

ΑΠΟΦΑΣΗ 489/VI/2010*
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΤΜΗΜΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1^{ου} ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1^Α, Αθήνα, την 7^η Μαΐου 2010, Παρασκευή και ώρα 12:00, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύων: Βασίλειος Νικολετόπουλος,

Μέλη: Ασημάκης Κομνηνός,
Αργύρης Οικονόμου.

Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή.

Θέμα της συνεδρίασης: η λήψη απόφασης επί της αναφοράς των αερολεσχών «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», «ΜΙΚΡΑΣ» και «ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ» κατά της εταιρίας ΕΚΟ για πιθανή παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 703/1977, αναφορικά με την πώληση της αεροπορικής βενζίνης AVGAS LL100.

Στη συνεδρίαση είχε νομίμως κλητευθεί και παραστάθηκε η καταγγελλόμενη εταιρία «ΕΚΟ ΑΒΕΕ» δια του πληρεξούσιου δικηγόρου της Παναγιώτη Κυλιντηρέα. Οι καταγγέλλουσες εταιρίες Αερολέσχη «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», Αερολέσχη «ΜΙΚΡΑΣ» και «ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ», καίτοι νομίμως κλητευθείσες, δεν παραστάθηκαν.

Στην αρχή της συζήτησης, τον λόγο έλαβε ο αρμόδιος Εισηγητής Ασημάκης Κομνηνός, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 747/3.2.2010 Εμπιστευτική Έκθεσή του, της οποίας η πρόταση, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά σε αυτήν, είναι να απορριφθεί η υπό κρίση αναφορά/καταγγελία δεδομένου ότι με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία δεν τεκμηριώνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της ΕΚΟ, καθώς δεν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις του νόμου.

Κατόπιν, το λόγο έλαβε ο πληρεξούσιος δικηγόρος της καταγγελλόμενης εταιρίας, ο οποίος αφού ανέπτυξε τις απόψεις του και απάντησε σε ερωτήσεις, που του υπέβαλαν ο Προεδρεύων και τα Μέλη του Τμήματος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, συμφώνησε και συντάχθηκε με το περιεχόμενο της Έκθεσης του αρμόδιου Εισηγητή.

Μετά την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας και εφόσον η καταγγελλόμενη δήλωσε ότι δεν επιθυμεί να υποβάλει συμπληρωματικό υπόμνημα, το Τμήμα προχώρησε σε διάσκεψη και αφού έλαβε υπόψη του όλα τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης, την Έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, το ισχύον νομικό πλαίσιο και τις απόψεις που διατύπωσε γραπτώς και προφορικώς η καταγγελλόμενη εταιρία,

* Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β'/29.12.2006), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Στις 10.2.2009 η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης, η Αερολέσχη Μίκρας και η Αερολέσχη Πολυκινητηρίων και Ελικοπτέρων Βορείου Ελλάδος υπέβαλαν στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής ΓΔΑ) αναφορά / καταγγελία κατά της εταιρίας ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε. (εφεξής «ΕΚΟ») σχετικά με την πώληση του αεροπορικού καυσίμου τύπου AVGAS LL100. Οι αερολέσχες καταγγέλλουν ότι η ΕΚΟ, έχοντας δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά του εν λόγω καυσίμου, εφαρμόζει πολιτική υπερβολικής τιμολόγησης (excessive pricing) παραβιάζοντας το άρθρο 2 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει.
2. Συγκεκριμένα, οι τρεις αερολέσχες καταγγέλλουν ότι από τον Ιανουάριο του 2007, η ΕΚΟ προμηθεύει μονοπωλιακά στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης την αεροπορική βενζίνη AVGAS LL110, της οποίας αποκλειστικός εισαγωγέας στη χώρα είναι η BP Hellas, και ενώ η τιμή του πετρελαίου μειώθηκε από 170 \$ σε 40 \$ το βαρέλι κατά το έτος 2008, η τιμή του εν λόγω καυσίμου συνεχίζει να έχει ανοδική πορεία.
3. Στις 25.2.2008 σε επιστολή τους προς την ΕΚΟ, οι τρεις αερολέσχες ζητούν να τύχουν ευμενέστερης τιμολογιακής πολιτικής ως αεραθλητικά σωματεία, ειδικότερα στα αεροδρόμια «Μακεδονία» Θεσσαλονίκης, «Ν. Καζαντζάκης» Ηρακλείου και Μυκόνου. Οι αερολέσχες στην καταγγελία τους σημειώνουν ότι στο αίτημά τους η ΕΚΟ, κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας, απάντησε αρνητικά και ότι μάλιστα από τον Ιούλιο του 2008 υπήρξε αύξηση τιμών αντί μείωσης που ζήτησαν.

II. ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

A. ΟΙ ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ

4. Η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης που εδρεύει στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, η Αερολέσχη Μίκρας που εδρεύει στη Νεάπολη Θεσσαλονίκης και η Αερολέσχη Πολυκινητηρίων και Ελικοπτέρων Βορείου Ελλάδος που εδρεύει στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, είναι αθλητικά σωματεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, εγγεγραμμένα στο μητρώο της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού (ΓΓΑ) και στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο.), με σκοπό την ανάπτυξη και διάδοση του αεροπορικού πνεύματος και την προβολή της σπουδαιότητας της αεροπορίας με κάθε πρόσφορο μέσο. Οι αερολέσχες διαθέτουν σχολή χειριστών, τμήμα αλεξιπτωτισμού, τμήμα αλεξιπτωτισμού πλαγιάς, τμήμα αιωροπτερισμού, καθώς και τμήματα αερομοντελισμού και ανεμοπορίας. Πέρα από τον αθλητικό τους χαρακτήρα (εκπαίδευση αθλητών, συμμετοχή σε αγώνες), τα σωματεία επικουρούν στον εντοπισμό αγνοουμένων, στην παρατήρηση των θαλασσών για ρύπανση και συμμετέχουν σε προγράμματα πυροπροστασίας και επιτήρησης των δασών κατά τη θερινή περίοδο. Τα ελαφρά αεροπλάνα και ελικόπτερα τα οποία διαθέτουν χρησιμοποιούν ως καύσιμο την αεροπορική βενζίνη AVGAS LL100.

B. Η ΕΚΟ

5. Η ΕΚΟ είναι 100% θυγατρική της εταιρίας «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» και δραστηριοποιείται στην εμπορία πετρελαιοειδών, διατηρεί δε πλήρες εμπορικό δίκτυο με:

- Εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης υγρών καυσίμων σε Σκαρμαγκά, Ελευσίνα, Ασπρόπυργο, Θεσσαλονίκη, Κω, Ρόδο, Κρήτη, Βόλο, Αμφιλοχία, Αλεξανδρούπολη.
- Εμφιαλωτήρια υγραερίων σε Ασπρόπυργο, Θεσσαλονίκη, Πρέβεζα.
- Σύγχρονη μονάδα ανάμιξης και συσκευασίας λιπαντικών υψηλής τεχνολογίας.
- Δίκτυο πρατηρίων υγρών καυσίμων, με σχεδόν 1200 πρατήρια σε όλη την Ελλάδα.
- Κλάδο βιομηχανικών πωλήσεων και πετρελαίου θέρμανσης.
- Κλάδο λιπαντικών για όλες τις χρήσεις.
- Κλάδο υγραερίων για οικιακή και βιομηχανική χρήση.
- Κλάδο ναυτιλιακών πωλήσεων, λιπαντικών και υγρών καυσίμων.
- Κλάδο αεροπορικών πωλήσεων, με σταθμούς σε 23 αεροδρόμια της χώρας.
- Περιφερειακά γραφεία σε Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Ηράκλειο, Λάρισα και Πάτρα.

III. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

A. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

6. Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή/και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Για να θεωρηθεί μια αγορά επαρκώς διακριτή, η επίμαχη υπηρεσία ή το επίμαχο αγαθό πρέπει να μπορεί να εξατομικευτεί από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το διαφοροποιούν από άλλες υπηρεσίες ή αγαθά σε βαθμό που να είναι σχεδόν αδύνατη η αμοιβαία αντικατάστασή τους και σχεδόν ανεπαίσθητος ο μεταξύ τους ανταγωνισμός.
7. Τα αεροπορικά καύσιμα (jet fuels) είναι καύσιμα τύπου κηροζίνης που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία των μηχανών των αεροπλάνων. Παρόλο που μοιάζουν με την οικιακή κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο), η οποία έχει μεν την ίδια σύνθεση αλλά χρησιμοποιείται για φωτισμό και θέρμανση σε πολύ περιορισμένες ποσότητες, αντιμετωπίζουν αυστηρές προδιαγραφές απόδοσης. Τα αεροπορικά καύσιμα αποτελούν μια ξεχωριστή σχετική αγορά από τα υπόλοιπα καύσιμα κίνησης (όπως η βενζίνη, το πετρέλαιο και τα ναυτιλιακά καύσιμα).¹

¹ Τονίζεται ότι και από την πλευρά της προσφοράς, η υποκαταστασιμότητα μεταξύ των προϊόντων διύλισης είναι σημαντικά περιορισμένη, αφού η αναλογία για κάθε τελικό προϊόν (εδώ αεροπορικό καύσιμο), το οποίο παράγεται από την διύλιση του αργού πετρελαίου είναι συγκεκριμένη και σταθερή. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι εάν μια εταιρία διύλισης επιθυμεί να παράγει περισσότερο

