



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

**Αριθμός Γνωμοδότησης 286/2017**

**ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
(Γ' ΤΜΗΜΑ)**

**Συνεδρίαση 19<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2017**

**Σύνθεση:**

**Πρόεδρος:** Βασιλική Δούσκα, Αντιπρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους

**Μέλη:** Σπυρίδων Παπαγιαννόπουλος, Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Ευγενία Βελώνη, Νίκη Μαριόλη, Κωνσταντίνος Κατσούλας, Αθηνά Αλεφάντη, Βασιλική Παπαθεοδώρου, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

**Εισηγήτρια:** Μαρία Δεληγιάννη, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ. (γνώμη χωρίς ψήφο)

**Αριθμός Ερωτήματος:** Το υπ' αριθμ. πρωτ. Δ3/Β/27388/9638/ 21.11.2016 έγγραφο του Τμήματος Λειτουργίας (Β), της Διεύθυνσης Αερολιμένων (Δ3) της Γενικής Διεύθυνσης Αερομεταφορών, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

**Ερωτάται: Α.** Επιτρέπεται η κοινή χρήση επίγειων μέσων και προσωπικού μεταξύ εταιρειών που έχουν λάβει αυτοτελή έγκριση και δραστηριοποιούνται στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στους ελληνικούς αερολιμένες εφ' όσον συνδέονται ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς στις ακόλουθες περιπτώσεις :

«S...εν» και «S... Η... S...» όταν η πρώτη ανήκει κατά 100% στη δεύτερη  
«S..εν» και «S.. Η..» όταν και οι δύο ανήκουν κατά 100% στην «S.. Η.. S...»  
«S..εν» και «S.. G...» όταν ανήκουν και οι δύο στην «S.. Η.. S...» η μεν «S...εν» κατά 100%, η δε «S... G...» κατά 80% και κατά 20% στην «S.. Η..», η οποία με τη σειρά της ανήκει κατά 100% στην «S.. Η.. S...»

- «S.. H..» και «S.. G...» όταν ανήκουν και οι δύο στην «S.. H.. S..» η μεν «S.. H..» κατά 100%, η δε «S.. G...» κατά 80% και κατά 20% στην «S.. H..» η οποία με τη σειρά της ανήκει κατά 100% στην «S.. H.. S..»

ή οι πράξεις αυτές εμπίπτουν στην παράβαση της συνεκμετάλλευσης του άρθρου 14 παραγ 1.1 του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (B.K.E.E.);

**Β.** Στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός, ήτοι διαταράσσεται η ουσιαστική επιλογή των χρηστών των αερολιμένων που επιτάσσει το άρθρο 7 παράγ. 5 του π.δ. 285/1998, από το γεγονός ότι δύο από τους τρεις εγκεκριμένους φορείς στην κατηγορία υπηρεσιών στην πίστα (κατηγορία υπ' αριθμ. 5), όπου υφίσταται περιορισμός στον αριθμό των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, έχουν κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς;

Επί του ως άνω ερωτήματος, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Γ'), γνωμοδότησε, ως εξής :

#### **Α. Ιστορικό**

Από το ιστορικό που περιλαμβάνεται στο έγγραφο του ερωτήματος και τα στοιχεία του φακέλου, προκύπτουν τα ακόλουθα:

1. Στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στους ελληνικούς αερολιμένες έχουν εγκριθεί και δραστηριοποιούνται με την διαδικασία που θα αναλυθεί κατωτέρω, μεταξύ άλλων, οι φορείς:

- «S..εν Ανώνυμος Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης»
- «S... H... S.. A. E. »
- «S... H... A. E.»
- «S... G... A. E.»

Τους φορείς αυτούς συνδέει κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς κατά τον εξής τρόπο :

Η «S...εν» ανήκει κατά 100% στην «S... H... S...» από τις 18.12.2015

Η «S.. H....» ανήκει κατά 100% στην «S.... H... S....»

Η «S.. G...» ανήκει κατά 80% στην «S.. H... S...» και κατά 20% στην «S... H...», η οποία ανήκει κατά 100% στην «S.. H... S...».

2. Στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», έχουν εγκριθεί να δραστηριοποιούνται στην κατηγορία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης «υπηρεσίες στην πίστα (ramp handling)» οι φορείς α) «Γκ... Εξυπηρετήσεις Εδάφους Ανώνυμος Εταιρεία» με διακριτικό τίτλο «G.. H... AE» β) «S..εν» και γ) «S.. G..» . Η

Αεροπορική Αρχή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» ενημέρωσε την Διεύθυνση Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής ΥΠΑ) ότι στις 23 και στις 29 Δεκεμβρίου 2015 διαπίστωσε αρμοδίως ότι κατά την επίγεια εξυπηρέτηση πτήσης αεροπορικής εταιρείας, ο φορέας επίγεια εξυπηρέτησης «S...en» με τον οποίο έχει συνάψει σύμβαση παροχής υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης, χρησιμοποίησε, για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, λεωφορείο του φορέα «S... G...»

3. Στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης», έχουν εγκριθεί να δραστηριοποιούνται στην κατηγορία υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης «υπηρεσίες στην πίστα (ramp handling)» οι φορείς α) «G.. Η...» β) «S...en» και γ) «S...H... S...». Ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» ενημέρωσε την Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ ότι στις 12.01.2016 διαπίστωσε αρμοδίως ότι κατά την επίγεια εξυπηρέτηση δύο πτήσεων της αεροπορικής εταιρείας Α..., ο φορέας επίγεια εξυπηρέτησης «S.. Η... S...» με τον οποίο έχει συνάψει σύμβαση παροχής υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης η Α..., χρησιμοποίησε, για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, λεωφορείο του φορέα «S..en».

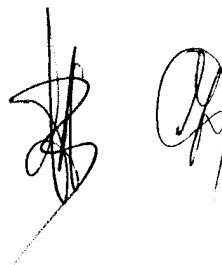
4. Επιπλέον, η ως άνω Διεύθυνση έχει δεχτεί τηλεφωνικές αναφορές Αερολιμενικών υπαλλήλων και άλλων Αερολιμένων, οι οποίοι διαπίστωσαν αρμοδίως αντίστοιχη κοινή χρήση επίγειων μέσων και προσωπικού μεταξύ των εταιρειών «S...en» και «S.. Η... S...» .

5. Προκειμένου να προστατέψουν τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων επίγεια εξυπηρέτησης, το π.δ 285/1998 και ο Βασικός Κανονισμός Επίγεια Εξυπηρέτησης (Β.Κ.Ε.Ε.) περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις. Το π.δ. 285/1998, προβλέπει στο άρθρο 7 παράγ. 5 ότι «όταν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ο αριθμός των εγκεκριμένων φορέων επίγεια εξυπηρέτησης περιορίζεται, ο εκάστοτε χρήστης ενός Αερολιμένα, ανεξαρτήτως του τμήματος του Αερολιμένα το οποίο του έχει διατεθεί, πρέπει να έχει για κάθε περιορισθείσα κατηγορία υπηρεσιών ουσιαστική επιλογή μεταξύ δύο τουλάχιστον φορέων επίγεια εξυπηρέτησης, με βάση τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 3 και 4». Περαιτέρω ο Β.Κ.Ε.Ε., προβλέπει στο άρθρο 14 παράγ. 1.1 αυτού ότι «Κάθε φορέας επίγεια εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης, κατά περίπτωση, πέραν των άλλων υποχρεώσεων του, υποχρεούται: 1.1 Να μην συνάπτει συμφωνίες και να μην συμμετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών

επίγειας εξυπηρέτησης, ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες με στόχο ή αποτέλεσμα: α) την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση – pooling) οιοδήποτε επίγειου μέσου, εκτός από τις περιπτώσεις της παραγράφου 5. β) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής, γ) την κατανομή της αγοράς, δ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων».

