

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 627/2016\***

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1<sup>ου</sup> ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1<sup>Α</sup>, Αθήνα, την 22<sup>α</sup> Ιουνίου 2016, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης  
Μέλη: Δημήτριος Λουκάς - (Αντιπρόεδρος)  
Λευκοθέα Ντέκα,  
Νικόλαος Ζευγώλης – (Εισηγητής),  
Παναγιώτης Φώτης,  
Δημήτριος Δαηλάτος και  
Ιωάννης Αυγερινός.

Γραμματέας: Ευγενία Ντόρντα

Το μέλος Βικτωρία Μερτικοπούλου δεν συμμετείχε στην συζήτηση του θέματος λόγω αποχής (Πρακτικό 11/11-3-2016).

**Θέμα της συνεδρίασης**: Λήψη απόφασης επί προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία «**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**» και το διακριτικό τίτλο «**ΟΛΠ Α.Ε.**» από την εταιρία με την επωνυμία «**COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED**», μέλος του Ομίλου COSCO.

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της συζητήσεως την Ευγενία Ντόρντα με αναπληρώτρια αυτής την Ευαγγελία Ρουμπή.

Στη συνεδρίαση η νομίμως κλητευθείσα εταιρία COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED παραστάθηκε με το νόμιμο εκπρόσωπο της εταιρίας, Άγγελο Καρακώστα, Αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή της ΣΕΠ ΑΕ μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Δημητρίου Τζουγανάτου, Νικολάου Κοσμίδη και Ιφιγένειας Βουρδούνη, την οποία νομιμοποίησε προφορικά ο νόμιμος εκπρόσωπος Άγγελος Καρακώστας.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στον Εισηγητή της υπόθεσης, Νικόλαο Ζευγώλη, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ.4394/17.6.2016 γραπτή Εισήγηση, επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Κατόπιν το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι του ενδιαφερόμενου μέρους, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της εισηγήσεως, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις, απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της ΕΑ, καθώς και μέλη της Γενικής Διεύθυνσης δια του Προέδρου. Κατά την ακροαματική διαδικασία οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της COSCO κατέθεσαν πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού και αποχώρησαν από την αίθουσα.

---

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δυο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: (1) Έκδοση για το ΦΕΚ, (2) Έκδοση για την εταιρία COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (ΦΕΚ 93 Α'/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β'/16.1.2013). Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, η Ολομέλεια της ΕΑ, προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης με τη συμμετοχή του Εισηγητή της υπόθεσης, Νικόλαου Ζευγώλη, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία και αφού έλαβε υπόψη την έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, όλα τα στοιχεία του φακέλου της ανωτέρω υπόθεσης, τις απόψεις των μελών, την κατατεθείσα πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων όπως τελικά διαμορφώθηκε και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

## ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

### Α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1. Την **26.02.2016** με το υπ' αριθμ. πρωτ. 1502 έγγραφο η εταιρία με την επωνυμία «COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED» (εφεξής και «COSCO HK» ή «γνωστοποιούσα» ή «εξαγοράζουσα») υπέβαλε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») έντυπο πλήρους γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, σχετικά με την απόκτηση από την ίδια του αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «ΟΛΠ» ή «εξαγοραζόμενη») από την ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (εφεξής και «ΤΑΙΠΕΔ»), κατόπιν διεθνούς πλειοδοτικού διαγωνισμού.

2. Δυνάμει της από 05.03.2014 πρόσκλησης για την εκδήλωση ενδιαφέροντος αναφορικά με την απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ, το ΤΑΙΠΕΔ κάλεσε τους ενδιαφερόμενους επενδυτές για την υποβολή εκδηλώσεων ενδιαφέροντος σχετικά με την απόκτηση ποσοστού ανερχόμενου σε 67% επί του μετοχικού κεφαλαίου (μ.κ.) της ΟΛΠ (ήτοι 16.750.000 μετοχές)<sup>1</sup>. Την 17.02.2016, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ ανακήρυξε ομόφωνα την COSCO HK ως Προτιμώμενο Επενδυτή, κατόπιν και της από 20.1.2016 κατάθεσης βελτιωμένης δεσμευτικής προσφοράς της εταιρίας<sup>2</sup>. Βάσει της σχετικής συμφωνίας των μερών, η εξαγοράζουσα θα καταβάλει 22 EURO ανά μετοχή, ήτοι συνολικά 368,5 εκ. EURO , ενώ η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,5 δισ. EURO.<sup>3</sup>

3. Κατόπιν της υποβολής της γνωστοποίησης η εξαγοράζουσα υπέγραψε με το ΤΑΙΠΕΔ στις 8.4.2016 **αφενός Σύμβαση Πώλησης Μετοχών**<sup>4</sup> (Share Purchase Agreement, εφεξής «Σύμβαση Πώλησης») και **αφετέρου Συμφωνία Μετόχων** αναφορικά με την ΟΛΠ (Shareholders' Agreement, εφεξής «Σύμβαση Μετόχων»)<sup>5</sup>. Η συναλλαγή προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθεί σε δύο στάδια:

<sup>1</sup> Στον εν λόγω διαγωνισμό συμμετείχαν συνολικά τα ακόλουθα έξι (6) σχήματα (μεταξύ των οποίων και η γνωστοποιούσα): (1) APM Terminals B.V., (2) Cartesian Capital Group LLC, (3) International Container Terminal Services Inc, (4) Ports America Group Holdings, (5) Utilico Emerging Markets Limited και (6) COSCO HK.

<sup>2</sup> Ανταποκρινόμενη (της COSCO HK) στο από 12.01.2016 σχετικό αίτημα του ΤΑΙΠΕΔ.

<sup>3</sup> Η ως άνω αξία «περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ανωτέρω προσφορά των 368,5 εκατ. ευρώ, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία και τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη Σύμβαση Παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους της τάξης των 410 εκατ. ευρώ. Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται επίσης υπόψη τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι την λήξη της παραχώρησης το 2052».

<sup>4</sup> Η εν λόγω σύμβαση εγκρίθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο με την υπ' αρ. 54/2016 απόφασή του. Βλέπε σχετικά το προοίμιο στ. Α της ως άνω σύμβασης.

<sup>5</sup> Σημειώνεται ότι στο παρόν έγγραφο όροι με κεφαλαία γράμματα αναφερόμενοι στις συμβάσεις στο πλαίσιο της υπό κρίση συναλλαγής έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς στην οικεία σύμβαση.

(α) Στο πρώτο στάδιο (Φάση Ι)<sup>6</sup> η COSCO HK θα αποκτήσει 12.750.000 μετοχές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 51% του μ.κ. της ΟΛΠ έναντι τιμήματος το οποίο θα ανέρχεται σε 280,5 εκ. EURO, συναλλαγή η οποία, με βάση τα στοιχεία της γνωστοποίησης, συνεπάγεται την απόκτηση από την ίδια αποκλειστικού ελέγχου επί της ΟΛΠ. Επιπρόσθετα, κατά το χρόνο ολοκλήρωσης του εν λόγω σταδίου επιπλέον 4.000.000 μετοχές της ΟΛΠ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 16% του μ.κ. αυτής, θα παρακατατεθούν σε ειδικό λογαριασμό παρακαταθήκης μετοχών που θα τηρεί πιστωτικό ίδρυμα-θεματοφύλακας, τον οποίο θα έχουν ορίσει τα μέρη<sup>7</sup>. Συγχρόνως, η εξαγοράζουσα θα θέσει σε παρακαταθήκη (σε ειδικό έντοκο χρηματικό λογαριασμό μεσεγγύησης) το ποσό των 88 εκ. EURO, το οποίο αντιστοιχεί στο τίμημα για την απόκτηση των ανωτέρω αναφερόμενων μετοχών.

(β) Στο δεύτερο στάδιο (Φάση ΙΙ) και με την πλήρωση των προβλεπόμενων αιρέσεων, μεταξύ των οποίων η ολοκλήρωση των Αρχικών Υποχρεωτικών Επενδύσεων<sup>8</sup>, οι παρακατατεθειμένες μετοχές θα αποδεσμευτούν υπέρ της εξαγοράζουσας, τα δε κεφάλαια υπό μεσεγγύηση θα μεταφερθούν σε λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ.

4. Ως εκ τούτου, με την ολοκλήρωση των ανωτέρω αναφερόμενων δύο σταδίων, η γνωστοποιούσα θα κατέχει συνολικά το 67% του μ.κ. της ΟΛΠ, ενώ το ΤΑΙΠΕΔ θα κατέχει ποσοστό ανερχόμενο περίπου σε 7,5%, δεδομένου ότι προ της συναλλαγής το ΤΑΙΠΕΔ ελέγχει το 74,14% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ.

5. Σημειώνεται ότι μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ είχε συναφθεί η από 13.02.2002 σύμβαση παραχώρησης<sup>9</sup>, κυρωθείσα με το ν. 3654/2008<sup>10</sup>, με αντικείμενο την παραχώρηση του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς και με διάρκεια, όπως αυτή τροποποιήθηκε δυνάμει της από 18.11.2008 σύμβασης<sup>11</sup>, έως τις 13.02.2052 (ήτοι για 50 έτη). Περαιτέρω, δυνάμει της από 25.11.2008 Σύμβασης Παραχώρησης που υπογράφηκε μεταξύ της ΟΛΠ και της εταιρίας Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. («ΣΕΠ Α.Ε.»), μέλους του ομίλου COSCO, θυγατρικής της εκ τρίτου συμβαλλόμενης στη Σύμβαση Παραχώρησης COSCO Pacific Limited, παραχωρήθηκε στη ΣΕΠ Α.Ε. η λειτουργία και διαχείριση των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ΟΛΠ. Σημειώνεται ότι η εν λόγω συμφωνία κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου με το Ν.3755/2009<sup>12</sup>. Η ΟΛΠ διατήρησε τη διαχείριση και εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, η οποία αποτελεί αντικείμενο της υπό εξέταση συναλλαγής.

6. Στο πλαίσιο της υπό εξέταση συναλλαγής, με βάση τα στοιχεία του φακέλου, η ΟΛΠ υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο την από 8.4.2016 συμφωνία τροποποίησης της υφιστάμενης από 13.02.2002 σύμβασης παραχώρησης (εφεξής και «Νέα Σύμβαση Παραχώρησης»)<sup>13</sup>. Σύμφωνα με αυτήν, το παραχωρούμενο Δικαίωμα συνίσταται στο αποκλειστικό δικαίωμα της ΟΛΠ να κατέχει, να χρησιμοποιεί και να εκμεταλλεύεται τα

<sup>6</sup> Το στάδιο αυτό τελεί μεταξύ άλλων υπό την αίρεση της υπογραφής και της κύρωσης δια νόμου της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης (βλ. άρθρο 3.1 στ. ε της Σύμβασης Πώλησης).

<sup>7</sup> Η σχετική σύμβαση μεσεγγύησης με το θεματοφύλακα προσκομίστηκε από τη γνωστοποιούσα ως παράρτημα της υπογραφείσας Σύμβασης Πώλησης.

<sup>8</sup> Βλ. άρθρο 4.1 στ. β της Σύμβασης Πώλησης.

<sup>9</sup> Σε εκτέλεση του άρθρου 35 του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.06.2001).

<sup>10</sup> ΦΕΚ Α' 57/03.04.2008.

<sup>11</sup> Η οποία εγκρίθηκε με την ΚΥΑ 8322.03/12/08/19.11.2008 (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008).

<sup>12</sup> Ν.3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.03.2009) «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας "Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε." (ΟΛΠ Α.Ε.) και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

<sup>13</sup> Σημειώνεται ότι στον κυρωτικό Ν. 4404/2016, αναφέρεται προφανώς εκ παραδρομής ότι η εν λόγω σύμβαση υπεγράφη την 24.06.2016.

Στοιχεία Παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και των περιορισμών της σύμβασης, καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης<sup>14</sup>.

7. Μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης, η ΟΛΠ υποχρεούται να πραγματοποιήσει συγκεκριμένες επενδύσεις. Η διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησής τους προβλέπεται αναλυτικά στο άρθρο 7 αυτής. Το αντάλλαγμα της παραχώρησης συνίσταται σε ποσοστό 3,5% επί των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΠ, το δε ποσό που προκύπτει κατά τα ανωτέρω δεν μπορεί να υπολείπεται των 3.500.000 EURO ετησίως<sup>15</sup>. Η θέση σε ισχύ της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης τελεί μεταξύ άλλων υπό την αίρεση της κύρωσής της δια νόμου, καθώς και της ολοκλήρωσης της Φάσης Ι της Σύμβασης Πώλησης<sup>16,17</sup>, το δε παραχωρούμενο Δικαίωμα λήγει την 13.02.2052<sup>18</sup> (ημερομηνία που συμπίπτει με την ημερομηνία λήξης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης). Συνεπώς, καθίσταται σαφής η αλληλεξάρτηση της Σύμβασης Πώλησης και της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης.

## B. ΤΑ ΜΕΡΗ

8. Για τις ανάγκες εξέτασης της υπό κρίση πράξης, ως μέρη θεωρούνται αφενός η γνωστοποιούσα COSCO HK και αφετέρου η ΟΛΠ. Για λόγους πληρότητας, παρατίθενται πληροφορίες και για τον Όμιλο, στον οποίο ανήκει η γνωστοποιούσα.

### B.1. COSCO HK και Όμιλος της Γνωστοποιούσας

9. Η εταιρία COSCO HK ιδρύθηκε το 1994<sup>19</sup> με έδρα το Χονγκ Κονγκ και αποτελεί εταιρία συμμετοχών (holding). Σύμφωνα με το καταστατικό της, αντικείμενο δραστηριότητάς της είναι η πώληση πλοίων και η παροχή συναφών υπηρεσιών, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας διαμεταφοράς, οι ταχυμεταφορές, η διαχείριση ακινήτων και η υψηλή τεχνολογία.

---

<sup>14</sup> Στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονται στη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης έχουν απολέσει τον απόρρητο χαρακτήρα τους, διότι κατά το χρόνο δημοσίευσης της παρούσας Απόφασης η ως άνω σύμβαση είχε ήδη κυρωθεί (Ν. 4404/2016) και δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Α' 126/8-7-16).

Βλ. άρθρο 4.1. Στο άρθρο 4.2. αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένες από τις εξουσίες που απορρέουν από το Δικαίωμα, μεταξύ των οποίων και η είσπραξη των εσόδων από την εκμετάλλευση του παραχωρούμενου δικαιώματος (περιλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών, τα οποία αναλύονται σε Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών και Τέλη Λιμενικών Υποδομών - βλ. άρθρο 10.1). Τα Στοιχεία Παραχώρησης περιγράφονται στο άρθρο 3.5 της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης και αφορούν:

α) το σύνολο των χερσαίων χώρων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης, πλην των Εξαιρουμένων Χώρων και Στοιχείων, όπως καθένα ορίζεται στο Αναλυτικό Τοπογραφικό Διάγραμμα,

β) τη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, με την επιφύλαξη των περιορισμών που τίθενται στο άρθρο 4.3 της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης και

γ) με την εξαίρεση οποιωνδήποτε υποδομών, ανωδομών και κτιρίων κατεδαφισθέντων σύμφωνα με τους όρους της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης, το σύνολο των υποδομών, ανωδομών και κτιρίων που υφίστανται κατά την υπογραφή της σύμβασης ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως).

<sup>15</sup> Άρθρα 15.1 και 15.2. Σημειώνεται ωστόσο ότι, σύμφωνα με το άρθρο 15.7, αν στο τέλος οποιασδήποτε οικονομικής χρήσης που αρχίζει από τη 18<sup>η</sup> επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της σύμβασης και εφεξής ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης της COSCO HK υπερβεί το 20%, η ΟΛΠ θα καταβάλει ως επιπλέον αντάλλαγμα για το εν λόγω έτος 40% επί των Περιοδικών Ταμειακών Ροών.

<sup>16</sup> Άρθρο 1.1. Συναφώς αναφέρεται ότι κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος η Νέα Σύμβαση Παραχώρησης θα αντικαταστήσει την υφιστάμενη από 13.02.2002 σύμβαση παραχώρησης (άρθρο 1.6), σε περίπτωση δε που λόγω μη πλήρωσης των αναβλητικών αιρέσεων εντός ρητής προθεσμίας η Νέα Σύμβαση Παραχώρησης δεν τεθεί σε ισχύ, η υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης δεν επηρεάζεται (άρθρο 1.5).

<sup>17</sup> Βλ. και άρθρο 25.2 στ. ε της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης.

<sup>18</sup> Άρθρο 4.5.

<sup>19</sup> <http://www.cosco.com.hk/en/intro/group/group.asp>.

10. Η COSCO HK έχει, μεταξύ άλλων, τις κάτωθι θυγατρικές εταιρίες, οι οποίες δεν δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια:

- (α) COSCO International Holdings Ltd,
- (β) COSCO (HK) Industry & Trade Holdings Ltd,
- (γ) COSCO (HK) Freight Service Holdings Ltd,
- (δ) COSCO (HK) Property Development Ltd,
- (ε) COSCO HK (Beijing) Investment Co Ltd,
- (στ) COSCO Petroleum Pte. Ltd. και
- (ζ) COSCO Network Limited.

Το αντικείμενο των ανωτέρω θυγατρικών εταιριών παρουσιάζεται ως εξής:

**(α) COSCO International Holdings Ltd:** Δραστηριοποιείται στον τομέα παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών εμπορίας πλοίων, της θαλάσσιας ιδιωτικής ασφάλισης, της προμήθειας εξοπλισμού και ανταλλακτικών πλοίων και της εμπορίας και προμήθειας καυσίμων πλοίων και συναφών προϊόντων. Η εταιρία δραστηριοποιείται στην Κίνα, το Χονγκ Κονγκ, τη Γερμανία, τη Σιγκαπούρη, την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

**(β) COSCO (HK) Industry & Trade Holdings Ltd:** Αποτελεί εταιρία επενδύσεων και δραστηριοποιείται στους τομείς της πληροφορικής, των οδών ταχείας κυκλοφορίας, τη βιομηχανία και το εμπόριο.