8. Τα αεροπορικά καύσιμα διακρίνονται περαιτέρω με βάση τη σύστασή τους, τη χρήση για την οποία προορίζονται και την τιμή αλλά και την ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση, σε α) βενζίνες αεροσκαφών και καύσιμα αεριοθουμένων τύπου βενζίνης και β) κηροζίνη αεροσκαφών τύπου JA-1.
9. Το καύσιμο AVGAS LL100 (Low Lead), στο οποίο αφορά η παρούσα καταγγελία, ονομάζεται και «βενζίνη αεροπορίας» και έχει ως κύριο χαρακτηριστικό τον υψηλό αριθμό οκτανίων που είναι προϋπόθεση για την λειτουργία των παραπάνω τύπων των κινητήρων αεροσκαφών που βασίζονται στην αρχή λειτουργίας των παλινδρομικών εμβόλων (reciprocating pistons) και δεν πρέπει να συγχέεται με το καύσιμο αεριοθουμένων JET A1 καθώς και με το MOGAS (βενζίνη αυτοκινήτων). Η κρίσιμη αυτή ιδιότητα διασφαλίζεται με την προσθήκη, κατά την παραγωγική διαδικασία, Tetra-Erthyl Lead (TEL), η οποία, λόγω της τοξικότητάς της, έχει απαγορευτεί και σταδιακά έχει αφαιρεθεί από όλα τα καύσιμα των ΙΧ για περιβαλλοντικούς λόγους. Στα αεροσκάφη με κινητήρες παλινδρομικών εμβόλων (reciprocating piston aircraft engines) που προδιαγραφές χρήσης AVGAS LL100 δεν έχει ακόμη βρεθεί υποκατάστατο καύσιμο ευρείας χρήσης / εφαρμογής διεθνώς.
10. Σε μερικούς τύπους αεροσκαφών που έχουν συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (S.T.C. – Supplementary Type Certificates) μπορεί να χρησιμοποιηθεί και MOGAS (βενζίνη αυτοκινήτων). Ωστόσο, σύμφωνα με την ΕΚΟ,² για τους περισσότερους τύπους αεροσκαφών, το MOGAS δεν πρέπει να θεωρείται βιώσιμος αντικαταστάτης του εν λόγω προϊόντος επειδή: α) η βενζίνη αυτοκινήτων δεν υπόκειται στις αυστηρές προδιαγραφές ελέγχου ποιότητας, που είναι απαραίτητες και κρίσιμες για την αγορά αεροπορικών καυσίμων και β) το MOGAS δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με την υπάρχουσα σύνθεσή του καθώς περιέχει πρόσθετα με βάση το οινόπνευμα που αναβαθμίζουν το οξυγόνο, κάτι που απαγορεύεται ρητά για τα αεροσκάφη. Συνεπώς, μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν υπάρχουν υποκατάστατα για το εν λόγω αγαθό. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης, ως σχετική κρίνεται η αγορά αεροπορικού καυσίμου τύπου AVGAS LL100.

B. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

11. Η σχετική γεωγραφική αγορά καταλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις προβαίνουν σε προσφορά αγαθών και υπηρεσιών, όπου οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς, και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές περιοχές, ιδίως επειδή οι υφιστάμενες συνθήκες ανταγωνισμού στις περιοχές αυτές είναι αισθητά διαφορετικές.

αεροπορικό καύσιμο, θα πρέπει να παράγει και περισσότερο π.χ. βενζίνη, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να υποκαταστήσει εύκολα το ένα προϊόν έναντι του άλλου. Βλ. και OFT, Competition in the Supply of Petrol in the UK, May 1998 (OFT 230), σ. 19.

² Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 3293/24.4.2009 απαντητική επιστολή της ΕΚΟ.

12. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε σχετικές αποφάσεις της θεωρεί ότι πρέπει να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στην **παραγωγή** αεροπορικών καυσίμων, όπου η σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί να θεωρηθεί ως παγκόσμια, και στον **εφοδιασμό** συγκεκριμένων τοποθεσιών με αεροπορικά καύσιμα, όπου η οργανωτική υποδομή διανομής θα μπορούσε να περιορίσει γεωγραφικά την δράση του ανταγωνισμού.³
13. Έτσι, το ανταγωνιστικό περιβάλλον μπορεί να διαφέρει από ένα αεροδρόμιο σε άλλο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην υποδομή διανομής για την προσφορά αεροπορικών καυσίμων, που είναι γενικά εξειδικευμένη για κάθε συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Εξαιτίας αυτού, οι προμηθευτές δεν αρκεί να παράγουν / προμηθεύονται αεροπορικά καύσιμα για να προμηθεύουν τις αεροπορικές εταιρίες, αλλά πρέπει επιπροσθέτως να έχουν πρόσβαση στην ιδιαίτερη υποδομή διανομής και διοχέτευσης που θα τους επιτρέπει να προωθούν αποτελεσματικά το προϊόν τους στο τελικό στάδιο της αλυσίδας προσφοράς, δηλαδή σε κάποια αεροπορική εταιρία ή αεροσκάφος.
14. Στην υπό κρίση υπόθεση, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται το κάθε αεροδρόμιο χωριστά καθώς λόγω της μεγάλης γεωγραφικής απόστασης μεταξύ των αεροδρομίων και της πεπερασμένης χωρητικότητας στις δεξαμενές καυσίμων των αεροσκαφών (ειδικά των πολυκινητήριων και ελικοπτέρων) δεν είναι δυνατό τα αεροδρόμια να θεωρηθούν ότι ανήκουν σε μία ευρύτερη γεωγραφική αγορά.⁴ Με άλλα λόγια, και για τους σκοπούς της υπό εξέταση υπόθεσης, διακρίνονται τρεις επιμέρους σχετικές (διακριτές) γεωγραφικές αγορές, στις οποίες δραστηριοποιείται μόνο η καταγγελλόμενη εταιρία (ΕΚΟ) και οι οποίες αφορούν στα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης και της Μυκόνου.

IV. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

15. Όπως ήδη αναφέρθηκε,⁵ το AVGAS 100 LL αποτελεί τύπο αεροπορικού καυσίμου που χρησιμοποιείται από αεροσκάφη των οποίων οι κινητήρες βασίζονται στην αρχή λειτουργίας των παλινδρομικών εμβόλων (reciprocating pistons) και είναι διαφορετικό από το καύσιμο αεριωθουμένων (JET A-1) καθώς και από τη βενζίνη αυτοκινήτων.⁶ Στο εν λόγω προϊόν κατά τη διάρκεια της παραγωγικής του διαδικασίας γίνεται προσθήκη από το διυλιστήριο, μιας εξαιρετικά τοξικής ουσίας με την επωνυμία Tetra-Ethyl Lead (TEL). Το εν λόγω καύσιμο παράγεται με αυστηρές προδιαγραφές παραγωγής κατά τη διαδικασία απόσταξης του στο διυλιστήριο, και ελέγχεται αυστηρά κατά την φόρτωση και εκφόρτωση εντός των αποθηκευτικών χώρων πριν την παράδοσή του στις δεξαμενές του αεροσκάφους.

³ Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 29.9.1999 Case No IV/M.1383-Exxon/Mobil, παρ. 808.

⁴ Ο.π., παρ. 812.

⁵ Βλ. ανωτέρω παρ. 9.

⁶ Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 3293/24.4.2009 απαντητική επιστολή της ΕΚΟ.

16. Στα αεροσκάφη με κινητήρες που έχουν προδιαγραφές χρήσης του συγκεκριμένου προϊόντος (AVGAS 100 LL), δεν έχει ακόμη βρεθεί υποκατάστατο καύσιμο σε επίπεδο ευρείας χρήσης / εφαρμογής διεθνώς. Σε ερευνητικό επίπεδο υπάρχουν προσπάθειες ανάπτυξης νέου υποκατάστατου προϊόντος από εταιρίες, που ασχολούνται με την έρευνα, οι οποίες προσαρμόζουν και σχεδιάζουν τα εξελιγμένα υποκατάστατα προϊόντα τους βάσει της περιβαλλοντικής υποχρέωσης προσαρμογών σε διεθνείς κανονισμούς και των δυνατοτήτων παραγωγής / προσαρμογής διυλιστηρίων σε σχέση με τα τελικά διαμορφούμενα κόστη των εν λόγω προτεινόμενων προϊόντων.⁷ Ωστόσο, σε εμπορικό επίπεδο, οι προσπάθειες αυτές δεν έχουν ακόμα σοβαρό αντίκρισμα.

Β. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

17. Στην αγορά διάθεσης της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 δραστηριοποιούνται σε όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος όπου διατίθενται το προϊόν μόνο δύο εταιρίες πετρελαιοειδών, η ΕΚΟ και η BP Hellas, εκ των οποίων η μία, η BP Hellas, είναι και αποκλειστικός εισαγωγέας του προϊόντος,⁸ άρα και προμηθευτής της ΕΚΟ και παράλληλα εμπορεύεται το προϊόν τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό (δηλαδή το επανεξάγει). Τα ετήσια έσοδα των δύο εταιριών από την εμπορία του εν λόγω καυσίμου φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Ετήσια έσοδα από την πώληση του προϊόντος AVGAS LL100

Εταιρία	2007	2008
ΕΚΟ	[...]€	[...]€
BP	[...]€	[...]€

Πηγή: Απαντήσεις εταιριών σε σχετικά ερωτηματολόγια της ΓΔΑ

18. Τα ανωτέρω έσοδα αντιστοιχούν στις ακόλουθες ποσότητες:

Πίνακας 2: Ετήσιες πωληθείσες ποσότητες προϊόντος AVGAS LL100 (λίτρα)

Εταιρία	2007	2008
ΕΚΟ	[...]	[...]
BP	[...]	[...]

Πηγή: Απαντήσεις εταιριών σε σχετικά ερωτηματολόγια της ΓΔΑ

⁷ Σαν παράδειγμα αναφέρεται η εταιρία Swift Enterprises και το προϊόν «Swift Fuel», το οποίο αποτελεί τύπο καυσίμου που βασίζεται στη βιομάζα / ακετόνη, η οποία έχει καταλήξει στην δημιουργία καυσίμου με αριθμό οκτανίων 104,4, φτάνοντας σε καλύτερες αποδόσεις σε σχέση με το AVGAS 100LL, αλλά με πολύ υψηλότερη τιμή παραγωγής. Ανάλογη δημοσίευση έχει γίνει από την Teledyne Continental Motors, για καύσιμο με κωδικό / χαρακτηρισμό 94 UL, το οποίο δεν περιέχει το πρόσθετο TEL.