6. Με βάση τους Οικείους Κανονισμούς Επίγειας Εξυπηρέτησης (ΟΚΕΕ) που έχουν εκδοθεί στους Αερολιμένες «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» (ΔΑΑ), Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» (ΚΑΘΜ), Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας» (ΚΑΚΚ), Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ), Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας» (ΚΑΡΔ), Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (ΚΑΣΡ), Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης (ΚΑΜΤΕ), Κρατικός Αερολιμένας Μύκονου (ΚΑΜΚ), Κρατικός Αερολιμένας Σάμου (ΚΑΣΜ), Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου (ΚΑΑΚ), Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης (ΚΑΑΛΔ), Κρατικός Αερολιμένας Αράξου (ΚΑΑΞ), Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων (ΚΑΙΩ), Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας (ΚΑΚΒΑ), Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας (ΚΑΚΛ), Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου (ΚΑΚΠ), Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας (ΚΑΚΦ), Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου (ΚΑΛΜ), Κρατικός Αερολιμένας Ν. Αγχιάλου (ΚΑΝΑ), Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου (ΚΑΣΚ), Κρατικός Αερολιμένας Χίου (ΚΑΧΙ), Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης» (ΚΑΚΩΙ), Κρατικός Αερολιμένας Χανίων (ΚΑΧΝΔ) και Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου (ΚΑΖΑΣ) για τις κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης όπου υφίσταται περιορισμός στον αριθμό των φορέων, οι φορείς έχουν ορισθεί στους τρεις.

7. Από τις 18.12.2015 οπότε και η «S...εν» εξαγοράστηκε από την «S... Η... S...», οι δύο από τους τρεις φορείς στην κατηγορία των υπηρεσιών στην πίστα (κατηγορία 5), όπου υφίσταται περιορισμός στον αριθμό των φορέων, έχουν κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς και συγκεκριμένα η «S...εν» με την «S... G...» στον ΔΑΑ, η «S...εν» με την «S... Η...» στον ΚΑΘΜ και η «S...εν» με την «S... Η... S...» στους υπόλοιπους αερολιμένες. Παρά ταύτα, η προβλεπόμενη ως άνω ουσιαστική επιλογή των τριών φορέων, κατ' αρχήν δεν διαταράσσεται, καθόσον οι τέσσερις εμπλεκόμενοι φορείς αποτελούν διακριτά νομικά πρόσωπα (ανώνυμες εταιρείες), καθένα από τα οποία έχει δική του αυτοτελή έγκριση παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης όπως αναλύθηκε ήδη ανωτέρω.



8. Σε διάφορους ελληνικούς αερολιμένες διαπιστώθηκε ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, ότι οι ως άνω αναφερόμενοι φορείς χρησιμοποιούν από κοινού επίγεια μέσα και προσωπικό. Αντίστοιχα προβληματίζει την ερωτώσα υπηρεσία το ενδεχόμενο να κάνουν το ίδιο και σε άλλες περιπτώσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγ. 1.1 του ισχύοντος Β.Κ.Ε.Ε. αποτελούν παραβάσεις η κοινή χρήση επίγειων μέσων, ο άμεσος ή έμμεσος καθορισμός των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής, η κατανομή της αγοράς και η εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων. Παρότι η διάταξη του άρθρου 14 παράγ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. αφορά την κοινή χρήση επίγειων μέσων, ερμηνεύεται διασταλτικά ως απαγορεύουσα και την κοινή χρήση προσωπικού για το λόγο ότι η επάρκεια αλλά και η αυτάρκεια στα επίγεια μέσα την οποία οφείλει να αποδείξει ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να αποκτήσει την έγκριση δραστηριοποίησης, απαιτείται εξίσου και για το προσωπικό που απασχολεί. Σε ό,τι αφορά, δε, το καθεστώς υπεργολαβίας (subcontracting) μεταξύ φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, ισχύει, σύμφωνα την με αριθμό 201/2015 γνωμοδότηση του Γ' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Τμήμα ΙΙΙ, Α, ε, στίχοι 6-8), ότι «δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ή διατηρηθεί άδεια σε φορέα ο οποίος χρησιμοποιεί άλλο εγκεκριμένο φορέα για την παροχή υπηρεσιών προς χρήστες» (σχετ. 16).

9. Κατά την ερωτώσα υπηρεσία ωστόσο τίθεται ζήτημα αν ο παραβατικός χαρακτήρας των ως άνω μη επιτρεπομένων πράξεων αίρεται από το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης έχουν κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς.

#### **Β. Νομοθετικό πλαίσιο**

10. Στις διατάξεις της Οδηγίας αριθμ. 96/67 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας ορίζονται μεταξύ άλλων στα άρθρα 2, 6, 14 και 23 τα ακόλουθα:

##### **α) «Άρθρο 2**

##### **Ορισμοί**

*Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:*

*α)....., β....., γ....., δ.....,*

ε) υπηρεσίες εδάφους: οι περιγραφόμενες στο παράρτημα υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες εντός του αερολιμένα

στ) εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων: μορφή παροχής υπηρεσιών εδάφους όπου ο χρήστης παρέχει απευθείας εις εαυτόν μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους χωρίς να συνάπτει με τρίτο καμία σύμβαση, υπό οιαδήποτε ονομασία, για την παροχή αυτών.

ζ) παρέχων υπηρεσίες εδάφους: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους.»

#### β) «Άρθρο 6

Παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, κατά το άρθρο 1, διασφαλίζοντας στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους.

Τα κράτη μέλη δύνανται να υποχρεώσουν τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους να εγκατασταθούν στην Κοινότητα.»

#### γ) «Άρθρο 14

Έγκριση

1. Σε ένα αερολιμένα, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαρτούν τη δραστηριότητα του παρέχοντος υπηρεσίες ή του εξυπηρετούμενου δι' ιδίων μέσων χρήστη από την έγκριση εκ μέρους δημόσιας αρχής, ανεξάρτητης του οργανισμού διαχείρισης του συγκεκριμένου αερολιμένα.

Τα κριτήρια χορήγησης της έγκρισης αναφέρονται στην υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση και στην επαρκή ασφαλιστική κάλυψη, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού ή των προσώπων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην τήρηση της οικείας κοινωνικής νομοθεσίας.

Τα κριτήρια τηρούν τις ακόλουθες αρχές:

α) εφαρμόζονται στους διαφόρους παρέχοντες υπηρεσίες και χρήστες χωρίς διακρίσεις β) προσαρμόζονται στον επιδιωκόμενο στόχο 7 γ) δεν καταλήγουν σε μείωση της πρόσβασης στην αγορά ή της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στην παρούσα οδηγία.

