τη διαχείριση αποσκευών (ramp, passenger<sup>16</sup> and baggage handling services<sup>17</sup>) αποτελούν διακριτή προϊοντική αγορά<sup>18,19</sup>. Περαιτέρω, η Ε.Επ.

<sup>15</sup> Βλ. Σχετικό 13 της Καταγγελίας.

<sup>16</sup> Οι υπηρεσίες αναλύονται ως εξής: «**Ramp services include aircraft loading/unloading, marshalling, push back and towing, cleaning, toilet and water servicing, de-icing, airport transportation (for both crew and passengers), freight and baggage transfer, traffic operations (flight documentation and planning, crew briefing, weight and balance, load planning, ground to air communication, flight supervision). Passenger handling services include reservation and ticketing, check-in services, arrival and departure services and boarding assistance**» (βλ. Υπόθ. COMP/M.6671 – LBO FRANCE / AVIAPARTNER της 30.11.2012, παρ. 12).

<sup>17</sup> Οι εν λόγω υπηρεσίες περιλαμβάνουν τα εξής: «**Baggage handling comprises loading and unloading of baggage from an aircraft, handling baggage in the sorting area, sorting it, preparing it for departure, and transporting baggage from the sorting area to the reclaim area**» (βλ. Υπόθ. COMP/M.7021 – Swissport/Servisair της 18.12.2013, παρ. 10).

<sup>18</sup> Βλ. Υπόθ. COMP/M.6671 – LBO FRANCE / AVIAPARTNER της 30.11.2012, παρ. 16-20, όπου η Ε.Επ. κατέληξε ότι οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης διαχείρισης φορτίου (cargo handling services) αποτελούν διακριτή αγορά από τις αντίστοιχες υπηρεσίες στην πίστα, την εξυπηρέτηση επιβατών και τη διαχείριση αποσκευών. Η Ε.Επ. έλαβε υπόψη της ότι σε περίπτωση μιας αύξησης της τιμής για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στην πίστα, στους επιβάτες και στη διαχείριση αποσκευών δεν θα υπήρχε δυνατότητα υποκατάστασης με τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίου και το αντίθετο. Περαιτέρω και από πλευράς ζήτησης οι υπηρεσίες στην πίστα, στους επιβάτες και στη διαχείριση αποσκευών σε γενικές γραμμές παρέχονται στο πλαίσιο ενός ενιαίου συμβολαίου (jointly contracted), ενώ οι υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου παρέχονται συνήθως με διαφορετικό συμβόλαιο.

<sup>19</sup> Σημειώνεται ότι σε επόμενες αποφάσεις της, η Ε.Επ. έκρινε ότι οι υπηρεσίες εναέριας εξυπηρέτησης (airside handling services), περιλαμβάνουν τόσο τις υπηρεσίες στην πίστα, στους επιβάτες, στις αποσκευές που παρέχονται στη ράμπα του αεροδρομίου και στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης, για τις οποίες απαιτείται ειδική άδεια όσο και τον **εναέριο** χειρισμό φορτίου (**airside** cargo handling services, ήτοι τη μεταφορά φορτίου από το αεροσκάφος στην αποθήκη του χειριστή φορτίου) και αποτελούν διακριτή προϊοντική αγορά. Εν προκειμένω η Ε.Επ. ανέφερε ότι όλες οι προαναφερθείσες υπηρεσίες θεωρούνται «εναέριες» (airside activities) σε αντίθεση με τις επίγειες υπηρεσίες που παρέχονται επί εδάφους για το οποίο η πρόσβαση είναι διαθέσιμη

άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο της περαιτέρω διάκρισης της παροχής των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, σε διακριτές υπό αγορές για κάθε μία υπηρεσία (ήτοι διακριτά για υπηρεσίες στην πίστα, υπηρεσίες σε επιβάτες και υπηρεσίες διαχείρισης αποσκευών)<sup>20</sup>.

11. Στο Παράρτημα Α του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης και στο Παράρτημα του ΠΔ 285/1998, περιγράφονται αναλυτικά οι επιμέρους υποκατηγορίες υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης<sup>21</sup>. Σύμφωνα με τη SWISSPORT HELLAS, από πλευράς ζήτησης κάθε μία από τις υπηρεσίες είναι διαφορετική και μη εναλλάξιμη ως προς τη σκοπούμενη χρήση. Ωστόσο, από πλευράς προσφοράς, υπάρχει πλήρης εναλλαξιμότητα, καθώς η βασική επένδυση που απαιτείται για την παροχή μιας υπηρεσίας είναι επαρκής για την παροχή όλων, ενώ η προσφορά επιπλέον υπηρεσιών απαιτεί μικρή πρόσθετη επένδυση τόσο οικονομική όσο και τεχνογνωσίας. Περαιτέρω, τόσο η απόκτηση τυχόν επιπλέον εξοπλισμού όσο και η χορήγηση πρόσθετης έγκρισης είναι ευχερείς και δεν αποτελούν ιδιαίτερα εμπόδια για την προσφορά επιπλέον υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, κατά τη SWISSPORT HELLAS όλες οι επιμέρους υποκατηγορίες υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης εντάσσονται στην ίδια αγορά, αυτή της επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών<sup>22</sup>.
12. Η σχετική προϊόντική αγορά που αφορά στην παρούσα υπόθεση είναι αυτή της παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, οι οποίες περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες στην πίστα, τους επιβάτες και τη διαχείριση αποσκευών (ramp, passenger and baggage handling services). Η καταγγελλόμενη προσφέρει τις εν λόγω υπηρεσίες στο πλαίσιο του βασικού πακέτου υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (basic handling services) για το οποίο χρεώνει μια τιμή ανεξαρτήτως του εάν παρέχεται μία υπηρεσία εξ αυτών ή το σύνολό τους στον πελάτη. Η εν λόγω τιμή αφορά στην ισχύουσα τιμή του τιμοκαταλόγου της εταιρείας (για υπηρεσίες που παρέχονται ad hoc σε πελάτες), ενώ σε περίπτωση σύναψης σύμβασης, γίνεται διαπραγμάτευση με τον εκάστοτε πελάτη και η τιμή διαμορφώνεται σύμφωνα με ειδικότερα κριτήρια<sup>23</sup>. Περαιτέρω, οι ισχύοντες τιμοκατάλογοι της καταγγελλόμενης αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, αλλά και των λοιπών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά, διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία αεροσκάφους που πραγματοποιεί την πτήση (αεροσκάφη εμπορικών πτήσεων, γενικής αεροπορίας και μεταφοράς φορτίου). Για τους σκοπούς της παρούσας Εισήγησης, παρέλκει περαιτέρω διάκριση της αγοράς παροχής επίγειας εξυπηρέτησης με βάση την κατηγορία αεροσκάφους, καθώς υπό οποιαδήποτε θεώρηση δε

---

στο κοινό ή δεν απαιτείται ειδική άδεια (landside activities, όπως κατά κανόνα οι υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου σε αποθήκες ή σε κοινούς χώρους εντός του αεροδρομίου και όχι σε συγκεκριμένες περιοχές που απαιτείται άδεια (restricted areas) [βλ. σχετικά Υπόθ. COMP/M.7021 – Swissport/Servisair της 18.12.2013, παρ. 11-18. Βλ. επίσης Υπόθ. Μ. 8137 – HNA GROUP/SERVAIR, παρ. 51 και Υπόθ. M8470 – DAAM/INFRAVIA/FIH/AI, παρ. 16].

<sup>20</sup> Βλ. Υπόθ. COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines της 28.08.2009, παρ. 43 και εκεί παραπομπές και Υπόθ. COMP/M.7021 – Swissport/Servisair της 18.12.2013, παρ. 14 και εκεί παραπομπές.

<sup>21</sup> Οι υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών εδάφους διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: 1) Διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτεία (ground administration and supervision), 2) Εξυπηρέτηση επιβατών (passenger handling), 3) Υπηρεσίες αποσκευών (baggage handling), 4) Υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου (freight and mail handling), 5) Υπηρεσίες στην πίστα (ramp handling), 6) Υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης του αεροπλάνου (aircraft services), 7) Υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών (fuel and oil handling), 8) Υπηρεσίες συντήρησης (aircraft maintenance), 9) Υπηρεσίες πτήσεως και διοίκησης των πληρωμάτων, 10) Υπηρεσίες μεταφοράς επί του εδάφους (surface transport), και 11) Υπηρεσίες τροφοδοσίας «Catering» (catering services).

<sup>22</sup> Βλ. την υπ' αριθ. 5080/22.06.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερωτ. 3.

<sup>23</sup> Βλ. σχετική και παρ. 27-29.

μεταβάλλεται το αποτέλεσμα της παρούσας ανάλυσης<sup>24</sup>. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται κατωτέρω, η σχετική ανάλυση πραγματοποιείται υπό το δυσμενέστερο σενάριο για την καταγγελλόμενη, ήτοι επί της παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας (general aviation flights).

### **III.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ**

13. Η Ε.Επ. σε προηγούμενες αποφάσεις της, ανέφερε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά για υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης συνήθως περιορίζεται στον αερολιμένα όπου παρέχονται οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης (ή πιθανώς σε δύο (2) γειτονικούς αερολιμένες), δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται σε έναν αερολιμένα δεν μπορούν να υποκατασταθούν από υπηρεσίες που παρέχονται σε έτερο αερολιμένα<sup>25</sup>. Ωστόσο, σε κάποιες χώρες, όπως για παράδειγμα στην Ισπανία και την Ελλάδα, η Ε.Επ. κατέληξε ότι η γεωγραφική αγορά μπορεί να είναι ευρύτερη, ήτοι να περιλαμβάνει σε κάποιες περιπτώσεις περισσότερους του ενός αερολιμένα, αφήνοντας ωστόσο το ζήτημα ανοιχτό<sup>26</sup>. Εν προκειμένω, η γεωγραφική αγορά είναι τοπική, ήτοι ο αερολιμένας Λήμνου, λαμβάνοντας υπόψη την απουσία εναλλακτικών επιλογών για τη λήψη υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης από τα αεροσκάφη που προσγειώνονται στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται από τον Απρίλιο του 2018 μόνο η καταγγελλόμενη εταιρεία SWISSPORT HELLAS.

### **IV. ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

14. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ») προχώρησε σε έρευνα επί της Καταγγελίας αποστέλλοντας α) τις υπ' αριθ. πρωτ. 9893/20.11.2020 και 4334/30.05.2023 επιστολές παροχής στοιχείων στην καταγγελλόμενη εταιρεία SWISSPORT HELLAS<sup>27</sup>, β) την υπ' αριθ. πρωτ. 7925/10.09.2020 επιστολή παροχής στοιχείων στη SKYSERV<sup>28</sup>, γ) την υπ' αριθ. πρωτ. 7927/10.09.2020 επιστολή παροχής στοιχείων στη GOLDAIR<sup>29</sup> και δ) τις υπ' αριθ. πρωτ. 7306/12.08.2020, 7307/12.08.2020, 5499/06.07.2023 και 5500/06.07.2023 επιστολές παροχής στοιχείων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής και «ΥΠΑ»), στις Διευθύνσεις Δ10 και Δ3 αντίστοιχα<sup>30</sup>.

<sup>24</sup> Βλ. σχετικά ανάλυση στις Ενότητες VII.2.2.4 και VII.2.2.5, όπου καταλήγουν στο ίδιο συμπέρασμα.

<sup>25</sup> Βλ. Υπόθ. COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines της 28.08.2009, παρ. 44 και εκεί παραπομπές, Υπόθ. M8470 – DAAM/INFRAVIA/FIH/AI, παρ. 19 και Υπόθ. COMP/M.6671 – LBO FRANCE / AVIAPARTNER, παρ. 55.

<sup>26</sup> Βλ. Υπόθ. COMP/M.7021 – Swissport/Servisair, παρ. 38, Υπόθ. COMP/M.5830 – Olympic / Aegean Airlines, παρ. 314 επομ.

<sup>27</sup> Στις εν λόγω επιστολές της ΓΔΑ, η SWISSPORT HELLAS απάντησε με τις υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020, 5080/22.06.2023, 6653/01.09.2023, 886/13.02.2024 και 1555/14.03.2024 επιστολές της. Για λόγους πληρότητας, διευκρινίζεται ότι αρχικά εστάλη εκ παραδρομής η υπ' αριθ. πρωτ. 7926/10.09.2020 επιστολή παροχής στοιχείων προς την εταιρεία «ΣΟΥΙΣΠΟΡΤ ΚΑΡΓΚΟ ΕΛΛΑΔΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ & TAXYΔΡΟΜΕΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», η οποία ωστόσο δεν είναι η καταγγελλόμενη.

<sup>28</sup> Η SKYSERV απάντησε με τις υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020, 8626/06.10.2020 και 9143/26.10.2020.

<sup>29</sup> Η GOLDAIR απάντησε με τις υπ' αριθ. πρωτ. 7974/14.09.2020, 8646/06.10.2020 και 8647/06.10.2020 επιστολές.

<sup>30</sup> Η ΥΠΑ απάντησε με τις υπ' αριθ. πρωτ. 7331/14.08.2020, 7791/07.09.2023 και 5622/12.07.2023 (Διεύθυνση Δ3), 6538/28.08.2023 (Διεύθυνση Δ10) επιστολές της.



#### IV.1. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

15. Με το ΠΔ 285/1998 ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη η Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας και ρυθμίζονται ειδικότερα οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες παρέχονται υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στους Ελληνικούς αερολιμένες, όπως αυτές περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα Α του εν λόγω ΠΔ, και αφορούν σε φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους (Handling Agents)<sup>31</sup>, καθώς και σε αυτοεξυπηρετούμενους φορείς (Self-Handled Air Carriers)<sup>32</sup>. Οι διατάξεις του ως άνω ΠΔ σχετικά με τις κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους που αναφέρονται στην εξυπηρέτηση προς τρίτους εφαρμόζονται πιο συγκεκριμένα στους αερολιμένες **α)** των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται τουλάχιστον σε 3.000.000 επιβάτες ή σε 75.000 τόνους φορτίου ή **β)** των οποίων η κίνηση κατά τη διάρκεια του εξαμήνου που προηγείται της 1ης Απριλίου ή της 1ης Οκτωβρίου του προηγούμενου έτους ανήλθε σε 2.000.000 επιβάτες ή 50.000 τόνους φορτίου<sup>33</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, εντός του πρώτου τριμήνου εκάστου έτους, όλοι οι Οργανισμοί Διαχείρισης των Αερολιμένων αποστέλλουν στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή τα στοιχεία που αφορούν στην κίνηση των επιβατών και του φορτίου.<sup>34</sup> Αναφορικά με τον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» και σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία αεροπορικής κίνησης που δημοσιεύει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (αρμόδια κρατική Αεροπορική Αρχή), η ετήσια επιβατική κίνηση του αερολιμένα Λήμνου ανήλθε για το έτος 2019 σε 110.855 (arrivals-departures-transit) και για το έτος 2020 σε 60.579 (arrivals-departures-transit)<sup>35</sup>. Ως εκ τούτου, υπολείπεται των ορίων που θέτει το ΠΔ σύμφωνα με τα ανωτέρω.
16. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 23 του Ν. 3913/2011<sup>36</sup> οι διατάξεις του ως άνω ΠΔ εφαρμόζονται και στους ελληνικούς αερολιμένες, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 96/67/ΕΚ και ελέγχονται από την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, με ορισμένες εξαιρέσεις διατάξεων, μεταξύ των οποίων και η διάταξη του άρθρου 7 παρ. 3 του ΠΔ 285/1998 ως προς τον αριθμό των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, ο οποίος στους αερολιμένες αυτούς μπορεί να είναι μικρότερος από δύο. Συγκεκριμένα, το άρθρο 7 παρ. 3 του ΠΔ 285/1998 προβλέπει την υποχρέωση τήρησης τουλάχιστον δύο (2) φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, στις κατηγορίες διαχείρισης αποσκευών (Baggage Handling), εξυπηρέτησης αεροσκαφών στην πίστα (Ramp Handling), εφοδιασμού με καύσιμα και λάδια (Fuel and Oil Handling) και διακίνησης φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του

<sup>31</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχ. ζ) του ΠΔ 285/1998 ως φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ορίζεται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

<sup>32</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχ. στ) του ΠΔ 285/1998 η αυτοεξυπηρέτηση αποτελεί μορφή παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπου ο χρήστης παρέχει απευθείας στον εαυτό του (με ίδια μέσα και προσωπικό), μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, χωρίς να συνάπτει με τρίτο σύμβαση, υπό οποιαδήποτε μορφή, για την παροχή τους.

<sup>33</sup> Βλ. αρ. 3 στ. γ) ΠΔ 285/1998.

<sup>34</sup> Βλ. αρ. 3 παρ. 4 ΠΔ 285/1998.

<sup>35</sup> Βλ. ετήσιο Δελτίο Στατιστικής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τα έτη 2019 (σελ. 95), 2020 (σελ. 91).

<sup>36</sup> Ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α18/17.02.2011) Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις.

αεροσκάφους (Freight and Mail Handling), καθώς και τουλάχιστον δύο (2) αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών. Ως εκ τούτου, καθώς στους αερολιμένες αυτούς, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και ο αερολιμένας Λήμνου, εξαιρείται η εφαρμογή του άρθρου 7 παρ. 3 του ως άνω ΠΔ, ο φορέας παροχής των ως άνω υπηρεσιών μπορεί να περιοριστεί σε έναν (1) (όπως και ο αριθμός των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών).

17. Σημειώνεται ακόμη ότι με τους Οικείους Κανονισμούς Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι οποίοι ισχύουν για κάθε επιμέρους αερολιμένα ή ομάδα αερολιμένων, μπορεί, με βάση τα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα, να καθορίζονται, μεταξύ άλλων, ο συγκεκριμένος αριθμός των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών σε κάθε αερολιμένα<sup>37</sup>, ενώ μέρος του εκάστοτε Οικείου Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης αποτελούν αυτοδικαίως οι διατάξεις του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (ΒΚΕΕ)<sup>38</sup>. Έτσι, σύμφωνα με τον εν ισχύ Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης (ΚΕΕ) για τον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» (ΚΑΛΜΗ), ο αριθμός των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες διαχείρισης αποσκευών και εξυπηρέτησης αεροσκαφών στην πίστα, στην οποία υπάγεται και η μεταφορά, φόρτωση, εκφόρτωση φορτίου και ταχυδρομείου, έχει καθορισθεί σε τρεις (3),<sup>39</sup> καίτοι θα μπορούσε, κατά τα προαναφερθέντα, να περιορισθεί σε έναν (1). Αντίστοιχα και ο αριθμός των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών για τις υπηρεσίες σχετικά με τις αποσκευές, πίστα, καύσιμα και λάδια, φορτίο και ταχυδρομείο έχει ορισθεί σε τρεις (3)<sup>40</sup>.
18. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του ΠΔ 285/1998 (το οποίο εφαρμόζεται στον αερολιμένα Λήμνου), στις περιπτώσεις όπου ο αριθμός των φορέων έχει καθορισθεί βάσει του Οικείου ΚΕΕ, οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους επιλέγονται κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας και για επτά (7) το πολύ έτη. Για την επιλογή των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, η οποία γίνεται είτε από τον Οργανισμό Διαχείρισης του αερολιμένα είτε από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων<sup>41</sup>, καθορίζονται τεχνικές προδιαγραφές (technical specifications) και όροι (standard conditions), σύμφωνα και με τις προβλέψεις του ΒΚΕΕ<sup>42</sup>, οι οποίοι πρέπει να πληρούνται από

<sup>37</sup> Βλ. άρθρο 24 παρ. 5 α) Ν. 3913/2011.

<sup>38</sup> Βλ. ΥΑ Δ3/Β/16067/3831 ΦΕΚ Β 1138/03.06.2011 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης (ΒΚΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΒΚΕΕ ο ΒΚΕΕ ισχύει σε όλους τους αερολιμένες της Ελληνικής επικράτειας που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 285/1998 και τις διατάξεις του άρθρου 23 του Ν. 3913/2011.

<sup>39</sup> Βλ. ΥΑ Δ3/Β/25934/6438 ΦΕΚ Β 1897/2011 Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης Κρατικών Αερολιμένων Σαντορίνης, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Σάμου, Ακτίου κ.λπ. (εφεξής «ΚΕΕ Λήμνου») και συγκεκριμένα αρ. 4. Σημειώνεται ότι ο Οικείος Κανονισμός Επίγειας εξυπηρέτησης εκδίδεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης εκάστου αερολιμένα με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτού. Οι διατάξεις του δεν αντίκεινται προς τον Βασικό Κανονισμό. Ο Οικείος Κανονισμός υποβάλλεται για Έγκριση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έπειτα από εισήγηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

<sup>40</sup> Βλ. αρ. 2 ΚΕΕ Λήμνου.

<sup>41</sup> Βλ. άρθρο 12 παρ.1 περ. γ του ΠΔ 285/1998.

<sup>42</sup> Βλ. ειδικότερα άρθρο 5 παρ. 2 και 3 ΒΚΕΕ: 2. *Τεχνικές προδιαγραφές (technical specifications). Οι τεχνικές προδιαγραφές (technical specifications) του επίγειου εξοπλισμού θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις των αντίστοιχων λειτουργικών προδιαγραφών των εφοδίων επίγειας εξυπηρέτησης της έκδοσης του IATA AIRPORT HANDLING MANUAL (GSE FUNCTIONAL SPECIFICATIONS) που ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της σχετικής αίτησης, καθώς και των διατάξεων του παρόντος. Η Διεύθυνση Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας δύναται να τροποποιεί και/ή συμπληρώνει κατά βούληση τις ως άνω τεχνικές προδιαγραφές, εφόσον αυτές κρίνονται ελλιπείς και/ή ανεπαρκείς. 3. Όροι (standard conditions). Οι όροι που λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των φορέων είναι οι ακόλουθοι:*

*ί. Καταλληλότητα και αριθμητική επάρκεια του επίγειου εξοπλισμού των υποψηφίων.  
ιι. Εισαγωγή τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον.*

τους υποψήφιους φορείς. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες, εξαρτούν την έναρξη της άσκησης δραστηριοτήτων τους σε έναν Ελληνικό αερολιμένα, από έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ και σε κάθε περίπτωση πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων τους<sup>43</sup>. Σε περίπτωση που ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης παύσει την δραστηριότητά του πριν τη λήξη της περιόδου για την οποία επελέγη αντικαθίσταται με την ίδια διαδικασία<sup>44</sup>.

19. Σημειώνεται επίσης ότι όταν ο αριθμός των φορέων είναι καθορισμένος, ο Οργανισμός Διαχείρισης Αερολιμένα μπορεί να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης χωρίς να υπόκειται σε διαδικασία επιλογής, εφόσον το γνωστοποιήσει στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή. Αντίστοιχα, μπορεί να εξουσιοδοτήσει μία άλλη επιχείρηση να παρέχει υπηρεσίες στον συγκεκριμένο αερολιμένα, χωρίς να την υποβάλλει στη διαγωνιστική διαδικασία, εφόσον ελέγχει την επιχείρηση άμεσα ή έμμεσα, ή εάν η επιχείρηση αυτή τον ελέγχει άμεσα ή έμμεσα<sup>45</sup>.

#### IV.2. ΦΟΡΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΛΗΜΝΟΥ: Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS

20. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» η επιλογή των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης στις περιπτώσεις των υπηρεσιών διαχείρισης αποσκευών (Baggage Handling), εξυπηρέτησης αεροσκαφών στην πίστα (Ramp Handling), εφοδιασμού σε καύσιμα και λάδια (Fuel and Oil Handling), διακίνησης φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του αεροσκάφους, γίνεται με διαγωνιστική διαδικασία<sup>46</sup>. Το έτος 2012 διενεργήθηκε διαγωνισμός για την επιλογή φορέα παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης για τις κατηγορίες 3 (διαχείριση αποσκευών) και 5 (πίστας)<sup>47</sup> (πλην 5.7 που αφορά στη μεταφορά, φόρτωση-εκφόρτωση στο αεροσκάφος τροφίμων και ποτών) και επελέγησαν **αρχικά τρεις (3) φορείς επίγειας εξυπηρέτησης** για τις κατηγορίες υπ' αριθ. 3 «υπηρεσίες αποσκευών» και 5 «υπηρεσίες στην πίστα» και, συγκεκριμένα, οι εταιρείες α) «GOLDAIR HANDLING S.A.»<sup>48</sup>, β) «SKYSERV ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»<sup>49</sup> και

*iii. Εισαγωγή ολοκληρωμένων τεχνολογιών ή συστημάτων ή μεθόδων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.*

*iv. Καταλληλότητα και αριθμητική επάρκεια προσωπικού.*

*v. Υπαρξη συστήματος διαχείρισης της ποιότητας.*

*vi. Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου (business plan) και υγιής χρηματοοικονομική κατάσταση.*

*Οι ελάχιστες απαιτήσεις των ανωτέρω όρων και ο τρόπος αξιολόγησής τους, καθορίζονται στον Οικείο Κανονισμό εκάστου αερολιμένα.*

<sup>43</sup> Βλ. άρθρο 15 ΠΔ 285/1998 και άρθρο 4 ΒΚΕΕ.

