

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 528/VI/2011\***  
**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**  
**ΣΕ ΤΜΗΜΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1<sup>ου</sup> ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 29<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2011, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύων: Δημήτριος Αυγητίδης

Μέλη: Ιωάννης Μπιτούνης  
Νικόλαος Τραυλός

Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή.

**Θέμα της συνεδρίασης**: Λήψη απόφασης επί της από 07.06.2007 διαβιβασθείσας καταγγελίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Γενικού Επιτελείου Στρατού / 4ο Επιτελικό Γραφείο/2στ κατά των Ναυτικών Εταιρειών «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για πιθανή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης μέσω υπερβολικής τιμολόγησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν.703/77, όπως ίσχυε.

Πριν από την έναρξη της συζήτησης, ο Πρόεδρος όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ευαγγελία Ρουμπή με αναπληρώτρια την Ηλιάνα Κούτρα.

Η αρχικά ορισθείσα συνεδρίαση την 8<sup>η</sup>/9/2011 αναβλήθηκε λόγω μη ορισμού προσώπου αναγνωρισμένου κύρους με εμπειρία σε θέματα κοινοτικού δικαίου και πολιτικής ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές για συμμετοχή του, χωρίς δικαίωμα ψήφου, στη συζήτηση ενώπιον της Επιτροπής, βάσει του άρθρου 17 παρ. 5 του ν. 3260/2004 (ΦΕΚ Α' 151/6.8.2004)..

Στη συνεδρίαση παραστάθηκε ο Υποπλοίαρχος Λ.Σ. Νικόλαος Νομικός, ο οποίος ορίστηκε από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας με την αριθμ. πρωτ. 22379.2484/23.9.2011 απόφασή του, να συμμετάσχει στη συζήτηση της υπόθεσης χωρίς δικαίωμα ψήφου, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 5 του ν. 3260/2004.

\* 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 [...]).

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης τα νομίμως κλητευθέντα μέρη παραστάθηκαν ως εξής: α) η εταιρία «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και β) η εταιρία «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» διά του πληρεξουσίου δικηγόρου τους Ιωάννη Γιαννάτου.

Το Γενικό Επιτελείο Στρατού, καίτοι νομίμως κλητευθέν, δεν παραστάθηκε.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Προεδρεύων έδωσε το λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή Ιωάννη Μπιτούνη, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. 3133/26.5.2011 Εμπιστευτική Έκθεσή του και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά σε αυτήν την απόρριψη της υπό κρίση καταγγελίας.

Στη συνέχεια, το λόγο έλαβε ο πληρεξούσιος δικηγόρος των παριστάμενων ενδιαφερόμενων μερών, ο οποίος συντάχθηκε με την Εισήγηση και δήλωσε ότι δεν προτίθεται να υποβάλει συμπληρωματικό υπόμνημα.

Η Επιτροπή προχώρησε σε διάσκεψη για λήψη απόφασης και αφού έλαβε υπόψη της την έκθεση του αρμοδίου Εισηγητή, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικά κατά την ακροαματική διαδικασία τα ενδιαφερόμενα μέρη, όλα τα στοιχεία του φακέλου της ανωτέρω υπόθεσης και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

## ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

### I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Στις 07.06.2007 ( αρ. πρωτ. 3330) διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών) στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής Γ.Δ.Α) καταγγελία του Γενικού Επιτελείου Στρατού/4ο Επιτελικό Γραφείο/2στ (εφεξής ο «καταγγέλλων») κατά α) του Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ», πλοιοκτησίας μέχρι τον Απρίλιο 2006 της ΚΟΙΤΑΔΑ Ν.Ε. και από τον Απρίλιο του 2006 και μετά πλοιοκτησίας της ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε., και β) του Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ», πλοιοκτησίας της ΜΑΡΕ Ν.Ε., (εφεξής οι «καταγγελλόμενες εταιρείες») για τη μεταφορά στρατιωτικών οχημάτων με υψηλό ναύλο.
2. Ο καταγγέλλων απέστειλε αποκόμματα εισιτηρίων και προσφορές των καταγγελλομένων εταιρειών για τη μεταφορά στρατιωτικών οχημάτων προκειμένου η Ε.Α. να διαπιστώσει την επιβολή ή μη υπερβολικά υψηλών τιμών για τη μεταφορά

στρατιωτικών οχημάτων στις γραμμές Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολη και Αλεξανδρούπολη-Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Κάλυμνος-Κως-Ρόδος.

3. Πιο συγκεκριμένα, τα απεσταλθέντα στοιχεία αφορούσαν στη μεταφορά στρατιωτικών οχημάτων με βάρος 26,30 τόνους και μήκος 10,7 μέτρα από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης στο Βαθύ της Σάμου στις 04.04.2006, στις 11.04.2006, στις 25.04.2006 και στις 09.05.2006.
4. Ο καταγγέλλων απέστειλε, επίσης, σχετική προσφορά της δεύτερης καταγγελλόμενης εταιρείας για τη μεταφορά από το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης στο λιμάνι της Κω στις 18.04.2006 ενός άρματος περισυλλογής μήκους 8,48 μέτρων και βάρους 47.250 κιλών καθώς και ενός άρματος μάχης με μήκος 8,25 μέτρα και βάρος 51.392 κιλά.
5. Η εν λόγω καταγγελία είχε διαβιβασθεί αρχικά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών. Η τελευταία την διαβίβασε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α) παραθέτοντας επιπλέον και το θεσμικό πλαίσιο για την υποβολή δηλώσεων δρομολόγησης από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες (ν.2932/01), όπως ισχύει, καθώς επίσης και την πρόσφατη τότε Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με αρ. 3323.1/04/06/26-05-2005 (Β' 718) στην οποία αναφέρεται η ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις των επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται με πλοία της ακτοπλοΐας, σε ορισμένες δρομολογιακές γραμμές-συνδέσεις της χώρας. Επισημαίνεται ότι, ενώ η εν λόγω Κοινή Υπουργική Απόφαση έχει εφαρμογή στις δρομολογιακές γραμμές-συνδέσεις «Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη», «Αλεξανδρούπολη-Βαθύ Σάμου» και «Αλεξανδρούπολη-Κως», ο καθορισμός του ναύλου στην περίπτωση των στρατιωτικών αρμάτων και πυροβόλων δεν ρυθμίζεται από αυτές τις διατάξεις.
6. Σημειώνεται ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» είχε υπογράψει σχετική σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας χωρίς μίσθωμα για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής «Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολη», ενώ η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» υπέγραψε, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού, σχετική σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, με την καταβολή μισθώματος για την εξυπηρέτηση των συνδέσεων «Αλεξανδρούπολη – Βαθύ Σάμου» και «Αλεξανδρούπολη-Κως».

7. Σύμφωνα με επιστολή των καταγγελλομένων, το Γενικό Επιτελείο Στρατού δεν έχει καταβάλει την αξία των μεταφορών που πραγματοποιήθηκε με τα πλοία των καταγγελλομένων εταιρειών στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές.
8. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2007 δεν διακινήθηκε πολεμικός εξοπλισμός (άρματα – πυροβόλα- ειδικά μηχανήματα) από οποιοδήποτε πλοίο δρομολογημένο στις δρομολογιακές γραμμές που αφορά η υπό κρίση καταγγελία.