Τα κριτήρια δημοσιεύονται, ο δε παρέχων υπηρεσίες ή ο δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενος χρήστης ενημερώνεται πριν από τη διαδικασία χορήγησης.

2. Η έγκριση μπορεί να μην χορηγείται ή να αφαιρείται μόνον όταν ο παρέχων υπηρεσίες δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενος χρήστης εξ υπαιτιότητός του δεν πληροί τα κριτήρια της παραγράφου 1.

Οι λόγοι απόρριψης ή αφαίρεσης κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο παρέχοντα υπηρεσίες ή στον δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενο χρήστη και στον οργανισμό διαχείρισης.»

#### **δ) «Άρθρο 23**

##### **Εφαρμογή**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν στην παρούσα οδηγία το αργότερο ένα έτος μετά τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ενημερώνουν δε αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή αποφασίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

**11.** Στα άρθρα 1 και 4 του ν. 1338/83 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α'34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παράγ. 4 του ν. 1440/84 (Α'70) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 19 του ν. 2367/95 (Α' 261) ορίζονται τα ακόλουθα:

#### **α) « Άρθρο 1**

1. Για τη συμμόρφωση προς οδηγίες ή αποφάσεις (Ε.Ο.Κ. Ε.Κ.Α.Ε) συστάσεις και ατομικές αποφάσεις (Ε.Κ.Α.Χ) και την εκτέλεση των κανονισμών (ΕΟΚ, ΕΚΑΕ) και γενικών αποφάσεων (ΕΚΑΧ) που εκδίδονται από τα κοινοτικά όργανα εφαρμόζονται αναλόγως οι ήδη υφιστάμενες ως και οι εκάστοτε παρεχόμενες νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις προς κανονιστική ρύθμιση σχετικών θεμάτων υπό την επιφύλαξιν των οριζομένων στο άρθρο 2.

2. Με τις κανονιστικές πράξεις της προηγούμενης παραγράφου δύναται να λαμβάνεται και κάθε αναγκαίο συμπληρωματικό μέτρο για την εφαρμογή των ανωτέρω κοινοτικών πράξεων όπως είναι ίδια η σύσταση νέων οργάνων και θέσεων

ο καθορισμός αρμοδιοτήτων και διοικητικών διαδικασιών και η θέσπιση διοικητικών κυρώσεων.»

**β) «Άρθρο 4**

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ρυθμίζονται τα θέματα και λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή των κοινοτικών πράξεων, που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος νόμου. Στο πλαίσιο της εξουσιοδότησης ανήκει και η θέσπιση των αναγκαίων οργανωτικών και εκτελεστικών μέτρων, όπως είναι ειδικότερα η σύσταση νέων οργάνων, η ίδρυση θέσεων και ο καθορισμός αρμοδιοτήτων διοικητικών διαδικασιών και κυρώσεων.

2. Χρονικό όριο χρήσεως της παραπάνω εξουσιοδότησης πλαισίου, που σκοπεί την εκπλήρωση κοινοτικών υποχρεώσεων, είναι η 31η Δεκεμβρίου 1987.»

**γ) Το άρθρο 19 του ν. 2367/1995 (Α' 261) ορίζει ότι:**

«Χρονικό όριο χρήσεως της εξουσιοδοτήσεως πλαισίου του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70 Α') και τροποποιήθηκε από το άρθρο 7 του ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101 Α') και από το άρθρο 31 του ν. 2076/1992 (ΦΕΚ 130 Α'), ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2000.»

**δ) «Με το άρθρο 91 ν. 3862/2010, (Α' 113), ορίζεται ότι:**

«Χρονικό όριο χρήσεως της εξουσιοδοτήσεως-πλαισίου του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (ΦΕΚ 34 Α') "Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου", όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70 Α') και τροποποιήθηκε από το άρθρο 7 του ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101 Α'), από το άρθρο 31 του ν. 2076/1992 (ΦΕΚ 130 Α'), από το άρθρο 19 του ν. 2367/1995 (ΦΕΚ 261 Α'), από το άρθρο 22 του ν. 2789/2000 (ΦΕΚ 21 Α') και από το άρθρο 48 του ν. 3427/2005 (ΦΕΚ 312 Α') ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2015.»

**12.** Κατ' εξουσιοδότηση από τις ανωτέρω διατάξεις εκδόθηκε το π.δ. 285/1998 «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της κοινότητας (L/272/36)» (Α' 207), στα άρθρα 2, 7 παράγ. 1, και 15 του οποίου ορίζονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

**α) « Άρθρο 2**

**ΟΡΙΣΜΟΙ**

Για τους σκοπούς του παρόντος Π.Δ ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α).....β).....γ).....

δ) Χρήστης Αερολιμένα: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει, αεροπορικώς, επιβάτες ταχυδρομείο η και φορτίο από/προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα.

ε) Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο Παράρτημα Α που προσαρτάται στο παρόν προεδρικό Διάταγμα και παρέχονται σε χρήστες εντός του Αερολιμένα.

ζ) Φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης: είναι κάθε φυσικό η νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, (εφεξής αναφέρεται ως Φορέας) .

η) Αεροπορική Αρχή: είναι η αρμόδια Κρατική Αεροπορική Αρχή (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος.

θ) Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι η πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις της Αεροπορικής Αρχής ως προς το περιεχόμενο των οικείων Κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης ανά Αερολιμένα.

ι) Οικείος Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι εσωτερικός Κανονισμός που εκδίδεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης εκάστου Αερολιμένα με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτού. Οι διατάξεις του δεν αντίκεινται προς τον Βασικό Κανονισμό. Ο Οικείος Κανονισμός, υποβάλλεται για έγκριση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών έπειτα από εισήγηση της Αεροπορικής Αρχής.»

**β) «Άρθρο 7**

**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ**

1. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες που είναι ανοικτοί σε εμπορική κίνηση σύμφωνα με τις προβλέψεις και περιορισμούς του παρόντος Διατάγματος.»

**γ) «Άρθρο 15**

1. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης ή οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες εξαρτούν την έναρξη της άσκησης των δραστηριοτήτων τους σε ένα ελληνικό Αερολιμένα από έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και

Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Η έγκριση χορηγείται με βάση κριτήρια διαφανή, αντικειμενικά, κατάλληλα και αμερόληπτα που αναφέρονται στην : α. Υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση. β. Επαρκή ασφαλιστική κάλυψη. γ. Ασφάλεια (Safety and Security) των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων. δ. Προστασία του περιβάλλοντος. ε. Τήρηση της ισχύουσας κοινωνικής νομοθεσίας. Τα κριτήρια στο σύνολό τους καθορίζονται στον Βασικό Κανονισμό επίγειας εξυπηρέτησης. Τα κριτήρια βασίζονται στις ακόλουθες αρχές: -Εφαρμόζονται στους διάφορους φορείς και χρήστες χωρίς διακρίσεις. -Προσαρμόζονται στον επιδιωκόμενο στόχο. -Δεν εμποδίζουν την πρόσβαση στην αγορά ή την ελευθερία στην αυτοεξυπηρέτηση σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στο παρόν Διάταγμα. 2. Η έγκριση μπορεί να μην χορηγείται ή να ανακαλείται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών μόνον όταν ο φορέας ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης από υπαιτιότητά του δεν πληροί τα προαναφερθέντα κριτήρια κατά την έναρξη ή στην διάρκεια των δραστηριοτήτων αυτών....».

