



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΘΕΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

**«ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ:
ΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ AEGEAN
AIRLINES – OLYMPIC AIRWAYS»**

ΒΛΑΧΑΚΟΥ ΕΛΛΗ ΜΔΟ 2112

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κος Μιχαήλ Πολέμης

Πειραιάς, Νοέμβριος 2024

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο «*Συμφωνίες και διαφορές στον κλάδο των αερομεταφορών Νομική και Οικονομική πτυχή της αμερικανικής αγοράς τιμολόγησης - Olympic Airways*» έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή τα περιοδικά, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιαστικά λόγο για την ανάκλησή του τίτλου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/τριας 

Όνοματεπώνυμο Βλαχάκου Έφη

Ημερομηνία 29/11/2024



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία συντελεί στην ολοκλήρωση του Διατμηματικού Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών με τίτλο «Δίκαιο και Οικονομία», το οποίο προέρχεται από τα Τμήματα Οικονομικής Επιστήμης, Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, και Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών της Σχολής Οικονομικών Επιχειρηματικών και Διεθνών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Θέμα της αποτελεί η έρευνα με τίτλο *«Συγχωνεύσεις και Εξαγορές στον κλάδο των αερομεταφορών: Νομικές και Οικονομικές πτυχές της συγκέντρωσης Aegean Airlines – Olympic Air»*.

Η επιθυμία και ανάγκη για μεταπτυχιακό και διπλωματική εργασία ενισχύεται από τις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς εργασίας αλλά και το ενδιαφέρον για εξειδικευμένες γνώσεις. Ένα μεταπτυχιακό πρόγραμμα παρέχει στους φοιτητές την ευκαιρία για περαιτέρω εμβάθυνση σε συγκεκριμένα πεδία, είτε σχετίζονται άμεσα με το προπτυχιακό πρόγραμμα που ακολούθησαν, είτε παρεκκλίνουν από αυτό. Μέσω αυτού ο φοιτητής αποκτά εξειδίκευση και αναπτύσσει απαραίτητες δεξιότητες για την επαγγελματική του πορεία. Η διπλωματική- μεταπτυχιακή εργασία, ως τελικό βήμα ολοκλήρωσης των μεταπτυχιακών σπουδών, προσφέρει τη δυνατότητα στον φοιτητή να επιλέξει το θέμα που επιθυμεί, ώστε να εφαρμόσει τις γνώσεις τους σε συγκεκριμένο πεδίο, έρευνα ή πρόβλημα, αναδεικνύοντας την κριτική του σκέψη και την ικανότητα επίλυσης και συγγραφής σύνθετων ζητημάτων. Σε μια συνεχώς μεταβαλλόμενη και ανταγωνιστική κοινωνία, η απόκτηση ενός μεταπτυχιακού τίτλου, και δη διατμηματικού, συνδυαστικά με την εκπόνηση διπλωματικής- μεταπτυχιακής εργασίας μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό πλεονέκτημα για την επαγγελματική πρόοδο, την ακαδημαϊκή καταξίωση αλλά και την ίδια την προσωπικότητα του φοιτητή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	σελ.8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 «ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ»	
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ.9
1.2. ΟΡΙΣΜΟΙ	σελ.10
1.3. ΕΙΔΗ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ	σελ.11
1.3.1. ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ	σελ.11
1.3.2. ΚΛΑΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ/ ΒΑΘΜΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	σελ.11
1.3.3. ΣΤΑΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	σελ.13
1.3.4. ΕΙΔΟΣ – ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΖΟΜΕΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	σελ.14
1.3.5. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	σελ.14
1.3.6. ΤΟΠΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	σελ.15
1.3.7. ΑΛΛΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ	σελ.15
1.4. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ- ΕΞΑΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ.....	σελ.16
1.5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ.....	σελ.17
1.6. ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΑΠΟΤΥΧΙΑΣ	σελ. 18
1.7. ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ – ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ	σελ. 20
1.8. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	σελ. 21
1.9. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	σελ. 22
1.9.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ. 22
1.9.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ	σελ. 23
1.10. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	σελ. 24
1.11. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	σελ. 30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ»	
2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ. 32
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ- ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	σελ. 32

2.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	σελ. 36
2.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	σελ. 37
2.5. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ, ΕΞΑΓΟΡΕΣ, ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ	σελ. 40
2.5.1. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ-ΕΞΑΓΟΡΕΣ	σελ. 40
2.5.2. ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ	σελ. 41
2.6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	σελ. 43
2.6.1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ	σελ. 43
2.6.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	σελ. 43
2.6.3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	σελ. 45
2.6.4. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	σελ. 47
2.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	σελ. 48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 «ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ AEGEAN AIRLINES – OLYMPIC AIR»	
3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ. 49
3.2. OLYMPIC AIR	σελ. 51
3.3. AEGEAN AIRLINES	σελ. 53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 «ΥΠΟΘΕΣΗ COMP/M.5830- OLYMPIC/ AEGEAN AIRLINES»	
4.1. ΑΙΤΗΜΑ	σελ. 55
4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	σελ. 55
4.3. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	σελ. 56
4.3.1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	σελ. 56
4.3.2. ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	σελ. 58
4.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	σελ. 59
4.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	σελ. 61
4.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	σελ. 63
4.7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ	σελ. 64
4.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	σελ. 65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 «ΥΠΟΘΕΣΗ COMP/M.6796- AEGEAN / OLYMPIC II»

5.1. ΑΙΤΗΜΑ	σελ. 66
5.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ	σελ. 67
5.3. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	σελ. 68
5.3.1. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	σελ. 68
5.3.2. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΥ	σελ. 72
5.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	σελ. 73
5.4.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	σελ. 73
5.4.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΥΔΥ)	σελ. 77
5.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ	σελ. 77
5.5.1. ΔΥΝΗΤΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	σελ. 77
5.5.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ	σελ. 78
5.5.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	σελ. 78
5.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	σελ. 79
5.7. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	σελ. 79
5.8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	σελ. 80
5.8.1. ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΞΗ	σελ. 80
5.8.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΕΞΑΓΟΡΑ	σελ. 81
5.8.3. ΤΡΙΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	σελ. 81
5.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	σελ. 82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 «ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ»	σελ. 84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 86-89

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 1- 7

Διάγραμμα 1 «ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ Σ&Ε ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»	σελ. 24
Διάγραμμα 2 «ΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ».....	σελ. 26
Διάγραμμα 3 «ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ».....	σελ. 27
Διάγραμμα 4 «ΤΑΣΕΙΣ Σ&Ε ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ».....	σελ.28
Διάγραμμα 5 «ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ».....	σελ. 29
Διάγραμμα 6 «ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ».....	σελ. 34
Διάγραμμα 7 «ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ 12 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ».....	σελ. 53

ΠΙΝΑΚΕΣ 1-13

Πίνακας 1 «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ».....	σελ. 38
Πίνακας 2 «ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ»	σελ. 40-41
Πίνακας 3 «ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΔΥ»	σελ. 58
Πίνακας 4 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΑΘΗΝΑ- ΚΩΣ»	σελ. 59
Πίνακας 5 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΑΘΗΝΑ- ΜΥΤΙΛΗΝΗ»	σελ. 59
Πίνακας 6 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΑΘΗΝΑ- ΣΑΜΟΣ»	σελ. 59
Πίνακας 7 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΑΘΗΝΑ- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ»	σελ. 60
Πίνακας 8 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΑΘΗΝΑ- ΠΑΡΙΣΙ»	σελ. 59
Πίνακας 9 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΜΜΜ ΓΙΑ ΑΘΗΝΑ -ΜΥΚΟΝΟΣ»	σελ.70
Πίνακας 10 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΜΜΜ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ»	σελ.71
Πίνακας 11 «ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΜΜΜ ΓΙΑ ΡΑΦΗΝΑ- ΜΥΚΟΝΟΣ»	σελ.71
Πίνακας 12 «ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ».....	σελ.73
Πίνακας 13 «ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ 2012-2013».....	σελ. 81

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Προβληματική της διπλωματικής αποτελεί το φαινόμενο των συγχωνεύσεων και εξαγορών στον κλάδο των αερομεταφορών και ειδικότερα οι νομικές και οικονομικές πτυχές που παρουσιάζει η συγκέντρωση Aegean Airlines και Olympic Air. Το περιεχόμενο της εργασίας διακρίνεται σε πέντε κύρια Κεφάλαια, αποτελούμενο το καθένα από μικρότερες υποενότητες.

Αρχικά στο Κεφάλαιο 1 με τίτλο «*Συγχωνεύσεις και Εξαγορές*» γίνεται ανάλυση στις νομικές αλλά και οικονομικές πτυχές των όρων, στα είδη, στις διαφορές, στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αυτών, καθώς και ανάλυση των κινήτρων και λόγων αποτυχίας αυτών. Αναφέρεται ο όρος «δεσπόζουσα θέση» που θα απασχολήσει την εργασία με την περίπτωση της συγκέντρωσης Aegean Airlines και Olympic Air. Γίνεται ακόμη μικρή αναφορά στην προστασία του ανταγωνισμού και την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ελλάδας προς κατανόηση της βάσης της σημαντικής αυτής προβληματικής, ενώ τέλος παρατίθενται ενδεικτικώς παραδείγματα συγχωνεύσεων και εξαγορών στην Ελλάδα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στις ΗΠΑ και αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο Κεφάλαιο 2 «*Αεροπορική Βιομηχανία*» καταγράφεται αρχικώς ιστορική αναδρομή στη διεθνή αεροπορία και βιομηχανία. Αναλύονται τα οικονομικά δεδομένα, οι περιπτώσεις συγχωνεύσεων, εξαγορών και συμμαχιών, καθώς και η ελληνική αεροπορική βιομηχανία.

Μια εισαγωγή στα προφίλ και την ιστορική πορεία των δύο βασικών αεροπορικών εταιρειών Aegean Airlines και Olympic Air, παρατίθεται στο Κεφάλαιο 3 «*Προφίλ εταιρειών Aegean Airlines- Olympic Air*».

Στα Κεφάλαια 4 και 5, αναλύεται η βασική θεματική, οι δύο προσπάθειες συγκέντρωσης Aegean Airlines και Olympic Air, δομημένη αντίστοιχα στην πρώτη απορριπτική υπόθεση «*COMP/M. 5830- Olympic/ Aegean Airlines*» (Κεφάλαιο 4) και στη δεύτερη που επέτρεψε την εξαγορά λίγα χρόνια μετά, η «*COMP/M. 6796- Aegean/ Olympic II*» (Κεφάλαιο 5).

Τέλος, στο Κεφάλαιο 6 παρατίθεται τα συμπεράσματα της εν λόγω προβληματικής, ενώ συγκεντρωτικά στο τέλος της εργασίας παρατίθεται το σύνολο των πηγών (βιβλιογραφία, εισηγήσεις καθηγητών, νομοθεσία, αποφάσεις Επιτροπής, αρθρογραφία, αναφορές και ιστοσελίδες) που αξιοποιήθηκαν για την συγγραφή της παρούσας διπλωματικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

«ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ»

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Συγχωνεύσεις και Εξαγορές (συχνά συναντώνται ως Σ&Ε – Mergers and Acquisitions, M&A), είναι έννοιες που ταυτίζονται με τις καίριες στρατηγικές κινήσεις στον παγκόσμιο επιχειρησιακό κόσμο, επηρεάζοντας τον τρόπο με τον οποίο οι εταιρείες, είτε σε παγκόσμιο, είτε σε εθνικό επίπεδο αναπτύσσονται, εξελίσσονται, ανταγωνίζονται και προσαρμόζονται σε συνεχώς μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον. Μέσω των εξαγορών και των συγχωνεύσεων είναι επιτρεπτό στις επιχειρήσεις να διευρύνουν το πεδίο δραστηριοποίησης τους, να αυξάνουν την παραγωγή ή εξαγωγή των προϊόντων τους, να αυξάνουν το μερίδιο αγοράς τους και το μετοχικό τους κεφάλαιο και να αποκτήσουν νέες τεχνολογίες και πόρους.

Συγχρόνως οι συγχωνεύσεις και εξαγορές εγκυμονούν σημαντικά ρίσκα, κινδύνους και προκλήσεις. Μερικά εξ' αυτών, όπως θα αναλυθούν και κατωτέρω είναι η ενσωμάτωση διαφορετικών εταιρικών κουλτουρών, οι οποίες συχνά δεν συμπορεύονται, η διαχείριση πολύπλοκων οικονομικών και νομικών ζητημάτων και σίγουρα η στρεβλή πρόβλεψη του τρόπου διαχείρισης. Συνεπώς, καίρια κρίνεται η ρεαλιστική στρατηγική και η ολοκληρωμένη προετοιμασία για την επιτυχία μιας τόσο κρίσιμης επιχειρησιακής ενέργειας, όπως αυτή της εξαγοράς ή της συγχώνευσης.

Όπως συμβαίνει γενικότερα στη συγχώνευση ή εξαγορά των επιχειρήσεων εν γένει, έτσι και στον κλάδο των αερομεταφορών οι συγχωνεύσεις και εξαγορές χαρακτηρίζονται ως στρατηγικές κινήσεις κυρίως για την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην εν λόγω βιομηχανία και για τη μείωση του κόστους με την ταυτόχρονη επέκταση των αγορών. Οι αεροπορικές εταιρείες επιδιώκουν την αύξηση της κερδοφορίας τους, την βελτίωση της επιχειρησιακής τους αποδοτικότητας και της φήμης τους, την απόκτηση νέων τεχνολογικών και στόλου, αλλά και την αύξηση των δρομολογίων τους και τελικά την επικράτηση τους στις πρώτες επιλογές προτίμησης των επιβατών.

Σαφώς τα ρίσκα και οι κίνδυνοι παραμένουν, με την πρόκληση εναρμόνισης των εταιρικών κουλτουρών των αεροπορικών εταιρειών, του ζητήματος ρυθμιστικών περιορισμών και την αντίδραση των πελατών να παραμένουν τα σημαντικών εξ' αυτών. Η ιστορία έχει διδάξει ωστόσο, πως όταν πρόκειται για επιτυχημένη συγκέντρωση, τότε μπορούμε με ασφάλεια να συμπεραίνουμε πως η νέα αυτή μορφή εταιρείας θα αποτελεί μία εκ των ισχυρότερων και ανθεκτικότερων αερομεταφορών στην παγκόσμια αγορά.

1.2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όπως προαναφέρθηκε, οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές στον χώρο των επιχειρήσεων αποτελούν τακτικές εκ των σημαντικότερων και αποτελεσματικότερων, θα έλεγε κανείς, στρατηγικών ανάπτυξης. Ταυτόχρονα οι δύο αυτές έννοιες προσελκύουν το ενδιαφέρον και τα «φώτα της δημοσιότητας» καθώς συναντώνται καθημερινώς στην αγορά, στον εταιρικό και επιχειρησιακό χώρο, θέτοντας συχνά την ανάγκη διευκρίνισης εκάστου όρου. Συνεπώς για λόγους διευκόλυνσης και διευθέτησης του πλαισίου της παρούσας εργασίας παρατίθενται οι όροι «εξαγορά» και «συγχώνευση» ως εξής:

«Εξαγορά»: ορίζεται η απόκτηση μια μερίδας ή ολόκληρης της επιχείρησης, η οποία απόκτηση συνεπάγεται τον πλήρη έλεγχο της εξαγοραζόμενης από την αγοράστρια εταιρεία, θέτοντας την πρώτη ως θυγατρική της τελευταίας. Άλλως νοείται ως η μεταβίβαση του συνόλου ή του πλειοψηφικού μέρους της ιδιοκτησίας μια επιχείρησης (εξαγοραζόμενη) σε μια άλλη (εξαγοράζουσα), μέσω αντιτίμου. Η εν λόγω μεταβίβαση ολοκληρώνεται είτε με την καταβολή μετρητών, είτε με την αγορά – ανταλλαγή μετοχών μέσω του Χρηματιστηρίου.

«Συγχώνευση»: ορίζεται η ένωση δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, μέσω της μεταβίβασης της ολικής περιουσίας της απορροφημένης εταιρείας – επιχείρησης στην απορροφώσα εταιρεία- επιχείρηση. Η συνένωση αυτή συνεπάγεται τη διατήρηση της αρχικής εταιρικής ταυτότητας της εξαγοράζουσας επιχείρησης. Ονομαστικά διακρίνονται οι συγχωνεύσεις σε τρεις κύριους τύπους: την οριζόντια, την κάθετη συγχώνευση και την συγγενική ή ομοειδής συγχώνευση, όπως αναλύονται κατωτέρω.

Για περαιτέρω επεξήγηση της θεματικής της παρούσας εργασίας παρατίθεται και είναι εξίσου σημαντικός στον κλάδο της οικονομίας και της βιομηχανίας ο κατωτέρω όρος:

«Συγκέντρωση»: ορίζεται η μόνιμη μεταβολή του ελέγχου η οποία δύναται να προκληθεί από συγχώνευση ή εξαγορά, την απόκτηση δηλαδή, άμεσα ή έμμεσα, του ελέγχου μιας επιχείρησης, μερικώς ή ολικώς, από ένα ή περισσότερα άτομα, καθιστώντας κυρίως μια νέα ενιαία νομική οντότητα. Μάλιστα, ο βαθμός της συγκέντρωσης παραγωγής στην οποιαδήποτε βιομηχανία ή άλλο κλάδο της οικονομίας, εκφράζει το βαθμό της μονοπωλιακής δύναμης στην αγορά του εν λόγω προϊόντος ή υπηρεσίας, δημιουργεί τον δείκτη περί ύπαρξης ή μη ανταγωνιστικών συνθηκών στον εκάστοτε κλάδο, όπως εν προκειμένω θα μας απασχολήσει ο κλάδος της αεροπορικής βιομηχανίας.

1.3. ΕΙΔΗ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

Οι συγχωνεύσεις και εξαγορές διακρίνονται σε κατηγορίες βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων, όπως θα αναλυθούν κατωτέρω. Τα κριτήρια αυτά είναι η νέα νομική υπόσταση που θα προκύψει ύστερα από τη συγκέντρωση, ο κλάδος στον οποίο οι εταιρείες δραστηριοποιούνται, η στάση της διοίκησης της εξαγοραζόμενης επιχείρησης, το είδος/ η φύση της εξαγοραζόμενης εταιρείας, οι εταιρικοί στόχοι σε σχέση με την συγχώνευση ή εξαγορά και ο τόπος στον οποίο εκτελούνται οι απαραίτητες ενέργειες για μια συγχώνευση ή εξαγορά.

Αναλυτικότερα:

1.3.1. ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ

Με βάση τη νέα νομική υπόσταση που θα προκύψει από την συγκέντρωση γίνεται η κατωτέρω διάκριση:

- (i) Εξαγορά (Acquisition/Takeover): όπως προαναφέρθηκε στους ορισμούς μέσω της απόκτησης ενός τμήματος ή ολόκληρης της επιχείρησης, έναντι μετρητών, η αγοράστρια εταιρεία αποκτά τον έλεγχο της εξαγοραζόμενης, η οποία ωστόσο δύναται να υφίσταται ως υποκείμενο δικαίου¹. Δημιουργείται δηλαδή σχέση μητρικής – θυγατρικής, με την τελευταία να κατέχει το ρόλο της θυγατρικής.
- (ii) Συγχώνευση (Merger): εν προκειμένω ενοποιούνται τα περιουσιακά στοιχεία των δύο ή περισσότερων εταιρειών, δηλαδή το Ενεργητικό και το Παθητικό, έναντι μετοχών. Η απορροφώμενη εταιρεία συνήθως παύει να υφίσταται ως υποκείμενο δικαίου, χωρίς τη διαδικασία της εκκαθάρισης, και η απορροφώσα εισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις της.

1.3.2. ΚΛΑΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ/ ΒΑΘΜΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Βάσει του κλάδου δραστηριοποίησης στον οποίο εντοπίζονται εξαγορές και συγχωνεύσεις, αυτές διακρίνονται σε (i) οριζόντια ολοκλήρωση, (ii) κάθετη ολοκλήρωση, (iii) ασυσχέτιστη συγχώνευση και εξαγορά, (iv) ομοκεντρική ή ομογενής συγχώνευση και εξαγορά.

- (i) Οριζόντια ολοκλήρωση (horizontal integration or merger): ο όρος αναφέρεται σε συγχωνεύσεις επιχειρήσεων και εταιρειών οι οποίες ανήκουν σε ίδια ή παρεμφερή παραγωγική αλυσίδα. Μέσω αυτής οι επιχειρήσεις αποσκοπούν σε

¹ Υποκείμενο δικαίου είναι τα φυσικά και νομικά πρόσωπα, τα οποία είναι φορείς έννομων σχέσεων (δικαιωμάτων, υποχρεώσεων κ.λπ.)

δημιουργία συνεργιών και οικονομιών κλίμακας, με απότοκο την μείωση του κόστους και την αύξηση της παραγωγής αγαθών ή υπηρεσιών και κατ' επέκταση της αποδοτικότητας. Η διαδικασία αυτή μπορεί να οδηγήσει σε μονοπώλιο στην περίπτωση που η νέα μορφή εταιρείας καταλάβει τη συντριπτική πλειοψηφία της αγοράς για τα συγκεκριμένα αγαθά ή υπηρεσίες. Η οριζόντια ολοκλήρωση είναι αντίθετη με την κάθετη ολοκλήρωση. Παράδειγμα οριζόντιας ολοκλήρωσης αποτελεί η προβληματική της παρούσας εργασίας, η εξαγορά της Olympic Air από την Aegean Airlines το 2013.

- (ii) Κάθετη ολοκλήρωση (vertical integration or merger): ο όρος αναφέρεται σε εταιρείες που παράγουν προϊόντα ή υπηρεσίες διαφορετικές αλλά οπωσδήποτε συμπληρωματικές στην παραγωγική αλυσίδα (supply chain). Σκοπός της εν λόγω συγχώνευσης είναι η αύξηση της αποδοτικότητας και η ταυτόχρονη ανεξαρτητοποίηση της εταιρείας από προμηθευτές και διανομείς. Ουσιαστικά οι εταιρείες συγχωνεύονται και παραγάγουν τα προϊόντα τους ή προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, απαλλαγμένες από θέματα κόστους, έγκαιρης προμήθειας πρώτων υλών και έγκαιρης διανομής των αγαθών, αναλαμβάνοντας σαφώς τον πλήρη έλεγχο σε όλα τα στάδια παραγωγής και διανομής. Ο όρος συναντάται συχνά και ως «κάθετη ανάπτυξη». Διακρίνεται περαιτέρω σε κάθετη ολοκλήρωση προς τα εμπρός (forward integration) στην οποία ουσιαστικά επεκτείνεται στα επόμενα επίπεδα της εφοδιαστικής αλυσίδας από το σημείο στο οποίο βρίσκεται αρχικώς και στην κάθετη ολοκλήρωση προς τα πίσω (backward integration) στην οποία επεκτείνεται προς προηγούμενα στάδια. Παράδειγμα προς κατανόηση των δύο αυτών διακρίσεων είναι μια επιχείρηση με αρχική δραστηριότητα την εισαγωγή ρούχων και την περαιτέρω μεταπώληση σε λιανέμπορους, όπου μέσω της ολοκλήρωσης προς τα εμπρός θα προέβαινε σε εξαγορά καταστήματος για να διανείμει η ίδια τα προϊόντα της, ενώ μέσω της ολοκλήρωσης προς τα πίσω θα προχωρούσε σε εξαγορά των προμηθευτών της ώστε να δημιουργήσει την δική της σειρά ρούχων.

Και οι οριζόντιες και οι κάθετες συγχωνεύσεις αποτελούν στρατηγικές συσχετισμένης διαφοροποίησης και εντάσσονται στην κατηγορία Συσχετισμένες εξαγορές και συγχωνεύσεις (Related mergers or concentric mergers).

- (iii) Ασυσχέτιστη συγχώνευση και εξαγορά (Unrelated mergers or conglomerates): όπως υποδηλώνει και ο όρος της μια ασυσχέτιστη συγχώνευση ή εξαγορά αφορά

εταιρείες και επιχειρήσεις οι δραστηριότητες των οποίων δεν έχουν κάποιου είδους συσχέτιση και προέρχονται από διαφορετικούς επιχειρησιακούς κλάδους. Διακρίνονται σε δύο περαιτέρω υποκατηγορίες, στις (α) επεκτατικές διαγώνιες της αγοράς (conglomerate market extension), όπου σκοπός των επιχειρήσεων που εξαγοράζονται ή συγχωνεύονται είναι επέκταση του χώρου των δραστηριοτήτων τους στην αγορά ή (β) επεκτατικές διαγώνιες του προϊόντος, όπου οι επιχειρήσεις επικεντρώνονται στην επέκταση της διάθεσης του παραχθέντος προϊόντος ή μέσω της υιοθέτησης ποικιλίας δραστηριοτήτων στην διαφοροποίηση της παραγωγής τους. Σκοπός της ασυσχέτιστης συγχώνευσης ή εξαγοράς είναι η μέγιστη απόδοση των κεφαλαίων και των πόρων των εν λόγω επιχειρήσεων και η δημιουργία οικονομικών κλίμακας μέσω πχ της μείωσης τους κόστους διοίκησης (administrative costs). Στην προκειμένη περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς ελλοχεύει ο κίνδυνος λειτουργικής διαχείρισης, ακριβώς λόγω του αυξημένου όγκου διαχείρισης διαφορετικών προϊόντων ή υπηρεσιών.

- (iv) Ομοκεντρική ή ομογενής (concentric or congeneric) συγχώνευση και εξαγορά: όπως και στις οριζόντιες ή κάθετες εξαγορές και συγχωνεύσεις, έτσι και στην ομοκεντρική ή ομογενή πρόκειται για επιχειρήσεις και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ίδια βιομηχανία προϊόντος ή υπηρεσίας, αλλά όχι στην ίδια γραμμή παραγωγής αυτού ή αυτής. Οι επιχειρήσεις εδώ δεν έχουν κάποια παραγωγική εξάρτηση ή αλληλεπίδραση, δύναται όπως η δραστηριότητα τους να αλληλοσυμπληρώνεται και έτσι να δημιουργείται η ανάγκη ή επιθυμία για συγχώνευση ή εξαγορά, με σαφώς ρίσκο κινδύνου μεγαλύτερο από θα πρόκυπτε από μια οριζόντια ή κάθετη ολοκλήρωση.

1.3.3. ΣΤΑΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Βάσει της στάσης- αντιμετώπισης της διοίκησης της εξαγοραζόμενης ή συγχωνευθείσας επιχείρησης ή εταιρείας, η εξαγορά διακρίνεται σε (i) φιλική ή (ii) επιθετική.

- (i) Φιλική εξαγορά (friendly takeover): συναντάται στην περίπτωση κατά την οποία η εξαγοραζόμενη επιχείρηση – στόχος επιχείρηση- είναι σύμφωνη και εγκρίνει την συγχώνευση ή εξαγορά. Ακολουθούνται στάδια φιλικών συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μέσω κατάθεσης προτάσεων επί των οικονομικών στοιχείων από την εξαγοράζουσα προς την εξαγοραζόμενη, τις οποίες δημόσια η τελευταία

αποδέχεται και εν συνεχεία εγκρίνεται η εξαγορά από τους μετόχους και τις ελεγκτικές- αρμόδιες αρχές.

- (ii) Επιθετική ή εχθρική εξαγορά (hostile takeover): συναντάται στις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες η εξαγορά δεν είναι αντικείμενο φιλικών διαπραγματεύσεων μεταξύ της εξαγοράζουσας και της εξαγοραζόμενης. Για παράδειγμα το ΔΣ της εταιρείας απορρίπτει την προσφορά της εξαγοράζουσας, αλλά η τελευταία συνεχίζει να επιδιώκει την εξαγορά απευθυνόμενη στους μετόχους αυτής ώστε να πετύχει την πώληση των μετοχών, χωρίς την προηγούμενη έγκριση του ΔΣ της εταιρείας. Εναλλακτικά μπορεί η εξαγοράζουσα εταιρεία να αγοράσει, χωρίς να γνωστοποιήσει, μετοχές της εταιρείας – στόχου με αποτέλεσμα να έχει άμεση επιρροή στις αποφάσεις του ΔΣ και τελικώς να εγκριθεί η εξαγορά. Αρνητικά αποτελέσματα φαίνεται να έχει αυτή η κατηγορία εξαγοράς καθώς δύναται η στάση αυτή της εξαγοράζουσας να οδηγήσει είτε σε αποχώρηση στελεχών της εταιρείας και πτώση της μετοχής ή παραπλάνηση σχετικά με τις πραγματικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας, όπως για παράδειγμα χρέη και ζημιολόνα έξοδα, γεγονός που θα καταστήσει την ίδια την εξαγορά ζημιολόνα.

1.3.4. ΕΙΔΟΣ- ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΖΟΜΕΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Αναφερόμενοι στο είδος – στη φύση της αγοραζόμενης επιχείρησης στο πλαίσιο εξαγορών και συγχωνεύσεων, διακρίνουμε στις εταιρείες -στόχους που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο (public) ή μη (private). Είναι σαφές πως στις περιπτώσεις που μια εταιρεία είναι εισηγμένη η όλη διαδικασία συγχώνευσης και εξαγοράς είναι πρόδηλα πιο χρονοβόρα και τα μεγέθη σαφώς μεγαλύτερα.

1.3.5. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η παρακάτω σημαντική κατηγορία αφορά τους επιχειρησιακούς στόχους για τους οποίους προτείνεται μια συγχώνευση ή εξαγορά και διακρίνεται σε τρεις περαιτέρω υποκατηγορίες:

- (i) Επενδυτικές συγχωνεύσεις και εξαγορές (investing activities): στην κατηγορία αυτή γίνεται λόγος για εξαγορές και συγχωνεύσεις οι οποίες αποσκοπούν κυρίως στην αποκομιδή αυτοτελούς κέρδους ως μέσο επενδυτικής δραστηριότητας. Συνήθως στις επενδυτικές εξαγορές και συγχωνεύσεις δραστηριοποιούνται επιχειρηματίες που έχουν γνώση του κλάδου στον οποίο εισέρχονται.

Συναντάται όμως στον χώρο και εξαγορές στις οποίες η εξαγοράζουσα επιχείρηση δε διαθέτει την απαραίτητη τεχνογνωσία και αποσκοπεί αποκλειστικά στην είσπραξη και διανομή των μερισμάτων της εξαγοραζόμενης ή στην μελλοντική μεταπώληση της επενδυτικής αυτής κίνησης.

- (ii) Ανανεωτικές ή Συμπληρωματικές συγχωνεύσεις και εξαγορές (bolt on/add on M&A): στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι περιπτώσεις εξαγορών και συγχωνύσεων εταιρειών και επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε κοινό επιχειρηματικό κλάδο και αποσκοπούν στη συνένωση και ανανέωση των πόρων των δύο εταιρειών. Ουσιαστικά παρακρατούνται, ενσωματώνονται και αξιοποιούνται τόσο τα περιουσιακά στοιχεία της εξαγοραζόμενης επιχείρησης, όπως κτίρια, εγκαταστάσεις, μηχανήματα, εξοπλισμούς, υλικά (tangible assets), όσο και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία, για παράδειγμα άδειες παραγωγής, εκμετάλλευσης, λίστα πελατών, προμηθευτών και συνεργατών, υπεραξία και φήμη της εξαγοραζόμενης (intangible assets), με σκοπό την δημιουργία μιας ανανεωτικής – συμπληρωματικής νέας μορφής, συμπεριλαμβάνοντας την αξία και την φήμη και των δύο εταιρειών.
- (iii) Απόκτηση συγχώνευσης και εξαγοράς για άμεση ρευστοποίηση (asset stripping): στις περιπτώσεις ανάγκης για άμεση ρευστοποίηση εξαγοράζεται κάποια επιχείρηση με μοναδικό σκοπό την διάσπαση και πώληση όλων των περιουσιακών της στοιχείων σε τρίτους.

1.3.6. ΤΟΠΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ανάλογα με τον τόπο στον οποίο δραστηριοποιούνται η εξαγοράζουσα και η εξαγοραζόμενη επιχείρηση, γίνεται λόγος για εγχώρια ή διεθνή (cross-border) συγχώνευση ή εξαγορά. Εγχώρια πρόκειται να χαρακτηριστεί όταν η αγοραζόμενη και η αγοράζουσα δραστηριοποιούνται στην ίδια χώρα, ενώ όπως είναι σαφές όταν η αγοραζόμενη δραστηριοποιείται σε διαφορετική χώρα από την αγοράζουσα τότε πρόκειται για διεθνή συγχώνευση και εξαγορά (Σ&Ε).