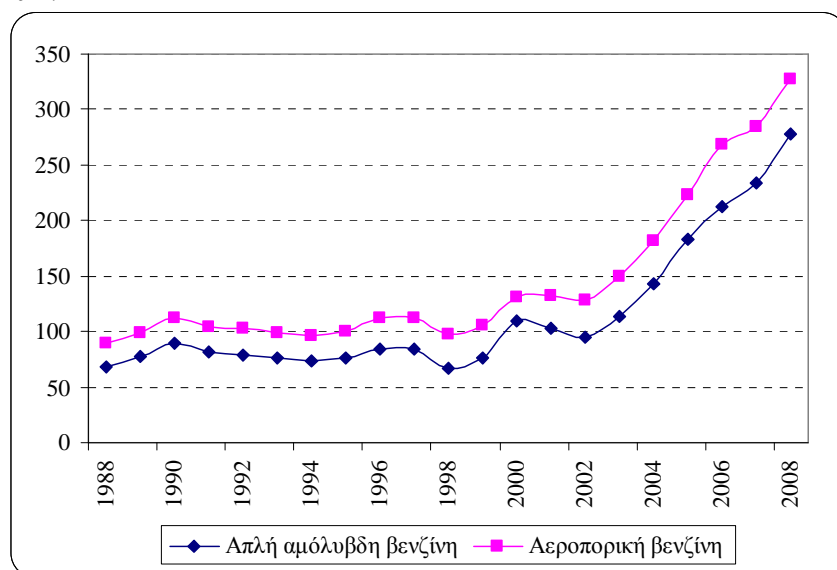
⁸ Το προϊόν εισάγεται από την BP International (Αγγλία) και BP North America (ΗΠΑ).

19. Οι κυριότεροι πελάτες της ΕΚΟ για την περίοδο Ιανουαρίου 2007 – Μαρτίου 2009 είναι: [...].
20. Οι κυριότεροι πελάτες της BP Hellas για την ίδια περίοδο είναι: [...], κ.ά.
21. Ως προς την κάθετη σχέση μεταξύ των δύο εταιριών, τονίζεται ότι δεν υπάρχει σύμβαση της ΕΚΟ με την προμηθεύτρια εταιρία BP Hellas. Οι μόνες συμβάσεις οι οποίες έχουν υπογραφεί είναι μεταξύ της ΕΚΟ και [...] για την προμήθεια του AVGAS LL100 σε συγκεκριμένες τιμές και της BP Hellas με τους πελάτες της «F.A.S. Rhodos Pilots Academy» και «Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας», κατόπιν διαγωνισμού.
22. Σημειώνεται ότι οι ΕΚΟ και BP Hellas δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, η ΕΚΟ είναι ο αποκλειστικός προμηθευτής του αεροπορικού καυσίμου AVGAS LL100 στα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης και της Μυκόνου, ενώ η BP Hellas δραστηριοποιείται στα αεροδρόμια των Σπάτων, Κέρκυρας, Ρόδου, Σάμου, Κω, Χανίων, Ασπροπύργου, Πάχης-Μεγάρων, Κωπαΐδας και Σητείας.
23. Όσον αφορά στις συνθήκες ανταγωνισμού στην σχετική αγορά αεροπορικού καυσίμου τύπου AVGAS LL100, φαίνεται ότι δεν υπάρχουν σημαντικά νομικά εμπόδια στην παραγωγή ή τη διάθεση του συγκεκριμένου προϊόντος από νέες επιχειρήσεις. Εντούτοις, το ενδιαφέρον νέων επιχειρήσεων να προβούν σε επενδύσεις σε συστήματα διανομής για αυτό το προϊόν είναι μάλλον μικρό έως ανύπαρκτο. Τούτο εξηγείται λόγω της φθίνουσας κατανάλωσης AVGAS LL100 τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.
24. Εξάλλου, ο μάλλον περιορισμένος ανταγωνισμός οφείλεται στη χαμηλή απόδοση της εμπορίας του συγκεκριμένου προϊόντος λόγω του υψηλού ποσού επένδυσης και των μικρών καταναλώσεων. Επίσης, ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι ότι οι πωλήσεις γίνονται ευκαιριακά (on a spot basis) και σε μικρές ποσότητες (30-90 λίτρα ανά ανεφοδιασμό). Κατά την καταγγελλόμενη δε το συνολικό ύψος της επένδυσης σε ένα αεροδρόμιο που απαιτείται για την ασφαλή και σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς αποθήκευση και διάθεση του εν λόγω προϊόντος, υπερβαίνει το ποσό των 230.000 Ευρώ, προσδίδοντας το χαρακτήρα του μη ανακτήσιμου κόστους (sunk cost). Παράλληλα, τα έξοδα διατήρησης και χειρισμού του προϊόντος επιβαρύνουν η απασχόληση εξειδικευμένου και συνεχώς εκπαιδευόμενου προσωπικού (ανεφοδιαστές) για μεγάλο χρονικό διάστημα, δεδομένου ότι απαιτείται επιπτερύγιος ανεφοδιασμός, καθώς και οι τακτικοί έλεγχοι του προϊόντος (συνχές δειγματοληψίες, εξειδικευμένες χημικές αναλύσεις).
25. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η ΕΚΟ είχε ενημερώσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ότι από 1.5.2009 θα διέκοπτε τη δραστηριοποίησή της στο εν λόγω προϊόν. Ύστερα από αίτημα της Υ.Π.Α. η διακοπή έγινε την 1.10.2009, οπότε και η διακίνηση του εν λόγω προϊόντος γίνεται πλέον σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας μόνο από τη BP Hellas.

Γ. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΒΕΝΖΙΝΗΣ AVGAS LL100 ΓΕΝΙΚΑ

26. Οι λιανικές τιμές προ φόρων των υγρών καυσίμων αντανακλούν την τιμολογιακή πολιτική των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα στάδια της διύλισης, χονδρικής εμπορίας και λιανικής διάθεσης, καθώς και τις διακυμάνσεις στις διεθνείς τιμές του πετρελαίου και των προϊόντων του. Γενικότερα, η πορεία της λιανικής τιμής ενός σχετικού προϊόντος, καθορίζεται κατά το μεγαλύτερο μέρος από την πορεία της διεθνούς τιμής του αντίστοιχου προϊόντος. Η διεθνής αυτή τιμή καθορίζεται χρηματιστηριακά κάθε μέρα από τις πράξεις αγοράς και πώλησης προϊόντων και συμβολαίων, όπως γίνεται και για τα υπόλοιπα προϊόντα που αποτελούν είδος χρηματιστηριακής συναλλαγής, και συνιστά την τιμή αναφοράς και για τις εκτός χρηματιστηρίου αγοραπωλησίες καυσίμων.
27. Οι διεθνείς τιμές πετρελαιοειδών (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης, αεροπορικά και ναυτιλιακά καύσιμα, κ.ο.κ) αποτελούν σχεδόν πάντοτε το σημείο αναφοράς των συμβολαίων αγοράς καυσίμων μεταξύ των διυλιστηρίων και των πελατών τους. Η εκάστοτε τιμή πώλησης του διυλιστηρίου, δηλαδή, καθορίζεται με βάση τις διεθνείς τιμές και τις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Πέραν των διεθνών τιμών, η εκάστοτε λιανική τελική τιμή καθορίζεται και από τους εξής παράγοντες: α) τους φόρους και δασμούς που επιβάλλει στο καύσιμο το Κράτος, β) την απόσβεση των παγίων επενδύσεων των μετεχόντων στην αλυσίδα διανομής, γ) το κόστος μεταφοράς και διανομής, δ) τα διαχειριστικά έξοδα, ε) το κέρδος του διυλιστηρίου και της εταιρίας εμπορίας, και τέλος στ) το κέρδος του λιανοπωλητή (πρατηριούχου, μεταπωλητή, παραγγελιοδόχου, κ.ο.κ). Στην Ελλάδα το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό της τελικής τιμής του καυσίμου αφορά σε φόρους και δασμούς, οι οποίοι εισπράττονται από το Ελληνικό Δημόσιο.
28. Η τιμή της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 ακολουθεί τις μεταβολές της τιμής της απλής αμόλυβδης βενζίνης παγκοσμίως. Ειδικότερα, σύμφωνα με το ακόλουθο διάγραμμα, τα δύο προϊόντα εμφανίζουν υψηλό βαθμό συσχέτισης (99,8%), ενώ τα τελευταία έτη (2002-2008) ακολουθούν μια ανοδική πορεία. Αξίζει να σημειωθεί ότι τη διετία 2007-2008, η τιμή της αεροπορικής βενζίνης στις ΗΠΑ παρουσίασε σημαντική αύξηση της τάξης του 15%, ενώ μεγαλύτερους ρυθμούς αύξησης εμφάνισε η τιμή της απλής αμόλυβδης βενζίνης (18,5%).

