



**Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού**

**Β' Δ/ση Οικονομικής Τεκμηρίωσης – Ε' Τμήμα**

**Δ/ση Νομικής Τεκμηρίωσης - Γ' Τμήμα**

Δ/ση: Κότσικα 1<sup>α</sup> & 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου,

Τ.Κ. 104 34 - Αθήνα

Πληροφ.: Ε. Κόλλια, Μ. Χαμηλού

Τηλ.: 210 8809146, 210 8809143

Τηλεομ.: 210 8809134

Ηλ. δ/ση: [ekollia@epant.gr](mailto:ekollia@epant.gr), [mchamilou@epant.gr](mailto:mchamilou@epant.gr)

Ιστοσελ.: [www.epant.gr](http://www.epant.gr)

Αθήνα, 20 Νοεμβρίου 2017

Αριθ. πρωτ.: 6784

**Προς**

Δήμαρχο Έβρου

κ. Ευάγγελο Λαμπάκη

Γραφείο Δημάρχου

Λ. Δημοκρατίας 306

τ.κ. 68100

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

ΕΒΡΟΣ

Ηλ.δ/ση: [dimarxos@alexpolis.gr](mailto:dimarxos@alexpolis.gr)

**Θέμα: Aegean Airlines**

**Σχετ.:** Η υπ' αριθ. πρωτ. 2817/13.4.2016 επιστολή σας μέσω τηλεομοιοτυπίας

Σε συνέχεια της ανωτέρω επιστολής σας, καταρχήν σας ευχαριστούμε για τα στοιχεία που θέσατε υπόψη μας για την τιμολογιακή πολιτική της εταιρίας Aegean Airlines (εφεξής και «Aegean») στις αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετούν τους Νομούς Έβρου και Ροδόπης.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «Ε.Α») έχει ως αποκλειστική αρμοδιότητα την εφαρμογή των διατάξεων του Ν.3959/2011 περί Προστασίας του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, καθώς και των διατάξεων των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»), οι οποίες εφαρμόζονται επί επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων και ιδίως ερευνά, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν καταγγελίας:

- ενδεχόμενη συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ επιχειρήσεων ή απόφαση ενώσεως επιχειρήσεων που έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 του Ν.3959/2011 ή/και του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ ή/και
- ενδεχόμενη καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους στην αγορά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του Ν.3959/2011 ή/και του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

Σχετικά με τα όσα αναφέρετε στην επιστολή σας για τη μονοπωλιακή πολιτική της Aegean σας γνωρίζουμε ότι η έρευνα αγοράς που διεξήγαγε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εξέταση της

εξαγορά της εταιρίας Olympic Air από την Aegean<sup>1,2</sup> έδειξε ότι η είσοδος στο άμεσο μέλλον από άλλες αεροπορικές εταιρίες ήταν απίθανη σε οποιαδήποτε από τις εξεταζόμενες διαδρομές για διάφορους λόγους που αφορούν κυρίως στο κίνητρο και στη δυνατότητα δραστηριοποίησης των δυνητικών νεοεισερχόμενων (ύπαρξη πιο επικερδών ευκαιριών σε άλλα δρομολογια, πολύ υψηλό κόστος εισόδου, δεινή οικονομική κατάσταση στην Ελλάδα).

Σύμφωνα με την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>3</sup> η Olympic Air θα αναγκαζόταν να αποχωρήσει από την αγορά στο εγγύς μέλλον λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετώπιζε, εάν δεν εξαγοράζονταν από την Aegean. Όταν θα πραγματοποιούταν η συγχώνευση, η Aegean θα γινόταν η μόνη σημαντική πάροχος εγχώριων υπηρεσιών και θα απορροφούσε τα μερίδια αγοράς της Olympic Air. Ως εκ τούτου, είτε με ή χωρίς τη συγχώνευση, η Olympic Air θα εξαφανιζόταν σύντομα ως ανταγωνιστής της Aegean. Συνεπώς, η συγκέντρωση επιτράπη, εφόσον δεν μπορούσε να θεμελιωθεί αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της πραγματοποίησής της και του περιορισμού του ανταγωνισμού, ο οποίος, ούτως ή άλλως, θα επέρχονταν.

Περαιτέρω, σε σχέση με το υψηλό κόστος των εισιτηρίων που όπως αναφέρετε καλούνται να πληρώσουν οι κάτοικοι των Νομών Έβρου και Ροδόπης προκειμένου να επισκεφθούν την Αθήνα, η πρακτική αυτή εξ επόψεως δικαίου του ανταγωνισμού θα μπορούσε να αφορά παράβαση του άρθρου 2 του ν. 3959/2011 περί κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης της Aegean με την επιβολή υπερβολικών τιμών. Επισημαίνεται ότι προκειμένου να διαπιστωθεί η εφαρμογή τυχόν υπερβολικής τιμολόγησης: α) θα πρέπει να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση (ήτοι του κόστους) και της τιμής που ζητήθηκε και β) σε περίπτωση που προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, θα πρέπει να εξετασθεί αν η επιβληθείσα τιμή ήταν μη δίκαιη είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με την τιμή των ανταγωνιστικών προϊόντων<sup>4,5</sup>.

Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ») διενήργησε προκαταρκτική έρευνα ως προς τους ισχυρισμούς σας και τη δυνατότητα πλήρωσης των ως άνω κριτηρίων προκειμένου να στοιχειοθετηθεί παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού, τα αποτελέσματα της οποίας παρατίθενται στη συνέχεια.