1.3.7. ΑΛΛΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Στον κλάδο της οικονομικής επιχειρηματικής επιστήμης συναντώνται κατηγοριοποιήσεις βάσει λοιπών κριτηρίων όπως:

- (i) Ο τρόπος προσφοράς της εξαγοράς: βάσει του οποίου διακρίνουμε σε α) δημόσιες προσφορές στους μετόχους (Public Tender Offer) – προσφορές με μετρητά, β) συγχωνεύσεις- ανταλλαγή μετοχών, γ) μάχες μέσω αντιπροσώπων (Proxy Flights² στις ΗΠΑ),
- (ii) Αποσχίσεις (divestments): πρόκειται για μορφές εταιρικών μετασχηματισμών όπως οι: Sell-offs (πωλήσεις τμημάτων ή μονάδων), Spin-offs (απόσχιση θυγατρικής από μητρική και δημιουργία νέας ανεξάρτητης), Split-offs (μεταβίβαση μετοχών της θυγατρικής σε μετόχους της μητρικής), Split-ups (διαμελισμός της μητρικής σε μικρότερες ξεχωριστές), Carve-outs (μείωση του ποσοστού της ιδιοκτησίας της μητρικής στη θυγατρική).
- (iii) Επιχειρηματικές μετατροπές: διακρίνονται σε MBOs (Management Buy-Outs), μετατροπή σε μη εισηγμένη εταιρεία (going private transactions) μέσω της απόκτησης ελέγχου από ομάδα της Διοίκησης ή άλλη ομάδα επενδυτών (venture capital), LBOs (Leveraged Buy-Outs) διαδικασία αγοράς μιας άλλης εταιρείας αξιοποιώντας χρήματα από εξωτερικές πηγές, όπως δάνεια ή/και ομόλογα, αντί από εταιρικά κέρδη, Reverse LBOs, η διαδικασία κατά την οποία μια ήδη LBO ιδιωτική εταιρεία γίνεται ξανά εισηγμένη.

1.4. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ -ΕΞΑΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Για την πλήρη κατανόηση των δύο εννοιών, συγχώνευση και εξαγορά, κρίνεται αναγκαίο στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας να παρατεθούν οι διαφορές αυτών. Πρώτο σημαντικό σημείο διαφοροποίησης είναι πως στην περίπτωση της εξαγοράς η μία εταιρεία, η εξαγοράζουσα αποκτά την εξαγοραζόμενη κατά πλήρη κυριότητα και αναφέρεται ως η αποκτών/ αποκτούσα, ενώ η εξαγοραζόμενη είναι εκείνη η οποία ουσιαστικά αποκτάται από μια άλλη επιχείρηση, χάνοντας το δικό της εταιρικό προφίλ. Αντίθετα στην περίπτωση της συγχώνευσης καμία εταιρεία δεν εμφανίζεται ως ο αποκτών ή ο εξαγοραζόμενος.

Δεύτερο σημείο διαφοροποίησης είναι εκείνο της εταιρικής ταυτότητας. Στις εξαγορές διατηρείται μία εταιρική ταυτότητα, κατά πλείστες περιπτώσεις εκείνη της εξαγοράζουσας

² Νοείται η συνθήκη κατά την οποία μέτοχοι ή μέλη του ΔΣ της εταιρείας προσπαθούν να πείσουν μετόχους να ψηφίσουν μέσω αντιπροσώπων (proxy contents), με σκοπό να αποκτήσουν τον έλεγχο του ΔΣ της εταιρείας.

εταιρείας, ενώ στις συγχωνεύσεις ως τελικό αποτέλεσμα παρουσιάζεται μια νέα διαφορετική εταιρική ταυτότητα που προκύπτει από τις δύο συγχωνευθείσες εταιρείες.

Συνήθως σε ακαδημαϊκό πλαίσιο οι δύο όροι αναφέρονται μαζί για να υποδηλώσουν την ιδιαίτερη αυτή κατάσταση κατά την οποία δύο εταιρείες, ύστερα από τη συνένωσή τους, βρίσκονται υπό ίδια διεύθυνση, οικονομία και δραστηριότητα, εταιρικούς στόχους και συμφέροντα.

Η έννοια που συναντάται στο ακαδημαϊκό αλλά και επιχειρησιακό πλαίσιο είναι εκείνη της συγκέντρωσης. Συγκέντρωση λοιπόν ονομάζεται η νομική ένωση δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων ή εταιρειών που επιτυγχάνεται μέσω συγχώνευσης ή εξαγοράς. Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εντοπίζονται είτε από α) τις συγχωνεύσεις με την ταυτόχρονη μεταβολή του ελέγχου, β) τις εξαγορές μέσω εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και μεταβολή του ελέγχου και γ) τη δημιουργία κοινής επιχείρησης (Joint Venture), η οποία μπορεί να είναι συμπραξία με κοινό έλεγχο. Σε κάθε περίπτωση όμως υφίσταται μεταβολή του ελέγχου, ειδάλλως δεν υφίσταται συγκέντρωση.

Όπως είναι αναμενόμενο, οι συγκεντρώσεις σαφώς έχουν πλεονεκτήματα τόσο στις δύο ή περισσότερες εταιρείες που ενώνονται αλλά και γενικότερα στην αγορά. Ωστόσο συναντώνται συχνά και αρνητικές επιπτώσεις, με κυριότερη εκείνη της δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπίζουσας θέσης, η οποία περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό. Τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μιας συγκέντρωσης αναλύονται κατωτέρω.

Μικρή αναφορά στην παρούσα υποενότητα γίνεται στους «μετασχηματισμούς» επιχειρήσεων που εισήγαγε ο ν. 4601/2019 «*Εταιρικοί μετασχηματισμοί και εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου με τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/55/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [...]»*. Συγκεκριμένα στο νόμο προβλέπονται τρεις μορφές μετασχηματισμών, η συγχώνευση, η διάσπαση και η μετατροπή. Διάσπαση ορίζεται η μεταβίβαση της περιουσίας μιας εταιρείας που λύεται χωρίς εκκαθάριση σε τουλάχιστον δύο εταιρείες, ενώ μετατροπή ορίζεται η μεταβολή της εταιρικής μορφής της εταιρείας, χωρίς να προηγηθεί λύση.

1.5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

Πάντοτε έπειτα από μια συγχώνευση ή εξαγορά προκύπτουν τα αποτελέσματα που θα κρίνουν αν τελικώς αυτή είχε θετικό ή αρνητικό αντίκτυπο στην αγορά. Ωστόσο για να

προβούν δύο επιχειρήσεις στη διαδικασία συγχώνευσης ή εξαγοράς λαμβάνουν υπόψιν τους κάποια βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν συνήθως από μια συγκέντρωση είναι:

- (i) Δημιουργία ισχυρότερης οικονομικής μονάδας, μέσω αύξησης της οικονομικής δραστηριότητας στην αγορά, της μεγαλύτερης απήχησης σε αυτή, της αύξησης της πιστοληπτικής ικανότητας και γενικότερα της βελτίωσης της εταιρικής φήμης.
- (ii) Ενίσχυση της εικόνας, του ανθρώπινου δυναμικού και του εταιρικού προφίλ της εταιρείας.
- (iii) Φορολογικές διευκολύνσεις και διέξοδοι.
- (iv) Δυνατότητα συνέχισης της εταιρείας και της ιστορίας αυτής ύστερα από οικονομικές δυσκολίες ή λοιπών αιτιών.

Αντιστοίχως ως βασικά μειονεκτήματα εξαιτίας μίας συγκέντρωσης κρίνονται τα ακόλουθα:

- (i) Υπερβολική μεγέθυνση της νέας εταιρείας, με κίνδυνο την αδυναμία ελέγχου αυτής.
- (ii) Μείωση της ευελιξίας στη λήψη αποφάσεων λόγω της συγχώνευσης πιθανών διαφορετικών κουλτουρών, πεποιθήσεων, επιθυμιών και στρατηγικών.
- (iii) Αύξηση του ελέγχου από εποπτικούς φορείς και της γραφειοκρατίας.
- (iv) Αύξηση των κανονιστικών και νομοθετικών απαιτήσεων συμμόρφωσης.
- (v) Αποτυχία στην επίτευξη των στόχων που θεμελίωσαν τη συγκέντρωση, τόσο σε επιχειρησιακό επίπεδο, όσο και στο ευρύτερο πλαίσιο της αγοράς.

1.6. ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΑΠΟΤΥΧΙΑΣ

Όπως είναι ήδη αντιληπτό το κίνητρο για να προβούν δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις σε συγχώνευση ή εξαγορά επιχειρήσεων είναι κυρίως η προσπάθεια επίτευξης της μέγιστης δυνατής επέκτασης των επιχειρήσεων αυτών στην αγορά.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι κατηγοριοποιούνται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο διάστημα τόσο για την εξαγοράζουσα, όσο και για την εξαγοραζόμενη επιχείρηση. Μέσω της κατηγοριοποίησης αυτής κατανέμονται τα κίνητρα βάσει της χρονικής διάρκειας που θα επιτευχθούν οι πρωτεύοντες στόχοι, κυρίως οικονομικοί, που έχουν τεθεί. Συχνά οι όροι συναντώνται και ως βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες οικονομικές συνέργειες. Εκτός των οικονομικών κινήτρων συγκέντρωσης επιχειρήσεων

εντοπίζονται και εκείνα της επίδειξης οικονομικής δύναμης και επιθυμίας επέκτασης, με ταυτόχρονη ανάδειξη γοήτρου.

Αναλυτικότερα, στα βραχυπρόθεσμα κίνητρα αναφέρονται: η αύξηση των κερδών ανά μετοχή και η δημιουργία υπεραξίας στους μετόχους, η μείωση του χρηματοοικονομικού δείκτη P/E – πρόκειται για έναν πολλαπλασιαστή των κερδών της επιχείρησης, όπου παρίσταται το premium που είναι διατεθειμένος να πληρώσει ένας επενδυτής για κάθε χρηματική μονάδα κέρδους που επιτυγχάνει η επιχείρηση, τα φορολογικά οφέλη, όπως πχ η αλλαγή της φορολογικής κλίμακας ή η αύξηση των ορίων αποθεματικών και η βελτίωση των δεικτών ρευστότητας.

Μεσοπρόθεσμα κίνητρα για συγχώνευση και εξαγορά θεωρούνται η αύξηση της δανειοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης, μέσω της αύξησης του κεφαλαίου της επιχείρησης και της μείωσης του κινδύνου που αναλαμβάνουν μέτοχοι και δανειστές και η μείωση του δανεισμού και των εξόδων, με ταυτόχρονη βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης της επιχείρησης στην αγορά.

Τέλος, μακροπρόθεσμα κίνητρα θεωρούνται τα εξής καίρια: η δημιουργία και εκμετάλλευση οικονομικών κλίμακας (economic of scales), η αύξηση των ρυθμών ανάπτυξης της επιχείρησης και η μακροχρόνια ενδυνάμωση αυτής, η απόκτηση αποκλειστικής τεχνολογικής γνώσης και άλλων ειδικών επιχειρηματικών ικανοτήτων και δεξιοτήτων, η μείωση του ανταγωνισμού μέσω της συγχώνευσης και εξαγοράς δύο ισχυρών επιχειρήσεων και η ταυτόχρονη δημιουργία νέων δυνατοτήτων συνέργειας, η υπέρβαση τυχόν εμποδίων εισόδου, η μείωση του κόστους παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών και η επίτευξη καινοτομιών και διαφοροποιήσεων στην παραγωγή.

Αδιαμφισβήτητα, η συγκέντρωση επιχειρήσεων είναι πάγια τακτική τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, ωστόσο η επιτυχία της δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη καθώς επηρεάζεται, αναλόγως της οικονομίας και της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται, από πλείστους παράγοντες. Σημαντικότερος παράγοντας αποτυχίας μια συγχώνευσης και εξαγοράς είναι η μετασυγχωνευτική διαχείριση του νέου σχήματος που έχει προκύψει.

Συνοπτικά, λόγοι αποτυχίας της πλειοψηφίας των εξαγορών και συγχωνεύσεων είναι το υπερβολικό κόστος εξαγοράς, το οποίο συχνά δεν υπολογίζεται σωστά ή λανθασμένα θεωρείται ως επιτρεπτό ρίσκο, η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού και ορθής επενδυτικής λογικής, οι μη ρεαλιστικές προσδοκίες για τις ικανότητες και δυνατότητες του νέου σχήματος, τα προβλήματα εκπροσώπησης και των εσωτερικών συγκρούσεων σε συμφέροντα, κουλτούρες, ανταγωνισμό και σαφώς οι οικονομικές συνθήκες τη δεδομένη χρονική στιγμή στην αγορά.

1.7. ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ – ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ

Όπως απορρέει από τον Κανονισμό 139/2004³ και την ελληνική νομοθεσία ν. 3959/2011⁴, όπως αυτή ισχύει, κηρύσσεται μη συμβατή με την κοινή αγορά ή απαγορευμένη κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, η οποία δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, ιδίως εάν δημιουργεί ή ενισχύει δεσπόζουσα θέση. Με τις προγενέστερες ρυθμίσεις ήτο απαραίτητη προϋπόθεση η παρακώλυση του ανταγωνισμού, μέσω της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης. Πλέον αρκεί και μόνο ο περιορισμός του ανταγωνισμού ώστε να θεμελιωθεί απαγόρευση της συγκέντρωσης. Ο κανόνας αυτός είναι γενικός, διότι εφαρμόζεται σε κάθε πιθανή περιοριστική ως προς τον ανταγωνισμό συγκέντρωση, αλλά και απόλυτος διότι δεν υπόκειται σε καμία εξαίρεση, σε αντίθεση με την απαγόρευση συμπράξεων (άρθρο 101 ΣΛΕΕ και άρθρο 1 ν. 3959/2011), όπου προβλέπονται εξαιρέσεις βάσει της τρίτη παραγράφου⁵.

Όπως αναφέρεται στα συγγράμματα, πυρήνα της απαγόρευσης αυτής αποτελεί η κυριαρχία της αγοράς. Βάσει των άρθρων 102 ΣΛΕΕ και 2 ν. 3959/2011 εξετάζεται δεσπόζουσα θέση στην αγορά και εξετάζεται κατά πόσο γίνεται καταχρηστική εκμετάλλευση αυτή. Η ειδοποιός διάφορα στην περίπτωση των συγκεντρώσεων είναι η εξέταση των επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και η πιθανότητα δεσπόζουσας θέσης στο μέλλον, ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης. Γίνεται σαφώς διαφοροποίηση ανάμεσα στις οριζόντιες (ανταγωνιστικές επιχειρήσεις) , στις κάθετες (μεταξύ επιχειρήσεων διαφορετικού επιπέδου) και στις σωρευτικές (εκείνες δηλαδή που δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους).

Στις οριζόντιες συγκεντρώσεις, όπως η υπόθεση που θα αναλυθεί κατωτέρω, εξετάζονται δύο αποτελέσματα στην αγορά. Το άμεσο και το έμμεσο. Το άμεσο αποτέλεσμα αφορά τον περιορισμό του αριθμού των ανταγωνιστών στην εκάστοτε σχετική αγορά και στην αύξηση της συγκέντρωσης. Πρακτικά αυτό συνεπάγεται την ελαχιστοποίηση ή παύση των

³ Άρθρο 2 παρ. 3 «Οι συγκεντρώσεις που ενδέχεται να παρακωλύουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας ή της ενίσχυσης μιας δεσπόζουσας θέσης, κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά».

⁴ Άρθρο 7 παρ. 1 «Με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, η οποία υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση μιας δεσπόζουσας θέσης».

⁵ Παλαιότερα στην ελληνική νομοθεσία προβλεπόταν η δυνατότητα μέσω Κοινής Υπουργικής Απόφασης με ειδική αιτιολόγηση, να εγκριθεί συγκέντρωση που προγενέστερα είχε απαγορευτεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Πλέον κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται.

ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούνται στη νέα υπό συγκέντρωση επιχείρηση, με αποτέλεσμα αυτή να λειτουργεί πια μονοπωλιακά. Το έμμεσο αποτέλεσμα αφορά τις εναπομείναντες στην αγορά ανταγωνίστριες επιχειρήσεις, για τις οποίες είναι πιθανό να δημιουργηθεί ένα ευνοϊκό κλίμα ανάπτυξης εναρμονισμένων πρακτικών, με απότοκο την καθόλα συμπραξιακή συμπεριφορά της νέας υπό συγκέντρωσης επιχείρησης με τις ανταγωνίστριές της, παρά την επιθυμητή ανταγωνιστική συμπεριφορά. Ουσιαστικά το έμμεσο αποτέλεσμα οδηγεί σε ολιγοπωλιακή κυριαρχία, από την οποία εκλείπουν κίνητρα διαφοροποίησης, πλουραλισμού, προοπτικής των προϊόντων, των τιμών και των μεριδίων αγοράς.

Όσον αφορά τις κάθετες συγκεντρώσεις και τις σωρευτικές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποιεί την έννοια της δύναμης του χαρτοφυλακίου (portfolio power), στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες οι πελάτες- μεταπωλητές αγοράζουν «σειρά» των προϊόντων, κατά την οποία εντοπίζεται πως η οικονομική δύναμη που δύναται να προκύψει από σειρά προϊόντων σε διαφορετικές αγορές είναι μεγαλύτερη από εκείνη των μερών της.

Συμπερασματικά, ο προβληματισμός έγκειται στη πιθανότητα μέσω της συγκέντρωσης μεταξύ επιχειρήσεων, ενίσχυσης ή και δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης η οποία θα αποφέρει καταχρηστικές πρακτικές προς εκμετάλλευση αυτής. Ο εν λόγω προβληματισμός εξετάζεται ενδελεχώς από τις αρμόδιες Επιτροπές Ανταγωνισμού και κρίνεται εκάστοτε η έγκριση ή μη της συγκέντρωσης.

1.8. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Σκοπός του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί η προστασία του ανταγωνισμού υπό την έννοια ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει εάν το αίτημα δύο ή ανωτέρω επιχειρήσεων σχετικά με κάθε μορφής συγκέντρωση έχει ως πιθανό αποτέλεσμα τον κίνδυνο ίδρυσης μονοπωλιακής θέσης. Ουσιαστικά εξετάζεται εάν από τον προτεινόμενο συνδυασμό των επιχειρήσεων είναι πιθανό να δημιουργηθεί μονομερής δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, ή συλλογική δεσπόζουσα θέση. Η σχετική αγορά και τα προϊόντα-υπηρεσίες που εμπíπτουν σε αυτή εντοπίζονται μέσω τεστ υποθετικού μονοπωλητή – SSNIP TEST, το οποίο ουσιαστικά με μαθηματική μέθοδο ποσοστών εντοπίζει ποια προϊόντα είναι επαρκώς υποκατάστατα μεταξύ τους, ώστε να ασκούν σημαντικό ανταγωνιστικό περιορισμό.

Ο έλεγχος των συγκεντρώσεων έχει προληπτικό και όχι κατασταλτικό χαρακτήρα, καθώς παρεμβαίνει με σκοπό να αποτρέψει τη πιθανότητα δημιουργίας δομών που να ευνοούν την

ταυτόχρονη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, παρακωλύοντας έτσι τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά. Η Επιτροπή στη διάρκεια ελέγχου μιας συγκέντρωσης έχει τη δυνατότητα, την εξουσία ουσιαστικά, βάσει του ΕΕ Κανονισμού, να αρνηθεί την έγκρισή της, λόγω διαφόρων παραγόντων που αποκλείουν τελικώς τον θεμιτό ανταγωνισμό ή να την αποδεχθεί με ταυτόχρονη ανάληψη ορισμένων υποχρεώσεων από τα μέρη, όπως για παράδειγμα η παρεπόμενη υποχρέωση μη επιβολής αποκλειστικότητας και εκπτώσεων στην υπόθεση Coca- Cola/ Amalgamated Beverages⁶.

Στην ελληνική έννομη τάξη ο έλεγχος συγκεντρώσεων των επιχειρήσεων ορίζεται από τα άρθρα 5 έως 10 του νόμου 3959/2011, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Σημαντική είναι η διαφοροποίηση της συγκεντρώσεως επιχειρήσεων, οι οποίες δεν εμπίπτουν στις γενικές απαγορεύσεις των άρθρων 1 και 2 του ίδιου νόμου, που αφορούν τις απαγορευμένες συμπράξεις και την απαγόρευση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης αντίστοιχα.

1.9. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

1.9.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποτελεί όργανο εφαρμογής των κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού, βάσει του νομοθετήματος περί προστασίας αυτού, του νόμου δηλαδή 3959/2011⁷. Συγκεκριμένα στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της Επιτροπής Ανταγωνισμού και δη στο άρθρο 14 παρ. 1 όπου ισχύει πως «1. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων άλλων αρχών που ορίζονται με την περ. στ) της παρ. 2 του άρθρου 113 του ν. 4727/2020 (Α' 184) και με τις περ. κα) και κδα) της παρ. 1 και α) της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4053/2012 (Α' 44), η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι αρμόδια για την τήρηση του παρόντος νόμου και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκτελεί τα καθήκοντά της και ασκεί τις εξουσίες της με αμεροληψία και προς το συμφέρον της αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής των άρθρων αυτών». Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει να τηρείται η επιφύλαξη που ορίζει ο νόμος «υπό την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των άλλων αρχών».

⁶ Υπόθεση (Υπόθεση Coca- Cola/ Amalgamated Beverages IV/M.794/22.01.1997)

⁷ Τροποποιήσεις πραγματοποιήθηκαν με το ν. 4886/2022, όπου με τον οποίο τέθηκαν σε ισχύ όσα αφορούν τα θέματα «Εκσυγχρονισμού του δικαίου ανταγωνισμού για την ψηφιακή εποχή- Τροποποίηση του ν. 3959/2011 και ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2018 για την παροχή αρμοδιοτήτων στις αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών, ώστε να επιβάλλουν αποτελεσματικότερα τους κανόνες και για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και άλλες διατάξεις».

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού νοείται ως ανεξάρτητη αρχή, κατέχοντας διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Διαθέτει νομική προσωπικότητα, με τη δυνατότητα να παρίσταται αυτοτελώς στα δικαστήρια. Αρμόδιος για την εποπτεία της αρχής είναι ο Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας βάσει του άρθρου 12 παρ. 1 του νομοθετήματος.

1.9.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Με την τροποποίηση του 3959/2011 με το νέο νόμο 4886/2022 και δη του άρθρου 14 με το νέο άρθρο 12, οι αρμοδιότητες της Επιτροπής διαμορφώνονται ως εξής:

-Διαπιστώνει τις παραβάσεις των άρθρων 1 και 2 του νομοθετήματος και των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ και λαμβάνει τις αποφάσεις που αναφέρονται στα άρθρα 25 και 25Γ του νομοθετήματος. Τηρώντας σε κάθε περίπτωση την αμεροληψία της προς το συμφέρον της αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής των προαναφερθέντων άρθρων.

-Εγκρίνει ή απαγορεύει την πραγματοποίηση συγκέντρωσης επιχειρήσεων κατά τα άρθρα 6,7,8, και λαμβάνει τα αντίστοιχα μέτρα σε κάθε περίπτωση.

-Λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την δημιουργία συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού βάσει του άρθρο 11.

-Απειλεί ή επιβάλλει κυρώσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη νομοθεσία.

-Λαμβάνει προσωρινά και ασφαλιστικά μέτρα.

-Επιτρέπει με απόφαση της, την εξαίρεση συμπράξεων

-Ανακαλεί το ευεργέτημα της απαλλαγής, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις

-Συλλέγει, επεξεργάζεται και αξιολογεί όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και στοιχεία, υπό το πρίσμα πάντοτε της εχεμύθειας.

-Συνεργάζεται με τα ελληνικά δικαστήρια σε κάθε περίπτωση.

-Διατυπώνει ποικίλων θεμάτων προτάσεις και γνώμες και εκδίδει αποφάσεις, και κυρίως θεμάτων που άπτονται στην εσωτερική της λειτουργία.

-Συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αρχές ανταγωνισμού των άλλων κρατών – μελών της Ένωσης.

-Συνεργάζεται με τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, παρέχοντας του κάθε πληροφορία που ερωτάται.

-Χαρτογραφεί τις συνθήκες ανταγωνισμού σε όλες τις αγορές και κλάδους οικονομίας.

-Διαπιστώνει περαιτέρω παραβάσεις που θεμελιώνονται στις αρμοδιότητές της υπό τη νομοθεσία.

ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 23 του προγενέστερου νόμου, δύναται η Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για θέματα αρμοδιότητάς της, είτε με πρωτοβουλία της, είτε με αίτημα του εποπτεύοντος Υπουργού ή άλλου αρμόδιου Υπουργού. Ουσιαστικά γνωμοδοτεί επί νομοθετημάτων που εμπλέκονται σε ζητήματα ανταγωνισμού και διατυπώνει γνώμη επί κατάργηση ή τροποποίηση διατάξεων που μπορεί θέτουν εμπόδιο σε αυτόν και αντίστοιχα πρόταση για πιο ορθή διατύπωση της διάταξης, που να μην πλήττει τον υγιή ανταγωνισμό.

1.10. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

Για λόγους απλούστευσης και κατανόησης της έννοιας αλλά και της σπουδαιότητας των εξαγορών και των συγχωνεύσεων παρατίθενται περιληπτικά πέντε από τις μεγαλύτερες Σ&Ε που απασχόλησαν την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και κάποιοι πίνακες που απεικονίζουν τις τάσεις Σ&Ε σε ΗΠΑ και παγκόσμιο επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο, γίνεται λόγος για Σ&Ε στους κλάδους των καπνοβιομηχανιών, των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας:

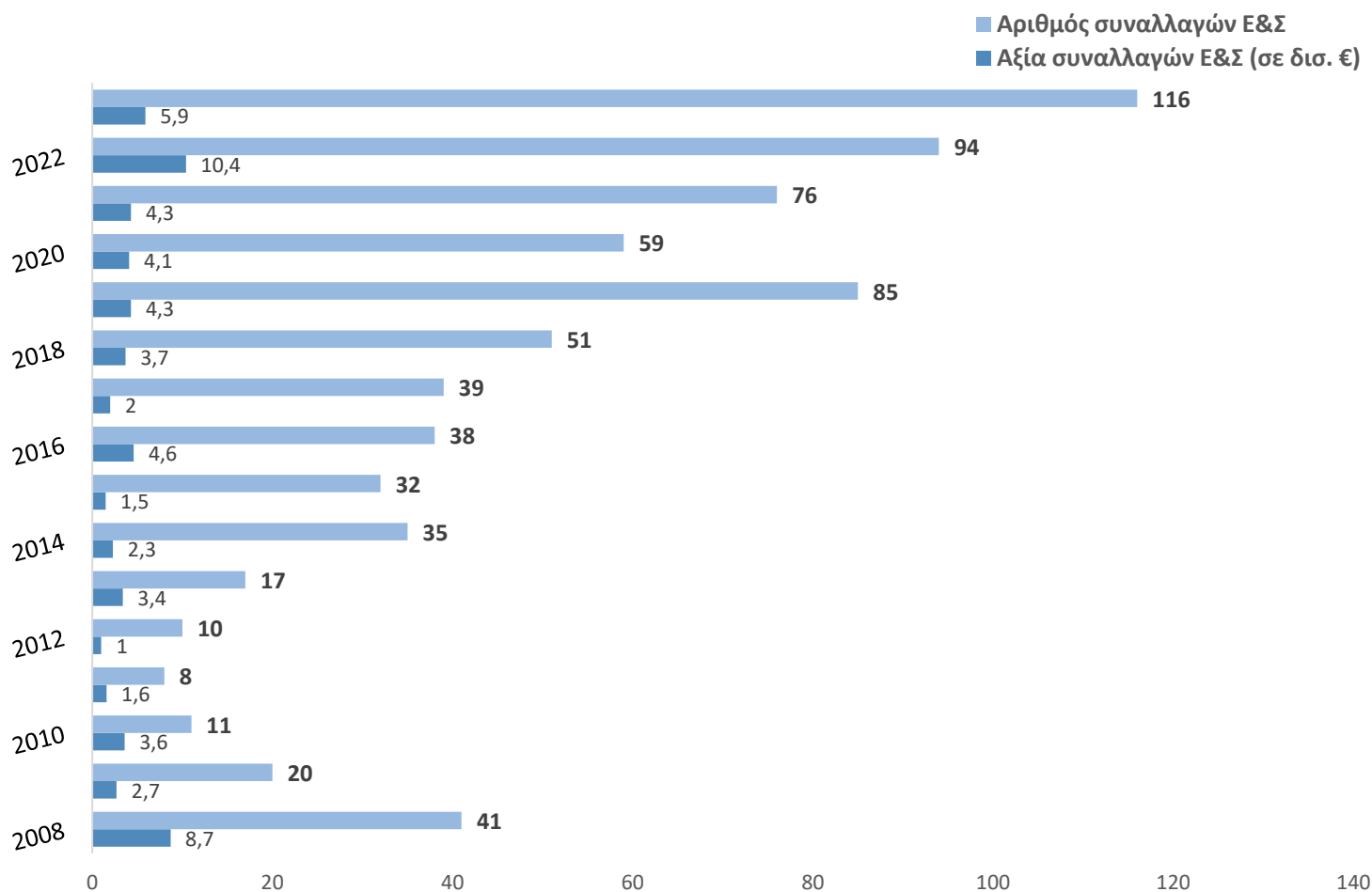
1. Philip Morris International και Παπαστράτος (2003): εξαγορά στον χώρο των καπνοβιομηχανιών, ύψους 371 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία δημιούργησε στην Ελλάδα ένα από τα πιο σύγχρονα εργοστάσια παραγωγής καπνικών προϊόντων.
2. Cosmote - Γερμανός (2006): Η πρώτη εξαγόρασε την τελευταία για 1,58 δισ. ευρώ.
3. Alpha Bank - Εμπορική Τράπεζα (2012): Η Alpha Bank εξαγόρασε την Εμπορική Τράπεζα από την Crédit Agricole.
4. Τράπεζα Πειραιώς - Αγροτική Τράπεζα (2012): Η Πειραιώς απέκτησε τα υγιή στοιχεία του ενεργητικού της Αγροτικής Τράπεζας έναντι ποσού 95 εκατομμυρίων ευρώ.
5. Μυτιληναίος ΑΕ - ΜΕΤΚΑ ΑΕ (2017): Συγχώνευση που ενίσχυσε τη θέση της Μυτιληναίος στην ενέργεια. Η συγκεκριμένη συγχώνευση δεν αφορούσε εξαγορά έναντι χρηματικού ποσού, αλλά απορρόφηση της θυγατρικής ΜΕΤΚΑ από την Μυτιληναίος.
6. Η Vantage Towers AG απέκτησε από την Crystal Almond, το 38% των μετοχών της

εταιρείας Vantage Towers Greece SA , έναντι τιμήματος € 288εκ, ενώ με την εξαγορά επιτυγχάνεται η απόκτηση του 100% των μετοχών της Vantage Towers Greece από την Vantage Towers AG.

7. Η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. (2021) εξαγόρασε τις εταιρίες Αιολική Ενεργειακή Εύβοιας Α.Ε και Αιολική Ενεργειακή Αχλαδότοπος Α.Ε, αποκτώντας 2 αιολικά πάρκα με έδρα την Ελλάδα συνολικής ισχύος 37,2 MW. Το τίμημα ήταν €85 εκ.