13. Στο άρθρο 24 του ν. 3913/2011 «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» (Α' 18) ορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

#### «Άρθρο 24

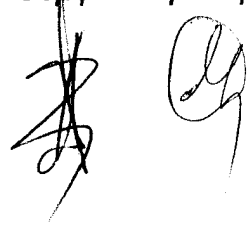
#### Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης

1.....

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της ΥΠΑ εκδίδονται ο Βασικός και οι Οικείοι Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης για τους ελληνικούς αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, ανεξάρτητα από την ετήσια επιβατική κίνηση και διακίνηση φορτίου σε καθένα από αυτούς.

3. Με το Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι διατάξεις του οποίου αποτελούν αυτοδικαίως και μέρος των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης των Οργανισμών Διαχείρισης των ελληνικών αερολιμένων, καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις και προϋποθέσεις για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες, όπως:

α) Τα κριτήρια επαγγελματικής αξιοπιστίας των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, σύμφωνα με την



παρ. 1 του άρθρου 15 του π.δ. 285/1998 (ΦΕΚ 207 Α'), καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την απόδειξη τους.

β) Οι όροι, όπως καταλληλότητα επίγειου εξοπλισμού, τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον, ολοκληρωμένες τεχνολογίες ή συστήματα ή μέθοδοι παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, αριθμητική επάρκεια προσωπικού, ύπαρξη συστήματος διαχείρισης ποιότητας, παροχή υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος, που λαμβάνονται υπόψη υποχρεωτικώς για την επιλογή των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης. γ) ... δ) ...»

14. Κατ' εξουσιοδότηση από την ανωτέρω διάταξη εκδόθηκε η υπ' αριθμ. Δ3/Β/16067/3831/22.5.11 «Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης» (Β'1138) απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στα άρθρα 1, 4 και 14 του οποίου μεταξύ άλλων ορίζονται τα ακόλουθα:

**α) «Άρθρο 1**

**Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι: α) η καθιέρωση των ελαχίστων απαιτήσεων και προϋποθέσεων για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης στους Ελληνικούς αερολιμένες, που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους και αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες και εμπίπτουν στις διατάξεις του π.δ. 285/98 (ΦΕΚ Α' 207/7-9-98) και στις διατάξεις των άρθρων 23 και 24 του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α' 18/17-2-2011) "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις".

β) Οι προβλέψεις του παρόντος κανονισμού αποτελούν την βάση όλων των Οικείων Κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης των Οργανισμών Διαχείρισης των Ελληνικών αερολιμένων, οι οποίοι εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α' 18/17-2-2011) "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις.»

**β) «Άρθρο 4**

**Έγκριση**

1. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες, εξαρτούν την έναρξη της άσκησης δραστηριοτήτων τους σε έναν Ελληνικό αερολιμένα, από Έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 285/1998,

μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και σε κάθε περίπτωση πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων τους. Η Έγκριση χορηγείται μετά από αίτηση η οποία συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στον παρόντα Κανονισμό.

.....

8. Η Έγκριση χορηγείται σε ενδιαφερόμενο υποψήφιο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης ή σε αυτοεξυπηρετούμενο χρήστη ο οποίος, πέραν των ανωτέρω απαιτήσεων, ικανοποιεί πλήρως τα κατωτέρω κριτήρια:

α) Επαγγελματική αξιοπιστία β) Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου (business plan) και υγιάς χρηματοοικονομική κατάσταση. γ) Ασφαλιστική κάλυψη. δ) Εμπειρία επί του αντικειμένου. ε) Καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης. στ) Οργανωτική και επιχειρησιακή δομή. ζ) Ασφάλεια (safety και security) των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων. η) Προστασία του περιβάλλοντος. θ) Τήρηση της κοινωνικής νομοθεσίας. ι) Ειδικές απαιτήσεις, όπως αυτές περιγράφονται στο Παράρτημα Γ του παρόντος.

γ) «Άρθρο 14

Γενικές υποχρεώσεις φορέων και αυτοεξυπηρετούμενων

1. Κάθε φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης, κατά περίπτωση, πέραν των άλλων υποχρεώσεων του, υποχρεούται:

1.1 Να μην συνάπτει συμφωνίες και να μην συμμετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες με στόχο ή αποτέλεσμα:

α) την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση - pooling) οποιδήποτε επίγειου μέσου, εκτός από τις περιπτώσεις της παραγράφου 5.

β) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής,

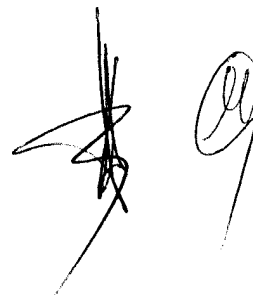
γ) την κατανομή της αγοράς,

δ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων.

1.2.....

1.9 Να μην αναθέτει την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους οι οποίοι δεν διαθέτουν Σχετική Έγκριση.

2.,3....4.....,



5. Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Οργανισμού Διαχείρισης αερολιμένα, ύστερα από διαβουλεύσεις του τελευταίου με την Επιτροπή Χρηστών του αερολιμένα, ή τους χρήστες του αερολιμένα, εφόσον στον αερολιμένα δεν υπάρχει Επιτροπή Χρηστών, είναι δυνατή η χορήγηση Έγκρισης για την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση - *pooling*) επίγειων μέσων από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης για ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα.»

**ε) «Άρθρο 20**

**Εμπειρία και επάρκεια προσωπικού**

Σε περίπτωση που ο Οργανισμός Διαχείρισης αερολιμένα, ή η αρμόδια μονάδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στον αερολιμένα, ή η Διεύθυνση Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διαπιστώσει ότι ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης δεν διαθέτει επαρκή αριθμό προσωπικού ή επίγειων μέσων ή ότι η αναλογία του έμπειρου προσωπικού δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4 του παρόντος για μία (1) ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, και ανεξάρτητα από την τυχόν επιβολή άλλων κυρώσεων, είναι δυνατόν να τίθεται με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προθεσμία συμμόρφωσης, όχι μεγαλύτερης των είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εντός της τεθείσης προθεσμίας, η χορηγηθείσα Έγκριση ανακαλείται, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.»

**15.** Στα άρθρα 1, 2, 3, 5 και 14 του ν. 3959/2011 (Α' 93) «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού.» ορίζονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

**« Άρθρο 1**

**Απαγορευμένες συμπράξεις**

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ επιχειρήσεων και όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση,

τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού στην Ελληνική Επικράτεια, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται:

α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής.

β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων

γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού.

δ) στην εφαρμογή στο εμπόριο άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής, κατά τρόπο που δυσχεραίνει τη λειτουργία του ανταγωνισμού.

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

2. Συμφωνίες και αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων που εμπίπτουν στην παράγραφο 1 και στις οποίες δεν εφαρμόζεται η παράγραφος 3 είναι αυτοδικαίως άκυρες.

3. Συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, που εμπίπτουν στην παράγραφο 1, δεν απαγορεύονται, εφόσον πληρούν αθροιστικά τις κατωτέρω προϋποθέσεις:

α) συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου.