## **II. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ**

9. Οι καταγγελλόμενες εταιρείες είναι μονοκάραβες ναυτικές εταιρείες που την περίοδο της καταγγελίας δραστηριοποιούνταν η μεν ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, με το Ε/Γ Ο/Γ «NONA ΜΑΙΡΗ» στη γραμμή Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολη, η δε ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ δε Ε/Γ Ο/Γ «ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ» στις γραμμές: α) Λαύριο- Άγιος Ευστράτιος-Λήμνος-Καβάλα, β) Λαύριο-Άγιος Ευστράτιος-Λήμνος-Αλεξανδρούπολη και γ) Αλεξανδρούπολη-Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Κάλυμνος-Κως-Ρόδος.
10. Οι ανωτέρω εταιρείες ήταν θυγατρικές εταιρείες της εταιρείας «ΣΑΟΣ Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σαμοθράκης» (εφεξής ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ.). Η μητρική εταιρεία διέθετε σχεδόν το σύνολο των μετοχών στις πλοιοκτήτριες θυγατρικές εταιρείες.
11. Οι ανωτέρω εταιρείες μετά την απόρριψη των αιτήσεών τους στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών για ένταξή τους στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα (με αριθμό απόφασης 313/2009) έχουν αναστείλει τη δραστηριότητα τους για περίοδο άνω των δύο ετών. Άλλωστε στις 18 Μαρτίου 2011 τα πλοία των εν λόγω εταιρειών εκποιήθηκαν εκ μέρους του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης.

**12.** Ο όμιλος εταιρειών της ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ. διαθέτει:

α) Επτά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ, ΣΑΟΣ ΙΙ, ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΟΥΜΕΛΑ, ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ, ΑΡΣΙΝΟΗ, ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ),

β) Ένα επιβατηγό υδροπτερυγό (ΚΑΒΕΙΡΟΣ) και

γ) Τρία φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία (ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ, ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΡΗΜΝΙΩΤΙΣΣΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ).

Τα ανωτέρω πλοία έχουν διακόψει τα δρομολόγιά τους και βρίσκονται σε κάποιο λιμάνι παραμονής. Το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΟΣ ΙΙ, πλοιοκτησίας της ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ., εκτελεί, ύστερα από προσωρινή ανάθεση επιδότησης δημόσιας υπηρεσίας, δρομολόγια μεταξύ των λιμένων Αλεξανδρούπολης –Σαμοθράκης (20.09.2008). Όσον αφορά στη δρομολογιακή γραμμή Αλεξανδρούπολη – Κως- Ρόδος δεν εκτελείται από κάποιο πλοίο των καταγγελλόμενων εταιρειών αλλά ούτε από κάποια άλλη ναυτική εταιρεία. Η «ΣΑΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ» διοικείται από Εξαμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Η θητεία του παρόντος Διοικητικού Συμβουλίου ξεκίνησε την 14.09.2009 και θα λήξει στις 30.06.2013. Το Δ.Σ. του Χ.Α. σε συνεδρίασή του την 01/04/2009 αποφάσισε την αναστολή διαπραγμάτευσης των μετοχών της ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ λόγω μη δημοσίευσης των οικονομικών καταστάσεων της 31 Δεκεμβρίου 2008.

**13.** Το μετοχικό κεφάλαιο της ανωτέρω εταιρείας ανέρχεται σε [...] Ευρώ διαιρούμενο σε [...] ονομαστικές μετοχές αξίας 1 ευρώ η κάθε μια. Μέτοχοι της εταιρείας είναι οι ακόλουθοι:

[...]

[...]

[...]

[...]

**14.** Το Γενικό Επιτελείο Στρατού είναι αρμόδιο για τη διοίκηση του Στρατού Ξηράς και ιεραρχικά υπάγεται στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας.

### III. Η ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗ

#### α) Σχετική αγορά υπηρεσιών

15. Η αγορά παροχής μεταφορικών υπηρεσιών δια θαλάσσης, παρά την πραγματοποίηση μεταφορών δι' αέρος και οδικώς, αποτελεί διακριτή αγορά, λόγω: α) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της συνολικής δαπάνης μεταφοράς (ατομική δαπάνη, οικογενειακή, ομαδική, ειδικών κατηγοριών προσώπων, απλή διαδρομή ή μετ' επιστροφής κλπ.), β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την απόσταση, η ασφάλεια, η άνεση, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού, η ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες, οι λοιπές παρεχόμενες από το μεταφορικό μέσο υπηρεσίες κλπ., γ) των ειδικών λόγων για τη χρήση κάθε μέσου (όπως επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής, ανάγκη μεταφοράς μεγάλου φορτίου, ανάγκη μεταφοράς οχήματος κλπ.). Πάντως, και στην περίπτωση παραδοχής μερικής υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, η υποκατάσταση αυτή δεν είναι πάντοτε δυνατή για τους περισσότερους από τους προορισμούς που εξυπηρετούν τα πλοία, αφού η αεροπορική σύνδεση μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και νησιών ή νησιών μεταξύ τους δεν είναι πάντοτε δυνατή, ελλείπει αεροδρομίων σε πολλά νησιά, ενώ η οδική προσέγγισή τους είναι αδύνατη. Ενόψει αυτών, η υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων μεταφορικών μέσων είναι εν προκειμένω απλώς περιστασιακή και επομένως αμελητέα.

#### β) Σχετική γεωγραφική αγορά

16. Ως σχετική γεωγραφική αγορά για την υπό κρίση υπόθεση και γενικότερα για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές προσώπων και οχημάτων θεωρείται κάθε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή που εκτελεί κάθε πλοίο, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και του προορισμού του (βλ. Ε.Α 210/III/2002). Μερική υποκατάσταση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μεταξύ κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για αναχώρηση την ίδια ώρα, με ίδιου τύπου μέσο και άφιξη στον προορισμό του τη συγκεκριμένη ώρα –

προϋποθέσεις που δεν υφίστανται εν προκειμένω. Η επιλογή της συγκεκριμένης υπηρεσίας από τον χρήστη γίνεται κατ' αρχήν ανάλογα με την ακτοπλοϊκή γραμμή που θα χρησιμοποιήσει για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του (τουριστικές, επιχειρηματικές ή άλλες) και κατόπιν το πλοίο, στο οποίο θα επιβιβασθεί.

17. Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, προκύπτει ότι ως επιμέρους σχετικές γεωγραφικές αγορές στην υπό κρίση υπόθεση θα πρέπει να θεωρηθούν οι δρομολογιακές γραμμές, στις οποίες δραστηριοποιούνται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, ήτοι οι επιμέρους θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές και ειδικότερα:
- α) Δρομολογιακή γραμμή «Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη»,
  - β) Δρομολογιακή γραμμή «Αλεξανδρούπολη-Βαθύ Σάμου» και
  - γ) Δρομολογιακή γραμμή «Αλεξανδρούπολη-Κως».