<sup>1</sup> Η εξαγορά της εταιρίας Olympic Air από την εταιρία Aegean Airlines, μετά την αρχική της απαγόρευση με την υπ' αριθμ. COMP/M.5830 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιτράπη με την υπ' αριθμ. COMP/M.6796 απόφαση ομοίως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βάσει του κανονισμού περί συγκεντρώσεων της ΕΕ.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5830\\_7897\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5830_7897_2.pdf)

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6796\\_20131009\\_20682\\_4044023\\_EN.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6796_20131009_20682_4044023_EN.pdf)

<sup>4</sup> Βλ. απόφαση ΔΕΚ της 14.2.1978, υπόθ. 27/1976, *United Brands Company και United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή (ελληνική) 1978/00075, σκ. 250-252, επίσης και ΕΑ 245/2003 (σελ. 30 υπό VIII Α), ΕΑ 489/2010 (σκ. 52)., και ΕΑ 502/2010 (σκ. 137).

<sup>5</sup> Το ζήτημα που τίθεται αναφορικά με την αξιολόγηση της υπερβολικής δυσαναλογίας μεταξύ των δαπανών (κόστους) που έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τελικής τιμής πώλησης του προϊόντος είναι ο ορισμός του τι συνιστά λογικό, μη υπερβολικό περιθώριο κέρδους. Η ενωσιακή νομολογία δεν έχει ορίσει ένα συγκεκριμένο κατώφλι πέραν του οποίου τα κέρδη μιας δεσπόζουσας επιχείρησης μπορούν να θεωρηθούν υπερβολικά. Έτσι έχει κριθεί ότι διαφορά 7% σε σύγκριση με τιμές ανταγωνιστών δε συνιστά μη εύλογο περιθώριο κέρδους (ΔΕΚ, *United Brands*, ό.π.), ενώ αντίθετως διαφορές της τάξης του 600% (ΔΕΚ, *British Leyland*) θεωρήθηκαν υπερβολικές, επίσης και ΕΑ 548/VII/2012 παρ. 70-71 όπου περιθώρια κέρδους 10-20% πρατηρίων υγρών καυσίμων στις τοπικές αγορές των Νομών Ηρακλείου και Χανίων κρίθηκαν εύλογα και μη υπερβολικά, ειδικά ενόψει του μικρού κύκλου εργασιών στον οποίο αντιστοιχούν, καθώς και των ποσών σε ευρώ που συνεπάγονται.

Αρχικά ερευνήθηκαν <sup>6</sup> οι τιμές εκκίνησης των αεροπορικών εισιτηρίων σε αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της χώρας που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά με την αεροπορική γραμμή ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΑΘΗΝΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ήτοι:

- α) διάρκεια πτήσης από 50 λεπτά έως 1 ώρα και 5 λεπτά και
- β) απόσταση από την Αθήνα από 280 έως 375 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή και
- γ) εξυπηρέτηση μόνο από μια αεροπορική εταιρία

στο τετράμηνο χρονικό διάστημα από 3/3/2017 έως 2/7/2017 (και ειδικότερα τα Σαββατοκύριακα, τη Μεγάλη Εβδομάδα, την περίοδο του Πάσχα και της Πρωτομαγιάς) οι οποίες αποτυπώνονται στον πίνακα που επισυνάπτεται στην παρούσα ως Παράρτημα.

Από τα δεδομένα του εν λόγω πίνακα προκύπτει ότι στις αεροπορικές γραμμές με παρόμοια χαρακτηριστικά που εξυπηρετούνται **μόνο από την Aegean** [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic], ήτοι **Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα, Ιωάννινα, Σάμο**<sup>7</sup> με προορισμό την **Αθήνα** οι χαμηλότερες τιμές κυμαίνονται:

- Για την αεροπορική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Αθήνα - Αλεξανδρούπολη από 97,48€ έως 207,48€, με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **128,85€**.
- Για την αεροπορική γραμμή Καβάλα - Αθήνα - Καβάλα από 114,48€ έως 211,48€, με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **133,27€**.
- Για την αεροπορική γραμμή Κέρκυρα - Αθήνα - Κέρκυρα από 63,48€ έως 175,48€, με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **99,9€**.
- Για την αεροπορική γραμμή Ιωάννινα - Αθήνα - Ιωάννινα από 96,48 € έως 165,48€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **117,74€**.
- Για την αεροπορική γραμμή Σάμο - Αθήνα - Σάμο από 97,48€ έως 214,48€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **120,05€**.

Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι στους προορισμούς εσωτερικού που ερευνήθηκαν στους οποίους δραστηριοποιείται **μόνο** η εταιρία **Aegean** [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic] ήτοι στις αεροπορικές γραμμές **Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα, Ιωάννινα, Σάμο**<sup>8</sup> με προορισμό την **Αθήνα** η μέση χαμηλότερη τιμή της εταιρίας κυμαίνεται από **99,9€** έως **133,27€**.

Στην αεροπορική γραμμή με αναχώρηση από την **Κοζάνη**<sup>9</sup> και προορισμό την **Αθήνα** (με επιστροφή) η οποία εξυπηρετείται **μόνο** από την εταιρία **Astra Airlines**, η τιμή είναι σταθερή και ανέρχεται σε **177,48€**.

Περαιτέρω, σε σχέση με τη σύγκριση που επιχειρείται από εσάς μεταξύ του κόστους της αεροπορικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Αθήνα - Αλεξανδρούπολη με την αεροπορική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αθήνα - Θεσσαλονίκη, η ΓΔΑ εξέτασε και την περίπτωση όπου προορισμοί με

<sup>6</sup> Την 24.2.2017, στο διαδύκτιο, κατ' εφαρμογή του δεύτερου σκέλους του τεστ της United Brands, βλ. απόφαση ΔΕΚ της 14.2.1978, υπόθ. 27/1976, *United Brands Company και United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή (ελληνική) 1978/00075. Εξετάσθηκε η τιμολογιακή πολιτική της εταιρίας Aegean Airlines αφενός μεταξύ των αγορών (με όμοια χαρακτηριστικά) στα οποία δραστηριοποιείται και αφετέρου με την τιμολογιακή πολιτική στα αεροδρόμια στα οποία υπάρχει ανταγωνισμός.