<sup>44</sup> Βλ. άρθρο 12 παρ. 1 ε) ΠΔ 285/1998.

<sup>45</sup> Βλ. άρθρο 12 παρ. 2 ΠΔ 285/1998.

<sup>46</sup> Βλ. άρθρο 5 ΚΕΕ Λήμνου.

<sup>47</sup> Σημειώνεται ότι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας και ελικόπτερα παρέχουν οι αδειοδοτημένοι στην κατηγορία υπ' αριθ. 5 «Υπηρεσίες στην πίστα». Βλ. υπ' αριθ. 7331/14.08.2020 επιστολή της ΥΠΑ.

<sup>48</sup> Βλ. σχετικά α) Δ3/Β/4359/1194/10-2-2012, ως φορέας για τις κατηγορίες 3 και 5, πλην 5.7 (έγκριση κατόπιν διαγωνισμού) και β) Δ3/Β/14212/4406/21-5-2015 (ανάκληση των κατηγοριών 3 και 5 για τη Λήμνο).

<sup>49</sup> Βλ. σχετικά α) Δ3/Β/4350/1192/10-02-2012 για την κατηγορία 5.7 (έγκριση κατόπιν διαγωνισμού), β) Δ3/Β/4355/1193/10-02-12 για τις κατηγορίες 3 και 5 πλην 5.7 (έγκριση κατόπιν διαγωνισμού) γ) Δ3/Β/8072/2817/18-04-2018 (ανάκληση της κατηγορίας 5.7 για τη Λήμνο) και δ) Δ3/Β/8069/2816/18-04-18 (ανάκληση των κατηγοριών 3 και 5 για τη Λήμνο).

γ) «SWISSPORT HELLAS SUD»<sup>50</sup>. Σε συνέχεια χορήγησης έγκρισης στις τρεις (3) αυτές εταιρείες υπογράφηκε σχετική σύμβαση μεταξύ εκάστης εταιρείας και της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής με χρονική διάρκεια επτά (7) έτη.

21. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Γενική Διεύθυνση Αερολιμένων Δ3 της ΥΠΑ<sup>51</sup>, τον Μάιο του 2015 η GOLDAIR και αντίστοιχα τον Απρίλιο του 2018 η SKYSERV, κατόπιν αίτησής τους προς την ΥΠΑ, ζήτησαν την ανάκληση της χορηγηθείσας έγκρισης λόγω μη ύπαρξης αντικειμένου. Από τα προσκομισθέντα από τις ως άνω εταιρείες στοιχεία προκύπτει, ομοίως, η παραίτηση των δύο άλλων παρόχων πλην της SWISSPORT HELLAS, ήτοι της SKYSERV<sup>52</sup> και της GOLDAIR<sup>53</sup>, από το δικαίωμα άσκησης επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Λήμνου. Ειδικότερα δε στην περίπτωση της GOLDAIR, η τελευταία αιτήθηκε τη διακοπή της παροχής της εν λόγω υπηρεσίας στον αερολιμένα Λήμνου με την αιτιολογία ότι [...] εξαιτίας της ελάχιστης δραστηριότητας του αερολιμένα<sup>54</sup>.
22. Ως προς τη συμβατική υποχρέωση της SWISSPORT HELLAS, ως φορέα παροχής επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Λήμνου, καίτοι αυτή έχει λήξει ήδη από τις 10.02.2019, ανανεώνεται συνεχώς και, τελευταίως, δυνάμει της υπ' αριθ. ΑΠΑ/10054/28-04-23 απόφασης του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ)<sup>55</sup> παρατάθηκε έως τις 31.12.2023<sup>56</sup>. Επιπλέον, μόλις τον Δεκέμβριο του 2023 εκκίνησε νέα διαγωνιστική διαδικασία επιλογής φορέων επίγειας

<sup>50</sup> Βλ. σχετικά Δ3/Β/4347/1191/10-02-2012 για τις κατηγορίες 3 και 5, πλην 5.7 (έγκριση κατόπιν διαγωνισμού).

<sup>51</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5622/12.7.2023 επιστολή της.

<sup>52</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV, από την οποία προκύπτει ότι η εταιρεία δραστηριοποιείτο στον αερολιμένα Λήμνου από το 2015 (σελ. 4 της επιστολής). Περαιτέρω προσκομίστηκε η σύμβαση της SKYSERV με την ΥΠΑ της 03.08.2020, στο άρθρο 1 της οποίας αναφέρεται ότι με την Δ3/Β/8069/2816/18-04-2018 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών **ανακλήθηκε** η χορηγηθείσα έγκριση για τη δραστηριοποίηση της εν λόγω εταιρείας στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» για τις κατηγορίες 3 και 5 (σελ. 2298 της επιστολής). Επιπλέον, σε έτερη σύμβαση μεταξύ της ΥΠΑ και της SKYSERV που συνήφθη στις 03.08.2020 και στο άρθρο 1 αυτής αναφέρεται η ανάκληση της δραστηριοποίησης της εν λόγω εταιρείας στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος» στην υποκατηγορία 5.7 δυνάμει της Δ3/Β/8072/2817/18-04-2018 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (σελ. 2300 της επιστολής).

<sup>53</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8646/06.10.2020 επιστολή της GOLDAIR από την οποία προκύπτει ότι η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στον αερολιμένα Λήμνου μόνο κατά το έτος 2015, ενώ **διεκρόπη** η δραστηριοποίησή της βάσει της υπ' αριθ. Δ3/Β/14212/4406/21.05.2015 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στις κατηγορίες 3 και 5 (σελ. 4, 5 της επιστολής).

<sup>54</sup> Σχετικά προσκομίστηκε η από 28.05.2014 επιστολή της GOLDAIR προς την ΥΠΑ, στην οποία αναφέρονται τα ακόλουθα για τον αερολιμένα Λήμνου: «...λόγω της ελαχίστης δραστηριότητας που παρουσιάζει ο ανωτέρω αερολιμένας, [...]» (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8646/06.10.2020, σελ. 628).

<sup>55</sup> Η ΑΠΑ συστάθηκε ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, λειτουργικώς και διοικητικώς ανεξάρτητη από την ΥΠΑ, δυνάμει του Ν. 4757/2020, με σκοπό την άσκηση καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων, την εφαρμογή της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, σχετικά με την επιβολή τελών και την αεροπορική ασφάλεια, καθώς και την άσκηση καθηκόντων ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας στον χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων.

<sup>56</sup> Σχετικά η SWISSPORT HELLAS σημείωσε ότι λόγω της αναστολής κάθε διαδικασίας διαγωνισμού εντός της περιόδου που ίσχυαν τα μέτρα περιορισμού της πανδημίας COVID και της μετάβασης αρμοδιοτήτων προς τη νέα Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), η χορηγηθείσα έως την 15.06.2021 **παράταση εξακολουθεί μετά από συνεχείς παρατάσεις να ισχύει και η εταιρεία παραμένει ενεργή στον αερολιμένα Λήμνου** (βλ. σχετικές παρατάσεις που προσκομίστηκαν ως σχετ. 1-8 της υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολής). Επίσης, η SWISSPORT HELLAS ανέφερε ότι εκκρεμεί από την πλευρά της ΑΠΑ η υπογραφή και αποστολή της σύμβασης σε συνέχεια της υπ' αριθ. ΑΠΑ/10054/28-4-2023 απόφασης του Διοικητή της ΑΠΑ για την **παράταση ισχύος της εγκριτικής απόφασης για τις υπηρεσίες της κατηγορίας 3 και 5**, ενώ η σύμβαση για τις κατηγορίες 1, 2, 4 και 6 (πλην 6.2) εξακολουθεί να ισχύει (βλ. την εγκριτική απόφαση και τη σύμβαση, ως σχετ. 9 της υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολής).

εξυπηρέτησης<sup>57</sup>. Σύμφωνα με την ΥΠΑ<sup>58</sup>, πράγματι η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο της Λήμνου δεν αυξήθηκε όπως αναμένονταν καθότι το 2012, οπότε και διενεργήθηκε η διαγωνιστική διαδικασία, διακινήθηκαν 69.398 επιβάτες, ενώ το 2018, οπότε η SKYSERV σταμάτησε τη δραστηριοποίησή της στον αερολιμένα Λήμνου, διακινήθηκαν 75.345 επιβάτες. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι χορηγηθείσες εγκρίσεις των ως άνω φορέων έληγαν στις 10.02.2019, ήτοι επτά (7) έτη από τη λήψη της σχετικής έγκρισης στις 10.02.2012, καθώς και ότι η ανάκληση της χορηγηθείσας έγκρισης της SKYSERV έγινε στις 18.04.2018, κατά τη γνώμη της ΥΠΑ δεν ήταν σκόπιμο να πραγματοποιηθεί νέος διαγωνισμός, καθότι η συμβατική υποχρέωση του νέου φορέα θα ίσχυε μέχρι τη λήξη του χρονικού διαστήματος δραστηριοποίησης του εναπομείναντος φορέα, ήτοι της SWISSPORT HELLAS, δηλαδή έως τις 10.02.2019. Σημείωσε δε η ΥΠΑ ότι ουδέποτε εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από έτερο υποψήφιο φορέα για τον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου «Ηφαιστος».

23. Ως εκ τούτου, η εταιρεία SWISSPORT HELLAS, σε συνέχεια των ανακλήσεων των εγκρίσεων των λοιπών δύο (2) φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και των ως άνω σχετικών ανανεώσεων των συμβάσεών της, είναι **ο μοναδικός φορέας επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες 3 «υπηρεσίες αποσκευών» και 5 «υπηρεσίες στην πίστα» στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου την περίοδο 2018 έως και 2023<sup>59</sup>.**
24. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από την εταιρεία SWISSPORT HELLAS<sup>60</sup>, η ίδια δραστηριοποιείται ως φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στους κάτωθι αερολιμένες κατά την υπό εξέταση περίοδο 2018 έως και το 2023, μεταξύ των οποίων και ο αερολιμένας της Λήμνου. Για την κάλυψη των λειτουργικών της αναγκών ως φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, η SWISSPORT HELLAS μισθώνει από την ΥΠΑ στεγασμένο χώρο του αερολιμένα Λήμνου<sup>61</sup>.

Πίνακας 1: Αερολιμένες Δραστηριοποίησης της SWISSPORT HELLAS 2018-2023		
α/α	Αερολιμένας	IATA <sup>62</sup>
1	Καρπάθου	AOK
2	Κέρκυρας	CFU
3	Χανίων	CHQ
4	Κεφαλληνίας	EFL
5	Αράξου	GPA

<sup>57</sup> Βλ. προκήρυξη ΥΠΑ/Κ.Γ./ Δ3/Β 25605/15-12-2023, ΑΔΑ:9ΛΕΞ465ΧΘΞ-2ΥΝ.

<sup>58</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5622/12.7.2023 επιστολή της.

<sup>59</sup> Όπως προκύπτει από την πρόσφατη προκήρυξη και το σχετικό ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως εκτίθεται ανωτέρω, ο αερολιμένας της Λήμνου εξακολουθεί να εμπίπτει στην κατηγορία, στην οποία υπάγονται αερολιμένες με ορισμένο αριθμό φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και συγκεκριμένα τρεις (3) φορείς. Σύμφωνα, ωστόσο, με την ΥΠΑ, στους αερολιμένες με μικρή επιβατική κίνηση, στις κατηγορίες 3 «υπηρεσίες αποσκευών» και 5 «υπηρεσίες στην πίστα», επιλέγεται μόνο ένας (1) φορέας επίγειας εξυπηρέτησης, ήτοι αυτό ισχύει για τους αερολιμένες Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ), Ικαρίας «Ίκαρος» (ΚΑΙΠΙ), Καλύμνου (ΚΑΚΜ), Καστοριάς «Αριστοτέλης» (ΚΑΚΤΑ), Κοζάνης «Φίλιππος» (ΚΑΚΖΦ), Κυθήρων «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης» (ΚΑΚΟΩ), Μήλου (ΚΑΜΛ), Νάξου (ΚΑΝΞ), Πάρου (ΚΑΠΑ), Σκύρου (ΚΑΣΥ) και Σύρου «Βικέλας» (ΚΑΣΟΒ) και των Δημοτικών Αερολιμένων Καστελόριζου (ΔΑΖΟ), Σητείας «Κορνάρος» (ΔΑΣΤΚ), Κάσου «Μάρκος Μαλλιάρακης» (ΔΑΚΑΜ) και Λέρου (ΔΑΛΕ).

<sup>60</sup> Σημειώνεται ότι η SWISSPORT HELLAS δραστηριοποιείτο στον Αερολιμένα Λήμνου ήδη από το 2015 (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 επιστολή της).

<sup>61</sup> Βλ. την υπ' αριθ. 11263/31.12.2020 απαντητική επιστολή της SWISSPORT HELLAS, σχετικά 69, 70, 71, 72.

<sup>62</sup> Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (International Air Transport Association - IATA).

<b>Πίνακας 1: Αερολιμένες Δραστηριοποίησης της SWISSPORT HELLAS 2018-2023</b>		
<b>α/α</b>	<b>Αερολιμένας</b>	<b>IATA<sup>62</sup></b>
6	Ηρακλείου	HER
7	Μυκόνου	JMK
8	Σκιάθου	JSI
9	Σαντορίνης	JTR
10	Κω	KGS
11	Καλαμάτας	KLX
12	Καβάλας	KVA
<b>13</b>	<b>Λήμνου</b>	<b>LXS</b>
14	Μυτιλήνης	MJT
15	Ακτίου – Πρέβεζας	PVK
16	Ρόδου	RHO
17	Σάμου	SMI
18	Νέας Αγχιάλου-Βόλου	VOL
19	Ζακύνθου	ZTH

Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS

25. Συμπερασματικά, οι τρεις (3) εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν ως φορείς επίγειας εξυπηρέτησης στον Αερολιμένα Λήμνου για τις κατηγορίες 3 και 5 κατόπιν χορηγηθείσας έγκρισης κατά την περίοδο 2015 έως 2023 ως εξής:

<b>Πίνακας 2: Αερολιμένας Λήμνου</b>	
<b>Χρονική Περίοδος</b>	<b>Εταιρείες που παρείχαν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης (2015-2023)</b>
<b>2015</b>	SWISSPORT HELLAS, SKYSERV, GOLDAIR
<b>2016-2018</b>	SWISSPORT HELLAS, SKYSERV
<b>2018-2023</b>	SWISSPORT HELLAS

Πηγή: Στοιχεία προσκομισθέντα από τις εταιρείες και επεξεργασία από ΓΔΑ

26. Συνοψίζοντας, σημειώνεται ότι ο ισχύων Οικείος Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης (υπ' αριθ. Δ3/Β/25934/6438/19-08-2011) που αφορά και στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου (ΦΕΚ Β'/1897/2011), δεν έχει τροποποιηθεί έως σήμερα<sup>63</sup>. Με βάση τον ως άνω κανονισμό ο αριθμός των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης ως προς τη διαχείριση αποσκευών (baggage handling, κατηγορία 3) και πίστας (ramp handling, κατηγορία 5) καθορίζεται σε (3) τρεις<sup>64</sup>. Ωστόσο και όπως προκύπτει από τα ανωτέρω στοιχεία, στον αερολιμένα Λήμνου, από το 2018 έως και το 2023, δραστηριοποιείται μόνο η SWISSPORT HELLAS, λόγω παραίτησης των έτερων δύο (2) εταιρειών (ήτοι της SKYSERV και της GOLDAIR) και μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος δραστηριοποίησης από άλλη εταιρεία.

### **IV.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS**

27. Σχετικά με τους παράγοντες που διαμορφώνουν την εμπορική της πολιτική, η SWISSPORT HELLAS ανέφερε<sup>65</sup> ότι λαμβάνει υπόψη ένα σύστημα πολλών παραγόντων ανάλογα με την αναμενόμενη πολυπλοκότητα των επιχειρησιακών και λειτουργικών απαιτήσεων, τους διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών και σε σχέση με τις υποδομές και τις διαδικασίες που επιβάλλονται από τους Οικείους Κανονισμούς Αεροδρομίων στους παρόχους επίγειας

<sup>63</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5622/12.07.2023 επιστολή της ΥΠΙΑ, Δ3 (ερωτ. 3).

<sup>64</sup> Βλ. αναλυτικά ανωτέρω σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης Ενότητα IV.1.

<sup>65</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στις ερωτ. 2 και 6.

εξυπηρέτησης. Ομοίως, η τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας, διαμορφώνεται από μια σειρά παραγόντων και τελικά αποτυπώνεται στις συμβάσεις με τους πελάτες, ενώ η τελική τιμολόγηση μπορεί να διαφέρει ανά περίπτωση, καθώς συχνά οι υπηρεσίες δεν παρέχονται σε τακτική βάση, αλλά εκτάκτως σε σχέση με το αρχικό πρόγραμμα πτήσεων και τη συμφωνηθείσα σύμβαση.

28. Η εταιρεία ανέφερε τους εξής παράγοντες, μεταξύ άλλων, που καθορίζουν την εμπορική της πολιτική: α) τον αριθμό των αεροδρομίων που κάθε αερομεταφορέας προτίθεται να εκτελέσει εμπορικές πτήσεις, β) τον προβλεπόμενο αριθμό των διακινούμενων επιβατών ετησίως με έμφαση στην καμπύλη κλιμάκωσης του αριθμού ανά μήνα και εντός περιόδων, γ) την τακτικότητα/συχνότητα των δρομολογίων κατά τη διάρκεια της περιόδου της σύμβασης αλλά και τη δέσμευση για την εκτέλεση ή ακύρωση κάποιων σε σχέση με το σύνολο, δ) τον τύπο των αεροσκαφών και το εύρος των γενικών και/ή ειδικών υπηρεσιών που ζητούνται σταθερά ή ανά περίοδο, ε) τον ελάχιστο επιβαλλόμενο, από τους κανονισμούς αλλά και εκ των συμβάσεων, αριθμό διατιθέμενου προσωπικού και τις ειδικότητες, εξειδικεύσεις, αδειοδοτήσεις και εγκρίσεις, το επίπεδο εξυπηρέτησης σε χρόνο και είδος, σε σχέση με το σύνολο ή μέρος των πτήσεων (ειδικές απαιτήσεις για διαδικασίες, εκπαιδεύσεις κ.λπ.), τα προαπαιτούμενα περιβαλλοντολογικά πρότυπα σε κάθε αερολιμένα κ.α.
29. Αναφορικά με τους ισχύοντες διαχρονικά τιμοκαταλόγους (από τους οποίους προκύπτει και η τιμή χρέωσης για αεροσκάφη γενικής αεροπορίας), η εταιρεία ανέφερε<sup>66</sup> ότι οι τιμοκατάλογοι εξυπηρετούν τις περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών χωρίς υφιστάμενη σύμβαση (ad hoc) και ισχύουν για όλα τα αεροδρόμια στα οποία αφορούν. Οι τιμοκατάλογοι δηλαδή αποτελούν απλώς το σημείο αναφοράς χρέωσης αερομεταφορέα, καθώς αναφέρονται στην παροχή υπηρεσιών στο μέγιστο δυνατό επίπεδο τους χωρίς προγραμματισμό και δεν αναρτώνται στο διαδίκτυο. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι τιμοκατάλογοι της εταιρείας έχουν αναθεωρηθεί προκειμένου να ανταποκριθούν στις τρέχουσες συνθήκες όπως αυξήσεις χρεώσεων αεροδρομίων κατόπιν των ιδιωτικοποιήσεων πολλών εξ αυτών, επενδύσεις σε νέο εξοπλισμό και σε εξειδίκευση του προσωπικού λόγω της αναβάθμισης των αεροδρομίων και της αλλαγής εφαρμοζόμενων από αυτά διαδικασιών κ.λπ.

## **V. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν. 3959/2011**

30. Σύμφωνα με το άρθρο 37 παρ. 2 του Ν. 3959/2011, προφανώς αβάσιμες καταγγελίες για παραβάσεις των άρθρων 1, 1Α και 2 καθώς και των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ, οι οποίες υποβάλλονται μόνο στην ΕΑ και όχι σε αρχή ανταγωνισμού άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τίθενται στο αρχείο της ΓΔΑ με πράξη του Προέδρου της ΕΑ, ύστερα από εισήγηση της ΓΔΑ. Στην έννοια της προφανώς αβάσιμης καταγγελίας υπάγεται, τόσο η νόμω αβάσιμη καταγγελία, ήτοι η καταγγελία της οποίας τα πραγματικά περιστατικά δεν πληρούν το πραγματικό των επικαλούμενων διατάξεων του Ν. 3959/2011 καθώς και των αντίστοιχων ενωσιακών διατάξεων, όσο και η ουσία αβάσιμη καταγγελία, ήτοι η καταγγελία η οποία

<sup>66</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερωτ. 6.

προφανώς, δηλαδή χωρίς να απαιτείται ειδικότερη εξέταση ή έλεγχος, είναι απορριπτέα, διότι τα επικαλούμενα πραγματικά περιστατικά δεν προκύπτουν ως αληθή<sup>67</sup>.

31. Σύμφωνα με το άρθρο 36 παρ. 4 του Ν. 3959/2011, μία καταγγελία λογίζεται ως προφανώς αβάσιμη, αν από την αξιολόγηση των στοιχείων και των ισχυρισμών που τίθενται υπόψη της ΕΑ από τον καταγγέλλοντα δεν προκύπτουν ενδείξεις παράβασης των διατάξεων περί ανταγωνισμού. Ήτοι, οσάκις μία καταγγελία δεν είναι σε θέση να αποδείξει τους προβαλλόμενους ισχυρισμούς, είναι δυνατόν να απορριφθεί εξ αυτού του λόγου<sup>68</sup>. Ως εκ τούτου, η Αρχή Ανταγωνισμού δεν είναι υποχρεωμένη να λάβει υπόψη της πραγματικά στοιχεία που δεν περιήλθαν σε γνώση της μέσω του καταγγέλλοντα και τα οποία θα μπορούσαν να προκύψουν μόνο κατά τη διενέργεια έρευνας<sup>69</sup>, προκειμένου να απορρίψει μία καταγγελία, χωρίς πάντως να αποκλείεται να επανέλθει επί του εν λόγω φακέλου<sup>70</sup>.
32. Ωστόσο, η συναφής διακριτική εξουσία της ΕΑ αναφορικά με το χειρισμό καταγγελιών δεν είναι απεριόριστη, καθώς η ΕΑ οφείλει να λαμβάνει υπόψη, εξετάζοντάς τα προσεκτικά, όλα τα λυσιτελή πραγματικά και νομικά στοιχεία που της γνωστοποιεί ο καταγγέλλων, προκειμένου να αποφασίσει για τη συνέχεια που πρέπει να δοθεί σε καταγγελία και προκειμένου να εκτιμήσει αν τα εν λόγω στοιχεία αποκαλύπτουν συμπεριφορά ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό<sup>71</sup>. Αφετέρου, η ΕΑ πρέπει να αιτιολογεί με ακρίβεια και λεπτομέρεια την απόφασή της να μη συνεχίσει την έρευνα και να απορρίψει μια καταγγελία, για να μπορεί το αρμόδιο δικαστήριο να ασκήσει αποτελεσματικό έλεγχο<sup>72,73</sup>.
33. Οι περιγραφόμενες στην καταγγελία πρακτικές της SWISSPORT HELLAS, θα μπορούσαν να εμπίπτουν στη διάταξη του άρθρου 2 του Ν. 3959/2011 μόνο στο μέτρο που αφορούν

---

<sup>67</sup> Ως εκ τούτου, προφανώς αβάσιμη καταγγελία κατά την έννοια του άρθρου 37 παρ. 2 του Ν. 3959/2011 δεν χρήζει συζήτησης ενώπιον της ΕΑ.

<sup>68</sup> Βλ. ενδεικτικά ΓενΔΕΕ, υπόθ. Τ-198/98, *Micro Leader Business κατά Επιτροπής*, σκ. 32-39 (όπου κρίθηκε το γεγονός ότι τα στοιχεία που είχε προσκομίσει δεν παρείχαν ενδείξεις για την ύπαρξη συμφωνίας ή εναρμονισμένης πρακτικής αρκούσε για την απόρριψη της καταγγελίας εξ αυτού του λόγου).