#### **IV Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ Γ.Δ.Α.**

18. Όπως ισχύει με την 3323.1/01/05 ΚΥΑ για τις ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές, στην περίπτωση της τιμολόγησης των μηχανημάτων ο ναύλος διαμορφώνεται ελεύθερα και προκύπτει ύστερα από διαπραγμάτευση.
19. Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω ΚΥΑ ο ναύλος για τη μεταφορά των μηχανημάτων διαμορφωνόταν ανάλογα με την περίπτωση έως και τέσσερις φορές επιπλέον του ναύλου του αντίστοιχου φορτηγού αυτοκινήτου. Στην περίπτωση των βαρέων οχημάτων, κυρίως ερπυστριοφόρων, είτε ιδιωτικών (χωματουργικά μηχανήματα, μεγάλοι γερανοί), είτε στρατιωτικών οχημάτων (άρματα κλπ) ο ναύλος μπορεί να ήταν πολύ μεγαλύτερος (και μάλιστα μέχρι και 4 φορές μεγαλύτερος) και αυτό διότι, πριν τη φόρτωση, προηγούνταν ο υπολογισμός του σημείου που θα φορτωθεί στο γκαράζ το εν λόγω όχημα με βάση το συνολικό του βάρος και το βάρος του ανά άξονα, από τον παρακολουθούντα το πλοίο ναυπηγό, ή ακόμη και η εκπόνηση σχετικής μίνι μελέτης.

**20.** Οι καταγγελλόμενες εταιρείες διευκρινίζουν ότι το κάθε πλοίο παρακολουθείται από:

α) το Νηογνώμονα, β) τον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και γ) ιδιωτικό ναυπηγικό γραφείο. Έτσι, στις περιπτώσεις που έχει προγραμματιστεί μία ειδική φόρτωση βαρέως οχήματος, ο ύπαρχος του πλοίου ενημερώνει το ναυπηγικό γραφείο περιγράφοντας το όχημα. Το εν λόγω γραφείο, με βάση τα σχέδια του πλοίου, χρησιμοποιεί ένα ειδικό λογισμικό πρόγραμμα φόρτωσης και υποδεικνύει την ακριβή θέση που θα πρέπει να τοποθετηθεί το όχημα η οποία να εξασφαλίζει τα ακόλουθα:

- i) Την ισόμορφη κατανομή του βάρους σε σχέση με την ασφαλή πλευση και τη συμπεριφορά του πλοίου σε συνδυασμό και με τις επικρατούσες ή αναμενόμενες καιρικές συνθήκες.
- ii) Την αντοχή του δαπέδου του γκαράζ σε σχέση με τα σημεία που εφαρμόζονται οι δυνάμεις και σε σχέση με την ενίσχυση που υπάρχει κάτω από το πάτωμα στα διαφορά σημεία, ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε στρέβλωση, ρωγμή ή ακόμη και κατάρρευση του δαπέδου. Με βάση τη μελέτη ενισχύεται ο καταπέλτης με προσθήκη συνήθως ξύλινων δοκών, ενώ πολλές φορές μετά την μεταφορά είτε αντικαθίστανται οι αντλιοσθητικές ράγες του καταπέλτη που συνήθως πολτοποιούνται είτε πραγματοποιούνται επισκευές μεντεσέδων. Μερικές φορές είναι απαραίτητος ο εκ νέου χρωματισμός του καταπέλτη και του δαπέδου του γκαράζ, καθώς οι ερπύστριες δημιουργούν γδαρσίματα και αλλοιώσεις.

**21.** Επισημαίνεται ότι, με τη φόρτωση βαρέων μηχανημάτων, περιορίζεται ο χώρος για άλλα οχήματα όχι μόνο εξαιτίας του γεγονότος ότι το ωφέλιμο βάρος του πλοίου περιορίζεται αισθητά, αλλά και λόγω της ιδιομορφίας τους, αφού έχουν πολύ μεγάλο βάρος σε πολύ μικρό όγκο, κάτι που υπό συνθήκες πλήρους φόρτωσης μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια ενός πλοίου.



22. Κατά τις καταγγελλόμενες εταιρείες, η τελική συμφωνία για την τιμολόγηση της μεταφοράς προκύπτει ύστερα από προηγούμενη συνεννόηση με την Υπηρεσία που επιθυμεί τη μεταφορά του οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω καθώς και την περίοδο κατά την οποία αιτείται η μεταφορά. Όπως αναφέρεται στη σχετική επιστολή, η σύγκριση ιδιωτικού οχήματος με στρατιωτικό όχημα δεν είναι εφικτή διότι, αν και υπάρχουν γερανοί ή μηχανήματα πολύ μικρότερου βάρους και πολλές φορές μεγαλύτερου όγκου, ο συνδυασμός όγκου-βάρους ενός άρματος δεν συναντάται σε όχημα ιδιωτικών συμφερόντων. Επιπλέον, τα ιδιωτικά ερπυστριοφόρα οχήματα είναι χαμηλότερου βάρους και μεταφέρονται συνήθως φορτωμένα σε φορτηγά ή ειδικά οχήματα –πλατφόρμες.
23. Ύστερα από λεπτομερή εξέταση των ναυτολογίων σχετικά ερωτηθείσες εταιρείες, απέστειλαν τις τιμές για μεταφορά οχήματος μήκους 10,7μ και βάρους άνω των 26 τόνων σε διάφορες δρομολογιακές γραμμές, όπως ίσχυσαν για το έτος 2006 (βλ. Πίνακα 1). Η ομαδοποίηση των δρομολογίων έγινε με βάση την απόσταση υπολογιζόμενη σε μίλια και οι τιμές είναι σε ευρώ.

**Πίνακας 1:** Χρέωση των εταιρειών ανάλογα με την απόσταση

<b>Εταιρεία</b>	<b>150 μίλια</b>	<b>176-187 μίλια</b>	<b>211-223 μίλια</b>	<b>250-265 μίλια</b>
<b>HSW</b>	1.846,39	1.282,07	<b>2.579,66<sup>1</sup></b>	<b>3.077,31</b>
<b>NEL</b>	1.674,97	1.674,97/1.827,32 <sup>2</sup>	2.130,88	<b>2.453,91</b>
<b>MINOAN</b>	1.878,48	1.878,48	2.293,92	2.113,2/3.063,6
<b>ANEK</b>	2.150,65	2.186,26	<b>2.677,23</b>	<b>3.070,22</b>
<b>ΣΑΟΣ</b>	<b>1.566,11</b>	<b>1.837,57</b>	2.203,92	3.257,12
<b>GA FERRIES</b>	<b>1.679,07</b>	<b>1.970,106</b>	<b>2.361,903</b>	2.876,80

**Πηγή:** Στοιχεία από τους τιμοκαταλόγους των εταιρειών για το έτος 2006

<sup>1</sup> Οι τιμές με έντονο χρώμα αφορούν υπολογισμούς που έχουν γίνει **αναγωγικά**, διότι οι ερωτηθείσες εταιρείες δεν πραγματοποιούσαν δρομολόγια τέτοιων αποστάσεων.

<sup>2</sup> Το ποσό των 1.974,97ευρώ αφορά τη μεταφορά οχήματος σε απόσταση 176 μιλίων και το πόσο των 1.827,32 ευρώ αφορά στη μεταφορά οχήματος σε απόσταση 187 μιλίων.