β) εξασφαλίζουν συγχρόνως στους καταναλωτές εύλογο τμήμα από το όφελος που προκύπτει.

γ) δεν επιβάλλουν στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών και

δ) δεν παρέχουν τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού ή κατάργησης αυτού σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς.

4. Οι Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί εφαρμογής της παραγράφου 3 του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών (Κανονισμοί ομαδικής απαλλαγής) εφαρμόζονται αναλόγως για την υπαγωγή στην παράγραφο 3 συμφωνιών,

αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που δεν είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών - μελών κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 101 ΣΛΕΕ.»

#### « Άρθρο 2

Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης

1. Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης στο σύνολο ή μέρος της αγοράς της Ελληνικής Επικράτειας.

2. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως:

α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη εύλογων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής.

β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης με ζημία των καταναλωτών.

γ) στην εφαρμογή στο εμπόριο άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής, με αποτέλεσμα να περιέρχονται ορισμένες επιχειρήσεις σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

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

#### «Άρθρο 3

1. Συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, οι οποίες εμπίπτουν στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 και δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 1 απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης.

2. Συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, οι οποίες εμπίπτουν στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 και πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 1 δεν απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης.

3. Η κατά το άρθρο 2 Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης απαγορεύεται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης.»

#### «Άρθρο 5

### Συγκέντρωση επιχειρήσεων

1. Η Συγκέντρωση επιχειρήσεων δεν εμπίπτει καθ' εαυτή στις απαγορεύσεις των άρθρων 1 και 2.

2. Συγκέντρωση θεωρείται ότι υπάρχει όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου από:

α) τη συγχώνευση με οποιονδήποτε τρόπο δύο ή περισσότερων προηγούμενως ανεξάρτητων επιχειρήσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων ή

β) την απόκτηση, από ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση ή από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα, με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλον τρόπο, ελέγχου στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων

3. Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού με άλλα, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, και ιδίως από:

α) δικαιώματα κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης,

β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης.

4. Ο έλεγχος αποκτάται από το πρόσωπο ή τα πρόσωπα ή τις επιχειρήσεις, τα οποία:

α) είναι υποκείμενα αυτών των δικαιωμάτων ή δικαιούχοι από τις συμβάσεις αυτές ή

β) χωρίς να είναι υποκείμενα των δικαιωμάτων ή δικαιούχοι από τις συμβάσεις αυτές, δικαιούνται να ασκούν τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές.

5. Η δημιουργία κοινής επιχείρησης που εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μίας αυτόνομης οικονομικής ενότητας αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του παρόντος άρθρου.»

« Άρθρο 14

Αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού

1. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων άλλων αρχών που ορίζονται με σχετική διάταξη νόμου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι αρμόδια για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ιδίως, η Επιτροπή Ανταγωνισμού:

α) Διαπιστώνει αν υφίσταται παράβαση των άρθρων 1 και 2 και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λαμβάνει τις αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 25.

β) Εγκρίνει ή απαγορεύει, κατά τα άρθρα 7 και 8, την πραγματοποίηση συγκέντρωσης επιχειρήσεων που γνωστοποιείται σε αυτή κατά το άρθρο 6. Σε περίπτωση που η συγκέντρωση έχει πραγματοποιηθεί κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου ή των σχετικών αποφάσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού, βάσει των άρθρων 7 και 8, μπορεί να λάβει μέτρα, κατά την παράγραφο 4 του άρθρου 9. Μπορεί να επιτρέψει παρέκκλιση από την υποχρέωση αναστολής της πραγματοποίησης της συγκέντρωσης επιχειρήσεων, κατά τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 9.

γ) Λαμβάνει κάθε απολύτως αναγκαίο κανονιστικό μέτρο που αποσκοπεί στη δημιουργία συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11.

δ) Απειλεί ή και επιβάλλει τα πρόστιμα και τις άλλες κυρώσεις, όπως ορίζεται στις ειδικότερες διατάξεις.

ε) Λαμβάνει προσωρινά μέτρα κατά τις παραγράφους 9 και 10 του άρθρου 8 και ασφαλιστικά μέτρα κατά την παράγραφο 5 του άρθρου 25...

3. Όλες οι δημόσιες υπηρεσίες και αρχές, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, καθώς και οι φορείς που ανήκουν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, κατά τις διατάξεις του ν. 1892/1990 (Α' 101), υποχρεούνται να υποβοηθούν το έργο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ύστερα από σχετική έγγραφη αίτηση του Προέδρου της, παρέχοντας ιδίως τη συνδρομή τους στο πλαίσιο της διεξαγωγής των ερευνών κατά το άρθρο 39 με τη συλλογή και Παροχή πληροφοριών και στοιχείων σχετικά με:

α) ... β) ... γ) την παρακολούθηση του βαθμού συγκέντρωσης των επιχειρήσεων, κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας ή την ύπαρξη εναρμονισμένων πρακτικών

και τη διερεύνηση καταχρηστικής συμπεριφοράς της δεσπόζουσας θέσης επιχειρήσεων. δ) ...»

### **Γ. Ερμηνεία των διατάξεων**

Από τις προπαρατεθείσες διατάξεις συνάγονται τα ακόλουθα:

#### **Επί του πρώτου ερωτήματος**

16. Στα πλαίσια της επιδίωξης μιας κοινής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με την Οδηγία 96/67 καθιερώθηκε η ελεύθερη πρόσβαση στην παροχή υπηρεσιών εδάφους στους εμπορικούς αερολιμένες της Κοινότητας οι οποίες ως τότε λειτουργούσαν σε καθεστώς μονοπωλίου. Σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, στόχος αυτής είναι το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους σε όλα τα ευρισκόμενα στην επικράτεια κράτους μέλους αεροδρόμια, ώστε να καταστεί εφικτή η μείωση του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών και η βελτίωση της προσφερόμενης στους χρήστες ποιότητας.

17. Στο πλαίσιο του ανοίγματος της προσβάσης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, τηρώντας τον στόχο της οδηγίας, να προβλέπουν μέτρα διασφάλισης της τήρησης των επιτακτικών αναγκών ασφαλείας, των επιταγών της προστασίας του περιβάλλοντος και της επαρκούς κοινωνικής προστασίας (ΔΕΚ Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας C-460/02 σκ 4). Ειδικότερα η οδηγία ορίζει σαφώς δύο κατηγορίες επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους καθορίζοντας περιοριστικά και «τα οργανωτικά συστήματα» λειτουργίας αυτών. Προβλέπει έτσι τη δυνατότητα λειτουργίας επιχειρήσεων πρώτον ως φορέων παροχής επίγειων υπηρεσιών προς τρίτους χρήστες και δεύτερον τους αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες. Οι μονάδες που δεν πληρούν τα τιθέμενα με την οδηγία κριτήρια δεν μπορούν να δραστηριοποιούνται. Ειδικώς ως προς τους παρόχους επίγειων υπηρεσιών προς τρίτους χρήστες, είναι σαφές ότι στα πλαίσια της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς έχει επιλεγεί κατά το πρώτο στάδιο να δοθεί η δυνατότητα σε ενδιαφερόμενους παρόχους να δραστηριοποιηθούν παρέχοντας με την δική τους οργανωτική δομή σε μέσα και προσωπικό, τις επίγειες υπηρεσίες και όχι να λειτουργήσουν ως μεσάζοντες ή διαμεσολαβητές για την διακίνηση των υπηρεσιών τρίτων. Περαιτέρω η οδηγία δεν προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα για τις διαθέτουσες «διαφορετικό οργανωτικό σύστημα» επιχειρήσεις. Θεσπίζοντας δε