Παρακάτω παρατίθεται η απεικόνιση της δραστηριότητας των Σ&Ε [Διάγραμμα 1] για τα έτη 2008- έως 2023, βάσει της έρευνας που πραγματοποίησε η PwC. Στο διάγραμμα διακρίνεται πως το 2019, το ποσοστό επιστρέφει σε επίπεδα προ της ελληνικής οικονομικής κρίσεως, ενώ εκτός του διαγράμματος αξίζει να σημειωθεί πως το 2023, τα ποσοστά Σ&Ε σχεδόν διπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2022 για τις οποίες δε δημοσιεύτηκε το τίμημα εξαγοράς (37 το 2021, 61 το 2023, 38 το 2022).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ Σ&Ε ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



[Διάγραμμα 1]⁸

⁸ Παρουσίαση PwC (2024), 'Εξαγορές και Συγχωνεύσεις στην Ελλάδα το 2023', Μάρτιος 2024

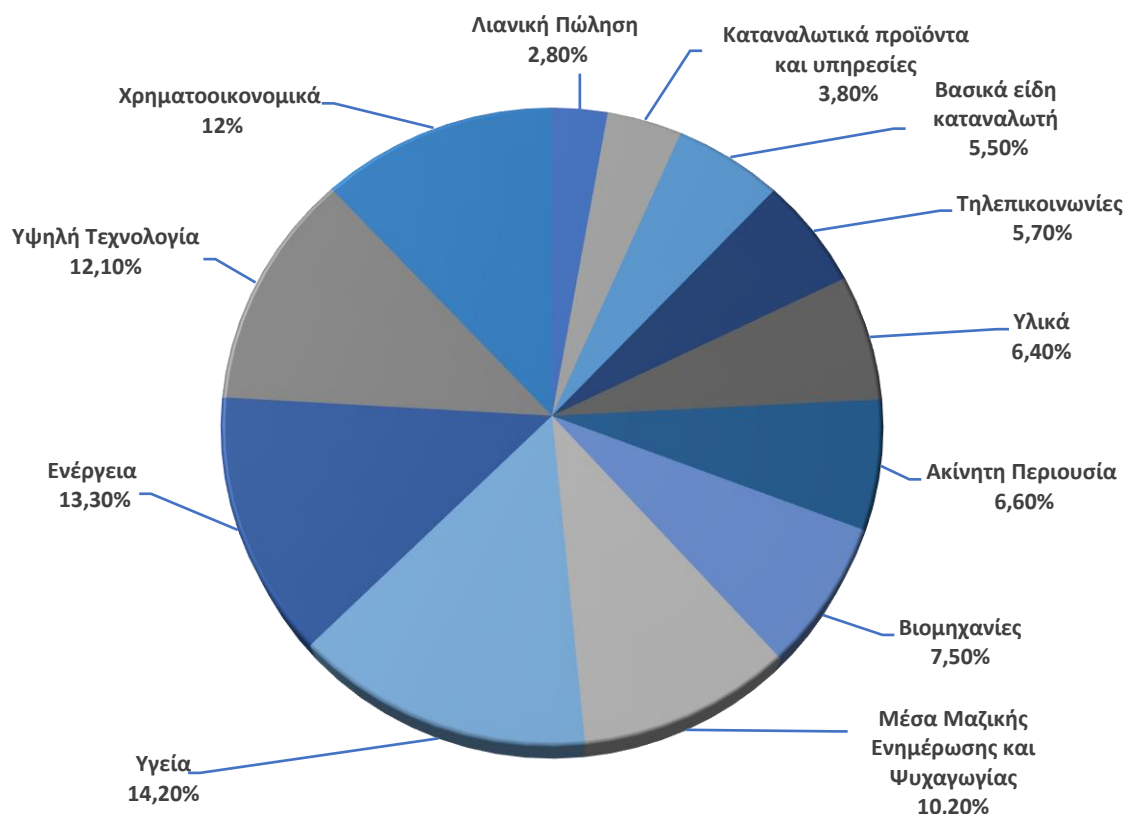
Σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι Σ&Ε προέρχονται από ποικίλους κλάδους (φαρμακοβιομηχανία, οι τηλεπικοινωνίες, η ενέργεια και οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες), φέροντας φυσικά σημαντικές επιπτώσεις στις αντίστοιχες βιομηχανίες τους αλλά και στον γενικότερο οικονομικό χάρτη της Ευρώπης. Ακολουθούν τα εξής πέντε σημαντικά παραδείγματα:

1. Vodafone - Mannesmann (1999): εξαγορά της γερμανικής τηλεπικοινωνιακής εταιρείας Mannesmann από τη βρετανική Vodafone, ύψους περίπου 180 δισεκατομμυρίων ευρώ.
2. Sanofi - Aventis (2004): φαρμακευτικοί όμιλοι που συγχωνεύτηκαν αξίας περίπου 54 δισεκατομμύριων ευρώ.
3. Arcelor - Mittal (2006): χαλυβουργικές εταιρείες που συγχωνεύτηκαν στην νέα ArcelorMittal, συμφωνία αξίας περίπου 33 δισεκατομμύρια ευρώ.
4. Royal Dutch Shell - BG Group (2016): συμφωνία έναντι 70 δισεκατομμυρίων ευρώ στον τομέα του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και της παγκόσμιας παραγωγής ενέργειας.
5. Bayer - Monsanto (2018): στον κλάδο της γεωργίας (σπόροι και αγροχημικά), η εξαγοράζουσα γερμανική και η εξαγοραζόμενη αμερικάνικη αντίστοιχα εταιρεία, αποτέλεσαν μια από τις μεγαλύτερες Σ&Ε στον κλάδο ύψους περίπου 56 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Σχετικά με τις συγκεντρώσεις στις ΗΠΑ βάσει της αναφοράς του Ινστιτούτου για τις Συγχωνεύσεις, Εξαγορές και Συμμαχίες (Institute for Mergers, Acquisitions and Alliances - IMAA) παρατίθενται τα παρακάτω διαγράμματα για τις «Ανακοινωθέντες Σ&Ε στις ΗΠΑ κατηγοριοποιημένες ανά βιομηχανίες τα έτη 2000-2018»⁹:

⁹ <https://imaa-institute.org/mergers-and-acquisitions-statistics/united-states-ma-statistics/>

ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ (σε δις. δολαρίων)



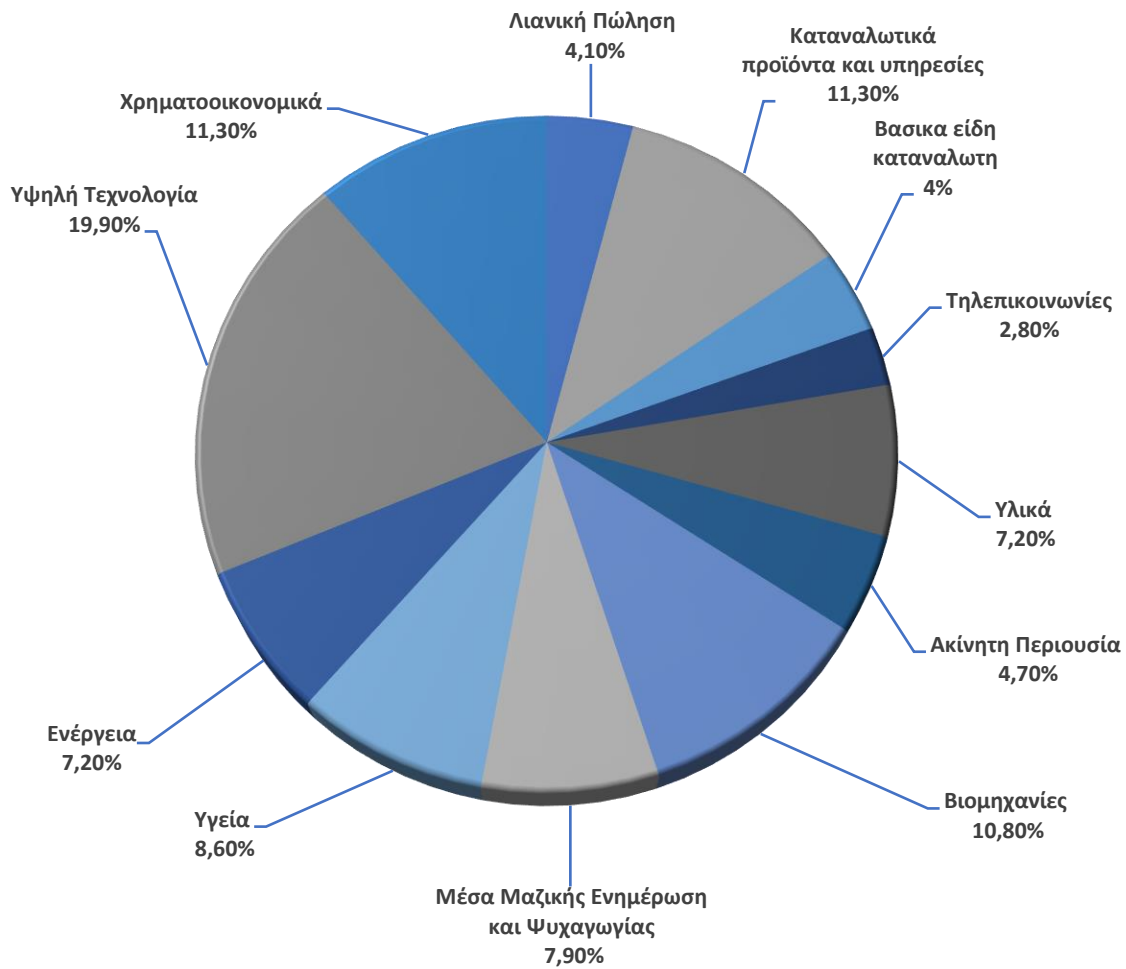
[Διάγραμμα 2]¹⁰

Όπως φαίνεται από το ανωτέρω διάγραμμα [Διάγραμμα 2] ο κλάδος με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα συγχωνεύσεων και εξαγορών στα έτη από το 2000 έως το 2018, βάσει της αξίας συναλλαγών ήταν η υγειονομική περίθαλψη – αντιπροσωπεύοντας το 14,2% όλων των συναλλαγών με συνολική αξία 3,292 δις. USD, με τον κλάδο της Ενέργειας & Ηλεκτρικής Ενέργειας αξίας 3,078 δις. USD να ακολουθεί, ενώ τρίτος έρχεται ο κλάδος της υψηλής τεχνολογίας με 2,807 δις. USD των προσφορών.

Παρακάτω, βάσει των συναλλαγών που πραγματοποιήθηκαν από το έτος 2000 έως 2018, το διάγραμμα [Διάγραμμα 3] απεικονίζει ως τον κλάδο με τον μεγαλύτερο αριθμό συναλλαγών την υψηλή τεχνολογία – αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το ένα πέμπτο όλων των συναλλαγών (19,9%) με συνολικό αριθμό πάνω από 38.350 συναλλαγές. Δεύτεροι πιο ενεργοί αγοραστές θεωρούνται εκείνοι του χρηματοπιστωτικού τομέα με 22.049 συμφωνίες που αντιπροσωπεύουν το 11,4% των συναλλαγών, ενώ τρίτος κλάδος έρχεται εκείνος των καταναλωτικών προϊόντων και υπηρεσιών, αντιπροσωπεύοντας το 11,3% του συνόλου των συμφωνιών.

¹⁰ United States - M&A Statistics” (2024), Institute for Mergers, Acquisitions & Alliances M&A Statistics United States – M&A Statistics “

ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ



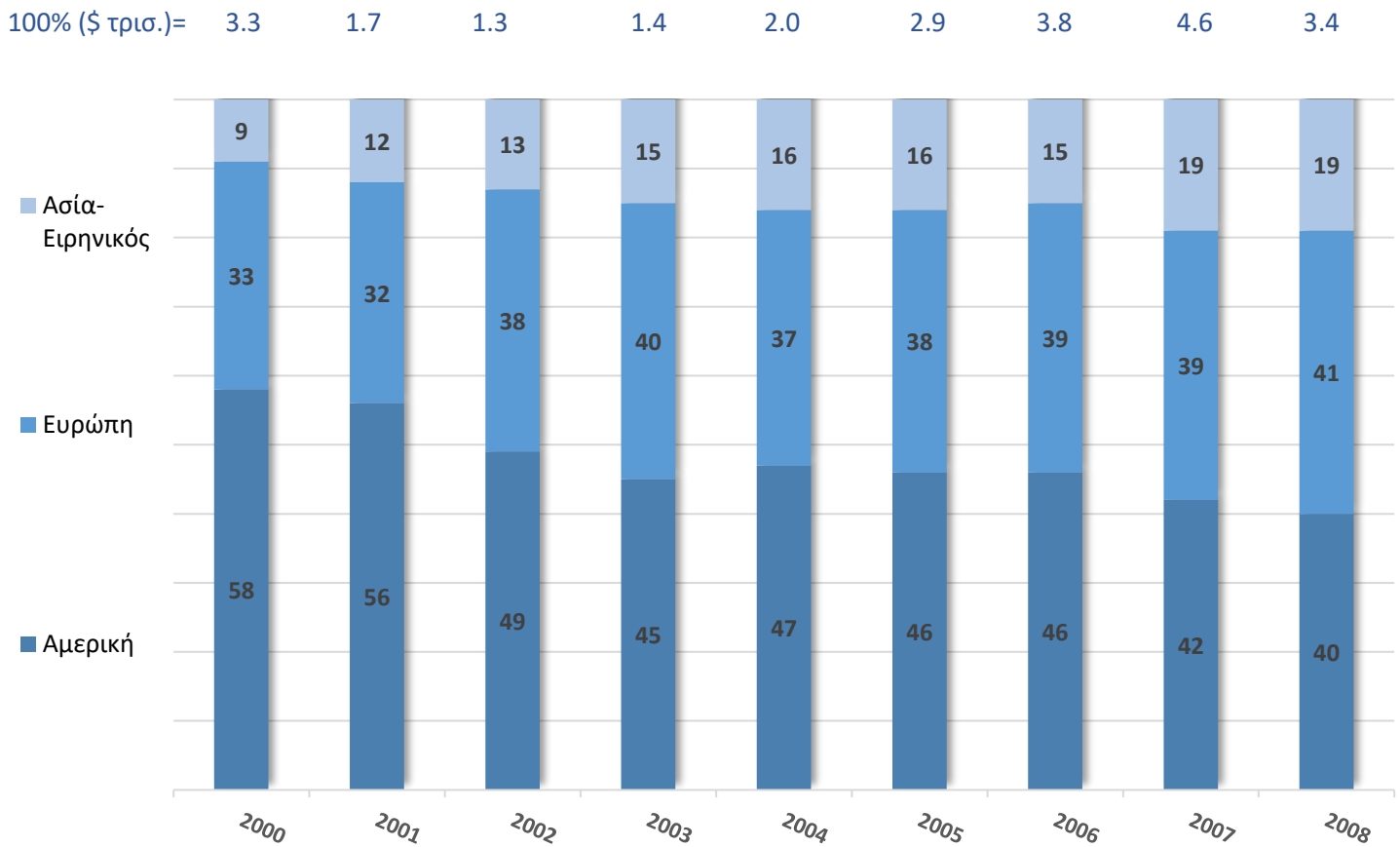
[Διάγραμμα 3]¹¹

Τέλος, σε παγκόσμιο επίπεδο παρατίθεται το παρακάτω διάγραμμα, το οποίο προέρχεται από τη μελέτη των Capaldo et al. (2006), πηγή Dealogic; McKinsey analysis: «Τι διαφορετικό έχουν οι Σ&Ε σε αυτήν την ύφεση» (*“What’s different about M&A in this downturn”*) για τα έτη 2000 έως 2008 [Διάγραμμα 4] καθώς και το διάγραμμα του IMMA (Institute for Mergers, Acquisitions and Alliances), το οποίο απεικονίζει στο για το διάστημα 2000 έως 2023 τις Σ&Ε που πραγματοποιήθηκαν παγκοσμίως σε νούμερο και αξία δολαρίων¹² [Διάγραμμα 5]. Από το 2000, έχουν ανακοινωθεί περισσότερες από 790.000 συναλλαγές παγκοσμίως με γνωστή αξία άνω των 57 τρισεκατομμυρίων δολαρίων.

¹¹ United States - M&A Statistics (2024), Institute for Mergers, Acquisitions & Alliances M&A Statistics “United States – M&A Statistics”

¹² <https://imaa-institute.org/mergers-and-acquisitions-statistics/>

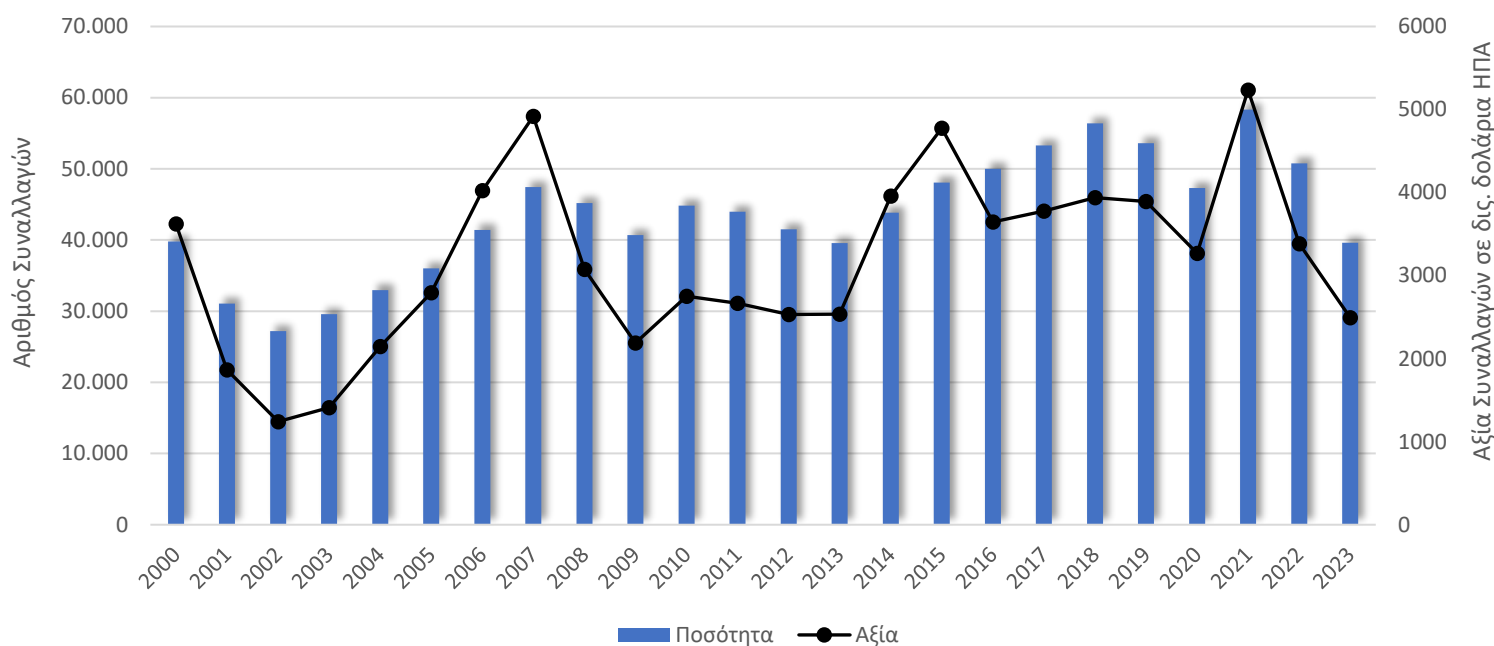
ΤΑΣΕΙΣ Σ&Ε ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ



[Διάγραμμα 4]¹³

¹³ "What's different about M&A in this downtown", (2009), "Perspectives on Corporate Finance and Strategy", Number 30, Winter 2009 "McKinsey on Finance", McKinsey & Company

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ



[Διάγραμμα 5]¹⁴

1.11. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ολοκληρώνοντας το παρόν Κεφάλαιο σχετικά με τις Συγχωνεύσεις και τις Εξαγορές είναι άξια αναφοράς μελέτη του 1999 που πραγματοποίησε η KPMG¹⁵, εταιρεία παροχής συμβουλευτικών, ελεγκτικών και φορολογικών υπηρεσιών, βάσει της οποίας αποδείχθηκε πως το 82% των γενικών διευθυντών των αγοραστριών εταιρειών ήταν ικανοποιημένοι από τις Σ&Ε, άποψη που ωστόσο αποδείχθηκε λανθασμένη καθόσον μόλις το 50% εκ αυτών δεν εκπλήρωσε τα αποτελέσματά που επιθυμούσαν βάσει της Σ&Ε, το 30% δεν έφερε κάποια επιπλέον δημιουργία αξίας, ενώ μόλις το 17% είχε τελικά θετικά αποτελέσματα. Σε νέα έρευνά της, δώδεκα χρόνια μετά (2012) η KPMG τεκμηρίωσε πως το ποσοστό δημιουργίας νέας αξίας μετά από μια Σ&Ε ανερχόταν στο 31%. Τα ανωτέρω θεμελιώνουν πως στις Σ&Ε οι πιθανότητες να δημιουργηθεί αξία ή να δημιουργηθεί κίνδυνος ως προς αυτή είναι περίπου σε ισοψηφία. Σε μελέτη τους το 2010, συνεργάτες της McKinsey, Dobbs et al. έθεσαν τις βασικές αρχές βάσει των οποίων πρέπει να λαμβάνονται οι αποφάσεις. Οι τέσσερις αυτές βασικές αρχές είναι η αρχή δημιουργίας βασικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (core-of-value), η αρχή της διατήρησης αυτής της αξίας (conservation of value principle) με τη βελτίωση των ταμειακών ροών, η αρχή των ανατροφοδοτούμενων προσδοκιών (the

¹⁴ "Number & Value of M&A Worldwide" (2024), Institute for Mergers, Acquisitions & Alliances, M&A Statistics United States – M&A Statistics

¹⁵ Μέλος των BIG4 ελεγκτικών εταιρειών, μαζί με τις Deloitte, EY, και PwC.

expectations treadmill principle) δηλαδή όσο υψηλές προσδοκίες δημιουργεί η εταιρεία τόσο υψηλές αποδόσεις θα πρέπει να προσφέρει και η αρχή του πιο κατάλληλου ιδιοκτήτη. Σήμερα, σύμφωνα με την έρευνα "ESG Due Diligence 2024" της KPMG, λαμβάνοντας ως δεδομένο την αβεβαιότητα και επιβράδυνση που επικρατεί στις εξαγορές και συγχωνεύσεις τα τελευταία χρόνια, γίνεται πρόδηλο πως κυρίαρχο ρόλο για τις επενδυτικές αποφάσεις και απαιτήσεις διαδραματίζει το due diligence στο ESG¹⁶, ακρωνύμιο που πριν δέκα χρόνια θα απασχολούσε ελάχιστους ως βασικό εργαλείο στην επιχειρηματική ατζέντα.

¹⁶ Το «ESG» προέρχεται από τις λέξεις Περιβαλλοντικό (Environment), Κοινωνικό (Social) και Διακυβέρνηση (Governance). Πιο αναλυτικά, η αξιολόγηση ESG βασίζεται σε τρεις βασικούς παράγοντες που μετρούν τις ηθικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις μιας επένδυσης σε μια εταιρεία ή επιχείρηση.

Η νομοθεσία της ΕΕ (NFRD, CSRD) απαιτεί από όλες τις μεγάλες εταιρείες και όλες τις εισηγμένες εταιρείες να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους και τις ευκαιρίες που προκύπτουν από κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και για τον αντίκτυπο των δραστηριοτήτων τους στην κοινωνία και το περιβάλλον. Η δημοσιοποίηση αυτή βοηθά τους επενδυτές, τις εταιρείες, την κοινωνία, τους πολίτες τους καταναλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς να αξιολογήσουν τις επιδόσεις βιωσιμότητας των εταιρειών, ως μέρος της ευρωπαϊκής πράσινης συμφωνίας. Προωθούν έτσι τη διαφάνεια, τη λογοδοσία και τις υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές, καλύπτοντας παράγοντες όπως η κλιματική αλλαγή, τα ανθρώπινα δικαιώματα και η διαφορετικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

«ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ»

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αδιαμφισβήτητα η αεροπορική βιομηχανία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και καίριους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Συντελεί ως ο σπουδαιότερος κλάδος μεταφορών για τη διασύνδεση των χωρών και των ατόμων, τη διευκόλυνση του παγκοσμίου εμπορίου, τη μεταφορά επιβατών και αγαθών από την μία άκρη του κόσμου στην άλλη. Τα πρώτα αεροσκάφη κάνουν την εμφάνιση τους στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ενώ μέχρι και σήμερα οι εξελίξεις είναι ραγδαίες, τόσο στις νέες τεχνολογίες και καινοτομίες στον σχεδιασμό και την κατασκευή των αεροσκαφών, όσο και στις μεθόδους διαχείρισης των αεροδρομίων και την παροχή υπηρεσιών σε αυτά.

Παρότι η αεροπορική βιομηχανία συνετέλεσε στην βελτίωση της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής κατά μέγιστο ποσοστό, διαρκώς αντιμετωπίζει και σημαντικές προκλήσεις. Μερικές εξ αυτών είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και η προσαρμογή στις νέες συνθήκες που επιβάλλουν η κλιματική αλλαγή και η ανάγκη αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών ζητημάτων εν γένει. Με την ολοένα αυξανόμενη εξάπλωση και θεμελίωση, νομοθετικά και πρακτικά, των κριτηρίων ESG, η αεροπορική βιομηχανία καλείται τώρα περισσότερο από ποτέ να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του νέων αυτών επιταγών. Παράλληλη η ασφάλεια των επιβατών και των πτήσεων από απειλές τόσο αστοχιών όσο και περιπτώσεων κυβερνοεπιθέσεων απαιτούν διαρκώς επαγρύπνηση και καινοτόμες λύσεις.

Η πρόσφατη πανδημία COVID-19 έπληξε ισχυρά τον κλάδο της αεροπορικής βιομηχανίας, με τις τελευταίες να αδρανοποιούν πλήρως τον στόλο τους για σημαντικό χρονικό διάστημα, αντιμετωπίζοντας έτσι ογκώδη οικονομικά ζητήματα. Πάραυτα εμφανίζονται σημάδια ανάκαμψης του κλάδου, με νέα αεροσκάφη, νέες πρακτικές ασφάλειας και άνεσης.

Η αεροπορική βιομηχανία θα αποτελεί πάντοτε έναν κλάδο συνοδοιπόρο με την παγκόσμια οικονομία, πάντοτε παρόν, με επιτακτική ανάγκη προσαρμογής στις εκάστοτε ανθρώπινες και περιβαλλοντικές ανάγκες.

2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Όπως προαναφέρθηκε, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους τομείς των σύγχρονων μεταφορών παγκοσμίως. Η πρώτη πτήση

καταγράφεται το 1903 από τους αδερφούς Ράιτ και αποτελεί ιστορική στιγμή απαρχής μια νέας πολλά υποσχόμενης εποχής. Καίρια αιτία ραγδαίας εξέλιξης στον χώρο της αεροπορίας αποτέλεσε η ανάπτυξη των τεχνολογιών κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ ήδη από το 1920 δημιουργούνται οι πρώτες αεροπορικές γραμμές. Το 1950 γινόταν λόγος για αερομεταφορές προσιτές στο ευρύτερο κοινό, με την ιστορία να δείχνει σταδιακά από το 1980 και μετά πως πρόκειται για έναν κλάδο με ιδιαίτερα ανεπτυγμένο ανταγωνισμό και καθημερινές ανάγκες για πρόοδο, εξέλιξη και συνεργασία, διαθέτοντας ως φάρετρα ισχυρές στρατηγικές επιβίωσης και επέκτασης.

Περίληπτικά θα γίνει κατωτέρω μια αναφορά στα σημεία τομής της διεθνούς αεροπορίας. Με το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το Νοέμβριο του 1918, οι αντιπρόσωποι από τις σύμμαχες χώρες συναντώνται στο Παρίσι το 1919 και δημιουργούν τη Διεθνή Επιτροπή για την Αεροναυτιλία, θέτοντας σε ισχύ των Κώδικα Αεροναυτιλίας, γνωστό ως «η Σύμβαση του Παρισιού το 1919». Υπογράφηκε τον Οκτώβριο του 1919 από 27 χώρες και έθεσε βασικά νομικά ζητήματα, δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως την κυριαρχία του εθνικού εναέριου χώρου, τα δικαιώματα υπερπτήσης, τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, και τη δημιουργία της CINA (Commission Internationale de Navigation Aérienne), η οποία αποτελεί την αρχή της Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Ακολουθεί η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, η οποία προσπάθησε να ενοποιήσει τους κανόνες που διέπουν τις διεθνείς αερομεταφορές και η οποία στα επόμενα χρόνια τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε αρκετές φορές (Πρωτόκολλο της Χάγης του 1955 και Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999). Τα κύρια σημεία της Σύμβασης της Βαρσοβίας ήταν η ευθύνη των αερομεταφορών, σε περιπτώσεις απώλειας ή ζημίας αποσκευών ή εμπορευμάτων, τραυματισμού ή θανάτου επιβατών, η απαιτούμενη εκ του νόμου τεκμηρίωση, η αρμόδια δικαιοδοσία και το ύψος των αποζημιώσεων.

Το 1944, υπό το πλήγμα και τις νέες ανάγκες που απορρέαν από τον εν εξελίξει Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, συνέρχεται η Διάσκεψη του Σικάγο η οποία έχει στόχο την προώθηση της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας «με έναν ασφαλή και πειθαρχημένο τρόπο». Τα καίρια σημεία και στόχοι ήταν: η δημιουργία Διεθνούς Πλαισίου συνεργασίας και ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας, η υπογραφή και ισχύς της Σύμβασης του Σικάγο για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία¹⁷, η ίδρυση του ICAO (International Civil Aviation Organization) όπως θα αναφερθεί κατωτέρω, η θεσμοθέτηση των πέντε Ελευθεριών του Αέρα και η προώθηση της Παγκόσμιας Συνεργασίας. Ο εν λόγω σταθμός στην ιστορία των αερομεταφορών καθιέρωσε

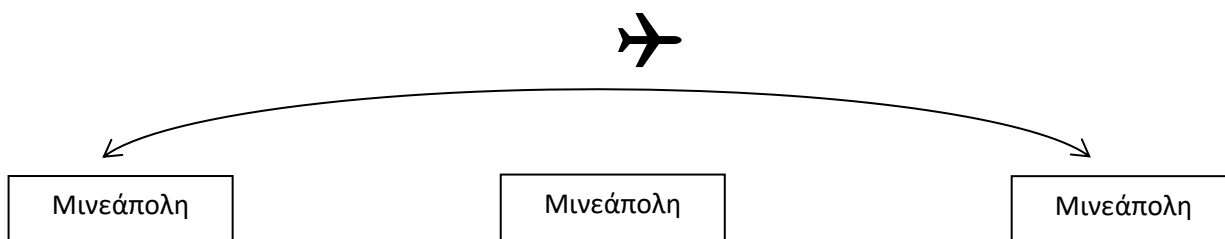
¹⁷ Η εν λόγω Σύμβαση αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο των αερομεταφορών διεθνώς, θέτοντας τους βασικούς κανόνες και αρχές για τη χρήση του εναέριου χώρου, την αεροπορική ασφάλεια και τα δικαιώματα των αερομεταφορών.

κοινά πρότυπα και κανόνες, θεσμοθετώντας ένα διεθνές σύστημα ασφαλούς και αποδοτικής λειτουργίας της πολιτικής αεροπορίας παγκοσμίως, το οποίο αποτελεί έως και σήμερα βασικό «εγχειρίδιο» του κλάδου.

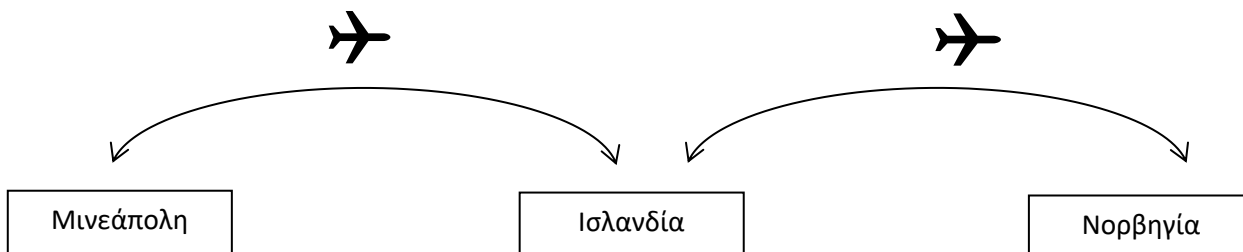
Ολοκληρώνοντας την ιστορική αναδρομή, γίνεται λόγος για δύο εκ των σημαντικότερων θεσμών στον χώρο των αερομεταφορών. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization – ICAO) αποτελεί εξειδικευμένο οργανισμό του ΟΗΕ με κύριο στόχο την εξασφάλιση προτύπων και κανονισμών για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία της παγκόσμιας πολιτικής αεροπορίας. Ο ICAO συνεργάζεται με πλείστες αεροπορικές αρχές, μεταξύ των οποίων η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας των ΗΠΑ (Federal Aviation Administration- FAA), ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (European Aviation Safety Agency – EASA) και ο Διεθνής Σύνδεσμος Αερομεταφορών (International Air Transport Association - IATA). Έδρα και ο ICAO και IATA έχουν στο Μόντρεαλ και συνεργάζονται στενά. Ύστερα από τη διάσκεψη του Σικάγο, το 1945, 31 τακτικοί αερομεταφορείς οργανώνουν στην Αβάνα της Κούβας το Διεθνή Σύνδεσμο Αερομεταφορών (International Air Transport Association - IATA), ο οποίος πρωταρχικό στόχο είχε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί μεταξύ της συνεργασίας των αεροπορικών εταιρειών, των τιμών των εισιτηρίων και των δομών των διαδρομών, καθώς και την επίτευξη συνεργασίας με το διεθνή οργανισμό πολιτικής αεροπορίας και λοιπών διεθνών οργανισμών. Κατά την ίδρυσή της, η IATA είχε 57 μέλη από 31 έθνη, κυρίως στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Σήμερα έχει πάνω από 330 μέλη από 120 έθνη σε κάθε μέρος του πλανήτη και κύρια αποστολή της είναι να εκπροσωπεί, να ηγείται και να εξυπηρετεί την αεροπορική βιομηχανία.