**(γ) COSCO (HK) Freight Service Holdings Ltd:** Δραστηριοποιείται στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών για πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα και στον τομέα των υπηρεσιών μεταφοράς. Κύριο πεδίο δραστηριότητας της εταιρίας αποτελεί η αποστολή εμπορευμάτων, logistics, οι χερσαίες και εναέριες μεταφορές, η αποθήκευση και η αντιπροσωπεία διαφόρων ειδών πλοίων.

**(δ) COSCO (HK) Property Development Ltd:** Η εταιρία έχει ως αντικείμενο δραστηριότητας τη διαχείριση της περιουσίας του Ομίλου.

**(ε) COSCO HK (Beijing) Investment Co Ltd:** Η εταιρία προσφέρει υπηρεσίες διαχείρισης (management) σε άλλες θυγατρικές εταιρίες του Ομίλου, ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται στη διαχείριση ιδιοκτησιών, στην εκμίσθωση, στη μίσθωση γραφείων, στη διοίκηση ξενοδοχείων και τις ενοικιάσεις αυτοκινήτων.

**(στ) COSCO Petroleum Pte. Ltd.:** Δραστηριοποιείται στο εμπόριο πετρελαιοειδών καυσίμων.

**(ζ) COSCO Network Limited:** Δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών logistics στην Κίνα και παράλληλα προσφέρει υπηρεσίες πληροφορικής, τεχνικής υποστήριξης, συστήματα logistics και πλατφόρμες ηλεκτρονικού εμπορίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

11. Η COSCO HK, σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, ανήκει στον Όμιλο COSCO με μητρική (του Ομίλου) την εταιρία China Ocean Shipping (Group) Company (εφεξής και COSCO). Η γνωστοποιούσα ενημέρωσε τη ΓΔΑ ότι οι μετοχές της μητρικής της μεταφέρθηκαν στη νεοϊδρυθείσα εταιρία China COSCO Shipping Corporation Limited (εφεξής και COSCOCS), η οποία είναι μητρική του Ομίλου COSCOCS και ελέγχεται αποκλειστικά από το SASAC [State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council]. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, το SASAC «δεν αποτελεί επιχείρηση, ούτε είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, αλλά συνιστά μια Κυβερνητική Επιτροπή η οποία ορίζεται και εξουσιοδοτείται από το Κυβερνητικό Συμβούλιο (State Council), το οποίο είναι και το ανώτερο κυβερνητικό όργανο της Κινεζικής Δημοκρατίας. Η εν λόγω Επιτροπή ως κύριο έργο της έχει την εποπτεία της κρατικής περιουσίας των επιχειρήσεων που βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο της Κεντρικής Κυβέρνησης. [...] Πέραν την έλλειψης νομικής προσωπικότητας, η οποία αποτελεί sine qua non στοιχείο μιας εταιρίας, η SASAC δεν διοικείται από κάποιο εταιρικό όργανο αλλά απευθείας από υψηλόβαθμα στελέχη της Κινεζικής Κυβέρνησης». Επιπρόσθετα, η

γνωστοποιούσα επισημαίνει ότι οι μετοχές των Ομίλων COSCO και China Shipping συνεχίζουν να ανήκουν στο SASAC «και αυτό δεν μεταβάλλεται από το γεγονός ότι η SASAC διατηρεί τις μετοχές αυτές μέσω εταιρίας holding την οποία αυτή ίδρυσε, η οποία ουσιαστικά επίσης δεν ασκεί καμία επιχείρηση». Ταυτόχρονα, στην COSCOCS μεταφέρθηκαν και οι μετοχές της China Shipping Group Company (εφεξής και China Shipping), μητρικής του Ομίλου China Shipping<sup>20</sup>.

12. Για τους σκοπούς ανάλυσης της παρούσας, η γνωστοποιούσα λαμβάνεται υπόψη ως μέλος του Ομίλου COSCO. Ωστόσο, παρότι η ως άνω συναλλαγή, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, η Υπηρεσία την έλαβε επικουρικά υπόψη της στην αξιολόγηση της παρούσας, δεδομένου ότι η ολοκλήρωσή της αναμένεται στο άμεσο μέλλον<sup>21</sup>.

13. Ο Όμιλος COSCO εδρεύει στο Πεκίνο και αποτελείται από εννέα βασικές περιφερειακές εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε Χονγκ Κονγκ, ΗΠΑ, Ευρώπη, Σιγκαπούρη, Ιαπωνία, Αυστραλία, Κορέα, Δυτική Ασία και Αφρική. Στον Όμιλο συνολικά ανήκουν περισσότερες από 1.000 εταιρίες με υποκαταστήματα σε περισσότερες από 50 χώρες. Οι δραστηριότητες του Ομίλου αφορούν στη διεθνή ναυτιλία, στις θαλάσσιες μεταφορές με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου, στις υπηρεσίες logistics, καθώς και στη ναυπηγοεπισκευαστική και ναυπηγοκατασκευή. Ο δε Όμιλος China Shipping δραστηριοποιείται μέσω θυγατρικών σε πολλές αγορές που αφορούν στην εμπορική ναυτιλία και συναφείς αγορές και συγκεκριμένα στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container liner shipping), πετρελαιοειδών, χύδην φορτίου, προσώπων, οχημάτων (μέσω οχηματαγωγών πλοίων) και ειδικού φορτίου (special cargo ships). Επιπλέον, αναλαμβάνει τη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG transportation), τη διαχείριση λιμενικών υποδομών (terminals), υπηρεσίες logistics, ναυτιλιακής πρακτόρευσης (shipping agency), διαμεταφορών μέσω αέρος, ναυπηγοεπισκευής και ναυπηγοκατασκευής, κατασκευής και εμπορίας εμπορευματοκιβωτίων, επενδυτικές δραστηριότητες και την παροχή υπηρεσιών στους τομείς της πληροφορικής και τεχνολογίας. Διαχειρίζεται μέσω συμμετοχής σε κοινοπραξίες 22 terminals συνολικά (στην Κίνα και παγκοσμίως), κανένα από τα οποία δεν βρίσκεται στην περιοχή της Μεσογείου.

14. Ειδικότερα και σε ό,τι αφορά τους λιμένες της Μεσογείου όπου παρέχονται υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης μεταφορτούμενου (transshipment) φορτίου, ο Όμιλος COSCO δραστηριοποιείται μέσω της COSCO Pacific Ltd στο λιμενικό συγκρότημα Ambarlı, το οποίο αποτελεί τον κεντρικό λιμένα της Κωνσταντινούπολης. Συγκεκριμένα η COSCO Pacific συμμετέχει (μέσω θυγατρικής της) σε κοινοπραξία η οποία ελέγχει το Kumport, που αποτελεί έναν εκ των τριών σταθμών (terminals) του Ambarlı.

15. Ο Όμιλος COSCO δραστηριοποιείται στην ελληνική επικράτεια μέσω των κάτωθι εταιριών:

**(α) Της εταιρίας «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.»** (εφεξής «ΣΕΠ»), 100% θυγατρικής της COSCO Pacific Ltd. Αντικείμενο της ΣΕΠ είναι η λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση των Προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Πειραιώς (ΣΕΜΠΟ) δυνάμει της από 25.11.2008 σύμβασης παραχώρησης<sup>22</sup>, η οποία

<sup>20</sup> Βλ. ιστοσελίδα της COSCOCS (<http://en.coscocs.com/col/col6922/index.html>).

<sup>21</sup> Άλλωστε, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [EE C 31/5 της 05.02.2004] κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μίας συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό μπορούν να ληφθούν υπόψη οι εύλογα αναμενόμενες μελλοντικές αλλαγές στην αγορά (παρ. 9).

<sup>22</sup> Βλ. Ν. 3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009) με τίτλο «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε) και ρύθμιση συναφών θεμάτων». Η ως άνω σύμβαση

υπεγράφη μεταξύ της ΣΕΠ και της ΟΛΠ και σύμφωνα με την οποία η αρχική διάρκεια της παραχώρησης ανέρχεται σε 30 έτη από την ημερομηνία έναρξης αυτής και προβλέπεται δυνατότητα παράτασης υπό προϋποθέσεις<sup>23</sup>, η δε συνολική διάρκεια δεν μπορεί να υπερβεί τα 42 έτη. Ως προς τη δυναμικότητα του λιμένα, η γνωστοποιούσα αναφέρει πως η διαχειριστική ικανότητα των Προβλήτων II, III (ΣΕΠ) είναι 4.800.000 TEUS.

(β) Της εταιρίας «**COSCO GREECE S.A.**» (εφεξής «**COSCO Greece**»), η οποία αποτελεί θυγατρική της COSCO Europe GmbH και δραστηριοποιείται ως αποκλειστικός πράκτορας (agent) της εταιρίας «**COSCO Container Lines CO LTD**», δηλαδή, αναλαμβάνει την οργάνωση μεταφοράς φορτίου έναντι προμήθειας.

(γ) Της εταιρίας «**COSCO Container Lines CO LTD**» (εφεξής «**COSCON**»), θυγατρικής της China COSCO Holdings Company Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω πλοίων τακτικής δρομολόγησης. Η εταιρία κατέχει στόλο 160 πλοίων και εξυπηρετεί περισσότερες από 38 ναυτιλιακές ροές, συμπεριλαμβανομένων δρομολογίων στον Ειρηνικό, Άπω Ανατολή/Ευρώπη, Ιαπωνία/Αυστραλία και Κίνα/Αυστραλία. Η COSCON παρέχει επίσης μεταφορικές υπηρεσίες με διαφορετικά μεταφορικά μέσα (multi-modes transportation), οι οποίες καλύπτουν 5 ηπείρους.

(δ) Της εταιρίας «**COSCO Ports Greece S.a.r.l**»<sup>24</sup>, η οποία είναι θυγατρική της COSCO Pacific και συμμετέχει κατά 50% την εταιρία «Κέντρο Διαχείρισης και Διανομής Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιώς Α.Ε.» («**PCDC S.A.**»), την οποία και ελέγχει από κοινού με την έτερη μέτοχο<sup>25</sup>. Αντικείμενο της τελευταίας είναι η παροχή υπηρεσιών logistics στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά<sup>26</sup>.

(ε) Της εταιρίας «**China COSCO Logistics Co. Ltd**» («**COSCO Logistics**»), θυγατρικής της China Ocean Shipping (Group) Company, η οποία παρέχει διεθνώς μεταξύ άλλων υπηρεσίες logistics σε οικιακές συσκευές, ηλεκτρονικά, χημικά, ενέργεια, καθώς και υπηρεσίες εφοδιασμού για εκθέσεις και αεροπορικές μεταφορές και δραστηριοποιείται στην Ελλάδα στο πλαίσιο εξυπηρέτησης της σύμβασης διακίνησης προϊόντων της Hewlett Packard.

16. Αναφορικά με τον Όμιλο China Shipping, όπως επισημαίνει η γνωστοποιούσα, «[ο] όμιλος China Shipping δεν έχει υπό την διαχείρισή του, αλλά ούτε συμμετέχει με κάποιο ποσοστό σε κοινοπρακτικό σχήμα διαχείρισης κάποιου λιμένα (εμπορικού ή μη) στην περιοχή της Μεσογείου». Ο εν λόγω Όμιλος μεταφέρει μέσω της China Shipping Container Lines εμπορευματοκιβώτια στο λιμένα Πειραιά (ως πελάτης της ΣΕΠ).

## **B.2. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ)**

17. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, με έδρα στο Δήμο Πειραιά, ιδρύθηκε το 1930 ως Ν.Π.Δ.Δ. δυνάμει του Ν. 4748/1930<sup>27</sup>. Μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία με το Ν. 2688/1999, η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

---

τροποποιήθηκε με το από 26.07.2011 συμφωνητικό, που κυρώθηκε με το άρθρο 327 του Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.2012, «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος – Νέα εταιρική μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις»), καθώς και με το από 27.11.2014 συμφωνητικό, που κυρώθηκε με το άρθρο 18 του Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ Α' 269/24.12.2014, «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα - Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις»).

<sup>23</sup> Βλ. άρθρο 3.3 της ανωτέρω σύμβασης.

<sup>24</sup> Όπως αναφέρθηκε από τη γνωστοποιούσα, η εταιρία COSCO Ports Greece S.a.r.l. είναι εταιρία συμμετοχών με έδρα το Λουξεμβούργο, η οποία ουσιαστικά δημιουργήθηκε προκειμένου να αποκτήσει το 50% της PCDC S.A. Αυτό αποτελεί και τη μοναδική της δραστηριότητα.

<sup>25</sup> Τη DIAKINISSIS PORT (CY) LTD.

<sup>26</sup> Συγκεκριμένα η εν λόγω εταιρία διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους με διαφορετικές συνθήκες που επιτρέπουν τη διαχείριση γενικού/ξηρού φορτίου, προϊόντων συντήρησης και κατάψυξης, εύφλεκτων και χημικών.

<sup>27</sup> Ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Α.Ν. 1559/1950, ο δε τελευταίος κυρώθηκε και τροποποιήθηκε στη συνέχεια με το Ν. 1630/1951.

18. Όπως αναφέρθηκε ήδη, η ΟΛΠ κατέχει, έως την 13.02.2015, το αποκλειστικό δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του λιμένος Πειραιώς, δυνάμει της από 2002 σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό Δημόσιο.

19. Οι βασικοί τομείς δραστηριοποίησής της<sup>28</sup> είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης συμβατικών φορτίων εμπορικών πλοίων, η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων επιβατικών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων, η διαχείριση και εκμετάλλευση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, η διαχείριση και εκμετάλλευση του Σταθμού Διακίνησης και Αποθήκευσης Οχημάτων (Car Terminal) και η παροχή χώρων και υποδομών για γενικές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης πλοίων. Ως προς το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Πειραιώς, η ΟΛΠ λειτουργεί, διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται την Προβλήτα Ι. Ως προς τη δυναμικότητα του λιμένα, σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, η διαχειριστική ικανότητα της Προβλήτας Ι (ΟΛΠ) είναι 1.000.000 TEUS ετησίως ενώ με την ολοκλήρωση της επέκτασης του δυτικού προβλήτα ΙΙΙ, που αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2018, η δυναμικότητα των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ θα ανέλθει σε 6.200.000 TEUS.

20. Τα έσοδα της ΟΛΠ για τα έτη 2012-2015 έχουν ως κατωτέρω:

**Πίνακας 1: Έσοδα ΟΛΠ 2012-2015**

<i>ΟΛΠ</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2012-2015</b>
Συνολικά Έσοδα	106.592.452,79	108.630.469,40	104.320.264,31	99.880.455,20	-6,30%
Έσοδα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων	29.536.473,35	25.574.046,35	23.283.531,16	13.426.661,47	-54,54%

**Πηγή:** Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΟΛΠ 2015, σελ. 76

21. Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, τα συνολικά έσοδα του ΟΛΠ παρουσιάζουν σωρευτικά μικρή πτώση για το διάστημα 2012-2015. Ωστόσο, ειδικά αναφορικά με το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, παρατηρείται πολύ μεγάλη και σταθερή μείωση των εσόδων για το ίδιο διάστημα. Το σημαντικότερο μέρος της πτώσης παρουσιάστηκε κατά το τελευταίο έτος (2015) και η συγκεκριμένη πτώση αντιστάθμισε πλήρως τη μικρή αύξηση εσόδων του ΟΛΠ από λοιπές δραστηριότητες (ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα, έσοδα από παραχώρηση προβλητών ΙΙ & ΙΙΙ).

22. Η ΟΛΠ κατέχει το 100% του μετοχικού κεφαλαίου των εταιριών «ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΟΛΠ Α.Ε.» («ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε») και «ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» («ΟΛΠ Consulting & Logistics ΑΕ»). Όπως προκύπτει από τη γνωστοποίηση, το Δ.Σ. της ΟΛΠ αποφάσισε στις 27.08.2015 τη λύση και εκκαθάριση των εν λόγω θυγατρικών εταιριών της. Ως εκ τούτου και με βάση όσα αναφέρει σχετικά η γνωστοποιούσα, η ΟΛΠ δεν έχει θυγατρικές εταιρίες, ενώ επίσης δεν κατέχει μετοχές σε άλλες επιχειρήσεις.

23. Η μετοχική σύνθεση της ΟΛΠ, ως ίσχυε κατά την ημερομηνία υποβολής της γνωστοποίησης, έχει ως ακολούθως:

<b>ΜΕΤΟΧΟΙ</b>	<b>% επί του μ.κ.</b>
----------------	-----------------------

<sup>28</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 του από 28.06.2013 καταστατικού της ΟΛΠ, βασικός σκοπός της εταιρίας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς ή και άλλων λιμένων. Στον σκοπό της περιλαμβάνονται ιδίως τα εξής: (α) η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης φορτίων και επιβατών από και προς τον λιμένα, (β) η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής, (γ) η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής, βιομηχανικής, πετρελαϊκής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής και του σχεδιασμού και οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων και (δ) κάθε άλλη αρμοδιότητα που είχε ανατεθεί στην ΟΛΠ ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.



ΤΑΙΠΕΔ	74,14%
Επενδυτικό κοινό	25,86%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

## Γ. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

### Γ.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

#### Γ.1.1. Απόκτηση ελέγχου

24. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του Ν. 3959/2011 συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται, όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο.

25. Η γενική ρήτρα της εν λόγω διάταξης συγκεκριμενοποιείται έτι περαιτέρω με τις παρ. 3<sup>29</sup> και 4<sup>30</sup> του προαναφερόμενου άρθρου, που ορίζουν την έννοια και το υποκείμενο του ελέγχου αντίστοιχα. Σύμφωνα με αυτές, έλεγχο συνιστά η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, ενώ, όσον αφορά τα μέσα απόκτησης ελέγχου, ορίζεται ότι ο έλεγχος δύναται να απορρέει ιδίως από την απόκτηση δικαιωμάτων κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης ή από δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μίας επιχείρησης<sup>31</sup>.

26. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τα αναλυτικά οριζόμενα στη Σύμβαση Πώλησης<sup>32</sup> η γνωστοποιούσα θα αποκτήσει μετοχές που αντιπροσωπεύουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ (αρχικά ποσοστό 51% και σε δεύτερο στάδιο ποσοστό 16%).

27. Συνεπώς, η γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια των προαναφερόμενων διατάξεων.

#### Γ.1.2. Έλεγχος επί της ΟΛΠ

<sup>29</sup> Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5 του Ν. 3959/2011, «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».

<sup>30</sup> Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 5 του Ν. 3959/2011, «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».

<sup>31</sup> Συναφώς βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 95/1 της 16.4.2008) (εφεξής και Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση), η οποία αφορά τις αντίστοιχες με του Ν. 3959/2011 διατάξεις του ως άνω Κανονισμού, παρ. 17, όπου αναφέρεται ότι το πλέον σύνηθες μέσο απόκτησης ελέγχου είναι η απόκτηση μετοχών.

<sup>32</sup> Βλ. προοίμιο στ. Θ, καθώς και άρθρο 1.

28. Ο έλεγχος μπορεί να είναι αποκλειστικός ή κοινός. Ο αποκλειστικός έλεγχος αποκτάται de jure ή/και de facto και συνίσταται στη δυνατότητα μίας επιχείρησης να επηρεάσει καθοριστικά μία άλλη. Ειδικότερα, αποκλειστικός έλεγχος ασκείται, όταν η ελέγχουσα επιχείρηση έχει την εξουσία να καθορίζει τις στρατηγικές εμπορικές αποφάσεις της ελεγχόμενης, πράγμα που εξασφαλίζεται συνήθως μέσω της απόκτησης της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου<sup>33</sup>. Αντιθέτως, στην περίπτωση του κοινού ελέγχου η δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην ελεγχόμενη δεν ανήκει σε μία αλλά σε περισσότερες επιχειρήσεις, η από κοινού συνεννόηση των οποίων είναι απαραίτητη για τον καθορισμό της εμπορικής πολιτικής της ελεγχόμενης, καθώς έκαστη εξ αυτών έχει τη δυνατότητα δημιουργίας αδιεξόδου<sup>34</sup>. Η άσκηση κοινού ελέγχου δεν προϋποθέτει αναγκαία την ύπαρξη ίσων δικαιωμάτων ψήφου ή το δικαίωμα διορισμού ίσου αριθμού μελών στα όργανα διοίκησης, αλλά μπορεί να θεμελιώνεται λόγω ειδικών δικαιωμάτων αρνησικυρίας της μειοψηφίας επί αποφάσεων ουσιώδους σημασίας για την εμπορική στρατηγική της ελεγχόμενης, τα οποία βαίνουν πέραν της συνήθους προστασίας που απολαμβάνει η μειοψηφία προς εξασφάλιση των οικονομικών της συμφερόντων<sup>35</sup>. Τέτοιες αποφάσεις αφορούν θέματα όπως ενδεικτικά ο προϋπολογισμός, το επιχειρησιακό πρόγραμμα, σημαντικές επενδύσεις ή ο διορισμός ανώτερων στελεχών<sup>36</sup>.

29. Εν προκειμένω, με την υπό κρίση πράξη η COSCO HK θα αποκτήσει αρχικά μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 51% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ (φάση I), ενώ σε δεύτερο στάδιο θα αυξήσει το ποσοστό της σε 67% (φάση II). Σημειώνεται ότι από την ολοκλήρωση της φάσης I έως την ολοκλήρωση της φάσης II τα δικαιώματα ψήφου που απορρέουν από τις μετοχές που αντιστοιχούν σε 16% του μετοχικού κεφαλαίου και θα έχουν παρακατατεθεί σε ειδικό λογαριασμό παρακαταθήκης θα ασκούνται από το ΤΑΠΠΕΔ<sup>37</sup>.

30. Το πρώτο στάδιο της συναλλαγής τελεί μεταξύ άλλων υπό την αίρεση της τροποποίησης του καταστατικού της ΟΛΠ<sup>38</sup>. Σύμφωνα με την προαναφερόμενη τροποποίηση, [...] <sup>39</sup> [...] <sup>40</sup> [...] <sup>41</sup>, [...] <sup>42</sup>, [...] <sup>43</sup>. [...] <sup>44</sup>, [...] <sup>45</sup>. [...] <sup>46</sup>.

31. [...] <sup>47</sup>, [...] <sup>48</sup> [...]

32. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Πώλησης<sup>49</sup> [...].

33. Στο καταστατικό, όπως αυτό θα διαμορφωθεί κατόπιν της ανωτέρω τροποποίησης<sup>50</sup>, [...] <sup>51</sup> [...] <sup>52</sup> [...] <sup>53</sup>. [...]

<sup>33</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 54 και 56.

<sup>34</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 62.

<sup>35</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 65-66.

<sup>36</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 67.

<sup>37</sup> Βλ. άρθρα 6.4 της Σύμβασης Μεσεγγύησης και 7.7.3 της Σύμβασης Μετόχων. Συναφές είναι και το άρθρο 7.2 της Σύμβασης Πώλησης.

<sup>38</sup> Βλ. άρθρο 3.1 στ. γ της Σύμβασης Πώλησης.

<sup>39</sup> [...].

<sup>40</sup> [...]

<sup>41</sup> [...]

<sup>42</sup> [...]

<sup>43</sup> [...]

<sup>44</sup> [...]

<sup>45</sup> [...]

<sup>46</sup> [...]

<sup>47</sup> [...]

<sup>48</sup> [...]

<sup>49</sup> Βλ. άρθρο 6.5 στ. β και γ, καθώς και παράρτημα 2, μέρος Α στ. α.

<sup>50</sup> Βλ. προσάρτημα 1 του παραρτήματος 2 της Σύμβασης Πώλησης.

<sup>51</sup> [...]

34. [...] <sup>54</sup>. [...] <sup>55</sup>:

[...] <sup>56</sup>.

35. Περαιτέρω, στο καταστατικό της ΟΛΠ, όπως αυτό θα τροποποιηθεί, προβλέπεται <sup>57</sup>  
[...] Τα προαναφερόμενα προβλέπονται και από τη Σύμβαση Μετόχων <sup>58</sup>. [...]

36. Επιπροσθέτως, στη Σύμβαση Μετόχων προβλέπεται [...] <sup>59</sup>. [...] <sup>60</sup>. [...]

37. [...] <sup>61</sup>. [...]

38. Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερομένων, από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης της συναλλαγής η COSCO HK θα ελέγχει την πλειοψηφία των ψήφων στη Γενική Συνέλευση της ΟΛΠ. Ως προς τα ζητήματα για τα οποία απαιτείται αυξημένη απαρτία ή/και πλειοψηφία (υπερβαίνουσα το 51%), [...] Συνεπώς, φαίνεται ότι καταρχήν θα αποκτήσει μέσω της αγοράς της πλειοψηφίας των μετοχών της ΟΛΠ τον αποκλειστικό έλεγχο της τελευταίας και δη ήδη από την πρώτη φάση της συναλλαγής, καθώς θα δύναται να ασκεί καθοριστική επίδραση στα όργανα και άρα στη δραστηριότητα της αποκτώμενης.

39. Όμως, δεδομένου ότι κατά τα προαναφερόμενα κοινός έλεγχος μπορεί να υπάρχει ακόμη και στην περίπτωση που, όπως στην υπό κρίση συναλλαγή, δεν υπάρχει ισότητα ψήφων ή εκπροσώπησης στα όργανα λήψης αποφάσεων μεταξύ των δύο μητρικών εταιριών, πράγμα που συμβαίνει, όταν οι μειοψηφούντες μέτοχοι έχουν πρόσθετα δικαιώματα τα οποία τους επιτρέπουν να ασκούν αρνησικυρία σε αποφάσεις ουσιώδους σημασίας για την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά της κοινής επιχείρησης, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ύπαρξης κοινού ελέγχου των COSCO HK και ΤΑΙΠΕΔ και υπό αυτό το πρίσμα.

40. Εν προκειμένω, [...] Για να μπορούν όμως τα πρόσθετα αυτά δικαιώματα (όπως και γενικώς τα δικαιώματα αρνησικυρίας) να προσδώσουν κοινό έλεγχο θα πρέπει να αφορούν τις στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με την εμπορική πολιτική της κοινής επιχείρησης (δηλαδή εν προκειμένω της ΟΛΠ) και να μην περιορίζονται στα δικαιώματα αρνησικυρίας που παρέχονται συνήθως στη μειοψηφία των μετόχων, προκειμένου να προστατεύσουν τα οικονομικά τους συμφέροντα ως επενδυτών στην κοινή επιχείρηση. Αυτή η συνήθης προστασία των δικαιωμάτων της μειοψηφίας σχετίζεται με αποφάσεις θεμελιώδους σημασίας για την κοινή επιχείρηση, όπως τροποποιήσεις του καταστατικού, αύξηση ή μείωση του κεφαλαίου ή εκκαθάριση <sup>62</sup>. [...] <sup>63</sup>. [...] <sup>64</sup>.

41. Ομοίως δεν επιδρά [...] <sup>65</sup>, [...].

42. Συνεπώς, με την υπό κρίση πράξη η COSCO HK αποκτά τον αποκλειστικό έλεγχο επί της ΟΛΠ.

## Γ.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ

---

<sup>52</sup> [...]

<sup>53</sup> [...]

<sup>54</sup> [...]

<sup>55</sup> [...]

<sup>56</sup> [...]

<sup>57</sup> [...]

<sup>58</sup> [...]

<sup>59</sup> [...]

<sup>60</sup> [...]

<sup>61</sup> [...]

<sup>62</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 66.

<sup>63</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 73.

<sup>64</sup> Ο.π.

<sup>65</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 67.

43. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα και τις σχετικές οικονομικές καταστάσεις οι κύκλοι εργασιών, με βάση το άρθρο 10 του Ν. 3959/2011, έχουν ως εξής:

**ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2015 σε EURO**

	ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	ΕΛΛΑΔΑ
<b>Όμιλος COSCO</b>	[...]	> 140.573.180,26 <sup>66</sup>
<b>ΟΛΠ</b>	99.880.455,20	99.880.455,20

*Πηγή: Ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας COSCO χρήσης 2015, ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της γνωστοποιούσας χρήσης 2015, ετήσια οικονομική έκθεση ΟΛΠ χρήσης 2015.*

44. Βάσει των προαναφερόμενων κύκλων εργασιών καταρχήν πληρούνται τα ποσοτικά όρια που τίθενται με τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 του Ν. 3959/2011<sup>67</sup>.

45. Περαιτέρω, η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν έχει κοινοτική διάσταση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2<sup>68</sup> και 3<sup>69</sup> του Κανονισμού 139/2004<sup>70</sup>, διότι αφενός ο κύκλος εργασιών της ΟΛΠ υπολείπεται των 250 εκ. EURO<sup>71</sup>, αφετέρου η ΟΛΠ δραστηριοποιείται μόνο στην Ελλάδα με κύκλο εργασιών χαμηλότερο των 100 εκ. EURO<sup>72</sup>.

46. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση συγκέντρωση έχει εθνική διάσταση και υπόκειται σε γνωστοποίηση ενώπιον της ΕΑ.

<sup>66</sup> Με βάση τα συγκεκριμένα στοιχεία, ο εθνικός κύκλος εργασιών του Ομίλου προέρχεται από τις εργασίες των εταιριών ΣΕΠ, COSCO Greece, COSCON, COSCO Logistics και λοιπές εργασίες του Ομίλου στην ελληνική επικράτεια. Δεδομένου ότι είναι διαθέσιμα μόνο τα στοιχεία που αφορούν στις οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας ΣΕΠ για το 2015, ο εν λόγω κύκλος εργασιών υπολογίζεται ότι θα είναι τουλάχιστον ίσος με τον κύκλο εργασιών της ΣΕΠ.

<sup>67</sup> Στην οποία προβλέπεται ότι «Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ... που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά».

<sup>68</sup> Στο άρθρο 1 παρ. 2 του ως άνω Κανονισμού ορίζεται ότι «Μία συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ και β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

<sup>69</sup> Σύμφωνα με αυτή, «Μία συγκέντρωση που δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 έχει κοινοτική διάσταση, εφόσον: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ· β) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε κάθε ένα από τρία τουλάχιστον κράτη μέλη, υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ· γ) σε κάθε ένα από τα τρία τουλάχιστον κράτη μέλη που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του στοιχείου β), δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μία χωριστά συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ και δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

<sup>70</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [ΕΕ L 24/1, της 29.01.2004].

<sup>71</sup> Συνεπώς δεν πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 1 παρ. 2 εδ. β του ως άνω Κανονισμού. Το ίδιο ενδεχομένως να ισχύει και ως προς τον όμιλο COSCO, χωρίς ωστόσο αυτό να μπορεί να υποστηριχθεί με βεβαιότητα λόγω έλλειψης ακριβέστερων οικονομικών στοιχείων.

<sup>72</sup> Συνεπώς δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 1 παρ. 3 εδ. γ και δ του ως άνω Κανονισμού.

### Γ.3 ΠΑΡΑΔΕΚΤΗ ΚΑΙ ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

47. Με το έντυπο γνωστοποίησης συνυποβλήθηκε το προβλεπόμενο στο άρθρο 45 παρ. 1 του Ν. 3959/2011 παράβολο των 1.100 Ευρώ<sup>73</sup>. Η γνωστοποιούσα προσκόμισε επίσης φύλλο της εφημερίδας «ΗΜΕΡΗΣΙΑ» της 1.3.2016, στο οποίο δημοσιεύθηκε η υπό κρίση πράξη κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 6 του Ν. 3959/2011 και στην απόφαση της ΕΑ υπ' αρ. 558/2013. Επίσης, σχετική ανάρτηση έγινε στις 3.3.2016 στο διαδικτυακό τόπο της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

48. Η γνωστοποιούσα με το έντυπο γνωστοποίησης την 26.2.2016 υπέβαλε σχέδιο της Σύμβασης Πώλησης και της Σύμβασης Μετόχων (καθώς και των συναφών Σύμβασης Μεσεγγύησης και Νέας Σύμβασης Παραχώρησης), δεδομένου ότι κατά το χρόνο υποβολής της γνωστοποίησης οι ως άνω συμβάσεις δεν είχαν ακόμη υπογραφεί<sup>74</sup>, από τα οποία σχέδια πάντως προκύπτουν σαφώς οι πληροφορίες και τα στοιχεία που εμπεριέχονται στο έντυπο γνωστοποίησης, καθώς και η αποδεδειγμένη πρόθεση σύναψης συμφωνίας με το συγκεκριμένο περιεχόμενο από τα συμβαλλόμενα μέρη<sup>75</sup>. Σημειωτέον δε ότι η COSCO HK ανακηρύχθηκε προτιμώμενος επενδυτής στο σχετικό διαγωνισμό την 17.2.2016. Βάσει των ανωτέρω μπορεί να θεωρηθεί ότι η υπό κρίση συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε εμπροθέσμως<sup>76</sup>.

49. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 3.1 στ. b της Σύμβασης Πώλησης μεταξύ των αναβλητικών αιρέσεων για την ολοκλήρωση της φάσης I της συναλλαγής [...]<sup>77</sup>.

## Λ. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ/ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ<sup>78</sup>

### Λ.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

50. Ο κλάδος των λιμενικών υπηρεσιών περιλαμβάνει ένα εύρος διαστρωματώσεων και προσφερόμενων υπηρεσιών, οι οποίες απεικονίζονται στο παρακάτω διάγραμμα.

<sup>73</sup> Σειράς Θ 0250382, με α/α 490/23.2.2016 της Δ.Ο.Υ. ΦΑΕ Πειραιά.

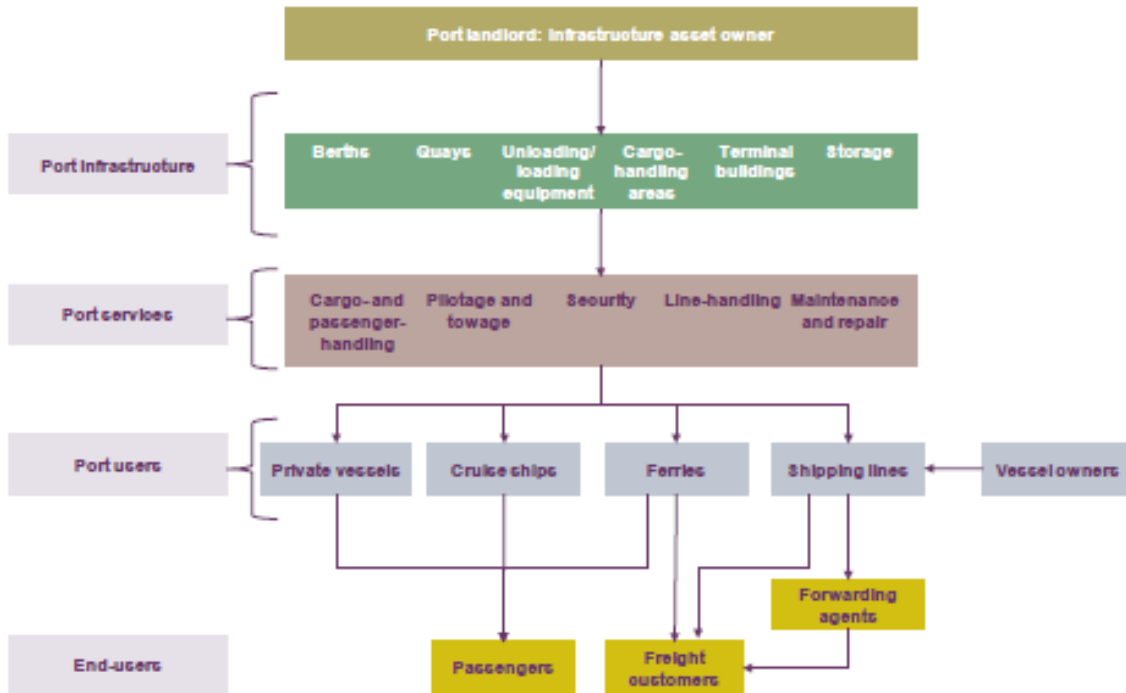
<sup>74</sup> Σημειώνεται ότι στις 06.05.2016 η γνωστοποιούσα προσκόμισε τις ανωτέρω συμβάσεις υπογεγραμμένες.