Διάγραμμα 1: Συγκριτική εξέλιξη των τιμών απλής αμόλυβδης και αεροπορικής βενζίνης στις ΗΠΑ (σεντς / γαλόνι)



Πηγή: Energy Information Administration (U.S. Prices, Sales Volumes & Stocks)

29. Σημειώνεται ότι και στην Ελλάδα η τελική λιανική τιμή της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 συσχετίζεται άμεσα με τις μεταβολές της διεθνούς τιμής της αμόλυβδης βενζίνης (95 RON), η οποία παρουσίασε αυξητικούς ρυθμούς τη διετία 2007-2008. Απόρροια της ανωτέρω εξέλιξης είναι η ανοδική πορεία που ακολούθησε η τελική λιανική τιμή (προ φόρων και δασμών) της αεροπορικής βενζίνης, η οποία το διάστημα 2007-2008 αυξήθηκε κατά 3,2% στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.⁹
30. Σημαντική διαφορά, σε κάθε περίπτωση, συνιστά το γεγονός ότι η εν λόγω αεροπορική βενζίνη δεν είναι αντικείμενο εμπορίας καθημερινά στα χρηματιστήρια, όπως τα άλλα πετρελαιοειδή και ειδικότερα η βενζίνη οχημάτων.¹⁰ Επομένως, δεν υπάρχει καταγεγραμμένη τιμή, η οποία να μεταβάλλεται καθημερινώς. Η τιμή της αεροπορικής βενζίνης είναι βέβαια στενά συνδεδεμένη με την τιμή της απλής αμόλυβδης βενζίνης που χρησιμοποιείται για την κίνηση των οχημάτων, αλλά τα διυλιστήρια παγκοσμίως αντιμετωπίζουν το εν λόγω καύσιμο ως «boutique» προϊόν, με την έννοια ότι δεν παράγουν μεγάλες ποσότητες αυτού, σε σύγκριση με τη βενζίνη οχημάτων και το πετρέλαιο κίνησης. Ως εκ τούτου, η έλλειψη ισχυρού ανταγωνισμού στο στάδιο της

⁹ Βλ. κατωτέρω Πίνακα 3.

¹⁰ Πετρελαιοειδή όπως η βενζίνη οχημάτων και το αεροπορικό καύσιμο τύπου JET A-1, το οποίο χρησιμοποιείται για την κίνηση μεγάλων εμπορικών αεροσκαφών (Airbus, Boeing, κ.ο.κ), είναι αντικείμενο καθημερινής διαπραγμάτευσης στα διεθνή χρηματιστήρια, με αποτέλεσμα οι τιμές τους να μεταβάλλονται διαρκώς. Η καθημερινή διακύμανση των τιμών τους, οδηγεί τους φορείς της αγοράς πετρελαιοειδών (διυλιστήρια, χονδρέμποροι, λιανοπωλητές) να προσαρμόζουν αναλόγως τις τιμές τους. Γενικότερα, όσο πιο μεταβλητή (volatile) είναι μια αγορά τόσο περισσότερο συχνή είναι η μεταβολή των τιμών σε αυτή.

δύλισης αεροπορικής βενζίνης παγκοσμίως σε συνδυασμό με την απουσία οργανωμένης χρηματιστηριακής αγοράς για το εν λόγω προϊόν, αποτελούν δομικούς παράγοντες αύξησης της τιμής του σχετικού προϊόντος σε επίπεδα υψηλότερα σε σχέση με τα υπόλοιπα πετρελαιοειδή ευρείας κατανάλωσης.¹¹

31. Εξάλλου, άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στην αυξημένη τιμή της αεροπορικής βενζίνης σε σχέση με άλλα πετρελαιοειδή είναι το αυξημένο κόστος που επωμίζονται τα διυλιστήρια στην προμήθεια πρώτων υλών (κυρίως προσθέτων όπως η TEL) και η ιδιαιτερότητα στη μεταφορά του συγκεκριμένου καυσίμου, η οποία γίνεται αποκλειστικά με βυτιοφόρα οχήματα ή μέσω σιδηροδρόμου. Λόγω της ύπαρξης μολύβδου (lead) στη χημική σύσταση του προϊόντος, αλλά και των μικρών καταναλώσεων, οι περισσότεροι αγωγοί μεταφοράς υγρών καυσίμων, οι οποίοι αποτελούν τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικό τρόπο για τη μεταφορά πετρελαιοειδών, δεν μεταφέρουν αεροπορική βενζίνη παγκοσμίως, με αποτέλεσμα η τιμή του προϊόντος να επιβαρύνεται σημαντικά.
32. Κρίσιμο είναι και το ότι παγκοσμίως υπάρχει μόνο ένα εργοστάσιο παραγωγής της τοξικής ουσίας TEL, η οποία είναι απαραίτητη για την παρασκευή της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS 100LL από τα διυλιστήρια. Εξάλλου, παρόλο που υπάρχουν αρκετά διυλιστήρια στον κόσμο που παράγουν λευκά προϊόντα (βενζίνες, αεροπορικό καύσιμο, κ.ο.κ), ο αριθμός διυλιστηρίων που παράγουν το εν λόγω προϊόν είναι μικρός.¹² Σε πολλές χώρες του εξωτερικού, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, η παρασκευή της αεροπορικής βενζίνης, η οποία περιέχει μόλυβδο απαιτεί εντελώς διακριτές εγκαταστάσεις μεταφοράς και αποθήκευσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όγκος παραγωγής του σχετικού προϊόντος αντιπροσωπεύει ένα εξαιρετικά μικρό τμήμα (< 1%) της αγοράς βενζίνης παγκοσμίως.¹³
33. Οι παραπάνω λόγοι (μονοπωλιακή διάρθρωση βασικής πρώτης ύλης, χαμηλός όγκος παραγωγής, υψηλά κόστη αποθήκευσης και διακίνησης) έχουν προκαλέσει παγκοσμίως σημαντικές αυξήσεις τιμών για την αεροπορική βενζίνη τύπου AVGAS 100LL τα τελευταία έτη. Από τα μέσα δε του 2007, οι τιμές του εν λόγω προϊόντος παρουσίασαν μια σημαντική μεταβλητότητα (volatility). Συγκεκριμένα, στην Ευρώπη οι τιμές του καυσίμου διαμορφώθηκαν κατά μέσο όρο σε 5 δολάρια / γαλόνι, ενώ σε ορισμένες αγορές πλησίασαν και τα 8 δολάρια / γαλόνι.

Δ. Η ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ BENZINΗΣ AVGAS LL100 ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΟ

34. Όσον αφορά στην τιμολόγηση του εν λόγω προϊόντος από την καταγγελλόμενη, το σύνολο των σχετικών πωλήσεων της ΕΚΟ πραγματοποιείται μετρητοίς και είναι spot

¹¹ Βλ. σχετική αρθρογραφία στην ιστοσελίδα http://www.avweb.com/blogs/insider/AvWebInsider_AvgasPrices_199000-1.html.

¹² Βλ. σχετική ιστοσελίδα http://www.epi-eng.com/aircraft_engine_products/demise_of_avgas.htm.

¹³ Στις ΗΠΑ, το ποσοστό των πωλήσεων της αεροπορικής βενζίνης στο σύνολο των βενζινών αντιπροσωπεύει μόλις το 0,3%. Βλ. Energy Information Administration - U.S. Prices, Sales Volumes & Stocks, στην ιστοσελίδα http://www.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_sum_mkt_dc_u_nus_a.htm.

πωλήσεις. Κατά την ΕΚΟ, οι τιμές μεταβάλλονται όταν υπάρχει αναπροσαρμογή της τιμής αγοράς από την προμηθεύτρια BP Hellas και είναι ίδιες για όλους τους πελάτες ανά σημείο πώλησης (αερολιμένα). Οι τιμές πώλησης προς τους τελικούς καταναλωτές της ΕΚΟ, οι οποίες είναι ίδιες για όλους τους πελάτες ανά σημείο πώλησης, με εξαίρεση την εταιρία [...], παρουσιάζονται στον Πίνακα 3. Επίσης, ο ίδιος πίνακας απεικονίζει και τη διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης της ΕΚΟ προς τους καταναλωτές και της τιμής αγοράς του προϊόντος από τη BP Hellas.

35. Επίσης, από τον Πίνακα 3, προκύπτει ότι το μικτό περιθώριο κέρδους της καταγγελλόμενης, ήτοι η διαφορά ανάμεσα στην τιμή αγοράς (κόστος κτήσης) και την τιμή πώλησης του εν λόγω καυσίμου, δεν ξεπερνά κατά μέσο όρο το 54% (αεροδρόμιο Μυκόνου). Αξίζει να σημειωθεί ότι το μικτό περιθώριο κέρδους της ΕΚΟ εμφανίζεται μειούμενο από το 3^ο τρίμηνο του 2008 και στα τρία εξεταζόμενα αεροδρόμια. Εάν συνυπολογισθούν τα επιμέρους κόστη που αναλαμβάνει η εταιρία, όπως το κόστος αποθήκευσης και διακίνησης καθώς και τα λοιπά λειτουργικά έξοδα (δαπάνες προσωπικού, ενοίκια, κ.ο.κ), τότε το καθαρό περιθώριο κέρδους διαμορφώνεται σε χαμηλότερα επίπεδα.