Παρακάτω παρατίθενται σε μορφή σχεδιαγράμματος οι πέντε ελευθερίες του αέρα, όπως αυτές αναλύονται στο σχετικό βιβλίο για την αεροπορική βιομηχανία [Διάγραμμα 6]. Σημαντικό για την κατανόηση του παρακάτω σχεδιαγράμματος είναι να θεωρηθεί ως δεδομένο πως η βάση της αεροπορικής εταιρείας είναι η Μινεάπολη της Αμερικής, ώστε να εξηγηθούν επιγραμματικά οι πέντε ελευθερίες.

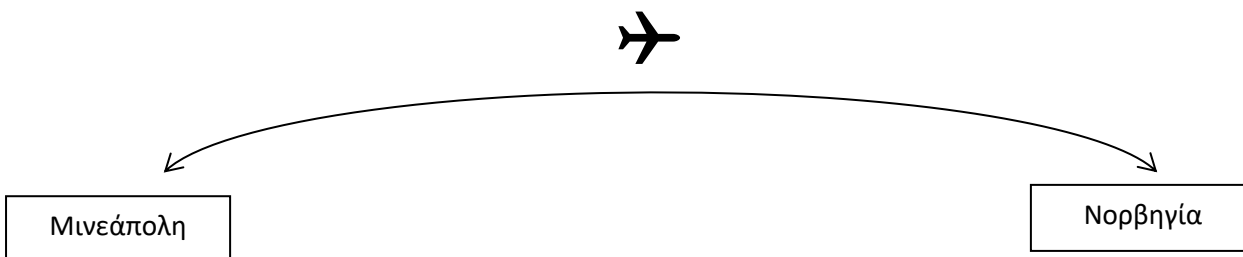
ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ



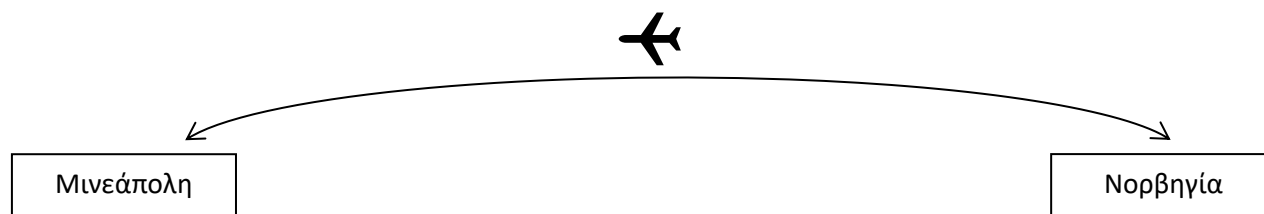
1^η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Ένας αερομεταφορέας μπορεί να πετάξει πάνω από το έδαφος άλλης χώρας χωρίς προσγείωση.



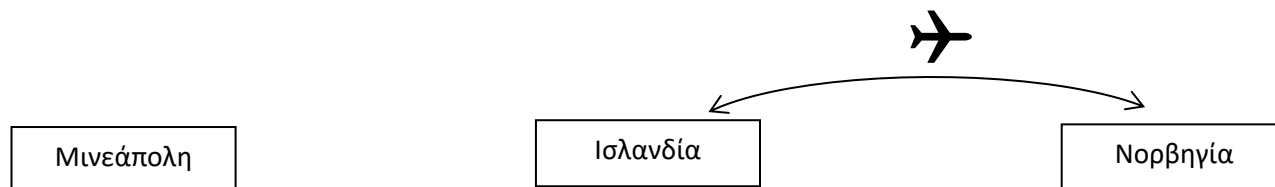
2^η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Ένας αερομεταφορέας μπορεί να προσγειωθεί σε άλλη χώρα για σχετικούς με την κυκλοφορία λόγους, πχ για ανεφοδιασμό καυσίμων ή αλλαγή πληρώματος.



3^η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Ένας αερομεταφορέας μπορεί να αποβιβάσει επιβάτες δικής του χώρας σε άλλη χώρα.



4^η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Ένας αερομεταφορέας μπορεί να πάρει επιβάτες άλλης χώρας και να τους μεταφέρει στη χώρα του.



5^η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Ένας αερομεταφορέας μπορεί να επιβιβάσει επιβάτες από άλλη χώρα και να τους αποβιβάσει σε τρίτη χώρα.

[Διάγραμμα 6]¹⁸

¹⁸ Wells T. Alexander (1997), 'Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών', μετάφραση Μαρία Ταλαντοπούλου, 3η έκδοση Αθήνα, εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, σελ. 469

2.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τι ορίζεται όμως ως αεροπορική βιομηχανία και τι ουσιαστικά περιλαμβάνει αυτή; Γενικότερα ένας κλάδος ορίζεται ως ο επαρκής αριθμός εταιρειών και επιχειρήσεων που παράγουν όμοια ή παρόμοια προϊόντα ή παρέχουν αντίστοιχα υπηρεσίες και συνεπώς μεταξύ τους υπάρχει τόσο η συνεργασία, όσο και ο ανταγωνισμός. Η αεροπορική βιομηχανία περιλαμβάνει τις σχετικές δραστηριότητες εκείνες που συνδέονται με τη μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων- φορτίων. Πιο συγκριμένα, οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται:

- (i) στον σχεδιασμό, κατασκευή των αεροσκαφών,
- (ii) στη λειτουργία και συντήρηση αυτών,
- (iii) στην παροχή των υπηρεσιών, δηλαδή τις εμπορικές πτήσεις επιβατών (άλλως τουριστικές υπηρεσίες) και εμπορευμάτων (cargo),
- (iv) στις υπηρεσίες των αεροδρομίων και των τελωνειακών αρχών
- (v) στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,
- (vi) τη στελέχωση όλων αυτών των θέσεων με το ανθρώπινο δυναμικό, όπως μηχανικοί αεροσκαφών, πιλότοι, αεροσυνοδοί, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, επιμελητές πτήσεων, σχεδιαστές προγραμμάτων πληρώματος, αναλυτές αγοράς, αντιπρόσωποι κατασκευαστικών, ασφαλιστικοί σύμβουλοι πολιτικής αεροπορίας κ.λπ.

Η κύρια υπηρεσία, η οποία συνήθως ταυτίζεται με την έννοια της αεροπορικής εταιρείας, είναι η μεταφορά μέσω πολιτικών αεροσκαφών, άλλως αεροπλάνων, από πιστοποιημένους αερομεταφορείς, η μετακίνηση δηλαδή επιβατών και φορτίων από ένα σημείο του γεωγραφικού χώρου σε ένα άλλο σημείο του γεωγραφικού χώρου, με το καθεστώς του κοινού μεταφορέα με μίσθωση ή αμοιβή. Συχνά σε βιβλιογραφίες συναντάται ο όρος «γενική αεροπλοΐα». Σαφώς απαραίτητη για την άνω διαδικασία είναι η ύπαρξη και τήρηση των δικτύων εναέριων μεταφορών, αποτελούμενοι από αερολιμένες, τα αεροδρόμια δηλαδή που συναντώνται σε πόλεις ανά τον κόσμο¹⁹.

Για την παροχή της ως άνω περιγραφόμενης υπηρεσίας, απαραίτητη κρίνεται η συντονισμένη δραστηριοποίηση των συντελεστών παραγωγής του συστήματος αερομεταφορών. Οι συντελεστές παραγωγής είναι ουσιαστικά οι βασικοί πόροι και παράγοντες βάσει των οποίων υλοποιείται η υπηρεσία αερομεταφοράς. Διακρίνονται έξι κατηγορίες:

¹⁹ Σύμφωνα με τα τελευταία δεδομένα υπάρχουν περίπου 41.700 αεροδρόμια σε όλον τον κόσμο. Περιλαμβάνονται εμπορικά αεροδρόμια, στρατιωτικές βάσεις, μικρά τοπικά αεροδρόμια και ιδιωτικοί αεροδιάδρομοι.

- (i) Κεφάλαιο: οι οικονομικοί πόροι για την απόκτηση ή κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εξέλιξη των αεροσκαφών και για την δημιουργία, συντήρηση και ανάπτυξη των υποδομών (αεροδρόμια, αεροδιάδρομοι, πύργοι ελέγχου, τερματικοί σταθμοί κ.λπ.), τα ίδια τα αεροσκάφη, τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων,
- (ii) Εργασία: το ανθρώπινο δυναμικό, όπως αναλύθηκε ανωτέρω,
- (iii) Γη και Υποδομές: οι εγκαταστάσεις και ο φυσικός χώρος στον οποίο έχουν αυτές δημιουργηθεί για την υποστήριξη όλης της αεροπορικής βιομηχανίας,
- (iv) Τεχνολογία και εξοπλισμός: όλη η τεχνολογία και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται στα αεροσκάφη αλλά και στις λοιπές δομές για την πλοήγηση, την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση των εργαζομένων και των επιβατών,
- (v) Ενέργεια: τα αεροπορικά καύσιμα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές, αλλά και η ενέργεια για τη λειτουργία όλων των δομών,
- (vi) Διοικητικοί και Ρυθμιστικοί παράγοντες: οι νόμοι, κανονισμοί και πολιτικές, σε εγχώριο και διεθνές επίπεδο που διέπουν τις αερομεταφορές και οι αρμόδιοι οργανισμοί που επιβλέπουν και ρυθμίζουν σχετικά με τη λειτουργία του κλάδου της αεροπορικής βιομηχανίας.

Οι ανωτέρω παράγοντες σωρευτικά αποτελούν τους συντελεστές παραγωγής του συστήματος αερομεταφορών, διασφαλίζοντας την ασφαλή, αποδοτική και αξιόπιστη παροχή υπηρεσιών σε τοπικό και διεθνές επίπεδο.

2.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Η αεροπορική βιομηχανία μετρά έναν συμπληρωμένο αιώνα ζωής. Είναι ζωτικής σημασίας για τη διασύνδεση των παγκόσμιων αγορών και την υποστήριξη του διεθνούς εμπορίου, του τουρισμού και της οικονομικής ανάπτυξης. Συμβάλλει άμεσα στην οικονομία μέσω του εμπορικού ισοζυγίου, στη διαφορά δηλαδή που προκύπτει από τα έσοδα και τα έξοδα των διεθνών αερομεταφορών εμπορευμάτων, επιβατών και υπηρεσιών, επηρεάζοντας τον δείκτη ανταγωνιστικότητας του παγκόσμιου χάρτη, μέσω της απασχόλησης, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες αποτελούν από τους μεγαλύτερους εργοδότες. Ακόμη μέσω της έρευνας και ανάπτυξης για τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες της αεροπορικής βιομηχανίας, συμβάλλει στην εθνική και παγκόσμια οικονομία, ενώ σαφώς επηρεάζει και συμπαρασύρει στη διαρκή επαγρύπνηση για ανάπτυξη και τις λοιπές βιομηχανίες (πχ προμηθευτικές) με τις οποίες συνεργάζεται. Προς επίρρωση του τελευταίου παρατίθεται η εκτίμηση πως για κάθε 100 θέσεις εργασίας που δημιουργούνται στον κλάδο της αεροπορικής βιομηχανίας, δημιουργούνται περίπου 73 ακόμη σε άλλες βιομηχανίες.

Μερικά από τα κύρια οικονομικά δεδομένα της αεροπορικής βιομηχανίας κρίνονται τα:

- (i) Έσοδα και Κερδοφορία: τα συνολικά έσοδα της παγκόσμιας αεροπορικής βιομηχανίας ξεπερνούν τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως. Σύμφωνα με την IATA τα έσοδα πριν το 2019 (πριν την πανδημία COVID-19) ανήλθαν σε περίπου 838 δισεκατομμύρια δολάρια ενώ το καθαρό κέρδος του κλάδου ήταν περίπου 25,9 δισεκατομμύρια δολάρια. Στα χρονικά μετά την πανδημία το 2022, η αεροπορική βιομηχανία είχε έσοδα περίπου 472 δις. δολάρια παγκοσμίως.
- (ii) Μεταφορά επιβατών και φορτίων: το έτος 2019 ο αριθμός μεταφοράς επιβατών ξεπέρασε τα 4,5 δισεκατομμύρια, ενώ των μεταφέρθηκαν περίπου 61,3 εκατομμύρια τόνοι φορτίου. Στην περίοδο της πανδημίας ο αριθμός μεταφοράς επιβατών μειώθηκε δραματικά στα 1,8 δισεκατομμύρια, ενώ το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά στα 3,5 δισεκατομμύρια.
- (iii) Επενδύσεις, Κεφάλαια, Άμεσες Ξένες Επενδύσεις: σε δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως ανέρχονται οι δαπάνες των αεροπορικών εταιρειών για αεροσκάφη, αεροπορικά συστήματα και τεχνολογικές υποδομές. Ταυτόχρονα αεροδρόμια και νέα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας προσελκύουν διαρκώς ξένες επενδύσεις (FDI).
- (iv) Ανθρώπινο Δυναμικό: όπως προαναφέρθηκε η αεροπορική βιομηχανία επηρεάζει άμεσα και έμμεσα ένα τεράστιο νούμερο ανθρωπίνου δυναμικού. Σύμφωνα με την IATA το 2020, το νούμερο ανέρχεται σε 87,7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας.
- (v) Οικονομικές Προκλήσεις: ένα σημαντικό τμήμα αυτών αφορά τις περιβαλλοντικές ρυθμίσεις στις οποίες πρέπει να προβούν οι εταιρείες ώστε να είναι συμμορφωμένες με το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο (ESG), κυρίως δηλαδή τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (η αεροπορική βιομηχανία είναι υπεύθυνη για περίπου 2-3% των παγκόσμιων εκπομπών CO₂), οι καθημερινές ανάγκες για καύσιμα, το οποίο ποσοστό κυμαίνεται γύρω στο 20%-30% συνολικών λειτουργικών εξόδων και τα οποία δεδομένων των συνθηκών (πχ πόλεμος Ρωσίας – Ουκρανίας) δημιουργούν διαρκώς αύξηση στις τιμές. Τεράστια οικονομική πρόκληση που αντιμετώπισαν οι αεροπορικές παγκοσμίως ήταν η πανδημία COVID-19, η οποία έφερε σχεδόν αξεπέραστες οικονομικές απώλειες λόγω της καθήλωσης των στόλων για σημαντικό χρονικό διάστημα, αλλά και την ανάγκη προσαρμογής μετέπειτα σε νέες συνθήκες, όπως εκείνη των καθαρισμών των αεροπλάνων.
- (vi) Παγκόσμια οικονομία: η αεροπορική βιομηχανία συνεισφέρει σημαντικά στο παγκόσμιο ΑΕΠ (3,5%), στις επενδύσεις σε τεχνολογίες και υποδομές, με γνώμονα πάντοτε τη βελτίωση της αποδοτικότητας των αερομεταφορών και της εξυπηρέτησης των πελατών.

Παρακάτω παρατίθεται τα Κυκλοφοριακά Στατιστικά Δεδομένα Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, βάσει του οποίου αποφαίνεται η μείωση των μεταφορών από 246 σε 144 ανάμεσα στα έτη 1981 και 1991 αντίστοιχα, λόγω της χαλαρής οικονομίας που επικρατούσε την περίοδο εκείνη στην αγορά και του ισχυρού ανταγωνισμού [Πίνακας 1].

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1987	1990	1991
Μεταφορείς	246	215	196	203	179	179	169	163	151	150	144
Επιβάτες (εκατ.)	15.4	18.6	21.8	26.1	26.0	28.4	31.7	35.2	37.4	42.1	42.0
Μέσος όρος επιβατών ανά μεταφορέα	62,600	86,500	111,200	128,100	152,400	158,400	187,700	213,905	247,415	277,495	291,366
Επιβατικά εισοδηματικά μίλια (δισ)	2.09	2.61	3.24	4.17	4.41	4.47	5.00	6.04	6.77	7.61	7.80
Μέσο εισόδημα ανά μίλι κατά μεταφορέα (εκατ.)	8.50	12.14	16.53	20.46	24.46	24.98	29.60	37.05	44.84	50.75	54.18
Αεροδρόμια	766	817	854	853	854	824	834	861	817	811	811
Μέση απόσταση ταξιδιού (μλ.)	136	141	149	160	173	158	158	173	181	183	186
Αεροσκάφη	1,463	1,573	1,545	1,747	1,745	1,806	1,841	1,801	1,907	1,917	1,992
Μέση καθισματική χωρητικότητα	15.1	15.6	18.1	18.4	19.2	18.4	19.7	20.5	21.8	22.1	22.8
Ώρες πτήσης (χιλ.)	1,994	2,160	2,415	2,764	2,854	2,929	2,942	3,078	3,266	3,447	3,671
Μέση ετήσια χρήση ανά αεροσκάφος	1,363	1,373	1,563	1,582	1,635	1,622	1,598	1,709	1,712	1,798	1,843

[Πίνακας 1]²⁰

2.5. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ, ΕΞΑΓΟΡΕΣ, ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ

2.5.1. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ

Ούσα ήδη στην πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, με γνώμονα πάντοτε την απελευθέρωση των αερομεταφορών, άρα και την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, η ανάγκη των αεροπορικών

²⁰ Wells T. Alexander (1997), 'Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών', μετάφραση Μαρία Ταλαντοπούλου, 3η έκδοση Αθήνα, εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, σελ. 198

εταιρειών για μορφές ολιγοπωλίων φέρνει στο προσκήνιο τις στρατηγικές συγχωνεύσεων, εξαγορών και συμμαχιών.

Οι λόγοι που οδηγούν τις αεροπορικές εταιρείες σε συγχώνευση είναι σαφώς η αύξηση του μεριδίου της αγορά και η επίτευξη υψηλότερων οικονομιών κλίμακας από τη νέα μορφή εταιρείας. Η ανάπτυξη στις οικονομίες των εταιρειών που δημιουργείται μέσω των συγχωνεύσεων ουσιαστικά μπορεί να εξηγήσει την ύπαρξη μικρού αριθμού αεροπορικών εταιρειών. Πολύ σημαντική αιτία συγχώνευσης αποτελεί η επιθυμία ελέγχου της αγοράς και της ισχύς που αποκτά η νέα εταιρεία στον καθορισμό των τιμών και των υπηρεσιών (δρομολόγια, διευκολύνσεις, παροχή υπηρεσιών) σε σχέση με μια μικρότερη εταιρεία. Σαφώς, όταν μια εταιρεία ηγείται από θέση ισχύος στην αγορά διαθέτει και το πλεονέκτημα του μεγάλου αγοραστή, όπου έμμεσα δύναται να ζητά και να επιτυγχάνει χαμηλότερες τιμές κόστους στην αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Μεγάλο ρόλο στις διαδικασίες συγχωνεύσεως διαδραματίζει η φήμη που διαθέτουν οι δύο εταιρείες και το μάρκετινγκ που θα αξιοποιήσουν για να προωθήσουν τη νέα συγχωνευμένη εταιρεία.

Μέσω της συγχώνευσης δύο ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών επιτυγχάνεται η εξαγορά σε χονδρική τιμή ενός ολόκληρου δικτύου δρομολογίων μίας αεροπορικής (εξαγοραζόμενης) από άλλη μία αεροπορική (εξαγοράζουσας) προς όφελος της τελευταίας. Όπως θα αναλυθεί και κατωτέρω, αποτελώντας την κύρια προβληματική της εργασίας αυτής βασική αιτία συγχωνεύσεων αποτελεί η συγχώνευση λόγω υψηλής πιθανότητας πτώχευσης μιας εκ των εταιρειών που συγχωνεύτηκαν. Περαιτέρω λόγοι συγχώνευσης, που βασίζονται στα δρομολόγια που εκτελούν οι αεροπορικές, αποτελούν η ανάγκη εξάλειψης του ανταγωνισμού σε συγκεκριμένα, περισσότερο κερδοφόρα πιθανώς, δρομολόγια και μείωσης εποχιακών προβλημάτων.

Αξίζει να αναφερθεί πως την περίοδο 1980 -1984 ο αριθμός συγχωνεύσεων αυξήθηκε στις 18 το 1985, ενώ το 1986 σε 25. Μετά το 2000 υπήρξαν σημαντικές συγχωνεύσεις μεταξύ των οποίων:

- Air France και KLM (2004)
- Delta Air Lines και Northwest Airlines (2008)
- United Airlines και Continental Airlines (2010)
- British Airways και Iberia (2011)
- American Airlines και US Airways (2013)
- Southwest Airlines και AirTran Airways (2011)
- LAN Airlines και TAM Airlines (2012)
- Alaska Airlines και Virgin America (2016)
- Singapore Airlines και SilkAir (2021)

Συμπερασματικά, τα δεδομένα των τελευταίων χρόνων αποκαλύπτουν την τάση προς συγκέντρωση και ενοποίηση στον κλάδο της αεροπορικής βιομηχανίας, δημιουργώντας συνθήκες ισχυρών ολιγοπωλίων, όπου η παραγωγή της βιομηχανίας είναι χαμηλότερη, η τιμή των εισιτηρίων σαφώς υψηλότερη από εκείνες που συναντώνται σε περιπτώσεις υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά.

2.5.2. ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ

Εκτός όπως των περιπτώσεων συγχώνευσης και εξαγοράς, ένας τόσο πολυσυζητημένος και απαραίτητος κλάδος, με τόσο ισχυρούς ανταγωνιστές, γρήγορα ανέδειξε την ανάγκη δημιουργίας συμμαχιών, ως μονόδρομο προς την επιβίωση στον χώρο.

Μέσω των συμμαχιών επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας²¹, μέσω των οποίων μειώνεται το λειτουργικό κόστος, αυξάνεται η παραγωγικότητα και επιβιώνουν οι αεροπορικές εταιρείες στη διεθνή αγορά. Διακρίνονται σε αμυντικές (υπεράσπιση) και επιθετικές (κατάκτηση νέων αγορών). Θεμέλιο των συμμαχιών αυτών είναι το μάρκετινγκ που έχουν αναπτύξει για την εξάπλωση της φήμης των εταιρειών και της επέκτασης πώλησης εισιτηρίων. Αξίζει να γίνει αναφορά στην έννοια *“code sharing”*, η οποία προσδιορίζει τις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες μια αεροπορική εταιρεία διαφημίζει και εμπορεύεται, εκτός των άλλων, και προορισμούς τους οποίους εκτελεί όχι η ίδια, αλλά μια σύμμαχος εταιρεία με τα δικά της αεροσκάφη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πτήση Αθήνα – Νέα Υόρκη που εμπορεύεται η Aegean Airlines, μέλος της Star Alliance συμμαχίας, αλλά πραγματοποιείται με αεροσκάφη της Emirates Airlines.

Οι πρώτες συμμαχίες εμφανίστηκαν στις αρχές 1980, με τον αριθμό των συμμαχιών από τις 10 το 1983 να αυξάνονται στις 59 το 1990. Εν έτει 2024, γίνεται λόγος για τρεις αεροπορικές συμμαχίες σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες κυριαρχούν στο ταμπλό των διεθνών δρομολογίων:

- (i) Star Alliance: Ιδρύθηκε το 1997 από πέντε κορυφαίες αεροπορικές, Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International και United States και μέχρι σήμερα περιλαμβάνει άνω των 25 αεροπορικών ως μέλη. Αποτελεί τη μεγαλύτερη συμμαχία.
- (ii) SkyTeam: Ιδρύθηκε το 2000 και περιλαμβάνει περίπου 20 αερομεταφορείς, με σημαντικότερες τις Delta Airlines, Air France – KLM και Korean Air.

²¹ Μείωση του κόστους μέσω της αύξηση του ποσοστού του παραγόμενου προϊόντος ή υπηρεσίας.

(iii) Oneworld: Ιδρύθηκε το 1999 και περιλαμβάνει 13 μέλη, με γνωστότερες τις American Airlines, British Airways, Cathay Pacific και Qatar.

Εκτός των προαναφερθέντων τριών μεγάλων συμμαχιών που κυριαρχούν στη διεθνή σκηνή, και αποτελούν συμμαχίες παγκόσμιας κλίμακας, συναντώνται και πιο μικρές, περιφερειακές ή εξειδικευμένες συνεργασίες και κοινοπραξίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, που ωστόσο δεν έχουν σημαντική επιρροή στον παγκόσμιο οικονομικό δείκτη της αεροπορικής βιομηχανίας.

Αντί επιλόγου στην παρούσα υποενότητα παρατίθεται ο παρακάτω πίνακας [Πίνακας 2] που κατηγοριοποιεί τις επιλεγμένες συνεργασίες αεροπορικών εταιρειών στις 30 Ιουνίου του 1992, αντανακλώντας ουσιαστικά την εξελικτική αλλαγή από τις διμερείς σχέσεις στις πολυμερείς, παγκοσμίως.

Air Canada	All Nippon	British Airways	Japan Air Lines	KLM
Air New Zealand	Air Europe	Air Mauritius	Air New Zealand	ALM
British Midland	Aeroflot	Air New Zealand	Canadian Airlines	Garuda
Cathay	Austrian	Caledonian	Cathay	Martinair
SIA	Nippon Cargo	Canadian Airlines	DHL International	Nippon Cargo
TWA	SAS	Delta	Garuda	NLM
	TWA	Maersk	Hawaiian	Nothwest
Air France		SWA	Iberia	SWA
Air Madagascar	American	United	Japan Asia	SIA
Air Mauritius	Aer Lingus		Qantas	Transavia
Austrian	Air New Zealand	Delta	Southwest	Viansa
Canadian Airlines	Cathay	British Airways	Swissair	
Euro Berlin	Finnair	SIA	Thai International	United
Lufthansa	Malev	Swissair	UTA	Alitalia
R Air Maroc	Qantas			Australian
Thai International	SIA			British Airways
UTA				

Lufthansa	Qantas	SAS	Swissair
Aer Lingus	Aerolineas	All Nippon	Austrian
Air France	Air New Zealand	Canadian Airlines	Balair
Air Mauritius	Air Niugini	Continental	CTA
Canadian Airlines	Air Pacific	Finnair	Delta
Cargolux	Air Zimbabwe	LAN-Chile	Finnair
Cathay	American Airlines	Linjeflyg	Japan Air Lines
Condor	Japan Air Lines	Scanair	SAS
DHL International		Spanair	SIA
Euro Berlin	TWA	Swissair	
Garuda	Air Canada	Thai International	
German Cargo	Air India	Varig	
Hapag Loyd	All Nippon		
Interflug	Gulf Air	USAir	
Thai International	Malev	Alitalia	
	PAL	TWA	
	USAir		

[Πίνακας 2]²²

2.6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

2.6.1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι πρόδηλο πως η ελληνική αεροπορική βιομηχανία δε μπορεί να συγκριθεί με αντίστοιχες ευρωπαϊκές εταιρείες μεγαλύτερων διαστάσεων, χωρίς ωστόσο αυτό να την εμποδίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις ευρωπαϊκές ή διεθνείς αερομεταφορές. Αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, κυρίως για να καλύψει ενδοχώριες ανάγκες. Όπως την μεταφορά από και προς τα ελληνικά νησιά. Παρότι ο ανταγωνισμός στον χώρο των αερομεταφορών είναι ιδιαίτερα υψηλός, οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για αύξηση του μεριδίου της αγοράς, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, εκσυγχρονίζοντας το στόλο τους και ακολουθώντας πάγιες τακτικές στρατηγικής για ανάπτυξή τους.

2.6.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

²² Wells T. Alexander (1997), 'Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών', μετάφραση Μαρία Ταλαντοπούλου, 3η έκδοση Αθήνα, εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, σελ. 480

Ιστορικά η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρεία χρονολογείται το 1931 με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ)», ακολουθεί το 1946 και το 1947 η «Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις (Τ.Α.Ε)» και η «Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία (ΕΛΛ.Α.Σ)». Λειτουργούν επίσης μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο Η «Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος (Α.Μ.Ε) και η «Δαίδαλος». Οι τελευταίες τρεις - ΤΑΕ, ΕΛΛ.Α.Σ και Α.Μ.Ε- στην επόμενη δεκαετία (1951) συγχωνεύονται ύστερα από πιέσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης, με σκοπό να διασφαλιστεί η ύπαρξη ενός εθνικού αερομεταφορέα στην Ελλάδα (νέα Τ.Α.Ε.). Ήδη το 1955 η εταιρεία δεν έχει τα επιθυμητά οικονομικά αποτελέσματα και τελικώς εν έτει 1956 και 1957 ο Έλληνας εφοπλιστής Αριστοτέλης Ωνάσης εξαγόρασε την εταιρεία μετονομάζοντάς την «Ολυμπιακή Αεροπορία» (Olympic Airways). Ακολούθησαν οι ονομασίες «Olympic Airlines» το 2003 ύστερα από αναδιοργάνωση λόγω οικονομικών προβλημάτων και τελικώς «Olympic Air», κατόπιν της ιδιωτικοποίησης και εξαγοράς από τον όμιλο Marfin Investment Group (MIG). Η Ολυμπιακή για πολλές δεκαετίες αποτελεί τον εθνικό αερομεταφορέα της Ελλάδας και σύμβολο της ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας. Εξυπηρετούσε δρομολόγια τόσο εσωτερικού, όσο και εξωτερικού.

Τις επόμενες δεκαετίες εμφανίζονται λοιπές αεροπορικές εταιρείες και υποδομές με σημαντικότερη εκείνη της «Aegean Aviation» το 1987, η οποία αρχικώς αποτελούσε εταιρεία παροχής πτήσεων συγκεκριμένων σημαντικών προσώπων και εξειδικευόταν στις εταιρικές πτήσεις και στις πτήσεις αεροδιακομιδών. Μόλις το 1999 μετονομάζεται σε «Aegean Airlines», απορροφώντας στα επόμενα δύο έτη δύο επίσης ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, την «Air Greece» και την «Cronus Airlines». Η σημαντικότερη σαφώς συγχώνευση είναι αυτή της Aegean Airlines με την Ολυμπιακή το 2013, η οποία αποτελεί τη βασική θεματική της παρούσας εργασίας και θα αναλυθεί στα επόμενα Κεφάλαια.

Σημαντική ανάπτυξη σημειώθηκε και στην αμυντική αεροπορική βιομηχανία, με κύριο φορέα την «Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία ΑΕ (ΕΑΒ)», η οποία ιδρύθηκε το 1975 και είναι υπεύθυνη για την κατασκευή, συντήρηση και αναβάθμιση στρατιωτικών αεροσκαφών και λοιπών εξοπλισμών. Κύρια αποστολή της είναι η υποστήριξη των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων.

Οι ελληνικές αεροπορικές υπηρεσίες και εταιρείες κατανέμονται σε: α) αεροπορικές εταιρείες συμβατικών πτήσεων, β) αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, γ) αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν ναύλωση αεροσκαφών, δ) αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων και ε) εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

Οι έξι κυρίαρχες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα, εξυπηρετώντας εσωτερικές, διεθνείς, τακτικές, ναυλωμένες και VIP πτήσεις είναι οι εξής:

1. Aegean Airlines: η μεγαλύτερη αεροπορικής της Ελλάδας, με δίκτυο προορισμών εντός και εκτός Ευρώπης, μέλος της μεγαλύτερης αεροπορικής συμμαχίας, Star Alliance.
2. Olympic Air: θυγατρική της Aegean Airlines, εκτελεί εσωτερικές πτήσεις και πτήσεις σε νησιωτικούς προορισμούς.
3. Sky express: ανερχόμενη αεροπορική εταιρεία, εξυπηρετεί πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού.
4. Ellinair: με έδρα τη Θεσσαλονίκη, εξυπηρετεί κυρίους τουριστικούς προορισμούς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.
5. Bluebird Airways: με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης, εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις (charter flights) και μερικές τακτικές.
6. GainJet Aviation: ειδικεύεται σε πτήσεις VIP και executive πτήσεις.