<sup>75</sup> Βλ. και ΕΑ 558/2013, σελ. 7, κεφ. 1.5, όπου αναφέρεται ότι «... Η γνωστοποίηση μπορεί να υποβληθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και σε χρόνο προγενέστερο, εφόσον αποδεδειγμένα υφίσταται εκ μέρους των συμμετεχουσών επιχειρήσεων πρόθεση σύναψης συμφωνίας ... Το έγγραφο που θα βεβαιώνει την πρόθεση των μερών για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης θα πρέπει να περιλαμβάνει τους όρους της συμφωνίας που αφορούν σε θέματα ανταγωνισμού».

<sup>76</sup> Βλ. και την απόφαση της ΕΑ υπ' αρ. 573/2013 επί της γνωστοποίησης της συγκέντρωσης ΟΠΑΠ/Κρατικά Λαχεία, παρ. 44, τελευταίο εδάφιο.

<sup>77</sup> [...]

<sup>78</sup> Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή/και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία προσφέρουν ή ζητούν τα σχετικά προϊόντα ή παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού και η οποία μπορεί να διακριθεί από άλλες γειτονικές γεωγραφικές περιοχές, ιδίως λόγω των αισθητά διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτές.



Πηγή: ΟΟΣΑ<sup>79</sup>

51. Σε κάθε λιμένα, η λιμενική αρχή (port landlord), στην περίπτωση του δημόσιου φορέα, ή ο ιδιωτικός φορέας διαχείρισης του λιμένα (port operator)<sup>80</sup>, είναι αρμόδιοι για τη διοίκηση και τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών, καθώς και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών στο σχετικό λιμένα. Ενδέχεται, επίσης, να συνίσταται από διαφορετικούς χωριστούς φορείς ή να είναι υπεύθυνος για περισσότερους του ενός λιμένες.

52. Οι λιμενικές υποδομές (port infrastructure) περιλαμβάνουν τις προβλήτες (quays), τις θέσεις πλεύρισης (berths), τα κτίρια και τον λοιπό μηχανολογικό εξοπλισμό. Με βάση τις λιμενικές υποδομές παρέχονται οι λιμενικές υπηρεσίες, έναντι πληρωμής, σε χρήστες των θαλάσσιων λιμένων (port users), ήτοι τα διάφορα είδη πλοίων (εμπορικά, επιβατικά κλπ) και κατ' επέκταση τους ιδιοκτήτες τους (ναυτιλιακές εταιρίες, ιδιώτες) αλλά και τους επιβάτες τους<sup>81</sup>. Οι λιμενικές υπηρεσίες παρέχονται είτε εντός του χώρου του λιμένα ή στις θαλάσσιες οδούς πρόσβασης σε αυτόν και περιλαμβάνουν ιδίως τεχνικές-ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης (pilotage), ρυμούλκησης (towage), ελλιμενισμού, επισκευής, συντήρησης και εξυπηρέτησης επιβατών. Ειδικά για τις επιχειρήσεις διακίνησης φορτίου, μεταξύ των προσφερόμενων υπηρεσιών περιλαμβάνονται και η φορτοεκφόρτωση, η στοιβασία, η μεταφόρτωση και οι λοιπές μεταφορές εντός του τερματικού σταθμού. Πέραν της χρέωσης για την προσφορά των ανωτέρω υπηρεσιών, οι χρήστες του Λιμένα Πειραιώς επιβαρύνονται με τέλη, τα οποία αποδίδονται στη λιμενική αρχή (ΣΕΠ ή ΟΛΠ) και αφορούν την είσοδο και παραμονή στο λιμάνι (ελλιμενισμός), αλλά και την εκτέλεση εργασιών εντός αυτού.

<sup>79</sup> OECD, Competition in Ports and Port Services, 2011, p. 22.

<sup>80</sup> Πρόκειται για ιδιωτικές εταιρίες στις οποίες το λιμάνι παραχωρεί αυτό το δικαίωμα (διαχειριστές τερματικών). Η Παγκόσμια Τράπεζα στο World Bank Port Reform Toolkit (WBPRTK), καταγράφει τέσσερα μοντέλα διοίκησης λιμένων, τα οποία είναι: Λιμένας Υπηρεσιών (Service Port), Λιμένας Εργαλείο (Tool Port), Λιμένας Ιδιοκτήτη Γης (Landlord Port) και Λιμένας Ιδιωτικής Υπηρεσίας (Private Service Port). Τα μοντέλα αυτά διαφέρουν στο αν οι υπηρεσίες προσφέρονται από το δημόσιο τομέα, τον ιδιωτικό τομέα ή από παρόχους μεικτού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, στον προσανατολισμό τους (τοπικό, περιφερειακό ή γενικό), στο σε ποιον ανήκουν οι υποδομές και ο κεφαλαιακός εξοπλισμός και στο ποιος προσφέρει το εργατικό δυναμικό και τη διαχείριση αποβάθρας.

<sup>81</sup> OECD, Competition in Ports and Port Services, 2011, p. 23-24.

## Δ.2 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΟΛΠ

53. Κατά την άποψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με τη θέση της οποίας η άποψη της γνωστοποιούσας ταυτίζεται, οι σχετικές αγορές που αφορούν στην υπό εξέταση συγκέντρωση επιχειρήσεων ταυτίζονται καταρχάς με τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η εξαγοραζόμενη επιχείρηση. Συγκεκριμένα, η ΟΛΠ δραστηριοποιείται στις επιμέρους αγορές λιμενικών υπηρεσιών που αναλύονται κατωτέρω υπό Δ.2.1 – Δ.2.5.:

### Δ.2.1. Παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης συμβατικών φορτίων εμπορικών πλοίων από και προς τον λιμένα<sup>82</sup>

54. Τα συμβατικά φορτία, σε αντιδιαστολή με τα φορτία που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια, περιλαμβάνουν στερεά (ορυκτά, τσιμέντο, στερεά καύσιμα κλπ) και υγρά (χημικά, ορυκτέλαια κλπ) φορτία, φορτία γενικών εμπορευμάτων (χαλυβουργικά, μάρμαρα, φορτία σε παλέτες, καπνά, οπωρικά) και τροχοφόρα οχήματα μέσω πλοίων τύπου Ro-Ro (φορτηγά οχηματαγωγά πλοία)<sup>83</sup>. Σύμφωνα με σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η εν λόγω αγορά είναι διακριτή από αυτή της παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων<sup>84</sup>, αλλά και από την αγορά παροχής υπηρεσιών διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων επιβατικών πλοίων (ferry boats)<sup>85</sup>. Αντίστοιχες υπηρεσίες σε πλήρη ανταγωνισμό με την ΟΛΠ παρέχουν λιμενικοί οργανισμοί στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, όπως οι Οργανισμοί Λιμένος Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Λαυρίου κλπ.

55. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται (τουλάχιστον) η Ελληνική Επικράτεια. Η ακριβής οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς ωστόσο παρέλκει δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, ακόμα και υπό τη στενότερη θεώρησή της, δεδομένου ότι η εξαγοραζούσα (όπως και ο Όμιλος China Shipping) δεν δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή.

### Δ.2.2. Παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων επιβατικών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων από και προς τον λιμένα

56. Κατά την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ορίζεται ως διακριτή η αγορά μεταφοράς επιβατών και οχημάτων μέσω πλοίου, διακρίνοντας τις κατηγορίες των επιβατών σε επαγγελματίες και τουρίστες<sup>86</sup>. Ενδεχομένως δε η αγορά θα μπορούσε να διακριθεί και ως προς το είδος του πλοίου (αμιγώς επιβατικό πλοίο ή κρουαζιερόπλοιο).

57. Ως προς το σκέλος της ακτοπλοΐας, αντίστοιχες υπηρεσίες σε πλήρη ανταγωνισμό με την ΟΛΠ παρέχουν λιμενικοί οργανισμοί στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, όπως οι Οργανισμοί Λιμένος Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Λαυρίου, Ραφήνας κλπ. Ως προς τις ραγδαία αναπτυσσόμενες τα τελευταία έτη σχετικές προς κρουαζιερόπλοια υπηρεσίες, αυτές παρέχονται τόσο από τους ως άνω οργανισμούς όσο και από τους λιμένες νησιών με αυξημένη τουριστική κίνηση, όπως η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Ρόδος, ή σε περιοχές όπως πχ

<sup>82</sup> Βλ. ενδεικτικά, αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/A.36.568/D3 - Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg (2004), παρ. 72-81, COMP/M.5093 DP WORLD / CONTI 7 / RICKMERS / DP WORLD BREAKBULK/ JV (2008), παρ. 11-17 και COMP/M.6305 - DFDS/C.RO PORTS/ ÄLVSBORG, παρ. 19-23.

<sup>83</sup> (Roll on /Roll off) Τα εν λόγω πλοία είναι φορτηγά των οποίων τα φορτία κυλιούνται (ρολάρουν) από ειδικούς ελκυστήρες (τράκτορες) με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβάση τους [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF\\_RoRo](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF_RoRo).

<sup>84</sup> COMP/M.5093 DP WORLD / CONTI 7 / RICKMERS / DP WORLD BREAKBULK/ JV (2008), παρ. 11-13.

<sup>85</sup> COMP/A.36.568/D3 - Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg (2004), παρ. 75.

<sup>86</sup> Βλ. COMP/M.5756 – DFDS/ Norfolk (2010), παρ. 21-25.

το Κατάκολο κλπ. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται (τουλάχιστον) η Ελληνική Επικράτεια, ενώ σε περίπτωση που θεωρηθεί ότι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων συνιστά διακριτή (υπο-)αγορά, η γεωγραφική της διάσταση είναι ευρύτερη και περιλαμβάνει και τα Τουρκικά παράλια.

58. Ωστόσο, η ακριβής οριοθέτηση της αγοράς υπηρεσίας (ήτοι είτε ιδωμένη ως ενιαία ή ως δύο διακριτές αγορές ακτοπλοΐας-κρουαζιέρας) και της γεωγραφικής αγοράς παρέλκει δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, καθώς η εξαγοράζουσα (καθώς επίσης και ο Όμιλος China Shipping) δεν δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή.

#### **Δ.2.3. Διαχείριση και εκμετάλλευση του Σταθμού Διακίνησης και Αποθήκευσης Οχημάτων (Car Terminal)**

59. Η υποδομή του λιμένος Πειραιώς χρησιμοποιείται για την εισαγωγή οχημάτων και για την παροχή συναφών υπηρεσιών, όπως φορτοεκφόρτωση οχημάτων, πρόσδεση – απόδεση πλοίων κλπ. Εισαγωγές οχημάτων ιδίως μέσω πλοίων τύπου Ro-Ro μπορούν να γίνονται και από άλλους λιμένες της χώρας. Κατά την εκτίμηση της γνωστοποιούσας, δεν πρόκειται για χωριστή αγορά υπηρεσιών, καθώς αυτή θα πρέπει να ενταχθεί στην ευρύτερη αγορά ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης φορτίων εμπορικών πλοίων που αναλύεται ανωτέρω υπό Δ.2.1. Κατά την ίδια, εφόσον *«ήθελε κριθεί ότι πρόκειται για χωριστή αγορά»*, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται (τουλάχιστον) η Ελληνική Επικράτεια.

60. Ωστόσο, η ακριβής οριοθέτηση της αγοράς υπηρεσίας και της γεωγραφικής αγοράς παρέλκει, δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, καθώς η εξαγοράζουσα (και ο Όμιλος China Shipping) δεν δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή.

#### **Δ.2.4. Γενικές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης**

61. Στον ειδικό χώρο αρμοδιότητας της ΟΛΠ (Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη) παρέχονται από ιδιωτικά ναυπηγεία υπηρεσίες ναυπηγο-επισκευής, με την επιβολή χρεώσεων και λοιπών υποχρεώσεων από την ΟΛΠ για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου. Επίσης, η ΟΛΠ παρέχει υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων στις μόνιμες και πλωτές δεξαμενές που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του. Αντίστοιχες υπηρεσίες παρέχονται σε δεκάδες λιμένες της Μεσογείου, σε πλήρη ανταγωνισμό με τον ΟΛΠ και με τα ιδιωτικά ναυπηγεία που χρησιμοποιούν τις σχετικές εγκαταστάσεις και χώρους της ΟΛΠ.

62. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται η Μεσόγειος. Η ακριβής οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς ωστόσο παρέλκει δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, ακόμα και υπό τη στενότερη θεώρησή της, αφού η εξαγοράζουσα δεν δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή, καθώς, όπως δηλώνει, *«[ο] όμιλος COSCO δραστηριοποιείται στη ναυπηγοεπισκευή... στην Κίνα. Δεν δραστηριοποιείται... στην Ελληνική επικράτεια ούτε σε κάποια άλλη περιοχή της Μεσογείου»*. Σημειωτέον ότι ούτε ο Όμιλος China Shipping δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά.

#### **Δ.2.5. Διαχείριση και εκμετάλλευση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) ή αλλιώς αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων**

##### **Δ.2.5.1. Σχετική αγορά υπηρεσίας**

63. Ως προς την αγορά αυτή, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι αφορά δύο είδη φορτίου, το εγχώριο (provision of stevedoring services to hinterland traffic), δηλαδή φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια που θα εναποτεθούν στο λιμάνι για περαιτέρω μεταφορά με χερσαία



μέσα (οδικώς/σιδηροδρομικώς) και το μεταφορτούμενο (transshipment) φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια, δηλαδή εμπορευματοκιβώτια που μεταφορτώνονται σε άλλο πλοίο για περαιτέρω διά θαλάσσης μεταφορά σε άλλο λιμάνι. Επί αυτών η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι «αν και πρόκειται για χωριστές αγορές, αναγνωρίζεται ότι η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου και η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης φορτίου μεταφόρτωσης είναι συνδεδεμένες και δεν μπορούν να διαχωρισθούν πλήρως, λόγω της ταυτόχρονης μεταφοράς εγχώριου και transshipment φορτίου»<sup>87</sup>.

64. Πράγματι, σύμφωνα με σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>88</sup>, καθώς και την υπ' αρ. 428/V/2009 απόφαση της ΕΑ, καταρχήν, ορίζεται ως διακριτή αγορά η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίου (Container terminal services ή/και Stevedoring services for deep sea container ships), η οποία διακρίνεται περαιτέρω, βάσει του τρόπου μεταφοράς των διακινούμενων σε τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, στις υπο-αγορές των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης για χερσαίες μεταφορές προς και από την ενδοχώρα (hinterland) και για μεταφορές μεταφόρτωσης (transshipment) σε άλλο πλοίο.

65. Ως ενδοχώρα θεωρείται η περιοχή η οποία εξυπηρετείται από τον λιμένα για τις εισαγωγές / εξαγωγές φορτίων, καλύπτεται από οδικούς ή/και σιδηροδρομικούς δρόμους μεταφοράς και ως εκ τούτου, στην ευρωπαϊκή νομολογία και κατά την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το επονομαζόμενο hinterland φορτίο δεν ταυτίζεται κατ' ανάγκη με εθνική ή τοπική εμβέλεια, αλλά με την εκάστοτε γεωγραφική περιοχή που μπορεί να καλύψει το φορτίο μέσω χερσαίας μεταφοράς από και προς το λιμένα στο οποίο εκφορτώνεται. Έτσι, η γεωγραφική κάλυψη είναι τοπικής εμβέλειας, όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο, εθνικής εμβέλειας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εθνικό εμπόριο της χώρας και μπορεί να είναι διεθνούς εμβέλειας, όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εμπόριο πολλών χωρών. Η ανωτέρω ποικιλία ως προς την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καταδεικνύει και τη σημασία της κατά περίπτωση ανάλυσης στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, ως επιμέρους «κομματιού» των μεταφορών εν γένει.

66. Στη σχετική απόφαση της ΕΑ 428/V/2009<sup>89</sup> το εγχώριο φορτίο ταυτίστηκε, επί της ουσίας, με το τοπικό φορτίο, δηλαδή φορτίο προορισμένο να εξυπηρετεί (με προορισμό ή αφετηρία) μόνο τη γεωγραφική αγορά της κεντρικής και νότιας Ελλάδας. Όμως, στην εξεταζόμενη περίπτωση κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί κατά το ορθότερο η έννοια του «εγχώριου» φορτίου με βάση τον ορισμό που χρησιμοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι βασικοί λόγοι, όπως αναλυτικά αναφέρονται κατωτέρω, είναι: α) η σταθερή και σε εξέλιξη αναβάθμιση τα τελευταία έτη των χερσαίων μεταφορών εντός Ελληνικής επικράτειας και η διασύνδεση με χερσαία δίκτυα του εξωτερικού και β) η κατεύθυνση ολοένα και πιο σημαντικού μέρους του φορτίου με χερσαία μέσα από τον Πειραιά προς περιοχές εκτός Ελλάδος. Ενόψει των ανωτέρω, εφεξής όπου αναφέρεται ο όρος «εγχώριο» φορτίο εμπορευματοκιβωτίων νοείται το διακινούμενο σε λιμενικούς τερματικούς σταθμούς με χερσαία μεταφορά προς και από την ενδοχώρα.

67. Περαιτέρω, οι αγορές φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου είναι μεν καταρχάς διακριτές, αλλά και εν μέρει συνδεδεμένες, καθώς τα εμπορεύματα διεκπεραιώνονται από τις ίδιες εταιρίες, μεταφέρονται κατά βάση από κοινού στο ίδιο πλοίο και εξυπηρετούνται με τα ίδια μέσα. Είναι, με άλλα λόγια, αγορές που έχουν κοινά δομικά χαρακτηριστικά και τρόπο λειτουργίας και οι μόνες ουσιαστικές

<sup>87</sup> Βλ. ενδεικτικά και απόφαση ΕΑ υπ' αρ. 428/V/2009, ό.π. σελ.38, καθώς και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT, παρ. 30.