- 24.** Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι οι τιμές για μεταφορά βαρέων οχημάτων σε απόσταση 150 μιλίων κυμαίνονται από 1.566 ευρώ με πλοίο της ΣΑΟΣ ως 2.150,65 ευρώ με πλοίο της ANEK. Για τη μεταφορά οχημάτων για απόσταση 176-187 μιλίων οι τιμές κυμαίνονται από 1.282,076 ευρώ με πλοίο της HSW έως 2.186,26 ευρώ με πλοίο της ANEK. Στην περίπτωση των 211-253 μιλίων οι χρεώσεις κυμαίνονται από 2.130,8 ευρώ με πλοίο της NEL έως 2.677,23 ευρώ με πλοίο της ANEK. Στην τελευταία κατηγορία που αφορά σε μεταφορά οχήματος σε απόσταση 250-265 μιλίων, οι χρεώσεις ποικίλουν ενώ στην περίπτωση της MINOAN για τα ίδια μίλια (250 μίλια) ο ναύλος είναι είτε 2.113,2 ευρώ, είτε 3.063,6 ευρώ. Οι τιμές κυμαίνονται από 2.453,917 ευρώ με πλοίο της NEL έως 3.257,12 ευρώ με πλοίο της ΣΑΟΣ.
- 25.** Πέραν της επεξεργασίας των ναυτολογίων των ως άνω εταιρειών και των σχετικών αναγωγών που έγιναν, όπου δεν υφίστανται σχετικές πραγματικές τιμές, έγινε επεξεργασία και των αποκομμάτων εισιτηρίων από την διακίνηση πολεμικού εξοπλισμού βάρους 26.300 κιλών και μήκους 10,7 μέτρων που απέστειλε το Γενικό Επιτελείο Στρατού. Βάσει των εν λόγω αποκομμάτων, για τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Ρόδου (348 μίλια) η χρέωση ήταν 2.592,8 ευρώ και για τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Μυτιλήνη (218 μίλια) η χρέωση ήταν 3006,4 ευρώ για δύο στρατιωτικά οχήματα. Σε μία περίπτωση που αφορούσε στη μεταφορά δύο αρμάτων μάχης από Μυτιλήνη προς Χίο με βάρος 26.300 κιλά και μήκος 10.7 μέτρα το καθένα και για απόσταση 56 μιλίων με πλοίο της NEL το κόστος μεταφοράς ήταν 719,510 ευρώ έκαστο. Σε άλλη περίπτωση τον Ιούνιο του 2010, για δύο άρματα βάρους 24 τόνων και με διαστάσεις 9,12μ χ 3,15μ χ 3,28μ και για τη δρομολογιακή γραμμή Καβάλα-Βαθύ Σάμου (απόσταση 234 μιλίων) με πλοίο της εταιρείας NEL το κόστος του εισιτηρίου για το καθένα ήταν 3.650,32 ευρώ.
- 26.** Επιπρόσθετα, στη περίπτωση της καταγγελλόμενης διαδρομής από την Αλεξανδρούπολη προς τη Σαμοθράκη (29 μίλια) μετ' επιστροφής για την μεταφορά άρματος βάρους 47 τόνων, μήκους 8,48 μέτρων, πλάτους 3,376 μέτρων και ύψους 3,05 μέτρων η χρέωση από την πρώτη καταγγελλόμενη εταιρεία 4.000 ευρώ, δηλαδή 2.000 ευρώ ανά διαδρομή, δεν φαίνεται υπερβολική. Και τούτο διότι αν ληφθεί υπόψη η τιμή του κρατικού ναυτολογίου ο ναύλος θα διαμορφωνόταν ως ακολούθως:

$7,535 \text{ Ευρώ}^3 \times 8,48\text{μέτρα} = 63,8\text{ευρώ} \times 2 \text{ φορές τουλάχιστον του ναύλου} = 3.969\text{ευρώ}$ . Ο εν λόγω υπολογισμός αφορά δε μόνο στην μία διαδρομή ενώ η ως άνω τελική προσφορά των 4.000 ευρώ αφορούσε σε μεταφορά μετ' επιστροφής.

27. Όπως προκύπτει ανωτέρω από τον πίνακα αλλά και τη σχετική ανάλυση, οι τιμές των ναύλων για μεταφορά οχημάτων μήκους 10,7μ και βάρους άνω των τριών τόνων, είτε είναι στρατιωτικά οχήματα είτε όχι, για την ίδια απόσταση (σε μίλια), κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα, χωρίς ιδιαίτερες αποκλίσεις.

28. Αναφορικά με την περίπτωση της καταγγελλόμενης διαδρομής των 250-265 μιλίων η διαφοροποίηση στο ύψος των τιμών των υπολοίπων ακτοπλοϊκών εταιρειών σε σχέση με τις τιμές των καταγγελλόμενων εταιρειών παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

**Πίνακας 2:** Ποσοστό διαφοροποίησης της Τιμής των εταιρειών σε σχέση με την ΣΑΟΣ

<b>HSW</b>	+6%
<b>NEL</b>	+25%
<b>MINOAN</b>	+6 % - +35%
<b>ANEK</b>	+6%
<b>GA FERRIES</b>	+12%

**Πηγή:** Επεξεργασία ληφθέντων στοιχείων

Σημειωτέον ότι οι παραπάνω συγκρίσεις αφορούν τις εξής γραμμές: Στην περίπτωση της HSW, της NEL και της ANEK οι τιμές υπολογίστηκαν βάσει αναγωγών διότι οι εν λόγω εταιρείες δεν πραγματοποιούν δρομολόγια σε τέτοιες αποστάσεις. Στη περίπτωση της MINOAN αφορά στη γραμμή Ηράκλειο- Σκιάθος (6%) και στη γραμμή Πειραιάς-Ρόδος (35%). Στη GA FERRIES αφορά στη γραμμή Πειραιάς-Ρόδος.

<sup>3</sup> Η τιμή αφορά στη διαδρομή Αλεξανδρούπολη- Σαμοθράκη όπως εμφανίζεται στο κρατικό ναυολόγιο.

- 29.** Η ΣΑΟΣ εμφανίζεται να τιμολογεί κάπως υψηλότερα για τη μεταφορά του συγκεκριμένου τύπου στρατιωτικού οχήματος για τη συγκεκριμένη απόσταση, όμως η κάπως υψηλότερη τιμολόγηση μπορεί να δικαιολογηθεί με βάση τις ειδικές γεωγραφικές συνθήκες (νησιά άγονης γραμμής), την εποχικότητα στη ζήτηση (το χειμώνα η ζήτηση είναι μικρή, ενώ το καλοκαίρι μεγαλύτερη) και τον σημαντικό περιορισμό διάθεσης χώρου στα πλοία που εκτελούν τη συγκεκριμένη μεταφορά.
- 30.** Επομένως, στην περίπτωση των δρομολογιακών γραμμών των καταγγελλόμενων εταιρειών, φαίνεται ότι α) οι τιμές των ναύλων για τη μεταφορά ιδίου τύπου οχημάτων δεν είναι ιδιαίτερες υψηλές και β) ότι οι τελικές τιμές τους δεν διαφέρουν από τις τιμές των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αντίστοιχες γραμμές, υπό συνθήκες ανταγωνισμού.
- 31.** Πρέπει να τονιστεί ότι απεστάλησαν στις καταγγελλόμενες εταιρείες σχετικές επιστολές (με ημ. αρ.πρωτ.1166-1168/24.02.2011) προκειμένου να προσκομίσουν στην Υπηρεσία: α) σχετικά τιμολόγια/παραστατικά από επισκευές ζημιών (χρωματισμού δαπέδου και γκαράζ, ενισχύσεις καταπέλτη κλπ) καθώς και για αγορά υλικών (μεντεσέδων, ξύλινων δοκών κλπ) που όπως ανέφεραν σε προηγούμενη επιστολή τους, απαιτούνται για αλλαγή ύστερα από την μεταφορά στρατιωτικών οχημάτων, β) σχετικά στοιχεία που να καταδεικνύουν το συνολικό κόστος λειτουργίας των εν λόγω πλοίων καθώς και γ) τα αντικειμενικά κριτήρια διαμόρφωσης της τιμής για την υπηρεσία μεταφοράς στρατιωτικών οχημάτων. Παρόλα αυτά, οι καταγγελλόμενοι δεν απάντησαν σχετικά, διότι όπως υποστήριξαν στην επιστολή τους με αρ. πρωτ. 1803/22.03.2011, δεν διατηρούσαν πια στα αρχεία τους τέτοια στοιχεία.
- 32.** Τέλος, ύστερα από σχετική απάντηση του ΓΕΣ αναφορικά με τα περιθώρια διαπραγμάτευσης ή τη χορήγηση έκπτωσης ναύλου, πρέπει να τονιστεί ότι δεν είναι δυνατή η εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τις προθέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών εξαιτίας των μεμονωμένων και μη συχνών θαλασσίων μεταφορών των στρατιωτικών οχημάτων με Ε/Γ πλοία. Ενδεικτικά, αναφέρθηκαν μόνο δύο περιπτώσεις που έγινε προσπάθεια για χορήγηση έκπτωσης: στην μεν πρώτη περίπτωση η ναυτιλιακή εταιρεία ΝΕΛ τελικά παραχώρησε δωρεάν διευκολύνσεις μόνο στους συνοδούς των