<sup>7</sup> Από την αναζήτηση βρέθηκαν μόνο στοιχεία για πτήσεις Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic]

<sup>8</sup> Από την αναζήτηση βρέθηκαν μόνο στοιχεία για πτήσεις Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic]

<sup>9</sup> Τακτική αεροπορική γραμμή στην οποία έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

παρόμοια χαρακτηριστικά με την αεροπορική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Αθήνα - Αλεξανδρούπολη<sup>10</sup> εξυπηρετούνται από περισσότερες από μια αεροπορικές εταιρίες.

Στην αεροπορική γραμμή με αναχώρηση από την **Θεσσαλονίκη** και προορισμό την **Αθήνα** (με επιστροφή) η οποία εξυπηρετείται από τις εταιρίες Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic], Ryanair, Ellinair οι χαμηλότερες τιμές κυμαίνονται ως εξής:

- Με συνδυασμό πτήσεων (αναχώρησης και επιστροφής) των δραστηριοποιούμενων εταιριών Olympic/Aegean/ Ellinair από 39,14€ έως 114,48€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **62,87€**.
- Με συνδυασμό πτήσεων (αναχώρησης και επιστροφής) των εταιριών Olympic/Aegean από 63,48€ έως 136,24€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **69,37€**.

Στην αεροπορική γραμμή με αναχώρηση από τα **Χανιά** και προορισμό την **Αθήνα** (με επιστροφή) η οποία εξυπηρετείται από τις εταιρίες Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic] και Ryanair οι χαμηλότερες τιμές κυμαίνονται ως εξής:

- Με συνδυασμό πτήσεων (αναχώρησης και επιστροφής) των δραστηριοποιούμενων εταιριών Olympic/Aegean/ Ryanair από 39,14€ έως 110,48€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **59,15€**.
- Με συνδυασμό πτήσεων (αναχώρησης και επιστροφής) των δραστηριοποιούμενων εταιριών Olympic/Aegean από 77,48€ έως 107,48€ με μέση χαμηλότερη τιμή για το εξεταζόμενο διάστημα **85,04 €**.

Παρότι, τόσο οι μέσες χαμηλότερες τιμές της Aegean όσο και του συνδυασμό πτήσεων (αναχώρησης και επιστροφής) των δραστηριοποιούμενων εταιριών Olympic/Aegean/ Ellinair στα αεροδρόμια Χανίων και Θεσσαλονίκης είναι χαμηλότερες από τις μέσες χαμηλότερες τιμές της Aegean στην αεροπορική γραμμή Αλεξανδρούπολη-Αθήνα-Αλεξανδρούπολη, οι ανωτέρω δύο αεροπορικές γραμμές Θεσσαλονίκη – Αθήνα – Θεσσαλονίκη και Χανιά – Αθήνα – Χανιά αποτελούν τελείως διαφορετικές, μη συγκρίσιμες αγορές, που εξυπηρετούνται μάλιστα από αερομεταφορείς με τελείως διαφορετική δομή.

Τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και των Χανίων έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά από το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, καθώς εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων αλλά και επιβατών, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό γεγονός που αποτελεί κίνητρο για δραστηριοποίηση και άλλων αεροπορικών εταιριών πέραν της Aegean, η οποία είναι η μόνη που εξυπηρετεί το δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη – Αθήνα – Αλεξανδρούπολη.

Όπως προκύπτει από στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας<sup>11</sup> τα οποία απεικονίζονται στους πίνακες που ακολουθούν, τόσο για την κίνηση εσωτερικού όσο και για την κίνηση εξωτερικού, το αεροδρόμιο Μακεδονία και το αεροδρόμιο των Χανίων εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων αλλά και επιβατών σε σχέση με το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, γεγονός που αποτελεί κίνητρο για δραστηριοποίηση και άλλων αεροπορικών εταιριών.

<sup>10</sup> Ητοι: α) διάρκεια πτήσης από 50 λεπτά έως 1 ώρα και 5 λεπτά και β) απόσταση από την Αθήνα από 280 έως 375 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή.

<sup>11</sup> <http://www.ypa.gr>

### **ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ (ΑΦΙΞΕΙΣ +ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ)</b>			
ΕΤΗ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ <sup>12</sup>	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ <sup>13</sup>	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ <sup>14</sup>
2010	23.276	3.923	6.417
2011	20.585	3.518	5.591
2012	20.265	3.327	4.943
2013	17.431	2.861	4.319
2014	19.675	2.736	4.992
2015	22.007	2.984	6.118

<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>						
ΕΤΗ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
2010	809.869	872.202	140.196	144.450	227.956	240.323
2011	712.390	775.582	116.642	119.532	217.817	231.394
2012	679.977	769.139	104.197	107.479	193.565	204.096
2013	655.359	754.249	80.422	82.011	185.888	193.392
2014	888.459	1.003.559	78.506	79.240	285.611	292.675
2015	1.097.676	1.217.097	80.925	81.410	411.793	415.397

### **ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ (ΑΦΙΞΕΙΣ +ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ)</b>			
ΕΤΗ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ
2010	21.662	35	7.435
2011	22.845	24	8.325
2012	22.741	17	9.177
2013	22.069	73	10.757
2014	26.225	14	11.904
2015	25.333	50	11.640