Πίνακας 3: Τιμές πώλησης (Ευρώ / λίτρο) του αεροπορικού καυσίμου AVGAS LL100 της ΕΚΟ προς τελικούς καταναλωτές και σύγκριση με τιμή αγοράς από BP Hellas (περίοδος Ιανουαρίου 2007 – Απριλίου 2009)

Τρίμηνο	Τιμή πώλησης ΕΚΟ προς τελικούς καταναλωτές χωρίς δασμούς και φόρους – Ευρώ ανά λίτρο (1)	Τιμή πώλησης ΕΚΟ προς τελικούς καταναλωτές με δασμούς (0,437€/lit) + ΦΠΑ (19% ή 13%) (2)	Τιμή αγοράς από BP χωρίς δασμούς και φόρους – Ευρώ ανά λίτρο (3)	Μικτό περιθώριο κέρδους (1)-(3)	% Μικτό περιθώριο κέρδους	% Διαφορά τελικής τιμής πώλησης στη Θεσ/νίκη από τα λοιπά αεροδρόμια
Ηράκλειο						
1/2007	[...]	[...]	[...]	0,624	51	+ 3,9
2/2007	[...]	[...]	[...]	0,687	59	+ 3,9
3/2007	[...]	[...]	[...]	0,624	48	+ 2,7
4/2007	[...]	[...]	[...]	0,646	51	+ 2,7
1/2008	[...]	[...]	[...]	0,673	54	+ 2,7
2/2008	[...]	[...]	[...]	0,736	62	+ 2,7
3/2008	[...]	[...]	[...]	0,658	51	+ 3,0
4/2008	[...]	[...]	[...]	0,470	32	+ 3,0
1/2009	[...]	[...]	[...]	0,402	26	+ 3,0
2/2009	[...]	[...]	[...]	0,457	31	+ 3,0
Θεσσαλονίκη						
1/2007	[...]	[...]	[...]	0,538	44	-
2/2007	[...]	[...]	[...]	0,601	52	-
3/2007	[...]	[...]	[...]	0,562	43	-
4/2007	[...]	[...]	[...]	0,584	46	-
1/2008	[...]	[...]	[...]	0,611	49	-
2/2008	[...]	[...]	[...]	0,674	57	-

3/2008	[...]	[...]	[...]	0,588	46	-
4/2008	[...]	[...]	[...]	0,400	27	-
1/2009	[...]	[...]	[...]	0,332	21	-
2/2009	[...]	[...]	[...]	0,387	26	-
Μύκονος						
1/2007	[...]	[...]	[...]	0,667	54	+ 5,9
2/2007	[...]	[...]	[...]	0,730	63	+ 5,9
3/2007	[...]	[...]	[...]	0,736	57	+ 7,6
4/2007	[...]	[...]	[...]	0,758	59	+ 7,6
1/2008	[...]	[...]	[...]	0,785	63	+ 7,6
2/2008	[...]	[...]	[...]	0,848	72	+ 7,6
3/2008	[...]	[...]	[...]	0,788	61	+ 8,6
4/2008	[...]	[...]	[...]	0,600	41	+ 8,6
1/2009	[...]	[...]	[...]	0,532	34	+ 8,6
2/2009	[...]	[...]	[...]	0,587	39	+ 8,6

Πηγή: Απαντήσεις εταιριών σε σχετικά ερωτηματολόγια της ΓΔΑ

36. Από τη συγκριτική αξιολόγηση των τελικών τιμών (μετά φόρων και δασμών) πώλησης αεροπορικής βενζίνης AVGAS LL100, προκύπτει ότι η ΕΚΟ τιμολογεί υψηλότερα το εν λόγω προϊόν στα αεροδρόμια Ηρακλείου και Μυκόνου σε σχέση με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης. Η διαφοροποίηση αυτή κυμαίνεται από + 2,7% (Ηράκλειο) έως + 8,6% (Μύκονος). Αξίζει να σημειωθεί ότι στις προ φόρων και δασμών τιμές, η εν λόγω απόκλιση κυμαίνεται από + 3,3% (Ηράκλειο) σε + 10,6% (Μύκονος).
37. Ανεξάρτητα, όμως από την τιμές που χρεώνει η ΕΚΟ στα αεροδρόμια Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης και Μυκόνου, είναι σκόπιμο να γίνει σύγκριση με τις τιμές που χρεώνει η ανταγωνίστριά της BP Hellas σε άλλα αεροδρόμια. Ο Πίνακας 4 περιέχει τη συγκριτική παράθεση.

Πίνακας 4: Συγκριτική ανάλυση των τελικών λιανικών τιμών μετά φόρων και δασμών των ΕΚΟ και BP Hellas ανά αεροδρόμιο (Ευρώ / λίτρο)

Χρονική περίοδος (τρίμηνα)	Ηράκλειο (ΕΚΟ)	Κέρκυρα, Χανιά και Σητεία (BP)	% Μεταβολή	Θεσ/νίκη (ΕΚΟ)	Ασπρόπυργος (BP)	% Μεταβολή	Μύκονος (ΕΚΟ)	Πάχη, Μέγαρα, Κολπαίδα (BP)	% Μεταβολή	Ρόδος, Σάμος και Κως* (BP)	Σπάτα (BP)
1/2007	[...]	[...]	23,2	[...]	[...]	18,6	[...]	[...]	38,2	[...]	[...]
2/2007	[...]	[...]	23,2	[...]	[...]	18,6	[...]	[...]	38,2	[...]	[...]
3/2007	[...]	[...]	20,9	[...]	[...]	17,6	[...]	[...]	38,6	[...]	[...]
4/2007	[...]	[...]	20,9	[...]	[...]	17,6	[...]	[...]	38,6	[...]	[...]
μ.ό. 2007	[...]	[...]	22,0	[...]	[...]	18,1	[...]	[...]	38,4	[...]	[...]
1/2008	[...]	[...]	20,9	[...]	[...]	17,6	[...]	[...]	38,6	[...]	[...]
2/2008	[...]	[...]	20,9	[...]	[...]	17,6	[...]	[...]	38,6	[...]	[...]
3/2008	[...]	[...]	13,1	[...]	[...]	9,8	[...]	[...]	29,7	[...]	[...]
4/2008	[...]	[...]	13,1	[...]	[...]	9,8	[...]	[...]	29,7	[...]	[...]
μ.ό. 2008	[...]	[...]	16,8	[...]	[...]	13,5	[...]	[...]	34,0	[...]	[...]
1/2009	[...]	[...]	21,8	[...]	[...]	9,8	[...]	[...]	40,5	[...]	[...]
2/2009	[...]	[...]	50,0	[...]	[...]	33,0	[...]	[...]	77,0	[...]	[...]
μ.ό. 2009	[...]	[...]	34,4	[...]	[...]	20,3	[...]	[...]	56,7	[...]	[...]

(*) Ο ΦΠΑ ορίζεται σε 13%, άλλως διαμορφώνεται σε 19%.

Πηγή: Επεξεργασία από την ΓΔΑ με βάση τις απαντήσεις εταιριών σε σχετικά ερωτηματολόγια

38. Από τον Πίνακα 4, προκύπτει ότι η εταιρεία BP Hellas χρεώνει για την αεροπορική βενζίνη τύπου AVGAS LL100 κατά μέσο όρο χαμηλότερες τιμές σε σχέση με την καταγγελλόμενη εταιρεία ΕΚΟ. Ειδικότερα, για τα αεροδρόμια της Ρόδου, Σάμου και Κω, οι λιανικές τιμές της BP Hellas, τόσο μετά φόρων και δασμών, όσο και προ φόρων και δασμών, εμφανίζονται χαμηλότερες σε σχέση με τις τιμές που χρεώνει η ΕΚΟ στις τρεις επιμέρους σχετικές γεωγραφικές αγορές (Ηράκλειο, Μύκονος και Θεσσαλονίκη).
39. Στη σχετική γεωγραφική αγορά του Ηρακλείου, οι μέσες λιανικές τιμές πώλησης της ΕΚΟ διαμορφώθηκαν το 2008 σε επίπεδα υψηλότερα κατά 16,8% σε τιμές μετά φόρων και δασμών και κατά 21,5% σε τιμές προ φόρων και δασμών σε σχέση με τα λοιπά αεροδρόμια της Κρήτης (Σητεία και Χανιά), όπου μόνο η BP Hellas έχει παρουσία. Επίσης, στη σχετική γεωγραφική αγορά της Θεσσαλονίκης, οι μέσες λιανικές τιμές πώλησης της ΕΚΟ διαμορφώθηκαν το 2008 σε επίπεδα υψηλότερα κατά 13,5% σε τιμές μετά φόρων και δασμών και κατά 17,3% σε τιμές προ φόρων και δασμών σε σχέση με το αεροδρόμιο του Ασπροπύργου, το οποίο εξυπηρετείται αποκλειστικά από την εταιρεία BP Hellas.
40. Τέλος, στη σχετική γεωγραφική αγορά της Μυκόνου, οι μέσες λιανικές τιμές πώλησης της ΕΚΟ διαμορφώθηκαν το 2008 σε επίπεδα υψηλότερα κατά 34% σε τιμές μετά φόρων και δασμών και κατά 44,4% σε τιμές προ φόρων και δασμών σε σχέση με τα αεροδρόμια που εφοδιάζει η BP Hellas (Πάχη, Μέγαρο και Κωπαΐδα).
41. Γενικότερα, εξάλλου, η διαφοροποίηση στις τιμές λιανικής πώλησης της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 μεταξύ της ΕΚΟ και της BP Hellas, η οποία για το 2008 σε ορισμένα αεροδρόμια κυμαίνεται από 13,5% έως 34% οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο χαμηλότερο κόστος προμήθειας που έχει η BP Hellas, η οποία και εισάγει το προϊόν, ενώ η ΕΚΟ ουσιαστικά λειτουργεί ως μεταπωλητής.