<sup>69</sup> ΓενΔΕΕ, Τ-319/99, *FENIN κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003, σελ. ΙΙ-357, σκ. 43 («... η Επιτροπή δεν οφείλει να λαμβάνει υπόψη, για τους σκοπούς της εξέτασης καταγγελίας, πραγματικά στοιχεία που δεν περιήλθαν σε γνώση της μέσω του καταγγέλλοντος, ώστε να είναι σε θέση να απορρίψει την καταγγελία με το αιτιολογικό ότι οι καταγγελλόμενες πρακτικές δεν παραβιάζουν τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού ή ότι, ενδεχομένως, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους (βλ., κατ' αναλογία, προαναφερθείσα στη σκέψη 42 απόφαση της 9ης Ιανουαρίου 1996, *Koelman κατά Επιτροπής*, σκέψη 40). Επομένως, δεν μπορεί να της προσάπτεται, στο πλαίσιο προσφυγής κατά αποφάσεως περί απορρίψεως καταγγελίας σε θέματα ανταγωνισμού, ότι δεν έλαβε υπόψη στοιχείο το οποίο δεν περιήλθε σε γνώση της μέσω του καταγγέλλοντος και την ύπαρξη του οποίου δεν μπορούσε να συναγάγει παρά μόνον κινώντας διαδικασία έρευνας»).

<sup>70</sup> ΔΕΕ C-298/83, *CICCE κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1985, σελ. ΙΙ-105, σκ. 21-29 (ιδίως σκ. 29).

<sup>71</sup> Βλ. Τ-480/15 *Agria Polska sp. z o.o κ.α. κατά Επιτροπής* σκ. 36, ΓενΔΕΕ C-119/97P, *Union française de l'express (Ufex) κ.ά. κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1999, σελ. Ι-1341, σκ. 86 με περαιτέρω παραπομπές σε νομολογία. Βλ. και σχετικά L. O. Blanco, *EC Competition Law procedure*, 2<sup>nd</sup> ed., 2013, p. 556 με παραπομπή σε σχετική νομολογία: ΓενΔΕΕ Τ-24/90 *Automec κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1992, σελ. ΙΙ-2223, σκ. 79, Τ-575/93 *Koelman κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1996, σελ. ΙΙ-1, σκ. 39, η οποία επιβεβαιώθηκε από το ΔΕΕ C-59/96 P, *Koelman κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1997, σελ. Ι-4809.

<sup>72</sup> Απόφαση ΕΑ 617/2015, με περαιτέρω παραπομπή σε ΓενΔΕΕ C-19/93 P, *Rendo κλπ κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1995, σελ. Ι-3319, σκ. 27.

<sup>73</sup> Εντούτοις, στο βαθμό που η ΕΑ έχει εξηγήσει με σαφήνεια τους λόγους απόρριψης μιας καταγγελίας, δεν υποχρεούται να τοποθετηθεί επί όλων των ισχυρισμών των καταγγελλόντων, βλ. και Απόφαση ΕΑ 617/2015, με περαιτέρω παραπομπή σε ΓενΔΕΕ C-56/12 P, *EFIM κατά Επιτροπής*, αδημ., σκ. 60-61.



καταγγελλόμενη υπερβολική τιμολόγηση και, στο πλαίσιο αυτό, εξετάζεται εάν τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που εισφέρονται δυνάμει της καταγγελίας πληρούν τις προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτηση παραβίασης εκ μέρους της καταγγελλομένης της ανωτέρω αναφερόμενης διάταξης, άλλως αν η καταγγελία πρέπει να τεθεί στο αρχείο ως προφανώς αβάσιμη κατά το άρθρο 37 παρ. 2 Ν. 3959/2011.

34. Περαιτέρω, στο άρθρο 37 παρ. 1 του Ν. 3959/2011 ορίζεται ότι καταγγελίες περί ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ΕΑ με βάση τις διατάξεις του εν λόγω νόμου τίθενται στο Αρχείο της ΓΔΑ με πράξη του Προέδρου της ΕΑ, ύστερα από εισήγηση της ΓΔΑ. Κατά το σκέλος της καταγγελίας που αφορά πρακτικές της SWISSPORT HELLAS ως πιθανές παραβάσεις του ρυθμιστικού πλαισίου, και συγκεκριμένα του ΠΔ 285/1998, εξετάζεται κατά πόσον αυτές προβάλλονται αρμοδίως ενώπιον της ΕΑ, άλλως αν η καταγγελία πρέπει να τεθεί στο αρχείο κατά το άρθρο 37 παρ. 1 Ν. 3959/2011.

## VI. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν. 3959/2011

35. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 3959/2011: «1. Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης στο σύνολο ή μέρος της αγοράς της Ελληνικής Επικράτειας. 2. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως: α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη εύλογων τιμών αγοράς ή πώλησεως ή άλλων όρων συναλλαγής, β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης με ζημία των καταναλωτών, γ) στην εφαρμογή στο εμπόριο άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής, με αποτέλεσμα να περιέρχονται ορισμένες επιχειρήσεις σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, δ) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσόμενων, πρόσθετων παροχών, οι οποίες από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών». Επομένως, προϋποθέσεις εφαρμογής της ανωτέρω διάταξης είναι **α)** η κατοχή δεσπόζουσας θέσης από επιχείρηση στο σύνολο ή μέρος της σχετικής αγοράς της χώρας **και β)** η καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης αυτής<sup>74</sup>.
36. Μία επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση, όταν διαθέτει οικονομική δύναμη που της δίνει τη δυνατότητα να παρεμποδίζει μονομερώς τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες και τελικά τους καταναλωτές<sup>75</sup>. Η διαπίστωση της δεσπόζουσας θέσης εξαρτάται από παράγοντες όπως: α) το μερίδιο αγοράς και τη θέση της επιχείρησης, β) το ποσοστό συμμετοχής και γενικότερα τη θέση άλλων υφιστάμενων ανταγωνιστών της στην αγορά,

<sup>74</sup> Αντίστοιχες είναι οι βασικές προϋποθέσεις που τάσσει ο ενωσιακός νομοθέτης για την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, με επιπρόσθετη την προϋπόθεση η υπό εξέταση πρακτική να «δύνανται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών». Για την ερμηνεία της προϋπόθεσης αυτής, βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης» ΕΕ C 2004 101/81, η οποία δεν φαίνεται να πληρούται εν προκειμένω, δεδομένου ότι η εξεταζόμενη πρακτική της SWISSPORT HELLAS φέρεται να αφορά ένα πολύ μικρό γεωγραφικά τμήμα της ελληνικής επικράτειας (τον αερολιμένα Λήμνου).

<sup>75</sup> Βλ. ΔΕΕ 6/72 Continental Can κατά Επιτροπής, Συλλ. 1973, σελ. 213, ΔΕΕ 85/76, Hoffmann – La Roche κατά Επιτροπής, Συλλ. 1979, σελ. 461, ΔΕΕ 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλ. 1978, σελ. 207, ΔΕΕ 78/70, Deutsche Grammophon κατά Επιτροπής, Συλλ. 1971, σελ. 487, ΕΑ 434/V/2009, Δρίτσας/Nestle, ΕΑ 207/III/2002, Coca-Cola, ΕΑ 59/93, ΑΕΠΙ ΙΙ κ.ά.

γ) τα εμπόδια εισόδου ή και επέκτασης των υφιστάμενων ή δυνητικών ανταγωνιστών της στη σχετική αγορά, δ) την αντισταθμιστική ισχύ των αγοραστών που προμηθεύονται από εκείνη.

37. Σημειωτέον ότι η διαπίστωση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης δεν αποδίδει *per se* μομφή στην οικεία επιχείρηση. Η επιχείρηση αυτή εντούτοις, ανεξάρτητα από τα αίτια δημιουργίας τέτοιας θέσης, φέρει ιδιαίτερη ευθύνη να μη βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην αγορά<sup>76</sup>. Περαιτέρω η ιδιαίτερη αυτή ευθύνη δεν αφαιρεί από την επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση αυτή, το δικαίωμα να διαφυλάξει τα εμπορικά της συμφέροντα και σε λογικό μέτρο, να ενεργεί κατά τρόπο που κρίνει πρόσφορο για την προστασία των συμφερόντων της. Πλην όμως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές ενέργειες, που αντικειμενικώς λαμβανόμενες και ανεξάρτητα από τα κίνητρα και τους σκοπούς τους, κατατείνουν στη διατήρηση και ενίσχυση αυτής της δεσπόζουσας θέσης και στην καταχρηστική εκμετάλλευσή της<sup>77</sup>.
38. Η έννοια της κατάχρησης είναι έννοια αντικειμενική (δεν προϋποθέτει υπαιτιότητα της επιχείρησης) και συνδέεται με τη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης που επιδρά στη δομή της αγοράς, αποδυναμώνοντας τον ήδη ασθενή ανταγωνισμό, με τη χρήση μεθόδων που δεν αρμόζουν σε καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού<sup>78</sup>.
39. Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένα παραδείγματα κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, τα οποία έχουν εμπλουτιστεί από τη νομολογία των ενωσιακών δικαστηρίων. Πέρα από την ενδεικτική απαρίθμηση, καταχρηστική εκμετάλλευση μπορεί να συνιστά κάθε συμπεριφορά επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση, η οποία, ενόσω δεν μπορεί να δικαιολογηθεί στο πλαίσιο της νόμιμης επιδίωξης των σκοπών της επιχείρησης ή υπερβαίνει το αναγκαίο προς τούτο μέτρο, είναι σε θέση να επηρεάσει τη δομή μιας αγοράς όπου, λόγω ακριβώς της ύπαρξης της εν λόγω επιχειρήσεως, ο βαθμός του ανταγωνισμού είναι ήδη μειωμένος και η οποία έχει ως συνέπεια την παρεμπόδιση της διατήρησης του υφιστάμενου ακόμα στην αγορά επιπέδου ανταγωνισμού ή της ανάπτυξής του, με προσφυγή σε μέσα διαφορετικά εκείνων που διέπουν το φυσιολογικό ανταγωνισμό επί των προϊόντων ή υπηρεσιών βάσει των παροχών των επιχειρηματιών<sup>79</sup>.
40. Στην υπό εξέταση υπόθεση, η καταγγελλόμενη πρακτική περί υπερβολικής τιμολόγησης δύνανται να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 2 του Ν. 3959/11, εφόσον η καταγγελλόμενη κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα Λήμνου.

<sup>76</sup> Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΔΕΕ C-322/81 *Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1983, σελ. 3461, σκ. 70, ΓενΔΕΕ T-65/89 *BPBIndustriesPlc&BritishGypsumLtd κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1993, σελ. 389, σκ. 67, ΓενΔΕΕ T-83/91 *TetraPak κατά Επιτροπής* (TetraPakII), Συλλ. 1994, σελ. 755, σκ. 113-114, ΓενΔΕΕ T-219/99 *BritishAirwaysplc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003, σελ. 5917, σκ. 242.

<sup>77</sup> ΔΕΕ 27/76 *United Brands κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1978, σελ. 75, σκ. 189, ΓενΔΕΕ T-228/97 *Irish Sugar κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1999, σελ. 2969, σκ. 112, ΓενΔΕΕ T-203/01 *Michelin κατά Επιτροπής* (Michelin II), Συλλ. 2003, σελ. 4071, σκ. 55.

<sup>78</sup> Καρύδης Γ., *Ευρωπαϊκό Δίκαιο Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμού*, εκδ. Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2001, σελ. 134, με παραπομπή σε σχετική νομολογία. Βλ. επίσης T-203/01, *Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003, σ. II-4071, σκ.238, με παραπομπή σε σχετική νομολογία, ΔΕφΑθ 821/2014, σκ. 4.

<sup>79</sup> Βλ. ενδεικτικά ΔΕΚ 322/81, *Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1983, σελ. 3461, σκ. 70, T- 219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003, σ. II-5917, σκ. 241, ΔΕφΑθ 2116/2010, σκ. 8, ΔΕφΑθ 2265/2010, σκ. 34.

## VII. Η ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ ΤΗΣ SWISSPORT HELLAS

41. Όπως αναλύθηκε και ανωτέρω, η SWISSPORT HELLAS αποτελεί τον μοναδικό φορέα επίγειας εξυπηρέτησης από το 2018 έως και το 2023 στον αερολιμένα Λήμνου στις κατηγορίες 3 «υπηρεσίες αποσκευών» και 5 «υπηρεσίες στην πίστα» στον Κρατικό Αερολιμένα Λήμνου.
42. Υπενθυμίζεται ότι οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης επιλέγονται κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας. Εν προκειμένω, για τον αερολιμένα Λήμνου, το 2012 επελέγησαν αρχικά τρεις (3) φορείς επίγειας εξυπηρέτησης για τις κατηγορίες υπ' αριθ. 3 «υπηρεσίες αποσκευών» και 5 «υπηρεσίες στην πίστα», ήτοι η καταγγελλόμενη, η GOLDAIR, SKYSERV και η SWISSPORT HELLAS. Τον Μάιο του 2015 η GOLDAIR και τον Απρίλιο του 2018 η SKYSERV, ζήτησαν την ανάκληση της χορηγηθείσας έγκρισης άσκησης δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης, λόγω μη ύπαρξης αντικειμένου. Ειδικότερα δε η GOLDAIR αιτήθηκε τη διακοπή της παροχής των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα Λήμνου, με την αιτιολογία ότι υφίστατο σημαντική οικονομική ζημιά εξαιτίας της ελάχιστης δραστηριότητας του αερολιμένα.
43. Όπως προαναφέρθηκε, παρότι η συμβατική υποχρέωση της SWISSPORT έχει λήξει από τις 10.02.2019, ανανεώνεται συνεχώς και έχει παραταθεί έως τις 31.12.2023<sup>80</sup>, ενώ έχει ξεκινήσει νέα διαγωνιστική διαδικασία επιλογής φορέων επίγειας εξυπηρέτησης από τον Δεκέμβριο του 2023<sup>81</sup>.
44. Ως εκ τούτου, για τις ανάγκες εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, η Swissport Hellas αξιολογείται ως επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα Λήμνου κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα, εφόσον αποτελεί τον μοναδικό πάροχο των σχετικών υπηρεσιών.

### VII.1. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ: ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΩΣ ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ

45. Κατά το άρθρο 2 Ν. 3959/2011, οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση απαγορεύεται να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους σε βαθμό ή κατά τρόπο ώστε να επιβάλλονται τιμές, όροι ή άλλες συνθήκες συναλλαγών που δεν εντάσσονται στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και δεν θα μπορούσαν να επιβληθούν χωρίς την οικονομική εξουσία που παρέχει σε μία επιχείρηση η δεσπόζουσα θέση της<sup>82</sup>. Η άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πωλήσεως από μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση συνιστά καταχρηστική πρακτική. Συνεπώς, πρέπει να διερευνηθεί εάν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αποκτήσει εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση αποτελεσματικού ανταγωνισμού<sup>83</sup>.
46. Βάσει των ανωτέρω, η υπερβολική τιμολόγηση των προϊόντων ή/και των υπηρεσιών της δεσπόζουσας επιχείρησης συνιστά καταχρηστική πρακτική. Όπως έχει αναλυθεί και σε προηγούμενες αποφάσεις της ΕΑ<sup>84</sup>, για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση πρέπει να

<sup>80</sup> Δυνάμει της υπ' αριθ. ΑΠΑ/10054/28-04-23 απόφασης του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

<sup>81</sup> Βλ. προκήρυξη ΥΠΑ/Κ.Γ./ Δ3/Β 25605/15-12-2023, ΑΔΑ:9ΛΕΞ465ΧΘΞ-2ΥΝ.

<sup>82</sup> Βλ. ΕΑ 489/VI/2010, παρ. 50, με περαιτέρω παραπομπές.

<sup>83</sup> Βλ. και ΔΕΚ, C-27/76, *United Brands*, σκ. 248-249. Βλ. επίσης ΕΑ 630/2016, σκ.117 και ΕΑ 548/VII/2012, σκ. 65.

<sup>84</sup> Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 528/VI/2011, 489/VI/2010, ΕΑ 502/VI/2010, ΕΑ 548/VII/2012, ΕΑ 630/2016, αλλά ακόμα και στο πλαίσιο λήψης ασφαλιστικών μέτρων στην πολύ πρόσφατη Απόφαση ΕΑ 687/2019.

καθορισθεί εάν οι τιμές πώλησης της δεσπόζουσας εταιρείας είναι «μη εύλογες» ή «μη δίκαιες». Γίνεται δεκτό νομολογιακά, αλλά και βάσει της οικονομικής θεωρίας, ότι συντρέχει περίπτωση επιβολής αδικαιολόγητα υψηλών τιμών πώλησης όταν η διαφορά μεταξύ κόστους παραγωγής και τελικής τιμής πώλησης του προϊόντος (ή υπηρεσίας) είναι σημαντικά υψηλότερη από ένα εύλογο ποσοστό κέρδους για τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Για παράδειγμα, σε περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης της Ενωσιακής νομολογίας, η τελική τιμή ήταν 40 φορές υψηλότερη σε σχέση με το κόστος<sup>85</sup> ή ήταν 100% υψηλότερη σε σχέση με την τελική τιμή που χρεωνόταν για το ίδιο προϊόν από την ίδια εταιρεία σε άλλες χώρες<sup>86</sup> ή ήταν 300% υψηλότερη σε σχέση με τα κόστη της εταιρείας<sup>87</sup>.

47. Για τον προσδιορισμό του κατά πόσον η τιμή που επιβάλλεται στο υπό εξέταση προϊόν είναι εύλογη ή υπερβολικά υψηλή (ώστε εν τέλει να χαρακτηριστεί η τιμολόγηση ως καταχρηστική), διενεργείται ανάλυση κόστους και κερδοφορίας. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο ενδέχεται να γίνει και συγκριτική ανάλυση αγοράς, η οποία αφορά κυρίως αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι σχετικοί ειδικότεροι παράγοντες. Η υπερβολική δυσαναλογία (καθορισμός της τιμής πολύ πάνω από το κόστος και το ανταγωνιστικό επίπεδο αγορών με ομοειδή χαρακτηριστικά), εκφραζόμενη κατά κανόνα στο περιθώριο κέρδους των εν λόγω επιχειρήσεων, είναι ένδειξη καταχρηστικής εκμετάλλευσης.
48. Στο ενωσιακό δίκαιο, η έννοια της «μη δίκαιης τιμής» κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ καθορίστηκε από τη νομολογία του Δικαστηρίου στην υπόθεση *United Brands*<sup>88</sup>, όπου το Δικαστήριο απεφάνθη ότι η εκ μέρους μιας επιχείρησης, που κατέχει δεσπόζουσα θέση, άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πωλήσεως συνιστά καταχρηστική πρακτική κατά παράβαση του (νυν) άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Τέτοιου είδους κατάχρηση συνιστά η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής. Η υπερβολική αυτή τιμή θα ήταν δυνατό, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί αντικειμενικά αν μπορούσε να μετρηθεί συγκρίνοντας την τιμή πωλήσεως του εν λόγω προϊόντος με το κόστος παραγωγής του, σύγκριση από την οποία θα προέκυπτε το ύψος του περιθωρίου κέρδους. Εναλλακτικά, αν η ανάλυση της δομής κόστους που αποκαλύπτει το περιθώριο κέρδους δεν είναι δυνατή<sup>89</sup>, πρέπει να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα<sup>90</sup>.

<sup>85</sup>Βλ. Υπόθ. 26/75, *GeneralMotors Continental*.

<sup>86</sup> Βλ. Υπόθ. 27/76, *United Brands*.

<sup>87</sup> Βλ. Υπόθ. ΑΤ. 40394-ASPEN.

<sup>88</sup>Υπόθ. 27/76, *United Brands*.

<sup>89</sup> Στην υπόθεση *United Brands* η Επιτροπή δεν είχε κάνει τέτοια σύγκριση, καθόσον δεν διέθετε ανάλυση της δομής των εξόδων της UBC.

<sup>90</sup> Βλ. Υπόθ. 27/76, *United Brands*, σκ. 252. Στην εν λόγω απόφαση επισημαίνεται, κατά τα ανωτέρω, ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλες μέθοδοι για την επιλογή των κανόνων για τον προσδιορισμό του υπερβολικού (μη εύλογου) χαρακτήρα της τιμής ενός προϊόντος (παρ. 253). Πράγματι, το ΔΕΕ, αλλά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν κάνει χρήση διαφόρων μεθόδων κατά την εξέταση υποθέσεων για τον καθορισμό της υπερβολικής τιμολόγησης, όπως **A)** σύγκριση μεταξύ κόστους παραγωγής και τιμής. Η μέθοδος αυτή βασίζεται στη λογική ότι θα έπρεπε να υφίσταται μία τιμή- όριο η οποία εγγυάται ένα επαρκές περιθώριο κέρδους αναφορικά με το κόστος και συνεπώς και τιμές που υπερβαίνουν αυτό το όριο είναι υπερβολικές. Η μεγαλύτερη δυσχέρεια της εν λόγω μεθόδου είναι η δυσχέρεια καθορισμού του ορίου αυτού, **B)** σύγκριση μεταξύ τιμών που επιβάλλονται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση σε διαφορετικές αγορές, **Γ)** σύγκριση μεταξύ

49. Ειδικότερα, η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση *United Brands* έθεσε τα κριτήρια για τον καθορισμό της έννοιας της «μη δίκαιης τιμής» κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ (και κατ' αναλογία του άρθρ. 2 του Ν. 3959/2011) τα οποία και πρέπει να αξιολογούνται από τις Αρχές Ανταγωνισμού. Στην εν λόγω απόφαση το ΔΕΕ υιοθέτησε ένα **διττό σωρευτικό τεστ δύο σταδίων για τον καθορισμό των περιπτώσεων υπερβολικής τιμολόγησης**. Σύμφωνα με αυτό, για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση πρέπει **αφενός** να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτή (σύγκριση από την οποία προκύπτει το ύψος του περιθωρίου κέρδους) **και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης**, να εξετασθεί αν η τιμή που επιβλήθηκε ήταν μη εύλογη, είτε αφ' εαυτή είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα<sup>91</sup>. Καθώς τα δύο σκέλη του ανωτέρω τεστ είναι σωρευτικά<sup>92</sup>, αρκεί η Αρχή Ανταγωνισμού να καταλήξει ότι δεν πληρούται το ένα εξ αυτών, προκειμένου να εξαχθεί τελικό συμπέρασμα για τη μη ύπαρξη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης<sup>93</sup>.
50. Συνεπώς, μία σύγκριση μεταξύ τιμής και κόστους γίνεται καταρχήν για να διαπιστωθεί το περιθώριο κέρδους που επιτυγχάνεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Εάν το καθαρό περιθώριο κέρδους κριθεί ως «υπερβολικό», η τιμολογιακή πολιτική της δεσπόζουσας επιχείρησης πρέπει να εξετασθεί περαιτέρω για να διαπιστωθεί εάν η τιμή είναι «μη δίκαιη».
51. Στην προγενέστερη της *United Brands* απόφαση *General Motors*<sup>94</sup> έγινε απλώς σύγκριση τιμής - κόστους, η οποία κατέστησε προφανές ότι οι προσφερόμενες υπηρεσίες δεν αντιστοιχούσαν στο κόστος λειτουργίας των εισαγόμενων ευρωπαϊκών αυτοκινήτων<sup>95</sup>. Το Δικαστήριο, στην υπόθεση *Corinne Bodson*<sup>96</sup> δέχθηκε ότι για την κατάφαση της ύπαρξης υπερβολικής τιμολόγησης είναι επαρκές να κατοχυρωθεί ότι οι τιμές ενός νομικού μονοπωλίου διαφέρουν από τις τιμές που

---

των τιμών που επιβάλλονται από την δεσπόζουσα επιχείρηση και εκείνων που επιβάλλονται από άλλες επιχειρήσεις είτε στην ίδια είτε σε άλλες αγορές, Δ) σύγκριση του κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης με το σύνθετο ανταγωνιστικό κέρδος ή τα κέρδη άλλων επιχειρήσεων, βλ. αναλυτικά για τις μεθόδους αυτές και τα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματά τους σε Massimo Motta and Alexandre De Streel, «*Excessive Pricing in Competition Law: Neversay Never*», διαθέσιμο σε [http://www.barcelonagse.eu/tmp/pdf/motta\\_excessivepricing.pdf](http://www.barcelonagse.eu/tmp/pdf/motta_excessivepricing.pdf), σελ. 33-38. Βλ. και υποβολή στον ΟΟΣΑ της Ευρ. Επιτροπής (Directorate for Financial and Enterprise Affairs, «Excessive Prices –Working Party No 2 on Competition and Regulation- 17 October 2011. Βλ. σχετικά και το συνολικό κείμενο ΟΟΣΑ, POLICY ROUNDTABLES «Excessive Prices» (2011) DAF/COMP(2011)18. Σημειώνεται ότι σε επόμενες αποφάσεις του το ΔΕΚ (βλ. ενδεικτικά τις αποφάσεις ΔΕΚ στην υπόθεση 30/87 *Corinne Bodson κατά Pompes funebres des regions liberees*, ECLI:EU:C:1988:225, την προαναφερθείσα *Lucazeau/SACEM*, αλλά και την υπόθεση 78/70 *Deutsche Grammophon και Metro SB*, ECLI:EU:C:1971:59) βασίστηκε στη σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής μιας δεσπόζουσας επιχείρησης με τις τιμές των αντίστοιχων εταιρειών που δραστηριοποιούνταν σε γειτονικές γεωγραφικές ή άλλες αγορές (βλ. ενδεικτικά τις προαναφερθείσες υποθέσεις 226/84 *British Leyland* και 26/75 *General Motors*), και συνέκρινε τις τιμές από την ίδια δεσπόζουσα επιχείρηση α) σε διαφορετικούς πελάτες και β) διαχρονικά.