Αναφορά γίνεται επιπλέον στην αεροπορική Athens Airways ή Αθηναϊκές Αερογραμές, η οποία δραστηριοποιείτο σε εγχώρια δρομολόγια, ιδρύθηκε το 2008, αλλά σταμάτησε τη λειτουργία της το 2011.

Συνοπτικά, ορισμένα παραδείγματα εκ των εθνικών συγχωνεύσεων και εξαγορών ή συνεργασιών, που διαδραματίστηκαν στον χώρο της ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας είναι:

1. Olympic Airways - Olympic Aviation (2003): συγχώνευση δύο θυγατρικών.
2. Aegean Airlines – Olympic Air (2013): όπως αναλυθεί στα επόμενα κεφάλαια.
3. Ellinair- Μουζενίδης Travel (2013): αποτέλεσε συνεργασία στον χώρο του τουρισμού και των αερομεταφορών. Η οικονομική κατάρρευση του Ομίλου Μουζενίδη είχε ως αποτέλεσμα την αναστολή και των δύο αυτών εταιρειών.

2.6.3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο που αφορά τις αερομεταφορές στην Ελλάδα διακρίνεται σαφώς σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Σε διεθνές επίπεδο, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες συμμορφώνονται με τις Διμερείς Συμφωνίες, Συνθήκες, Μνημόνια, Διεθνείς Συμβάσεις και Πρωτόκολλα που έχουν υπογραφεί μεταξύ κρατών εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης και εκτός αυτής. Οι Συνθήκες, Συμβάσεις και Κανονισμοί αυτοί σε διεθνές επίπεδο έχουν υιοθετηθεί από διεθνείς οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Σε εθνικό επίπεδο, φάρετρα του αεροπορικού δικαίου αποτελούν αντίστοιχα οι σχετικοί εθνικοί κώδικες και νομοθετήματα, αλλά και γενικές διατάξεις του Αστικού, Ποινικού και Διοικητικού Δικαίου.

Μερικές, εκ των σημαντικότερων παλαιότερων διεθνών Συμβάσεων είναι: η Σύμβαση του Παρισιού (1919), σχετικά με την αρχή της κρατικής κυριαρχίας στον εναέριο χώρο, η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929), σχετικά με εισιτήρια, αποσκευές και λουπές υπηρεσίες, η Σύμβαση του Σικάγο (1944), σχετικά με τα δικαιώματα των κρατών στον εναέριο χώρο τους, η Σύμβαση της Γενεύης (1948), σχετικά με την αναγνώριση των ιδιωτικών δικαιωμάτων, η Σύμβαση της Ρώμης (1952) για ζημιές σε επιβάτες και αποσκευές, το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955) σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα προς επιβάτες, αποστολείς κ.λπ. και η Σύμβαση του Τόκιο (1963) σχετική με αδικήματα επί αεροσκαφών και αεροπειρατεία. Ακολουθούν η Σύμβαση της Χάγης (1970) σχετικά επίσης με την καταστολή της αεροπειρατείας, η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1971) για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999), η οποία ενοποιεί ορισμένους διεθνείς κανόνες, η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν (2001) σχετικά με τις ασφαλείς συναλλαγές του εξοπλισμού κινητής τεχνολογίας και σαφώς τα ICAO Standards και Recommended Practices (SARPs), τα οποία αποτελούν τα βασικά πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του ICAO σχετικά με την ασφάλεια, την πλοήγηση, την επικοινωνία και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στις αερομεταφορές.

Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία για την Ελλάδα ως κράτος μέλος είναι εξίσου δεσμευτική, αφορά πτυχές λειτουργίας και ασφάλειας των αερομεταφορών. Ακολουθούν βασικοί Κανονισμοί και Οδηγίες της ΕΕ σχετικές με την αεροπορική βιομηχανία: Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 σχετικά με τα δικαιώματα των Επιβατών Αερομεταφορών, Κανονισμός (ΕΕ) 965/2012 σχετικά με τις απαιτήσεις λειτουργίας για εμπορικές αερομεταφορές, Κανονισμός (ΕΕ) 1139/2018 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (δημιουργία και τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και καθορισμός προτύπων ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην ΕΕ), Οδηγία 2004/36/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν ευρωπαϊκά αεροδρόμια (SAFA), Κανονισμός (ΕΚ) 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα κατά τη διάρκεια αεροπορικών ταξιδιών, Κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες για την εκμετάλλευση των αεροπορικών υπηρεσιών, Κανονισμός (ΕΕ) 376/2014 σχετικά με τις υποχρεώσεις αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων στην πολιτική αεροπορία για τη βελτίωση της ασφάλειας, Κανονισμός (ΕΕ) 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, Κανονισμός (ΕΕ) 376/2014 σχετικά με την υποχρέωση αναφοράς αεροπορικών συμβάντων και τη χρήση αυτών των πληροφοριών για την αποτροπή μελλοντικών ατυχημάτων.

Σε εθνικό επίπεδο, παρατίθενται μερικά εκ των σημαντικότερων σύγχρονων νομοθετημάτων που σχετίζονται με την ελληνική αεροπορική βιομηχανία: Νόμος 393/1976 περί της Ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας, Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με το Νόμο 1815/1988, Νόμος 2667/1998 περί σύστασης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Π.Δ. 91/1998 σχετικά με την λειτουργία και την οργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, Π.Δ. 347/2003 περί Καθορισμού Απαιτήσεων Ασφαλείας για την Προστασία των Αερολιμένων, Νόμος 3277/2004 σχετικώς με την οργάνωση και λειτουργία των Κρατικών Αερολιμένων, Νόμος 3333/2005, θεσμοθετεί τις ρυθμίσεις για την οργάνωση και τη λειτουργία των Αεροπορικών Μεταφορών, Νόμος 4313/2014 σχετικά με τις Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους και Οργάνωση Αεροπορικών Υπηρεσιών, Νόμος 4427/2016 για την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες σχετικές διατάξεις.

Όλες οι ανωτέρω θεσμικές διατάξεις, προερχόμενες από διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, αποτελούν το πλαίσιο λειτουργίας και διαβίωσης σε καθημερινό επίπεδο της αεροπορικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, εξασφαλίζοντας την ασφάλεια, τη διαχείριση και την αποτελεσματικότητα των αεροπορικών υπηρεσιών στη χώρα.

2.6.4. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Συνοπτική αναφορά προς ολοκλήρωση του δεύτερου Κεφαλαίου γίνεται στην καίρια εγχώρα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι δημόσια υπηρεσία, δηλαδή κρατικός φορέας διαχείρισης των ελληνικών αεροπορικών μεταφορών, υπεύθυνη για την εποπτεία, τον έλεγχο και τη ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας στη χώρα. Βάσει του διεθνούς, ευρωπαϊκού και εθνικού Αεροπορικού Δικαίου, παρακολουθεί και εξετάζει την τήρηση όλων των κανονισμών ασφαλείας αεροσκαφών και πτήσεων, εναέριας κυκλοφορίας και λειτουργίας των πολιτικών αεροδρομίων. Ασχολείται επιπλέον με την δανειοδότηση αεροπορικών εταιρειών και προσωπικού, την τήρηση νηολογίου και βιβλίου υποθηκών αεροσκαφών.

Μερικά για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και την ενεργή συμμετοχή της Ελλάδας στους αρμόδιους οργανισμούς, εκπροσωπώντας την έναντι λοιπών Αεροπορικών Αρχών. Συνεργάζεται στενά με διεθνείς Οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO), με σκοπό την εξασφάλιση εφαρμογής των προτύπων και λοιπών θεμάτων που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας και των διακρατικών συνεργασιών.

Η ΥΠΑ διαθέτει εξαιρετικά σημαντικό ρόλο για την αεροπορική βιομηχανία και την εθνική ασφάλεια της χώρας, για την εξασφάλιση της αποδοτικότητας και την ανάπτυξη του κλάδου, επηρεάζοντας οικονομικά άμεσα την ελληνική βιομηχανία.

2.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η αντίληψη ενός εθνικού μεταφορέα ανήκει πια στο παρελθόν. Στο πλαίσιο δραστηριοποίησης σε παγκόσμιο επίπεδο και αντιμετωπίζοντας ισχυρά εμπόδια ανταγωνισμού, οι αεροπορικές εταιρείες στοχεύουν σαφώς σε κάτι πολύ υψηλότερο από τον τίτλο του «εθνικού μεταφορέα». Σκοπός τους παραμένει πάντοτε η ανάπτυξη της βιομηχανίας, η ενίσχυση του τουρισμού και η αναβάθμιση των αεροδρομίων. Γίνονται επενδύσεις σε τεχνολογίες, συνεργασίες και συνέργειες, εφαρμόζοντας πρακτικές και στρατηγικές επιχειρησιακής ανάπτυξης, για ενίσχυση τόσο των οικονομικών τους μεγεθών, αλλά και του στόλου και φήμης τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

«ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ AEGEAN AIRLINES – OLYMPIC AIR»

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Aegean Airlines και η Olympic Air αποτελούν δύο εκ των βασικότερων αεροπορικών εταιρειών της Ελλάδας, με την πρώτη να ιδρύεται το 1987 και τη δεύτερη να αποτελεί την παλαιότερη κρατική αεροπορική της χώρας. Οι δύο αεροπορικές απασχόλησαν το διεθνή τύπο με την επιθυμία τους για συγχώνευση τα έτη 2010 έως 2013.

Εν έτει 2010 και συγκεκριμένα στις 24 Ιουνίου, η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Aegean Airlines γνωστοποίησαν την επιθυμία τους για συγχώνευση. Η Επιτροπή από τη στιγμή της κοινοποίησης έχει περίπου 25 εργάσιμες ημέρες για να αποφασίσει την έγκριση ή μη ή να ξεκινήσει σχετική έρευνα. Στο τέλος του επόμενου μήνα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε να ερευνά το κατά πόσο θα ήταν επιτρεπτή μια τέτοιους είδους συγχώνευση. Με σκοπό την ορθότερη αξιολόγηση των διορθωτικών μέτρων, των μέτρων δηλαδή που εάν ληφθούν δύναται να καταστήσουν την συγχώνευση επιτρεπτή²³, δόθηκε δύο φορές παράταση για την έκδοση αποφάσεως. Τελικώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαγόρευσε τη συγχώνευση, καθότι βάσει του Κανονισμού για τον έλεγχο συγκέντρωσης επιχειρήσεων της ΕΕ η εν λόγω συγχώνευση, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω στο υπό Κεφάλαιο 4, θα οδηγούσε σε οιονεί μονοπώλιο της ελληνικής αγοράς στις αεροπορικές μεταφορές. Βάσει των υπολογισμών οι δύο αεροπορικές ήλεγχαν από κοινού ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% της ελληνικής αγοράς, με τέτοιο μάλιστα τρόπο όπου καθίστατο αδύνατο για μια τρίτη αεροπορική εταιρεία να εκτελούσε τα ίδια δρομολόγια, συγκρατώντας τις τιμές της εν δυνάμει συγχωνευμένης, καθιστώντας τη συγχώνευση των δύο εταιρειών απαγορευτική. Η πρώτη προσπάθεια συγχώνευσης της Aegean και Olympic αποτέλεσε τη δεύτερη υπόθεση συγχώνευσης μετά την υπόθεση Ryanair και Aer Lingus (2007).

Δύο χρόνια αργότερα, οι δύο εταιρείες στράφηκαν ξανά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ερώτημα για εξαγορά της Ολυμπιακής από την Aegean. Βάσει του Κανονισμού 139/2004 της ΕΕ για τις συγκεντρώσεις, η Επιτροπή ενέκρινε την εξαγορά, όπως θα αναλυθεί στο υπό Κεφάλαιο 5, καθώς σύμφωνα με την διεξοδική έρευνά της στην περίπτωση που η Ολυμπιακή δεν εξαγοραζόταν θα αναγκαζόταν λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετώπιζε να παύσει εντελώς τη λειτουργία της. Σαν αποτέλεσμα αυτό θα έφερνε σαφώς στο προσκήνιο

²³ Τέτοια είναι τα Δομικά (structural remedies) τα οποία αφορούν μέτρα που τροποποιούν την κατανομή των ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων της συγχωνευμένης επιχείρησης, και τα Συμπεριφορές (behavioral remedies), τα οποία αφορούν μέτρα δέσμευσης της μελλοντικής υπό συγχώνευσης εταιρείας.

την παύση των περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής από την ελληνική αγορά και την κατά συνέπεια κυριαρχία της Aegean στις πτήσεις του εσωτερικού της Ελλάδας.

Συνεπώς η εξαγορά θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντα τόσο των δύο εταιρειών (διατήρηση περιουσιακών στοιχείων και ανθρωπίνου δυναμικού της Ολυμπιακής με ταυτόχρονη ενίσχυση της Aegean), όσο και του ανταγωνισμού στην αγορά. Καίριο επιχείρημα ήτο πως οι τυχόν αρνητικές συνέπειες στη σχετική αγορά από την απομάκρυνση της Ολυμπιακής, ως ανεξαρτήτου ανταγωνιστή, θα οφείλετο στην πτώχευση αυτής και όχι στην εξαγορά, η τελευταία οποία κρίθηκε συμβατή με την αγορά. Επιπλέον, η Aegean αποτελούσε το μόνο αξιόπιστο αγοραστή για την αγορά της Ολυμπιακής, συμπεριλαμβανομένου και του σήματος αυτής.

Στην τελικώς έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την συγκέντρωση μεταξύ Aegean Airlines και Ολυμπιακής, όπως προαναφέρθηκε, κρίσιμο ήταν το γεγονός – άμυνας της «προβληματικής επιχείρησης» (*«failing firm defense»*²⁴), βάσει του οποίου, είναι συμβατή με την κοινή αγορά η συγκέντρωση την οποία αιτούνται δύο εταιρείες, όταν η μια εξ αυτών είναι υπό κατάρρευση. Το επιχείρημα αυτό ακριβώς έχει ως βάση του το γεγονός ότι σε κάθε περίπτωση η εταιρεία θα κατέρρεε με αποτέλεσμα την παύση των ανταγωνιστικών πρακτικών της, αλλά και την παρουσία της στην αγορά. Το Δικαστήριο έχει επιπροσθέτως θέσει τρεις όρους για την αποδοχή του ανωτέρου επιχειρήματος: i) η αποκτώμενη επιχείρηση να αναμένεται να υποχρεωθεί σε έξοδο από την αγορά ή σε αναγκαστική εξαγορά από την άλλη επιχείρηση στο άμεσο μέλλον, ii) η αποκτώσα επιχείρηση θα κέρδιζε μερίδιο της αποκτώμενης αν η τελευταία βρισκόταν εκτός αγοράς και iii) να μην υπήρχε η δυνατότητα επιλογής μιας λιγότερο αντιανταγωνιστικής αγοράς.

Κατωτέρω θα γίνει μια συνοπτική παρουσίαση του προφίλ των δύο ελληνικών αεροπορικών εταιρειών που απασχόλησαν με την υπόθεσή τους δύο φορές την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

²⁴ «Under the failing firm defence, a firm may make an otherwise anticompetitive acquisition if financial issues would force the acquiree out of the market and no alternative acquiror exists. The threshold likelihood of (1) business failure, (2) assets exiting a market, and (3) bankruptcy vary by jurisdiction. Essentially, the defence reflects an understanding that a firm's failure and its assets' exit from the market would harm competition more than an ostensibly anticompetitive merger. Both the United States and European Union recognize this defence with substantially similar elements (varying somewhat in application).» <https://www.concurrences.com/en/dictionary/Failing-firm-defence>

3.2. OLYMPIC AIR / ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Όπως προαναφέρθηκε στο υπό Κεφάλαιο 2 «Αεροπορική Βιομηχανία», η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρεία, «ΙΚΑΡΟΣ» ιδρύεται το 1930, η οποία λίγο αργότερα χρεωκοπεί και ιδρύεται η Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών. Το 1935 ωστόσο ιδρύεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, με το όνομα «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις» (Τ.Α.Ε). Η ίδρυση των επόμενων δύο αεροπορικών εταιρειών έρχεται μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το 1947, οι «Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία» και οι «Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος». Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευση των ανωτέρω λόγω κακής διαχείρισης αυτών σε μία Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία (Τ.Α.Ε.), η οποία αποτελεί την σηματοδότηση της έναρξης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η επιβατική κίνηση ωστόσο μειώνεται και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της με σκοπό μετέπειτα πώλησή της. Παρά την προσφορά 60.000.000 δραχμών σε πλειστηριασμό, δεν υπήρξε περαιτέρω ενδιαφέρον από τρίτους και τελικώς η εταιρεία κατοχυρώνεται υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1956, υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και του Αριστοτέλη Ωνάση²⁵ συμφωνία για την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Η λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Olympic Airways) ξεκινά στις 6 Απριλίου του 1957, απασχολώντας σχεδόν 1000 εργαζομένους. Η πρώτη πτήση από Αθήνα για Θεσσαλονίκη πραγματοποιείται την ημέρα εκείνη, ενώ στα επόμενα τρία έτη λειτουργούν και οι πρώτες αερογραμμές εκτός Ελλάδας, συνδέοντας την Αθήνα με το Λονδίνο, το Παρίσι και τη Ρώμη το 1957, με τη Ζυρίχη, τη Φρανκφούρτη και το Τελ Αβίβ το 1958 και στη συνέχεια εντός 1959 επεκτείνεται το δίκτυό της προς τη Δυτική Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Κατά τη δεκαετία 1960 - 1970 η Ολυμπιακή Αεροπορία αποκτά παγκόσμια φήμη και η προτίμηση σε αυτή για πτήσεις προς και από την Ελλάδα είναι πρόδηλη, με σημαντική επίτευξη εκείνη της απευθείας πτήσης προς την Νέα Υόρκη το 1966. Ο στόλος της Ολυμπιακής πληθαίνει διαρκώς και παλιά αεροσκάφη αντικαθίστανται με νέα σύγχρονα που ανταποκρίνονται στις νέες ανάγκες της μεγάλης αυτής αεροπορικής. Το 1971 δε, ιδρύεται από τον Αλέξανδρο Ωνάση, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. (Olympic Aviation), με σκοπό την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδας. Ένα χρόνο αργότερα και με την εξασφάλιση για πρώτη φορά της σύνδεσης με την Αυστραλία, η Ολυμπιακή καθίσταται η εταιρεία των πέντε ηπείρων.

²⁵ Σημαντικότερος εκ των Ελλήνων εφοπλιστών και επιχειρηματιών του 20^{ου} αιώνα.

Το 1975, ύστερα από το τραγικό αεροπορικό δυστύχημα του Αλέξανδρου Ωνάση, η Ολυμπιακή Αεροπορία από τον Αριστοτέλη Ωνάση, πωλείται στο Ελληνικό Δημόσιο, στη διοίκηση του οποίου εξαγοράζεται το 1976 η Olympic Catering (πρώην Marriot Airport Services). Με την πάροδο των χρόνων η Ολυμπιακή Αεροπορία επεκτείνεται διαρκώς σε νέες γραμμές, αποκτώντας τη φήμη ισχυρής αεροπορικής εταιρείας. Φθάνοντας στο έτος 1995, ιδρύεται η πρώτη θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής, οι «Μακεδονικές Γραμμές», με ναυλωμένες πτήσεις.

Το ίδιο έτος αρχίζουν να γίνονται πρόδηλα τα πρώτα σοβαρά οικονομικά προβλήματα, με την κυβέρνηση να λαμβάνει μέτρα παραγραφής των χρεών ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών αρχικά και εν συνεχεία λόγω αποτυχίας περαιτέρω παραγραφής, μεταφοράς της διοίκησης στην εταιρεία Speedwing, θυγατρική της British Airways. Καμία ωστόσο από τις ανωτέρω προσπάθειες δεν καρποφόρησε, ακόμη και αυτής της ανάληψης του πτητικού έργου της Ολυμπιακής από την «Μακεδονικές Αερογραμμές» το 2003, με την ταυτόχρονη μετονομασία της τελευταίας σε «Ολυμπιακές Αερογραμμές». Οι λοιπές εταιρείες που ανήκαν στον Όμιλο Ολυμπιακής Αεροπορίας, εκτός από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν την εταιρεία "Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε." Ακολουθεί ο άγονος διαγωνισμός για την πώληση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» και ταυτόχρονα η καταδίκη της Ολυμπιακής, δηλαδή του ελληνικού κράτους, σε πρόστιμο ύψους 111.000.000 ευρώ. Ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός πως ανάμεσα στις καταγγελίες που έγιναν προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για παράνομες κρατικές ενισχύσεις, ήταν και εκείνη της Aegean Airlines.

Επικρατεί περίοδος αναταραχής για την Ολυμπιακή Αεροπορία, καθώς πλήθος απεργιών και στάσεων εργασίας οδηγούν σε καθυστερήσεις και ακυρώσεις πτήσεων, με αποτέλεσμα την ανάγκη εύρεσης λύσης εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης. Ταυτόχρονα για την επίτευξη αποπληρωμής του προστίμου κρίνεται αναγκαία η κήρυξη πτώχευσης και πώληση όλων των περιουσιακών στοιχείων της αεροπορικής. Το πλάνο ήταν η συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρείας στο 65% και η ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Χωρίστηκε σε τρία τμήματα: 1) την επίγεια εξυπηρέτηση, 2) την τεχνική βάση και 3) το πτητικό έργο με σκοπό να προκηρυχθεί διαγωνισμός για κάθε τμήμα ξεχωριστά, το οποίο πλάνο όμως δεν τελεσφόρησε. Τελικώς η Ολυμπιακή Αεροπορία αγοράστηκε τον Μάρτιο του 2009 από τον όμιλο επιχειρήσεων Marfin Investment Group (MIG – Βγενόπουλος) και μετονομάστηκε σε Olympic Air.

Κατά την περίοδο της πρώτης αίτησης για συγχώνευσης με την Aegean, η Olympic ελέγχεται αποκλειστικά από τη Marfin και αποτελείται από τρεις οντότητες: i) Η Olympic Air, μεταφορά επιβατών και φορτίου, με βάση της το αεροδρόμιο της Αθήνας. Άρχισε τη λειτουργία της το

2009 μετά από την ιδιωτικοποίηση της πρώην Olympic Airlines κατά τη διάρκεια της οποίας η Marfin εξαγόρασε το σήμα, τις χρονοθυρίδες και τις άδειες της εκκαθαρισθείσας Olympic Airlines, ii) Η Olympic Handling, υπηρεσίες εδάφους σε 39 ελληνικά αεροδρόμια, εξυπηρετώντας τόσο την Olympic Air όσο και άλλες αερογραμμές, iii) Η Olympic Engineering, υπηρεσίες συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου.

3.3. AEGEAN AIRLINES

Ιδρύεται το 1987 από τους Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά η «Aegean Aviation», με βάση της το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», η οποία λίγα χρόνια αργότερα, τον Ιανουάριο του 1992 γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της Ελλάδας με πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Το έτος 1994 αποκτάται από τον Όμιλο Βασιλάκη και ξεκινά πτήσεις VIP μέσω LearJet, ενώ επίσημα η Aegean Airlines ιδρύεται τον Μάρτιο του 1999. Το ίδιο έτος απορροφά την «Air Greece»²⁶. Στα επόμενα δύο έτη συγχωνεύτηκε με την «Cronus Airlines», μετονομάστηκε σε «Aegean Cronus Airlines», η οποία αποτελούσε επίσης μεγάλη ιδιωτική εταιρεία, με απότοκο την κυριαρχία τελικώς της Aegean Airlines, ως την μεγαλύτερη πια ιδιωτική εταιρεία. Στα χρόνια που ακολούθησαν η εταιρεία σύναψε συνεργασίες με πλήθος αεροπορικών εταιρειών, παγκοσμίου φήμης, ενώ τον Μάρτιο του 2009 υπέβαλε σχέδιο για την εξαγορά του πτητικού έργου της Ολυμπιακής, σχέδιο το οποίο όμως δεν εγκρίθηκε και ακολούθησε η εξαγορά της τελευταίας από τον όμιλο MIG.

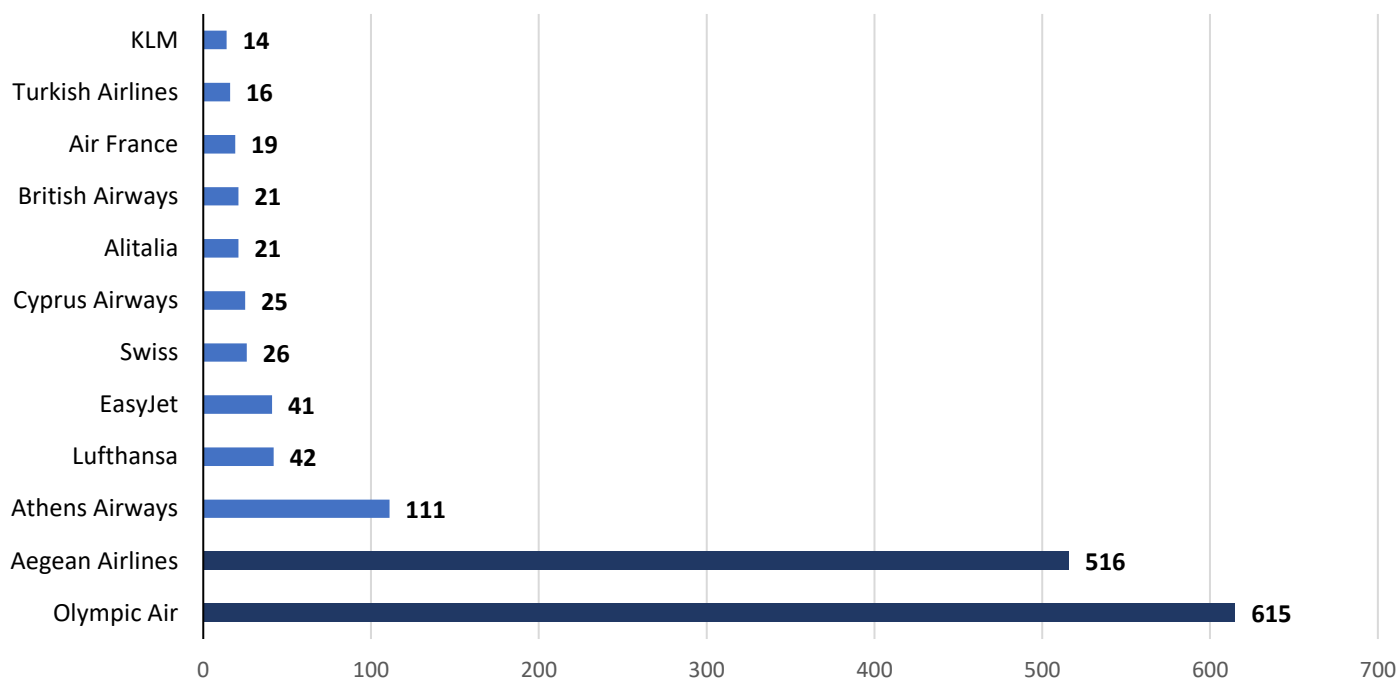
Λίγους μήνες μετά, εν έτει 2010, εξαιτίας των αλλαγών που υφίσταντο οι ελληνικές αερογραμμές, η Aegean υπογράφει συμφωνία συμμετοχής στην αεροπορική συμμαχία Star Alliance. Ακολουθεί το 2013, μετά την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την ήδη απορριπτική του 2011, η απορρόφηση της Olympic Air από την Aegean Airlines, με την τελευταία να παραμένει έως και σήμερα η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της Ελλάδας, με διαρκώς αναβαθμισμένο στόλο και εισηγμένη στο χρηματιστήριο.

Σήμερα η Aegean Airlines συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πιο επιτυχημένες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης, ενώ διακρίνεται διαρκώς για την εξυπηρέτηση και άνεση που προσφέρει στους επιβάτες της. Το 2022, η AEGEAN βραβεύτηκε από τα Skytrax World Airline Awards για ενδέκατη συνεχή χρονιά και δωδέκατη φορά τα τελευταία 13 χρόνια ως «η καλύτερη περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη», ενώ ταυτόχρονα συνεχίζει να βρίσκεται ανάμεσα στις δέκα καλύτερες εταιρείες της Ευρώπης σχετικά με ταξιδιωτική εμπειρία που προσφέρει το προσωπικό καμπίνας που διαθέτει. Σημαντικό κριτήριο των

²⁶ Αεροπορική εταιρεία, ιδρυθείσα το 1994, με βάση το Ηράκλειο Κρήτης.

ανωτέρω αποτελεί και το στατιστικό μεταφοράς επιβατών, το οποίο για το έτος 2023 ανέρχεται σε μεταφορά 15,7 εκατομμυρίων επιβατών. Για το έτος 2024, διαθέτει δίκτυο 161 προορισμούς, 130 εξωτερικού και 31 εσωτερικού, μέσω 81 αεροσκαφών.

Παρακάτω παρατίθενται αντί επιλόγου, σε μορφή σχεδιαγράμματος οι δώδεκα κορυφές αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος των Αθηνών», όπως αυτό συμπεριλήφθηκε στην απόφαση της Επιτροπής επί της υπόθεσης «COMP/M.5830 - AEGEAN /OLYMPIC I». Συγκεκριμένα στο εν λόγω διάγραμμα κατηγοριοποιούνται οι δώδεκα αεροπορικές σε σχέση με τα εβδομαδιαία δρομολόγια πτήσεων που ξεκινούσαν από την 1^η Μαρτίου 2010, όπως ανακοίνωσε η υπηρεσία Official Airline Guide (OAG) μέσω της πλατφόρμας “Max Online” [Διάγραμμα 7].



[Διάγραμμα 7]²⁷

²⁷ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, βασισμένη στην κατηγοριοποίηση ανακοίνωσε η υπηρεσία Official Airline Guide (OAG) μέσω της πλατφόρμας “Max Online”, σελ. 109

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

«ΥΠΟΘΕΣΗ COMP/M.5830 - AEGEAN /OLYMPIC I»

4.1. ΑΙΤΗΜΑ

Στις 24 Ιουνίου 2010, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση για προτεινόμενη συγκέντρωση (βάσει του άρθρου 4 «*Προηγούμενη κοινοποίηση συγκεντρώσεων και προηγούμενη παραπομπή κατόπιν αιτήσεως των μερών που προβαίνουν στη κοινοποίηση*» του υπ' αριθμ. 139/2004 Κανονισμού ΕΕ περί συγκεντρώσεων, η οποία θα συνιστούσε συγχώνευση κατά το άρθρο 3 παράγραφος 1 του Κανονισμού περί ορισμού της συγκέντρωσης²⁸), με την οποία ο όμιλος Βασιλάκη, ο επενδυτικός όμιλος Marfin και ο όμιλος Λασκαρίδη επιθυμούσαν την απόκτηση κοινού ελέγχου με αγορά μετοχών νέας συγχωνευθείσας επιχείρησης, η οποία θα περιελάμβανε τις δραστηριότητες των ελληνικών εταιρειών: Aegean Airlines S.A. και Olympic Air S.A./, Olympic Handling S.A./, Olympic Engineering S.A.

Ειδικότερα ως προς τα μέρη, ο όμιλος Βασιλάκη αφορά έναν ελληνικό ιδιωτικό όμιλο εταιρειών με επενδύσεις στον αεροπορικό κλάδο (Aegean), υπηρεσίες εδάφους (Goldair Handling), στην εισαγωγή αυτοκινήτων, διανομή και μίσθωση αυτών. Ο επενδυτικός όμιλος Marfin αφορά επενδύσεις στον αεροπορικό τομέα (Olympic Air), υπηρεσίες εδάφους(Olympic Handling), συντήρησης, επισκευής και τεχνικού ελέγχου (Olympic Engineering), εστίαση κατά την πτήση (Olympic Catering), ναυτιλία (Superfast, Blue Star of Attica Group), υγειονομική περίθαλψη, τηλεπικοινωνίες στον τουρισμό και την αναψυχή και δραστηριότητες τροφίμων και ποτών. Τέλος, ο όμιλος Λασκαρίδη είναι ένας ιδιωτικός όμιλος εταιρειών με επενδύσεις στον αεροπορικό τομέα (Aegean), στη ναυτιλία και τα ναυπηγεία, υπηρεσίες εδάφους, τουρισμό και αγοραπωλησία ακινήτων.