<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>						
ΕΤΗ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
2010	1.133.704	1.094.976	2.027	1.772	593.228	593.357
2011	1.251.433	1.219.070	1.173	918	656.791	668.706
2012	1.307.537	1.249.551	679	64	717.249	718.064
2013	1.351.378	1.278.590	3.302	3.016	849.271	850.306
2014	1.569.814	1.488.894	448	543	935.615	933.665
2015	1.556.788	1.469.732	3.136	3.160	939.794	935.299

Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί όχι μόνο τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, αλλά και το βόρειο τμήμα της χώρας. Ως εκ τούτου, η πόλη αποτελεί ένα σημαντικό

<sup>12</sup> <http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-8essalonikhs-makedonia-ka8m>

<sup>13</sup> <http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-alejandroypolhs-dhmokritos-kaald>

<sup>14</sup> <http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-xaniwn-i-daskalogiannhs-kaxnd>

προορισμό, μεταξύ άλλων, για επαγγελματίες, οι οποίοι απαιτούν αεροπορικές υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί, επίσης, τουριστικούς προορισμούς στο βόρειο τμήμα της χώρας, καθώς και πολλούς ιδιώτες, για παράδειγμα Έλληνες ομογενείς, οι οποίοι ζουν σε άλλες χώρες και επισκέπτονται τις οικογένειές τους και αντίστροφα. Αυτή η διάρθρωση της ζήτησης έχει ως αποτέλεσμα ένα διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο αγορών προέλευσης. Τα τελευταία χρόνια, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους έχουν αυξήσει τις πτήσεις τους προς τη Θεσσαλονίκη και το αεροδρόμιο «Μακεδονία» θα μπορούσε μελλοντικά να αποτελέσει Διακομιστικό Αεροδρόμιο (Hub) για μεγάλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους πέραν της ήδη δραστηριοποιούμενης Ryanair, η οποία διαθέτει εκεί μια από τις βάσεις της, όπως και η Aegean Airlines.

Τα Χανιά είναι το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Κρήτη, μετά το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σημαντικά σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους<sup>15</sup>. Σημειώνεται ότι το αεροδρόμιο των Χανίων είναι συγχρόνως σημαντική στρατιωτική αεροπορική βάση, που διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο. Ένα ευρύ φάσμα στρατιωτικών δραστηριοτήτων είναι εγκατεστημένες στο αεροδρόμιο των Χανίων και συγκεκριμένα δραστηριότητες της Πολεμικής Αεροπορίας, του Ναυτικού των ΗΠΑ και του NATO. Το αεροδρόμιο αυτό αποτελεί βάση των εταιριών Aegean και Ryanair.

Περαιτέρω, όσο αφορά τους διαφορετικούς τύπους αεροπορικών εταιριών, κατόπιν των πρόσφατων εξελίξεων στον τομέα της αεροπορίας και ειδικότερα της αύξησης του αριθμού των πτήσεων χαμηλού κόστους, σημειώνουμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>16</sup> εξετάζει στοιχεία που αφορούν τον τύπο της αεροπορικής εταιρίας, για παράδειγμα αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης, αερομεταφορείς πτήσεων χαμηλού κόστους<sup>17,18</sup> και αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων “charter”.

Η Aegean εν προκειμένω είναι μια εταιρία πλήρους εξυπηρέτησης ενώ η Ryanair και η Elinair εταιρίες χαμηλού κόστους, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά οι οποίες προσφέρουν τελείως διαφορετικό προϊόν .

<sup>15</sup> σε αναλογία 79% - 21%, το 2012

<sup>16</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.5648 – OTPP/MACQUARIE/BRISTOL AIRPORT σκ. 9-10, COMP/M.4164 FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA σκ.10-14.

<sup>17</sup> Full service scheduled airlines, low cost airlines και charter airlines.

<sup>18</sup> Η διάκριση αυτή θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης παρέχουν τις υπηρεσίες τους εστιάζοντας στην τήρηση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος (προγραμματισμού των πτήσεων), με μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων και μικρότερους συντελεστές φορτίου, σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς άλλου τύπου. Επιπλέον, οι συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες συνεργάζονται με αεροδρόμια που είναι σε θέση να διαχειριστούν την εναέρια κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται από τις τακτικές προγραμματισμένες πτήσεις των διαφόρων εταιριών, ενώ ούτε οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, ούτε οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις έχουν αυτή την απαίτηση. Επιπρόσθετα, οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων προς προορισμούς διακοπών χρειάζονται αεροδρόμια διαθέσιμα να παρέχουν χωρητικότητα σε ώρες αιχμής, όμως δεν χρειάζονται τα αεροδρόμια αυτά για τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους. Από την άλλη πλευρά, η διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων των αεροπορικών εταιριών αρχίζει πλέον να γίνεται λιγότερο εμφανής, καθώς, για παράδειγμα, οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης ανταγωνίζονται με τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, καθώς έχουν και αυτές αρχίσει να προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις.

Η ανωτέρω διάκριση δικαιολογείται από το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης παρέχουν τις υπηρεσίες τους εστιάζοντας στην τήρηση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος (προγραμματισμού των πτήσεων), με μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων και μικρότερους συντελεστές φορτίου, σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς άλλου τύπου. Επιπλέον, οι συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες συνεργάζονται με αεροδρόμια που είναι σε θέση να διαχειριστούν την εναέρια κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται από τις τακτικές προγραμματισμένες πτήσεις των διαφόρων εταιριών, ενώ ούτε οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, ούτε οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις έχουν αυτή την απαίτηση. Επιπρόσθετα, οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων προς προορισμούς διακοπών χρειάζονται αεροδρόμια διαθέσιμα να παρέχουν χωρητικότητα σε ώρες αιχμής, όμως δεν χρειάζονται τα αεροδρόμια αυτά για τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους. Από την άλλη πλευρά, η διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων των αεροπορικών εταιριών αρχίζει πλέον να γίνεται λιγότερο εμφανής, καθώς, για παράδειγμα, οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης ανταγωνίζονται με τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, καθώς έχουν και αυτές αρχίσει να προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις και πτήσεις “go light” ή “go flex”.