οχημάτων επικαλούμενη λόγους αιχμής της τουριστικής περιόδου (Ιούνιος) και μεγάλου όγκου των προς μεταφορά πυροβόλων, ενώ στην άλλη περίπτωση η εταιρεία ΣΑΟΣ δεν πραγματοποίησε καμία έκπτωση εξαιτίας των ήδη μειωμένων τιμών που ίσχυσαν στο τιμοκατάλογό της από το Ιανουάριο του 2011.

33. Επιπλέον, σύμφωνα με την τελευταία επιστολή του ΓΕΣ, τους τελευταίους τρεις μήνες δεν έχουν μεταφερθεί πολεμικά μέσα, με καμία ακτοπλοϊκή εταιρεία στις καταγγελλόμενες γραμμές διότι προτιμούνται τα αρματαγωγά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Αναφέρεται, όμως, ότι μεταφέρθηκε πολεμικός εξοπλισμός με εμπορικά πλοία σε άλλους προορισμούς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το Φεβρουάριο του 2011 χρησιμοποιήθηκε το Φ/Γ-Ο/Γ «Πελαγίτης» της εταιρείας «ΑΕΙΝΑΥΤΕΣ Ν.Ε.» προκειμένου να μεταφερθούν αυτοκινούμενα πυροβόλα με προορισμό την Χίο και την Λέσβο.

## V. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

### α) Κατοχή δεσπόζουσας θέσης

34. Εν προκειμένω, οι καταγγελλόμενες εταιρείες «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», θυγατρικές εταιρείες της εταιρείας «ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ.», κατέχουν έκαστη δεσπόζουσα θέση στις αγορές παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και οχημάτων σε κάθε μια από τις δρομολογιακές γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούνται και συγκεκριμένα η πρώτη στη δρομολογιακή γραμμή «Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη», ενώ η δεύτερη σε κάθε μια από τις δρομολογιακές γραμμές «Αλεξανδρούπολη-Βαθύ Σάμου» και «Αλεξανδρούπολη-Κως», καθώς δρομολογούνται (ύστερα από μειοδοτικό διαγωνισμό) σε περιοχές όπου οι γραμμές ήταν επιδοτούμενες σύμφωνα με το ν. 2932/2001, όπως ισχύει. Δύναται συνεπώς να συναχθεί η ύπαρξη νομικών, αλλά και κυρίως πραγματικών εμποδίων εισόδου (καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου), καθώς τα χαρακτηριστικά της ζήτησης, η οποία είναι σχεδόν μηδενική κυρίως εκτός τουριστικής περιόδου, καθιστούν μη ελκυστική την είσοδο στην αγορά εν δυνάμει ανταγωνιστών, με συνέπεια οι καταγγελλόμενες να καθίστανται μόνοι πάροχοι ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για τις συγκεκριμένες γραμμές, για ολόκληρη τη διάρκεια

του έτους. Συνεπώς, οι καταγγελλόμενες εταιρείες κατέχουν δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 2 του ν. 703/77.

## β) Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης

35. Το άρθρο 2 του ν. 703/1977 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 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.
36. 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, 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. 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.
37. Υπογραμμίζεται εξάλλου η λεγόμενη «ιδιαιτερη ευθύνη» που φέρει η κάθε δεσπόζουσα επιχείρηση να μη βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.

γ) Υπερβολική τιμολόγηση

38. Για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση πρέπει να καθορισθεί εάν οι τιμές πώλησης είναι μη εύλογες/μη δίκαιες. Γίνεται δεκτό ότι συντρέχει περίπτωση επιβολής αδικαιολόγητα υψηλών τιμών πώλησης όταν η διαφορά μεταξύ κόστους παραγωγής και τελικής τιμής πώλησης του προϊόντος είναι σημαντικά υψηλότερη από ένα εύλογο ποσοστό κέρδους για τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Προκειμένου να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές, που επιβάλλονται στα υπό εξέταση προϊόντα, είναι εύλογες ή υπερβολικά υψηλές και να γίνει ο χαρακτηρισμός της τιμολόγησης ως καταχρηστικής, διενεργείται ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της ίδιας της επιχείρησης και συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι σχετικοί ειδικότεροι παράγοντες (πχ. η αύξηση του πληθωρισμού). Η υπερβολική δυσαναλογία (καθορισμός της τιμής πολύ πάνω από το κόστος και το ανταγωνιστικό επίπεδο αγορών με ομοειδή χαρακτηριστικά), εκφραζόμενη κατά κανόνα στο περιθώριο κέρδους των εν λόγω επιχειρήσεων, είναι ένδειξη καταχρηστικής εκμετάλλευσης.
39. Ενδείξεις υπερβολικής τιμολόγησης συνιστούν η συστηματική διατήρηση των τιμών σε σημαντικά υψηλότερα του κόστους επίπεδα και η μη ύπαρξη μεγάλης πιθανότητας νεοεισερχόμενου ανταγωνιστή που θα οδηγήσει στη μείωση των τιμών. Περαιτέρω, συνεξετάζονται τα χαρακτηριστικά της εκάστοτε αγοράς προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η υπό εξέταση επιχείρηση υπόκειται σε αποτελεσματικούς περιορισμούς λόγω ανταγωνιστικών πιέσεων και εάν προκαλείται ή όχι από τη συγκεκριμένη συμπεριφορά της, βλάβη στους καταναλωτές.
40. Τα κριτήρια για τον καθορισμό της έννοιας της «μη δίκαιης τιμής» κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ καθορίσθηκαν στην απόφαση του ΔΕΕ *United Brands*. Στην εν λόγω απόφαση το ΔΕΕ υιοθέτησε ένα τεστ δυο βημάτων<sup>4</sup> για τον καθορισμό των περιπτώσεων υπερβολικής τιμολόγησης. Σύμφωνα με το εν λόγω τεστ για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση πρέπει :

---

<sup>4</sup> Βλ. Wahl, *Exploitative High Prices and European Competition Law – A Personal Reflection*, σε Swedish Competition Authority (Επιμ.), *The Pros and Cons of High Prices*, Kalmar, 2007, σελ. 63. Robert O Donoghue / A. Jorge Padilla, *The law and economics of article 82 EE*, Hart Publishing 2006, σελ. 608 επ.