<sup>88</sup> M.5450 – Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009), M.5756 – DFDS/Norfolk (2010), M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015).

<sup>89</sup> Σελ. 37-38.

μεταξύ τους διαφοροποιήσεις έγκεινται στην τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον τελικό προορισμό των εμπορευμάτων<sup>90</sup>. Όπως επιπλέον επισημαίνει η γνωστοποιούσα, δεδομένης της μικτής μεταφοράς φορτίου από την πλειοψηφία των πλοίων, εάν μια ναυτιλιακή εταιρία, εκτός από το αμιγώς τοπικό φορτίο που αφορά την ελληνική αγορά, εκφορτώσει στον Πειραιά επιπλέον φορτίο που έχει τελικό προορισμό χώρες των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης, επιτυγχάνει εξοικονόμηση κόστους. Αυτό συμβαίνει λόγω της μη επιβάρυνσης του συγκεκριμένου φορτίου με κόστος μεταφόρτωσης και κόστος μεταφοράς (ναύλο μεταφοράς και χερσαία μεταφορά) στον τελικό προορισμό. Ταυτόχρονα, η ναυτιλιακή επωφελείται από τον χρόνο παράδοσης, καθώς το θαλάσσιο δρομολόγιο είναι πιο χρονοβόρο γενικά<sup>91</sup>. Συνεπώς, η συνεργασία με εταιρίες που διαχειρίζονται σημαντικό όγκο μεταφορτούμενου φορτίου μπορεί να επηρεάσει ανάλογα και τη διακίνηση εγχώριου φορτίου μέσω του ίδιου λιμένα. Η άποψη των πελατών ενισχύει εν μέρει αυτή τη θεώρηση, καθώς η [...], η [...] (αλλά και η [...]), αναφέρουν ότι οι αγορές είναι συνδεδεμένες, και μία ακόμα ([...]) αναγνωρίζει ότι υφίσταται τουλάχιστον λειτουργική σύνδεση. Αντίθετα, 4 εταιρίες ([...]) θεωρούν τις αγορές σαφώς διακριτές, ενώ μία εταιρία ([...]) ανέφερε πως δεν μπορεί να κρίνει.

68. Κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, υφίσταται ευρύτερη «αγορά διαχείρισης της λιμενικής υποδομής» και «υποδοχής και εξυπηρέτησης φορτίου μεταφερόμενου σε εμπορευματοκιβώτια», της οποίας υποαγορά αποτελεί η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης. Στην εν λόγω αγορά, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, «[...] ανταγωνίζονται όλοι οι δυνατοί πάροχοι ανεξαρτήτως του τρόπου μεταφοράς που δύναται έκαστο λιμάνι να εξυπηρετεί... Έτσι τόσο για το αμιγώς εγχώριο φορτίο όσο και για τα φορτία που προέρχονται από άλλη ήπειρο (Ασία ή Αμερική) η εναλλαξιμότητα των τρόπων μεταφοράς έχει άμεση επίδραση όχι μόνο στην αγορά παροχής door to door μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά και στην αγορά διαχείρισης της λιμενικής υποδομής καθώς καθιστά τους λιμένες που εξυπηρετούν πλοία που μεταφέρουν ακτοπλοϊκώς φορτίο και στη συνέχεια μεταφέρονται με συμβατικό τρόπο (φορτηγά) στο σημείο παραλαβής, άμεσα εναλλάξιμους με αυτούς που παρέχουν υπηρεσίες stevedoring σε containers. Αυτή η διαπίστωση αφορά, στην υπό κρίση συγκέντρωση, κατά κύριο λόγο τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, τα οποία είναι ευθέως ανταγωνιστικά των λιμένων που παρέχουν υπηρεσίες stevedoring σε containers (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Βόλος κλπ)[...].».

69. Η ανωτέρω άποψη της γνωστοποιούσας για την ύπαρξη της ευρύτερης αγοράς διαχείρισης λιμενικής υποδομής που περιλαμβάνει τόσο τα λιμάνια που παρέχουν υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (stevedoring services) όσο και αυτά που εξυπηρετούν άλλου τύπου πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (χωρίς να παρέχουν υπηρεσία φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης), εκτιμάται ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτή για τους κάτωθι λόγους:

70. Επειδή καταρχήν οι λιμένες που δεν έχουν υποδομή φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης, όπως αυτοί της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου Lo-Lo (Lift On/Lift Off), τα οποία απαιτούν ειδικούς γερανούς για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων τους (εξοπλισμός που δεν είναι απαραίτητος για την εξυπηρέτηση των Φορτηγών Οχηματαγωγών πλοίων - Ro-Ro) κι ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να ανταγωνιστούν στην προσέλκυση πελατείας, της οποίας το φορτίο μεταφέρεται με τα πλοία αυτά. Εξάλλου, από τις σχετικές απαντήσεις

<sup>90</sup> Η θεώρηση περί συνδεδεμένων αγορών γίνεται δεκτή επίσης στην απόφαση ΕΑ 428/V/2009, σελ. 38.

<sup>91</sup> Συγκεκριμένα, το πραγματικό κοστολογικό όφελος της εταιρίας υπολογίζεται από τον τύπο: Πραγματικό Όφελος από Επιλογή Α έναντι Β = Ναύλος Α προς Β + Κόστος Μεταφόρτωσης από Α προς Β + Κόστος Χερσαίας Μεταφοράς από Λιμάνι Β προς τελικό προορισμό - (Κόστος Εκφόρτωσης στο Λιμάνι Α + Κόστος Χερσαίας Μεταφοράς από Λιμάνι Α προς Τελικό Προορισμό).

πελατών/χρηστών του λιμένα Πειραιά, προκύπτει ότι σχεδόν όλες θεωρούν ότι οι λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας δεν είναι πραγματικοί ανταγωνιστές του λιμένα Πειραιά σε ό,τι αφορά την εν λόγω υπηρεσία.

71. Ως εκ τούτου, αναφορικά με τη συγκεκριμένη συγκέντρωση, ως σχετική αγορά υπηρεσίας ορίζεται η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container terminal services ή/και Stevedoring services for deep sea container ships), η οποία διακρίνεται, με βάση τον τρόπο περαιτέρω μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων, στις υπο-αγορές:

- παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε πλοία μεταφοράς μεταφορτούμενων εμπορευματοκιβωτίων (transshipment) και
- παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε πλοία μεταφοράς εγχώριων εμπορευματοκιβωτίων (hinterland).

#### 4.2.5.2. Σχετικές γεωγραφικές αγορές

72. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>92</sup>, η γεωγραφική αγορά των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων διακρίνεται ανάλογα με τον τύπο του φορτίου, δηλαδή εάν πρόκειται είτε για εγχώριο είτε για μεταφορτούμενο. Ως εκ τούτου, για το μεταφορτούμενο φορτίο ως γεωγραφική αγορά θεωρούνται ευρύτερες περιοχές, όπως είναι για παράδειγμα η Μεσόγειος ή η Βόρεια Ευρώπη<sup>93</sup>. Ως προς το γεωγραφικό προσδιορισμό της αγοράς του εγχώριου φορτίου λαμβάνονται υπόψη διάφορα κριτήρια<sup>94</sup>, εκ των οποίων ένα βασικό είναι το επίπεδο των υποδομών, τόσο του εκάστοτε λιμένα όσο και των χερσαίων μεταφορικών οδών (οδικό/σιδηροδρομικό δίκτυο) προς την ενδοχώρα. Επιπροσθέτως, κάθε λιμένας εκτιμάται ότι μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι συγκεκριμένης απόστασης ενδοχώρα, *δυνατότητα που φυσικά επηρεάζεται και από το επίπεδο του δικτύου χερσαίων μεταφορών*. Τέλος, σημαντικό παράγοντα αποτελεί και το επίπεδο των τιμών που χρεώνει κάθε λιμένας για τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Ως προς το υπό εξέταση ζήτημα, σημειωτέον ότι ΣΕΠ και ΟΛΠ χρεώνουν περίπου τις ίδιες τιμές για τις προσφερόμενες υπηρεσίες, αφού ο μεταξύ τους ανταγωνισμός φαίνεται να περιορίζεται μόνο σε ό,τι αφορά το φορτίο<sup>95</sup>. Συνοψίζοντας, σε ό,τι αφορά το εγχώριο φορτίο, η γεωγραφική αγορά έχει κατ'επανάληψη κριθεί ότι δύναται να οριστεί είτε σε εθνικό επίπεδο (πχ Ιταλία, Γερμανία), είτε ως η περιοχή ανάμεσα σε λιμάνια συγκεκριμένου εύρους (πχ Αμβέρσα-Αμβούργο, Χάβρη-Ρότερνταμ)<sup>96</sup>. Αναλυτικότερα, για κάθε μία από τις υποαγορές υπηρεσίας, επισημαίνονται τα εξής:

#### ***α) Παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων μεταφορτούμενου φορτίου (transshipment)***

<sup>92</sup> M.5450 – Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009), M.5756 – DFDS/Norfolk (2010), M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015).

<sup>93</sup> M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015), p. 15, M.5398 – Hutchison/Evergreen (2008) p. 4.

<sup>94</sup> Βλ. αναλυτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπ' αρ. M.5066 – Eurogate/APPM (2008), pp. 5-6. Με βάση όλα τα παραπάνω, κρίθηκε, λόγου χάριν, ότι πιθανώς δεν είναι εναλλάξιμα τα λιμάνια της Χάβρης και του Αμβούργου, αφού παρά τις σημαντικά υψηλότερες τιμές στα γερμανικά λιμάνια, οι πελάτες δεν έδειξαν να θεωρούν τα γαλλικά λιμάνια άμεσα υποκατάστατα, ακόμα και σε ενδεχόμενο περαιτέρω αύξησης της τιμής κατά 5-10%.

<sup>95</sup> Για το ζήτημα του ανταγωνισμού ως προς το φορτίο και όχι ως προς τις τιμές, βλέπε Π. Φώτη, Βιομηχανική Οργάνωση και Πολιτική Ανταγωνισμού, εκδ. Προπομπός, σελ. 99, το κεφάλαιο Α.2.1.5 με τίτλο «*Το υπόδειγμα Ηγέτη-Ακολουθού*».

<sup>96</sup> M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015), p. 15, M.5066 – Eurogate/APPM (2008) p. 6, M.5398 – Hutchison/Evergreen (2008) p. 3, M.3973 – CMA CGM/DELMAS (2005), p. 3.

73. Σύμφωνα με σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>97</sup>, το μέγιστο γεωγραφικό εύρος της εν λόγω αγοράς μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο των λιμανιών της Μεσογείου, ενώ το ελάχιστο εύρος αυτής μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Αντίστοιχα, με βάση τη θέση της ΕΑ στην υπ' αρ. 428/V/2009 απόφασή της<sup>98</sup>, ως γεωγραφική αγορά ορίζεται η Μεσόγειος καθώς «...για τους εν λόγω πελάτες (διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) της ΟΛΠ που μεταφέρουν μεταφορτούμενο φορτίο, ο λιμένας Πειραιώς είναι δυνητικώς εναλλάξιμος με περίπου 20 - 30 άλλους λιμένες στη σχετική γεωγραφική αγορά της Μεσογείου».

74. Η άποψη της γνωστοποιούσας συνάδει με την πρακτική τόσο της ΕΑ όσο και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>99</sup>, σύμφωνα με τις αποφάσεις των οποίων η σχετική γεωγραφική αγορά εκτείνεται στο σύνολο της Μεσογείου, με τους λιμένες της περιοχής να αναπτύσσουν έντονο ανταγωνισμό για την προσέλκυση εμπορευματικής κίνησης από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων.

75. Περαιτέρω, προέκυψε από τη σχετική έρευνα ότι όλες οι εταιρίες που διακινούν ως επιχειρήσεις<sup>100</sup> μεταφορτούμενο φορτίο μέσω του λιμένα Πειραιά, σε περίπτωση αύξησης της τιμής παροχής των σχετικών υπηρεσιών κατά 5-10% θα εξέταζαν το ενδεχόμενο υποκατάστασης του λιμένα Πειραιά με κάποιο από τα λιμάνια της Μεσογείου που προσφέρουν αντίστοιχες υπηρεσίες<sup>101</sup>.

76. Ωστόσο, η ακριβής οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς παρέλκει, δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συγκέντρωσης, ακόμα και υπό τη στενότερη θεώρησή της.

### **β) Παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων εγχώριου φορτίου (hinterland)**

77. Στην υπ' αρ. 428/V/2009 Απόφαση της ΕΑ<sup>102</sup> ως σχετική γεωγραφική αγορά στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου ορίστηκε η Κεντρική και Νότια Ελλάδα, καθώς σε αυτό το γεωγραφικό τμήμα αφορούσε η υπογραφείσα σύμβαση μεταξύ ΟΛΠ και MSC<sup>103</sup>.

78. Κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, η ΕΑ στην απόφαση 428/V/2009 προέβη «σε ένα στενότατο ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, κρίνοντας ότι ως προς το εγχώριο φορτίο αυτή κατ' αρχάς αποτελείται μόνο από τους λιμένες της Νοτίου και Κεντρικής Ελλάδος»<sup>104</sup>. Επίσης, αναφέρει η γνωστοποιούσα ότι πέραν της μη εύλογης απόκλισης από την αντίστοιχη πάγια πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κατά την οποία ορίζεται η εν λόγω σχετική

<sup>97</sup> M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015), p. 15, M.5398 – Hutchison/Evergreen (2008) p. 4.

<sup>98</sup> Απόφαση ΕΑ 428/V/2009, σελ. 37.

<sup>99</sup> Βλ. Απόφαση ΕΑ υπ' αρ. 428/V/2009, σελ. 37, καθώς και Αποφάσεις Ευρ. Επιτροπής COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT, COMP/JV.56 – Hutchison/ECT, M.3829 - MAERSK/PONL, COMP/M.5066 – Eurogate/APMM και COMP/M.5398 - HUTCHISON /EVERGREEN.

<sup>100</sup> Διευκρινίζεται για λόγους πληρότητας ότι μία εταιρία δήλωσε ότι δεν διακινεί μεταφορτούμενο φορτίο μέσω Πειραιά και δύο ([...]) ανέφεραν ότι ως πράκτορες (agents) δεν λαμβάνουν τέτοιου είδους αποφάσεις.

<sup>101</sup> Η άποψη αυτή ενισχύεται και από την απόφαση 3133/2010 του ΔΕΦΑΘ (παρ. 16), σύμφωνα με την οποία η σχετική αγορά δεν μπορεί να περιορισθεί στους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, καθόσον τα πλοία κορμού (mother) διασχίζουν ολόκληρη τη Μεσόγειο από το Σουέζ έως το Γιβραλτάρ και αντίστροφα (ανατολική και δυτική Μεσόγειο) και χρησιμοποιούν ως κόμβο μεταφόρτωσης οποιοδήποτε λιμένα της Μεσογείου έχει τις σχετικές προδιαγραφές. Επιπλέον, σύμφωνα με την ίδια απόφαση, τα προϊόντα που φορτώνουν/εκφορτώνουν μεταφέρονται από τα μικρότερα πλοία (feeder) από και προς τους δευτερεύοντες λιμένες τελικού προορισμού (τοπικές γραμμές της Μεσογείου, ανατολικής και δυτικής).

<sup>102</sup> Σελ. 37-38.

<sup>103</sup> Ο.π. σελ. 22.

<sup>104</sup> Πρβλ. απόφ. 3133/2010 (παρ. 18) και 3134/2010 (παρ. 13) του ΔΕΦΑΘ.

γεωγραφική ως εθνική ή περιφερειακή<sup>105</sup>, η ως άνω μεμονωμένη απόφαση της ΕΑ δεν συνάδει με τις εξελίξεις στην αγορά εγχώριου φορτίου τα τελευταία έτη, εξελίξεις που υποδεικνύουν την τουλάχιστον εθνική διάσταση αυτής, όπως:

**i)** στη μεγάλη ανάπτυξη στη διαχείριση εγχώριου φορτίου που πέτυχαν λιμένες της Βορείου Ελλάδος, ιδίως ο ΟΛΘ (Θεσσαλονίκη), σε άμεσο ανταγωνισμό με το λιμάνι του Πειραιά. Πράγματι, η απλή επισκόπηση των τιμοκαταλόγων για τη διαχείριση εγχώριου φορτίου στους λιμένες Πειραιώς (τιμοκατάλογοι ΟΛΠ και ΣΕΠ) και Θεσσαλονίκης αποδεικνύει ότι οι χρεώσεις κινούνται σε παρόμοια σε γενικές γραμμές επίπεδα, στοιχείο που φαίνεται να ενισχύει τη θέση περί ενιαίας γεωγραφικής αγοράς. Σημειώνεται πάντως για λόγους πληρότητας ότι ο καθορισμός της γεωγραφικής αγοράς, ναι μεν ξεκινάει από μια προκαταρκτική ανάλυση του καθορισμού των τιμών και των διαφορών μεταξύ των τιμών, όμως αυτή η αρχική υπόθεση εργασίας πρέπει να επαληθεύεται βάσει μιας ανάλυσης των χαρακτηριστικών της ζήτησης (π.χ. σημασία των εθνικών ή τοπικών προτιμήσεων, αγοραστικές συνήθειες των πελατών, διαφοροποίηση των προϊόντων), προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσο ο Πειραιάς αποτελεί πράγματι εναλλακτική πηγή εφοδιασμού για τους καταναλωτές. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση για τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς, το κριτήριο που εφαρμόζεται είναι η υποκατάσταση στην οποία μπορεί να οδηγήσει η μεταβολή των σχετικών τιμών και το ερώτημα που τίθεται είναι και πάλι κατά πόσο οι πελάτες των μερών μπορούν να στραφούν σε εταιρίες που είναι εγκατεστημένες αλλού, βραχυπρόθεσμα και με αμελητέο κόστος. Το παράδειγμα πάντως αξιοποίησης του λιμένος του Αστακού ως εναλλακτικής για όσο διάστημα απαιτήθηκε καταδεικνύει αν μη τι άλλο ότι ειδικά ως προς την οριοθέτηση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς στο συγκεκριμένο κλάδο δεν χωρούν δογματικές οριοθετήσεις<sup>106</sup>.