<sup>91</sup> Βλ. Υπόθ. 27/76, *United Brands*, σκ. 252. Εν προκειμένω, έγινε σύγκριση των τιμών με το κόστος παραγωγής και μεταξύ των Κρατών Μελών (στη σκέψη 266 το ΔΕΕ ανέφερε ότι μολονότι η τιμή των μπανανών CHIQUITA και των προϊόντων των ανταγωνιστών της είναι διαφορετική, αυτή η διαφορά ανέρχεται στο 7%, διαφορά που δεν μπορεί αυτομάτως να θεωρηθεί ως υπερβολική και άρα μη εύλογη).

<sup>92</sup> Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23.07.2004 (COMP/A.36.568/D3-*Port of Helsingborg*), παρ. 142 και 147.

<sup>93</sup> Βλ. και σχετικά Απόφαση ΕΑ 489/VI/2010.

<sup>94</sup> Βλ. Υπόθεση *General Motors Continental NV* κατά Επιτροπής 26/75 (1975).

<sup>95</sup> Βλ. σχετικά έγγραφο του ΟΟΣΑ περί υπερβολικής τιμολόγησης, ό.π., σελ. 319.

<sup>96</sup> Βλ. Υπόθεση *Corinne Bodson κατά Pompes funebres des regions liberees* 30/87.

χρεώνονται σε ανταγωνιστικές συνθήκες<sup>97</sup>. Ομοίως, στην υπόθεση *SACEM*<sup>98</sup>, στην οποία το Δικαστήριο υπέδειξε ότι οι τιμές που χρεώνονται από μονοπωλιακή επιχείρηση σε ένα κράτος μέλος είναι υπερβολικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά υψηλότερες από τις τιμές που χρεώνονται από άλλες μονοπωλιακές επιχειρήσεις σε άλλα κράτη μέλη. Στην εν λόγω υπόθεση το Δικαστήριο εντέλει δέχθηκε ότι κατάχρηση στοιχειοθετείται μόνο εάν το περιθώριο μεταξύ της τιμής και του κόστους δεν είναι εύλογο (πρώτο σκέλος του τεστ της νομολογίας *United Brands*)<sup>99</sup>.

52. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην υπόθεση *Deutsche Post*<sup>100</sup>, η οποία αφορούσε καταχρηστικά υψηλές χρεώσεις για το εισερχόμενο διασυνοριακό ταχυδρομείο, αφού έλαβε υπόψη της ότι δεν ήταν δυνατή η σύγκριση των τιμών της *Deutsche Post* με εκείνες ανταγωνιστών, καθώς η τελευταία κατείχε το μονοπώλιο, έκρινε ότι το εύλογο μιας τιμής προκύπτει από τη σύγκριση της τιμής αυτής με την οικονομική αξία του προϊόντος ή της υπηρεσίας, ήτοι με το μέσο κόστος παράδοσης του εισερχόμενου διασυνοριακού ταχυδρομείου συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου περιθωρίου κέρδους και διαπίστωσε ότι η δεσπόζουσα εταιρεία *Deutsche Post AG* προέβη, μεταξύ άλλων, σε εφαρμογή «μη δίκαιης» τιμής, καθώς το επιβαλλόμενο από την εταιρεία τέλος υπερέβαινε κατά 25% το μέσο κόστος της σχετικής υπηρεσίας<sup>101</sup>. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέληξε ότι η τιμή που χρέωνε η *Deutsche Post* δεν είχε επαρκή ούτε εύλογη σχέση με το πραγματικό κόστος ή την πραγματική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας και συνεπώς συνιστούσε

---

<sup>97</sup> Βλ. σχετ. Υπόθεση *Corinne Bodson* κατά *Pompes funebres des regions liberees* 30/87, σκ. 31, όπου αναφέρεται ότι: «[...] Δεδομένου ότι άνω των 30.000 δήμων στη Γαλλία δεν έχουν παραχωρήσει τις εξωτερικές υπηρεσίες κηδειών σε επιχείρηση, αλλά τις αφήνουν ελεύθερες ή τις διαχειρίζονται οι ίδιοι, θα πρέπει να είναι δυνατή μια σύγκριση των τιμών που εφαρμόζει ο όμιλος των παραχωρησιούχων επιχειρήσεων με τις τιμές που εφαρμόζονται αλλού- μια τέτοια σύγκριση θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον είναι δίκαιες ή όχι οι τιμές που εφαρμόζουν οι παραχωρησιούχοι».

<sup>98</sup> Βλ. Υποθέσεις *F. Lucazeau* κατά *Societe Des Auteurs, Compositeurs et Editeurs de Musique* 110/1988, 241/1988 & 242/1988. Βλ. επίσης την απόφαση του Δικαστηρίου επί της υπόθεσης *Ministere Public/ Tournier*, 395/87, απόφαση της 13.07.1989.

<sup>99</sup> Σύμφωνα με την σκ. 33 της απόφασης *Lucazeau*, το άρθρο 86 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ένας εθνικός οργανισμός συλλογικής διαχείρισης πνευματικών δικαιωμάτων που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε ένα σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς επιβάλλει μη δίκαιους όρους συναλλαγής όταν τα δικαιώματα (*royalties*) τα οποία χρεώνει στις ντισκοτέκ είναι σημαντικά υψηλότερα σε σχέση με αυτά που χρεώνονται σε άλλα κράτη-μέλη και η σύγκριση έγινε στην ίδια βάση. Τούτο δεν συντρέχει όταν ο οργανισμός συλλογικής διαχείρισης πνευματικών δικαιωμάτων είναι σε θέση να δικαιολογήσει αυτή τη διαφοροποίηση με αναφορά σε αντικειμενικές και ανάλογες διαφοροποιήσεις μεταξύ του προκειμένου οργανισμού συλλογικής διαχείρισης και των αντίστοιχων των άλλων κρατών μελών. Η ανωτέρω διαπίστωση επαναλαμβάνεται και στην παρ. 46 της απόφασης *Tournier*.

<sup>100</sup> Βλ. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/36.915 – *Deutsche Post AG* – *Interception of cross border mail*, 2001.

<sup>101</sup> Βλ. ως άνω απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/36.915, σκ. 156. Όπως αναφέρεται στο οικείο τμήμα της εν λόγω απόφασης: «Τα τέλη εσωτερικού στη Γερμανία για ταχυδρομείο προτεραιότητας στο πρώτο κλιμάκιο βάρους ανέρχονται σήμερα σε 0,56 ευρώ [...]. Η τρέχουσα τιμή άρχισε να ισχύει από 1<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1997. Η προηγούμενη τιμή, 0,51 ευρώ, ίσχυσε επί οκτώ έτη [...]. Ως μέλος της συμφωνίας REIMSII η DPAG [ενν. η *Deutsche Post AG*] υποστήριξε ότι το μέσο κόστος παράδοσης εισερχόμενου διασυνοριακού επιστολικού ταχυδρομικού αντικειμένου στον παραλήπτη για την αντίστοιχη κατηγορία υπολογίζεται σε 80% των τελών εσωτερικού. Βάσει της τρέχουσας τιμής και του εκτιμώμενου κόστους που υπέβαλε η DPAG ως μέλος της συμφωνίας REIMSII, το μέσο κόστος υπολογίζεται σε 0,45 ευρώ [...]. Για το εισερχόμενο διασυνοριακό ταχυδρομείο το οποίο η DPAG θεωρεί ως «οιονεί» αναταχυδρόμηση A – B – A η DPAG χρεώνει τα πλήρη τέλη εσωτερικού (0,56 ευρώ) – τιμή η οποία υπερβαίνει το εκτιμώμενο μέσο κόστος κατά 25%».

υπερβολική εκμετάλλευση των πελατών και θα έπρεπε να θεωρηθεί ως υπερβολική τιμή πώλησης υπό την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ<sup>102</sup>.

53. Στην υπόθεση *Port of Helsingborg*<sup>103</sup>, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών της αγοράς των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών που περιλαμβάνει διαφορετικές χρεώσεις και κόστη σύμφωνα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, τον χρόνο παραμονής του στην αποβάθρα κ.λπ., για την εφαρμογή του πρώτου σκέλους του τεστ, υπολογίστηκαν τα συνολικά έσοδα της Λιμενικής Αρχής από την καταγγέλλουσα ακτοπλοϊκή εταιρεία και συσχετίστηκαν με τα συνολικά κόστη της λειτουργίας του λιμένα που θα μπορούσαν να αποδοθούν στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών πλοίων. Όσον αφορά στο δεύτερο σκέλος της νομολογίας *United Brands*, προκειμένου αυτό να πληρούται και να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές που επιβάλλονται στα υπό εξέταση προϊόντα είναι εύλογες ή μη εύλογες, ήτοι υπερβολικά υψηλές, διενεργήθηκε ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης και συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά που λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι ειδικότεροι παράγοντες (π.χ. η αύξηση του πληθωρισμού)<sup>104</sup>.
54. Στην υπόθεση *AKKA/LAA*<sup>105</sup>, η οποία αφορούσε την επιβολή υπερβολικών τιμών από το μονοπωλιακό οργανισμό συλλογικής διαχείρισης δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας επί μουσικών έργων στη Λεττονία, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι οι εφαρμοζόμενες στη Λεττονία τιμές για τη χρήση μουσικών έργων σε εμπορικούς χώρους και κέντρα παροχής υπηρεσιών ήταν διπλάσιες και τριπλάσιες σε σχέση με τις αντίστοιχες στις γειτονικές χώρες Εσθονία και Λιθουανία και υπερέβαιναν, βάσει του δείκτη ισοδυναμίας αγοραστικής δύναμης, κατά 50% έως 100% το μέσο ύψος των τιμών που εφαρμόζονταν σε άλλα 20 κράτη μέλη. Το ΔΕΕ ανέφερε ότι η σύγκριση με τα λοιπά κράτη μέλη πρέπει να γίνεται σε ομοιόμορφη βάση, ήτοι τα λοιπά κράτη μέλη να επιλέγονται με αντικειμενικά, πρόσφορα και επαληθεύσιμα κριτήρια, όπως για παράδειγμα οι καταναλωτικές συνήθειες, οικονομικά-κοινωνικοπολιτικά στοιχεία (ΑΕΠ, πολιτιστική/ιστορική κληρονομιά). Επίσης, το ΔΕΕ ανέφερε ότι *δεν υφίσταται ελάχιστο κατώτατο*

<sup>102</sup> Βλ. έγγραφο του ΟΟΣΑ, ό.π., σελ. 320. Βλ. και την απόφαση της Επιτροπής της 20.04.2001 επί της υπόθεσης COMP/D3/34493, DSD, και ιδίως τις σκ. 111-113, στις οποίες αναφέρεται ότι η DSD επέβαλε δυσανάλογες τιμές και συναλλακτικούς όρους σε περιπτώσεις αναντιστοιχίας μεταξύ της χρήσης του σήματος και της πραγματικής προσφυγής στις υπηρεσίες της DSD για την απαλλαγή από την υποχρέωση ανάληψης και ανακύκλωσης. Σημειώνεται περαιτέρω ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 82 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ (νυν 102 ΣΛΕΕ) όταν υπάρχει εμφανής δυσαναλογία μεταξύ του κόστους παροχής της υπηρεσίας και της τιμής που χρεώνεται γι' αυτήν και κατά συνέπεια, οι τιμές που χρεώνει η DSD είναι υπέρμετρες οσάκις ο όγκος των συσκευασιών που φέρουν το σήμα «Der Gruene Punkt» είναι μεγαλύτερος από τον όγκο των συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής.

<sup>103</sup> COMP/A.36.568/D3 – Scandlines Sverige ABv. Port of Helsingborg.

<sup>104</sup> Η σύγκριση αυτή εμφανίζει ενίοτε κάποιες δυσκολίες, διότι προϋποθέτει αφενός μεν συγκρίσιμα προϊόντα ή υπηρεσίες και αφετέρου συγκρίσιμες δομές κόστους. Οι δυσκολίες αυτές επισημάνθηκαν και στην προαναφερθείσα Απόφαση της Ευρ. Επιτροπής της 23 Ιουλίου 2004, Υπόθ. COMP/A.36.568/D3, *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg*, βλ. ιδίως παρ. 175, αλλά και 183-185, 200-201, όπου αναφέρεται ότι οι δομές κόστους των δύο λιμένων που τέθηκαν υπό σύγκριση ήταν πολύ διαφορετικές. Συγκεκριμένα, το κόστος στον υπό σύγκριση λιμένα του Elsinore ήταν σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τον εξεταζόμενο λιμένα του Helsingborg και κατ' επέκταση, δεν θα ήταν δυνατόν να επιβληθούν στους δύο λιμένες τα ίδια επίπεδα χρεώσεων, καθώς σε περίπτωση επιβολής στον λιμένα του Helsingborg των χρεώσεων του λιμένα του Elsinore δεν θα μπορούσε στην περίπτωση αυτή να καλυφθεί το κόστος του λιμένα του Helsingborg για την παροχή των υπηρεσιών του.

<sup>105</sup> Υπόθεση C-177/16, *Autortiesību un komunikācijai konsultāciju aģentūra / Latvijas Autoru apvienība* EU:C:2017:286.

όριο από το οποίο μια τιμή μπορεί να χαρακτηριστεί «αισθητά υψηλότερη», και ως εκ τούτου καταχρηστική. Διευκρίνισε επίσης ότι η απόκλιση μεταξύ των τελών μπορεί να χαρακτηριστεί «αισθητή» αν είναι σημαντική και σταθερή υπό το πρίσμα των πραγματικών περιστατικών, ήτοι να μην είναι προσωρινή ή περιστασιακή<sup>106</sup>.

55. Στην πιο πρόσφατη υπόθεση *ASPEN*<sup>107</sup> σχετικά με την επιβολή υπερβολικών τιμών από τη δεσπόζουσα φαρμακευτική εταιρεία ASPEN σε αντικαρκινικά φάρμακα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τιμές της ASPEN υπερέβαιναν τα κόστη της εταιρείας κατά 300%, καθώς και ότι το μέσο περιθώριο κέρδους της στον ΕΟΧ ήταν πάνω από τρεις φορές υψηλότερο από τα μέσα επίπεδα κερδοφορίας όμοιων επιχειρήσεων της φαρμακευτικής βιομηχανίας. Καθώς οι υπερβολικές τιμές που επέβαλε η ASPEN και τα κέρδη που αποκόμισε δεν μπορούσαν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά, εφόσον δεν συνεπάγονταν κάποια εμπορική δραστηριότητα ανάληψης κινδύνου, καινοτομία, επένδυση ή βελτίωση των προϊόντων της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμπεράνε ότι η ASPEN επέβαλε άδικες τιμές κατ' απόλυτη έννοια, ιδίως και ενόψει της φύσης των προϊόντων της.
56. Την ίδια προσέγγιση με τα ενωσιακά δικαστήρια και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολουθεί και η ΕΑ στις υποθέσεις υπερβολικής τιμολόγησης που έχουν τεθεί ενώπιόν της. Στην υπόθεση της *ΑΕΠΠ*<sup>108</sup>, η οποία αφορούσε, μεταξύ άλλων, και καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης συνιστάμενη σε επιβολή μη εύλογων τιμών για αμοιβές διαφόρων ειδών πνευματικών και συγγενικών δικαιωμάτων από την ΑΕΠΠ, με προμήθειες ύψους 16-25%, η ΕΑ υιοθέτησε το κριτήριο της σύγκρισης τιμών με τις τιμές αντίστοιχων αλλοδαπών επιχειρήσεων. Επισημαίνεται ότι η μέθοδος αυτή κρίθηκε επαρκής λόγω του ότι οι ΟΣΔ (Οργανισμοί Συλλογικής Διαχείρισης) στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και διεθνώς αποτελούν στην πλειοψηφία τους μονοπωλιακές επιχειρήσεις, που έχουν το ίδιο αντικείμενο, ήτοι την διαχείριση των πνευματικών δικαιωμάτων των δημιουργών, οι διαδικασίες που εφαρμόζουν είναι πανομοιότυπες και έχουν σχέσεις μεταξύ τους λόγω της αναγκαστικής συνεργασίας για αμοιβαιότητα<sup>109</sup>. Η ΕΑ εφάρμοσε επίσης το εν λόγω τεστ της *United Brands* και σε τεθείσες ενώπιον της περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης, όπως

---

<sup>106</sup> Υπόθ. ΑΚΚΑ/ΛΑΑ, σκ.52-61. Το Δικαστήριο στις σκ. 53 και 55 κάνει παράθεση στις παρόμοιες υποθέσεις υπερβολική τιμολόγησης από οργανισμούς συλλογικής διαχείρισης δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας *Tournier* και *Lucazeau*.

<sup>107</sup> Υπόθ. ΑΤ. 40394/2021-ASPEN.

<sup>108</sup> Βλ. την ΕΑ 245/III/2003, υπό VIII, Α. Η απόφαση της ΕΑ έχει επικυρωθεί και με τις πρόσφατες αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών 1102/2017 (μετά από αναπομπή σε αυτό από το ΣτΕ με τις 3260/2011, 3262/2011 αποφάσεις του ΣτΕ) και 1103/2017 (μετά από αναπομπή από το ΣτΕ με τις 3264/2011, 3265/2011 αποφάσεις του ΣτΕ). Ειδικά ως προς το θέμα του ευλόγου των αμοιβών που επέβαλλε η ΑΕΠΠ το ΔΕφΑθ επικύρωσε και αναγνώρισε ως ορθή τη μέθοδο σύγκρισης τιμών με τις τιμές αντίστοιχων αλλοδαπών επιχειρήσεων που χρησιμοποίησε η ΕΑ, βλ. σκ. 13,14 της 1102/2017 και σκ. 10 της 1103/2017. Σύμφωνα άλλωστε με τη μέθοδο του “yardstick competition”, διενεργείται κατ’ ουσίαν σύγκριση της απόδοσης μιας επιχείρησης με την απόδοση άλλων επιχειρήσεων. Όταν χρησιμοποιείται η μέθοδος του “yardstick competition” πρέπει να εντοπίζεται ο κατάλληλος ανταγωνιστής. Τέλος, δεν μπορεί να λαμβάνει χώρα μια τέτοια σύγκριση μεταξύ Κρατών Μελών, εκ των οποίων το ένα έχει υψηλές γενικά τιμές ενώ το άλλο γενικά χαμηλές (βλ. Richard Whish, *Competition Law*, Οξφόρδη, 2009, σ. 636). Βλ. και αποφάσεις ΕΑ 630/2016 σκ.118 επ. και ΕΑ 528/2011 ιδίως σκ. 48 επ.

<sup>109</sup> Βλ. παρ. 14 της ΔΕφΑθ 1102/2017 με περαιτέρω παραπομπές.



στις αποφάσεις 489/VI/2010<sup>110</sup>, 502/VI/2010<sup>111</sup>, 528/VII/2011<sup>112</sup> και 548/VII/2012<sup>113</sup>, 630/2016<sup>114</sup>, αλλά και πιο πρόσφατα η ΕΑ εξέτασε το ζήτημα της επιβολής μη εύλογων τιμών και σε υπόθεση λήψης ασφαλιστικών μέτρων<sup>115</sup>.

<sup>110</sup> Επί της αναφοράς των αερολεσχών «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», «ΜΙΚΡΑΣ» και «ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ» κατά της εταιρείας ΕΚΟ για πιθανή παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 κατά την πώληση αεροπορικής βενζίνης, βλ. ιδίως παρ. 50 επ. Στην απόφαση αυτή κρίθηκε ότι η διαφορά κόστους-τιμής πώλησης ήταν χαμηλότερη του 20%, διαφορά η οποία αντανάκλα το μικτό περιθώριο κέρδους από την πώληση του σχετικού προϊόντος και η οποία δεν διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα ώστε να θεωρούνται «μη εύλογα», ιδιαίτερα αν συγκριθούν με τις περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης της ενωσιακής νομολογίας. Στη συνέχεια, αν και κατά την απόφαση δεν απαιτείτο, δεδομένου ότι τα δύο σκέλη του τεστ είναι σωρευτικά, η ΕΑ προέβη σε σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής της καταγγελλόμενης αφενός μεταξύ των τριών αγορών δραστηριοποίησής της και αφετέρου με την τιμολογιακή πολιτική της ανταγωνίστριας της BP Hellas στα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται για να καταλήξει αρχικώς ότι οι όποιες διαφορές είτε κυμαίνονται σε επίπεδα που δεν δικαιολογούν υπερβολική τιμολόγηση (8,6 και 10,6%) ή δικαιολογούνται αντικειμενικά και εντέλει ότι δεν τεκμηριώνεται υπερβολική τιμολόγηση.

<sup>111</sup> Επί της αυτεπάγγελτης έρευνας της ΓΔΑ σε εταιρείες διύλισης πετρελαιοειδών με σκοπό τη διερεύνηση πιθανών παραβάσεων του ν. 703/1977, βλ. ιδίως παρ. 135-149. Στην απόφαση αυτή, η ΕΑ κατέληξε ότι δεν συνέτρεχε υπερτιμολόγηση, προέβη δε σε εξέταση μόνον του δεύτερου σκέλους του τεστ της νομολογίας United Brands (αν οι τιμές είναι μη δίκαιες αφ' αυτών), κρίνοντας ότι η εξέταση του πρώτου σκέλους του τεστ της νομολογίας United Brands ήταν δυσχερέστατη εξαιτίας της φύσεως της αγοράς διύλισης και σε κάθε περίπτωση, παρέλκει, δεδομένου ότι τα δύο σκέλη είναι σωρευτικά.

<sup>112</sup> Επί της καταγγελίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Γενικού Επιτελείου Στρατού κατά τα ναυτικών εταιριών «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για πιθανή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης μέσω υπερβολικής τιμολόγησης, βλ. παρ. 38 επ. και παρ. 51. Στην απόφαση αυτή, δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατή η σύγκριση του κόστους με την τιμή πώλησης κατ' εφαρμογή του πρώτου σκέλους της νομολογίας United Brands, έγινε σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής των καταγγελλόμενων ναυτιλιακών εταιριών με την τιμολογιακή πολιτική ναυτιλιακών εταιριών που πραγματοποιούν δρομολόγια εντός Ελλάδος (δεύτερο σκέλος της νομολογίας United Brands), από την οποία και προέκυψε ότι οι τιμές χρέωσης των καταγγελλόμενων εταιριών, αν και υψηλότερες, εντούτοις, δεν ανέρχονταν σε ύψος που θα μπορούσε να συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά και συνεπώς δεν ήταν αδικολόγητα υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές που οι λοιπές εταιρείες θα χρέωναν για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών σε άλλες γεωγραφικές αγορές.

<sup>113</sup> Επί της αυτεπάγγελτης έρευνας της ΓΔΑ σχετικά με την πώληση υγραερίου κίνησης, για πιθανή παράβαση των άρθρων 1 και 2, παρ. 68-71. Στην απόφαση αυτή κρίθηκε ότι δεν πληρούταν το πρώτο σκέλος του τεστ της United Brands, καθώς τα ποσοστά κέρδους των πρατηρίων κρίνονται εύλογα και όχι υπερβολικά δεδομένου του μικρού κύκλου εργασιών τους καθώς και των ποσών σε ευρώ που αυτοί συνεπάγονται, συνεπώς η ΕΑ κατέληξε ότι παρέλκει η εξέταση του δεύτερου σκέλους του τεστ υπερβολικής τιμολόγησης.