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν. 703/1977

A. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

42. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 703/1977, απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης (ή και περισσοτέρων) στο σύνολο ή σε μέρος της αγοράς. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως:
- α) στον άμεσο ή έμμεσο εξαναγκασμό για καθορισμό είτε των τιμών αγοράς ή πώλησης, είτε άλλων, μη εύλογων όρων συναλλαγής,
 - β) στον περιορισμό της παραγωγής, της κατανάλωσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, επί ζημιά των καταναλωτών,
 - γ) στην εφαρμογή άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πωλήσεων, αγορών ή άλλων συναλλαγών, κατά τρόπο

ώστε ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό και

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

43. Απαραίτητες προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 είναι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης και η καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης αυτής.
44. Όσον αφορά την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, βάσει της ανωτέρω ανάλυσης, προκύπτει ότι η ΕΚΟ δραστηριοποιούνταν μέχρι και την 1.10.2009 μόνον αυτή, σε επίπεδο λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου τύπου AVGAS LL100, στα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης και της Μυκόνου. Εξάλλου, αν και σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν υπάρχει κανένας περιορισμός όσον αφορά τον αριθμό των φορέων που επιτρέπεται να παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης¹⁴ και άρα δεν υπάρχουν νομικά εμπόδια εισόδου, η ύπαρξη υψηλών εξωγενών μη ανακτήσιμων δαπανών (sunk costs) καθώς και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης καθιστούν μη ελκυστική την είσοδο στην αγορά εν δυνάμει ανταγωνιστών (δυνητικός ανταγωνισμός).¹⁵
45. Συνεπώς, η καταγγελλόμενη συνιστά δεσπόζουσα επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 στις αγορές λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου τύπου AVGAS LL100 στα αεροδρόμια Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης και Μυκόνου.
46. Το άρθρο 2 του Ν. 703/1977 (όπως και το άρθρο 102 ΣΛΕΕ) δεν απαγορεύει την κατοχή ή την απόκτηση της δεσπόζουσας θέσης αλλά μόνο την καταχρηστική εκμετάλλευσή της. Η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης είναι αντικειμενική έννοια και αφορά στη συμπεριφορά μίας επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση που της επιτρέπει να επηρεάζει τη διάρθρωση της αγοράς, όπου, λόγω της ίδιας της παρουσίας της επιχείρησης αυτής ο βαθμός ανταγωνισμού έχει ήδη περιορισθεί και η οποία συμπεριφορά, μέσω της χρησιμοποίησης διαφορετικών μεθόδων από αυτές που εφαρμόζονται υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού σε προϊόντα ή υπηρεσίες στο πλαίσιο των συναλλαγών, έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της διατήρησης του επιπέδου του εναπομένου ανταγωνισμού ή της περαιτέρω ανάπτυξής του.¹⁶
47. Στο πλαίσιο αυτό, ερευνάται, ειδικότερα, αν ο κατέχων δεσπόζουσα θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυστεί

¹⁴ Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 5139/25.6.2009 και 5326/2.7.2009 απαντητικές επιστολές της ΥΠΑ.

¹⁵ Βλ. και ανωτέρω παρ. 23-24.

¹⁶ Βλ. ΔΕφαΘ 2116/2004, ΔΕΕ 2005, σ. 430. Βλ., επίσης, υπόθ. 85/76, *Hoffmann-La Roche & Co. AG κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1979 σ. I-215, παρ. 91· υπόθ. C-62/86, *AKZO Chemie BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1991 σ. I-3359, παρ. 69.

εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και επαρκώς αποτελεσματικού ανταγωνισμού.¹⁷

48. Επομένως, κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό μιας συμπεριφοράς ως καταχρηστικής αποτελεί η ίδια η συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης «αντικειμενικώς λαμβανόμενη» και όχι τα κίνητρα ή ο σκοπός της,¹⁸ που συνιστούν απλώς ελαφρυντικό ή επιβαρυντικό παράγοντα. Αρκεί δε η συμπεριφορά αυτή να τείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό ή, με άλλα λόγια, αρκεί να είναι ικανή ή να ενδέχεται να έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα.¹⁹ Έτσι, για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης μίας επιχείρησης είχε συγκεκριμένο αποτέλεσμα, αλλά αρκεί να αποδειχθεί ότι αυτή η καταχρηστική συμπεριφορά κατατείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό, δηλαδή ότι μπορεί να έχει τέτοιο αποτέλεσμα ανεξαρτήτως του αν αυτό δεν επήλθε τελικά.²⁰
49. Υπογραμμίζεται, τέλος, η «ιδιαίτερη ευθύνη» που φέρει κάθε δεσπόζουσα επιχείρηση να μη βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.²¹

B. ΠΕΡΙ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

50. Το άρθρο 2 του Ν. 703/1977 επιδιώκει αφενός μεν, κατά κύριο λόγο να διαφυλάξει την ανταγωνιστική διαδικασία και να εξασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση δεν αποκλείουν τους ανταγωνιστές τους με μη αζιοκρατικά μέσα, αφετέρου δε να ελέγξει και συμπεριφορές που έχουν ως αποτέλεσμα την **άμεση εκμετάλλευση των καταναλωτών**, όπως για παράδειγμα η χρέωση μη δίκαιων / εύλογων τιμών.²² Πράγματι, οι επιχειρήσεις με

¹⁷ Υπόθ. 27/76, *United Brands Company and United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75, παρ. 249· υπόθ. C-52/07, *Kanal 5 Ltd και TV 4 AB κατά Föreningen Svenska Tonsättares Internationella Musikbyrå (STIM) ura*, Συλλ. 2008 σ. I-9275, παρ. 27.

¹⁸ Υπόθ. T-65/89, *BPB Industries Plc και British Gypsum Ltd κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1993 σ. II-389, παρ. 69-70.

¹⁹ ΔΕφαθ 2116/2004· υπόθ. T-203/01, *Manufacture française des pneumatiques Michelin κατά Επιτροπής (Michelin II)*, Συλλ. 2003 σ. II-4071, παρ. 239.

²⁰ ΔΕφαθ 2116/2004· υπόθ. T-219/99, *British Airways plc κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003 σ. II-5917, παρ. 293 και 297.

²¹ Βλ., μεταξύ άλλων, υπόθ. 322/81, *NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin κατά Επιτροπής (Michelin I)*, Συλλ. 1983 σ. 3461, παρ. 57· υπόθ. T-83/91, *Tetra Pak International SA κατά Επιτροπής (Tetra Pak II)*, Συλλ. 1994 σ. II-755, παρ. 114. Βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις, ΕΕ 2009 C 45/7, παρ. 1.

²² Πρβλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε

δεσπόζουσα θέση απαγορεύεται να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους σε βαθμό ή κατά τρόπο ώστε να επιβάλλονται τιμές, όροι ή άλλες συνθήκες συναλλαγών που δεν εντάσσονται στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και δεν θα μπορούσαν να επιβληθούν χωρίς την οικονομική εξουσία που παρέχει σε μια επιχείρηση η δεσπόζουσα θέση της.²³

51. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει αποφανθεί ότι:

*«[ο] καταχρηστικός χαρακτήρας της τιμής της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση προσδιορίζεται από τη σύγκριση της τιμής με εκείνη που θα διαμορφωνόταν υπό συνθήκες ανταγωνισμού. Ως μέτρο σύγκρισης μπορεί να χρησιμεύει είτε η τιμή που διαμορφώνεται σε μια γεωγραφικά διαφορετική αγορά, υπό συνθήκες ανταγωνισμού, είτε μια «τεχνητή» τιμή που προκύπτει από το κόστος συν ένα εύλογο περιθώριο κέρδους. Διαφορές μεταξύ της υπό κρίση αγοράς και της συγκρίσιμης αγοράς, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη με κάποιες προσαυξήσεις στη συγκρίσιμη τιμή. Δεδομένου ότι η καταχρηστική συμπεριφορά μπορεί να γίνει δεκτή, όταν η συμπεριφορά αυτή υπερβαίνει σαφώς τα όρια της συμπεριφοράς που θα είχε εκδηλωθεί υπό συνθήκες ανταγωνισμού, μια υψηλή τιμή επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση δεν είναι καταχρηστική κάθε φορά που υπερβαίνει την «υποθετική» ανταγωνιστική τιμή, αλλά μόνον όταν η υπέρβαση αυτή είναι σημαντική».*²⁴

52. Στο Ενωσιακό δίκαιο, η έννοια της «μη δίκαιης τιμής» κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ καθορίστηκε από τη νομολογία του ΔΕΕ στην υπόθεση *United Brands*.²⁵ Το ΔΕΕ υιοθέτησε ένα τεστ δυο βημάτων²⁶ για τον καθορισμό των περιπτώσεων υπερβολικής τιμολόγησης. Σύμφωνα με το εν λόγω τεστ, για να στοιχειοθετηθεί **υπερβολική τιμολόγηση**, πρέπει

καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις, ΕΕ 2009 C 45/7, παρ. 6-7.

²³ Βλ. Θεοδώρα Ζιάμου, εις: Σκουρής (Επιμ.), Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2003, σ. 720-721.

²⁴ Απόφαση ΕΑ 245/III/2003, VIII.A. Στην υπόθεση αυτή η Επιτροπή Ανταγωνισμού υιοθέτησε το κριτήριο της σύγκρισης των τιμών με τις τιμές αντίστοιχων αλλοδαπών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με το σκεπτικό της, όταν η σύγκριση ορισμένων τιμών δεν γίνεται με αντίστοιχες ανταγωνιστικές τιμές, αλλά με τιμές που διαμορφώνονται υπό παρόμοιες συνθήκες, ο καταχρηστικός χαρακτήρας της εξεταζόμενης τιμής δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται σε υπέρμετρη απόκλιση από εκείνη της τιμής σύγκρισης. Σύμφωνα άλλωστε με τη μέθοδο του «yardstick competition», διενεργείται κατ' ουσίαν σύγκριση της απόδοσης μιας επιχείρησης με την απόδοση άλλων επιχειρήσεων. Όταν χρησιμοποιείται η μέθοδος του «yardstick competition», πρέπει να εντοπίζεται ο κατάλληλος ανταγωνιστής. Τέλος, δεν μπορεί να λαμβάνει χώρα μια τέτοια σύγκριση μεταξύ Κρατών Μελών, εκ των οποίων το ένα έχει υψηλές γενικά τιμές ενώ το άλλο γενικά χαμηλές (βλ. Richard Whish, *Competition Law*, Οξφόρδη, 2009, σ. 636).

²⁵ Υπόθ. 27/76, *United Brands Company and United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75.

²⁶ Βλ. Nils Wahl, *Exploitative High Prices and European Competition Law – A Personal Reflection*, εις: Swedish Competition Authority (Επιμ.), *The Pros and Cons of High Prices*, Kalmar, 2007, σ. 63.