Η εμπορική πολιτική της αεροπορικής εταιρίας χαμηλού κόστους στηρίζεται στη μείωση των εξόδων προκειμένου να επιβάλει μια στρατηγική κυριαρχίας τιμών στην αγορά στην οποία απευθύνεται μέσω περιορισμού του κόστους προσφοράς χαμηλότερων ναύλων και προσφερόμενων υπηρεσιών. Οι εταιρίες αυτές συνήθως πετούν προς δευτερεύοντα αεροδρόμια, εκτελούν απευθείας πτήσεις σχετικά μικρών αποστάσεων και τα δρομολόγιά τους έχουν υψηλή συχνότητα. Επίσης, οι πτήσεις τους χαρακτηρίζονται από μεγάλη πληρότητα, ο χώρος μέσα στο αεροσκάφος είναι αρκετά περιορισμένος αφού συνήθως υπάρχει διάταξη θέσεων πολύ υψηλής πυκνότητας. Όσο αφορά στις παρεχόμενες υπηρεσίες, προσφέρουν μια και μοναδική κατηγορία θέσεων και για το λόγο αυτό υπάρχει απλό σύστημα χρέωσης. Παρέχουν μόνο τις βασικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της πτήσης ενώ υπάρχει η δυνατότητα παροχής επιπλέον υπηρεσιών (για παράδειγμα γεύματα) μόνο επί πληρωμή. Οι εταιρίες χαμηλού κόστους στηρίζονται στο χαμηλό χρόνο διεκπεραίωσης (χρόνος που απαιτείται από τη στιγμή της προσγείωσης του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο για να αδειάσει το αεροσκάφος και να είναι έτοιμο για την επόμενη απογείωση) και στην επίτευξη, όσο το δυνατόν, μεγαλύτερης συνέπειας χρόνου. Ο στόλος τους αποτελείται από ένα μόνο είδος αεροσκάφους (γεγονός που τους παρέχει μεγάλη ευελιξία στην εκπαίδευση και χρήση του προσωπικού τους) ενώ χρησιμοποιούν αποκλειστικά το ηλεκτρονικό εμπόριο για τη διανομή των εισιτηρίων τους για λόγους προώθησης .

Οι διαφορές μεταξύ αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους και εταιριών πλήρους εξυπηρέτησης αποτυπώνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Χαρακτηριστικά	Χαμηλού κόστος	Πλήρους εξυπηρέτησης
Brand	Χαμηλή τιμολόγηση	Υπηρεσίες
Τιμή	Απλή, χωρίς περιορισμούς	Σύνθετη
Διανομή	Άμεση, μέσω διαδικτύου	Άμεση, μέσω διαδικτύου, μέσω ταξιδιωτικών πρακτόρων
Αεροδρόμιο	Δευτερεύοντα ή με χαμηλή κυκλοφοριακή πυκνότητα	Πρωτεύοντα

Χαρακτηριστικά	Χαμηλού κόστος	Πλήρους εξυπηρέτησης
Δίκτυο	Point to point <sup>19</sup> (η κάθε διαδρομή από και προς διαφορετικές πόλεις είναι ξεχωριστή)	Hub – and -spoke <sup>20</sup> , (άξονας - ακτίνα)
Θέση (διακεκριμένη, οικονομική κτλ.)	Μια κατηγορία	Πολλές κατηγορίες
Κατά τη διάρκεια της πτήσης	Διανομή φαγητού/ποτού μόνο επί πληρωμή	Δωρεά φαγητό/ποτό
Αξιοποίηση αεροσκάφους	Υψηλή	Μέση
Τύπος αεροσκάφους	Ένας	Πολλοί
Χρόνος παραμονής στην πύλη μέχρι την	Περίπου 30 λεπτά	>30 λεπτά