4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Κατά το πρώτο στάδιο της έρευνας σχετικής αγοράς, δηλαδή των αεροπορικών γραμμών στην Ελλάδα, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα πως η κοινοποιηθείσα πράξη, το αίτημα δηλαδή για συγχώνευση, εμπίπτει στον Κανονισμό περί Συγκεντρώσεων και δημιουργεί

²⁸ Άρθρο 3 «*Ορισμός της συγκέντρωσης*», παρ. 1 «*Συγκέντρωση θεωρείται ότι υπάρχει όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου από: α) τη συγχώνευση δύο ή περισσότερων προηγούμενων ανεξάρτητων επιχειρήσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων ή β) την απόκτηση, από ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη μία τουλάχιστον επιχείρηση ή από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα, με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο, ελέγχου στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων.*»

αμφιβολίες σχετικά με το πόσο ένα τέτοιο γεγονός είναι συμβατό με την εσωτερική ελληνική αγορά και με τα όσα ορίζει η συμφωνία για τον ΕΟΧ. Βάσει αυτών και του άρθρου 6 «Εξέταση της κοινοποίησης και κίνηση της διαδικασίας» §1 στ. γ)²⁹, η Επιτροπή ξεκίνησε διαδικασία έρευνας.

Έπειτα από την επιβεβαίωση των ανωτέρω προβληματισμών και στο δεύτερο στάδιο της έρευνας η Επιτροπή προέβη στην έκδοση κοινοποίησης των αιτιάσεων, όπου και ακολούθησε η διαδικασία γραπτών απαντήσεων από τα μέρη, αλλά και η διαδικασία ακροάσεων. Στη συνέχεια ακολούθησε συμπληρωματική κοινοποίηση αιτιάσεων, επιστολή πραγματικών περιστατικών, δεσμεύσεις, τροποποιήσεις αυτών και υποβολή τελικής δέσμευσης και δύο δοκιμές αγοράς. Τελικώς στις 26 Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε βάσει του άρθρου 8 §3 απόφαση, η οποία κήρυσσε την συγκέντρωση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, βάσει των ακόλουθων σκεπτικών.

4.3. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

4.3.1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Για την ανάγκη εύρεσης της σχετικής αγοράς και το αποτέλεσμα που θα επέφερε τελικώς σε αυτήν η συγχώνευση των δύο εταιρειών, η Επιτροπή προέβη στην αναζήτηση ορισμένων κριτηρίων, που θα καθιστούσαν την έρευνα αποτελεσματική:

ΚΛΑΣΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΖΕΥΓΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ / ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (Α&Π)

Η πράξη αξιολογείται βάσει της προσέγγισης ζευγών αναχώρησης- προορισμού (Α&Π), δηλαδή κάθε τέτοιο ζεύγος συνιστά όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, ξεχωριστή αγορά, καθώς διαθέτει ξεχωριστά χαρακτηριστικά.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΙ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΧΡΟΝΟ Ή ΜΗ

Χρήσιμο εργαλείο για την Επιτροπή αποτελεί η διάκριση ανάμεσα στους επιβάτες που έχουν ευαισθησία ως προς τη τιμή, καθώς οι επιβάτες που ταξιδεύουν για επιχειρηματικούς σκοπούς προτιμούν να έχουν ευελιξία ως προς την ακύρωση των εισιτηρίων τους χωρίς επιβάρυνση ή την αλλαγή πτήσης, οπότε και είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν περισσότερα. Αντιθέτως οι μη ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο, ταυτόχρονα είναι ευαίσθητοι

²⁹ «Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, εφόσον η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά, αποφασίζει να κινήσει διαδικασία. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9, οι εν λόγω διαδικασίες περατώνονται με την έκδοση απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 1 ως 4, εκτός αν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις έχουν αποδείξει κατά τρόπο που ικανοποιεί την Επιτροπή ότι εγκατέλειψαν τη συγκέντρωση».

ως προς την τιμή και δεν επιθυμούν ευελιξία, εφόσον η κράτησή τους αφορά σκοπούς αναψυχής. Στην παρούσα περίπτωση βέβαια κρίθηκε σκόπιμο να μη γίνει αυτού του είδους η διάκριση και να ορισθεί μία ενιαία αγορά, καθόσον η έρευνα όσον αφορά τον ανταγωνισμό παραμένει αμετάβλητη από τον ακριβή ορισμό της αγοράς.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Λήφθηκαν υπόψιν από την Επιτροπή, ενδελεχώς, οι εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς με οχηματαγωγά, τα οποία δύναται να αντικαταστήσουν τα αεροπλάνα στη σχετικά αγορά. Τα δρομολόγια που αφορούσε η εν λόγω συνιστώσα ήταν τα Αθήνα – Ηράκλειο, Αθήνα – Χανιά, Αθήνα – Ρόδος, Αθήνα – Μύκονος, Αθήνα- Σαντορίνη, Αθήνα- Μυτιλήνη, Αθήνα- Χίος, Αθήνα- Κως και Αθήνα- Σάμος. Αντιστοίχως και το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη και την αντικατάσταση αυτού από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Το αποτέλεσμα ήταν πως οι αεροπορικές μεταφορές ελάχιστα δύναται να υποκατασταθούν από τα οχηματαγωγά, αποφέροντας τα ίδια αποτελέσματα με εκείνα του απορρέουν από την αεροπορική μεταφορά (διαφορετικά προϊόντα και υπηρεσίες όσον αφορά τις τιμές, τα ωράρια, την ποιότητα, την άνεση και την αξιοπιστία). Ενδιαφέρον ζήτημα αποτέλεσε μάλιστα το γεγονός πως καμία εκ των αιτηθέντων εταιρειών δεν υπολόγιζε την αξία του ταξιδιού με τα οχηματαγωγά για να καθορίσει τις δικές της τιμές. Στις δε σιδηροδρομικές μεταφορές και τη σύγκριση αυτών με τις αεροπορικές, η Επιτροπή απεφάνθη πως και σε αυτές εντοπίζονται αρκετές διαφορές σχετικά με τον ανταγωνισμό των ταξιδιών και παραμένουν ανεξάρτητες, μη επηρεάζοντας η μια την άλλη, λαμβάνοντας σαφώς υπόψιν τα κριτήρια που αξιοποιούσαν οι ίδιοι οι επιβάτες για την επιλογή μεταφορικού μέσου. Σε δύο από τα δρομολόγια που προβληματίσαν περισσότερο την Επιτροπή, βάσει της σκέψης (20) της απόφασης επί της εν λόγω υπόθεσης αναφέρθηκαν τα εξής: *«Όσον αφορά το δρομολόγιο Αθήνα– Μύκονος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών αποτελούν μέρος της αγοράς του ίδιου προϊόντος όσον αφορά τους ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες. Όσον αφορά τις αγορές για μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και όλους τους επιβάτες, το ερώτημα κατά πόσον οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών ανήκουν στην ίδια αγορά μπορεί να αφεθεί ανοικτό για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, εκτός για τα δρομολόγια Αθήνα– Μύκονος και Αθήνα-Ρόδος, αφού η αξιολόγηση του ανταγωνισμού θα παραμείνει η ίδια, ανεξάρτητα του κατά πόσον οι υπηρεσίες οχηματαγωγών συμπεριλαμβάνονται ή όχι στη σχετική αγορά. Αυτό διότι όπως θα καταδειχθεί στην ανάλυση ανά δρομολόγιο, οι υπηρεσίες οχηματαγωγών είναι απλώς μακρινά υποκατάστατα των αεροπορικών υπηρεσιών όσον αφορά τα σχετικά δρομολόγια. Για τα δρομολόγια Αθήνα– Μύκονος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς προϊόντος όσον αφορά τις αγορές για τους μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο*

επιβάτες και για όλους τους επιβάτες. Για το δρομολόγιο Αθήνα– Ρόδος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς προϊόντων όσον αφορά τις αγορές για μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και για όλους επιβάτες, ενώ όσο αφορά το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη και την υποκατάσταση αυτού από τις σιδηροδρομικές μεταφορές: «Ομοίως, αναφορικά με το δρομολόγιο Αθήνα– Θεσσαλονίκη, η έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν αποτελούν πραγματική εναλλακτική λύση στις αεροπορικές υπηρεσίες γι’ αυτό το δρομολόγιο, αφού είναι ουσιαστικά χαμηλότερης ποιότητας από εκείνη των αεροπορικών υπηρεσιών. Συνεπώς, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν πρέπει να συμπεριληφθούν στη σχετική αγορά για καμία κατηγορία επιβατών στο δρομολόγιο Αθήνα– Θεσσαλονίκη».

4.3.2. ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Όσον αφορά τα δρομολόγια υποχρεωτικής παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)³⁰ τα οποία ανατίθενται από την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας³¹ κατόπιν διαγωνισμού³², τις υπηρεσίες συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου, εστίασης κατά της διάρκεια των ταξιδιών αλλά και πώλησης αεροπορικών θέσεων σε διοργανωτές ταξιδιών, αλλά και την αγορά υπηρεσιών εδάφους στα ελληνικά αεροδρόμια, κρίθηκε πως η πράξη συγχώνευσης των δύο αεροπορικών εταιρειών θα ήταν σχεδόν απίθανο να παρεμπόδιζε τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μεταξύ αυτών και των λοιπών εταιρειών. Το εν λόγω κριτήριο θα αναλυθεί και στο τελευταίο Κεφάλαιο.

Παρατίθεται ο παρακάτω πίνακας που αναγράφει την κατανομή των μεταφορών μεταφορές ΥΔΥ που ανατέθηκαν σε 5 αεροπορικές [Πίνακας 3].

³⁰ ΥΔΥ δρομολόγια νοούνται τα δρομολόγια Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Πρόκειται για τα «άγονα δρομολόγια», εξυπηρετώντας δηλαδή απομακρυσμένες περιοχές της Ελλάδας, χωρίς έντονο εμπορικό ενδιαφέρον. Χρηματοδοτούνται από το κράτος και ανατίθενται σε μέσα μεταφοράς (αεροπλάνα, τρένα κ.λπ.), μέσω διαγωνισμών για να εξασφαλιστεί η συγκοινωνιακή μεταφορά, παρότι δύναται το επιβατικό κοινό να είναι αρκετά χαμηλό. Στην απόφαση της Επιτροπής συναντώνται ως «Public Service Obligation» (PSO)

³¹ «Hellenic Civil Aviation Authority» (HCAA)

³² Στην εν λόγω αγορά οι δύο εταιρείες δέχονται πιέσεις ανταγωνισμού από την Sky Express και την Astra, ενώ ήδη άλλες δύο αεροπορικές εταιρείες, η Danish Air Transport και η Romania's Carpatair, είχαν εκφράσει την επιθυμία συμμετοχής τους στους εν λόγω διαγωνισμούς. (Περίληψη της απόφασης της Επιτροπής της 26^{ης} Ιανουαρίου 2011 - Υπόθεση COMP/M.5830 — Olympic/ Aegean Airlines, σκέψη 50-51).

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΑΝΑΤΕΘΗΚΑΝ ΜΕ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ (ΜΑΡΤΙΟΣ 2010)	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ (ΙΟΥΝΙΟΣ 2010)	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΠΡΑΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ (ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010)
Olympic Air	9	13	13
Athens Airways	9	0	0
Aegean Airlines	4	4	4
Astra	1	1	1
Sky Express	1	6	8
Σύνολο	24	24	26

[Πίνακας 3]³³

4.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Επιτροπή προέβη στην σύγκριση της μετέπειτα αγοράς στην περίπτωση της συγχώνευσης και στην περίπτωση της μη συγχώνευσης. Πρόκειται για την ανάλυση με αντιπαραδείγματα. Τα μέρη υποστήριξαν πως εξαιτίας της έκτασης της ελληνικής αγοράς, η οποία είναι μικρή, οι δύο εταιρείες χωρίς τη συγχώνευση δε θα μπορούσαν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους στα εσωτερικά και εξωτερικά δρομολόγια, με το πρόσθετο επιχείρημα επιπλέον πως όλα τα δρομολόγια θα ήταν κερδοφόρα εάν τα λειτουργούσε ένας αερομεταφορέας. Η ανωτέρω θέση ήρθε σε αντίθεση με την έρευνα αγοράς, η οποία έδειξε πως η ελληνική αγορά μπορούσε να στηρίξει τη λειτουργία πέρα του ενός αερομεταφορέα, ενδεχομένως σε μια πιο περιορισμένη μορφή, αλλά σαφώς χωρίς τη συγχώνευση. Ιδίως τα δρομολόγια Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-Κως, Αθήνα-Μύκονος, Αθήνα-Ρόδος, Αθήνα-Σάμος, Αθήνα-Μυτιλήνη, Αθήνα-Ηράκλειο, Αθήνα-Χίος, Αθήνα-Σαντορίνη και Αθήνα-Θεσσαλονίκη, θα προσέφεραν και στο μέλλον τον ανταγωνισμό που απαιτείται. Σχετικά με τα διεθνή δρομολόγια κρίθηκε πως η πιθανή πράξη συγχώνευσης δε θα επηρέαζε τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό.

Προς κατανόηση των συνθηκών των προαναφερθέντων δρομολογίων παρακάτω παρουσιάζεται, ενδεικτικά στα δρομολόγια Αθήνα - Κως [Πίνακας 4], Αθήνα - Μυτιλήνη [Πίνακας 5] και Αθήνα - Σάμος [Πίνακας 6], το ποσοστό που κατείχαν οι προς έρευνα αεροπορικές ξεχωριστά και από κοινού συγκριτικά με την μεταβολή του ποσοστού αυτού αν

³³ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011, C (2011) 316 final, σελ. 331

συμπεριλάβουμε στην εξίσωση και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες σε σχέση με όλους τους επιβάτες (ευαίσθητους στο κριτήριο του χρόνου και μη), για το διάστημα του χειμώνα 2009-2010.

ΑΘΗΝΑ – ΚΩΣ (ΑΤΗ-ΚΓΣ)		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΩΡΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΜΕ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ
Aegean Airlines	40-50%	30-40%
Olympic Air	50-60%	30-40%
Συνδυαστικά	100%	60-70%
Blue Star Ferries	-	3-40%
Anek	-	0-5%

[Πίνακας 4]³⁴

ΑΘΗΝΑ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΑΤΗ-ΜΙΤ)		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΩΡΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΜΕ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ
Aegean Airlines	50-60%	30-40%
Olympic Air	30-40%	20-30%
Συνδυαστικά	90-100%	60-70%
Athens Airways	5-10%	5-10%
Anek	-	10-20%
Hellenic Seaways	-	0-20%
Nel	-	5-10%

[Πίνακας 5]³⁵

ΑΘΗΝΑ – ΣΑΜΟΣ (ΑΤΗ-ΣΜΙ)		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΩΡΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΜΕ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ
Aegean Airlines	30-40%	20-30%
Olympic Air	60-70%	30-40%
Συνδυαστικά	100%	60-70%
Hellenic Seaways	-	35-50%

[Πίνακας 6]³⁶

³⁴ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, σελ. 250

³⁵ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, σελ. 263

³⁶ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, σελ. 291

Τέλος σχετικά με τα διεθνή δρομολόγια, παρατίθενται ενδεικτικά τα παραδείγματα των δρομολογίων ανά εβδομάδα για Αθήνα- Κωνσταντινούπολη [Πίνακας 7] και Αθήνα- Παρίσι [Πίνακας 8] το 2010, τα οποία αποδεικνύουν ακριβώς πως η εν λόγω συγκέντρωση δε θα επηρέαζε τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στα διεθνή δρομολόγια:

ΑΘΗΝΑ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (ΑΤΗ-ΙΣΤ)				
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	ΜΑΡΤΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
Olympic Air	14	14	14	14
Aegean Airlines	7	7	7	7
Συνδυαστικά	21	21	21	21
Turkish Airlines	21	21	21	21

[Πίνακας 7]³⁷

ΑΘΗΝΑ – ΠΑΡΙΣΙ (ΑΤΗ-PAR)				
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	ΜΑΡΤΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
Olympic Air	14	14	21	21
Aegean Airlines	14	14	15	7
Συνδυαστικά	28	28	36	28
Air France	21	21	35	28
Easy Jet	7	7	12	7
Συνδυαστικά οι ανταγωνιστές	28	28	47	35

[Πίνακας 8]³⁸

4.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Κρίθηκε βάσει όσων ερευνήθηκαν πως κατά την περίοδο Ιανουαρίου- Ιουλίου του έτους 2010 οι δύο εταιρείες ήλεγχαν από κοινού το 90% -100% των επιβατών που ταξίδευαν στο εσωτερικό και το 30% -40% επιβατών που ταξίδευαν διεθνώς από την Αθήνα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τον αποκλεισμό της εναλλακτικής των οχηματαγωγών και του σιδηροδρόμου, λόγω της περιορισμένης ανταγωνιστικής πίεσης που ασκούν οι άλλοι αυτοί

³⁷ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, σελ. 313

³⁸ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.5830- Olympic/ Aegean Airlines”, Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final, σελ. 326

τρόποι μεταφοράς, έκρουε τον κώδωνα για «άκρως υψηλά συνδυασμένα μερίδα αγοράς», που θα έφθαναν το 100%. Καθοριστικό ήταν επιπρόσθετα το γεγονός πως δύο εκ των ακτοπλοϊκών γραμμών, η Blue Star Ferries και η Superfast Ferries, ελέγχονται εξ ολοκλήρου από την Marfin (μία εκ των μερών), οπότε η ανταγωνιστική πίεση θα ήταν εν τοις πράγμασι μηδαμινή ως προς την συγχωνευθείσα νέα εταιρεία. Επιπρόσθετα πρέπει να αναφερθεί πως η στενή σχέση ανταγωνισμού που ήδη οι δύο εταιρείες διέθεταν σε σχέση με τις λοιπές αεροπορικές εταιρείες και το γεγονός πως οι έξοδοι μετά από την ανακοίνωση της πράξης συγχώνευσης από τις δύο εταιρείες από τα δρομολόγια Αθήνα– Κεφαλονιά, Αθήνα– Λήμνος, Αθήνα– Σόφια, Αθήνα– Βουκουρέστι, Αθήνα– Ιωάννινα, Αθήνα– Καβάλα, Αθήνα– Τίρανα, Αθήνα– Βιέννη, Αθήνα– Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη– Χανιά, Θεσσαλονίκη– Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη– Μυτιλήνη, Θεσσαλονίκη– Ρόδος και Αθήνα– Μιλάνο είχε ήδη ληφθεί υπόψη πριν από την έναρξη των μεταξύ τους συζητήσεων. Συνεπώς, η απόσυρση από τα ανωτέρω δρομολόγια δεν είχε θεωρηθεί σχετική με τη συγκέντρωση. Κατόπιν η Επιτροπή δεν ανέλυσε κανένα εκ των ανωτέρω δρομολογίων, εκτός από το δρομολόγιο Αθήνα- Κέρκυρα για το οποίο απεφάνθη πως θα καταργείτο ο δυνητικός ανταγωνισμός μεταξύ της Aegean και της Olympic Air.

Εν τοις πράγμασι, σε εννέα δρομολόγια³⁹, ανεξαρτήτως του εάν επρόκειτο για ευαίσθητους ως προς τον χρόνο επιβάτες ή όχι, θα δημιουργείτο παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού και συνεπώς πιθανή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εκ μέρους της Aegean. Ειδικότερα, ως προς τους επιβάτες ευαίσθητους με το χρόνο, για τους οποίους τα οχηματαγωγά δεν αποτελούν εναλλακτική λύση, θα δημιουργείτο de facto μονοπώλιο, καθώς σε όλα τα δρομολόγια δεν υφίστατο καμία άλλη εναλλακτική αεροπορική εταιρεία τακτικών εσωτερικών δρομολογίων, με εξαίρεση του δρομολογίου Αθήνα – Ηράκλειο από την Sky Express. Σχετικά με τους μη ευαίσθητους με το χρόνο, η απόφαση διέκρινε μεταξύ των δρομολογίων εκείνων όπου οι συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφοράς δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς με τις αεροπορικές υπηρεσίες (Αθήνα– Θεσσαλονίκη και Αθήνα– Ρόδος) και των λοιπών σχετικών δρομολογίων όπου η συμπερίληψη των υπηρεσιών οχηματαγωγών στην ίδια αγορά παρέμεινε ανοικτή. Σε κάθε εξέταση των δρομολογίων προέκυπτε τέτοιο ποσοστό, το οποίο απέκλειε τη πιθανότητα τα οχηματαγωγά να δύναται να χειραγωγήσουν τη συμπεριφορά της συγχωνευθείσας επιχείρησης. Το γεγονός αυτό σαφώς προκύπτει και από τον σημαντικό βαθμό διαφοροποίησης των υπηρεσιών που προσφέρει το εκάστοτε είδος μεταφοράς. Ιδιαίτερα ως προς το δρομολόγιο Αθήνα – Κέρκυρα, η ζήτηση ήταν τόσο μεγάλη όπου τα δρομολόγια μπορούσαν να στηρίξουν τη

³⁹ Αθήνα– Θεσσαλονίκη, Αθήνα– Ηράκλειο, Αθήνα– Χανιά, Αθήνα– Ρόδος, Αθήνα– Σαντορίνη, Αθήνα– Μυτιλήνη, Αθήνα– Χίος, Αθήνα– Κως και Αθήνα– Σάμος

λειτουργία το λιγότερο δύο αερομεταφορέων. Απόρροια της πιθανής συγχώνευσης των δύο εταιρειών θα ήταν και ο αποκλεισμός εισόδου ενός νέου τρίτου αξιόπιστου αερομεταφορέα στο ανωτέρω δρομολόγιο, σε αντίθεση όπως προαναφέρθηκε με τα διεθνή δρομολόγια (και τα λοιπά μη αναφερόμενα εσωτερικά), στα οποία και με την πιθανολογούμενη συγχώνευση ο ανταγωνισμός θα παρέμενε επαρκής.

Καίριο ήταν το αποτέλεσμα της αγοράς το οποίο έδειξε πως ήταν απίθανο για οποιονδήποτε ξένο ή εγχώριο ανταγωνιστή να εισέλθει στην αγορά και να ασκήσει ορθή ανταγωνιστική πίεση στη νέα, έπειτα από τη συγχώνευση, εταιρεία. Ο ανωτέρω αποκλεισμός θα προέκυπτε σαφώς από τους σημαντικούς φραγμούς στην είσοδο αγοράς καθώς και στην ανερχόμενη επέκταση της Aegean σε όλα τα εσωτερικά δρομολόγια. Στο ερώτημα γιατί να μην μπορέσει ένας τρίτος αξιόπιστος αερομεταφορέας να ασκήσει εκ νέου ανταγωνιστικές πιέσεις η ίδια η Επιτροπή απαντά πως ένας νεοεισερχόμενος, εκτός του ότι θα έπρεπε να έχει μια βάση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών και αναπτύξει εξίσου ισχυρό σήμα με εκείνο της Aegean και της Olympic, θα έπρεπε επιπρόσθετα να εξαλείψει τις υψηλές, μη ανακτήσιμες δαπάνες εισόδου και να αποκτήσει πρόσβαση σε πτήσεις ανταποκρίσεων εσωτερικού και εξωτερικού, με σκοπό τη δημιουργία δικτύου διανομής στην Ελλάδα. Στην περίπτωση δε που μια νεοεισερχόμενη εταιρεία επιτύχει τα παραπάνω, ο ανταγωνισμός που θα ασκούσε δε θα ήτο επαρκής για να επηρεάσει τη νέα συγχωνευθείσα επιχείρηση.

Σχετικά με τις υπηρεσίες εδάφους κρίθηκε από την Επιτροπή, ύστερα από το ζήτημα της καθετοποίησης που προκύπτει από την καθετοποιημένη σχέση μεταξύ αερομεταφορών και υπηρεσιών εδάφους, και δη την πιθανότητα συντονισμού των Olympic Handling, Goldair (Vassilakis) και τους ανταγωνιστές Swissport International και Swissport Hellas Sud, πως εξαιτίας της ισχυρής και επιθετικής θέσης της τελευταίας, αποκλείεται να εμφανισθούν φαινόμενα εναρμονισμένων πρακτικών, δηλαδή αθέμιτων συμπράξεων οι οποίες απαγορεύονται βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, αλλά και οποιοδήποτε καθετοποιημένο αποτέλεσμα. Το ίδιο αποτέλεσμα μη περιορισμού του ανταγωνισμού προέκυπτε και για τις υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου και εστίασης κατά την πτήση, αγοράς και πώλησης αεροπορικών εισιτηρίων σε ταξιδιωτικούς πράκτορες, στην οποία η παρουσία της Ολυμπιακής είναι μικρή.

4.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σχετικά με τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, εν προκειμένω τη συγχώνευση των δυο αεροπορικών εταιρειών, εναπόκειται στα μέρη να αποδείξουν *«ότι η βελτίωση αποτελεσματικότητας που προβάλλουν εξισορροπεί τα αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα μιας συγκέντρωσης»*. Συγκεκριμένα θα έπρεπε σωρευτικά να ισχύουν οι εξής προϋποθέσεις

i) η βελτίωση αποτελεσματικότητας να αποφέρει οφέλη στους καταναλωτές, ii) η βελτίωση να προκύπτει από τη συγκέντρωση και iii) να είναι επαληθεύσιμη. Η αναγκαία εν προκειμένω απόδειξη δεν πραγματοποιήθηκε από τα μέρη.

4.7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Εξετάζοντας τη συνολική οικονομική κατάσταση των μερών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι προοπτικές της Aegean ανεξαρτήτως του αν θα επιτραπεί ή όχι η συγχώνευση είναι θετικές. Όσο αφορά την Ολυμπιακή όμως, αυτή παρουσίαζε ζημίες, καθώς ασκούσε επιθετική στρατηγική τιμών, η οποία είχε αντίκτυπο στα έσοδά της. Ωστόσο έκρινε πως με αναδιαρθρωτικά μέτρα, η αποδοτικότητά της θα βελτιωνόταν στο μέλλον. Σαφώς το γεγονός πως η Ολυμπιακή άνηκε στον όμιλο Marfin, λήφθηκε υπόψιν υπό την έννοια πως η τελευταία ήταν σε θέση να υποστηρίξει τη θυγατρική της. Περαιτέρω και αυτεπάγγελτα η Επιτροπή βάσει της παραγράφου 90 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις αποκάλυψε πως αρχικά δεν προέκυπτε πως εάν η Ολυμπιακή δεν συγχωνευόταν με την Aegean θα οδηγείτο αναγκαστικά στην αποχώρηση από την αγορά, , ακόμη πως δεν υπήρχε εναλλακτική δυνατότητα λιγότερο επιβλαβής για τον ανταγωνισμό εκτός της συγκέντρωσης και τέλος πως το σήμα και τα στοιχεία του ενεργητικού της Ολυμπιακής ήταν τόσο ισχυρά και ελκυστικά προς πιθανούς αγοραστές, όπου δε θα εξέρχονταν από την αγορά. Η ανατροπή των τριών αυτών στοιχείων ήταν καθοριστική για την μετέπειτα έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2013, για εξαγορά της Ολυμπιακής από την Aegean Airlines (Merger II). *«Συνεπώς, η απόφαση συνήγαγε ότι δεν μπορεί να λεχθεί ότι η επιδείνωση της ανταγωνιστικής δομής που θα ακολουθούσε την πράξη δεν θα προκαλείτο άμεσα από την πράξη».*

Τέλος, παρόλη τη διαδικασία και τον καθορισμό δεσμεύσεων που προτάθηκε και από τα μέρη σχετικά με τις χρονοθυρίδες, οι οποίες θα προέβλεπαν ουσιαστικά χορήγηση κεκτημένων δικαιωμάτων σε τρίτους νεοεισερχόμενους και σε δευτερεύουσες δεσμεύσεις⁴⁰, σχετικά επίσης με την χορήγηση προσβάσεως χωρίς διακρίσεις στις υπηρεσίες εδάφους και συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου στο Αεροδρόμιο Αθηνών και για τους 9 «προβληματικούς» προορισμούς, η Επιτροπή ύστερα και από τη συλλογή των απόψεων των συμμετεχόντων στη σχετική αγορά, κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι βασικοί φραγμοί

⁴⁰ Για παράδειγμα, την προσφορά στους νεοεισερχόμενους να (α) συνάψουν μια σύμβαση συνεργασίας διασύνδεσης αερογραμμών με τη συγχωνευθείσα επιχείρηση στα προβληματικά δρομολόγια και (β) να φιλοξενηθούν στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών της συγχωνευθείσας επιχείρησης για τα εντοπισθέντα δρομολόγια μεταξύ ζευγών πόλεων που εκτελούνται από τον νεοεισερχόμενο.

εισόδου στην αγορά δεν αφορούν τις ανωτέρω περιπτώσεις για τις οποίες έγινε λόγο στις δεσμεύσεις, αλλά από το μη αξιόπιστο εν γένει σχέδιο εισόδου στην αγορά. Μια πιθανή λοιπόν συγχώνευση των δύο κυρίαρχων αεροπορικών εταιρειών δε θα άφηνε τα περιθώρια έγκαιρης, πιθανής και επαρκούς εισόδου με τέτοιο τρόπο ώστε να επηρεάσει την τιμολογιακή συμπεριφορά της νέας συγχωνευθείσας επιχείρησης και προφανώς θα εξάλειφε τον ανταγωνισμό δημιουργώντας δεσπίζουσα θέση και σχεδόν δεδομένη καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής.

4.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συμπερασματικά, στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού Συγχωνεύσεων 139/2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέρριψε το αίτημα συγχώνευσης μετά της Olympic και της Aegean Airlines θεμελιώνοντας ύστερα από ενδελεχή εξέταση τη θέση πως θα παρακωλύετο σημαντικά ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός σε σημαντικό μέρος της ελληνικής αγοράς⁴¹. Στα διεθνή δρομολόγια κάτι τέτοιο δεν αποτέλεσε πρόβλημα, συμπεριλαμβανομένου και του σημαντικού δρομολογίου Αθήνα- Βρυξέλλες , με κύριο ανταγωνιστή την Brussels Airlines. Στην ελληνική όμως αγορά θα δημιουργείτο δεσπίζουσα θέση, σχεδόν μονοπωλιακού χαρακτήρα, γεγονός το οποίο είναι αντίθετο σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και τις επιταγές αυτή ως προς τον θεμιτό ανταγωνισμό. Τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν σαφώς η έρευνα αγοράς, τα διαρθρωτικά μέτρα και τα πιθανά υποκατάστατα που ήτο πιθανό να χρησιμοποιήσουν οι επιβάτες, ώστε να αποκαλυφθεί ακριβώς το Market Power που θα διέθετε η υπό αίτημα συγκέντρωσης νέα εταιρεία. Στην απόφαση της Επιτροπής εξετάζονται και παρουσιάζονται αναλυτικά όλα τα δρομολόγια και οι ανταγωνιστές που εντοπίζονται σε αυτά, οι εναλλακτικές μεταφορών, το ενδεχόμενο της προβληματικής επιχείρησης, ενώ λήφθησαν υπόψιν οι απόψεις λοιπών αεροπορικών εταιρειών που συμμετείχαν στη διαδικασία και τα εμπόδια εισόδου στη σχετική αγορά νεοεισερχόμενων εταιρειών στην περίπτωση που πραγματοποιείτο η συγχώνευση⁴².

⁴¹ *“The merger between Aegean and Olympic would have led to a quasi- monopoly in Greece and thus to higher prices and lower quality of service for Greeks and tourists travelling between Athens and the islands”* said the Commission’s vice-president of competition policy, Joaquin Almunia.