- α) να καθορισθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτή, και
- β) αν προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, να εξετασθεί αν η τιμή που επιβλήθηκε ήταν μη εύλογη, είτε αφεαυτή είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.²⁷

53. Προκειμένου να πληρούται το **πρώτο σκέλος** της νομολογίας *United Brands*, πρέπει η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πώλησεως του σχετικού προϊόντος ή της σχετικής υπηρεσίας να είναι ιδιαίτερα σημαντική, έτσι ώστε τα καθαρά περιθώρια κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης να είναι εξαιρετικά υψηλά (μη εύλογα). Τίθεται βέβαια το ζήτημα ποιο μέτρο κόστους (cost measure) είναι κατάλληλο για μια τέτοια σύγκριση. Η οικονομική θεωρία υποστηρίζει ότι σε συνθήκες ανταγωνιστικής ισορροπίας η τιμή ενός προϊόντος είναι ίση με το οριακό κόστος παραγωγής (marginal cost - MC). Πέραν του οριακού κόστους, έχουν προταθεί τόσο το μέσο μακροπρόθεσμο επαυξητικό κόστος (long-run average incremental cost - LRAIC), για τον υπολογισμό του οποίου συνυπολογίζονται και τα μη ανακτήσιμα κόστη κατά την είσοδο σε μια αγορά, όσο και το μέσο συνολικό κόστος (average total cost - ATC).²⁸
54. Βεβαίως, μεγάλα ποσοστά κερδοφορίας, από μόνα τους, δεν είναι κρίσιμα, καθότι μπορεί να οφείλονται σε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα της επιχείρησης ή στη μικρή κεφαλαιακή της βάση.²⁹ Επίσης, συχνά το μετρήσιμο κόστος παραγωγής σε ένα κλάδο δεν είναι και το πραγματικό, επειδή δεν περιλαμβάνει τον παράγοντα κίνδυνος. Με άλλα λόγια, υψηλά κέρδη σε ένα κλάδο μπορεί απλώς να αντανακλούν τις μειωμένες επενδύσεις και τον σχετικά μικρό αριθμό επιχειρήσεων λόγω του κινδύνου, ανταμείβοντας αυτούς που επιτυχώς ανέλαβαν τον κίνδυνο αυτό σε προγενέστερο χρόνο.
55. Προκειμένου δε να πληρούται το **δεύτερο σκέλος** της νομολογίας *United Brands* και να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές που επιβάλλονται στα υπό εξέταση προϊόντα είναι εύλογες ή υπερβολικά υψηλές, διενεργείται συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά που λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι ειδικότεροι παράγοντες (π.χ. η αύξηση του πληθωρισμού). Ας σημειωθεί ότι στην υπόθεση *United Brands* έγινε σύγκριση των τιμών με το κόστος παραγωγής και μεταξύ των Κρατών Μελών της τότε Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας («ΕΟΚ») και το ΔΕΕ ανέφερε ότι μολονότι η τιμή των μπανανών Chiquita ήταν υψηλότερη

²⁷ Υπόθ. 27/76, *United Brands Company and United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75, παρ. 252.

²⁸ Βλ. ενδεικτικά Robert O'Donoghue - A. Jorge Padilla, *The Law and Economics of Article 82 EC*, Οξφόρδη-Πόρτλαντ, 2006, σ. 614· David Evans - A. Jorge Padilla, *Excessive Prices: Using Economics to Define Administrative Legal Rules*, *Journal of Competition Law & Economics*, 1, 2005, 97-122, σ. 119.

²⁹ Βλ. Λάμπρο Ε. Κοτσίρη, *Δίκαιο ανταγωνισμού, Αθέμιτου και ελεύθερου*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2000, σ. 537 επ.

κατά 7% από τα προϊόντα των ανταγωνιστών της δεσπόζουσας επιχείρησης σε άλλες αγορές, αυτή η διαφορά του 7% δεν θεωρήθηκε ως υπερβολική και άρα ως μη εύλογη.

56. Βάσει των ανωτέρω, προκειμένου να καθορισθεί αν η τιμολογιακή πολιτική της καταγγελλόμενης συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά, έγινε σύγκριση **α) του κόστους με την τιμή πώλησης** (πρώτο σκέλος της νομολογίας *United Brands*) και **β) της τιμολογιακής πολιτικής της καταγγελλόμενης αφενός μεταξύ των τριών αγορών δραστηριοποίησής της και αφετέρου με την τιμολογιακή πολιτική της BP Hellas στα αεροδρόμια που δραστηριοποιείται η τελευταία** (δεύτερο σκέλος της νομολογίας *United Brands*).
57. Όσον αφορά, πρώτον, στη **σχέση κόστους – τελικής τιμής**, σημειώνεται, καταρχήν, ότι τα προϊόντα πετρελαίου αποτελούν εμπορεύματα (commodities), των οποίων η τιμή πώλησης δεν καθορίζεται με τη λογική κόστους κτήσης συν κέρδος («cost plus»), αλλά από τη συνεχώς μεταβαλλόμενη διεθνή αγορά πετρελαίου, τις διακυμάνσεις της οποίας ακολουθεί σε σημαντικό βαθμό και η Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών. Ως εκ τούτου και λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της αγοράς, δεν δύναται να υπολογισθεί το μακροχρόνιο επαυξητικό κόστος, έτσι ώστε να διαπιστωθεί εάν η τιμή πώλησης του συγκεκριμένου προϊόντος υπερβαίνει κατά πολύ το ανταγωνιστικό επίπεδο ($P > MC$) σε βαθμό που να θεμελιώνει την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης.
58. Παρά την αδυναμία αυτή λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της εξεταζόμενης σχετικής αγοράς, ελήφθη υπόψη ως εναλλακτικός δείκτης βάσης (proxy) το μέσο ετήσιο συνολικό κόστος (ATC). Ειδικότερα, για το 2008, η ΕΚΟ αναφέρει ότι το ετήσιο μέσο κόστος της ήταν [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου, [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο της Μυκόνου. Την ίδια περίοδο, η μέση ετήσια τιμή πώλησης για την ΕΚΟ (χωρίς δασμούς και φόρους) διαμορφώθηκε σε [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου, [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και [...] Ευρώ / λίτρο στο αεροδρόμιο της Μυκόνου (Πίνακας 5).

Πίνακας 5: Μέσο ετήσιο κόστος και τιμές πώλησης της ΕΚΟ για το 2008 (Ευρώ / λίτρο)

Αεροδρόμιο	Μέσο συνολικό κόστος (ATC)	Τιμή λιανικής προ φόρων και δασμών	Απόλυτη Μεταβολή (Δ)	Ποσοστιαία Μεταβολή (% Δ)	Τιμή / Μέσο συνολικό κόστος
Ηράκλειο	[...]	[...]	[...]	[...]	1,18
Θεσσαλονίκη	[...]	[...]	[...]	[...]	1,19
Μύκονος	[...]	[...]	[...]	[...]	1,20

Πηγή: Επεξεργασία από την ΓΔΑ με βάση τις απαντήσεις εταιριών σε σχετικά ερωτηματολόγια

59. Από τη σύγκριση του μέσου ετήσιου κόστους της καταγγελλόμενης για το έτος 2008 ανά αεροδρόμιο και της τιμής πώλησης του ως άνω καυσίμου στους πελάτες της, προκύπτει ότι οι τελευταίοι καλούνται να καταβάλουν τίμημα που ανέρχεται σε ποσοστό όχι μεγαλύτερο του 20% επί του κόστους. Η εν λόγω διαφορά κόστους - τιμής πώλησης λαμβάνει τη χαμηλότερη τιμή (18,3%) στη σχετική γεωγραφική αγορά του Ηρακλείου και την υψηλότερη τιμή (19,8%) στο αεροδρόμιο της Μυκόνου.
60. Από την ανάλυση των ανωτέρω μεγεθών της ΕΚΟ στις τρεις σχετικές γεωγραφικές αγορές, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η διαφορά μεταξύ κόστους και λιανικής τιμής πώλησης, η οποία αντανακλά το μικτό περιθώριο κέρδους της εταιρίας από την πώληση του σχετικού προϊόντος, δεν διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα, ώστε αυτά να θεωρούνται «μη εύλογα», ιδιαίτερα αν συγκριθεί με τις περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης της Ενωσιακής νομολογίας, όπου, για παράδειγμα, η τελική τιμή ήταν 40 φορές υψηλότερη σε σχέση με το κόστος,³⁰ ή υπερέβαινε πάνω από 100% το περιθώριο κέρδους.³¹
61. Σημειώνεται, εξάλλου, ότι οι ως άνω υπολογισμοί δεν αποτυπώνουν αντικειμενικά το ύψος του περιθωρίου κέρδους, καθώς δεν κατέστη δυνατή η σύγκριση της τιμής πώλησης του εν λόγω προϊόντος με το οριακό κόστος παραγωγής του. Σε κάθε δε περίπτωση, τα περιθώρια κέρδους της καταγγελλόμενης, όπως αποτυπώνονται στους ως άνω πίνακες, δεν είναι υπερβολικά.
62. Ειδικότερα, τα μικτά περιθώρια κέρδους της ΕΚΟ βαίνουν μειούμενα από το 3^ο τρίμηνο του 2008 και δεν υπερβαίνουν κατά μέσο όρο το 54% (αεροδρόμιο Μυκόνου). Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 3, το μικτό περιθώριο κέρδους της ΕΚΟ ως ποσοστό επί της τιμής αγοράς του καυσίμου κυμαίνεται για την περίοδο Ιανουαρίου 2007 - Απριλίου 2008 στην αγορά του αεροδρομίου Ηρακλείου από 26% έως 62%, στην αγορά του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης από 21% έως 57% και στην αγορά του αεροδρομίου Μυκόνου από 37% έως 72%.
63. Επομένως, δεν μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη σημαντικής διαφοράς μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πώλησης του προϊόντος AVGAS LL100 ή εξαιρετικά υψηλών περιθωρίων κέρδους της ΕΚΟ και συνεπώς **δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του πρώτου σκέλους της νομολογίας *United Brands***. Από τη στιγμή που τα δύο σκέλη του ανωτέρω τεστ είναι **σωρευτικά**,³² αρκεί η Επιτροπή

³⁰ Βλ. υπόθ. 26/75, *General Motors Continental NV κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1975 σ. 425.