<sup>19</sup> Προσέγγιση ζεύγους πόλεων «σημείου προέλευσης-σημείου προορισμού» (Point of origin/point of destination –“O & D”- city pair approach) (βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.6447 IAG/BMI σκ. 31): Ο συγκεκριμένος ορισμός της αγοράς αντανακλά την πλευρά της ζήτησης, σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες εξετάζουν όλες τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις για να ταξιδέψουν από μια πόλη προέλευσης σε μια πόλη προορισμού, τις οποίες δεν θεωρούν υποκατάστατες ενός άλλου συνδυασμού ζεύγους πόλεων. Ως αποτέλεσμα, κάθε συνδυασμός ενός σημείου προέλευσης και ενός σημείου προορισμού θεωρείται ξεχωριστή αγορά. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε ότι ο βαθμός υποκατάστασης από πλευράς προσφοράς μεταξύ των διαφόρων O & D's παραμένει περιορισμένη. Η Επιτροπή θεώρησε, εξετάζοντας το θέμα αυτό, πως αν και από την πλευρά της προσφοράς, ένας αερομεταφορέας δικτύου θα μπορούσε θεωρητικά να πετάξει από οποιοδήποτε σημείο προέλευσης προς οποιοδήποτε σημείο προορισμού, στην πράξη, οι αερομεταφορείς κατασκευάζουν το δίκτυό τους και αποφασίζουν να πετάξουν σχεδόν αποκλειστικά δρομολόγια που συνδέονται με τους «κόμβους» τους. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον ορισμό της αγοράς, η Επιτροπή έχει δώσει υπεροχή στην υποκατάσταση της ζήτησης, σύμφωνα με την οποία έκρινε ότι οι πελάτες εξακολουθούν να χρειάζονται τη μεταφορά από το ένα σημείο στο άλλο και ότι ο ανταγωνισμός εξακολουθεί να λαμβάνει χώρα σε συνδυασμούς πόλης – ζεύγους (ακόμη και αν ορισμένοι πελάτες, ιδίως εταιρικοί, μπορεί να έχουν συνάψει εταιρικές συμφωνίες για μια σειρά δρομολογίων και τα εμπορικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τις συμφωνίες αυτές μπορεί να τους οδηγήσουν να προτιμούν μία αεροπορική εταιρεία μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν στη διαδρομή). Έχει ως εκ τούτου επιβεβαιωθεί η προσέγγιση O & D. Είναι προφανές, ωστόσο, ότι σε περιπτώσεις όπου καμία πόλη προέλευσης/προορισμού στα σχετικά ζεύγη O & D, αναφορικά με τα αεροδρόμια που εξετάστηκαν εν προκειμένω δεν εξυπηρετείται από περισσότερους από έναν αερολιμένες. Σχετικά επισημαίνεται και η απόφαση M. 6796 Aegean/Olympic II, όπου, στη σκέψη 42, αναφέρεται: «Σύμφωνα με την προσέγγιση O & D για τον ορισμό της αγοράς, τόσο το σημείο προέλευσης όσο και το σημείο προορισμού περιλαμβάνει όλα τα αεροδρόμια που μπορούν να υποκατασταθούν στα μάτια των επιβατών καθώς οι επιβάτες που ξεκινούν ή καταλήγουν το ταξίδι τους στην ζώνη επιρροής δύο ή περισσότερων αεροδρομίων μπορούν να επιλέξουν μεταξύ των πτήσεων που προσφέρονται σε οποιοδήποτε από αυτά τα αεροδρόμια. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση το θέμα της υποκατάστασης αεροδρομίου δεν είναι σχετικό, δεδομένου ότι καμία από τις πόλεις προέλευσης/προορισμού στα σχετικά ελληνικά εγχώρια ζεύγη O & D δεν εξυπηρετείται από περισσότερους από έναν αερολιμένες». Τα δε δρομολόγια, στα οποία αναφέρεται η παράγραφος αυτή, παρατίθενται στην υποσημείωση 26 της ίδιας απόφασης: «Αθήνα - Αλεξανδρούπολη, Αθήνα - Χανιά, Αθήνα - Κέρκυρα, Αθήνα - Ηράκλειο, Αθήνα - Κω, Αθήνα - Μύκονος, Αθήνα - Μυτιλήνη, Αθήνα - Ρόδος, Αθήνα - Σαντορίνη και Αθήνα - Θεσσαλονίκη».

<sup>20</sup> Χρήση του οποίου κάνουν οι λεγόμενοι αερομεταφορείς «δικτύου» (network carriers), οι οποίοι δομούν τις πτήσεις τους εντός μιας ορισμένης ακτίνας. Σχετικά με το σύστημα «hub-and-spoke», βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus., σύμφωνα με την οποία, στο παρελθόν, η Επιτροπή είχε λάβει υπόψη της στοιχεία από την πλευρά της προσφοράς, όπως ο ανταγωνισμός μεταξύ του δικτύου των αεροπορικών εταιρειών, με βάση τη δομή του hub-and-spoke (άξονας-ακτίνα) συστήματος των παραδοσιακών αερομεταφορέων. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό, οι αερομεταφορείς διοχετεύουν την αεροπορική «κίνηση» στα αεροδρόμια «κόμβους» τους, απ' όπου διαχέουν τους επιβάτες μέσω συνδέσεων προς άλλους προορισμούς, συνήθως μεγάλων αποστάσεων. Μέσω αυτής της διοχέτευσης από τα αεροδρόμια «κόμβους», οι αερομεταφορείς δικτύου διασφαλίζουν σύνδεση από ένα σημείο προέλευσης προς κάθε προορισμό, δημιουργώντας έτσι ένα δίκτυο μεταξύ ενός περιορισμένου αριθμού αεροδρομίων και γεμίζουν τα αεροπλάνα τους με μεγαλύτερη ευκολία. Βέβαια, ένα σύστημα hub and spoke απαιτεί σημαντικό συντονισμό του προγράμματος της αεροπορικής εταιρείας που διοχετεύει την αεροπορική κίνηση με το αεροδρόμιο «κόμβο».



Χαρακτηριστικά	Χαμηλού κόστους	Πλήρους εξυπηρέτησης
επόμενη πτήση		
Προϊόν	Ένα (οικονομικό)	Ποικιλία
Κρατήσεις	Δεν υπάρχει ευελιξία στις κρατήσεις, μη αριθμημένες θέσεις, πληρωμή προκαταβολικά	Ευελιξία σε κρατήσεις, αριθμημένες θέσεις
Στοχευόμενη ομάδα	Κυρίως άτομα που ταξιδεύουν για ψυχαγωγικό σκοπό	Όλοι

Στην Ελλάδα ο κλάδος των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους έγινε γνωστός το 2013 μετά την είσοδο της ιρλανδικής εταιρίας Ryanair, της μεγαλύτερης ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρίας χαμηλού κόστους η οποία πλέον διαθέτει βάσεις στα Χανιά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Σε συνέχεια όλων όσων αναλύθηκαν ανωτέρω και υπό το πρίσμα των κανόνων του ανταγωνισμού, η αναφερόμενη από εσάς πρακτική θα μπορούσε ενδεχομένως να αφορά παράβαση του άρθρου 2 του ν. 3959/2011 περί κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης της Aegean με την επιβολή υπέρμετρων τιμών εάν, όπως ήδη αναφέρθηκε (α) υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που έγιναν από την Aegean (ήτοι του κόστους) και της τιμής που ζητήθηκε και β) σε περίπτωση που προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, θα πρέπει να εξετασθεί αν η επιβληθείσα τιμή ήταν μη δίκαιη είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με την τιμή των ανταγωνιστικών προϊόντων<sup>21,22</sup>.