⁴² *“There was no realistic prospect of any new airline being able to enter the market to restrain the merged airline’s pricing, it found”.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

«ΥΠΟΘΕΣΗ COMP/M.6796- AEGEAN / OLYMPIC II»

5.1. ΑΙΤΗΜΑ

Το αίτημα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για εξέταση της υπόθεσης «COMP/M.6796 – AEGEAN/ OLYMPIC II» παραπέμφθηκε από την Επιτροπή για την Προστασία του Ανταγωνισμού της Κυπριακής Δημοκρατίας, ώστε η πρώτη να εξετάσει την πρόθεση της Aegean Airlines για απόκτηση πλήρους ελέγχου της Olympic Air, ύστερα από την κοινοποίηση του αιτήματος που έθεσε η Aegean στην Επιτροπή για την Προστασία του Ανταγωνισμού της Κυπριακής Δημοκρατίας και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ελλάδος τον Οκτώβριο-Νοέμβριο του 2012.

Ουσιαστικά, η εμπλοκή της Κυπριακής Δημοκρατίας έγκειτο στο γεγονός πως η συγχώνευση θα επηρέαζε τον ανταγωνισμό των αερομεταφορών τόσο στην Ελλάδα, όσο και στην Κύπρο, με ανησυχία αυτής της μείωσης του ανταγωνισμού, με την ταυτόχρονη αύξηση τιμών και περιορισμό επιλογής στις διαθέσιμες πτήσεις. Το αίτημα βασίστηκε ακριβώς στο γεγονός της ήδη υπεροχής της Aegean Airlines και της Olympic Air στα δρομολόγια Ελλάδα – Κύπρος, με τον κίνδυνο της μελλοντικής συγχώνευσης των δύο αυτών μεγάλων αεροπορικών εταιρειών να επιφέρει έλεγχο της αγοράς (αύξηση τιμών- μείωση επιλογών) από την νέα συγχωνευθείσα αεροπορική.

Σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 3 του Κανονισμού 139/2004⁴³, εξετάστηκε αν πράγματι η συγχώνευση θα επηρέαζε το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και αν θα δημιουργείτο απειλή στον υγιή ανταγωνισμό στο έδαφος του κράτους μέλους που υπέβαλε το αίτημα. Στην εξέταση των δύο αυτών κριτηρίων κρίθηκε αρχικώς σχετικά με το εμπόριο μεταξύ Κύπρου-Ελλάδας, πως τόσο η Aegean (με έξι δρομολόγια) όσο και η Olympic (με ένα δρομολόγιο) εκτελούσαν δρομολόγια. Το ίδιο ίσχυε και προς τα λοιπά κράτη μέλη, με την Aegean να εκτελεί τριάντα πέντε δρομολόγια και η Olympic επτά, καθένα εκ των οποίων αποτελούσε ξεχωριστή αγορά, επηρεάζοντας έτσι τον τρόπο κυκλοφορίας επιβατών και εμπορευμάτων

⁴³ Άρθρο 22 παρ. 3 του Κανονισμού ΕΕ 139/2004 «Η Επιτροπή μπορεί, το αργότερο δέκα εργάσιμες ημέρες μετά τη λήξη της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2, να αποφασίζει να εξετάσει, τη συγκέντρωση εκεί όπου θεωρεί ότι επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και απειλεί να επηρεάσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στο έδαφος του κράτους μέλους ή των κρατών μελών που υποβάλλουν την αίτηση. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει απόφαση εντός της προθεσμίας αυτής, θεωρείται ότι αποφάσισε να εξετάσει τη συγκέντρωση σύμφωνα με την αίτηση. Η Επιτροπή ενημερώνει όλα τα κράτη μέλη και τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις για την απόφασή της αυτή. Μπορεί δε να ζητάει την υποβολή κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 4. Το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη που υπέβαλαν την εν λόγω αίτηση, δεν εφαρμόζουν πλέον την εθνική τους νομοθεσία περί ανταγωνισμού στη συγκέντρωση.

διεθνώς. Σαφώς αναφέρθηκε και το επιχείρημα πως η συγχώνευση θα επηρέαζε και τους υπηκόους ή κατοίκους άλλων κρατών μελών, οι οποίοι εντός των ενδοελληνικών δρομολογίων επιλέγουν είτε την Aegean, 16 δρομολόγια, είτε την Olympic, 33 δρομολόγια, ως τους δύο κύριους αερομεταφορείς της Ελλάδας.

Ως προς το δεύτερο κριτήριο σχετικά με τον ανταγωνισμό εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας, αναφέρθηκε η προβληματική της μείωσης των αερομεταφορέων από τρεις σε δύο για το δρομολόγιο Αθήνα – Λάρνακα, του οποίου η Olympic ήτο μεγάλος ανταγωνιστής. Αξίζει να γίνει αναφορά στα ποσοτικά δεδομένα βάσει των οποίων, το καλοκαίρι του 2009 και το χειμώνα 2009/2010 μεταφέρθηκαν 670.690 επιβάτες στο προαναφερθέν δρομολόγιο. Τρία χρόνια αργότερα οι τρεις αεροπορικές, Aegean Airlines, Olympic Air και Cyprus Airways εκτελούσαν εβδομαδιαία 28-19-19 δρομολόγια αντίστοιχα. Το δε δρομολόγιο αυτό εξετάστηκε ενδελεχώς και στην υπόθεση COMP/M.5830/Olympic-Aegean, με την πεποίθηση πως από κοινού θα αποκτούσαν σημαντικό μερίδιο αγοράς στην Αθήνα- Λάρνακα.

Συμπερασματικά, η Επιτροπή της Κυπριακής Δημοκρατίας, έκρινε πως και στις δύο αυτές περιπτώσεις κριτηρίων ο ανταγωνισμός εντός της επικρατείας της απειλούταν σημαντικά και έχρηζε ανάγκη εξέτασης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

Όπως προαναφέρθηκε, ύστερα από την πρώτη απορριπτική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το αίτημα της Aegean και Olympic για συγχώνευση το 2011, πάντοτε στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού 139/2004, στις 6 Νοεμβρίου 2012 οι Αρχές Ανταγωνισμού της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυπριακής Δημοκρατίας απευθύνθηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (όπως ορίζει το άρθρο 22 του προαναφερθέντος Κανονισμού) εκ νέου με προτεινόμενη συγκέντρωση της Aegean Airlines SA (κοινοποιούν μέρος) και της Olympic Air SA (συγχωνευμένη οντότητα) με αγορά μετοχών, βάσει του άρθρου 3 παρ. 1 στ. β)⁴⁴ του Κανονισμού συγκεντρώσεων και των προαναφερθέντων προβληματισμών.

Λίγους μήνες μετά εκ μέρους του κοινοποιούμενου μέρους (Aegean) ακολουθεί η υποβολή επίσημων δεσμεύσεων βάσει του άρθρου 6 παρ. 2⁴⁵, χωρίς ωστόσο αυτές να εξεταστούν ως

⁴⁴ Άρθρο 3 παρ. 1 στ. β) του Κανονισμού ΕΕ 139/2004 «Συγκέντρωση θεωρείται ότι υπάρχει όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου από: την απόκτηση, από ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη μία τουλάχιστον επιχείρηση ή από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα, με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο, ελέγχου στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων».

⁴⁵ Άρθρο 6 παρ. 2 του Κανονισμού ΕΕ 139/2004 «Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, κατόπιν τροποποιήσεων που επέφεραν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις, μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν δημιουργεί πλέον σοβαρές αμφιβολίες κατά την έννοια της παραγράφου 1 στοιχείο γ), κηρύσσει τη

προς την επίπτωσή τους στην αγορά. Η πρώτη εξέταση επέφερε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της πράξης συγχωνεύσεως, οπότε και εκδόθηκε απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας βάσει όσων προβλέπονται στο άρθρο 6 παρ. 1 στ. γ) του Κανονισμού. Ακολουθεί η ανταλλαγή μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του κοινοποιούμενου μέρους των βασικών παρατηρήσεων τρίτων μερών, των γραπτών παρατηρήσεων, της κοινοποίησης αιτιάσεων (ΚΑ) και της απάντησης σε αυτή.

Ύστερα από την επιβολή προς το κοινοποιούμενο μέρος δέσμης επίσημων δεσμεύσεων στις 22 Αυγούστου 2013, με σκοπό να αντιμετωπιστούν προβλήματα ανταγωνισμού που επισημάνθηκαν στην ΚΑ, η πρόταση της Επιτροπής σχετική με τη συγκέντρωση ήταν θετική και στις 9 Οκτωβρίου 2013 κρίθηκε συμβατή με την εσωτερική αγορά.

5.3. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Οι λοιπές σχετικές αγορές με τις οποίες σχετίζεται η εν λόγω πράξη συγχώνευσης είναι οι υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σε εμπορικά δρομολόγια και οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών επιβατών σε δρομολόγια ΥΔΥ.

5.3.1. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ / ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (Α&Π)

Η Επιτροπή ως είθισται ορίζει τη σχετική αγορά υπηρεσιών τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών βάσει του κριτηρίου «σημείο αναχώρησης και σημείο προορισμού» (Α&Π)⁴⁶, αναφερόμενη σε κρίσιμα ζευγάρια πόλεων.⁴⁷ Ουσιαστικά εξετάζονται οι πιθανές εναλλακτικές δυνατότητες/ λύσεις που έχει ένας επιβάτης (διαφορετικά δηλαδή μεταφορικά μέσα και διαφορετικές εταιρείες) ο οποίος επιθυμεί να ταξιδέψει σε έναν προορισμό (πλευρά της ζήτησης, ενώ κατά κανόνα δε θεωρείται ότι το συγκεκριμένο ζεύγος πόλων μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ζεύγος πόλων. Η πλευρά της ζήτησης αυτής λαμβάνει υπόψιν κάθε συνδυασμό σημείου αναχώρησης/ προέλευσης και προορισμού ως ξεχωριστή αγορά.

συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β). Η απόφαση της Επιτροπής, βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β), μπορεί να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις για να εξασφαλιστεί ή συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων με τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής προκειμένου να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά».

⁴⁶ «Point of origin/point of destination ("O&D")

⁴⁷ Για παράδειγμα, απόφαση COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III, σκέψεις 49 επ., απόφαση COMP/M.6447 — IAG/bmi, σκέψεις 31-34· απόφαση COMP/M.5889 — United Air Lines/Continental Airlines, σκέψεις 9-12.

Στην προκειμένη περίπτωση η Aegean, όπως και λοιποί ερωτηθέντες προηγουμένως, πχ πρακτορεία ταξιδιών, εταιρικοί πελάτες κ.λπ., δεν προέβαλε αντιρρήσεις στη μέθοδο αυτή της «Α&Π» και συμφώνησε στην υιοθέτηση της εν λόγω μεθόδου ως ο καταλληλότερος τρόπος ορισμού των αγορών.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΙ ΚΑΙ ΜΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΧΡΟΝΟ

Σημαντική διάκριση για την εξέταση της αγοράς των εμπορικών μεταφορών είναι εκείνης των επιβατών σε ευαίσθητους και μη ευαίσθητους με το χρόνο. Κρίθηκε επανειλημμένως από την Επιτροπή πως οι επιβάτες που ταξιδεύουν λόγω επαγγελματικών και επιχειρηματικών υποχρεώσεων είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα του χρόνου, και επιθυμούν ευελιξία στα εισιτήριά τους, όπως αλλαγές και ακυρώσεις χωρίς επιπλέον επιβάρυνση. Αντιθέτως επιβάτες που ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής, προβαίνουν σε κράτηση των εισιτηρίων τους πολύ καιρό πριν την πτήση, δε διαπραγματεύονται σημαντικά για τις τιμές και τις δυνατότητες τροποποιήσεων των εισιτηρίων τους και δεν είναι ευαίσθητοι σε σχέση με τον χρόνο.

Στο προαναφερθέν κριτήριο, το κοινοποιούν μέρος διαφώνησε ισχυριζόμενο πως η «ευαισθησία των ταξιδιωτών στον παράγοντα χρόνο» είναι άνευ μείζουσας σημασίας στην Ελλάδα, ακόμη περισσότερο από ό,τι ήταν στην εξέταση της υπόθεσης «Olympic/Aegean I», στην οποία τελικώς δεν κρίθηκε πως οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα του χρόνου είναι διαφορετική αγορά από τους ευαίσθητους. Ωστόσο, οι λοιποί ερωτηθέντες⁴⁸ επιβεβαίωσαν την ύπαρξη των δυο αυτών διαφορετικών ομάδων.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ Ή ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σημαντικότερο κριτήριο για την εξέταση της υπόθεσης, για την αγορά των μεταφορών και του υγιούς ανταγωνισμού είναι εκείνο της δυνατότητας υποκατάστασης των υπηρεσιών πορθμείων ή σιδηροδρόμων με αεροπορικές μεταφορές. Ο ανταγωνισμός στις διατροπικές μεταφορές νοείται η δυνατότητα ενός επιβάτη να επιλέξει ανάμεσα σε εναλλακτικές δυνατότητες μεταφορών, κατά τη διαδικασία επιλογής του τρόπου μεταφοράς βάσει του κριτηρίου «Α&Π», με σκοπό να προσδιοριστεί το κατά πόσο οι εναλλακτικές αυτές μπορούν να υποκατασταθούν με αεροπορική πτήση.

Η Aegean στο συγκεκριμένο κριτήριο έκρινε πως άλλες μορφές μεταφορών μπορούν να ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση στις πλαίσιο επιλογής μεταφοράς των επιβατών στην

⁴⁸ Ανταγωνιστές, ταξιδιωτικοί πράκτορες και εταιρικοί πελάτες

Ελλάδα. Έθεσε μάλιστα ως χαρακτηριστικό παράδειγμα την ανταγωνιστική πίεση που ασκούν τα πορθμεία στις γραμμές Αθήνα- Μύκονος και Αθήνα- Σαντορίνη.

Η Επιτροπή διέκρινε το παραπάνω κριτήριο συνδυαστικά με εκείνο της «ευαισθησίας στον παράγοντα του χρόνου» κρίνοντας πως α) για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, οι υπηρεσίες των πορθμείων δεν αποτελούν μέρος τις ίδιας αγοράς με εκείνη των αεροπορικών υπηρεσιών, σε όλα τα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια εσωτερικού. Εξαίρεση αποτελεί η γραμμή Αθήνα- Μύκονος και β) για τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα του χρόνου, η δυνατότητα υποκατάστασης των αεροπορικών μεταφορών και των υπηρεσιών πορθμείων δε θα μετέβαλε τελικών την εκτίμηση της πράξης, με συνέπεια ο ορισμός της εν λόγω αγοράς να μείνει σε εκκρεμότητα. Εξαίρεση στο ανωτέρω αποτελεί ξανά η γραμμή Αθήνα- Μύκονος, αλλά και η Αθήνα-Σαντορίνη. Όσο αφορά τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, στην γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σε σχέση με όλες τις κατηγορίες επιβατών, κρίθηκε πως πρόκειται για διαφορετική αγορά από εκείνη των αεροπορικών, συνεπώς εκτός της έρευνας για την υπόθεση συγκέντρωσης.

Ενδεικτικά, παρατίθενται παρακάτω για τα έτη 2011-2012: ο πίνακας όλων των δρομολογίων από τα ΜΜΜ που εξυπηρετούσαν το δρομολόγιο Αθήνα – Μύκονος , για όλους τους επιβάτες (ευαίσθητους στο χρόνο και μη) [Πίνακας 9], και δύο πίνακες σχετικά με το σύνολο των επιβατών από το λιμάνι του Πειραιά για Μύκονο [Πίνακας 10] και από το λιμάνι της Ραφήνας για Μύκονο [Πίνακας 11]. Όπως αναφέρει η απόφαση της Επιτροπής, στην διαδρομή Πειραιάς-Μύκονος, εκτός από την Blue Star Ferries που ελέγχει η Marfin με μερίδιο κίνησης 80,13% το 2012, ο κύριος ανταγωνιστής της Aegean και της Olympic ήταν η Hellenic Seaways με μερίδιο κίνησης 19,07%, ενώ στην Ραφήνα-Μύκονος, κύριοι ανταγωνιστές το 2012 ήταν οι Fast Ferries, Golden Star Ferries και Αγούδημος με μερίδιο κίνησης 29,65%, 26,06% και 20,40% αντίστοιχα. Η Sea Jets κατείχε μερίδιο κίνησης μόλις 7,64% στη Ραφήνα-Μύκονο.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		
	2011	2012
Aegean Airlines	10-20%	10-20%
Olympic Air	5-10%	5-10%
Aegean & Olympic	20-30%	20-30%
Blue Star Ferries	10-20%	20-30%
Hellenic Seaways (από Πειραιά)	10-20%	0-5%
Fast Ferries	10-20%	10-20%
Αγούδημος	10-20%	10-20%
Golder Star Ferries	10-20%	10-20%
Sea Jets	0-5%	0-5%
Λοιπά	0-5%	0-5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%

[Πίνακας 9]⁴⁹

⁴⁹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II”, Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final σελ. 106

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ

	2011		2012	
Blue Star Ferries	498.931	63,58%	473.886	80,13%
Hellenic Seaways	244.700	31,18%	112.768	19,07%
Aegean Speedrunner	41.149	5,24%	0	0,00%
Λοιπά	0	0,00%	4.757	0,80%
ΣΥΝΟΛΟ	748.780	100,00%	591.411	100,00%

[Πίνακας 10]⁵⁰**ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟ ΡΑΦΗΝΑ - ΜΥΚΟΝΟΣ**

	2011		2012	
Fast Ferries	369.433	27,99%	389.877	29,65%
Golden Star Ferries	397.753	30,13%	342.714	26,06%
Αγούδημος	373.249	28,28%	268.296	20,40%
Blue Star Ferries	0	0,00%	211.934	16,12%
Sea Jets	122.630	9,29%	100.494	7,64%
ΣΥΝΟΛΟ	1.319.950	100,00%	1.315.094	100,00%

[Πίνακας 11]⁵¹**5.3.2. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΥ**

Σχετικά με τα δρομολόγια των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) κρίθηκε από την Επιτροπή πως αυτά αξιοποιούνται από τις επιλεγείσες αεροπορικές εταιρείες ως προσωρινή παραχώρηση. Συνεπώς δεν είναι επιτρεπτό και δε συναντάται άλλη αεροπορική εταιρεία να εκτελεί τον εν λόγω δρομολόγιο, τουλάχιστον έως ότου λήξει η προηγούμενη περίοδος

⁵⁰ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης "Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II", Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final σελ. 107

⁵¹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης "Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II", Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final σελ. 107

παραχώρησης. Όπως γίνεται αντιληπτό δεν πρόκειται ουσιαστικά για ανταγωνιστικά δρομολόγια, παρότι εμπίπτουν στο ίδιο πεδίο αγοράς, με τα δρομολόγια ωστόσο των ΥΔΥ να θεωρούνται ξεχωριστά από εκείνα των εμπορικών αεροπορικών δρομολογίων. Λόγος για ανταγωνισμό, άρα και πιθανό σενάριο προς εξέταση είναι μόνο το στάδιο υποβολής των προσφορών.

Κρίθηκε τέλος πως δεν χρήζει ανάγκης προσδιορισμού σχετικής αγοράς, καθώς δε δύνατο να παρακλυθεί σημαντικά ο ανταγωνισμός στα δρομολόγια ΥΔΥ σε σχέση με τα εμπορικά, ενώ σε σχέση με το γεωγραφικό εύρος της αγοράς, παρότι στους σχετικούς διαγωνισμούς είναι επιτρεπτό να συμμετέχουν και μη ελληνικές αεροπορικές εταιρείες⁵², δεν καθίσταται ευρύτερη από την εθνική η γεωγραφική αγορά⁵³.

5.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

5.4.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΛΛΗΛΟΕΠΙΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΤΩΝ ΗΔΗ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΗΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Καίρια προβληματική για την εξέταση της συγκέντρωσης ήταν εκείνη της αλληλοεπικάλυψης των δρομολογίων μεταξύ των δύο αεροπορικών, προβληματική η οποία είχε ήδη κριθεί και στην υπόθεση *Olympic / Aegean I*. Κατά τη εξέταση της τελευταίας, κρίθηκε πως τον Ιανουάριο του 2011 οι αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ των δύο αεροπορικών ανέρχονταν σε 15 δρομολόγια εσωτερικού και 8 εξωτερικού, αριθμός ο οποίος λόγω της ζημίας που υπέστη η Ολυμπιακή μειωνόταν διαρκώς με αποτέλεσμα τον Ιούλιο του 2013 να αποσυρθεί από τα τρία πιο σημαντικά δρομολόγια εσωτερικού κατά τη χειμερινή περίοδο.⁵⁴ Έτσι τον Οκτώβριο του 2013 οι δύο αεροπορικές αλληλεπικαλύπτονταν σε 3 δρομολόγια, ενώ το επόμενο καλοκαίρι εάν δεν υπήρχε περαιτέρω απόσυρση η αλληλοεπικάλυψη θα ήταν σε 5 δρομολόγια.

Η Aegean στην ανωτέρω προβληματική απάντησε πως σχετικά με τα δρομολόγια εσωτερικού στα οποία αλληλεπικαλύπτονται τα μέρη, ο αριθμός των επιβατών τον Ιανουάριο του 2010 (4 εκατομμύρια επιβάτες «Α&Π» σε 19 δρομολόγια), θα μειωνόταν κατά 84% τον Ιούλιο του 2014 (650 χιλιάδες επιβάτες «Α&Π» σε 5 δρομολόγια). Κρίθηκαν συνεπώς ως «προβληματικά δρομολόγια», όπως θα αναλυθεί και κατωτέρω, τα δρομολόγια Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-

⁵² Που ανήκουν όμως σε χώρες του ΕΟΧ.

⁵³ Βλέπε επίσης την απόφαση της Επιτροπής της 26ης Ιανουαρίου 2011 στην υπόθεση COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines, σκέψεις 295-297.

⁵⁴ Επρόκειτο για τα δρομολόγια Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα- Ηράκλειο και Αθήνα- Ρόδος.

Κέρκυρα, Αθήνα-Κως, Αθήνα-Μυτιλήνη και Αθήνα-Σαντορίνη, στα οποία πραγματικά αλληλεπικαλύπτονται τα μέρη.

Σχετικά με το κριτήριο των επιβατών που είναι ευαίσθητοι με το χρόνο, κρίθηκε πως η συγκέντρωση θα δημιουργούσε μονοπώλιο σε όλα τα πραγματικά αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια, ενώ σε εκείνους που δεν είναι ευαίσθητοι με το χρόνο, τότε η συγκέντρωση θα δημιουργούσε μονοπώλιο στο δρομολόγιο Αθήνα – Κέρκυρα, ενώ στα δρομολόγια Αθήνα-Χανιά, Αθήνα- Κως, Αθήνα- Μυτιλήνη και Αθήνα- Σαντορίνη θα δημιουργείτο είτε μονοπώλιο, εάν αποκλείονταν από τη συνάρτηση τα πορθμεία στις αντίστοιχες σχετικές αγορές, είτε τουλάχιστον στην εξάλειψη δύο άμεσων ανταγωνιστών με την συμμετοχή των πορθμείων στην προβληματική. Τέλος η συγκέντρωση θα οδηγούσε σε εξάλειψη του δυνητικού ανταγωνισμού σε έξι δρομολόγια, καθώς θα έπαυε εκ μέρους των μερών η αμοιβαία απειλή εισόδου.

Ο παρακάτω πίνακας παρέχει μια επισκόπηση της κατάστασης του ανταγωνισμού στα εν λόγω «προβληματικά δρομολόγια», κατηγοριοποιημένο με τους επιβάτες συνολικά, το κριτήριο «Α&Π», την εβδομαδιαία συχνότητα τον χειμώνα του 2012- 2013, τα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια «Α&Π» του χειμώνα 2012-2013 (χωρισμένο σε επιβάτες ευαίσθητους με το χρόνο, μη ευαίσθητους και συνολικά) [Πίνακας 12].

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (2012)	Α&Π – ΕΠΙΒΑΤΕΣ (2012)	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (ΧΕΙΜΩΝΑΣ 2012-2013) ⁵⁵	ΑΛΛΗΛΕΠΙΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ Α&Π – ΕΠΙΒΑΤΕΣ (ΧΕΙΜΩΝΑΣ 2012-2013)		
				ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΙ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ	ΜΗ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΝΙΑ	300.000-400.000	200.000-300.000	A3: 15 (47%) OA: 17 (53%)	100% A3: 50-60% OA: 40-50%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%
ΑΘΗΝΑ – ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	300.000-400.000	200.000-300.000	A3: 6 (50%) OA: 6 (50%)	100% A3: 70-80% OA: 20-30%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%
ΑΘΗΝΑ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	200.000-300.000	100.000-200.000	A3: 10 (43%) OA: 13 (57%)	100% A3: 50-60% OA: 40-50%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%	100% A3: 60-70% OA: 30-40%
ΑΘΗΝΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	200.000-300.000	100.000-200.000	A3: 7 (35%) OA: 13 (65%)	100% A3: 30-40% OA: 60-70%	100% A3: 80-90% OA: 50-60%	100% A3: 40-50% OA: 50-60%
ΑΘΗΝΑ- ΚΩΣ	100.000-200.000	100.000-200.000	A3: 6 (30%) OA: 14 (70%)	100% A3: 40-50% OA: 50-60%	100% A3: 40-50% OA: 50-60%	100% A3: 40-50% OA: 50-60%

[Πίνακας 12]⁵⁶

⁵⁵ A3 -> Aegean Airlines, OA -> Olympic Air

⁵⁶ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης “Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II”, Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final σελ. 35

ΕΓΓΥΗΤΑ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Σχετικά με το στόλο που διέθετε κάθε μέρος, έγινε λόγος για την αποκλειστική χρήση ελικοστροβιλοκινητήριων αεροσκαφών εκ μέρους της Ολυμπιακής έως τον Απρίλιο του 2013, σε σύγκριση με την αποκλειστική χρήση αεριωθούμενων αεροσκαφών της Aegean. Τα πρώτα διαθέτουν μικρότερο αριθμό θέσεων, αλλά καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα. Για παράδειγμα τα ελικοστροβιλοκινητήρια αεροσκάφη Q400 της Ολυμπιακής διαθέτουν 78 θέσεις ενώ τα αεριωθούμενα A320 της Aegean 168 θέσεων. Τα δε ελικοστροβιλοκινητήρια προτιμώνται σε δρομολόγια με χαμηλή κίνηση λόγω πλεονεκτήματος κόστους, ενώ η χρήση αεριωθούμενων αεροσκαφών είναι περισσότερο συμφέρουσα στα δρομολόγια με υψηλή κίνηση. Η θέση ωστόσο της Aegean ήταν πως οι επιβάτες προτιμούν τα αεριωθούμενα αεροσκάφη από τα ελικοστροβιλοκινητήρια καθώς προσφέρουν σαφώς μεγαλύτερη άνεση, λιγότερους κραδασμούς και θόρυβο.

Ωστόσο, αξιολογήθηκε βάσει της έρευνας αγοράς πως στα προβληματικά δρομολόγια, τα δύο μέρη ήταν πράγματι στενοί και άμεσοι ανταγωνιστές, ανεξαρτήτως των αεροσκαφών που διαθέτουν με αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια και με τα πορθμεία να αποτελούν υποκατάστατα σε περιορισμένο βαθμό.

CYPRUS AIRWAYS ΚΑΙ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

Η Aegean υποστήριξε την ύπαρξη ενός ακόμη μελλοντικά σημαντικού ανταγωνιστή στην ελληνική εγχώρια αγορά. Συγκεκριμένα το 2012, η Cyprus Airways εισήλθε στα δρομολόγια Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Αθήνα- Ηράκλειο και Αθήνα- Ρόδος, τα οποία τρία αυτά δρομολόγια είναι αλληλεπικαλυπτόμενα των μερών. Εκ μέρους της Επιτροπής εκφράστηκε αμφιβολία σχετικά με τη βιωσιμότητα και τη συνεχή παρουσία στα δρομολόγια εσωτερικού της εν λόγω αεροπορικής. Πράγματι τον Ιούλιο του 2013 η Cyprus Airways αποχώρησε από τα τρία προαναφερθέντα δρομολόγια, χωρίς ενδεχόμενη πιθανότητα να εισέλθει ξανά.

Ακόμη, παρότι η Aegean υποστήριξε (ανεπαρκώς, χωρίς σχετικά αποδεικτικά στοιχεία) πως απευθείας διεθνείς πτήσεις ασκούν ανταγωνιστική πίεση σε πτήσεις προς τα ελληνικά νησιά, η Επιτροπή αλλά και η έρευνα αγοράς έκριναν πως δεν ασκείτο πίεση, ιδίως στα προβληματικά δρομολόγια, σε πτήσεις εσωτερικού από την Αθήνα.

ΕΙΣΟΔΟΣ Ή ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Όπως σε κάθε αξιολόγηση για την ύπαρξη ανταγωνισμού ή το ενδεχόμενο παρακώλυσης αυτού έγινε έρευνα εκ μέρους της Επιτροπής, σχετικά με τη πιθανότητα έγκαιρης και επαρκούς εισόδου στην εγχώρια αγορά οποιασδήποτε άλλης αεροπορικής εταιρείας μετά τη συγκέντρωση Aegean- Olympic. Το κοινοποιούμενο μέρος υποστήριξε ως πιθανό σενάριο την είσοδο αεροπορικής χαμηλού κόστους όπως είναι η Ryanair και η EasyJet. Ωστόσο, με την

έρευνα της Επιτροπής κρίθηκε πως κάτι τέτοιο (έγκαιρη και επαρκής είσοδος άλλης ανταγωνίστριας αεροπορικής στην αγορά των αερομεταφορών) θα ήταν αδύνατο. Παρακάτω αναλύονται οι λόγοι της αδυναμίας αυτής.

Αρχικά, βάσει των αποδεικτικών στοιχείων, κύριοι λόγοι της μη πιθανής εισόδου άλλης αεροπορικής, ακόμη και χαμηλού κόστους, είναι οι μη ανακτήσιμες δαπάνες έναρξης. Αυτές διακρίνονται α) στις δαπάνες που θα προέβαινε μια αεροπορική ώστε να καλύψει ένα δρομολόγιο εσωτερικού στην Ελλάδα σε χαμηλή αρχικά τιμολόγηση, ώστε να ανταγωνιστεί τις ήδη υπάρχουσες αεροπορικές και β) στις δαπάνες εμπορίας, ώστε να εξασφαλιστεί η αναγνωρισιμότητα του σήματος αυτής. Έπειτα η έρευνα αγοράς κατέδειξε πως το χαμηλό επίπεδο ζήτησης στην αγορά της Ελλάδας και η αβεβαιότητα σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης αυτής, αποτελούν δύο παράγοντες που θα απέτρεπαν την απόφαση μιας αεροπορικής για είσοδο. Ακόμη, το γεγονός πως το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» των Αθηνών διαθέτει υψηλό επίπεδο αερολιμενικών τελών, συχνά μάλιστα συγκαταλέγεται στα 4 πιο ακριβά αεροδρόμια της Ευρώπης, επιδρά αρνητικά στην απόφαση εισόδου ιδίως για αεροπορικές χαμηλού κόστους. Ανασταλτικοί παράγοντες κρίθηκαν ακόμη το κόστος διανομής, η συμφόρηση χρονοθυρίδων και υποδομών στους περιφερειακούς αερολιμένες κατά τις περιόδους αιχμής τους θερινούς μήνες και η πρόσβαση σε πτήσεις με ανταπόκριση. Τέλος, δυσκολία θα αποτελούσε για την εκτίμηση της εισόδου το κόστος ευκαιρίας, δεδομένου της εν γένει αβεβαιότητας και χαμηλής απόδοσης στην ελληνική αγορά, καθώς και η ανάγκη δημιουργίας βάσης στην Αθήνα ώστε πράγματι να ασκηθεί πίεση στην «νέα αεροπορική» που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση.

Ενδιαφέρον στο σημείο αυτό παρουσιάζει η απάντηση που έδωσαν οι δυνητικοί ανταγωνιστές όσον αφορά την πιθανότητα εισόδου τους στα προαναφερθέντα προβληματικά δρομολόγια. Συγκεκριμένα:

- Η Ryanair, η οποία ιστορικά απέφευγε τους αερολιμένες με υψηλά τέλη, έθεσε ακριβώς ως ανασταλτικό παράγοντα για τη μη είσοδό της προς και από την Αθήνα τα τέλη του αεροδρομίου των Αθηνών, τα οποία υποστήριξε πως αν δεν μειώνονταν σημαντικά, δε θα προέβαινε σε κάποια αλλαγή των δρομολογίων που ήδη διέθετε.
- Η EasyJet υποστήριξε πως λόγω του επιχειρηματικού της πλάνου και της στρατηγικής που ήδη ακολουθούσε δε θα προέβαινε σε δρομολόγια εσωτερικού στην Ελλάδα.
- Η Vueling Airlines παρότι ανέφερε πως θα μπορούσε να εισέλθει στα εν λόγω δρομολόγια υπό κατάλληλες συνθήκες, τα στοιχεία που διέθεσε προς την Επιτροπή κρίθηκαν ανεπαρκή για να ληφθούν υπόψιν.