<sup>114</sup> Επί της εξέτασης προδικαστικής παραπομπής δυνάμει της υπ' αρ. 456/V/2009 απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του «αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατόπιν αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (ΚΕ.Π.ΚΑ.) για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου Μακεδονία, παρ. 128-129. Εδώ εφαρμόσθηκε καταρχήν το πρώτο σκέλος του τεστ της United Brands, το οποίο και κρίθηκε ότι δεν πληρούτο, καθώς το καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρείας από την πώληση των σχετικών υπηρεσιών κυμαίνεται από 2,07% το έτος 2007 έως 4,68% κατ' ανώτατο όριο το έτος 2011, ενώ τα έτη 2008-2010 η εταιρεία εμφάνισε αρνητικά πρόσημα, ήτοι εμφάνισε ζημίες, ύψους -8,3% κατά το έτος 2008, οι οποίες ανήλθαν σε -24,98% κατά το έτος 2009 και -21,89% κατά το έτος 2010, και συνεπώς δεν διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα, ώστε αυτά να θεωρούνται «μη εύλογα». Τα ως άνω ποσοστά προέκυψαν από τον υπολογισμό των αριθμοδεικτών Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους της Cargo Service για κάθε έτος της υπό έρευνα περιόδου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση κρίθηκε καταλληλότερο να συσχετισθούν τα συνολικά έσοδα με τα συνολικά έξοδα της συγκεκριμένης δραστηριότητας της εταιρείας Cargo Service, καθώς υπάρχουν ιδιαιτερότητες στις συνθήκες της παροχής των υπό εξέταση, όπως, για παράδειγμα, οι διαφορετικές χρεώσεις, ανάλογα με τον χρόνο παραμονής των οχημάτων στους χώρους στάθμευσης, καθώς και με τον συγκεκριμένο χώρο στον οποίο αυτή πραγματοποιείται (διαφορετικά τιμολόγια για τον χώρο P4, έναντι αυτών των χώρων P6 και P7), οι οποίες καθιστούν εξαιρετικά δυσχερή -και ενδεχομένως ανακριβή- τον υπολογισμό των οριακών μεγεθών. Η ΕΑ δεν υπεισήλθε καθόλου στην εξέταση του δεύτερου σκέλους του τεστ.

<sup>115</sup> Βλ. ΕΑ 687/2019, επί της αυτεπάγγελτης λήψης ασφαλιστικών μέτρων κατά το άρθρο 25 παρ. 5 Ν. 3959/2011 στο πλαίσιο της έρευνας στην αγορά διανομής τύπου, κατόπιν και του υπ' αριθ. πρωτ.

57. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εξετάζονται στη συνέχεια οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντος, σύμφωνα με τους οποίους η εταιρεία SWISSPORT HELLAS εκμεταλλεύομενη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στη σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Λήμνου επιβάλλει δυσανάλογες και μη εύλογες τιμές χρέωσης για τις ως άνω υπηρεσίες κατά παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 3959/2011.

## VII.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

58. Προκειμένου να προσδιορισθεί εάν οι τιμές της SWISSPORT HELLAS είναι εύλογες ή υπερβολικά υψηλές και να γίνει ο χαρακτηρισμός της τιμολόγησης ως υπερβολικής, πραγματοποιείται το τεστ δύο βημάτων όπως αυτό υιοθετήθηκε από το ΔΕΕ στην υπόθεση *United Brands*<sup>116</sup>, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στην ως άνω ενότητα. Εν προκειμένω, για το **πρώτο σκέλος του τεστ**, αναλύονται τα στοιχεία συνολικού κόστους της SWISSPORT HELLAS για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας στον αερολιμένα Λήμνου και γίνεται σύγκριση του κόστους αυτού με τα συνολικά έσοδα από την παροχή της ως άνω υπηρεσίας, σύγκριση από την οποία προκύπτει το ύψος του **περιθωρίου κέρδους από την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας**<sup>117</sup>. Σημειώνεται ότι τα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη είναι τα συνολικά έσοδα από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης για την κατηγορία της γενικής αεροπορίας (τόσο από πελάτες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της Λήμνου σε μεμονωμένη βάση, όσο και τους πελάτες οι οποίοι συνάπτουν συμβάσεις). Από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν στοιχειοθετείται η ύπαρξη υπερβολικού περιθωρίου κέρδους όπως αναλύεται στις ακόλουθες ενότητες.
59. Εν συνεχεία, ακολουθεί επικουρικά η εξέταση του **δεύτερου σκέλους** των προϋποθέσεων της νομολογίας *United Brands*, ήτοι του **μη εύλογου χαρακτήρα** της επιβαλλόμενης τιμής, πραγματοποιώντας συγκρίσεις των τιμών που χρεώνει η SWISSPORT HELLAS σε σχέση με τις άλλες δύο (2) εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αντίστοιχα αεροδρόμια της Ελλάδας. Ως μέτρο αναφοράς (competitive benchmark) λαμβάνεται υπόψη η κίνηση των αεροσκαφών (έως 100 αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών γενικής αεροπορίας, κατά μέσο όρο, κατά τα έτη 2017-2022). Εν προκειμένω, σημειώνεται ότι η SWISSPORT HELLAS και η SKYSERV (η οποία ανήκει στον ίδιο όμιλο με την Καταγγελλόμενη) δεν διαφοροποιούν τις τιμές τους για την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας, ανάλογα με τον αερολιμένα, ενώ η GOLDAIR διαφοροποιεί

---

7177/29.11.2018 αιτήματος για εξέταση λήψης ασφαλιστικών μέτρων, βάσει της παρ. 5 του άρθρου 25, του Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης, κατά της εταιρείας «Άργος Ανώνυμη Εταιρεία Πρακτορευσεως, Διαχειρισεως και Μεταφορών» για ενδεχόμενη παράβαση των άρθρων 2 του Ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ. Ωστόσο, δεν υπήρξε εν τέλει πιθανολόγηση ως προς το εν λόγω ζήτημα, δεδομένου μεταξύ άλλων του γεγονότος ότι η ελεγχόμενη δεν προσκόμισε στοιχεία που να επιβεβαιώνουν τους ισχυρισμούς της, οι οποίοι κρίθηκαν από την ΕΑ ως αίολοι. Προς το σκοπό αυτό η ΕΑ έκρινε ότι θα πρέπει να οριστεί εμπειρογνώμονας με σκοπό να εξετάσει μεταξύ άλλων αν οι προτεινόμενες τιμές από την ελεγχόμενη εταιρεία ήταν εύλογες ή μη (σκ. 497-498).

<sup>116</sup> Υπόθ. 27/76, *United Brands Company and United Brands Continental BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1978, σ. 75.

<sup>117</sup> Βλ. σχετικά Πίνακας .





προσγείωση λόγω τεχνικού θέματος)<sup>123</sup>, στη δε δεύτερη, η τιμή χρέωσης για αεροσκάφη έως δώδεκα (12) τόνους (MTOW) είναι [...] <sup>124</sup>.

## **VII.2.2. Ανάλυση λειτουργικών εσόδων και εξόδων για την παρεχόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας**

### **VII.2.2.1. Μεθοδολογία**

65. Η ΓΔΑ προέβη σε αποστολή ερωτηματολογίων προς την καταγγελλόμενη SWISSPORT HELLAS προκειμένου να διερευνηθεί κατά πόσο πληρούται το πρώτο σκέλος του τεστ (σύμφωνα με την ανάλυση στην υπόθεση *United Brands*). Η **ανάλυση εσόδων-εξόδων που κρίνεται αναγκαία στην παρούσα υπόθεση είναι αυτή που αφορά στην παροχή υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης για τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας**, κατηγορία στην οποία κατατάσσονται τα αεροσκάφη τύπου CESSNA και εν προκειμένω και το αεροσκάφος του καταγγέλλοντος, τα οποία διαφοροποιούνται από τα αεροσκάφη που εκτελούν εμπορικές πτήσεις και πτήσεις cargo. Σημειώνεται ότι η ανάλυση αυτή είναι υπό τυχόν στενότερη οριοθέτηση της σχετικής αγοράς ως αγοράς υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης για τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας, ενώ ανάλυση σε ευρύτερη αγορά (όπως π.χ. στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης γενικά ή/και αφαιρουμένων των εμπορευματικών πτήσεων) δεν μεταβάλλει τα συμπεράσματα, αντιθέτως επιβεβαιώνει έτι περαιτέρω τα πορίσματα της έρευνας<sup>125</sup>. Όπως προκύπτει από τους σχετικούς τιμοκαταλόγους που προσκομίστηκαν και από τις τρεις εταιρείες<sup>126</sup>, το πακέτο υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που παρέχεται, αλλά και οι τιμές που ισχύουν, διαφοροποιούνται ανάλογα με τα είδη των αεροσκαφών (εμπορικά, γενικής αεροπορίας και cargo). Εν προκειμένω, οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που παρέχονται στις εμπορικές πτήσεις και στις πτήσεις cargo είναι σε εύρος μεγαλύτερες και πιο εξειδικευμένες στις αντίστοιχες απαιτήσεις των αεροσκαφών/πτήσεων, σε σχέση με εκείνες που παρέχονται σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι και τα αντίστοιχα έσοδα και έξοδα από την παροχή των ως άνω υπηρεσιών διαφοροποιούνται.
66. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της SWISSPORT HELLAS δεν προκύπτει ευθέως η ανάλυση των εσόδων και εξόδων από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ανά κατηγορία αεροσκαφών. Ειδικότερα, με βάση την κατάσταση συνολικού εισοδήματος της εταιρείας ενδεικτικά για το έτος 2022, τα Λειτουργικά

<sup>123</sup> Βλ. την από 01.08.2022 σύμβαση της SWISSPORT HELLAS με την εταιρεία Signature Flight Support Athens SA για 19 αεροδρόμια (σχετικό 15 της υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολής της SWISSPORT HELLAS).

<sup>124</sup> Βλ. την από 20.06.2022 σύμβαση της SWISSPORT HELLAS με την εταιρεία Northern Wings A.A.E Υπηρεσίες Εναέριων Μεταφορών για 19 αεροδρόμια (σχετικό 16 της υπ' αριθ. πρωτ. 5080/22.06.2023 επιστολής της SWISSPORT HELLAS).

<sup>125</sup> Βλ. σχετικά και Πίνακας κατωτέρω.

<sup>126</sup> Βλ. σχετικά τους τιμοκαταλόγους που προσκομίστηκαν από τη SWISSPORT HELLAS, στους οποίους γίνεται διάκριση για τις τιμές που ισχύουν ανά κατηγορία αεροσκαφών που εκτελούν τις πτήσεις ήτοι α) για τις εμπορικές πτήσεις «Passenger Commercial Flights», β) για τη γενική αεροπορία («Executive Aviation Flights») και γ) για τις εμπορευματικές πτήσεις («Freight Only Flights»), βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, σελ. 944. Βλ. επίσης την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV (ερωτ. 5), σχετ. 69 (σελ. 2235) και σχετ. 70 (σελ. 2274) και την υπ' αριθ. πρωτ. 8646/06.10.2020 της GOLDAIR, Παράρτημα IV, σελ. 73.

Αποτελέσματα εκμετάλλευσης αναλύονται ως εξής: **α)** ως προς τα έσοδα: σε «Έσοδα από Συμβάσεις με Πελάτες» και «Λοιπά Έσοδα» και **β)** ως προς τα έξοδα: σε «Παροχές σε Εργαζόμενους», «Αποσβέσεις» και «Λοιπά Λειτουργικά Έξοδα». Ως εκ τούτου, και προκειμένου να διερευνηθεί τυχόν υπερβολική τιμολόγηση, η ΓΔΑ προέβη σε μέτρα έρευνας για τη συλλογή στοιχείων με την ανάλυση που απαιτείτο κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα, καθώς τα εν λόγω στοιχεία δεν προκύπτουν ευθέως από τις οικονομικές καταστάσεις της καταγγελλόμενης εταιρείας.

67. Ειδικότερα, η εταιρεία αρχικά προσκόμισε στοιχεία για τα έτη 2015 – 2020, για τα οποία ως προς την ανάλυση του κύκλου εργασιών έγινε η διάκριση των εσόδων της ανά κατηγορία παρεχόμενης υπηρεσίας, ανά αερολιμένα και ανά κατηγορία αεροσκάφους (παρότι η εν λόγω διάκριση δεν προκύπτει άμεσα από τον τρόπο τήρησης των λογιστικών στοιχείων της). Αναφορικά με το κόστος, η εταιρεία προσκόμισε στοιχεία συνολικού κόστους, με τη σημείωση ότι η ανάλυση του κόστους δεν ήταν εφικτή ανά κατηγορία παρεχόμενης υπηρεσίας και ανά κατηγορία αεροσκάφους<sup>127</sup>. Σε νεότερο ερωτηματολόγιο η ΓΔΑ ζήτησε τη συμπλήρωση συγκεκριμένων πινάκων με σχετική ανάλυση των εσόδων-εξόδων από την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας για τα έτη 2018-2022 και η SWISSPORT HELLAS προσκόμισε με την απάντησή της<sup>128</sup> τα εν λόγω στοιχεία, σημειώνοντας ότι κατέβαλε προσπάθεια για τη μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση της ως άνω ανάλυσης.

#### **VII.2.2.2. Περιθώριο Καθαρού Κέρδους και Καθαρού Λειτουργικού Κέρδους**

68. Ακολούθως και για τους σκοπούς της παρούσας λαμβάνοντας υπόψη τους χρηματοοικονομικούς δείκτες που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της λειτουργικής κερδοφορίας μιας επιχείρησης, εξετάζεται κατ' αναλογία το περιθώριο καθαρού λειτουργικού κέρδους που προκύπτει ειδικώς από την παροχή της δραστηριότητας επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας. Ειδικότερα:
69. Το **περιθώριο καθαρού κέρδους** εκφράζει το κέρδος μιας επιχείρησης μετά την αφαίρεση, από τον κύκλο εργασιών, του κόστους πωληθέντων, των λειτουργικών της δαπανών, των λοιπών δαπανών, τόκων και φόρων. Ο τύπος για τον υπολογισμό του περιθωρίου καθαρού κέρδους είναι:

$$\text{Περιθώριο καθαρού κέρδους} = \frac{\text{Καθαρό Κέρδος}}{\text{Πωλήσεις}} \times 100$$

70. Ο δείκτης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της λειτουργικής κερδοφορίας μιας επιχείρησης είναι ο δείκτης EBITDA. Το μικτό κέρδος μιας οικονομικής οντότητας προκύπτει ως η διαφορά του κύκλου εργασιών, μείον το κόστος των πωληθέντων ή των παροχών υπηρεσιών, κατά περίπτωση. Στη συνέχεια, αν από το μικτό κέρδος αφαιρεθούν τα λειτουργικά έξοδα, δηλαδή τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αποσβέσεις, το

<sup>127</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στο ερωτ. 7 και 8 και σχετικά 79 και 80.

<sup>128</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.11.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, στην οποία ανέφερε ότι «όπως έχει τονίσει η Εταιρεία και στις απαντήσεις της κατά το προηγούμενο στάδιο χορήγησης στοιχείων προς την Υπηρεσία σας (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. ΕΑ 11263/31-12.2020 επιστολή μας) πρέπει να διευκρινίσουμε ότι η Εταιρεία δεν παρακολουθεί τα έσοδα και έξοδα των δραστηριοτήτων της με τον τρόπο με τον οποίο ζητεί η Υπηρεσία σας. Προκειμένου να ανταποκριθούμε στο αίτημά σας έχουμε επομένως προσεγγίσει το ζητούμενο στο μέγιστο δυνατό βαθμό επί τη βάση των καταχωρημένων και βεβαιωμένων στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας».

**λειτουργικό κέρδος** που προκύπτει, είναι ο δείκτης EBITDA, χωρίς να έχουν ληφθεί υπόψη τα χρηματοοικονομικά έξοδα και ο φόρος εισοδήματος. Ο εν λόγω δείκτης χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της λειτουργικής κερδοφορίας μιας επιχείρησης.

$$\text{Δείκτης EBITDA} = \frac{\text{Καθαρά Λειτουργικά Κέρδη προ Τόκων και Αποσβέσεων (EBITDA)}}{\text{Πωλήσεις}} \times 100$$

71. Κατά αναλογία με τα ανωτέρω και σε επίπεδο λειτουργικών εσόδων και εξόδων, ειδικότερα από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης για τη γενική αεροπορία, υπολογίζεται στη συνέχεια το **περιθώριο καθαρού λειτουργικού κέρδους από την παροχή της ως άνω υπηρεσίας**. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους προκύπτει από τη διαίρεση των καθαρών λειτουργικών κερδών από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης για τη γενική αεροπορία, με τις πωλήσεις (έσοδα) από την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
72. Η ως άνω ανάλυση σε επίπεδο καθαρών λειτουργικών εσόδων και εξόδων από την παροχή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αποτελεί τη μέθοδο που επιτρέπει να εξεταστεί η καταγγελλόμενη πρακτική με τη μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση. Στην εν λόγω ανάλυση και ως προς το συνολικό κόστος από την παροχή της υπηρεσίας, λαμβάνονται υπόψη μόνο τα άμεσα λειτουργικά κόστη που σχετίζονται με την υπηρεσία, ενώ δεν γίνεται κατανομή των αποσβέσεων και τόκων που θα αναλογούσαν στην παροχή της ως άνω υπηρεσίας, η οποία θα αύξανε τα έξοδα και συνεπώς το κόστος της Καταγγελλόμενης και θα μείωνε το περιθώριο κέρδους κατά την ανάλυση. Ως εκ τούτου, η ως άνω προσέγγιση λαμβάνει υπόψη το πιο δυσμενές σενάριο αναφορικά με το περιθώριο κέρδους της SWISSPORT HELLAS για την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας.
73. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι τυχόν σύγκριση της συγκεκριμένης τιμής για την ειδικότερη κατηγορία αεροσκάφους κάτω των 3.000 τόνων με το αντίστοιχο μοναδιαίο κόστος, δεν είναι εφικτή στην παρούσα υπόθεση, καθώς δεν είναι δυνατή η κατάτμηση του κόστους της υπό εξέταση υπηρεσίας σε τέτοιο βαθμό ανάλυσης. Η εταιρεία αναλαμβάνει ένα κόστος επίγειας εξυπηρέτησης και διαθέτει τον ανάλογο τεχνικό εξοπλισμό και προσωπικό με τον οποίο παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε όλα τα είδη των αεροσκαφών, εκμεταλλευόμενη τις οικονομίες κλίμακος, χωρίς να δύναται αυτό το κόστος να επιμεριστεί και με βάση τις υποκατηγορίες αεροσκάφους ανάλογα με το βάρος τους. Περαιτέρω δε, σημειώνεται ότι οι τιμές διαφοροποιούνται και ανά κατηγορία βάρους του αεροσκάφους που εντάσσεται στην κατηγορία γενικής αεροπορίας. Ως εκ τούτου, η ανάλυση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων σε επίπεδο παροχής της υπό εξέταση υπηρεσίας ειδικότερα για τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας είναι η μέγιστη δυνατή.

### **VII.2.2.3. Παραδοχές**

74. Αναφορικά με τις παραδοχές, σημειώνεται ότι έχουν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των στοιχείων εσόδων – εξόδων όπως προσκομίστηκαν από τη SWISSPORT HELLAS, οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης για τη γενική αεροπορία (ήτοι ιδιωτικά αεροσκάφη και ελικόπτερα), προκειμένου να αναλυθούν πραγματικά στοιχεία εσόδων και κόστους αναφορικά με την καταγγελλόμενη πρακτική. Η ανάλυση επικεντρώθηκε στην περίοδο από το 2017-2020, δεδομένου ότι η καταγγελλόμενη πρακτική αφορά το έτος 2018 και λαμβάνοντας υπόψη ότι από

τον Μάρτιο του 2020 ίσχυσαν τα περιοριστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού, καθώς επίσης και τα μέτρα ενίσχυσης των εταιρειών. Για λόγους πληρότητας, παρουσιάζεται το καθαρό περιθώριο κέρδους για τα έτη 2021-2022, το οποίο ωστόσο δεν είναι αντιπροσωπευτικό της πραγματικής κερδοφορίας της Καταγγελλόμενης στην υπό εξέταση κατηγορία υπηρεσιών, δεδομένου ότι τα έτη 2021-2022 έπονται της πανδημίας COVID οπότε και εφαρμόστηκαν έκτακτα μέτρα ανακούφισης των εταιρειών, τα οποία οδήγησαν σε πλασματικά χαμηλότερα έξοδα.

75. Ως προς την **ανάλυση εσόδων**, λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα από αεροσκάφη γενικής αεροπορίας (ιδιωτικά αεροσκάφη και ελικόπτερα), για τα οποία εφαρμόζεται ξεχωριστός τιμοκατάλογος από τη SWISSPORT HELLAS (με κατηγοριοποίηση ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους). Τα έσοδα αυτά αναλύονται στα έσοδα που προέρχονται από τις υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του βασικού πακέτου επίγειας εξυπηρέτησης και στα έσοδα που προέρχονται από τις πρόσθετες υπηρεσίες που παρέχονται εκτός βασικού πακέτου και σχετίζονται με επιπλέον χρεώσεις.
76. Σύμφωνα με τη SWISSPORT HELLAS<sup>129</sup>, η διάκριση των εσόδων ακολουθεί τις εξής παραδοχές: (α) υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών νοούνται αυτές, εκ των υπηρεσιών του Παραρτήματος Α του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης που παρέχει η εταιρεία<sup>130</sup>, (β) το μεγαλύτερο ποσοστό υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες βάσει συμβάσεων, που περιέχουν ειδικούς όρους και ειδικές τιμές ανά περίπτωση, (γ) λόγω της ιδιαιτερότητας εκάστου πελάτη και των κατά περίπτωση υπηρεσιών που λαμβάνει, η διάκριση των επιμέρους υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στο πακέτο βασικής υπηρεσίας δεν είναι δυνατή σε επίπεδο τύπου αεροσκάφους (ανάλογα με το μέγεθος αυτού) ανά αερολιμένα, καθώς σε κάθε αερολιμένα ή/και για κάθε τύπο αεροσκάφους το πακέτο «βασική υπηρεσία» περιλαμβάνει διαφορετικές υπηρεσίες ανά πελάτη<sup>131</sup>, (δ) η σύμβαση κάθε πελάτη περιέχει επίσης τη συμφωνία για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, επιπλέον του πακέτου της βασικής υπηρεσίας. [...].
77. Ως προς την **ανάλυση κόστους**, πραγματοποιήθηκε από την εταιρεία SWISSPORT HELLAS ο επιμερισμός των συνολικών εξόδων από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ειδικά για την κατηγορία των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας και εν προκειμένω για τον αερολιμένα Λήμνου. Σύμφωνα με τη SWISSPORT HELLAS, τα έξοδα για την παροχή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αποτυπώνονται με την ίδια συστηματική προσέγγιση των υπηρεσιών του

<sup>129</sup> Η εταιρεία σημείωσε ότι «στα συστήματα καταχώρησης λογιστικών στοιχείων της εταιρείας δεν υπάρχει διάκριση των εσόδων της ανά κατηγορία παρεχόμενης υπηρεσίας ανά αερολιμένα ανά αεροσκάφος, οπότε η ζητούμενη διάκριση επιχειρήθηκε μέχρι τον μέγιστο βαθμό προσέγγισης που επιτρέπουν τα εταιρικά αρχεία». Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερωτ. 7.

<sup>130</sup> Σημειώνεται ότι πέραν αυτών παρέχονται επιπλέον συναφείς υπηρεσίες (όπως π.χ. εμπορευματικές υπηρεσίες, έσοδα από αίθουσες lounge, έσοδα εξυπηρέτησης AMEA κ.λπ.) οι οποίες δεν ανήκουν στη στενή έννοια της εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

<sup>131</sup> Βλ. σχετικά και Πίνακας 3: Γενική Αεροπορία (general aviation) - Χρεώσεις πακέτου βασικών υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης SWISSPORT HELLAS Πίνακας. Διευκρινίζεται ότι ο τιμοκατάλογος γενικής αεροπορίας περιλαμβάνει διαφορετικές χρεώσεις για βασικό πακέτο ανά τύπο αεροσκάφους με βάση το βάρος του. Περαιτέρω για το βασικό πακέτο υπηρεσιών χρεώνεται μια συγκεκριμένη τιμή ανεξαρτήτως ποιες υπηρεσίες χρησιμοποιεί ο κάθε πελάτης. Ως εκ τούτου, τα έσοδα που προσκομίστηκαν από τη SWISSPORT HELLAS αφορούν στο σύνολο των υπηρεσιών του παρασχέθηκαν για την γενική αεροπορία (χωρίς περαιτέρω επιμερισμό ανά τύπο αεροσκάφους και ανά υπηρεσία).



Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (του Παραρτήματος Α) και είναι καταναμημένα σε κέντρα κόστους από το 2017 και εντεύθεν, όταν η εταιρεία μετέβη σε νέο λογιστικό σύστημα παρακολούθησης<sup>132</sup>. Περαιτέρω και όσον αφορά τα συνολικά διοικητικά έξοδα (κυρίως headquarters και διευθύνσεις σταθμών), αυτά μερίζονται στους σταθμούς (αεροδρόμια) με βάση το έσοδο του κάθε σταθμού, ως αποτέλεσμα του αριθμού και του είδους των εξυπηρετούμενων πτήσεων κάθε ενός, σύμφωνα με λογιστική μέθοδο σταθερή σε όλα τα έτη αναφοράς<sup>133</sup>.