Ως προς το (β) κριτήριο επισημαίνεται ότι από την έρευνα που παρατέθηκε ανωτέρω προκύπτει ότι στους προορισμούς εσωτερικού στους οποίους δραστηριοποιείται μόνο η Aegean, ήτοι στις αεροπορικές γραμμές Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα, Ιωάννινα, Σάμο με προορισμό την Αθήνα, η μέση χαμηλότερη τιμή της εταιρίας είναι πράγματι υψηλότερη από την αντίστοιχη τιμή σε προορισμούς όπως η Θεσσαλονίκη (που αναφέρετε στην επιστολή σας) και η Κρήτη (Χανιά), στους οποίους δραστηριοποιούνται και άλλες εταιρίες. Όμως αφενός **οι αεροπορικές γραμμές που δραστηριοποιείται μόνο η Aegean και εκείνες που δραστηριοποιούνται και άλλες εταιρίες αποτελούν τελείως διαφορετικές, μη συγκρίσιμες αγορές, αφετέρου οι αερομεταφορείς που τις εξυπηρετούν έχουν τελείως διαφορετική δομή.** Οι διαφορές αυτές δεν επιτρέπουν την εξαγωγή ασφαλούς συμπεράσματος ως προς τη σύγκριση με ανταγωνιστικά προϊόντα, προκειμένου να πληρωθεί το κριτήριο (β).

Ως προς το υπό (α) κριτήριο καταρχήν επισημαίνεται ότι έχει κριθεί ότι μία τιμή είναι υπέρμετρα υψηλή, όταν τελεί σε δυσαναλογία προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής, ιδίως

<sup>21</sup> Βλ. απόφαση ΔΕΚ της 14.2.1978, υπόθ. 27/1976, *United Brands Company και United Brands Continental BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή (ελληνική) 1978/00075, σκ. 250-252, επίσης και ΕΑ 245/2003 (σελ. 30 υπό VIII Α), ΕΑ 489/2010 (σκ. 52), και ΕΑ 502/2010 (σκ. 137).

<sup>22</sup> Το ζήτημα που τίθεται αναφορικά με την αξιολόγηση της υπερβολικής δυσαναλογίας μεταξύ των δαπανών (κόστους) που έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τελικής τιμής πώλησης του προϊόντος είναι ο ορισμός του τι συνιστά λογικό, μη υπερβολικό περιθώριο κέρδους. Η ενωσιακή νομολογία δεν έχει ορίσει ένα συγκεκριμένο κατώφλι πέραν του οποίου τα κέρδη μιας δεσπόζουσας επιχείρησης μπορούν να θεωρηθούν υπερβολικά. Έτσι έχει κριθεί ότι διαφορά 7% σε σύγκριση με τιμές ανταγωνιστών δε συνιστά μη εύλογο περιθώριο κέρδους (ΔΕΚ, *United Brands*, ό.π.), ενώ αντιθέτως διαφορές της τάξης του 600% (ΔΕΚ, *British Leyland*) θεωρήθηκαν υπερβολικές, επίσης και ΕΑ 548/VII/2012 παρ. 70-71 όπου περιθώρια κέρδους 10-20% πρατηρίων υγρών καυσίμων στις τοπικές αγορές των Νομών Ηρακλείου και Χανίων κρίθηκαν εύλογα και μη υπερβολικά, ειδικά ενόψει του μικρού κύκλου εργασιών στον οποίο αντιστοιχούν, καθώς και των ποσών σε ευρώ που συνεπάγονται.

όταν το περιθώριο κέρδους είναι υπερβολικό σε σχέση με το κόστος παραγωγής του προϊόντος. Εν προκειμένω σημειώνεται ότι σύμφωνα με το διευθύνοντα σύμβουλο της Ιρλανδικής εταιρίας Rayanair<sup>23</sup> ο μέσος ναύλος της ανέρχεται στα 48€, ενώ των Aegean – Olympic στα 110€. Από τα στοιχεία που προέκυψαν από την ανωτέρω έρευνα της ΓΔΑ προκύπτει ότι στους προορισμούς εσωτερικού που ερευνήθηκαν και στους οποίους δραστηριοποιείται **μόνο** η εταιρία Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic] ήτοι στις αεροπορικές γραμμές Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα, Ιωάννινα, Σάμο<sup>24</sup> με προορισμό την Αθήνα η μέση χαμηλότερη τιμή της εταιρίας κυμαίνεται από 99,9€ έως 133,27€ η οποία **δεν αποκλίνει σημαντικά από το μέσο ναύλο της εταιρίας** που ανέρχεται σε 110€. Περαιτέρω η μέση χαμηλότερη τιμή της εταιρίας ειδικώς στην αεροπορική γραμμή Αλεξανδρούπολη-Αθήνα-Αλεξανδρούπολη 128,85€, ομοίως δεν αποκλίνει σημαντικά ούτε από το μέσο ναύλο της εταιρίας, ούτε από τη μέση χαμηλότερη τιμή σε άλλους προορισμούς όπου δραστηριοποιείται μόνο η Aegean.