³¹ Βλ. υπόθ. 27/76, *United Brands Company and United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής*, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75.

³² Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23.7.2004 (COMP/A.36.568/D3-*Port of Helsingborg*), παρ. 142 και 147.

- Ανταγωνισμού να καταλήξει ότι δεν πληρούται το πρώτο σκέλος, προκειμένου να εξαχθεί τελικό συμπέρασμα για τη μη ύπαρξη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.
64. Σε κάθε περίπτωση, αν και δεν απαιτείται πλέον εν προκειμένω, η Επιτροπή Ανταγωνισμού προχωρά στην **εξέταση και του δεύτερου σκέλους του τεστ της νομολογίας *United Brands***, ήτοι στην σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής της καταγγελλόμενης αφενός μεταξύ των τριών αγορών δραστηριοποίησής της και αφετέρου με την τιμολογιακή πολιτική της BP Hellas στα αεροδρόμια που δραστηριοποιείται η τελευταία.
65. Όσον αφορά, πρώτον, στη σύγκριση της τιμολόγησης της ΕΚΟ μεταξύ των τριών σχετικών αγορών στις οποίες δραστηριοποιούνταν κατά το κρίσιμο χρονικά διάστημα, προκύπτει ότι η ΕΚΟ τιμολογεί μεν διαφορετικά το σχετικό προϊόν στα επιμέρους αεροδρόμια, οι διαφοροποιήσεις αυτές όμως δεν ξεπερνούν το 8,6% ή το 10,6% στις τιμές προ φόρων και δασμών μεταξύ των σχετικών αεροδρομίων.³³ Τέτοια μεγέθη είναι σαφώς πολύ χαμηλότερα αν συγκριθούν με διαπιστωμένες περιπτώσεις ύπαρξης υπερβολικής τιμολόγησης.³⁴
66. Επιπλέον, οι υψηλότερες αυτές τιμολογήσεις φαίνεται να είναι και αντικειμενικά δικαιολογημένες με βάση τις ειδικές γεωγραφικές συνθήκες, την εποχικότητα στη ζήτηση, το κόστος μεταφοράς του καυσίμου και τους όγκους πωλήσεων, οι οποίοι στους Ελληνικούς περιφερειακούς αερολιμένες είναι χαμηλότεροι.
67. Όσον αφορά, δεύτερον, στη σύγκριση μεταξύ των τιμών που χρεώνει η δεσπόζουσα επιχείρηση στη σχετική αγορά με τις τιμές άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετική γεωγραφική αγορά, προκύπτει ότι οι τιμές που χρεώνει η καταγγελλόμενη φαίνεται εκ πρώτης όψεως να είναι υψηλότερες αυτών που χρεώνει για το ίδιο προϊόν η BP Hellas στους αερολιμένες όπου η τελευταία μονοπωλιακά δραστηριοποιείται, σε ποσοστό που ανέρχεται μέχρι το 34%.³⁵
68. Οι διαφοροποιήσεις, όμως, αυτές οφείλονται σε αντικειμενικούς δικαιολογητικούς λόγους. Ειδικότερα, μία πρώτη απόκλιση στις τελικές (λιανικές) τιμές μετά φόρων και δασμών της ΕΚΟ στα αεροδρόμια Ηρακλείου, Μυκόνου και Θεσσαλονίκης και της BP Hellas στα αεροδρόμια Ρόδου, Σάμου και Κω³⁶ εξηγείται από τον διαφορετικό συντελεστή ΦΠΑ: στη Ρόδο, Σάμο και Κω, ο συντελεστής ΦΠΑ διαμορφώνεται σε 13% σε σχέση με τα υπόλοιπα αεροδρόμια της Ελλάδας όπου το συγκεκριμένο προϊόν επιβαρύνεται με συντελεστή ΦΠΑ ίσο με 19%.

³³ Βλ. ανωτέρω Πίνακα 3 και παρ. 36.

³⁴ Πρβλ. υπόθ. 226/1984, *British Leyland Public Limited Company κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1986 σ. 3263, όπου οι διαφορές στις τιμές χρέωσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας (εθνικά πιστοποιητικά εγκρίσεως τύπου αυτοκινήτων) σε σχέση με άλλες χώρες ξεπερνούσαν το 500%, με αποτέλεσμα να θεμελιώνεται υπερβολική τιμολόγηση (*excessive pricing*). Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 2.7.1984 (IV/30.615-BL), ΕΕ 1984 L 207/11, παρ. 14 επ.

³⁵ Βλ. ανωτέρω Πίνακα 4 και παρ. 38 επ.

³⁶ Βλ. ανωτέρω παρ. 38.

69. Μία δεύτερη απόκλιση στις τιμές πώλησης του συγκεκριμένου τύπου αεροπορικού καυσίμου από την ΕΚΟ στο αεροδρόμιο της Μυκόνου σε σχέση με αεροδρόμια που εφοδιάζει η BP Hellas (Πάχη, Μέγαρο και Κωπαΐδα)³⁷ εξηγείται αφενός μεν λόγω του μεταφορικού κόστους, αφετέρου δε λόγω της εποχικής ζήτησης που εμφανίζει το αεροδρόμιο της Μυκόνου ιδίως κατά τη θερινή περίοδο.
70. Σε κάθε περίπτωση, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω,³⁸ η γενική διαφοροποίηση στις τιμές λιανικής πώλησης της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 μεταξύ της ΕΚΟ και της BP Hellas, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο χαμηλότερο κόστος προμήθειας που έχει η BP Hellas, η οποία και εισάγει το προϊόν, ενώ η ΕΚΟ ουσιαστικά λειτουργεί ως μεταπωλητής. Το ύψος των συγκεκριμένων αποκλίσεων σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεμελιώσει την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης από την καταγγελλόμενη.
71. Συνεπώς στην υπό κρίση υπόθεση τα υπάρχοντα στοιχεία δεν μπορούν να θεμελιώσουν κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της ΕΚΟ στις τρεις σχετικές γεωγραφικές αγορές, καθώς δεν πληρούνται ούτε το πρώτο ούτε το δεύτερο σκέλος του τεστ της νομολογίας *United Brands*.
72. Επισημαίνεται, εξάλλου, ότι δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι η τιμή που χρέωνε η καταγγελλόμενη στους τελικούς καταναλωτές ήταν μη εύλογη αφεαυτή, ως μη ανταποκρινόμενη στην οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής. Και τούτο διότι, εν προκειμένω, πέραν του κόστους προμήθειας του αεροπορικού καυσίμου για τον υπολογισμό της τελικής τιμής πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα υψηλά μη ανακτήσιμα εξωγενή κόστη που απαιτήθηκαν για τη δραστηριοποίηση της καταγγελλόμενης στη σχετική αγορά.
73. Όσον αφορά, τέλος, στις αιτιάσεις των καταγγελλόντων ότι η τελική λιανική τιμή της αεροπορικής βενζίνης AVGAS LL110 που προμηθεύονται για τα αεροσκάφη τους παραμένει σε υψηλά επίπεδα ανεξάρτητα από την πτωτική πορεία που ακολούθησε τους τελευταίους μήνες του 2008 η τιμή του αργού πετρελαίου, η οποία διαμορφώθηκε από 170 σε 40 δολάρια / βαρέλι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η τελική λιανική τιμή της αεροπορικής βενζίνης τύπου AVGAS LL100 συσχετίζεται διεθνώς άμεσα με τις μεταβολές της διεθνούς τιμής της **αμόλυβδης βενζίνης (95 RON)** και **όχι του αργού πετρελαίου**.³⁹ Επομένως, δεν μπορεί να υποστηριχθεί η ύπαρξη ασυμμετρίας κατά το υπό κρίση χρονικό διάστημα στην εν λόγω σχετική αγορά προϊόντος, καθώς η μείωση ή αύξηση στην τιμή του αργού πετρελαίου σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζει άμεσα τη λιανική τιμή της αεροπορικής βενζίνης. Η τελευταία συσχετίζεται σε σημαντικό βαθμό μόνο με τις μεταβολές στη διεθνή τιμή της αμόλυβδης βενζίνης, η οποία το εξεταζόμενο διάστημα παρουσίασε αυξητικές τάσεις.

³⁷ Βλ. ανωτέρω παρ. 40.

³⁸ Βλ. ανωτέρω παρ. 41.

³⁹ Βλ. ανωτέρω παρ. 28 επ.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η **Επιτροπή Ανταγωνισμού (Τμήμα)**, ομόφωνα αποφάσισε :

Να απορρίψει την από 10.2.2009 καταγγελία των αερολεσχών «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», «ΜΙΚΡΑΣ» και «ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ» κατά της εταιρίας ΕΚΟ για πιθανή παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 703/1977, όπως ισχύει αναφορικά με την πώληση της αεροπορικής βενζίνης AVGAS LL100, δεδομένου ότι δεν τεκμηριώνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της ΕΚΟ, καθώς δεν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις του νόμου.

Η απόφαση εκδόθηκε την **7^η Μαΐου 2010**.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 6 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β' 1890/29.12.2006).

Ο Προεδρεύων

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Βασίλειος Νικολετόπουλος

Ασημάκης Κομνηνός

Η Γραμματέας

Ευαγγελία Ρουμπή