78. Επιπρόσθετα, η εταιρεία σημείωσε ότι για την περίοδο από τον Μάρτιο 2020 μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 2022, *«ίσχυσαν οριζόντια μέτρα για την προστασία από τα μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας και ιδίως όσον αφορά τους εργαζομένους στον κλάδο αερομεταφορών. Η Εταιρεία μας υπήχθη στις εν λόγω ρυθμίσεις με αποτέλεσμα το όφελος από τη χρήση τους να εμπεριέχεται, ως κατά περίπτωση προβλεπόταν από τις ειδικότερες ισχύουσες ρυθμίσεις, στα οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας και συνεπώς στα υποβληθέντα προς την Υπηρεσία σας στοιχεία κόστους. Το σύνολο των οριζόντιων μέτρων<sup>134</sup> είχε εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τους έκτακτους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις»<sup>135</sup>*. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η εταιρεία εντάχθηκε και στα τέσσερα μέτρα στήριξης

<sup>132</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερωτ. 8.

<sup>133</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 886/13.02.2024 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερώτηση 2.

<sup>134</sup> Η SWISSPORT HELLAS ανέφερε τα εξής μέτρα:

1. **ΑΝΑΣΤΟΛΗ:** Από τον Μάρτιο του 2020, απαγορεύθηκε κάθε καταγγελία υφιστάμενης σύμβασης εργασίας, ορισμένου ή αορίστου χρόνου, και ταυτόχρονα επιτράπηκε η θέση των εργαζομένων σε καθεστώς αναστολής εργασίας, λαμβάνοντας αντί μισθού επίδομα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Αντιστοίχως, οι επιχειρήσεις απαλλάσσονταν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα από την υποχρέωση καταβολής εργοδοτικών και ασφαλιστικών εισφορών, τα οποία ομοίως ρυθμιζόνταν από την κεντρική κυβέρνηση, διαμορφώνοντας τη «συνθήκη» ασφαλιστικής ενημερότητας για εργοδότες και εργαζόμενους.

Περαιτέρω από τον Ιούνιο του 2020, διατηρήθηκε ο θεσμός της αναστολής με το δικαίωμα μερικής ανάκλησης και εκ νέου θέσης σε αναστολή ανάλογα με τη διακύμανση έργου στις εποχικές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να καταβάλλεται μόνο αναλογία μισθών και ασφαλιστικών/εργοδοτικών εισφορών για τον εργοδότη.

2. **ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ:** Ο Μηχανισμός Ενίσχυσης Απασχόλησης με τη μορφή οικονομικής ενίσχυσης βραχυχρόνιας εργασίας «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» τέθηκε σε ισχύ για την χρονική περίοδο από 1η Ιουνίου 2020 και διατηρήθηκε μέχρι την 31.05.2022. Στον μηχανισμό αυτόν εντάχθηκαν εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης, καθιερώνοντας δικαίωμα του εργοδότη να μειώνει το χρόνο εργασίας του εργαζομένου πλήρους απασχόλησης έως και 50%, υπό την προϋπόθεση της μη μεταβολής της σχέσης εργασίας και της απαγόρευσης απολύσεων. Η πολιτεία ανέλαβε την υποχρέωση αναπλήρωσης κατά 60% του εισοδήματος του εργαζομένου για το χρόνο που ο εργαζόμενος δεν θα εργάζεται και τυχόν διαφορά σε περίπτωση που η καθαρή αμοιβή (μετά την αναπροσαρμογή) υπολείπεται του κατώτατου μισθού. Ο εργοδότης είχε την υποχρέωση κάλυψης του συνόλου των ασφαλιστικών εισφορών εργαζομένου και οι εργοδοτικές εισφορές του χρόνου μη απασχόλησης καλυπτόταν από τον Κρατικό προϋπολογισμό.

3. **100.000 ΘΕΣΕΙΣ:** Το Ειδικό πρόγραμμα επιδότησης ασφαλιστικών εισφορών σε 100.000 θέσεις εργασίας αφορούσε σε όλες τις επιχειρήσεις, χωρίς περιορισμό, και επιδοτούσε τις ασφαλιστικές εισφορές κάθε νέου εργαζομένου για 6 μήνες μετά από δήλωση που θα κάνει η επιχείρηση στο Π.Σ ΕΡΓΑΝΗ. Το σύνολο των ασφαλιστικών και εργοδοτικών εισφορών αυτών των εργαζομένων καλύπτονταν από τον κρατικό προϋπολογισμό.

4. **50.000 ΘΕΣΕΙΣ:** Τον Δεκέμβριο 2021 δημιουργήθηκε πρόγραμμα 50.000 θέσεων εργασίας όμοιο με το υπό 3 ανωτέρω.

<sup>135</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.11.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, απάντηση στην ερώτηση 7. Επιπρόσθετα η εταιρεία σημείωσε τα εξής: *«Εν προκειμένω λόγω της πλήρους διακοπής των εμπορικών και ειδικών πτήσεων (γενικής αεροπορίας), πλην ειδικών εξαιρέσεων εσωτερικής συνδεσιμότητας, μεταφορές εμπορευμάτων και ιατρικού υλικού/προσωπικού, το συντριπτικό μέρος των εργαζομένων της Εταιρείας μας, πλην μόνο του προσωπικού ασφαλείας, τέθηκε σε ΑΝΑΣΤΟΛΗ από τον Μάρτιο 2020. Η συνέπεια του συγκεκριμένου μέτρου, αλλά και της ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑΣ που χρησιμοποιήθηκε κατά τη σταδιακή ανάκαμψη κάποιων πτήσεων σε ορισμένα στην αρχή αεροδρόμια και στην συνέχεια στο σύνολο των αεροδρομίων, ήταν η ραγδαία αποκλιμάκωση του κόστους μισθοδοσίας, κόστους σημαντικού για επιχειρήσεις της συγκεκριμένης κατηγορίας, όπως η Εταιρεία*

της απασχόλησης, **το μισθολογικό της κόστος για την περίοδο 2020-2022 είναι μειωμένο**, κατά το ποσό που αναλογούσε σε κάθε ένα από τα μέτρα, ανάλογα με το μέρος του εργατικού δυναμικού που κάθε μέτρο αφορούσε. Ως εκ τούτου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι **τα μεγέθη των ετών 2020-2022 που αφορούν στα έξοδα είναι αναλογικά χαμηλότερα**, υπό την έννοια ότι στα λειτουργικά έξοδα για την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας περιλαμβάνεται κατ' αναλογία και το κόστος του προσωπικού που απασχολείται.

79. Σημειώνεται ότι για την εξακρίβωση των στοιχείων που προσκομίστηκαν από την καταγγελλόμενη, πραγματοποιήθηκε σύγκριση **α)** των συνολικών εσόδων από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (ήτοι το άθροισμα από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης εμπορικών πτήσεων, γενικής αεροπορίας και πτήσεων cargo), με τον συνολικό κύκλο εργασιών που προκύπτει από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας και **β)** των συνολικών εξόδων από την παροχή των ως άνω υπηρεσιών αντίστοιχα, με τα λειτουργικά έξοδα που προκύπτουν από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις (ήτοι το κόστος πωλήσεων, τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης). Από την ως άνω αξιολόγηση προέκυψαν ορισμένες διαφορές οι οποίες αιτιολογήθηκαν επαρκώς από τη SWISSPORT HELLAS<sup>136</sup>.

#### VII.2.2.4. Ανάλυση εσόδων - εξόδων από Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης - Αερολιμένας Λήμνου (LXS)

80. Στον παρακάτω πίνακα περιλαμβάνονται τα λειτουργικά έσοδα και αντίστοιχα τα έξοδα από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης **σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας**, για τον αερολιμένα της Λήμνου.

Πίνακας 5: Ανάλυση εσόδων - εξόδων της SWISSPORT HELLAS από υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης για τη Γενική Αεροπορία - Αερολιμένας Λήμνου (LXS)					
Ποσά σε ευρώ					
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A. Έσοδα - Βασικό πακέτο</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ (A+B)</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

μας, που άλλωστε ονομάζονται επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας. Υπενθυμίζουμε ότι το κόστος μισθοδοσίας σε τέτοιες επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας επιβαρύνει όλες τις κατηγορίες κόστους, ειδικά λόγω του τρόπου με τον οποίο η Υπηρεσία σας ζήτησε να παρουσιαστούν τα ζητηθέντα στοιχεία κόστους. Πέραν των δύο διακριτών περιόδων ισχύος ολικού lockdown, περιορισμοί αεροπορικών πτήσεων ίσχυαν και κατά τις ενδιάμεσες των ολικών lockdown περιόδους, καθώς και καθ' όλο το 2021. Ως αποτέλεσμα, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο αεροπορικό κλάδο βίωσαν συνθήκες πρωτόγνωρης αβεβαιότητας τόσο ως προς την μεσοπρόθεσμη λειτουργία τους όσο και ως προς την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά τους» (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 531/30.01.2024 επιστολή της SWISSPORT HELLAS).

<sup>136</sup> Σημειώνεται ότι οι εν λόγω διαφορές ως προς τα έσοδα και τα αντίστοιχα έξοδα αφορούσαν [...].



### Σχολιασμός

83. Όσον αφορά τα **έσοδα** από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών γενικής αεροπορίας της SWISSPORT HELLAS, αυτά αυξήθηκαν κατά [...] το έτος 2019 σε σχέση με το 2018. Για τα έτη αυτά, ο αριθμός των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας σημείωσε, επίσης [...], κατά [...] το **2019** σε σχέση με το 2018. Τα **έξοδα** που σχετίζονται με την υπό εξέταση υπηρεσία, παρουσίασαν **αύξηση** το 2019 κατά [...] σε σχέση με το 2018. Η αύξηση αυτή προκύπτει από την αύξηση στις κατηγορίες [...]. Σημειώνεται ότι τόσο το 2018, όσο και το 2019 η εταιρεία πραγματοποίησε ζημιές από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στη γενική αεροπορία και σημείωσε και τα δύο έτη αρνητικό περιθώριο κέρδους. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη υπηρεσία κατά τα έτη της καταγγελίας ήταν ζημιογόνος για την SWISSPORT HELLAS και η τιμολόγησή της, τουλάχιστον μέχρι και το 2020 δεν υπερέβαινε επουδενί το κόστος παροχής αυτής.
84. Το έτος **2020** λόγω της πανδημίας COVID τα εν λόγω έσοδα σημείωσαν ως αναμενόμενο μείωση (κατά [...])<sup>139</sup>, ποσοστό σχεδόν ανάλογο [...]<sup>140</sup>. Τα έξοδα που σχετίζονται με την υπό εξέταση υπηρεσία, παρουσίασαν αύξηση το 2020 κατά [...] σε σχέση με το 2019, με τη μεγαλύτερη αύξηση να παρατηρείται [...] (Technical). Σύμφωνα με τη SWISSPORT HELLAS<sup>141</sup>, η σημαντική αύξηση που παρατηρείται το έτος **2020** στα [...] για τον αερολιμένα Λήμνου οφείλεται στο γεγονός ότι, όπως προαναφέρθηκε, [...]. Το 2020 η Λήμνος εμφάνιζε μεγαλύτερη αναλογία συμμετοχής στα έξοδα [...]. Επιπρόσθετα σε όλους τους απομακρυσμένους σταθμούς με την έναρξη της πανδημίας και το πρόγραμμα των αναστολών [...]. Τέλος και λόγω της έντονης εποχικής κυκλικότητας της αγοράς, η προετοιμασία για την καλοκαιρινή περίοδο IATA<sup>142</sup> γίνεται κατά τους μήνες Φεβρουάριο και Μάρτιο, ιδίως στους περιφερειακούς σταθμούς. Η πλειοψηφία των μικρών απομακρυσμένων σταθμών ήταν σε πλήρη ετοιμότητα όταν την 23<sup>η</sup>.03.2020 απαγορεύθηκαν οι πτήσεις, με αποτέλεσμα το κόστος που είχε ήδη επωμιστεί η εταιρεία να μην αποκλιμακωθεί άμεσα και να μην μπορεί να καλυφθεί από το μειωμένο έσοδο. Τα έξοδα των επομένων ετών 2021 και 2022 περιλαμβάνουν όλες τις «παροχές» του προγράμματος απασχόλησης που προβλέφθηκαν νομοθετικά.
85. Στη συνέχεια, το **2021** τα έσοδα παρουσίασαν και πάλι αύξηση σε σχέση με το έτος **2019** (που θεωρείται πιο αντιπροσωπευτικό σε σχέση με το 2020, όπου ξέσπασε η πανδημία και τέθηκαν σε ισχύ τα περιοριστικά μέτρα κατά του κορωνοϊού) κατά [...], ενώ ο συνολικός αριθμός των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας στους οποίους παρείχε η SWISSPORT HELLAS υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης το 2021 σημείωσε [...] σε σχέση με το 2019. Υπενθυμίζεται ότι στα έσοδα περιλαμβάνονται [...]. Τα έξοδα που σχετίζονται με την υπό εξέταση υπηρεσία, παρουσίασαν **μείωση** το 2021 κατά [...] σε σχέση με το 2019, λαμβάνοντας υπόψη και [...] σύμφωνα με τα ρυθμιστικά μέτρα που αναφέρθηκαν ανωτέρω<sup>143</sup>.

<sup>139</sup> Βλ. Πίνακας .

<sup>140</sup> Βλ. Πίνακας .

<sup>141</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 886/13.02.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 2.

<sup>142</sup> Η περίοδος αυτή συμπίπτει με το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Μαρτίου και εκπνέει το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Οκτωβρίου.

<sup>143</sup> Βλ. σχετικά υποσ. 134 και 135.

86. Τέλος το **2022**, τα εν λόγω έσοδα μειώθηκαν κατά [...], ενώ η κίνηση των εξυπηρετούμενων αεροσκαφών γενικής αεροπορίας σημείωσε [...] το 2022 σε σχέση με το 2021. Τα έξοδα που σχετίζονται με την υπό εξέταση υπηρεσία, παρουσίασαν **μείωση** το 2022 κατά [...] σε σχέση με το 2021. Όπως προαναφέρθηκε τα συνολικά λειτουργικά έξοδα περιορίστηκαν κατά τα έτη 2020-2022 εξαιτίας των μέτρων επιδότησης της απασχόλησης και των αναστολών απασχόλησης που εφαρμόστηκαν για τις αεροπορικές εταιρείες.
87. Υπενθυμίζεται ότι η τιμή που εφάρμοζε η SWISSPORT HELLAS για την παροχή υπηρεσιών σε αεροσκάφη επίγειας εξυπηρέτησης κάτω των τριών (3) τόνων (βασικό πακέτο) ήταν [...] ευρώ κατά τα έτη 2017-2019, μειώθηκε σε [...] ευρώ το έτος 2020 και παρέμεινε σταθερή έως και τις 20.06.2022, όπου [...] ευρώ<sup>144</sup>.

### Συμπέρασμα

88. Από την ανωτέρω συγκριτική ανάλυση εσόδων-εξόδων από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας προκύπτει **αρνητικό περιθώριο κέρδους για το έτος 2018** [...]. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους παραμένει αρνητικό και για τα έτη 2019-2020 (ήτοι [...] και [...] αντίστοιχα), ενώ είναι θετικό για τα έτη 2021 ([...]) και 2022 ([...]). Σημειώνεται, ωστόσο, ότι το περιθώριο κέρδους ύψους [...] κατά τη διετία 2021-2022, δεν αποτελεί «ρεαλιστική» απεικόνιση του ποσοστού κέρδους, από την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας, καθώς σε επίπεδο κόστους/εξόδων, έχουν ληφθεί υπόψη οι κρατικές ενισχύσεις που ίσχυαν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με αποτέλεσμα τα έξοδα να είναι λιγότερα από ότι θα ήταν χωρίς την επιδότηση αυτή (και κατ' αναλογία το κέρδος υψηλότερο).
89. Συνεπώς, δεδομένου του αρνητικού περιθωρίου κέρδους της εταιρείας από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας κατά τα έτη 2018-2020, **δεν πληρούται το πρώτο σκέλος του τεστ της νομολογίας United Brands** κατά την καταγγελλόμενη περίοδο. Αναφορικά με τη μεταγενέστερη περίοδο 2021-2022 το περιθώριο κέρδους [...] είναι μεν υψηλότερο, αλλά δεν θεωρείται ότι απεικονίζει ρεαλιστικά την κερδοφορία από την υπό εξέταση παροχή υπηρεσίας για δύο λόγους. Αφενός διότι η εν λόγω περίοδος δεν θεωρείται περίοδος «κανονικότητας» της εμπορικής δραστηριότητας των εταιρειών καθώς έπεται της πανδημίας COVID, και αφετέρου διότι στα σχετικά έσοδα εμπεριέχονται κρατικές ενισχύσεις. Περαιτέρω, συνεκτιμάται εν προκειμένω και το εύλογο εμπορικό συμφέρον της SWISSPORT HELLAS προκειμένου να έχει το κίνητρο να συνεχίσει να δραστηριοποιείται στον αερολιμένα Λήμνου, [...] (εξαιτίας κυρίως της περιορισμένης κίνησης του εν λόγω αεροδρομίου). Ως εκ τούτου και για την περίοδο 2021-2022 δεν στοιχειοθετείται ένδειξη περί ύπαρξης υπερβολικού περιθωρίου κέρδους.

### **VII.2.2.5. Ανάλυση εσόδων - εξόδων από Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης για το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (εμπορική αεροπορία, γενική αεροπορία και εμπορευματικές μεταφορές) - Αερολιμένας Λήμνου (LXS)**

<sup>144</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1555/14.03.2024 απαντητική επιστολή της SWISSPORT HELLAS.

90. Λαμβάνοντας υπόψη ότι κατά την ανάλυση που προηγήθηκε λήφθηκε υπόψη η στενότερη οριοθέτηση της αγοράς, ως η πλέον σχετική με τις καταγγελλόμενες εν προκειμένω πρακτικές, στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η ανάλυση για το σύνολο των λειτουργικών εσόδων και εξόδων που σχετίζονται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης **όλων των κατηγοριών αεροσκαφών** (εμπορικής αεροπορίας, γενικής αεροπορίας και εμπορευματικές μεταφορές), προκειμένου να διερευνηθεί τυχόν υπερβολική τιμολόγηση σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (χωρίς περαιτέρω διάκριση).

Πίνακας 7: Ανάλυση εσόδων - εξόδων από υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης Αερολιμένας Λήμνου (LXS)					
Εμπορικές Πτήσεις/Γενική Αεροπορία/Cargo	2018	2019	2020	2021	2022
Έσοδα - Βασικό πακέτο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Σύνολο Εσόδων</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Κέρδος/Ζημιά</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Περιθώριο Κέρδους</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.09.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS και επεξεργασία από τη ΓΔΑ

91. Από την ανωτέρω συγκριτική ανάλυση εσόδων-εξόδων από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης προκύπτει θετικό περιθώριο κέρδους για το έτος 2018 ([...]) και το έτος 2019 ([...]). Το εν λόγω περιθώριο κέρδους είναι αρνητικό για τα έτος 2020 [...] ενώ είναι θετικό για τα έτη 2021 ([...]) και 2022 ([...]). Όπως προαναφέρθηκε, το περιθώριο κέρδους για τα έτη 2021-2022 επηρεάζεται και από τις κρατικές ενισχύσεις που ίσχυσαν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με αποτέλεσμα τα έξοδα να είναι λιγότερα από ότι θα ήταν χωρίς την επιδότηση αυτή (και κατ' αναλογία το κέρδος υψηλότερο). Για τη διετία 2018-2019 το ποσοστό περιθωρίου κέρδους δεν κρίνεται υψηλό ([...] και [...] αντίστοιχα) με βάση τη νομολογία, ενώ αναφορικά με τη μεταγενέστερη περίοδο 2021-2022, τα περιθώρια κέρδους είναι μεν υψηλότερα, ωστόσο συνεκτιμάται το γεγονός της επίδρασης από τις κρατικές ενισχύσεις. Σε κάθε περίπτωση, το περιθώριο κέρδους από την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας όπως διαμορφώνεται διαχρονικά κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα (θετικό για τα έτη 2018-2019 και 2021-2022 και αρνητικό κατά το έτος 2020) **δεν αποτελεί ένδειξη περί ύπαρξης υπερβολικού περιθωρίου κέρδους.**
92. Καθώς δεν υφίστανται ενδείξεις περί ύπαρξης υπερβολικού περιθωρίου κέρδους, παρέλκει η ανάλυση του επόμενου βήματος σύμφωνα με τη νομολογία της *United Brands*, προκειμένου να διερευνηθεί εάν το περιθώριο κέρδους αυτό θα ήταν υπερβολικό από μόνο του (in itself) ή σε σύγκριση με το περιθώριο κέρδους αντίστοιχων εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε άλλα αεροδρόμια, καθώς προκειμένου να στοιχειοθετηθεί καταχρηστική συμπεριφορά υπερβολικής

τιμολόγησης θα πρέπει να πληρούνται σωρευτικά και τα δύο κριτήρια<sup>145</sup>. Εντούτοις όλως επικουρικά, κατωτέρω παρατίθεται σχετική ανάλυση επί του δεύτερου κριτηρίου του τεστ της *United Brands*.

### **VII.2.3. Σύγκριση τιμών μεταξύ ανταγωνιστικών εταιρειών για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας σε ελληνικούς αερολιμένες κατά τα έτη 2017-2020**

#### **VII.2.3.1. Τιμές χρέωσης ανά εταιρεία**

93. Κατά την ως άνω ανάλυση, δεν προκύπτουν ενδείξεις περί ύπαρξης υπερβολικού/ μη εύλογου περιθωρίου κέρδους στις τιμές χρέωσης της SWISSPORT HELLAS. Ωστόσο και λαμβάνοντας υπόψη τις αιτιάσεις της Καταγγελίας αναφορικά με τις υψηλές τιμές σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια του εσωτερικού και του εξωτερικού, εξετάζονται στη συνέχεια στοιχεία τιμών από τις τρεις (3) εταιρείες, ήτοι SWISSPORT HELLAS, SKYSERV (που ανήκει στον όμιλο AVIAREPS) και GOLDAIR, αναφορικά με τις χρεώσεις τους στους ελληνικούς αερολιμένες, τα οποία παρατίθενται στη συνέχεια. Τα εν λόγω αποτελέσματα αφορούν στην περίοδο 2017-2020, ώστε να γίνεται δυνατή η σύγκριση με τις άλλες δύο (2) εταιρείες για όσο καιρό δραστηριοποιήθηκαν και αυτές στον αερολιμένα Λήμνου.

#### **Τιμές χρέωσης SWISSPORT HELLAS**

94. Σύμφωνα με τους τιμοκαταλόγους που προσκομίστηκαν από τη SWISSPORT HELLAS για την περίοδο 2017-2020 προκύπτουν τα εξής.

<b>Πίνακας 8: Χρεώσεις της SWISSPORT HELLAS για Βασικές Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Γενικής Αεροπορίας (Basic General Aviation Handling charge) για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος (MTOW) από 0-3.000 κιλά<sup>146</sup></b>		
<b>Χρονική Περίοδος τιμολογιακής πολιτικής</b>	<b>Χρεώσεις (προ ΦΠΑ)</b>	<b>Αερολιμένες</b>
[...]	[...]	[...] <sup>147</sup>
[...]	[...]	
[...]	[...]	
[...]	[...]	
[...]	[...]	

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 σχετ. 76-78, 6653/01.09.2023, Παράρτημα 1 και 1555/14.03.2024 επιστολές της SWISSPORT HELLAS

<sup>145</sup> Με την απόφαση του στην Υπόθ. 27/76, *United Brands* σκ. 252 το Δικαστήριο έκρινε ότι «Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα».

<sup>146</sup> Στους σχετικούς τιμοκαταλόγους διευκρινίζεται ότι οι χρεώσεις για τις βασικές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης υπολογίζονται ανά κατηγορία κιλών μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης (MTOW) του κάθε αεροσκάφους σε ευρώ («*Basic Handling Charges are calculated per kilogram category of each aircraft Stated Maximum Take Off weight (MTOW) in EURO*»).

<sup>147</sup> Σημειώνεται ότι στους σχετικούς τιμοκαταλόγους που προσκομίστηκαν με την υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 σχετ. 76-78 επιστολή, περιλαμβάνονται [...] (βλ. την 5080/22.06.2023, απάντηση στην ερώτηση 1 (δ)). Ειδικότερα [...] (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.09.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS, Παράρτημα 1.