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<sup>5</sup>. Σε επόμενες αποφάσεις του, το ΔΕΕ<sup>6</sup> βασίστηκε στη σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής μιας δεσπόζουσας επιχείρησης με τις τιμές των αντίστοιχων εταιρειών που δραστηριοποιούνταν σε γειτονικές γεωγραφικές ή άλλες<sup>7</sup> αγορές, και συνέκρινε τις τιμές που χρεώνονταν από την ίδια δεσπόζουσα επιχείρηση α) σε διαφορετικούς πελάτες και β) διαχρονικά.

**41.** Συγκεκριμένα, προκειμένου να πληρούνται 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»)<sup>8</sup>. Διενεργείται συνεπώς ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης. 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.<sup>9</sup> Επίσης, συχνά το μετρήσιμο κόστος

<sup>5</sup> Βλ. ΔΕΕ, απόφαση της 14-2-1978, *United Brands κατά Επιτροπής*, σκέψη 252. Εν προκειμένω έγινε σύγκριση των τιμών με το κόστος παραγωγής και μεταξύ των Κρατών Μελών (στη σκέψη 266 το ΔΕΕ ανέφερε ότι μολονότι η τιμή των μπανανών CHIQUITA και των προϊόντων των ανταγωνιστών της είναι διαφορετική, αυτή η διαφορά ανέρχεται στο 7%, διαφορά που δεν μπορεί αυτομάτως να θεωρηθεί ως υπερβολική και άρα μη εύλογη).

<sup>6</sup> Βλ. ΔΕΕ, *Lucazeau and others v. SACEM and others*, 110/88 (1989), ΔΕΕ, *Corine Bodson v. SA Pompes funebres des regions liberees*, 30/87 (1988) και ΔΕΕ, *Deutsche Grammophon v. Metro SB*, 78/70 (1971).

<sup>7</sup> Βλ. ΔΕΕ, *British Leyland Public Limited Company v. Commission*, 226/84 (1986) και ΔΕΕ, *General Motors v. Commission*, 26/75 (1975).

<sup>8</sup> Το πρώτο ζήτημα που τίθεται είναι ποιο μέτρο κόστους (cost measure) είναι κατάλληλο για μια τέτοια σύγκριση. Η οικονομική θεωρία υποστηρίζει ότι σε περιβάλλον τέλειου ανταγωνισμού η τιμή ενός προϊόντος είναι ίση με το οριακό κόστος παραγωγής. Πέραν του οριακού κόστους, έχουν προταθεί τόσο το μέσο μακροχρόνιο επαυξητικό κόστος (LRAIC), για τον υπολογισμό του οποίου συνυπολογίζονται και τα μη ανακτήσιμα κόστη κατά την είσοδο σε μια αγορά, όσο και το μέσο συνολικό κόστος. Για τα παραπάνω βλ. ενδεικτικά Robert O'Donoghue/ A. Jorge Padilla, ο.π. σελ. 614, Evans/ Padilla, [Excessive prices: using economics to define administrative legal rules], (*Journal of Competition Law & Economics*), 1(1), 97-122, 2005, σελ. 119. Στην απόφαση *United Brands*, ο.π., το ΔΕΕ αναγνώρισε «τις όχι αμελητέες και ενίοτε σημαντικότερες δυσχέρειες καθορισμού της τιμής κόστους παραγωγής, η οποία μπορεί ενίοτε να περιλαμβάνει κατανομή των έμμεσων δαπανών και των γενικών εξόδων κατ' ελεύθερη εκτίμηση και η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενό της, την περίπλοκη φύση της, τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων της, το αν παράγει ένα μόνο ή διάφορα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της εταιρειών και τις μεταξύ τους σχέσεις» (σκέψη 254).

<sup>9</sup> Βλ. Λάμπρο Ε. Κοτσίρη, Δίκαιο ανταγωνισμού, Αθέμιτου και ελεύθερου, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2000, σ. 537 επ.



παραγωγής σε ένα κλάδο δεν είναι και το πραγματικό, επειδή δεν περιλαμβάνει τον παράγοντα κίνδυνο. 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.

42. Προκειμένου δε να πληρούται το **δεύτερο σκέλος** της νομολογίας *United Brands* και να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές που επιβάλλονται στις υπό εξέταση υπηρεσίες 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 πρώτα σύγκριση των τιμών με το κόστος παραγωγής και στη συνέχεια μεταξύ των Κρατών Μελών της τότε Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας («ΕΟΚ») και το ΔΕΕ ανέφερε ότι μολονότι η τιμή των μπανανών Chiquita ήταν υψηλότερη 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.
43. Τα δυο σκέλη του test της *United Brands* για τον προσδιορισμό μιας τιμής ως υπερβολικής πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά και όχι εναλλακτικά, σύμφωνα και με την πρόσφατη απόφαση *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg*<sup>10</sup> της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στην οποία θεωρήθηκε πως οι ενδείξεις για το «υπερβολικό» περιθώριο κέρδους δεν ήταν επαρκείς, ώστε να τεκμηριωθεί η κατάχρηση. Σύμφωνα με την απόφαση, ακόμη κι αν το περιθώριο κέρδους μιας δεσπόζουσας επιχείρησης είναι υψηλό ή ακόμη και υπερβολικό, αυτό δεν είναι κατ' ανάγκη καταχρηστικό. Προκειμένου να θεωρηθεί καταχρηστικό θα πρέπει να πληρούται και το δεύτερο σκέλος του test της *United Brands*, ώστε να αποδειχθεί πως οι επιβαλλόμενες από τη δεσπόζουσα επιχείρηση τιμές είναι «μη εύλογες», είτε αυτές καθεαυτές, είτε συγκρινόμενες με αυτές των ανταγωνιστών.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Βλ. απόφαση Επιτροπής, 23 Ιουλίου 2004, Case COMP/A.36.568/D3-*Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg*.

<sup>11</sup> Βλ. ΔΕΕ, *British Leyland Public Limited Company v. Commission*, 226/84 (1986).