Με βάση την μέχρι τώρα έρευνα, όπως παρατέθηκε ανωτέρω, καθώς και τα στοιχεία τα οποία θέσατε υπόψη μας, δεν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ότι η τιμολογιακή πολιτική της Aegean στις αεροπορικές γραμμές των Νομών Έβρου και Ροδόπης συνιστά υπερβολική τιμολόγηση κατά παράβαση του αρ. 2 του Ν. 3959/2011. Εκτιμάται πάντως ότι η ύπαρξη ανταγωνιστών της Aegean στις αεροπορικές γραμμές που αυτή εξυπηρετεί συνδέεται με χαμηλότερες τιμές, όμως η είσοδος εντός ανταγωνιστή της Aegean σε μία αεροπορική γραμμή είναι επιχειρηματική απόφαση και δεν αποτελεί αυτοτελές θέμα του δικαίου του ανταγωνισμού.

Σε κάθε περίπτωση ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών απασχολεί την Επιτροπή Ανταγωνισμού και τα στοιχεία τα οποία θέσατε υπόψη μας θα χρησιμοποιηθούν από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ως γενικές πληροφορίες, στο πλαίσιο σχετικής αυτεπάγγελτης έρευνας της υπηρεσίας, η οποία θα διενεργηθεί κατά τη σειρά των προτεραιοτήτων της<sup>25</sup>. Εάν τυχόν διαθέτετε οποιαδήποτε άλλα στοιχεία από τα οποία τεκμηριώνονται πρακτικές που εμπίπτουν, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο πεδίο εφαρμογής του Ν. 3959/2011 υπό τη μορφή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, μπορείτε να υποβάλετε καταγγελία στην Ε.Α. κατά το υπόδειγμα του σχετικού εντύπου καταγγελίας και σύμφωνα με τη συνοδευτική εξηγηματική ανακοίνωση της Ε.Α. περί του τύπου και του τρόπου υποβολής των ενώπιόν της καταγγελιών, τα οποία θα βρείτε αναρτημένα στην ιστοσελίδα της Ε.Α.<sup>26</sup>.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για περαιτέρω διευκρινίσεις.



Ακριβές αντίγραφο

Η Προϊσταμένη

  
Ε.Λ. ΒΑΡΕΛΑ

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού

Δημήτριος Κυριτσάκης

<sup>23</sup> <http://www.fortunegreece.com/article/antagonismos-ston-aera-machi-prosforon/>

<sup>24</sup> Από την αναζήτηση βρέθηκαν μόνο στοιχεία για πτήσεις Aegean [και με τα δύο σήματα Aegean και Olympic]

<sup>26</sup> <http://www.epant.gr/entypa.php?Lang=gr&id=38>.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΞΕΤΑΖ/ΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΑΔΕΞΑΝ/ΔΗ ΑΘΗΝΑ	ΚΑΒΑΛΑ ΑΘΗΝΑ ΚΑΒΑΛΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΚΟΖΑΝΗ ΑΘΗΝΑ ΚΟΖΑΝΗ	ΚΕΡΚΥΡΑ ΑΘΗΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑ	ΣΑΜΟΣ ΑΘΗΝΑ ΣΑΜΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ ΑΘΗΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ	ΧΑΝΙΑ-ΑΘΗΝΑ-ΧΑΝΙΑ
	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean, Ellinair, Ryanair, 303 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα (303 γ/μ από ΑΔΕΞΑΝ/ΔΗ)	Εξυπηρετείται από Astra Airlines 308 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα (152,81 γ/μ από Θεσ/κη)	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean 375 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean, Astra Airlines, 280 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean 313 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα	Εξυπηρετείται από Olympic/Aegean, Ryanair, 278 γ/μ σε ευθεία γραμμή από Αθήνα
Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean	Χαμηλότερες Τιμές Olympic/Aegean
3/3-5/3	207,48	211,48	114,48	177,48	175,48	214,48	165,48	110,48
10/3-12/3	152,48	153,48	73,88	177,48	132,48	160,24	152,48	67,85
17/3-19/3	144,48	155,48	54,37	177,48	114,48	142,48	133,48	69,72
24/3-26/3	132,48	114,48	63,85	177,48	114,48	105,48	123,48	44,10
31/3 - 2/4	142,48	173,48	77,48	177,48	114,48	123,48	123,48	38,09
7/4-9/4	152,48	143,48	73,70	177,48	121,48	123,48	153,48	63,72
10/4-13/4	144,48	142,48	55,71	-	165,48	142,48	146,48	77,11
14/4-17/4	114,48	114,48	39,14	-	63,48	105,48	105,48	39,14
21/4-23/4	153,48	133,48	73,70	177,48	135,48	123,48	123,48	79,42
28/4-1/5	123,48	114,48	64,27	177,48	96,48	114,48	105,48	39,14
5/5-7/5	114,48	114,48	48,09	177,48	77,48	105,48	96,48	56,60
12/5-14/5	114,48	114,48	48,09	177,48	77,48	105,48	105,48	49,46
19/5-21/5	114,48	114,48	54,63	177,48	77,48	105,48	96,48	56,60
26/5-28/5	97,48	114,48	54,63	177,48	77,48	97,48	96,48	49,46
2/6-4/6	132,48	132,48	53,74	177,48	66,48	105,48	96,48	49,46
9/6-11/6	114,48	114,48	54,63	177,48	70,48	105,48	96,48	56,60
16/6-18/6	97,48	123,48	66,25	177,48	73,48	97,48	105,48	56,60
23/6-25/6	97,48	123,48	66,25	177,48	73,48	97,48	105,48	56,60
30/6-2/7	97,48	123,48	57,63	177,48	70,48	105,48	105,48	63,72
<b>Μέση τιμή</b>	<b>128,85</b>	<b>133,27</b>	<b>62,87</b>	<b>177,48</b>	<b>99,9</b>	<b>120,05</b>	<b>117,74</b>	<b>59,15</b>
								<b>85,04</b>

Υπάρχουν ανταγωνιστές

Οι τιμές ελήφθησαν στις 24/2/2017.