### Τιμές χρέωσης SKYSERV

95. Σύμφωνα με τους νέους τιμοκαταλόγους που εφαρμόστηκαν από την εταιρεία SKYSERV υπό τη νέα διοίκηση και ίσχυσαν από τον Απρίλιο του 2017 και τουλάχιστον έως το 2020<sup>148</sup>, οπότε υποβλήθηκαν τα στοιχεία<sup>149</sup>, παρουσιάζονται στη συνέχεια οι τιμές για τις βασικές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας.

Πίνακας 9: Χρέωσεις της SKYSERV για Βασικές Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Γενικής Αεροπορίας - Basic Handling Charges for General Aviation flights για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος (MTOW) από 0-3.000 κιλά <sup>150</sup>		
Χρονική Περίοδος τιμολογιακής πολιτικής	Χρέωση (προ ΦΠΑ)	Αερολιμένες
[...] <sup>151</sup>	[...]	[...] <sup>152</sup> , [...] <sup>153</sup>

Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV, απάντηση στην ερωτ. 4.

### Τιμές χρέωσης GOLDAIR

96. Η εταιρεία ανέφερε ότι παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε ad-hoc ιδιωτικές πτήσεις, καθώς και σε αεροπορικές εταιρείες ή/και αερολέσχες που επιχειρούν ιδιωτικές πτήσεις στα ελληνικά αεροδρόμια και με τις οποίες συνάπτει συμβόλαια ακολουθώντας την ίδια εμπορική πολιτική, όπως και με τις εμπορικές πτήσεις. Ενδεικτικά, η GOLDAIR ανέφερε τις εξής αεροπορικές εταιρείες που επιχειρούν ιδιωτικές πτήσεις με τις οποίες υπήρχε συμβόλαιο εν ισχύ (κατά την ημερομηνία υποβολής των στοιχείων): [...]. Σύμφωνα με την εταιρεία ο τιμοκατάλογος των ιδιωτικών πτήσεων [...].

Πίνακας 10: Χρέωσεις της GOLDAIR για τις Βασικές Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Γενικής Αεροπορίας - Basic Ground Handling Rates για αεροσκάφη και ελικόπτερα με μέγιστο βάρος έως 3000kg MTOW					
Περίοδος τιμολογιακής πολιτικής	Αερολιμένες (Αθηνών/FRAPORT)	Χρέωση (προ ΦΠΑ)	Αερολιμένες (λοιποί <sup>154</sup> εκτός PAS-SKU)	Χρέωση (προ ΦΠΑ)	Χρέωση (προ ΦΠΑ) Αερολιμένες PAS, SKU (ΥΠΑ) <sup>155</sup>
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...] <sup>156</sup>	[...]	[...]

<sup>148</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV, ερωτ. 5, σχετ. 70 (σελ. 2274-2292).

<sup>149</sup> Περαιτέρω η εταιρεία σημείωσε ότι [...] (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2022 επιστολή, σελ. 5-6).

<sup>150</sup> Ειδικότερα στον σχετικό τιμοκατάλογο αναφέρονται τα εξής: [...].

<sup>151</sup> Για την περίοδο αυτή [...] βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV, απάντηση στην ερωτ. 4, σελ. 2274.

<sup>152</sup> Σύμφωνα με το σχετικό 12 της Καταγγελίας, με το οποίο προσκομίστηκε αλληλογραφία με τη SKYSERV, η σχετική χρέωση που αναφέρεται για το αεροδρόμιο του Καστελόριζου είναι περίπου [...]. Ωστόσο με βάση τους τιμοκαταλόγους που προσκομίστηκαν από τη SKYSERV με ισχύ από 15/04/2017, για αεροσκάφη έως 3000kg αναφέρεται η τιμή [...] χωρίς να γίνεται διάκριση για τα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται η εταιρεία (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV, απάντηση στην ερωτ. 4, σελ. 2274).

<sup>153</sup> Σημειώνεται ότι κατά την περίοδο **2015-2016** δραστηριοποιείτο συνολικά σε 37 αερολιμένες (μεταξύ των οποίων και η Λήμνος). Σχετικά προσκομίστηκε ο τιμοκατάλογος που ίσχυε από 01/09/2011 με βάση τους οποίους η τιμή για την εν λόγω κατηγορία αεροσκάφους ήταν [...] για το [...] και [...] για [...] (βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8256/22.09.2020 επιστολή σχετ. 69, σελ. 2235-2240 και απάντηση στην ερωτ. 2, Πίνακας II).

<sup>154</sup> Η χρέωση ισχύει για [...].

<sup>155</sup> Η χρέωση ισχύει για τους αερολιμένες [...].

<sup>156</sup> [...].



Πίνακας10: Χρεώσεις της GOLDAIR για τις Βασικές Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Γενικής Αεροπορίας - Basic Ground Handling Rates για αεροσκάφη και ελικόπτερα με μέγιστο βάρος έως 3000kg MTOW					
Περίοδος τιμολογιακής πολιτικής	Αερολιμένες (Αθηνών/FRAPORT)	Χρέωση (προ ΦΠΑ)	Αερολιμένες (λοιποί <sup>154</sup> εκτός PAS-SKU)	Χρέωση (προ ΦΠΑ)	Χρέωση (προ ΦΠΑ) Αερολιμένες PAS, SKU (ΥΠΑ) <sup>155</sup>
					[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
					[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
					[...]

Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 8646/06.10.2020 (Παράρτημα IV) επιστολή της GOLDAIR και επεξεργασία από ΓΔΑ

97. Τον **Απρίλιο 2017**, τον **Απρίλιο 2018** και τον **Ιανουάριο 2019** η εταιρεία προέβη [...] <sup>157</sup>. Αντιστοίχως, η εταιρεία προέβη, τον **Απρίλιο του 2018** και **στη συνέχεια τον Ιανουάριο 2019**, [...] <sup>158</sup>.

### VII.2.3.2. Συγκριτική ανάλυση

98. Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζονται σε αντιπαραβολή οι επιμέρους υπηρεσίες που παρείχαν οι εταιρείες SWISSPORT HELLAS, SKYSERV και GOLDAIR στο πλαίσιο της παροχής του **βασικού πακέτου υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας στους ελληνικούς αερολιμένες** στους οποίους δραστηριοποιούνταν κατά τα έτη 2017-2020, προκειμένου να γίνει σύγκριση των υπηρεσιών που παρέχονται από τις τρεις (3) εταιρείες στο πλαίσιο του βασικού πακέτου.

Πίνακας 11: Περιγραφή Βασικής Υπηρεσίας Επίγειας Εξυπηρέτησης (Basic Handling Services) 2017-2020		
SWISSPORT (2017-2020)	SKYSERV (2017-2020)	GOLDAIR (2017-2020)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 και 6653/01.09.2023 επιστολές της SWISSPORT HELLAS, 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV και 8646/06.10.2020 της GOLDAIR και επεξεργασία από ΓΔΑ.

99. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι τιμές που εφαρμόζαν οι εταιρείες SWISSPORT HELLAS, SKYSERV και GOLDAIR κατά έτη 2017-2020 για την ως άνω περιγραφείσα **βασική υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας** και δη σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας βάρους έως 3.000 κιλά, στους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους

<sup>157</sup> Στους προηγούμενους τιμοκαταλόγους [...].

<sup>158</sup> Σημειώνεται ότι από τον Οκτώβριο 2018 οι χρεώσεις για τις υπηρεσίες [...].

δραστηριοποιούνταν. Τα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται **μόνο μία εταιρεία** και οι αντίστοιχες τιμές χρέωσης, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 12Α: Συγκριτικός πίνακας τιμών των SWISSPORT HELLAS, SKYSERV και GORLDAIR για τα έτη 2017-2020 για τη γενική αεροπορία, κατηγορία αεροσκάφους έως 3.000 MTOW (kg) – Δραστηριοποίηση μίας εταιρείας**

[...]

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 και 6653/01.09.2023 επιστολές της SWISSPORT HELLAS, 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV και 8646/06.10.2020 επιστολή της GOLDAIR, καθώς και επεξεργασία από ΓΔΑ

100. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι τιμές χρέωσης στα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιούνται **τουλάχιστον δύο εταιρείες** για την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης.

**Πίνακας 12 Β: Συγκριτικός πίνακας τιμών των SWISSPORT HELLAS, SKYSERV και GORLDAIR για τα έτη 2017-2020 για τη γενική αεροπορία, κατηγορία αεροσκάφους έως 3.000 MTOW (kg)<sup>159</sup> - Δραστηριοποίηση δύο τουλάχιστον εταιρειών**

[...]

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 και 6653/01.09.2023 επιστολές της SWISSPORT HELLAS, 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV και 8646/06.10.2020 επιστολή της GOLDAIR και επεξεργασία από ΓΔΑ

101. Αναφορικά με τις κυριότερες επιπρόσθετες χρεώσεις/προσαυξήσεις που προβλέπονται στους τιμοκαταλόγους των εταιρειών SWISSPORT HELLAS, SKYSERV και GOLDAIR, αυτές συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί συγκριτικά για τις τρεις (3) εταιρείες, για την περίοδο 2017-2020.

Πίνακας 13: Κυριότερες προσαυξήσεις 2017-2020						
Επιπλέον χρεώσεις	Περίοδος	Χρέωση SWISSPORT HELLAS	Περίοδος	Χρέωση SKYSERV	Περίοδος	Χρέωση GOLDAIR
[...]	[...]	[...] <sup>160</sup>	[...]	[...] <sup>161</sup>	[...]	[...] <sup>162</sup>
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] <sup>163</sup>	[...]
	[...]	[...]			[...]	[...]

<sup>159</sup> Σκίαση μπλε: αερολιμένες που διαχειρίζεται η FRAPORT, σκίαση λευκή: αερολιμένες που διαχειρίζεται η ΥΠΑ και σκίαση γκρι: Αερολιμένας Αθηνών.

<sup>160</sup> Η υπηρεσία πειράφεται ως ακολούθως στους σχετικούς τιμοκαταλόγους: «*Handling in case of Technical landing for other than Commercial purposes will be charged at 70% (seventy per cent) of the above-mentioned rates. A handling will be charged as TECHNICAL LANDING when the aircraft makes a stop for other than commercial reasons where no physical change of loads (Maximum 2 hours) occurs*».

<sup>161</sup> «*B3 - Handling in case of Technical landing for other than Commercial purposes will be charged at 50% (fifty per cent) of the above-mentioned rates. A handling will be charged as TECHNICAL LANDING when the aircraft makes a stop for other than commercial reasons where no physical change of loads occurs*».

<sup>162</sup> «*50% discount is applied on basic handling charge for technical landing provided that change of toad, passenger and/or crew is not involved*».

<sup>163</sup> Ίσχυσαν έως 31/09/2018.

**Πίνακας 13: Κυριότερες προσαυξήσεις  
2017-2020**

Επιπλέον χρεώσεις	Περίοδος	Χρέωση SWISSPORT HELLAS	Περίοδος	Χρέωση SKYSERV	Περίοδος	Χρέωση GOLDAIR
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] <sup>164</sup>	[...]
	[...]	[...]			[...]	[...]

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 11263/31.12.2020 και 6653/01.09.2023 επιστολές της SWISSPORT HELLAS, 8256/22.09.2020 επιστολή της SKYSERV και 8646/06.10.2020 επιστολή της GOLDAIR και επεξεργασία από ΓΔΑ

102. Για την περίοδο **2017-2020** προκύπτουν τα ακόλουθα **συμπεράσματα αναφορικά με τις τιμές** χρέωσης για την υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας και δη σε αεροσκάφη βάρους έως 3.000kg MTOW των τριών εταιρειών:

**α)** Κατά τα έτη 2017-2019 η SWISSPORT HELLAS δραστηριοποιείται σε [...] **αερολιμένες** εκ των οποίων [...] ήταν διαχειριζόμενοι από τη FRAPORT και οι υπόλοιποι από την ΥΠΑ, ενώ το 2020 σε [...] **αερολιμένες** ([...]). Η εταιρεία εφάρμοσε **ενιαία τιμολογιακή πολιτική** σε όλα τα ως άνω αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται κατά τα έτη 2017-2019 ([...]), ενώ το 2020 προέβη [...], η οποία [...] και έως και το πρώτο εξάμηνο του 2022. Όσον αφορά τις επιπρόσθετες χρεώσεις αυτές ανέρχονται σε [...] **επί της τιμής** για τις περιπτώσεις προσγείωσης λόγω τεχνικού θέματος (technical landing), ενώ για τις περιπτώσεις Σαββατοκύριακου/αργίας ή νυχτερινής προσγείωσης αυτές κυμαίνονται από [...] **επί της βασικής τιμής χρέωσης** (βλ. τον πίνακα ανωτέρω).

**β)** Η SKYSERV, το 2017 (τελώντας υπό νέα διοίκηση, ήτοι του ομίλου AVIAREPS)<sup>165</sup> δραστηριοποιείται συνολικά σε [...] **αερολιμένες** στους οποίους χρέωνε την τιμή των [...], τιμή την οποία διατήρησε σταθερή για όλη την περίοδο 2017-2020<sup>166</sup> (Πίνακας ). Όσον αφορά τις επιπρόσθετες χρεώσεις αυτές ανέρχονται σε [...] **επί της τιμής** για τις περιπτώσεις προσγείωσης λόγω τεχνικού θέματος, ενώ για τις περιπτώσεις αργίας ή νυχτερινής προσγείωσης αυτές κυμαίνονται από [...] **επί της τιμής** (Πίνακας ).

γ) Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 10, η GOLDAIR κατά τα έτη 2017-2020 εφάρμοσε [...] <sup>167</sup>. Ειδικότερα παρατηρείται **α)** [...] ευρώ το 2017 [...] ευρώ το 2019-2020 για τον αερολιμένα Αθηνών, **β)** [...] ευρώ το 2017 [...] το 2019-2020 [...], **γ)** [...] ευρώ το 2018 [...] ευρώ το 2019-2020 [...] **δ)** αύξηση [...] ευρώ το 2017 [...] ευρώ το 2019-2020 [...]. Όσον αφορά τις επιπρόσθετες χρεώσεις αυτές ανέρχονται σε [...] **επί της τιμής** για τις περιπτώσεις προσγείωσης λόγω τεχνικού θέματος, ενώ για τις περιπτώσεις αργίας ή νυχτερινής προσγείωσης αυτές κυμαίνονται από [...] **επί της τιμής**.

103. Διαχρονικά η SWISSPORT HELLAS φαίνεται να διατηρεί υψηλότερες τιμές ([...]) για την περίοδο **2017-2019** και [...] ευρώ το 2020, ανεξαρτήτως αερολιμένα. Από το 2017 η SKYSERV, [...], εφάρμοσε την τιμή [...] **ευρώ** [...]. Από το 2018 η GOLDAIR [...]: **α)** [...] (τιμή [...] ευρώ), **β)** [...] (τιμή [...] ευρώ), και **γ)** [...] (τιμή [...] ευρώ). Οι εν λόγω τιμές [...] (Πίνακας 10). Όσον

<sup>164</sup> Ίσχυσαν έως 31/09/2018.

<sup>165</sup> Υπενθυμίζεται ότι από τον Απρίλιο 2016 η SKYSERV πέρασε στον έλεγχο του ομίλου της καταγελλόμενης, ήτοι στον όμιλο AVIAREPS.

<sup>166</sup> Σημειώνεται ότι [...] η SKYSERV [...].

<sup>167</sup> Σημειώνεται ότι η GOLDAIR [...].

αφορά τις διαφορές στο βασικό πακέτο που προσφέρουν οι εταιρείες ([...]) σημειώνεται ότι η SWISSPORT HELLAS ([...]) [...].

### **Μέτρα Αναφοράς**

104. Η ΥΠΑ προσκόμισε στοιχεία<sup>168</sup> αναφορικά με τον αριθμό αφίξεων/αναχωρήσεων των αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας, ήτοι **α)** αεροσκάφη μικρά και αναψυχής, και **β)** αεροσκάφη που εκτελούν εκπαιδευτικές πτήσεις (ελικόπτερα και λοιπά) για την πενταετία 2017-2022 και ο μέσος όρος αυτής.
105. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κίνηση των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας ανά αερολιμένα εξαρτάται από παράγοντες όπως η γεωγραφική του θέση, ο τουρισμός και λοιπούς παράγοντες, ως πιο αντιπροσωπευτικό κριτήριο κρίνεται ο μέσος όρος κίνησης των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας λαμβάνοντας υπόψη ότι αφενός τα αεροδρόμια στις μεγάλες πόλεις (όπως Αθήνα, Θεσσαλονίκη) δεν είναι συγκρίσιμα με τα περιφερειακά αεροδρόμια (όπως σε νησιά ή απομακρυσμένες περιοχές), ενώ επίσης ορισμένα νησιά/περιοχές είτε λόγω τουρισμού είτε λόγω τοποθεσίας δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα με άλλα (πχ. το αεροδρόμιο της Μυκόνου σε σχέση με εκείνο της Λήμνου). Ως εκ τούτου ως μέτρο αναφοράς/σύγκρισης με το αεροδρόμιο της Λήμνου, προκρίνεται ο **μέσος όρος κίνησης των αεροσκαφών ο οποίος δεν ξεπερνά τις εκατό (100) αφίξεις και αναχωρήσεις ιδιωτικών αεροσκαφών/πτήσεων στην πενταετία (κατά μέσο όρο για τα έτη 2017-2022)**, γεγονός που ισχύει για είκοσι (20) αεροδρόμια στα οποία περιλαμβάνεται και η Λήμνος (με μέσο όρο κίνησης ιδιωτικών πτήσεων [...] για την τριετία 2017-2022). Από τα ως άνω αεροδρόμια τα δεκαοκτώ (18) τελούν υπό τη διαχείριση της ΥΠΑ και δύο (2) υπό τη διαχείριση της FRAPORT, (ήτοι της Μυτιλήνης και της Σάμου). Εν προκειμένω παρότι οι εκπαιδευτικές πτήσεις περιλαμβάνονται στη γενική αεροπορία, δεν έχουν συμπεριληφθεί για την ως άνω κατάταξη, καθώς οι εκπαιδευτικές πτήσεις αφενός κυμαίνονται ανά έτος, αφετέρου σχετίζονται κυρίως με την ειδικότερη γεωγραφική τοποθεσία των αεροδρομίων. Για τους σκοπούς της εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, η σύγκριση τιμής γίνεται για τα εν λόγω 20 αεροδρόμια, τα οποία χαρακτηρίζονται από σχετικά απομακρυσμένη γεωγραφική τοποθεσία ως προς τη δυνατότητα εναλλακτικής επιλογής προσγείωσης και σχετικά περιορισμένη κίνηση αεροσκαφών γενικής αεροπορίας, ανεξαρτήτως του πόσες και ποιες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε αυτά (είτε μια εκ των εταιρειών SWISSPORT, GODLDAIR και SKYSERV, είτε παραπάνω από μία). Σημειώνεται ότι εκ των ανωτέρω είκοσι (20) αεροδρομίων, δραστηριοποιούνται και οι τρεις εταιρείες στους εξής [...].
106. Στον κατωτέρω Πίνακα αναφέρεται η τιμή που ίσχυε για το έτος 2018 για τα αεροδρόμια για τα οποία ο μέσος όρος των ιδιωτικών πτήσεων δεν ξεπερνά τις 100 κατά μέσο όρο τα έτη 2017-2022.

<sup>168</sup> Βλ. τις υπ' αριθ. πρωτ. 7791/07.09.2020 και 6538/28.08.2023 επιστολές της ΥΠΑ, Διεύθυνση Δ10.

Πίνακας 14: Μέσος όρος κίνησης αεροσκαφών 2017-2022 (αφίξεις και αναχωρήσεις) ανά αερολιμένα έως 100								
Γενική Αεροπορία (Ιδιωτικές και Εκπαιδευτικές Πτήσεις)								
α/α	Κωδ.	Αερολιμένας	Διαχείριση	Μέσος όρος 2017-2022 Ιδιωτικές πτήσεις Αεροσκάφη έως 100	Μέσος όρος 2017-2022 Εκπαιδ/κές πτήσεις Αεροσκάφη	Εταιρεία	Αριθμός εταιρειών	Τιμή Αερ/φη έως 3.000kg 2018
1	KZI	A. ΚΟΖΑΝΗΣ "ΦΙΛΙΠΠΟΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	KSO	A. ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ "ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	JKL	A. ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	KZS	A. ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5	KSJ	A. ΚΑΣΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	LRS	A. ΛΕΡΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7	MLO	A. ΜΗΛΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	JKK	A. ΙΚΑΡΙΑΣ "ΙΚΑΡΟΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9	KIT	A. ΚΥΘΗΡΩΝ "ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
10	JTY	A. ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑΣ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
11	SKU	A. ΣΚΥΡΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
12	LXS	A. ΔΗΜΝΟΥ "ΗΦΑΙΣΤΟΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...] <sup>169</sup>		[...]
13	AXD	ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
14	JKH	A. ΧΙΟΥ "ΟΜΗΡΟΣ"	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15	MJT	ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ "ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ"	FRAPORT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]
16	AOK	A. ΚΑΡΠΑΘΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]
17	KLX	ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]
18	GPA	A. ΑΡΑΞΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]
19	VOL	A. ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ	ΥΠΑ (HCAA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]
20	SMI	ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΣΑΜΟΥ "ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ"	FRAPORT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
						[...]		[...]
						[...]		[...]

Πηγή: Οι επιστολές με αριθ. πρωτ. 6538/28.08.2023 και 7791/07.09.2020 (ΥΠΑ), 11263/31.12.2020 και 6653/01.09.2023 (SWISSPORT HELLAS), 8256/22.09.2020 (SKYSERV) και 8646/06.10.2020 (GOLDAIR) και επεξεργασία από ΓΛΑ

107. Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι για το έτος 2018, για τα ως άνω είκοσι (20) αεροδρόμια συγκρίσιμα με εκείνο της Λήμνου (με βάση το προαναφερθέν κριτήριο κατάταξης), η τιμή χρέωσης ήταν [...] ευρώ για τη SWISSPORT HELLAS ([...] ευρώ για τη SKYSERV) και [...] ευρώ για τη GOLDAIR, με εξαίρεση τα αεροδρόμια της [...], όπου η GOLDAIR χρέωνε [...] ευρώ, καθώς και [...], όπου η GOLDAIR χρέωνε [...] ευρώ. Η τιμή της SWISSPORT HELLAS

<sup>169</sup> Από [...] η SKYSERV [...].

για το έτος **2018** είναι κατά [...] υψηλότερη σε σχέση με εκείνη της GOLDAIR ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) για [...] **αεροδρόμια**<sup>170</sup> (και κατά [...] υψηλότερη σε σχέση με εκείνη της SKYSERV ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ). Για τα αεροδρόμια της [...], η τιμή της SWISSPORT HELLAS ήταν κατά [...] υψηλότερη ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) και για το αεροδρόμιο [...] κατά [...] υψηλότερη ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) σε σχέση με εκείνη της GOLDAIR.

108. Σημειώνεται ότι η GOLDAIR και αναφορικά με τα εννέα (9) αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται<sup>171</sup> αύξησε την τιμή το 2019 σε [...] ευρώ (και αντίστοιχα σε [...] ευρώ για τους αερολιμένες της Μυτιλήνης και της Σάμου και [...] ευρώ για τον αερολιμένα της Σκύρου). Η SWISSPORT HELLAS αντίστοιχα μείωσε την τιμή σε [...] ευρώ το 2020. Επομένως η διαφορά τιμής της SWISSPORT HELLAS σε σχέση με τις άλλες δύο εταιρείες μειώθηκε το έτος **2020**, ήτοι είναι κατά [...] υψηλότερη σε σχέση με εκείνη της GOLDAIR για [...] αεροδρόμια ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ)<sup>172</sup> και κατά [...] ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) υψηλότερη σε σχέση με τη SKYSERV.
109. Περαιτέρω, και σχετικά με τις ως άνω ισχύουσες τιμές που χρεώνουν οι τρεις εταιρείες, σημειώνεται ότι για τα μέλη της AOPA Hellas η οποία αποτελεί ελληνικό, μη κερδοσκοπικό σωματείο Χειριστών και Ιδιοκτητών αεροσκαφών γενικής αεροπορίας, που εκπροσωπεί τα μέλη της, ισχύουν εκπτώσεις όπως αναρτώνται στην ιστοσελίδα του σωματείου<sup>173</sup>. Στην εν λόγω ιστοσελίδα αναφέρεται ότι τα μέλη έχουν έκπτωση περίπου 50% από τις ισχύουσες τιμές επίγειας εξυπηρέτησης στην Ελλάδα από τις εταιρείες που έχουν υπογράψει τέτοιες συμβάσεις με την AOPA Hellas (ήτοι GOLDAIR and SKYSERV)<sup>174</sup>. Αναφορικά με τον αερολιμένα Λήμνου, σημειώνεται ότι από τον Ιούνιο του 2022, η ισχύουσα για τα μέλη βασική χρέωση για ελαφρά αεροσκάφη (<3 τόνοι) είναι 124 ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ 24%, ενώ όπως αναφέρεται στη σχετική ιστοσελίδα «χωρίς έκπτωση AOPA οι χρεώσεις μπορούν να φτάσουν από 220 έως ~ 400 Ευρώ με λίγα έξτρα»<sup>175</sup>.