44. Στην παρούσα υπόθεση, προκειμένου να καθορισθεί αν η τιμολογιακή πολιτική των καταγγελλόμενων επιχειρήσεων συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά, έγινε σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής των καταγγελλόμενων με την τιμολογιακή πολιτική ναυτιλιακών εταιρειών που πραγματοποιούν δρομολόγια εντός Ελλάδος (δεύτερο σκέλος της νομολογίας *United Brands*), δεδομένου ότι, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, δεν ήταν δυνατή η σύγκριση του κόστους με την τιμή πώλησης (πρώτο σκέλος της νομολογίας *United Brands*).
45. Πιο συγκεκριμένα, ως προς το πρώτο σκέλος της νομολογίας *United Brands* οι καταγγελλόμενες εταιρείες δεν προσκόμισαν στοιχεία αναφορικά με το συνολικό τους κόστος και τα κριτήρια τιμολόγησης κατά τα υπό εξέταση έτη, καθώς, όπως ισχυρίστηκαν, δεν διατηρούν πλέον τέτοιου είδους δεδομένα για το εν λόγω χρονικό διάστημα. Σε σχετικές απαντήσεις τους οι καταγγελλόμενες ισχυρίστηκαν πως το όποιο επιπλέον κόστος για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας προκύπτει λόγω των επιπλέον απαραίτητων - κάθε φορά που γίνεται μεταφορά βαρέων οχημάτων του στρατού - μελετών, οι οποίες εκπονούνται από ναυπηγό εξωτερικού συνεργαζόμενου ναυπηγικού γραφείου και σύμφωνα με τις οποίες προκύπτουν οδηγίες σχετικά με την τοποθέτηση του οχήματος, την κατανομή του βάρους στο πλοίο, την τοποθέτηση ειδικών στηριγμάτων και την καθόλη τη διάρκεια του πλου επιτήρηση του άρματος. Επιπρόσθετα, ισχυρίζονται πως στο κόστος θα πρέπει να συμπεριληφθεί η όποια ζημία στο δάπεδο του γκαράζ και στον καταπέλτη, η οποία θα δημιουργηθεί από τις ερπύστριες, όπως επίσης και η αντικατάσταση αντιολισθητικών ραγών του καταπέλτη ή μεντεσέδων, οι οποίοι υφίστανται ζημίες από τις ερπύστριες. Ακόμη, σύμφωνα με τις καταγγελλόμενες, με τη φόρτωση βαρέων μηχανημάτων περιορίζεται ο χώρος για άλλα οχήματα όχι μόνο εξαιτίας του γεγονότος ότι το ωφέλιμο βάρος του πλοίου περιορίζεται αισθητά, αλλά και λόγω της ιδιομορφίας τους, αφού έχουν πολύ μεγάλο βάρος σε πολύ μικρό όγκο, κάτι που υπό συνθήκες πλήρους φόρτωσης μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια ενός πλοίου.
46. Τα ανωτέρω στοιχεία κόστους για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφοράς φαίνεται κατ' αρχήν να είναι μικρής αξίας, ακόμα και μη άμεσης αναγκαιότητας, εξάλλου δεν μπορούν να διασταυρωθούν ή να εκτιμηθούν περαιτέρω

καθώς δεν έχουν προσκομιστεί σχετικά παραστατικά και συνεπώς η αξία τους δεν να μπορεί να συνυπολογιστεί με το κόστος της μεταφοράς.

47. Καθώς, όπως θα εκτεθεί αμέσως παρακάτω, δεν πληρούται το δεύτερο κριτήριο του τεστ της νομολογίας *United Brands* στην εν λόγω υπόθεση, δεν κρίθηκε απαραίτητος, ενόψει των δυσκολιών υπολογισμού του μακροχρόνιου επαυξητικού κόστους των καταγγελλομένων για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας, ο υπολογισμός οποιουδήποτε άλλου εναλλακτικού δείκτη βάσης (proxy), έτσι ώστε να διαπιστωθεί εάν η τιμή πώλησης της συγκεκριμένης υπηρεσίας υπερβαίνει κατά πολύ το ανταγωνιστικό επίπεδο ( $P > MC$ ) σε βαθμό που να θεμελιώνει την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης. Όπως προαναφέρθηκε, τα δυο σκέλη της ως άνω νομολογίας πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για τη θεμελίωση σχετικής παράβασης.

48. Στο πλαίσιο του δεύτερου σκέλους του εν λόγω τεστ έγινε σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής των καταγγελλόμενων εταιρειών α) με τις χρεώσεις βάσει των τιμοκαταλόγων τους – υπολογισμένες αναγωγικά σε κάποιες περιπτώσεις και χωρίς να υπολογίζεται η ενδεχόμενη με κάθε εταιρεία διαπραγμάτευση - άλλων ναυτικών εταιρειών στις δρομολογιακές γραμμές που δραστηριοποιείται η κάθε μία, όπου οι συνθήκες του ανταγωνισμού λειτουργούν κανονικά<sup>12</sup> και β) με στοιχεία χρεώσεων υπηρεσιών διακίνησης πολεμικού εξοπλισμού αντίστοιχου βάρους και διαστάσεων σε διάφορες δρομολογιακές γραμμές, που προσκόμισε το Γενικό Επιτελείο Στρατού. Από την εν λόγω σύγκριση διαπιστώθηκαν τα εξής:

- i) Το σύνολο των εταιρειών τιμολογούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες βάσει του βάρους ανά μέτρο του μεταφερόμενου οχήματος. Όσο αυξάνεται το βάρος ανά μέτρο πολλαπλασιάζεται η βασική τιμή χρέωσης, που στην πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών είναι η τιμή για τη μεταφορά φορτηγού οχήματος.
- ii) Με βάση την ανωτέρω ανάλυση και κατόπιν λεπτομερούς εξέτασης των ναυτολογίων και ομαδοποίησης των δρομολογίων με βάση την απόσταση υπολογιζόμενη σε μίλια (σε κάποιες περιπτώσεις χωρίς να υπάρχουν σχετικά τιμολόγια, αλλά ύστερα από αναγωγές οι οποίες

---

<sup>12</sup> Δηλαδή των εταιρειών ANEK, LANE, NEA, Μινωικές Γραμμές (MINOAN LINES), Hellenic Seaways (HSW), Attica και GA Ferries.

προέκυψαν με βάση τον υπολογισμό της τιμής ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιεί κάθε εταιρεία), προέκυψε ότι οι τιμές των ναύλων για μεταφορά οχημάτων μήκους 10,7μ και βάρους άνω των 26 τόνων σε διάφορες δρομολογιακές γραμμές, είτε είναι στρατιωτικό όχημα είτε όχι, για την ίδια απόσταση (σε μίλια), εμφανίζουν μικρές αποκλίσεις (κάποιες και εντός της ίδιας κατηγορίας ανάλογα με την διανύμενη απόσταση). Ειδικότερα, διαπιστώνονται αποκλίσεις της τιμής της ΣΑΟΣ σε σχέση με τη μεγαλύτερη τιμή άλλης εταιρείας ως εξής: στην κατηγορία των 150 μιλίων οι αποκλίσεις είναι της τάξης του 27,2%, στην κατηγορία των 176-187 μιλίων είναι της τάξης του 16% και στην κατηγορία των 211-223 μιλίων είναι της τάξης του 18%, με τις τιμές των καταγγελλόμενων εταιρειών να διαμορφώνονται και στις τρεις ως άνω κατηγορίες στα χαμηλά ή μεσαία επίπεδα. Το ίδιο συμπέρασμα προκύπτει και από τη σύγκριση των προσκομισθέντων από το Γενικό Επιτελείο Στρατού τιμολογήσεων για τη μεταφορά πολεμικού εξοπλισμού αντίστοιχου βάρους και διαστάσεων σε αντίστοιχες αποστάσεις με την τιμολογιακή πολιτική των καταγγελλόμενων εταιρειών. Από τις εν λόγω μάλιστα συγκρίσεις φαίνεται οι καταγγελλόμενες εταιρείες να τιμολογούν σε κάποιες περιπτώσεις σαφώς χαμηλότερα από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες για αντίστοιχες υπηρεσίες.