- Λοιπές αεροπορικές εταιρείες, είτε εγχώριες, είτε διεθνείς κρίθηκαν επίσης απίθανο να εισέλθουν στα δρομολόγια μετά τη συγκέντρωση.

Συμπερασματικά, σχετικά με την εξέταση της εισόδου ή επέκτασης στα ελληνικά δρομολόγια εσωτερικού, απεφάνθη η Επιτροπή πως δε θα υπάρξουν μετά την πράξη συγκέντρωσης των μερών, δυνητικοί ανταγωνιστές, ώστε να αποφευχθούν ή αποτραπούν περιστατικά περιορισμού του ανταγωνισμού και δημιουργία μονοπωλίων.

5.4.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΥΔΥ)

Σχετικά με τα δρομολόγια ΥΔΥ, η έρευνα αγοράς της Επιτροπής επιβεβαίωσε πως στα τρέχοντα 28 δρομολόγια που εκτελούσαν, τα δύο μέρη δεν ήταν άμεσοι ανταγωνιστές, λόγω του στόλου που διέθετε η Aegean. Συνολικά τα μέρη κατείχαν των 58% των δρομολογίων, με τη πιθανότητα συγκέντρωσης να αυξάνει το ποσοστό κατά 4%, με «την πίτα να μοιράζεται» σε: Aegean- 1 δρομολόγιο, Olympic- 15 δρομολόγια, Sky Express- 7 δρομολόγια, Astra- 5 δρομολόγια. Συνεπώς είναι πρόδηλο πως η πράξη δε θα εμπόδιζε τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στη συμμετοχή διαγωνισμών για εξυπηρέτηση των δρομολογίων ΥΔΥ, ακόμη και αν αυτά δεν περιλαμβάνονται πράγματι στην υπό εξέταση αγορά.

5.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.5.1. ΔΥΝΗΤΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Κρίνεται από την Επιτροπή πως τα μέρη, ακριβώς λόγω της ιστορικής διάρθρωσης και της φήμης που διέθεταν, ασκούν μεταξύ τους ενδεχόμενες ανταγωνιστικές πιέσεις στα περισσότερα δρομολόγια, καθιστώντας τον δυνητικό ανταγωνισμό μεταξύ τους πολύ σημαντική παράμετρο, θέτοντας μάλιστα αδύνατο να εξεταστεί ο ανταγωνισμός στα προβληματικά δρομολόγια με βάση την Αθήνα μεμονωμένα.

Τίθεται λοιπόν ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός σε κίνδυνο, με μεγάλη πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης μετά τη συγκέντρωση, ακόμη και στο σενάριο εισόδου στην αγορά αξιόπιστους δυνητικού νεοεισερχόμενου ανταγωνιστή. Τα δρομολόγια στα οποία τα μέρη ασκούσαν σημαντικά περιοριστική επίδραση και λήφθησαν υπόψιν είναι τα Αθήνα-Αλεξανδρούπολη, Αθήνα-Ρόδος, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Ηράκλειο, Αθήνα-Χίος και Αθήνα-Σάμος.

5.5.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ

Προφανώς σε κάθε περίπτωση εξέτασης πιθανής συγκέντρωσης, έτσι και σε αυτή των δύο ελληνικών αεροπορικών εταιρειών, κρίσιμη είναι η επιρροή που θα επέλθει στους άμεσα εμπλεκόμενους, τους καταναλωτές, εν προκειμένω τους επιβάτες.

Σχετικά με την πράξη αυτή, έχοντας ως δεδομένο πως οι καταναλωτές – επιβάτες θα αντιμετωπίσουν δυσκολία στο να στραφούν σε άλλους προμηθευτές- αεροπορικές, είναι αναμενόμενο, πως οι τιμές θα αυξηθούν, ακριβώς λόγω της εκμετάλλευσης των υψηλών μεριδίων αγοράς που θα διαθέτει η μετά τη συγχώνευση αεροπορική. Όπως κρίθηκε και στην υπόθεση COMP/M.4439 Ryanair/ Air Lingus σχετικά με τις οριζόντιες συγκεντρώσεις «*οι εν λόγω πελάτες είναι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, ιδιαίτερα ευάλωτοι σε αυξήσεις τιμών*».

Αντίστοιχα και λαμβάνοντας υπόψιν ξανά το κριτήριο της ευαισθησίας στον παράγοντα του χρόνου, οι επιβάτες που θα ήταν ευαίσθητοι θα περιορίζονταν απόλυτα σε εναλλακτικές δυνατότητες και θα δημιουργείτο πράγματι μονοπωλιακή εκμετάλλευση. Οι δε επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι: α) αν δεν ληφθούν υπόψιν τα πορθμεία τότε θα συνέβαινε ακριβώς το προαναφερθέν (εξάλειψη εναλλακτικών επιλογών και υιοθέτηση μονοπωλιακών πρακτικών, ενώ β) αν ληφθούν και τα πορθμεία τότε θα γινόταν λόγος για τουλάχιστον εξάλειψη του πλησιέστερου ανταγωνιστή.

Συνεπώς, οι επιβάτες θα είχαν οπωσδήποτε πολύ περιορισμένες δυνατότητες επιλογών αεροπορικής εταιρείας και σίγουρα θα ερχόντουσαν αντιμέτωποι με αρκετά υψηλές τιμές. Σε σχέση δε με τις ανταγωνιστικές πιέσεις σε λοιπά μη αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια, αυτές θα εξαλείφονταν καθόσον θα εξαλειφόταν ο δυνητικός ανταγωνισμός εν γένει εις βάρος των καταναλωτών.

5.5.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Η Επιτροπή συμπερασματικά έκρινε πως θα δημιουργείτο δεσπόζουσα θέση, πιθανή ενίσχυση και κατάχρηση αυτής, άρα και σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, λόγω των πολύ υψηλά συνδυασμένων μεριδίων αγοράς που κατείχαν τα μέρη ως στενοί ανταγωνιστές στα Αθήνα- Χανιά, Αθήνα- Κέρκυρα, Αθήνα- Κως, Αθήνα- Μυτιλήνη και Αθήνα- Σαντορίνη δρομολόγια.

Επιπρόσθετα στα δρομολόγια Αθήνα- Αλεξανδρούπολη, Αθήνα- Ρόδος, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Αθήνα- Ηράκλειο, Αθήνα- Χίος και Αθήνα- Σάμος, θα παρακωλυόταν επίσης ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός, μέσω της δεσπόζουσας θέσης, με την ταυτόχρονη εξάλειψη αξιόπιστου δυνητικού νεοεισερχόμενου ανταγωνιστή.

5.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βάσει του Κανονισμού Συγκεντρώσεων και των κατευθυντήριων γραμμών σε σχέση με τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, είναι δυνατό αυτές να επιτραπούν ακόμη και στην πιθανότητα επέλευσης αντιαναγωνιστικών επιπτώσεων, υπό την προϋπόθεση αντισταθμιστικών μέτρων που μπορούν εν μέρει ή πλήρως να βελτιώσουν το αποτέλεσμα της συγκέντρωσης (βελτίωση αποτελεσματικότητας).

Η Aegean, ως κοινοποιούμενο μέρος, ισχυρίστηκε πως από την πράξη συγκέντρωσης θα δημιουργείτο σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας ύψους πολλών εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο θα αποτελούσαν το συνολικό ποσό από α) την εξοικονόμηση σε μεταβλητό κόστος στα πάγια έξοδα της επίγειας εξυπηρέτησης, της τροφοδοσίας και της διανομής, β) τη μείωση των εργαζομένων και την ενοποίηση των διοικητικών λειτουργιών των δύο εταιρειών, γ) τη βελτίωση της χρήσης του συνολικού στόλου, δ) τις συνέργειες εσόδων που θα προέκυπταν με τη σύνδεση με τα αλληλεπικαλυπτόμενα και μη αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια.

Στη θέση αυτή της Aegean, η Επιτροπή εκτίμησε τις διάφορες κατηγορίες της προαναφερθείσας βελτίωσης της αποτελεσματικότητας και έκρινε πως μπορεί να αντισταθμίσει επαρκώς τις αναμενόμενες αρνητικές συνέπειες. Ωστόσο στην εν λόγω προβληματική η Επιτροπή δε διατύπωσε οριστική άποψη, καθόσον εφόσον η Ολυμπιακή ήταν μια προβληματική επιχείρηση, όπως θα αναφερθεί κατωτέρω, δε θα δημιουργείτο συνθήκη αρνητικών συνεπειών στις σχετικές αγορές.

5.7. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

Σχετικά με τις δεσμεύσεις που προτάθηκαν από την Aegean – καθορισμός ανώτατου ορίου των ναύλων και προσφορές υπεκμίσθωσης αεροσκαφών σε δυνητικά νέους αερομεταφορείς- βάσει του άρθρου 8 παρ. 2 του Κανονισμού⁵⁷, συνοπτικά αναφέρεται πως

⁵⁷ Άρθρο 8 παρ. 2 του Κανονισμού ΕΕ 139/2004 «Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, κατόπιν τροποποιήσεων που επέφεραν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις, μία κοινοποιηθείσα συγκέντρωση πληροί το κριτήριο του άρθρου 2 παράγραφος 2 και, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4, τα κριτήρια του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, εκδίδει απόφαση με την

η Επιτροπή δεν υπέβαλε σε διαδικασία δοκιμής των δεσμεύσεων αυτών, καθώς έκρινε πως δε θα επαρκούσαν για την άρση των αρνητικών συνεπειών στον ανταγωνισμό, ιδίως εφόσον η Ολυμπιακή τελικά θα εγκατέλειπε την αγορά ακόμη και χωρίς την επέλευση της συγκέντρωσης.

5.8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Όπως είναι γνωστό, στην πραγματικότητα η όλη υπόθεση της συγκέντρωσης κρίθηκε τελικώς βάσει των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε η Ολυμπιακή. Στις 24 Αυγούστου 2012 η Aegean κοινοποίησε προς την Επιτροπή τη δυσχερή θέση της Ολυμπιακής. Πράγματι η μεγάλη αυτή ελληνική αεροπορική εταιρεία αντιμετώπιζε χρηματοδοτικές ανάγκες και μη επαρκή διαθέσιμα κεφάλαια, γεγονός που θα την οδηγούσε σε πτώχευση και αποχώρηση από την αγορά των αερομεταφορών. Έτσι θα έπαυε να ανταγωνίζεται την Aegean, με ή χωρίς την πράξη, καθιστώντας την τελευταία μελλοντικά ως μοναδικό αερομεταφορέα στα αλληλεπικαλυπτόμενα και προβληματικά από άποψη ανταγωνισμού δρομολόγια.

Η Επιτροπή έσπευσε να πραγματοποιήσει ανάλυση για το κατά πόσο πληρούνται οι προϋποθέσεις προστασίας προβληματικής επιχείρησης (ΠΠΕ) βάσει της νομολογίας και των κατευθυντήριων γραμμών για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις. Κρίνοντας από την οικονομική κρίση που έπληττε την Ελλάδα την προηγούμενη δεκαετία, τη συνεχή υποχώρηση της εγχώριας αγοράς και τη μείωση των επιβατών κατά 26% μεταξύ 2009 -2012, υπολογίστηκε η ΠΠΕ και κατηγοριοποιήθηκε σε τρία κριτήρια:

5.8.1. ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Η Ολυμπιακή, έπειτα από το 2009 όπου αγοράστηκε από την Marfin όπως προαναφέρθηκε, δεν εμφάνισε ξανά κερδοφορία, ενώ διαρκώς χρηματοδοτείτο από την μητρική της Marfin. Η ζημία που θα εμφανίσει το 2013 καθίσταται ζημιολόγος για τα επόμενα τουλάχιστον 3 έτη. Ταυτόχρονα λόγω των αρνητικών οικονομικών αλλά και πολιτικών συνθηκών (πτώχευση Λαϊκής Τράπεζας Κύπρου και δικαστήρια ηγετικών στελεχών) που επικρατούν την ίδια

οποία κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά. Η απόφαση της Επιτροπής μπορεί να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων με τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής προκειμένου να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά. Η απόφαση που κηρύσσει μία συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά θεωρείται ότι καλύπτει τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης».

περίοδο και η ίδια η Marfin αντιμετωπίζει μεγάλες οικονομικές δυσκολίες, καθιστώντας τα ταμειακά της διαθέσιμα πολύ χαμηλά.

Παρότι λοιπόν η Ολυμπιακή είχε ήδη συρρικνωθεί και περιορίσει ζημιογόνα δρομολόγια, εξακολουθούσε να παρουσιάζει ζημίες, δίχως σενάριο απόκτησης της κάποτε κερδοφορίας της. Τα δε κεφάλαια, που θα απαιτείτο για να επανέλθει η Ολυμπιακή στην αγορά ως ανταγωνιστική αεροπορική στα επόμενα χρόνια, θα ήταν τόσο υψηλά που δε θα μπορούσαν να ανακτηθούν από την ήδη περιορισμένη οικονομικά Marfin, θέτοντας μάλιστα πιο κερδοφόρο για την τελευταία να παύσει τη λειτουργία της Ολυμπιακής και να την οδηγήσει σε κλείσιμο.⁵⁸

5.8.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΕΞΑΓΟΡΑ

Βάσει των στοιχείων που προαναφέρθηκαν σχετικά με τις ανταγωνιστικές συνέπειες που θα είχε στην αγορά η συγκέντρωση μεταξύ Aegean – Olympic, εξετάστηκε από την Επιτροπή η πιθανότητα να εξαγοραστεί η Ολυμπιακή από κάποιον άλλον αερομεταφορέα, με την οποία εξαγορά δε θα δημιουργείτο τόσο έντονο πρόβλημα στην αγορά. Ωστόσο, καμία άλλη αεροπορική, εκτός της Aegean, δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον ήδη από την πρώτη απόφαση απαγόρευσης το 2011.

5.8.3. ΤΡΙΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Σχετικά με τα στοιχεία του ενεργητικού της Ολυμπιακής: λογότυπο, διμερή δικαιώματα κυκλοφορίας και εκμισθωμένα ελικοστροβιλοκινητήρια αεροσκάφη, κανένας φορέας δεν εκδήλωσε τεκμηριωμένο ενδιαφέρον για την απόκτηση αυτών. Ακόμη και το σήμα/ λογότυπο, το οποίο ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, θεωρήθηκε πως σε περίπτωση προκήρυξης διαγωνισμού, κανένα τρίτο μέρος δε θα το εξαγόραζε, εκτός πάντοτε από τον κοινοποιούμενο μέρος, Aegean.

Τέλος, παρατίθενται η παρακάτω απεικόνιση των μείωσης των πτήσεων και των επιβατών της Ολυμπιακής (στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος») από το πρώτο τρίμηνο του 2012 συγκριτικά με το πρώτο τρίμηνο του 2013, όπως απορρέει από την απάντηση της Ολυμπιακής προς την Επιτροπή στις 24 Μαΐου 2013 [Πίνακας 13].

⁵⁸ Η Ολυμπιακή δεν άνηκε στις κύριες θυγατρικές που θα συνέχιζε να στηρίζει η Marfin, καθώς θεωρείτο πως η αεροπορική δε διέθετε ενσώματα ή πολύτιμα στοιχεία του ενεργητικού. Η δε ανάκαμψη της και η μελλοντική της κερδοφορία φάνταζε πολύ μακρινό σενάριο.

ΠΤΗΣΕΙΣ	Q1 2012	Q1 2013	Διαφ. %
Εγχώριες	4 270	3 448	- 19,25%
Διεθνείς	1 010	607	- 39,90%
Σύνολο	5 280	4 055	-23,20%

ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Q1 2012	Q1 2013	Διαφ. %
Εγχώριες	220 312	156 893	- 28,79%
Διεθνείς	68 198	36 340	- 46,71%
Σύνολο	288 510	193 233	-33,02%

[Πίνακας 13] ⁵⁹

5.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η εν λόγω υπόθεση παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον αν συλλογιστεί κανείς την αρχή του συλλογισμού και την ανατροπή των δεδομένων ακριβώς λόγω της ιδιαιτερότητας της οικονομικής κατάστασης της Ολυμπιακής. Η Επιτροπή κάνει λόγο για ιδιαίτερες και εξαιρετικές περιστάσεις, λόγω των παρατεταμένων οικονομικών συνθηκών που επικρατούν στην Ελλάδα την περίοδο αυτή, το πλήγμα που δέχεται ο χώρος των αερομεταφορών με τη διαρκή μείωση του αριθμού των επιβατών στο δρομολόγιο του εσωτερικού στα χρόνια της οικονομικής κρίσης, την πτώση της γνωστότερης και παγκοσμίου φήμης ελληνικής αεροπορικής – Ολυμπιακής- , την ταυτόχρονη οικονομική δυσχέρεια που αντιμετωπίζει η μητρική αυτής, Marfin, και της παρουσίας της Aegean ως μοναδικό ενδιαφερόμενο μέρος, για δεύτερη φορά, για εξαγορά της υπό κατάρρευση Ολυμπιακής.

Συμπερασματικά, κρίθηκε από την Επιτροπή, πως η τότε συνθήκη της Ολυμπιακής πληροί τις προϋποθέσεις για εφαρμογή του σχεδίου της προστασίας προβληματικής επιχείρησης (ΠΠΕ) κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις. Περαιτέρω, και βασικό επιχείρημα της όλης θετικής απόφασης που απέδωσε τελικώς η Επιτροπή, ήταν το γεγονός πως η επικείμενη πτώχευση της Ολυμπιακής, χωρίς την επέλευση της συγχώνευσης με την Aegean, θα είχε ούτως ή άλλως ως απότοκο τις αρνητικές συνέπειες στον υγιή ανταγωνισμό στο χώρο των αερομεταφορών, ενώ η δε αυτή πράξη (συγκέντρωση)

⁵⁹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της “Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II”, Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final σελ. 146

εάν πραγματοποιείτο, δε θα επέφερε περαιτέρω και εντονότερη επιδείνωση της διαρθρώσεως του ανταγωνισμού που θα είχε ήδη προκληθεί απλώς και μόνο με την αποχώρηση της Ολυμπιακής, άρα δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η επιδείνωση αυτή προκαλείται από την εξαγοράς της τελευταίας.

Καταληκτικά και βάσει όσων προαναφέρθηκαν με την έρευνα που πραγματοποίησε η Επιτροπή για την υπόθεση «COMP/ M.6796 - AEGEAN / OLYMPIC II», η προτεινόμενη συγκέντρωση δε θα παρακώλυε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σε τμήμα αυτής, συνεπώς η Επιτροπή της 9ης Οκτωβρίου 2013, βάσει του άρθρου 2 παρ. 2 και του άρθρου 8 παρ. 1 του Κανονισμού Συγκεντρώσεων και του άρθρου 57 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ⁶⁰, κήρυξε τη συγκέντρωση που προτάθηκε από την Aegean για εξαγορά της Ολυμπιακής, συμβατή με την εσωτερική αγορά των αερομεταφορών και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

⁶⁰ Άρθρο 57 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο «1. Οι συγκεντρώσεις, ο έλεγχος των οποίων προβλέπεται στην παράγραφο 2, και οι οποίες δημιουργούν ή ενισχύουν δεσπόζουσα θέση, έχουν δε ως αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε μεγάλο βαθμό ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στο έδαφος που καλύπτει η παρούσα συμφωνία ή σε σημαντικό τμήμα αυτού, πρέπει να κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την παρούσα συμφωνία. 2. Ο έλεγχος των συγκεντρώσεων που υπάγονται στην παράγραφο 1 πραγματοποιείται από : α) την Επιτροπή των ΕΚ, στις περιπτώσεις που υπάγονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89, σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, με τα πρωτόκολλα 21 και 24 και με το παράρτημα XIV της παρούσας συμφωνίας. Η Επιτροπή των ΕΚ, με την επιφύλαξη του ελέγχου από το Δικαστήριο των ΕΚ, είναι η μόνη αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων στις περιπτώσεις αυτές * β) την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, στις περιπτώσεις που δεν αναφέρονται στο σημείο α), εφόσον πληρούνται τα σχετικά κατώτατα όρια του παραρτήματος ΧΓV, στο έδαφος των κρατών της ΕΖΕΣ σύμφωνα με τα πρωτόκολλα 21 και 24 και το παράρτημα XIV. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών της ΕΚ.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

«ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ»

Η μελέτη και έρευνα των συγχωνεύσεων και εξαγορών στον επιχειρηματικό κλάδο και δη στον χώρο των αερομεταφορών αναδεικνύει την πολυπλοκότητα των νομικών και οικονομικών πτυχών. Υπό το πρίσμα της νομικής επιστήμης, η όλη έρευνα και έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν σκόπευαν στο να εξασφαλιστεί πως η συγκέντρωση δε θα οδηγούσε σε συνθήκη δεσπόζουσας θέσης και κατάχρηση αυτής εκ μέρους της Aegean Airlines ή σε περιορισμό του ανταγωνισμού στον κλάδο των αερομεταφορών, εγχώρια και διεθνώς.

Σε οικονομικό επίπεδο, η εν λόγω υπόθεση συγκέντρωσης εξέτασε τους προβληματισμούς για τη συγκέντρωση ισχύος σε μία μόνο αεροπορική στην εγχώριο κλάδο αερομεταφορών, αλλά τελικώς και τη δυνατότητα στη νέα ενοποιημένη εταιρεία, να εκμεταλλευτεί οικονομίες κλίμακας, να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της και να προσφέρει βελτιωμένες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Σαφώς βασικό ρόλο διαδραμάτισαν και οι οικονομικές δυσχέρειες της Ολυμπιακής, επωνυμία ταυτισμένη με τις αεροπορικές μεταφορές στη χώρα, και η επιθυμία να μην αποχωρήσει ολοκληρωτικά από την αεροβιομηχανία.

Η συγκέντρωση μάλιστα Aegean– Olympic, υπό την έρευνα της Επιτροπής που πραγματοποιήθηκε και στις δύο περιπτώσεις υποθέσεων, φαίνεται να εξαντλεί όλα τα δεδομένα και κριτήρια που ίσχυαν τη δεδομένη χρονική στιγμή στον ελλαδικό, αλλά και στο διεθνή χώρο των μεταφορών, βάσει τόσο των νομικών επιταγών όσο και των οικονομικών δεδομένων, με την πρώτη της απόφαση (2011) να είναι απορριπτική. Προς επίρρωση της θέσης της, έρχεται δύο χρόνια αργότερα (2013), εξετάζοντας αυτή τη φορά υπό το πρίσμα διαφορετικών οικονομικών συνθηκών και δεδομένων στις αερομεταφορές και εγκρίνει τη συγκέντρωση μεταξύ των δύο αυτών εταιρειών, θεμελιώνοντας τη θετική της απάντηση στις ίδιες νομικές βάσεις που προγενέστερα είχαν συστήσει την άρνησή της, με όρους σαφώς για τη διατήρηση της ισορροπίας της αγοράς. Η ειδοποιός διαφορά όμως, έγκειται ακριβώς στο γεγονός ακριβώς της μεταβολής συνθηκών της σχετικής αγοράς και κυρίως του οικονομικού προφίλ της Ολυμπιακής.

Η απόφαση της Επιτροπής σηματοδότησε μια νέα εποχή για την αγορά των αερομεταφορών στην Ελλάδα, η οποία μέχρι και σήμερα κάνει ορατά τα αποτελέσματά της. Η Aegean Airlines και η Olympic Air αποτελούν μαζί την πρώτη επιλογή των επιβατών για αερομεταφορές εντός της Ελλάδας, ενώ ταυτίζονται στο μυαλό κάθε πολίτη με τον εθνικό αερομεταφορέα. Η μετά τη συγκέντρωση αεροπορική διαθέτει κυρίαρχο ρόλο στην ελληνική αγορά, αλλά και ισχυρή παρουσία στην Ευρώπη, ενώ έχει ήδη διακριθεί πολλάκις όπως προαναφέρθηκε, με το

βραβείο της «Καλύτερης Περιφερειακής Αεροπορικής Εταιρείας στην ήπειρο». Η συγκέντρωση απέφερε τελικώς μόνο θετικά αποτελέσματα τόσο στις δύο αεροπορικές, μέσω της συνέχισης παρουσίας της Ολυμπιακής στη χώρα και της ηγετικής εδραίωσης της Aegean, όσο και στον εγχώριο ελληνικό αεροπορικό κλάδο, μέσω της θεμελίωσης ισχυρά οικονομικής δύναμης για την ελληνική αεροβιομηχανία, τον τουρισμό και εν γένει της εγχώριας οικονομίας.

Εν κατακλείδι, η συγκεκριμένη περίπτωση των δύο μεγάλων αυτών αεροπορικών αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο μια πρόταση συγκέντρωσης δύναται να επηρεάσει την αγορά, το μέλλον του κλάδου, την οικονομία, τις επιχειρήσεις, αλλά και τους καταναλωτές με τελείως διαφορετικό τρόπο αναλόγως της χρονικής στιγμής που θα προταθεί. Γνώμονας πάντοτε πρέπει να τίθεται, όπως απορρέει και από τις δύο αποφάσεις της Επιτροπής, η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, ο υγιής ανταγωνισμός και τα συμφέροντα των καταναλωτών.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Aegean Airlines S.A. (2013) *“Prospectus related to the acquisition of Olympic Air S.A.”*, November 2013

BBC News (2011), *“Olympic Air and Aegean merger is blocked by EU”*, 26 January 2011

European Commission (2010), *“Case No COMP/M.5889 — United Air Lines/Continental Airlines”*, Brussels 27.07.2010 C (2010) 5346

European Commission (2011), Hearing Officer, *“Final Report of the Hearing Officer Olympic/Aegean Airlines (COMP/M. 5830)”*», Brussels 19 January 2011

European Commission (2012) *“Case M.6796 - AEGEAN/ OLYMPIC II”*, Brussels 03.12.2012, C (2012) 9185, To: Commission for the Protection of Competition

European Commission (2012), *“Case No COMP/M.6447 — IAG/bmi”*, Brussels 30.03.2012 C (2012) 2320

European Commission (2013), *“Case No COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III”*, Brussels 27.02.2013, C (2013) 1106 final

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4439_20070627_20610_en.pdf

(Commission Decision of 27 June 2007, M. 4439- Ryanair/ Aer Lingus)

<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/olympic-air/>

<https://el.about.aegeanair.com/etaireia/profil/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Horizontal_integration

<https://euretirio.com/katheti-oloklirosi/>

<https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/glossary/mergers.html>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997D0540> (Υπόθεση Coca-Cola/ Amalgamated Beverages IV/M.794/22.01.1997)

<https://imaa-institute.org/mergers-and-acquisitions-statistics/>

<https://imaa-institute.org/mergers-and-acquisitions-statistics/united-states-ma-statistics/>

<https://kpmg.com/gr/el/home/media/press-releases/2024/07/i-avevaiotita-se-exagores-kai-sygxoneyseis-den-epivradinei-to-due-diligence-sto-esg.html>

<https://www.bbc.com/news/business-12287902>

<https://www.concurrences.com/en/dictionary/Failing-firm-defence>

<https://www.epant.gr/>

<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-benefits-aviation-statistics/>

<https://www.news247.gr/fakeloi/i-istoria-ton-aerometaforon-stin-ellada/>

International Air Transport Association (IATA) (2020), “*Global Fact Sheet*”, September 2020

PwC (2022) ‘*Εξαγορές και Συγχωνεύσεις Επιχειρήσεων στην Ελλάδα 2021*’, Μάιος 2022

Wells T. Alexander (1997), ‘*Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών*’, μετάφραση Μαρία Ταλαντοπούλου 3^η έκδοση Αθήνα, εκδόσεις ΕΛΛΗΝ

Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης «*Case No COMP/M.5830- Olympic/Aegean Airlines*», Brussels 26.01.2011 , C (2011) 316 final

Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης «*Case No COMP/M.6769- Aegean/Olympic II*», Brussels 09.10.2013 , C (2013) 6561 final

Γεωργακοπούλου Ν. Βασιλική (2001), ‘*Εξαγορές & συγχωνεύσεις: Έννοια, βασικές διαστάσεις και συνέπειες για την απασχόληση και τις εργασιακές σχέσεις*’

Γεωργιάδης Σ. Απόστολος (2012) ‘*Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου*’, Αθήνα, εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας, Δίκαιο & Οικονομία

Δελούκα- Ιγγλέση Κορνηλία (2021-2022), εισηγήσεις/ σημειώσεις στο πλαίσιο διδασκαλίας του μαθήματος ‘*Δίκαιο του Ανταγωνισμού*’, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Δ.Π.Μ.Σ. ‘*Δίκαιο και Οικονομία*’

Δρακακάκης Σταμάτης – Λαμπαδάκη Μαρία (2023), ‘*Ο εκσυγχρονισμός του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού*’, Νομικό Περιοδικό (2023) ‘*Δίκαιο & Επιχειρείν*’, Μάιος 2023

Καλατζής Κ. Αλέξανδρος (1994) ‘*Το Δίκαιο των Μεταφορών, Οδικών – Αεροπορικών Σιδηροδρομικών*’, Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου της 20ής Ιανουαρίου 2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (‘*Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων*’, δημοσίευση 29.1.2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (L 24/1)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου της 20ής Ιανουαρίου 2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (*Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων*), δημοσίευση 29.1.2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (L 24/1)

Κοτσίρης Ε. Λάμπρος (2015) *Δίκαιο Ανταγωνισμού*, έβδομη έκδοση, εκδόσεις Σάκκουλας Αθήνα-Θεσσαλονίκη

Κυριαζής Δημήτριος (2016), *Συγχωνεύσεις και Εξαγορές*, Β' έκδοση Αθήνα, εκδόσεις Διπλογραφία,

N. 3959/2011 (ΦΕΚ Α' 93/20-04-2011)

N. 4601/2019 (ΦΕΚ Α' 44/09-03-2019)

N.4886/2022 ΦΕΚ Α' 12/24-01-2022

Νικόλαος Αντωνάκης (1986), *Συγκέντρωση παραγωγής στην ελληνική βιομηχανία: θεωρητική και εμπειρική ανάλυση*, University of York

Παναγοπούλου Τ. Θένια (2023) *Το τοπίο του μετασχηματισμού των εταιρειών*, Νομικό Περιοδικό *Δίκαιο & Επιχειρείν*, Μάιος 2023

Παππά Νάγια (2011) στήλη *Νέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, άρθρο *Ελεύθερος Ανταγωνισμός*, Νομικό Περιοδικό *Συνήγορος* Τεύχος 83/2011, σελ. 50

Παππά Νάγια (2013) στήλη *Νέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, άρθρο *Έγκριση από την Επιτροπή της εξαγοράς της Olympic Air από την Aegean Airlines*, Νομικό Περιοδικό *Συνήγορος* Τεύχος 99/2013, σελ. 64

Περίληψη απόφασης της Επιτροπής της 9ης Οκτωβρίου 2013 με την οποία μια πράξη συγκέντρωσης κηρύσσεται συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (υπόθεση *COMP/M.6796 – Aegean / Olympic II*)

Περίληψη της απόφασης της Επιτροπής της 26ης Ιανουαρίου 2011 – *«Υπόθεση COMP/M.5830 - Olympic/ Aegean Airlines»*

Πολέμης Μιχαήλ (2021-2022), εισηγήσεις/ σημειώσεις στο πλαίσιο διδασκαλίας του μαθήματος *Δίκαιο του Ανταγωνισμού*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Δ.Π.Μ.Σ. *Δίκαιο και Οικονομία*

Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)

Τζουγανάτος Ν. Δημήτριος (2013), *‘Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού’* (επιστημονική επιμέλεια), εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Ψυχομάνης Δ. Σπυρίδων (2018), *‘Δίκαιο Εμπορικών Εταιρειών’*, 3^η έκδοση Αθήνα, εκδόσεις Σάκκουλας Αθήνα- Θεσσαλονίκη