παρόμοια μέτρα, εισάγουν διατάξεις αντικείμενες προς το γράμμα της οδηγίας. (αναλόγως ΔΕΚ C- 460/02 σκ. 49, C277/13 σκ. 43-45)

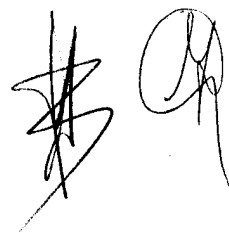
**18.** Η ΟΔΓ67/96 δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετιζόμενες με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των εμπλεκόμενων φορέων. Ειδικώς το κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς των εμπλεκόμενων φορέων δεν εξετάζεται ούτε ως καθεαυτή παράβαση ούτε ως προϋπόθεση αλλά ούτε και ως λόγος εξαίρεσης από οποιοδήποτε κανόνα που διέπει την δραστηριοποίηση φορέων στην παροχή συγκεκριμένων επίγειων υπηρεσιών. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι υπάρχει κενό στις ρυθμίσεις της οδηγίας. Αντιθέτως θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι επιχειρήσεις που πληρούν τα προβλεπόμενα «οργανωτικά συστήματα» και έχουν λάβει την σχετική άδεια λειτουργίας, ανεξαρτήτως από τις μεταβολές στο ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, οφείλουν να τηρούν αυτοτελώς κάθε μία στο πρόσωπό της τις προβλεπόμενες από το ενωσιακό και εσωτερικό δίκαιο προϋποθέσεις προκειμένου να διατηρήσουν αυτή και να συνεχίσουν την δραστηριότητά τους.

**19.** Περαιτέρω, στους ελληνικούς αερολιμένες οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες παρέχονται υπηρεσίες «επίγειας εξυπηρέτησης» ρυθμίζονται από το π.δ. 285/1998 (Α' 207), το οποίο εκδόθηκε με σκοπό την «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της κοινότητας (L/272/36)» (άρθρο 1 παράγ. 1 αυτού). Το π.δ. 285/1998 υιοθετώντας το ακριβές περιεχόμενο της οδηγίας 96/67 δια των ορισμών στο άρθρο 2, σε συνδιασμό προς το άρθρο 7 παράγ. 1 του ίδιου προεδρικού διατάγματος, προβλέπει το «άνοιγμα» της αγοράς υπηρεσιών εδάφους, στους εμπορικούς αερολιμένες της Ελληνικής επικράτειας προς τις συγκεκριμένες δύο κατηγορίες επιχειρήσεων που καθορίζονται και με την οδηγία 96/67 δηλαδή πρωτον τους φορείς παροχής επίγειων υπηρεσιών προς τρίτους χρήστες και δεύτερον τους αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες. Επιπλέον, κατοχυρώνοντας επί της αρχής το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, θέτει παραλλήλως το πλαίσιο και τα όρια εντός των οποίων η δραστηριότητα αυτή θα ασκηθεί με συγκεκριμένες προβλέψεις και περιορισμούς, με κυριότερη αυτή του άρθρου 15 του ως άνω διατάγματος με το οποίο ο εθνικός νομοθέτης, υλοποιώντας την δυνατότητα που δίνει το άρθρο 14 της ΟΔΓ96/67, καθιερώνει ως προϋπόθεση για την πρόσβαση και την άσκηση των δραστηριοτήτων από φορείς επίγειας

εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες σε ένα ελληνικό αερολιμένα, την έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων, εφ' όσον ο υποψήφιος φορέας πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όρους οι οποίοι εξειδικεύονται από τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης (Β.Κ.Ε.Ε) και τους Οικείους Κανονισμούς των αερολιμένων.

**20.** Ειδικότερα στον Βασικό Κανονισμό που εκδόθηκε με την υπ' αριθμ. Δ3/Β/16067/3831/22.5.11 απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, δυνάμει νομοθετικής εξουσιοδότησης από το άρθρο 23 του ν.3913/2011, περιλαμβάνονται διατάξεις οι οποίες κατά τρόπο διεξοδικό και εξαντλητικό προβλέπουν μια σειρά προϋποθέσεων οι οποίες θα πρέπει να συντρέχουν και να αποδεικνύονται με μια σειρά δικαιολογητικών ώστε να χορηγηθεί η άδεια για την δραστηριοποίηση κάποιου φορέα σε συγκεκριμένη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης σε ορισμένο αερολιμένα. Από το σύνολο αυτών των διατάξεων καθίσταται σαφές ότι προϋπόθεση για την χορήγηση έγκρισης προς οποιοδήποτε φορέα για την δραστηριοποίησή του σε επίγεια υπηρεσία είναι ο φορέας αυτός να πληροί εξ ιδίων μια σειρά προσόντων εις ότι αφορά το επαγγελματικό του προφίλ, και την κατοχή μέσων και προσωπικού με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που είναι αναγκαία ώστε ο ίδιος ο φορέας να παρέχει την υπηρεσία στην οποία δραστηριοποιείται προς τους χρήστες. Η διατήρηση δε αυτών των χαρακτηριστικών, όπως προκύπτει ιδίως από τα άρθρα 20 και 21, αποτελεί προϋπόθεση για την διατήρηση της χορηγηθείσας άδειας.

**21.** Τέλος το άρθρο 14 παράγ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. είναι η μοναδική διάταξη η οποία ρυθμίζει ζητήματα συμφωνιών μεταξύ των δραστηριοποιούμενων φορέων στο χώρο της επίγειας εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες. Δι' αυτής ρητώς προβλέπεται ότι αποκλείονται συμφωνίες μεταξύ των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης για την από κοινού χρήση επίγειων μέσων, με μοναδική εξαίρεση την περίπτωση που αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα, για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μετά από την τήρηση συγκεκριμένης διαδικασίας. Η ίδια διάταξη περαιτέρω αποκλείει συμφωνίες μεταξύ των φορέων με οποιοδήποτε αντικείμενο εφ' όσον οδηγούν α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής, β) την κατανομή της αγοράς, γ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων.



**22.** Γίνεται σαφές από το άρθρο αυτό ότι η κοινή μετοχική σύνθεση των φορέων δεν αποτελεί κατ' αρχήν καθ' εαυτή παράβαση. Σύμφωνα με το ανωτέρω άρθρο, παραβάσεις αποτελούν η κοινή χρήση επίγειων μέσων, και κάθε συμφωνία γενικώς που έχει ως αποτέλεσμα τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής, την κατανομή της αγοράς και την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων. Ωστόσο, παρότι οι περιγραφόμενες στο ιστορικό του ερωτήματος συγκεντρώσεις ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς των εμπλεκόμενων φορέων, δεν απαγορεύονται ρητώς, οι συμμετέχοντες φορείς οφείλουν πάντως να απέχουν από συμφωνίες ή πρακτικές που οδηγούν στις ως άνω αποδοκιμαζόμενες από το άρθρο 14 παράγ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. συμπεριφορές. Τούτο δε διότι επιπλέον από καμία διάταξη δεν προβλέπεται άρση του παραβατικού χαρακτήρα των ως άνω αποδοκιμαζόμενων από τον νομοθέτη συμφωνιών και πρακτικών από το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης έχουν κοινό ιδιοκτησιακό καθεστώς.