**ii)** στις μεγάλες δυνατότητες περαιτέρω χερσαίας μεταφοράς για το εγχώριο φορτίο που διαθέτουν λιμάνια της Βορείου Ελλάδος και ιδίως η Θεσσαλονίκη, στοιχείο που τα καθιστά ευθέως ανταγωνιστικά με το λιμάνι του Πειραιά, κατά την άποψη της γνωστοποιούσας. Οι δυνατότητες αυτές σχετίζονται αφενός με το πλεονέκτημα της εγγύτητας σε σχέση με τον Πειραιά και αφετέρου με την εξαιρετική πλέον οδική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις περιφέρειες Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Θράκης και Ηπείρου (ιδίως με την κατασκευή της Εγνατίας οδού).

**iii)** στην παραχώρηση των προβλητών II και III στον όμιλο COSCO και την επακόλουθη τεράστια αύξηση στην κίνηση transshipment φορτίων.

79. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, ως σχετική γεωγραφική αγορά θα έπρεπε να οριστεί τουλάχιστον η εθνική (Ελληνική Επικράτεια).

80. Ως προς τον ορισμό του γεωγραφικού εύρους για την εν λόγω σχετική αγορά, η ΕΑ έκρινε ότι απαιτείται να αξιολογηθούν οι ακόλουθες δύο παράμετροι:

- 1) Η γεωγραφική περιοχή (catchment area) που εξυπηρετεί/καλύπτει ο λιμένας Πειραιά ως προς το εγχώριο φορτίο που εκφορτώνεται στο λιμάνι με σκοπό την περαιτέρω μεταφορά με χερσαία μέσα και η αντίστοιχη για τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας

<sup>105</sup> Η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι σε σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η σχετική γεωγραφική αγορά έχει οριστεί ως εθνική ή περιφερειακή (Αποφάσεις IV/M.831 – P&O/Royal Nedlloyd, M.2859 – Deutsche Bahn Cargo/Contship Italia/JV, COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT).

<sup>106</sup> Σημειωτέον, όπως αναφέρει η εταιρία [...], το λιμάνι του Αστακού Αιτωλοακαρνανίας είχε χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν κατ' ανάγκη (κατά τη διάρκεια των πολύμηνων απεργιών του ΟΛΠ την περίοδο 2007-08) ως υποκατάστατο του Πειραιά για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Παρόλα αυτά, η εταιρία θεωρεί πως η ανεπαρκής υποδομή του λιμένα (λίγες γερανογέφυρες, μικρό βάθος υδάτων κλπ) και το υψηλό κόστος οδικής μεταφοράς από/προς το λιμένα, τον καθιστούν μη εναλλάξιμο και ανταγωνιστικό λιμένα σε μόνιμη βάση.

(Θεσσαλονίκη, Βόλος, Λαύριο) που προσφέρουν υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων και

- 2) Οι λιμένες που μπορούν να θεωρηθούν υποκατάστατοι του Πειραιά για το εν λόγω φορτίο.

81. Για την αξιολόγηση των ανωτέρω από την πλευρά της ζήτησης, από τις απαντήσεις των πελατών της ΟΛΠ και του ΣΕΠ προέκυψαν τα εξής:

### **Ως προς την παράμετρο 1**

- (i) Πλην των [...] και [...], οι πελάτες του ΣΕΠ θεωρούν ότι οι χερσαίες περιοχές που καλύπτει/εξυπηρετεί ο λιμένας Πειραιά ως προς το εγχώριο φορτίο είναι κυρίως η κεντρική, νότια και δυτική Ελλάδα, καθώς και μέρος της Θεσσαλίας. Επίσης, ορισμένες εταιρίες αναφέρουν ότι ο λιμένας εξυπηρετεί σε μικρό βαθμό και περιοχές της Βόρειας Ελλάδας<sup>107</sup>, καθώς και φορτία που προωθούνται στην Κεντρική Ευρώπη σιδηροδρομικώς, καθώς και οδικώς στα Βαλκάνια (Αλβανία, Βουλγαρία)<sup>108</sup>.
- (ii) Για το λιμένα Θεσσαλονίκης το σύνολο των πελατών συμφωνεί ότι εξυπηρετεί τη Βόρεια Ελλάδα, και μέρος αυτών αναφέρει ότι καλύπτει επίσης την κεντρική Ελλάδα ([...]), τα Βαλκάνια ([...]) και μέρος της Θεσσαλίας ([...]). Για το λιμένα Βόλου το σύνολο των πελατών που απάντησαν θεωρεί ότι καλύπτει μόνο μέρος της περιοχής της Θεσσαλίας. Ο λιμένας Λαυρίου γενικά θεωρείται πως καλύπτει μόνο μέρος της Αττικής.

### **Ως προς την παράμετρο 2**

- (i) Όσον αφορά στο εγχώριο φορτίο με τελικό προορισμό την Ελληνική Επικράτεια, οι πελάτες κατά πλειοψηφία (6 από τις 9 εταιρίες) δεν θεωρούν ότι υπάρχει εναλλακτικό του Πειραιά λιμάνι. Αντιθέτως, οι εταιρίες [...] και [...] θεωρούν εναλλάξιμο του λιμένα Πειραιά μόνο το λιμένα Θεσσαλονίκης (για τη Βόρεια Ελλάδα μόνο)<sup>109</sup>. Επιπλέον, η εταιρία [...], ενώ αρχικά στην απάντησή της ανέφερε ότι δεν υπάρχει εναλλακτικό του Πειραιά λιμάνι για φορτίο με προορισμό την Ελληνική Επικράτεια, στη συνέχεια αναίρεσε η ίδια την άποψή της αυτή, καθώς προσκόμισε στοιχεία εκφορτωτικού κόστους (έτους 2015) για το λιμένα Θεσσαλονίκης (για φορτίο που αφορά στην Ελλάδα), γεγονός που αποδεικνύει πέραν πάσης αμφιβολίας ότι χρησιμοποιεί και τον εν λόγω λιμένα για το συγκεκριμένο φορτίο.
- (ii) Σε ό,τι αφορά το εγχώριο φορτίο με τελικό προορισμό περιοχές εκτός Ελλάδος (Βαλκανικές χώρες κλπ), 5 από τις 9 εταιρίες ([...]) απάντησαν ότι δεν διακινούν τέτοιου είδους φορτίο από το λιμένα Πειραιώς. Σημειώνεται παρόλα αυτά ότι η εταιρία [...] σε άλλο σημείο της επιστολής της απάντησε πως, για το 2015, το [...] του φορτίου που διακινεί μέσω Πειραιά προορίζεται για περιοχές εκτός Ελλάδας<sup>110</sup>. Οι εταιρίες [...] και [...] δεν απάντησαν στην ερώτηση ποια λιμάνια θεωρούν εναλλάξιμα του Πειραιά, ενώ η εταιρία [...] απάντησε ότι εξυπηρετείται από το λιμένα Θεσσαλονίκης<sup>111</sup>. Παρόλα αυτά, κάποιες εκ των εταιριών αναφέρουν χερσαίους προορισμούς εκτός Ελλάδας οι οποίοι δύνανται να εξυπηρετούνται από το εγχώριο φορτίο του Πειραιά. Συγκεκριμένα, [...] Η [...] αναφέρει Βουλγαρία,

<sup>107</sup> Πχ η εταιρία [...].

<sup>108</sup> Εταιρίες [...] και [...].

<sup>109</sup> Η [...] θεωρεί όλα τα λιμάνια της χώρας εναλλάξιμα του Πειραιά.

<sup>110</sup> Αντίστοιχα είναι τα ποσοστά για τα έτη 2012-2014, κυμαινόμενα μεταξύ [...].

<sup>111</sup> Η [...] θεωρεί πως θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί το σχετικό φορτίο και από τον Πειραιά.

Αλβανία και κεντρική Ευρώπη, ενώ η [...] αναφέρει Βουλγαρία, Αλβανία, Σερβία, FYROM και Ρουμανία.

(iii) Περαιτέρω, 6 από τις 9 εταιρίες ([...]) ανέφεραν ότι σε περίπτωση αύξησης της προμήθειας φορτοεκφόρτωσης στο λιμένα Πειραιώς κατά 5-10% δεν θα αντικαθιστούσαν τον Πειραιά ως λιμένα εξυπηρέτησης, καθώς, όπως αναφέρουν, δεν υπάρχει εναλλακτική για το συγκεκριμένο φορτίο. Ειδικότερα, στην απάντησή της η εταιρία [...] αναφέρει ότι «...η επιβάρυνση από το κόστος μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων από/προς λ.χ. τον Αστακό ή τη Θεσσαλονίκη, είναι πολλαπλάσια κατά δεκάδες φορές της αύξησης 10% στην τιμή φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης της ΟΛΠ Α.Ε. και της ΣΕΠ Α.Ε. (με την υπόθεση ότι και οι δύο θα προβούν στην αύξηση) και καθιστά υποχρεωτικό για τη ναυτιλιακή εταιρία να υπομείνει την εν λόγω αύξηση της τιμής». Προς επίρρωση των ισχυρισμών της η [...] προέβη σε παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων συγκριτικού κόστους, σε περίπτωση αύξησης της τιμής, σε σχέση με οδική μεταφορά από τα λιμάνια Αστακού ή Θεσσαλονίκης, βάσει των οποίων προκύπτει πολλαπλάσια επιβάρυνση (με εύρος 2600% έως 5400% περίπου) σε περίπτωση μεταφοράς των προϊόντων μέσω των εναλλακτικών λιμένων.

(iv) Περαιτέρω, οι εταιρίες [...] και [...] δηλώνουν ότι δεν δύνανται να απαντήσουν καθώς είναι πράκτορες και δεν αποφασίζουν απευθείας οι ίδιοι.

82. Συνοψίζοντας, με βάση τα ανωτέρω προκύπτει ότι, από την πλευρά της ζήτησης, παρότι η γεωγραφική αγορά δεν θεωρείται ότι εκτείνεται σε όλη την Ελληνική επικράτεια, μέρος των πελατών θεωρεί ότι οι λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης εξυπηρετούν από κοινού ένα τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας (Θεσσαλία και μέρος δυτικής Ελλάδας), δεδομένο που υποδεικνύει μερική υποκατάσταση σε αυτές τις περιοχές. Επιπλέον, παρά το ότι δεν θεωρούν τον Πειραιά το βασικό λιμένα εξυπηρέτησής τους για φορτίο που αφορά περιοχές εκτός Ελλάδας, αρκετές εταιρίες αναφέρουν ως ανταγωνιστικά προς αυτόν λιμάνια της ευρύτερης περιοχής των Βαλκανίων.

83. Οι απόψεις των λοιπών λιμένων της ελληνικής επικράτειας έχουν ως κάτωθι:

**α)** Ο λιμένας Λαυρίου (ΟΛΛ) αναφέρει ότι παρόλο που παρέχει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων έχει «περιορισμένη δυνατότητα», καθώς και ότι «δεν υπάρχει σύνδεση του Λιμένα Λαυρίου με σιδηροδρομικό δίκτυο». Περαιτέρω, αναφέρει ότι «[ο] Λιμένας Λαυρίου δεν είναι ούτε και μπορεί να καταστεί ανταγωνιστικός για τις εν λόγω υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων, δεδομένου ότι έχει μικρή έκταση υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων (αυλή), δεν υπάρχουν γερανογέφυρες φορτοεκφόρτωσης... και το κόστος της οδικής μεταφοράς από το Λαύριο στον Ασπρόπυργο, όπου καταλήγουν κατά κύριο λόγο τα περισσότερα φορτία, είναι μεγάλο».

**β)** Ο λιμένας Βόλου (ΟΛΒ) αναφέρει πως παρέχει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, οι οποίες όμως δεν παρέχονται μέσω εξειδικευμένης οργανωτικής δομής ενός πλήρως οργανωμένου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, αναφέρει ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω του ΟΛΒ «...έχει μέχρι σήμερα κυρίως τοπικό χαρακτήρα και εξυπηρετεί κατά μεγάλο βαθμό εμπορικές και βιομηχανικές/βιοτεχνικές ανάγκες που αναπτύσσονται εντός των ορίων της περιφέρειας Θεσσαλίας».

**γ)** Ο λιμένας Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) αναφέρει ότι «...εξυπηρετεί την περιοχή της Βόρειας Ελλάδας, της Θεσσαλίας καθώς και τις χώρες της Βαλκανικής. Χώρες άμεσης πρόσβασης είναι η Π.Γ.Δ.Μ, η Σερβία, η Βουλγαρία, η Αλβανία και το Μαυροβούνιο, οι οποίες αποτελούν μία αγορά 20 εκατομμυρίων. Η βελτίωση των σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων, τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και υπηρεσιών, θα μπορούσε να εξυπηρετήσει την πρόσβαση τουλάχιστον και σε μία άλλη ομάδα χωρών που

*περιλαμβάνει τη Ρουμανία, τη Μολδαβία, τη Βοσνία, την Κροατία και την Ουγγαρία, μία αγορά 41 εκατομμυρίων». Όπως επίσης αναφέρει, «Στα φορτία της Θεσσαλίας και της Ηπείρου υπάρχει επικάλυψη με το λιμάνι του Πειραιά<sup>112</sup>».*

84. Περαιτέρω, όσον αφορά στη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από το λιμένα Πειραιώς προς περιοχές εκτός Ελληνικής Επικράτειας θα πρέπει να αναφερθούν τα κατωτέρω:

- i. Από τα προσκομισθέντα στοιχεία τόσο από τη γνωστοποιούσα όσο και από τον ΟΛΘ προκύπτει ότι υφίστανται ήδη κεντρικές συνεργασίες της ΣΕΠ με την Hewlett Packard και τη Sony για μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων τους μέσω τρένου προς την Τσεχία και τη Σλοβακία, αντίστοιχα. Επίσης, το Νοέμβριο 2015 η εταιρία DHL ανακοίνωσε την απόφασή της για τη χρήση του λιμένα Πειραιώς ως διαμετακομιστικού κέντρου για το εμπόριο από/προς Ευρώπη, Ασία, Βόρεια Αφρική και Μέση Ανατολή<sup>113</sup>.
- ii. Η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει πολύ χαμηλότερο κόστος από την οδική (φορτηγό) και ο χρόνος μεταφοράς σε σχέση με το πλοίο είναι ταχύτερος, γεγονός που την καθιστά ελκυστικό τρόπο μεταφοράς για πολλές εταιρίες<sup>114</sup>.
- iii. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω τρένου από τον Πειραιά τα τελευταία χρόνια ακολουθεί μια σαφώς ανοδική πορεία, καθώς από 4.237 TEUS το 2014 ανήλθε σε 16.013 το 2015 (αύξηση κατά 278%). Για το πρώτο 3μηνο του 2016 (παρά τις δυσχέρειες που παρουσιάστηκαν στις μεταφορές λόγω των κλειστών χερσαίων συνόρων της Ελλάδας) ο όγκος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μέσω τρένου έφτασε στα 5.233 TEUS, δεδομένο που σημαίνει ότι σε ετήσια βάση ενδεχομένως θα ξεπεραστούν τα 20.000 TEUS. Ο συγκεκριμένος όγκος μεταφερόμενου φορτίου δεν μπορεί να θεωρηθεί αμελητέος, καθώς είναι αντίστοιχου επιπέδου με τον όγκο που διακινούν κάποιοι από τους μεγαλύτερους πελάτες των ΟΛΠ και ΟΛΘ για το 2015.
- iv. Η αύξηση των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων από Πειραιά μέσω σιδηροδρομικού δικτύου τα τελευταία έτη επιβεβαιώνεται και από τον ΟΛΘ, καθώς ο τελευταίος αναφέρει ότι το 2015 μειώθηκε ιδιαίτερα το ποσοστό του φορτίου (συμβατικού και εμπορευματοκιβωτίων) που μεταφέρεται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς χώρες της Ευρώπης, ως αποτέλεσμα της χρήσης των τρένων από φορτία που προέρχονται από το λιμάνι του Πειραιά. Όπως αναφέρει συγκεκριμένα, «[η] συμφωνία [της ΤΡΑΙΝΟΣΕ] με την COSCO απορροφά έναν σημαντικό αριθμό μηχανοδηγών, μηχανών έλξης και βαγονιών...» και «...οι συρμοί από τον Πειραιά ανεβαίνουν γεμάτοι προς την Κεντρική Ευρώπη».
- v. Άλλωστε, όπως ανέφερε και η γνωστοποιούσα, η περαιτέρω προγραμματισμένη ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην περαιτέρω αύξηση των χερσαίων μεταφορών, καθώς «[α]υτή τη στιγμή το σιδηροδρομικό δίκτυο που συνδέει τον Πειραιά με την Κεντρική Ευρώπη είναι επαρκές για 7-10 τρένα την

<sup>112</sup> Η υπογράμμιση γίνεται από την ΕΑ.

<sup>113</sup> Βλ. δελτίο τύπου της DHL στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.dpdhl.com/en/media\\_relations/press\\_releases/2015/dhl\\_maritime\\_silk\\_road\\_accelerates\\_trade\\_asia\\_europe\\_via\\_greece.html](http://www.dpdhl.com/en/media_relations/press_releases/2015/dhl_maritime_silk_road_accelerates_trade_asia_europe_via_greece.html).