49. Είναι βέβαια εμφανές από τις διενεργηθείσες συγκρίσεις ότι ειδικά στο υπό εξέταση δρομολόγιο των 250-265 μιλίων, οι καταγγελλόμενες εταιρείες παρουσιάζουν την υψηλότερη χρέωση. Αλλά και στην περίπτωση αυτή φαίνεται ότι α) οι τιμές των ναύλων για τη μεταφορά ιδίου τύπου οχημάτων αν και είναι οι υψηλότερες δεν παρουσιάζουν μεγάλη απόκλιση και β) ότι οι τελικές τιμές τους δεν διαφοροποιούνται ιδιαίτερω σε σχέση με τις τιμές χρέωσης των ανταγωνιστικών εταιρειών. Συγκεκριμένα, όπως καταγράφηκε και ανωτέρω, για την απόσταση αυτή, η HSW θα χρέωνε (βάσει αναγωγής που πραγματοποιήθηκε στις τιμές του τιμοκαταλόγου) 3.077,31 ευρώ, η NEL θα χρέωνε (βάσει αναγωγής που πραγματοποιήθηκε στις τιμές του τιμοκαταλόγου) 2.453,91 ευρώ, η MINOAN θα χρέωνε 2.113,20 έως 3.063,60 ευρώ, η ANEK θα χρέωνε (βάσει αναγωγής που

πραγματοποιήθηκε στις τιμές του τιμοκαταλόγου) 3.070,22 ευρώ, η GA Ferries θα χρέωνε 2.876,80 ευρώ ενώ οι καταγγελλόμενες χρεώνουν 3.257,12 ευρώ. Συνεπώς, οι καταγγελλόμενες εταιρείες τιμολογούν τη μεταφορά του συγκεκριμένου τύπου στρατιωτικού οχήματος για τη συγκεκριμένη απόσταση ελαφρώς υψηλότερα και συγκεκριμένα 6% υψηλότερα σε σχέση με τη HSW, 25% υψηλότερα σε σχέση με τη NEL, 6%-35% υψηλότερα σε σχέση MINOAN, 6% υψηλότερα σε σχέση με την ANEK και 12% υψηλότερα σε σχέση με τη GA Ferries.

**50.** Οι λόγοι τους οποίους αναφέρει η ΣΑΟΣ σε σχετική επιστολή της και έχουν προαναφερθεί για επιπλέον δαπάνες δεν μπορούν να εκληφθούν ως λόγοι αντικειμενικής δικαιολόγησης της υψηλότερης τιμολόγησης, αφού εκ πρώτης όψεως οι αντικαταστάσεις υλικών και οι επιδιορθώσεις φαίνονται να είναι μικρής αξίας και όχι άμεσης αναγκαιότητας (επιδιορθώνονται όταν γίνεται ένας γενικότερος έλεγχος του πλοίου). Η επικαλούμενη δε κάθε φορά «μίνι» μελέτη, η οποία θα πρέπει να εκπονηθεί, φαίνεται σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία να αφορά σε μελέτη η οποία εκπονείται σχετικά εύκολα και με τον ίδιο κάθε φορά τρόπο. Εξάλλου, και για αυτή δεν έχει προσκομιστεί παραπάνω από ένα αντίγραφο και κανένα παραστατικό που να αποδεικνύει το κόστος εκπόνησής της. Άλλωστε, αν υποθεθεί ότι και οι άλλες εταιρείες έκαναν παρόμοια μεταφορά και αυτές θα επιβαρύνονταν τα ως άνω επιπλέον κόστη, μια που αυτά (ειδικά η μελέτη) θεωρούνται απαραίτητα όταν μεταφέρεται ένα τέτοιου τύπου στρατιωτικό όχημα.

**51.** Ωστόσο, η κάπως υψηλότερη τιμολόγηση των καταγγελλόμενων για μεταφορά οχημάτων στη συγκεκριμένη απόσταση, αν και ενδέχεται να μην μπορεί να αιτιολογηθεί αντικειμενικά από τα υποτιθέμενα επιπλέον κόστη που οι καταγγελλόμενες επικαλούνται και έχουν αναφερθεί ανωτέρω, δεν ανέρχεται ωστόσο σε ύψος που θα μπορούσε να συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά. Τα μεγέθη των διαπιστούμενων ως άνω διαφοροποιήσεων της τάξης του 6 έως 12% είναι σαφώς πολύ χαμηλότερα αν συγκριθούν με διαπιστωμένες περιπτώσεις υπαρξής υπερβολικής τιμολόγησης.<sup>13</sup> Μόνο η διαφοροποίηση της τάξης του 35% θα

---

<sup>13</sup> 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

δημιουργούσε μια κατ' αρχήν υπόνοια καταχρηστικής τιμολόγησης αλλά και τούτη είναι μεμονωμένη για να αξιολογηθεί ως καταχρηστική.

52. Εξάλλου, δεν παραβλέπεται ότι η τόσο μικρή διαφορά στις τιμές μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά με βάση τις ειδικές γεωγραφικές συνθήκες (νησιά άγονης γραμμής), την εποχικότητα στη ζήτηση (το χειμώνα η ζήτηση είναι μικρή, ενώ το καλοκαίρι μεγαλύτερη) και τον σημαντικό περιορισμό διάθεσης χώρου στα πλοία που εκτελούν τη συγκεκριμένη μεταφορά (τα οχήματα αυτά είναι εξαιρετικά ογκώδη και περιορίζουν σημαντικά το διαθέσιμο για άλλα οχήματα χώρο). Γιατί να μην σύμφωνα με σχετικό έγγραφο που μας έχει προσκομιστεί, οι εταιρείες γνωρίζουν από την αρχή του έτους τα δρομολόγια που αφορούν στο στρατό, δε γνωρίζουν όμως ποια θα είναι η ζήτηση από πλευράς επιβατικού κοινού και ειδικά αν πρόκειται για τους καλοκαιρινούς μήνες. Στην περίπτωση αυτή και δεδομένου ότι οι καταγγελλόμενες είναι οι μοναδικές που εκτελούν το συγκεκριμένο δρομολόγιο, μπορεί να προκύπτουν διαφυγόντα κέρδη από την άρνηση επιβίβασης άλλων οχημάτων και επιβατών, λόγω του περιορισμού του χώρου που προκύπτει από τη μεταφορά του στρατιωτικού οχήματος.
53. Συνεπώς, στην υπό εξέταση υπόθεση κρίνεται ότι δεν αποδεικνύεται κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εκ μέρους των καταγγελλόμενων καθώς δεν πληρούνται το δεύτερο σκέλος του τεστ της *United Brands*. Ειδικότερα, δεν αποδείχθηκε ότι οι τιμές χρέωσης των καταγγελλόμενων είναι αδικαιολόγητα υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές που οι λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες θα χρέωναν για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών σε άλλες γεωγραφικές αγορές.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Το Τμήμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού αποφάσισε ομόφωνα και «**απορρίπτει** την καταγγελία κρίνοντας ότι δεν συντρέχει κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης του άρθρου 2 του ν. 703/1977, ως ίσχυε, καθώς δεν αποδείχτηκε υπερβολική τιμολόγηση».

---

τιμολόγηση (excessive pricing). Βλ. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 2.7.1984 (IV/30.615-BL), ΕΕ 1984 L 207/11, παρ. 14 επ.

Η απόφαση εκδόθηκε την **29η Σεπτεμβρίου 2011**.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 3959/2011(ΦΕΚ 93 Α').

Ο Προεδρεύων

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Δημήτριος Αυγητίδης

Ιωάννης Μπιτούνης

Η Γραμματέας

Ευαγγελία Ρουμπή