**23.** Στην προκειμένη περίπτωση του ερωτήματος ειδικότερα, όπως προαναφέρθηκε, η κοινή χρήση επίγειων μέσων μεταξύ φορέων επίγειας εξυπηρέτησης περιγράφεται και απαγορεύεται ρητά στο άρθρο 14 παράγ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. Το κοινό δε ιδιοκτησιακό καθεστώς των εμπλεκόμενων φορέων ουδόλως προκύπτει ότι μπορεί να αποτελέσει λόγο εξαίρεσης από την διάταξη αυτή. Αντιθέτως από όλο το ισχύον θεσμικό πλαίσιο προκύπτει ότι τόσο ο ενωσιακός όσο και ο εσωτερικός νομοθέτης απέβλεψαν στην δραστηριοποίηση φορέων με αυτοτελή νομική προσωπικότητα που πληρούν εξ ιδίων μια σειρά προσόντων εις ότι αφορά το επαγγελματικό τους προφίλ, και την κατοχή μέσων και προσωπικού με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που είναι αναγκαία ώστε ο ίδιος ο φορέας ως αυτοτελές νομικό πρόσωπο, να παρέχει την υπηρεσία στην οποία δραστηριοποιείται προς τους χρήστες. Προς επίρρωση αυτού σημειώνεται ότι οι μοναδικές εξαιρέσεις που αναγνωρίζει ο Β.Κ.Ε.Ε. στην γενική αυτή απαγόρευση της από κοινού χρήσης των επίγειων μέσων είναι η προβλεπόμενη στο άρθρο 14 παράγ. 5 του Β.Κ.Ε.Ε. και ειδικά για την κατηγορία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης «υπηρεσίες στην πίστα (ramp handling)» και η προβλεπόμενη στο Παράρτημα Γ, Κεφ. 5, παράγ. 5.1, περ. γ.

**24.** Σε ό,τι αφορά, δε, το καθεστώς υπεργολαβίας (subcontracting) μεταξύ φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, ισχύει, ότι «δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ή

διατηρηθεί άδεια σε φορέα ο οποίος χρησιμοποιεί άλλο εγκεκριμένο φορέα για την παροχή υπηρεσιών προς χρήστες» (Γνωμ Ν.Σ.Κ. Γ΄ Τμ. 201/2015).

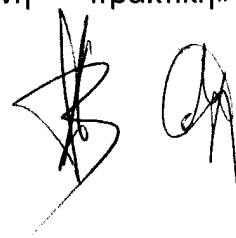
**25.** Εν όψει όλων των ανωτέρω θα πρέπει να γίνει δεκτό, ότι η ύπαρξη κοινού ιδιοκτησιακού καθεστώτος υπό όλες τις μορφές που αυτό διαπιστώνεται στο ιστορικό του ερωτήματος δεν αποτελεί λόγο εξαίρεσης από την απαγόρευση της από κοινού χρήσης των επίγειων μέσων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγ. 5 του Β.Κ.Ε.Ε. και κάθε δραστηριοποιούμενος επίγειος φορέας θα πρέπει να διαθέτει ο ίδιος τις ελάχιστες προϋποθέσεις σε μέσα και προσωπικό τόσο για να αποκτήσει όσο και για να διατηρήσει την άδειά του ανεξαρτήτως από το ιδιοκτησιακό του καθεστώς χωρίς να δίδεται η δυνατότητα χρήσης μέσων άλλου αυτοτελώς δραστηριοποιούμενου φορέα με τον οποίο συνδέεται σε επίπεδο ιδιοκτησιακού καθεστώτος καθ' οιονδήποτε από τους αναφερόμενους στο ιστορικό του ερωτήματος τρόπους.

**26.** Συνεπώς εν προκειμένω ορθά διαπιστώθηκαν από τα αρμόδια όργανα των ελληνικών αερολιμένων ως παραβάσεις κατά περίπτωση, όπως εκτίθεται στο ιστορικό, η από κοινού χρήση επίγειων μέσων και προσωπικού. Αντίστοιχα δε θα πρέπει να αντιμετωπίζονται και από την αδειοδοτούσα αρχή.

#### **Επί του δεύτερου ερωτήματος**

**27.** Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγ. 2 του ν. 3959/2011 (Α΄ 93) «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού» συγκέντρωση επιχειρήσεων θεωρείται ότι υπάρχει είτε από τη συγχώνευση με οποιονδήποτε τρόπο δύο ή περισσότερων προηγούμενων ανεξάρτητων επιχειρήσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων είτε με την απόκτηση, από ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση ή από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα, με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλον τρόπο, ελέγχου στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων. Με βάση τον ως άνω ορισμό οι αναφερόμενες στο ιστορικό συγχωνεύσεις και εξαγορές εμπίπτουν κατ αρχήν στην έννοια της συγκέντρωσης του ως άνω άρθρου. Ωστόσο όπως προκύπτει από την παράγ.1 της ως άνω διάταξης η συγκέντρωση επιχειρήσεων δεν εμπίπτει καθ' εαυτή στις απαγορεύσεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 δια των οποίων καθορίζονται οι απαγορευμένες συμφωνίες και συμπεριφορές που νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

**28.** Εξάλλου, κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, οι όροι «συμφωνία», «αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων» και «εναρμονισμένη πρακτική»



καταλαμβάνουν, από υποκειμενική άποψη, μορφές συμπαιγνίας των οικείων επιχειρήσεων που έχουν ως περιεχόμενο να συμπεριφερθούν στην αγορά κατά κοινή βούληση, η καθεμία στο πλαίσιο του τομέα δραστηριότητάς της, κατά καθορισμένο τρόπο που απαγορεύεται, (Αποφάσεις ΔΕΚ Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni, C- 49/92P, σκ. 131, τής 4.6.2009, C-8/08 T-Mobile Netherlands BV κ.λπ. κατά Raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, σκ.23, ΣτΕ 2007/2013, 2780/2012 επταμ, με παραπ. ΔΕΚ αποφάσεις της 15.7.1970, C-41/69, ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, Σ. 1969-1971, σ. 397, σκ. 112, και της 29.10.1980, C-209-215, 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Σ. 1980/III, σ. 207, σκ. 86 αποφάσεις ΠΕΚ της 17.12.1991, T- 7/89, Hercules Chemicals κατά Επιτροπής, Σ. 1991, σ. II-1711, σκ. 255-256, της 8.7.2008, T- 99/04, AC-Treuhand AG κατά Επιτροπής σκ. 90, 118, 122, ΣτΕ 2007/2013, 2780/2012 επταμ.). Από την άποψη αυτή, σημασία δεν έχει η μορφή με την οποία εκδηλώνεται η βούληση και ο συντονισμός της δράσης των ενεχομένων επιχειρήσεων (ΔΕΚ, ACF Chemiefarma, σκ. 112, Van Landewyck, σκ. 86), ούτε αν έχει καταρτισθεί έγκυρη και δεσμευτική σύμβαση, κατά τους όρους του εθνικού δικαίου, ούτε αν οι ενεχόμενες επιχειρήσεις έχουν σχηματίσει την αντίληψη ότι, ως εκ της φύσεως των μεταξύ τους επαφών και συνεννοήσεων έχουν νομική, εν τοις πράγμασι, ή ηθική υποχρέωση να τηρήσουν τα συμφωνηθέντα αλλά το περιεχόμενό της κοινής βούλησης (βλ. αποφάσεις ανωτέρω, επίσης ΔΕΚ, απόφαση Sandoz, C-277/87, σκ. 11-13, ΠΕΚ αποφάσεις Mayr- Melnhof Kartongesellschaft mbH κατά Επιτροπής T-347/94, Σ. II-1751, σκ. 65, 74, 143, της 11.12.2003, Ventouris κατά Επιτροπής, T-59/99, Σ. II-5257, σκ. 52-54 και 62-64, T-49/02, Brasserie nationale, σκ. 97, 140 της 30.4.2009, CD-Contact Data κατά Επιτροπής, T-18/03, Σ. II- 1021, σκ. 48, κα. ΣτΕ 2007/2013, 2780/2012 επταμ.).