<sup>114</sup> Βλ. δημοσίευμα με τίτλο "Πετάει" το τρένο με τα εμπορεύματα- Σχεδόν 50% φθηνότερα το κόστος μέσω ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον άξονα Αθήνα- Θεσσαλονίκη, σε σχέση με την οδική μεταφορά", στην ιστοσελίδα <http://www.reporter.gr/Eidhseis/Epicheirhseis/Transportation/239484-Petaei-to-treno-me-ta-emporeymata-Schedon-50-fthhnotera-to-kostos-metaforas-mesw-TRAI%CE%9DOSE-ston-axona-Athhna-Thessalonikh-se-schesh-me-thn-odikh-metafora>.



ημέρα, καθώς η γραμμή δεν είναι διπλή. Όταν ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική γραμμή είναι δυνατόν να διέρχονται έως και 70 τρένα την ημέρα, τόσο με κατεύθυνση την Κεντρική Ευρώπη όσο και με τρένα επιστροφής από τις χώρες αυτές». Όπως άλλωστε αναφέρεται στην πρόσφατη μελέτη του IOBE<sup>115</sup>, με την ολοκλήρωση της πώλησης των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε στρατηγικό επενδυτή<sup>116</sup> και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται με τρένο προς την Ευρώπη «...μπορεί να αυξηθεί το 2016 σε 69.160 TEUs και να διαμορφωθεί σε 197.600 TEUs το 2019, που ισοδυναμεί με περίπου 20 δρομολόγια ανά ημέρα και προς τις δύο κατευθύνσεις (Θριάσιο Πεδίο – Κεντρική Ευρώπη)»<sup>117</sup>. Άλλωστε η πρόβλεψη του IOBE για το 2025 είναι πως ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων από και προς την κεντρική Ευρώπη θα ανέρχεται ή θα ξεπερνάει τα 450.000 TEUs.

- vi. Παράλληλα, αναμένεται η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών της Βορείου Ελλάδας μέσω του έργου «Σιδηροδρομική Εγνατία»<sup>118</sup>, το οποίο θα καταστήσει συντομότερες και αμεσότερες τις σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ των μεγάλων πόλεων της βόρειας/δυτικής Ελλάδας (Θεσσαλονίκης, Κοζάνης, Φλώρινας, Ιωαννίνων, Αλεξανδρούπολης κλπ), αλλά και της Αθήνας με αυτές.
- vii. Όπως επισήμανε η γνωστοποιούσα, κάποιες μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες του κλάδου των σούπερ μάρκετ «...χρησιμοποιούν σαν βασικό λιμάνι εισόδου την Θεσσαλονίκη. Ο λόγος είναι ότι έχουν εκεί τις κεντρικές τους αποθήκες. Συγκεντρώνουν τα φορτία τους από την Ευρώπη μέσω θαλάσσης στην Θεσσαλονίκη, από την Ευρώπη μέσω τρένου στην Θεσσαλονίκη, και από την Ευρώπη μέσω φορτηγού στην Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια από εκεί διανέμουν στον Πειραιά, στην περιοχή της Αττικής και συνολικά σε όλη την Ελλάδα».
- viii. Τέλος, σημειώνεται ότι η τιμολόγηση της υπηρεσίας stevedoring δεν μεταβάλλεται ανάλογα με τον προορισμό του φορτίου.

85. Με βάση όλα τα ανωτέρω, συνοψίζοντας προκύπτουν τα εξής:

- Οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Βόλου καλύπτουν από κοινού τις γεωγραφικές περιοχές στην ελληνική επικράτεια τουλάχιστον της Θεσσαλίας και μέρους της δυτικής Ελλάδας (Πειραιάς-Θεσσαλονίκη μόνο).
- Σημαντικό μέρος του εγχώριου φορτίου που διακινείται μέσω των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης κατευθύνεται με χερσαία μέσα (σιδηροδρομικώς/οδικώς) προς χώρες των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης. Η τάση δε είναι, ειδικά για τον Πειραιά, ιδιαίτερα αυξητική και με σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης.
- Η αναμενόμενη αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου στο μεγαλύτερο μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας θα ενισχύσει σημαντικά τις μετακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων μέσω τρένου μεταξύ κεντρικής και βόρειας Ελλάδας, καθιστώντας τη γεωγραφική υποκατάσταση πολύ μεγαλύτερη της θεωρούμενης

<sup>115</sup> Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών. *Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς*, Μάρτιος 2016.

<sup>116</sup> Αναφέρεται ότι αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2016.

<sup>117</sup> Σελ. 39-40.

<sup>118</sup> Συγκεκριμένα, πρόκειται για έργα αναβάθμισης της σιδηροδρομικής γραμμής στα τμήματα Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας, Στρυμόνας - Δράμα - Αλεξανδρούπολη και Αλεξανδρούπολη - Ορμενίο, με εγκατάσταση, μεταξύ άλλων, ηλεκτροκίνησης στις ανωτέρω σιδηροδρομικές γραμμές. Βλ.: Ημερησία, Στις ράγες η «σιδηροδρομική Εγνατία» κόστους 5 δισ. ευρώ <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26510&subid=2&pubid=113892147> και Εφημερίδα των Συντακτών, Η σιδηροδρομική Εγνατία έχει προοπτική <http://www.efsyn.gr/arthro/i-sidirodromiki-egnatia-chei-prooptiki>.

σήμερα από τους πελάτες. Επιπλέον, δεδομένου του σημαντικά χαμηλότερου κόστους της σιδηροδρομικής σε σχέση με την οδική μεταφορά και της αυξημένης ταχύτητας σε σχέση με τη θαλάσσια, αναμένεται να καταστήσει τα ελληνικά λιμάνια ακόμα πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με τα αντίστοιχα των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης, αυξάνοντας εκθετικά τις πραγματικές δυνατότητες δρομολογίων από και προς τις αντίστοιχες χώρες. Εξάλλου, ο ορισμός και η αξιολόγηση της σχετικής αγοράς θα πρέπει να γίνεται υπό το πρίσμα και των συνθηκών που εύλογα αναμένεται να διαμορφωθούν στο σχετικά άμεσο μέλλον και όχι μόνο των συνθηκών που ισχύουν κατά τον παρόντα χρόνο, ήτοι το χρόνο αξιολόγησης της εν θέματι συγκέντρωσης<sup>119</sup>.

86. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει ότι, για την αξιολόγηση της υπό κρίση συγκέντρωσης, το γεωγραφικό εύρος της αγοράς *υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου* θα μπορούσε να περιλαμβάνει χερσαία έκταση ευρύτερη της εθνικής, καθώς προκύπτει σημαντική και αυξανόμενη δραστηριότητα χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προς Βαλκάνια και κεντρική Ευρώπη από τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, για τις ανάγκες εξέτασης της παρούσας συγκέντρωσης, ως γεωγραφική αγορά λαμβάνεται η ηπειρωτική Ελλάδα, με εξαίρεση, βάσει των δεδομένων της αγοράς έως τη σύνταξη της παρούσας απόφασης, της νησιωτικής Ελλάδας, καθώς τα νησιά της χώρας θεωρείται ότι εξυπηρετούνται από πολλά διαφορετικά ή/και μεμονωμένα λιμάνια (π.χ. Ηράκλειο) τα οποία δεν ανταγωνίζονται τη χερσαία ενδοχώρα.

### **Δ.3. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΘΕΤΩΣ ΣΥΝΔΕΟΜΕΝΗ ΜΕ ΑΥΤΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΟΛΠ**

#### **Δ.3.1. Εισαγωγικά**

87. Ο όμιλος COSCO δραστηριοποιείται μέσω της COSCON στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης (container liner shipping), η οποία αποτελεί υπηρεσία επόμενου οικονομικού σταδίου σε σχέση με τις λιμενικές υπηρεσίες. Επίσης, ο όμιλος China Shipping δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη αγορά μέσω της εταιρίας China Shipping Container Lines.

88. Η ναυτιλιακή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνει όλα τα στάδια που απαιτούνται για τη δια θαλάσσης μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Τα εμπορευματοκιβώτια χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προϊόντων μη χύδην φορτίου (μεταλλεύματα, πετρέλαιο, σιτηρά, κάρβουνο κλπ) και περιλαμβάνουν κάθε είδους προϊόν (είδη ρουχισμού, συσκευές, εξαρτήματα κλπ), το οποίο μπορεί να συσκευαστεί σε εμπορευματοκιβώτιο. Η μεταφορά τους γίνεται από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) τα οποία, λόγω μεγέθους και ειδικών απαιτήσεων εξοπλισμού, χρειάζονται λιμάνια με ειδική υποδομή προκειμένου να μπορέσουν να φορτοεκφορτώσουν το φορτίο τους. Το φορτίο μεταφέρεται με χερσαία μέσα στο λιμάνι αναχώρησης όπου φορτώνεται στο πλοίο μεταφοράς και από εκεί, ακολουθώντας συνήθως συγκεκριμένη εμπορική γραμμή, φτάνει στο λιμάνι άφιξης. Εκεί, το φορτίο είτε εκφορτώνεται, για να αποθηκευθεί/παραδοθεί στον τελικό προορισμό του με χερσαία μέσα

---

<sup>119</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων [2004/C 31/03], όπου (παρ. 9) αναφέρεται ότι: «Κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μιας συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή συγκρίνει τις συνθήκες ανταγωνισμού που θα προκύψουν από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση με εκείνες που θα επικρατούσαν χωρίς αυτήν. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι συνθήκες ανταγωνισμού που υπάρχουν κατά τον χρόνο της συγκέντρωσης αποτελούν το στοιχείο σύγκρισης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη της και τις μελλοντικές αλλαγές που μπορούν εύλογα να αναμένονται στην αγορά. Ως στοιχείο σύγκρισης μπορεί ιδίως να λάβει υπόψη της την πιθανότητα εισόδου ή εξόδου επιχειρήσεων σε περίπτωση που δεν υπήρχε συγκέντρωση».

μεταφοράς (φορτίο hinterland ή in transit) οπότε το λιμάνι αποτελεί πύλη εισόδου, είτε μεταφορτώνεται από τα μεγαλύτερα πλοία (mother vessels) σε μικρότερα (feeder vessels)<sup>120</sup>, για να συνεχίσει τη θαλάσσια μεταφορά προς περιφερειακά λιμάνια (φορτίο transshipment), οπότε το λιμάνι αποτελεί ενδιάμεσο προορισμό.

### Λ.3.2. Σχετική αγορά υπηρεσίας

89. Κατά την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>121</sup>, ως διακριτή ορίζεται η αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή (Container liner shipping), η οποία ορίζεται ως η παροχή σταθερών, προγραμματισμένων υπηρεσιών για τη μεταφορά εμπορεύματος μέσω πλοίων τύπου container<sup>122</sup>. Η εν λόγω αγορά προσδιορίζεται τόσο από το περιεχόμενο της μεταφοράς (εμπορευματοκιβώτια) όσο και από τη συχνότητα και τη σταθερότητα των δρομολογίων (σε αντίθεση με τα έκτακτα δρομολόγια ή ειδικού φορτίου).

90. Η γνωστοποιούσα αναγνωρίζει ότι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή καταρχήν «...διακρίνεται από τις μη τακτικές γραμμές, λόγω της τακτικότητας (συγκεκριμένο δρομολόγιο/ συγκεκριμένοι ενδιάμεσοι σταθμοί) και της συχνότητας της υπηρεσίας», καθώς και από τη μεταφορά με άλλα μέσα όπως χύδην (bulk) φορτία<sup>123</sup>. Επικαλούμενη ωστόσο, η γνωστοποιούσα, την απόφαση CMA CGM/ OPDR της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>124</sup> όπου, όπως ισχυρίζεται, κρίθηκε ότι υφίσταται μία ευρύτερη και ενιαία αγορά παροχής συνδυαστικών (door to door) μεταφορικών υπηρεσιών, η οποία περιλαμβάνει κάθε είδους μεταφορικό μέσο, της οποίας ενιαίας αυτής αγοράς η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης αποτελεί μέρος, αναφέρει ότι «η ανωτέρω θέση της Επιτροπής αναφορικά με την ύπαρξη μίας ενιαίας αγοράς door to door (συνδυαστικών) μεταφορικών υπηρεσιών είναι ορθότατη και θεμελιώνεται στον τρόπο διεξαγωγής και στη φύση των διεθνών μεταφορών αγαθών».<sup>125, 126</sup>

<sup>120</sup> Για τις διαφορές πλοίων τύπου mother με τα αντίστοιχα feeder βλ. και <http://howtoexportimport.com/Difference-between-mother-vessel-and-feeder-vessel-303.aspx>.

<sup>121</sup> M.5450 – Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009) παρ. 13-15), M.5398 – Hutchison/Evergreen (2008) παρ. 12, M.5066 – Eurogate/APPM (2008) παρ 24-26, M.3973 – CMA CGM/DELMAS (2005), παρ. 6-9.

<sup>122</sup> M.3973 - CMA CGM/DELMAS (2005) par. 6: “Containerised liner shipping involves the provision of regular, scheduled services for the carriage of cargo by container”.

<sup>123</sup> Βλέπε και Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP M 5450 KÜHNE / HGV / TUI / HAPAG-LLOYD, παρ.14.

<sup>124</sup> Απόφαση M.7523 – CMA CGM/ OPDR της 29.6.2015, παρ. 31.

<sup>125</sup> Η γνωστοποιούσα επικαλέστηκε επίσης την Απόφαση Ευρ. Επιτροπής IV/36.253 - P& O Stena Line [EE αριθ. L 163 1999 σ. 61], στην οποία είχε κριθεί ότι υφίσταται μία αγορά ενοποιημένων υπηρεσιών μεταφοράς φορτίων (ναυτιλιακές υπηρεσίες και υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα), η οποία στη συγκεκριμένη υπόθεση είχε περιφερειακή διάσταση (μεταξύ της Αγγλίας και της Ηπειρωτικής Ευρώπης, δηλ. τις γραμμές Δυτικής Μάγχης, Short Sea και Βόρειας Θάλασσας).

<sup>126</sup> Όπως ανέφερε η γνωστοποιούσα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέληξε στην απόφαση CMA CGM/ OPDR στο ως άνω συμπέρασμα ως προς τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, αφού έλαβε υπόψη τις εξής παραμέτρους: (α) τα εμπορεύματα που μεταφέρονται σε κοντέινερ δύνανται κάλλιστα να μεταφερθούν με κάθε είδους μέσο (οδικώς, δια θαλάσσης ή με τρένο) με αποτέλεσμα να υφίσταται υψηλή εναλλαξιμότητα από πλευράς της ζήτησης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων και ιδιαίτερα της θαλάσσιας και της οδικής μεταφοράς (multi- modal door to door transport) [Ibid. παρ. 26], (β) τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των επιμέρους μεταφορικών μέσων παρέχουν στον πελάτη διαφορετικές εναλλακτικές επιλογές: ενώ το πλοίο είναι συνήθως φθηνότερο, η οδική μεταφορά είναι γρηγορότερη και παρέχει περισσότερο ευέλικτα δρομολόγια. Συνεπώς, για την πλειονότητα των πελατών όλοι οι τρόποι μεταφοράς είναι εναλλάξιμοι, εφόσον ικανοποιούνται με τον καλύτερο τρόπο τα κριτήρια της τιμής, της συχνότητας δρομολογίων, της μεταφορικής ικανότητας και της διάρκειας του ταξιδιού [Ibid. παρ. 29-30] και (γ) Ως αποτέλεσμα του υφιστάμενου ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων μεταφορικού έργου με διαφορετικά μέσα για τις door to door μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε στην ως άνω απόφαση ότι οι θαλάσσιοι ή σιδηροδρομικοί μεταφορείς έχουν αναπτύξει υπηρεσίες

91. Προς ενίσχυση της θέσης της υπέρ της ύπαρξης ενιαίας αγοράς door to door μεταφορικών υπηρεσιών, η γνωστοποιούσα ανέφερε και τα κάτωθι:

- (i) Στις σύγχρονες μεταφορές εμπορευμάτων, αυξάνεται ραγδαία η ζήτηση από πλευράς των φορτωτών για παροχή του μεταφορικού έργου door to door, που συνίσταται στην παραλαβή από τον μεταφορέα του εμπορεύματος από ένα συγκεκριμένο σημείο που ορίζει ο πελάτης και την παράδοσή του σε ένα άλλο σημείο που θα ορίσει ο πελάτης ή/ και ο τελικός αποδέκτης. Δεδομένου ότι το μόνο μεταφορικό μέσο που είναι δυνατό να προσεγγίσει τα τελικά σημεία παραλαβής/παράδοσης είναι κατά κανόνα τα φορτηγά οχήματα, οι door to door μεταφορές που περιλαμβάνουν και τη χρήση πλοίου ή τρένου εκτελούνται με συνδυασμένη μεταφορά, με τη χρήση δηλαδή δύο ή και περισσότερων μεταφορικών μέσων με σκοπό την προσέγγιση του τελικού σημείου παράδοσης που έχει υποδείξει ο πελάτης.
- (ii) Ειδικότερα ως προς την Ελλάδα, οι εισαγωγές εμπορευμάτων στη χώρα γίνονται με περισσότερους τρόπους: (α) διά θαλάσσης με τη χρήση containers (β) με τη χρήση φορτηγών (νταλίκες) ή (γ) με μικτό φορτίο (double stacking). Την ίδια δυνατότητα μικτού φορτίου παρέχει και η σιδηροδρομική μεταφορά (Double stacking rail services). Οι εισαγωγές στην Ελλάδα ενδεικτικά από τον ευρωπαϊκό χώρο γίνονται με τη χρήση φορτηγών είτε αφού αυτά διασχίσουν την Ευρώπη μέχρι την Ιταλία και από εκεί με ferry boat στην Ελλάδα (συνδυασμένη μεταφορά) είτε αποκλειστικά οδικώς. Η τελική επιλογή ανήκει ουσιαστικά στον αποδέκτη της μεταφορικής υπηρεσίας (πχ ένα super market, ένας λιανέμπορος ή χονδρέμπορος ηλεκτρικών ειδών, ένας εισαγωγέας τροφίμων κλπ), ο οποίος θα συνυπολογίσει περισσότερες παραμέτρους όπως, ο τόπος παραλαβής (πχ αν το εργοστάσιο ηλεκτρικών ειδών είναι στην Ιταλία, είναι πιο συμφέρουσα η μεταφορά μέσω ακτοπλοϊκής γραμμής και στη συνέχεια με φορτηγό από το λιμάνι της Πάτρας ή της Ηγουμενίτσας), ο τόπος τελικής παράδοσης, ο χρόνος μεταφοράς (η χερσαία οδός είναι συντομότερη και ενδείκνυται για προϊόντα που αλλοιώνονται), το κόστος μεταφοράς (η μεταφορά διά πλοίου είναι φθηνότερη), το είδος του φορτίου κλπ. Συνεπώς, η θαλάσσια οδός είναι μία μόνο από τις διόδους μεταφοράς εμπορευμάτων και αναπτύσσεται σε ανταγωνισμό με τις υπόλοιπες.