#### **VII.2.4. Σύγκριση περιθωρίου κέρδους μεταξύ αεροδρομίων εσωτερικού για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης από τη SWISSPORT HELLAS και τη GOLDAIR**

110. Αναφορικά με τα ως άνω αεροδρόμια τα οποία θεωρούνται συγκρίσιμα με εκείνο της Λήμνου, παρατίθενται στο Παράρτημα σχετικοί Πίνακες (Πίνακες 1 και 2) με τα λειτουργικά έσοδα, τα έξοδα και το κέρδος ή ζημία που προκύπτει από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας για τις εταιρείες SWISSPORT HELLAS και GOLDAIR. Οι εταιρείες προσκόμισαν στοιχεία λαμβάνοντας υπόψη τις ίδιες παραδοχές, ήτοι για τα έσοδα λαμβάνονται

<sup>170</sup> Ήτοι για τα αεροδρόμια [...].

<sup>171</sup> Ενν. με μ.ο. κίνησης αεροσκαφών ιδιωτικών πτήσεων έως 100.

<sup>172</sup> Η εν λόγω διαφορά είναι [...].

<sup>173</sup> Σύμφωνα με τη ιστοσελίδα του συνδέσμου: «Η AOPA Ελλάς είναι ο Ελληνικός Σύνδεσμος Χειριστών και Ιδιοκτητών αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας. Ως Γενική Αεροπορία, περιγράφουμε την μη εμπορική και μη στρατιωτική αεροπορία. Έχει 850 μέλη, χειριστές και 22 εταιρικά μέλη, ιδιωτικές Σχολές εκπαίδευσης και Αερολέσχες» (βλ. <https://www.aopa.gr/el/aopa-hellas/stoxoi>).

<sup>174</sup> Βλ. σχετικά <https://www.aopa.gr/en/information/news-bulletins/871-ground-handling>.

<sup>175</sup> Βλ. σχετική αναφορά στην ιστοσελίδα: <https://www.aopa.gr/en/information/news-bulletins/871-ground-handling>, παρ. 12f. Σχετικά αναρτάται και το ισχύον συμβόλαιο με την AOPA. ([https://www.aopa.gr/images/2022\\_Swissport\\_Limnos\\_ONLY\\_contract.pdf](https://www.aopa.gr/images/2022_Swissport_Limnos_ONLY_contract.pdf)).

υπόψη τα έσοδα του βασικού πακέτου και εκείνα από τις πρόσθετες υπηρεσίες/παροχές και για τα έξοδα, λαμβάνονται υπόψη τα άμεσα λειτουργικά έξοδα που σχετίζονται με τις ως άνω παρασχεθείσες υπηρεσίες αντίστοιχα. Σημειώνεται ότι δεν είναι δυνατή η σύγκριση των στοιχείων της SKYSERV με τα αντίστοιχα στοιχεία των εταιρειών SWISSPORT HELLAS και GOLDAIR<sup>176</sup>. Σε κάθε περίπτωση σημειώνεται ότι η SKYSERV ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών με τη SWISSPORT HELLAS.

111. Για την ανάλυση ελήφθησαν υπόψη αεροδρόμια με μέγιστη κίνηση έως 100 αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών γενικής αεροπορίας, κατά μέσο όρο, ήτοι αεροδρόμια συγκρίσιμα με αυτό της Λήμνου. Η SWISSPORT HELLAS δραστηριοποιείται σε [...] αεροδρόμια με μέγιστη κίνηση αεροσκαφών έως 100 αφίξεις και αναχωρήσεις (ήτοι στα αεροδρόμια [...]) και η GOLDAIR αντίστοιχα σε [...] αεροδρόμια (ήτοι στα αεροδρόμια [...]).
112. Από τα διαθέσιμα συγκριτικά στοιχεία προκύπτουν τα εξής:
113. Η **SWISSPORT HELLAS**, από τα [...] ως άνω αεροδρόμια, εμφανίζει [...] για τα αεροδρόμια [...]. Το περιθώριο κέρδους της (κέρδη/ζημιές ως ποσοστό των εσόδων από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας) της SWISSPORT HELLAS για το αεροδρόμιο [...] εκτιμάται σε [...] και το αεροδρόμιο [...] για το έτος 2018<sup>177</sup>. Σημειώνεται ότι η καταγγελλόμενη το ίδιο έτος πραγματοποιεί στο αεροδρόμιο της Λήμνου (LXS) [...].
114. Αντίστοιχα και σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2 του Παραρτήματος προκύπτει ότι η **GOLDAIR** πραγματοποιούσε [...] [...] και είναι συγκρίσιμα με εκείνο της Λήμνου ([...]). Σε κάθε περίπτωση, εκ του συνόλου των αεροδρομίων που δραστηριοποιείται [...] για την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας [...].
115. Εκ των ανωτέρω με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για τα συγκρίσιμα αεροδρόμια με αυτό της Λήμνου (ήτοι αεροδρόμια με μέγιστη κίνηση έως 100 αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών γενικής αεροπορίας ετησίως) και λαμβάνοντας υπόψη ότι η GOLDAIR [...], παρατηρείται για τη μεν SWISSPORT HELLAS ότι η τελευταία πραγματοποιεί [...] ενώ η GOLDAIR [...]. Σημειώνεται ότι το περιθώριο κέρδους της SWISSPORT HELLAS (όπου αυτή πραγματοποιεί [...]) για την εν λόγω παροχή υπηρεσίας στα συγκρίσιμα με το αεροδρόμιο της Λήμνου αεροδρόμια, [...].
116. Τέλος, αξιοσημείωτο είναι ότι η GOLDAIR [...], ωστόσο πραγματοποιεί [...].

#### **VII.2.5. Σύγκριση τιμών μεταξύ αεροδρομίων εξωτερικού σε σχέση με το αεροδρόμιο της Λήμνου για την προσφερόμενη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης από τη SWISSPORT HELLAS**

Περαιτέρω και αναφορικά με τη σύγκριση με αεροδρόμια άλλων χωρών σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν με την καταγγελία σημειώνονται τα εξής. Από τα προσκομισθέντα στοιχεία διαφαίνεται κατ' αρχάς ότι οι χρεώσεις σε ορισμένα αεροδρόμια του εξωτερικού είναι

<sup>176</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 8949/19.10.2020 επιστολή της SKYSERV, απάντηση στις ερωτ. 6 και 7. Η SKYSERV, για τα μεν έσοδα προσκόμισε ανάλυση των εσόδων [...], επισημαίνοντας ότι «[...]»

<sup>177</sup> Για τα έτη 2021-2022 το εν λόγω περιθώριο κέρδους δεν ξεπερνά το [...] ωστόσο όπως προαναφέρθηκε στο κόστος περιλαμβάνονται οι κρατικές ενισχύσεις της απασχόλησης (βλ. παράρτημα, Πίνακας 1).

χαμηλότερες από εκείνες στο αεροδρόμιο της Λήμνου. Ωστόσο τα στοιχεία αυτά δεν είναι επαρκή για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τις ισχύουσες τιμές **σε συγκρίσιμα αεροδρόμια με εκείνο της Λήμνου**. Σε κάθε περίπτωση, η σύγκριση με τα λοιπά κράτη μέλη πρέπει να γίνεται σε ομοιόμορφη βάση, ήτοι τα λοιπά κράτη μέλη να επιλέγονται με αντικειμενικά, πρόσφορα και επαληθεύσιμα κριτήρια. Ως εκ τούτου προκειμένου να είναι ακριβής και αξιόπιστη η σύγκριση με άλλα αεροδρόμια θα πρέπει να αξιολογηθεί ότι όντως συγκεκριμένα αεροδρόμια είναι συγκρίσιμα με αυτό της Λήμνου, λαμβάνοντας υπόψη σειρά κριτηρίων (όπως για παράδειγμα η γεωγραφική τοποθεσία του αεροδρομίου ως προς τη δυνατότητα εναλλακτικής επιλογής προσγείωσης, αριθμός δραστηριοποιούμενων αεροπορικών εταιρειών, στοιχεία κίνησης αεροσκαφών και επιβατών ανά κατηγορία πτήσεων κ.λπ), τα οποία εν προκειμένω δεν ελήφθησαν υπόψη από τον Καταγγέλλοντα. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι, με βάση την ανωτέρω ανάλυση, **δεν πληρούται το πρώτο σκέλος** του τεστ της νομολογίας *United Brands*, και ελλείπει των απαιτούμενων στοιχείων για τα αεροδρόμια του εξωτερικού, της παρέλκει περαιτέρω ανάλυση και σύγκριση τιμών μεταξύ αεροδρομίων εξωτερικού.

## VIII. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ-ΥΠΑΓΩΓΗ

### VIII.1. ΕΠΙ ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΝΤΟΣ

#### VIII.1.1. Ως προς την υπερβολική τιμολόγηση

117. Ως προς το **πρώτο σκέλος** του τεστ της υπερβολικής τιμολόγησης, διενεργήθηκε συγκριτική ανάλυση των συνολικών εσόδων της SWISSPORT HELLAS με τα συνολικά της έξοδα που προκύπτουν από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας. Από την ως άνω ανάλυση προέκυψε το ύψος του περιθωρίου κέρδους για το επίμαχο έτος 2018, κατά το οποίο ο καταγγέλλων ταξίδεψε στη Λήμνο και ως εκ τούτου αναφέρεται η Καταγγελία. Συγκεκριμένα προέκυψε αρνητικό περιθώριο κέρδους για το 2018 ύψους [...]. Ως εκ τούτου, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του πρώτου σκέλους της νομολογίας *United Brands* και δεν προκύπτει η χρέωση υπερβολικής τιμής, ήτοι τιμής δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής, καθώς η εν λόγω εταιρεία παρέχει τη συγκεκριμένη υπηρεσία επί ζημία.
118. Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι το εν λόγω περιθώριο [...] για τα έτη 2019 [...] και 2020 [...]. Αναφορικά με τα έτη 2021 και 2022, το περιθώριο κέρδους της καταγγελλόμενης εταιρείας είναι θετικό και συγκεκριμένα [...] και [...] αντίστοιχα, το οποίο ωστόσο δεν θεωρείται σημαντικά υψηλό και ως εκ τούτου μη εύλογο, καθώς, ως αναφέρθηκε και ανωτέρω (παρ. 88), το εν λόγω θετικό περιθώριο κέρδους δεν αποτελεί «ρεαλιστική» απεικόνιση του ποσοστού κέρδους της καταγγελλόμενης από την παροχή της υπό εξέταση υπηρεσίας, διότι αφενός η περίοδος αυτή δεν αποτελεί μια περίοδο «κανονικότητας» για την εμπορική δραστηριότητα των εταιρειών και αφετέρου κατά την ανάλυση εσόδων/εξόδων έχουν ληφθεί υπόψη τα στοιχεία εσόδων της καταγγελλόμενης κατόπιν υπολογισμού του οφέλους από τις κρατικές επιδοτήσεις που ίσχυσαν την περίοδο 2020-2022 στον κλάδο των αερομεταφορών. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, το ως άνω περιθώριο κέρδους της καταγγελλόμενης από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας για τα έτη 2021-2022 δεν κρίνεται υπερβολικά



υψηλό, με αποτέλεσμα να μην πληρούται το πρώτο σκέλος του τεστ της υπερβολικής τιμολόγησης<sup>178</sup>.

119. Αναφορικά με τη διερεύνηση του **δεύτερου σκέλους** της νομολογίας *United Brands*, από τη σύγκριση τιμών μεταξύ ανταγωνιστικών εταιρειών, που διενεργήθηκε **επικουρικά**, δεν προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία ότι η SWISSPORT HELLAS χρεώνει μη δίκαιες τιμές στον αερολιμένα Λήμνου, συγκρίνοντας τις τιμές που χρεώνει για τη βασική υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας με τις τιμές που χρεώνουν αντίστοιχα οι άλλες δύο (2) εταιρείες, ήτοι η GOLDAIR και η SKYSERV για τα έτη 2017 έως 2020 στον αερολιμένα της Λήμνου. Για τους σκοπούς της άσκησης αυτής, πραγματοποιήθηκαν οι εξής συγκρίσεις: (α) σύγκριση τιμών ανταγωνιστών σε συγκρίσιμους της Λήμνου αερολιμένες (εξ απόψεως κίνησης ιδιωτικών αεροσκαφών), ανεξαρτήτως ανταγωνιστικών συνθηκών (ένας ή περισσότεροι πάροχοι), και (β) σύγκριση περιθωρίων κέρδους της SWISSPORT μεταξύ Λήμνου και συγκρίσιμων αερολιμένων, και μεταξύ SWISSPORT και GOLDAIR στους συγκρίσιμους αερολιμένες.
120. Ειδικότερα, αναφορικά με τη σύγκριση τιμών μεταξύ ανταγωνιστικών εταιρειών σε συγκρίσιμους με τον αερολιμένα Λήμνου αερολιμένες σημειώνονται τα εξής. Η σύγκριση αυτή διενεργήθηκε σε είκοσι (20) αερολιμένες λαμβάνοντας ως μέτρο αναφοράς τον μέσο όρο κίνησης ιδιωτικών αεροσκαφών σε ετήσια βάση (αφίξεις και αναχωρήσεις). Από τη σύγκριση προέκυψε ότι η τιμή της SWISSPORT HELLAS για αεροσκάφη γενικής αεροπορίας, για το έτος **2018** είναι κατά [...] [...] σε σχέση με εκείνη της GOLDAIR ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) για επτά (7) αεροδρόμια<sup>179</sup> και κατά [...] σε σχέση με εκείνη της SKYSERV ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ). Ωστόσο, η εν λόγω διαφορά [...] κατά τα έτη 2019 και 2020. Το 2019, η GOLDAIR [...] την τιμή σε [...] ευρώ<sup>180</sup> (η οποία διατηρήθηκε και το 2020), ενώ η SWISSPORT HELLAS [...] την τιμή [...] ευρώ το 2020. Επομένως, η διαφορά τιμής της SWISSPORT HELLAS σε σχέση με τις άλλες δύο (2) εταιρείες [...] το έτος **2020**, ήτοι είναι κατά [...] σε σχέση με εκείνη της GOLDAIR για επτά ([...]) αεροδρόμια ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ)<sup>181</sup> και κατά [...] ([...] ευρώ έναντι [...] ευρώ) [...] σε σχέση με τη SKYSERV (βλ. Ενότητα VII.2.3.2). Σημειώνεται δε ότι [...] η **GOLDAIR στο αεροδρόμιο της Λήμνου, η τελευταία [...] το 2018 [...] με αποτέλεσμα να εξέλθει από τη δραστηριότητα της επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο της Λήμνου**. Αντίστοιχα και η εταιρεία SKYSERV αποχώρησε από την ίδια δραστηριότητα στο αεροδρόμιο της Λήμνου. Ως εκ τούτου, δεν προκύπτει ότι η δραστηριότητα της παροχής επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο της Λήμνου ήταν [...].
121. Περαιτέρω και προς επίρρωση των ανωτέρω, σημειώνεται ότι για τα **συγκρίσιμα αεροδρόμια με αυτό της Λήμνου** προκύπτει ότι το περιθώριο κέρδους της καταγγελλόμενης από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο της Λήμνου ήταν αρνητικό (ήτοι [...]) όταν στα ως άνω λοιπά αεροδρόμια το περιθώριο κέρδους της καταγγελλόμενης [...] για το

<sup>178</sup> Εξάλλου, στις περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης κατά την ενωσιακή νομολογία, η τελική τιμή ήταν 40 φορές υψηλότερη σε σχέση με το κόστος (Υπόθ. 26/75, *GeneralMotors Continental*) ή 300% υψηλότερη σε σχέση με τα κόστη της εταιρείας (ΑΤ. 40394-ASPEN).

<sup>179</sup> Ήτοι για τα αεροδρόμια [...].

<sup>180</sup> Και αντίστοιχα σε [...].

<sup>181</sup> Η εν λόγω διαφορά [...].

επίμαχο έτος 2018 και το [...] για τα έτη 2019-2020 ([...])<sup>182</sup>. Για τη δε GOLDAIR το περιθώριο κέρδους το 2018 ήταν [...] για τα έτη 2019-2020 (βλ. τον Πίνακα 2 του Παραρτήματος).

122. Ως εκ τούτου, από τη συγκριτική ανάλυση τόσο των τιμών μεταξύ ανταγωνιστικών εταιρειών στο αεροδρόμιο της Λήμνου (και σε λοιπά συγκρίσιμα με αυτό αεροδρόμια εσωτερικού), όσο και των περιθωρίων κέρδους των ανταγωνιστικών εταιρειών σε συγκρίσιμα αεροδρόμια εσωτερικού, δεν προκύπτουν μη εύλογες τιμές χρέωσης από την Καταγγελλόμενη.
123. Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντος ότι οι τιμές που χρεώνει η SWISSPORT HELLAS για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης είναι υψηλότερες από εκείνες που χρεώνουν αντίστοιχοι αερολιμένες άλλων χωρών (Ελβετία, Ισπανία, Ιταλία, Κροατία, Γαλλία) και ως εκ τούτου υπερβολικές, σημειώνεται ότι απλή σύγκριση του ύψους των τιμών σε διαφορετικά αεροδρόμια, χωρίς στοιχεία για τη συγκρισιμότητα αυτών των αεροδρομίων, δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκές στοιχείο προς απόδειξη υπερβολικής τιμολόγησης, καθότι τα εν λόγω αεροδρόμια μπορεί ενδεικτικά να έχουν διαφορετική τιμολογιακή πολιτική στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης<sup>183</sup>. Επισημαίνεται στο σημείο αυτό ότι η σύγκριση πρέπει να γίνεται σε ομοιόμορφη βάση, ήτοι τα υπό σύγκριση αεροδρόμια να επιλέγονται με αντικειμενικά, πρόσφορα και επαληθεύσιμα κριτήρια<sup>184</sup>, όπως ενδεικτικά τη γεωγραφική τοποθεσία του αεροδρομίου ως προς τη δυνατότητα εναλλακτικής επιλογής προσγείωσης, τον αριθμό των δραστηριοποιούμενων αεροπορικών εταιρειών, τα στοιχεία κίνησης αεροσκαφών και επιβατών ανά κατηγορία πτήσεων κ.λπ. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω ισχυρισμός του Καταγγέλλοντος προβάλλεται αορίστως.
124. Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη παράβασης, πρέπει να πληρούνται **σωρευτικά** και τα δύο σκέλη της νομολογίας *United Brands*. Εν προκειμένω, τα υφιστάμενα στοιχεία δεν μπορούν να στοιχειοθετήσουν την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης από την καταγγελλόμενη εταιρεία, καθώς δεν προκύπτει υπερβολικό περιθώριο κέρδους και δεν πληρούται το πρώτο σκέλος της νομολογίας *United Brands* για την υπερβολικής τιμολόγησης. Σε κάθε, δε, περίπτωση, αν και παρέλκει περαιτέρω ανάλυση, σημειώνεται ότι δεν παρέχονται ενδείξεις, πολλώ δε μάλλον δεν στοιχειοθετείται, ότι η τιμή που χρεώνει η καταγγελλόμενη είναι μη δίκαιη είτε από μόνη της, είτε συγκριτικά με την τιμή των ανταγωνιστών της και ως εκ τούτου δεν τεκμηριώνεται εν προκειμένω ούτε και το δεύτερο σκέλος της νομολογίας *United Brands*.
125. Δεδομένων των ανωτέρω παρατηρήσεων, εκτιμάται ότι η τιμολόγηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης γενικής αεροπορίας από την Καταγγελλόμενη δεν εγείρει περαιτέρω προβληματισμό υπό το πρίσμα του δικαίου του ανταγωνισμού και ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντος περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης μέσω της υπερβολικής τιμολόγησης προβάλλεται ως κατ' ουσίαν αβάσιμος.

### VIII.1.2. Ως προς τους λοιπούς ισχυρισμούς

<sup>182</sup> Για τα έτη 2021-2022 το εν λόγω περιθώριο κέρδους δεν ξεπερνά το [...] ωστόσο όπως προαναφέρθηκε στο κόστος περιλαμβάνονται οι κρατικές ενισχύσεις της απασχόλησης (βλ. παράρτημα, Πίνακας 1).

<sup>183</sup> Υπόθ. COMP/D3/38469, σκ. 84-85. Βλ. και Υπόθ. T-306/05, σκ. 100-105, και Υπόθ. C-159/08P, σκ. 44-49.

<sup>184</sup> Υπόθ. AKKA/LAA.

126. Αναφορικά με τους λοιπούς ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί παράβασης του ρυθμιστικού πλαισίου παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ήτοι την επικαλούμενη παράβαση του αρ. 7 παρ. 5 του ΠΔ 285/1998 σύμφωνα με το οποίο ο εκάστοτε χρήστης ενός αερολιμένα πρέπει να έχει ουσιαστική επιλογή μεταξύ δύο (2) τουλάχιστον φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, και την επικαλούμενη παράβαση του αρ. 9 παρ. 3 του ΠΔ 285/1998 σύμφωνα με το οποίο ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δύναται να θεσπίζει αντίτιμο χρήσης κεντρικών υποδομών<sup>185</sup>, το ύψος του οποίου καθορίζεται μετά από διαβουλεύσεις με την Επιτροπή Χρηστών(καθώς ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι τέτοια επιτροπή δεν έχει συσταθεί), επισημαίνεται ότι η ΕΑ είναι αποκλειστικά αρμόδια να αποφαινεται επί παραβάσεων των άρθρων 1, 1<sup>Α</sup> και 2 του Ν. 3959/2011, και επομένως δεν είναι αρμόδια να αποφανθεί επί τυχόν παραβάσεων άλλων νομοθετικών διατάξεων, όπως του ως άνω ΠΔ. Ως εκ τούτου, οι ανωτέρω ισχυρισμοί προβάλλονται στην Καταγγελία αναρμοδίως.

## ΙΧ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

127. Η υπό κρίση καταγγελία είναι νόμω και ουσία αβάσιμη, καθώς ο καταγγέλλων δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο το οποίο να μπορεί να εκτιμηθεί ως ένδειξη πιθανής υπερβολικής τιμολόγησης. Επιπρόσθετα, από την έρευνα της Υπηρεσίας δεν προέκυψαν στοιχεία παράβασης των άρθρων 2 Ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ, όπως αναλυτικά εκτίθεται ανωτέρω.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΩ ΛΟΓΟΥΣ

Τίθεται στο αρχείο η αριθ. πρωτ. 5803/19.09.2019 καταγγελία,

(α) ως προφανώς αβάσιμη για τις αιτιάσεις που αναλυτικά εκτίθενται ανωτέρω κατ' άρθρο 37 παρ. 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 36 παρ. 4 του Ν. 3959/2011, κατά το μέρος των ισχυρισμών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της ΕΑ, ήτοι κατά το μέρος των ισχυρισμών περί υπερβολικής τιμολόγησης κατά παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 3959/2011, και

β) λόγω αναρμοδιότητας κατ' άρθρο 37 παρ. 1 του Ν. 3959/2011, κατά το μέρος των ισχυρισμών περί παράβασης του ρυθμιστικού πλαισίου και συγκεκριμένα του ΠΔ 285/1998, Της παρούσας πράξης θα λάβουν γνώση τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 37 παρ. 3 του ίδιου ως άνω νόμου.

Ο Καταγγέλλων έχει δικαίωμα προσφυγής κατά τις κείμενες διατάξεις.

Αθήνα, 5/9/2024

Με εντολή Προέδρου  
(ΦΕΚ Β' 1289/26.02.2024)

Η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού

Χαρά Νικολοπούλου

<sup>185</sup> Ως κεντρικές υποδομές αναφέρονται ενδεικτικά: ο διαχωρισμός αποσκευών, η αφαίρεση του πάγου από τα αεροσκάφη, ο καθαρισμός των υδάτων, τα συστήματα διανομής καυσίμων.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**Παράρτημα Πίνακας 1: Έσοδα, έξοδα και κέρδος/ζημιά από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης SWISSPORT HELLAS 2018-2022**

[...]

*Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.09.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS και επεξεργασία από τη ΓΔΑ*

[...]

*Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 6653/01.09.2023 επιστολή της SWISSPORT HELLAS και επεξεργασία από τη ΓΔΑ*

**Παράρτημα Πίνακας 2: Έσοδα, έξοδα και κέρδος/ζημιά από την παροχή της υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης GOLDAIR 2017-2019**

[...]

[...]

*Πηγή: Η υπ' αριθ. πρωτ. 5646/06.10.2020 επιστολή της GOLDAIR, Παράρτημα V και VI.*