**29.** Στην προκειμένη περίπτωση από το ιστορικό που παρατίθεται, πέραν του γεγονότος της συγκέντρωσης και της περιστασιακής - σε μεμονωμένα αναφερόμενες περιπτώσεις - κοινής χρήσης επίγειων μέσων, δεν αναφέρονται συμφωνίες ή πρακτικές όπως περιγράφονται ανωτέρω εκ των οποίων να μπορεί να ελεγχθεί η κοινή βούληση των φορέων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων ώστε να στοιχειοθετούνται οι απαγορευμένες περιπτώσεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011. Συνεπώς για την διαπίστωση της ύπαρξης ή μη απαγορευμένων συμφωνιών ή πρακτικών που πλήττουν τον ανταγωνισμό απαιτείται ειδική έρευνα και παράθεση πραγματικού που να αφορά τα ζητήματα που

αναλύονται ανωτέρω και δεν μπορεί να υπάρξει διαπίστωση μόνο από τα παρατιθέμενα στο ιστορικό του ερωτήματος γεγονότα.

**30.** Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, όπως προκύπτει από το άρθρο 14 του ν. 3959/2011, αρμόδια για την τήρηση των διατάξεων που αφορούν την προστασία του ανταγωνισμού είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού η οποία διαπιστώνει κατόπιν ειδικής διερεύνησης αν υφίσταται παράβαση των άρθρων 1 και 2 του ως άνω νόμου και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) και λαμβάνει τις αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 25 ν. 3959/2011. Ειδικότερα εις ότι αφορά τις συγκεντρώσεις επιχειρήσεων, η ως άνω Επιτροπή είναι αρμόδια τόσο για την εκ των προτέρων έγκριση κατά τα άρθρα 7 και 8, της πραγματοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων που γνωστοποιείται σε αυτή κατά το άρθρο 6, όσο και για την λήψη εκ των υστέρων μέτρων κατά την παράγραφο 4 του άρθρου 9 εφ' όσον διαπιστωθεί ότι η συγκέντρωση έχει πραγματοποιηθεί κατά παράβαση των διατάξεων του ως άνω νόμου ή των σχετικών αποφάσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Σημειώνεται ότι στο παρατιθέμενο ιστορικό δεν γίνεται μνεία περί μη ύπαρξης έγκρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τις επίμαχες συγκεντρώσεις.

**31.** Συνεπώς η ερωτώσα υπηρεσία εφ' όσον έχει λόγους και πέραν των αναφερομένων στο ιστορικό να θεωρεί ότι πλήττεται ο ανταγωνισμός από τις συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην αγορά των επίγειων υπηρεσιών σε ελληνικούς αερολιμένες μετά τις συγκεντρώσεις που περιγράφονται στο ιστορικό, ή ότι αυτές έχουν γίνει κατά παράβαση των ως άνω διατάξεων των άρθρων 6, 7 και 8 του ν. 3959/2011, οφείλει να απευθύνει σχετικό αίτημα προς την Αρχή Ανταγωνισμού προκειμένου αυτή να προχωρήσει σε ειδική έρευνα εντός των αρμοδιοτήτων της και να λάβει εν συνεχεία τα μέτρα που θα προκρίνει. Στην περίπτωση δε που διαπιστωθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι πέραν της κοινής χρήσης παραβιάζονται και άλλες περιπτώσεις του άρθρου 14 παράγ. 1.1. ΒΚΕΕ θα πρέπει να ενεργήσει τα νόμιμα σε σχέση προς την έγκριση των ενεχόμενων φορέων.

### **Συμπέρασμα**

Κατ' ακολουθία των προεκτεθέντων, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Γ') γνωμοδοτεί επί του τιθεμένου ερωτήματος ομοφώνως ως ακολούθως:

**32.** Στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος ότι η ύπαρξη κοινού ιδιοκτησιακού καθεστώτος υπό όλες τις μορφές που αυτό διαπιστώνεται στο ιστορικό του

ερωτήματος δεν αποτελεί λόγο εξαίρεσης από την απαγόρευση της από κοινού χρήσης των επίγειων μέσων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγ. 5 του ΒΚΕΕ και κάθε δραστηριοποιούμενος επίγειος φορέας θα πρέπει να διαθέτει ο ίδιος τις ελάχιστες προϋποθέσεις σε μέσα και προσωπικό τόσο για να αποκτήσει όσο και για να διατηρήσει την άδειά του, ανεξαρτήτως από το ιδιοκτησιακό του καθεστώς, χωρίς να δίδεται η δυνατότητα χρήσης μέσων άλλου αυτοτελώς δραστηριοποιούμενου φορέα με τον οποίο συνδέεται σε επίπεδο ιδιοκτησιακού καθεστώτος καθ' οιονδήποτε τρόπο.

**33.** Στο δεύτερο σκέλος του ερωτήματος ότι η ερωτώσα υπηρεσία εφ' όσον έχει λόγους να θεωρεί ότι πλήττεται ο ανταγωνισμός από τις συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην αγορά των επίγειων υπηρεσιών σε ελληνικούς αερολιμένες μετά τις συγκεντρώσεις που περιγράφονται στο ιστορικό, ή ότι αυτές έχουν γίνει κατά παράβαση των ως άνω διατάξεων των άρθρων 6, 7 και 8 του ν. 3959/2011, οφείλει να απευθύνει σχετικό αίτημα προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού προκειμένου αυτή να προχωρήσει σε ειδική έρευνα εντός των αρμοδιοτήτων της και να λάβει εν συνεχεία τα μέτρα που θα προκρίνει. Στην περίπτωση δε που διαπιστωθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι πέραν της κοινής χρήσης παραβιάζονται και άλλες περιπτώσεις του άρθρου 14 παράγ. 1.1. ΒΚΕΕ θα πρέπει να ενεργήσει τα νόμιμα σε σχέση προς την έγκριση των ενεχόμενων φορέων.

Θεωρήθηκε

Αθήνα 27 Δεκεμβρίου 2017

Η Πρόεδρος

Βασιλική Δούκα

Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.



Η Εισηγήτρια

Μαρία Δεληγιάννη

Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.