92. Σε ό,τι αφορά την άποψη της γνωστοποιούσας για την ύπαρξη της ευρύτερης αγοράς παροχής door to door μεταφορικών υπηρεσιών με κάθε μέσο, μέρος της οποίας είναι η (υπο) αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκτιμά ότι, στο πλαίσιο εξέτασης της εν θέματι συγκέντρωσης, δεν μπορεί να γίνει δεκτή για τους παρακάτω λόγους: Στην απόφαση CMA CGM/OPDR<sup>127</sup>, την οποία και επικαλείται η γνωστοποιούσα ορίζεται η αγορά door to door συνδυασμένων μεταφορικών υπηρεσιών (*Intra-European door-to-door multimodal transport services*), η οποία αφορά την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφοράς εμπορεύματος<sup>128</sup>. Στην εν λόγω αγορά προϊόντος περιλαμβάνονται ποικίλα μέσα μεταφοράς (φορτηγά, τρένα, πλοία), ενώ η γεωγραφική αγορά μπορεί να οριστεί σε επίπεδο χώρας, εμπορικής διαδρομής (π.χ. Ιβηρική χερσόνησος προς Βρετανία) ή και ευρύτερου χώρου (Ευρωζώνη). Η εν λόγω αγορά όμως είναι διακριτή από την αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, η οποία

---

door to door μεταφοράς εμπορευμάτων είτε συμβαλλόμενοι με οδικούς μεταφορείς είτε μέσω της «εσωτερίκευσης» της υπηρεσίας οδικής μεταφοράς (καθετοποίηση) [Ibid. παρ. 28].

<sup>127</sup> M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015).

<sup>128</sup> Ο.π. p. 8: “Door-to-door transport services consist in taking up cargo at an agreed point and delivering it to another agreed point. Customers decide where the point of loading and point of delivery are situated and transport services providers adapt to this. As the cargo is containerised, it can travel on vessels, trucks, trains and barges.”

ορίζεται στην ίδια απόφαση ξεχωριστά<sup>129</sup> με όλα τα χαρακτηριστικά που έχουν ήδη αναφερθεί. Είναι επίσης διακριτή από την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης (Container shipping) είτε αυτή αφορά κοντινές σε ακτές αποστάσεις (short sea shipping) είτε μακρινές που περιλαμβάνουν διάσχιση ωκεανών (deep sea shipping). Άλλη διάκριση γίνεται σε σχέση με το εάν το δρομολόγιο είναι τακτικό (liner shipping) ή μη.

93. Επιπλέον, η γνωστοποιούσα αναφέρθηκε στην απόφαση P&O STENA LINE<sup>130</sup>, στην οποία, όπως ισχυρίστηκε, έχει κριθεί ότι «υφίσταται μία αγορά ενοποιημένων υπηρεσιών μεταφοράς φορτίων (ναυτιλιακές υπηρεσίες και υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα)». Αναφορικά με την εν λόγω απόφαση ωστόσο θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι εμπλεκόμενες εταιρίες (P&O και Stena Line) δραστηριοποιούνταν στην αγορά της μεταφοράς επιβατών και μεικτών φορτίων μέσω πλοίων Ro-Ro και όχι στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Συγκεκριμένα στην εν λόγω η απόφαση αναφέρεται ότι «[οι] συμβαλλόμενοι μεταφέρουν φορτία σε πορθμεία τύπου οχημάτων (roll on, roll off). Τα πλοία ro-ro ανταγωνίζονται άλλα μέσα μεταφοράς ενοποιημένων φορτίων»<sup>131</sup>. Συνεπώς, ο ισχυρισμός της γνωστοποιούσας δεν μπορεί να γίνει δεκτός, καθώς η επικαλούμενη απόφαση αφορούσε εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε άλλη σχετική αγορά από την υπό εξέταση.

### Δ.3.3. Σχετική γεωγραφική αγορά

94. Με βάση την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η γεωγραφική αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή (Container liner shipping) ορίζεται στο πλαίσιο συγκεκριμένων εμπορικών διαδρομών, οι οποίες προσδιορίζονται από το εύρος των λιμανιών που εξυπηρετούνται στα δύο άκρα της διαδρομής<sup>132</sup>. Ως σχετικές εμπορικές διαδρομές αναφέρονται ενδεικτικά δρομολόγια από τα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης προς προορισμούς εκτός Ευρώπης (Βόρεια Αμερική, Άπω Ανατολή, Μέση Ανατολή κλπ), όπου η κάθε διαδρομή αποτελεί διαφορετική σχετική αγορά. Ομοίως, αντίστοιχος προσδιορισμός ισχύει για τα δρομολόγια από τα λιμάνια της Μεσογείου προς τις ίδιες περιοχές<sup>133</sup>.

95. Η γεωγραφική αγορά ορίζεται ανάλογα με την εμπορική διαδρομή που ακολουθείται, η οποία στην προκειμένη περίπτωση μπορεί να οριστεί (ευρύτερα) ως Μεσόγειος από και προς χώρες εκτός ΕΕ ή (στενότερα) ως Μεσόγειος - Ασία. Με τον ορισμό αυτό συναινεί και η γνωστοποιούσα, η οποία ανέφερε ότι η αγορά περιλαμβάνει τις εκάστοτε ναυτιλιακές/δρομολογιακές γραμμές (ενδεικτικά η γνωστοποιούσα ανέφερε τις γραμμές από τη Μεσόγειο προς τρίτες (εκτός ΕΕ) χώρες και αντιστρόφως<sup>134</sup>). Σε κάθε περίπτωση ο ακριβής γεωγραφικός προσδιορισμός δύναται στην προκειμένη περίπτωση να παραμείνει ανοικτός, καθώς εκτιμάται ότι δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της παρούσης συγκέντρωσης.

## Δ.4. ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

<sup>129</sup> Ο.π. p. 15.

<sup>130</sup> IV/36.253 - P&O Stena Line [ΕΕ αριθ. L 163, 1999].

<sup>131</sup> IV/36.253 - P&O Stena Line [ΕΕ αριθ. L 163 1999], παρ. 37.

<sup>132</sup> M.5450 – Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009) παρ. 14: “The geographical dimension of container liner shipping services consists of single trades, defined by the range of ports which are served at both ends of the service”.

<sup>133</sup> M.3973 - CMA CGM/DELMAS (2005), p 3, M.3829 – Maersk/Ponl (2005) pp 2-4, M.831 – P&O/Royal Nedlloyd (1996), pp. 5-7.

<sup>134</sup> Βλ. απόφαση Ευρ. Επιτροπής COMP M 5450 KÜHNE / HGV / TUI / HAPAG-LLOYD, παρ.14.

#### **Δ.4.1 Αγορά παροχής υπηρεσιών ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης συμβατικών φορτίων εμπορικών πλοίων από και προς τον λιμένα**

96. Ο Όμιλος στον οποίο ανήκει η COSCO HK και ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Σε ό,τι αφορά την ΟΛΠ, η γνωστοποιούσα επισήμανε ότι «...παρά τη σχετική αναφορά στην ιστοσελίδα της ΟΛΠ, η ΟΛΠ έχει παύσει την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης συμβατικών φορτίων εμπορικών πλοίων από και προς τον λιμένα». Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι δεν υφίσταται πλέον μερίδιο αγοράς στην εν λόγω αγορά.

#### **Δ.4.2. Αγορά παροχής υπηρεσιών ελλιμενισμού και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων επιβατικών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων από και προς τον λιμένα<sup>135</sup>**

97. Ο Όμιλος στον οποίο ανήκει η COSCO HK και ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά.

98. Σε ό,τι αφορά την ΟΛΠ, σύμφωνα με τα στοιχεία για τα λιμάνια της Ελληνικής Επικράτειας που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, το μερίδιο αγοράς του λιμένα Πειραιώς (ΟΛΠ) στην εγχώρια επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα για το 2015 ανέρχεται στο [55-65%]. Αναφορικά με την κρουαζιέρα, από τα στοιχεία που προσκομίστηκαν, προκύπτει ότι το μερίδιο αγοράς του λιμένα Πειραιώς για το 2015 ήταν [15-25%]. Δεδομένου ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για λιμάνια από τα παράλια της Τουρκίας ή αλλού, για τον υπολογισμό του μεριδίου ως γεωγραφική αγορά θεωρήθηκε η Ελληνική Επικράτεια.

99. Σε περίπτωση δε που η αγορά ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας ήθελε θεωρηθεί ως ενιαία, τότε το μερίδιο του λιμένα Πειραιώς για το 2015 ανέρχεται σε [55-65%].

#### **Δ.4.3. Αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης του Σταθμού Διακίνησης και Αποθήκευσης Οχημάτων**

100. Ο Όμιλος στον οποίο ανήκει η COSCO HK και ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά.

101. Στην περίπτωση που η αγορά θεωρηθεί ως αυτόνομη με γεωγραφικό εύρος την Ελληνική Επικράτεια, το μερίδιο αγοράς του λιμένα Πειραιώς ανέρχεται στο 100%, καθώς δεν λειτουργεί παρόμοιος σταθμός σε άλλο λιμάνι της χώρας κατά το χρόνο λήψης της παρούσης απόφασης. Σε περίπτωση που ως γεωγραφική αγορά θεωρηθεί η νοτιοανατολική Μεσόγειος, το μερίδιο αγοράς του Πειραιά μειώνεται σημαντικά, πιθανότατα πολύ κάτω του 50%.

#### **Δ.4.4. Αγορά παροχής γενικών υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης πλοίων**

102. Ο Όμιλος στον οποίο ανήκει η COSCO HK και ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά, καθώς, όπως επισημάνθηκε στο πλαίσιο της γνωστοποίησης, «[ο] όμιλος COSCO δραστηριοποιείται στη ναυπηγοεπισκευή... στην Κίνα. Δεν δραστηριοποιείται... στην ελληνική επικράτεια ούτε σε κάποια άλλη περιοχή της Μεσογείου».

103. Πληροφορίες για τους ανταγωνιστές του λιμένα Πειραιώς στην περιοχή της Μεσογείου δεν είναι διαθέσιμες. Ωστόσο, εκτιμάται ότι σε κάθε περίπτωση το μερίδιο αγοράς του στη συγκεκριμένη αγορά είναι αρκετά χαμηλό.

---

<sup>135</sup> Για τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς λήφθηκαν υπόψη μόνο τα στοιχεία που αφορούν την κίνηση επιβατών, καθώς θεωρούνται τα πιο αντιπροσωπευτικά για την εικόνα του ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα η/και την κρουαζιέρα. Παρόλα αυτά έγινε επισκόπηση και των στοιχείων που αφορούν μεταφορά εμπορευμάτων και τροχοφόρων οχημάτων, τα οποία αναλυτικά παρατίθενται στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/2015-Q2>).



**Δ.4.5. Αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου 103.** Με βάση τα ανωτέρω εκτεθέντα, τα λιμάνια που περιλαμβάνονται στη σχετική αγορά, βάσει της στενότερης γεωγραφικής θεώρησης, είναι ο Πειραιάς (ΣΕΠ και ΟΛΠ), η Θεσσαλονίκη (ΟΛΘ), ο Βόλος (ΟΛΒ) και το Λαύριο (ΟΛΛ). Στην περίπτωση αυτή, με βάση τα στοιχεία που παραθέτει η COSCO HK, τα μερίδια αγοράς που προκύπτουν έχουν ως κατωτέρω για τα έτη 2014-2015.

**Πίνακας 2:** Μερίδια αγοράς εγχώριου φορτίου

Εγχώριο φορτίο (full+empty)	TEUS 2015	Μερίδιο %	TEUS 2014	Μερίδιο %
ΣΕΠ	[...]	[55-65%]	[...]	[45-55%]
ΟΛΘ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΟΛΠ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
ΟΛΒ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΟΛΛ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
<i>Σύνολο</i>	[...]	<i>100%</i>	[...]	<i>100,00%</i>

104. Όπως προκύπτει, βάσει των στοιχείων του τελευταίου έτους (2015), το μερίδιο αγοράς του λιμένα Πειραιάς μετά τη συγκέντρωση θα ανέρχεται σε [55-65%]. Πιθανολογείται δε, όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια, ότι μεταξύ των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης θα υπάρχει ενίσχυση της εναλλαξιμότητας δυνάμει των περαιτέρω βελτιώσεων που αναμένονται σε οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

105. Ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη αγορά.

**Δ.4.6. Αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου**

106. Ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς βασίστηκε στα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης<sup>136</sup> και αφορά στα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, με βάση το συνολικό όγκο διακινούμενων ποσοτήτων (μετρημένων σε TEU's). Ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς έγινε με βάση την κάτωθι μεθοδολογία:

- Έγινε δεκτό ότι το 70% περίπου του διακινούμενου φορτίου αφορά στο μεταφορτούμενο φορτίο. Ο αρχικός υπολογισμός των μεριδίων αγοράς έγινε με χρήση αυτού το ποσοστού για τον υπολογισμό των ποσοτήτων που αφορούν μεταφορτούμενο (transshipment) φορτίο<sup>137</sup>. Κατόπιν υπολογίστηκε το συνολικό μερίδιο αγοράς του λιμένα Πειραιά (συνολικά COSCO και ΣΕΠ) τόσο επί της ευρύτερης αγοράς (σύνολο Μεσογείου) όσο και επί της στενότερης (ανατολική Μεσόγειος<sup>138</sup>).
- Επιπλέον, υπολογίστηκε το μερίδιο αγοράς των μερών με άθροιση της διακινούμενης ποσότητας μέσω λιμένα Πειραιά και του [35-45%] της διακινούμενης ποσότητας μέσω Kumpport (τμήμα από το λιμενικό συγκρότημα Ambarli), διότι, όπως

<sup>136</sup> Βλέπε όμως και εκτιμήσεις της εταιρίας Lloyds List (<http://www.lloydslist.com/>), ο οποίος θεωρείται ως μία από τις πλέον ενημερωμένες και αξιόπιστες πηγές για θέματα ναυτιλίας.

<sup>137</sup> Με εξαίρεση τις ποσότητες του Ambarli. Για την ενσωμάτωση του άδειων container (empties) υποτέθηκε ότι το [35-45%] των συνολικών άδειων container αφορούν transshipment φορτίο, περίπου δηλαδή το ποσοστό που αποτελεί το transshipment επί του συνολικού φορτίου του Ambarli.

<sup>138</sup> Η γεωγραφική αγορά της ανατολικής Μεσογείου περιλαμβάνει τα λιμάνια: Port Said, Ambarli, Πειραιάς, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Genoa, Mersin, Alexandria και Haifa.

προαναφέρθηκε, η COSCO Pacific συμμετέχει με [35-45%] στην «ελέγχουσα κοινοπραξία» του Kumport Container Terminal.

- Δεν περιλήφθηκαν ποσοτικά στοιχεία για μικρότερα, αλλά σημαντικά λιμάνια (όπως Σμύρνη, Κάλιαρι, Μασσαλία, Μάλαγα, Μπουργκάς κλπ), η προσθήκη των οποίων σε κάθε περίπτωση θα μείωνε περαιτέρω το ποσοστό του λιμένα Πειραιώς.

107. Όπως προκύπτει από τη σχετική ανάλυση, τα μερίδια αγοράς μετά την υπό κρίση συγκέντρωση, βάσει των στοιχείων για το 2015, ανέρχονται περίπου στο [10-15%] το ελάχιστο και στο [15-25%] το μέγιστο, ανάλογα με τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς.

108. Για τις ανάγκες της υπό εξέταση συγκέντρωσης, η κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού έγινε υπό τη στενότερη δυνατή θεώρηση της γεωγραφικής αγοράς και υπό αυτό το πρίσμα ελήφθη υπόψη το μερίδιο αγοράς Πειραιά/Kumport επί της αγοράς της ανατολικής Μεσογείου ([15-25%]). Ο όμιλος China Shipping δεν δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη αγορά.

#### **Δ.4.7. Αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή**

109. Για την εν λόγω αγορά, δεν ήταν διαθέσιμα σχετικά μερίδια. Επίσης, δεν κατέστη δυνατόν να βρεθούν οικονομικά στοιχεία για κάθε δραστηριοποιούμενη εταιρία της γεωγραφικής αγοράς των δρομολογίων Μεσογείου - Ασίας. Με αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έλαβε υπόψη της τις από 7.1.2016 εκτιμήσεις της Lloyds<sup>139</sup>, η οποία εκτιμά τα μερίδια αγοράς βάσει των συμμαχιών των ναυτιλιακών εταιριών. Πρόκειται για τρόπο που, όπως επισημάνθηκε, είναι «ο μόνος πρόσφορος αλλά και συνήθης στο πλαίσιο της αγοράς, δεδομένου ότι οι μεταφορείς αναλαμβάνουν να εκτελούν τα δρομολόγια ως alliances και όχι μεμονωμένα».

110. Με βάση τη σχετική έρευνα προέκυψε ότι το μερίδιο αγοράς της συμμαχίας CKYHE<sup>140</sup>, στην οποία συμμετέχει η COSCON ανέρχεται σήμερα (αρχές 2016) σε 17% στην εμπορική διαδρομή Ασία-Μεσόγειος. Επίσης, στην ίδια εμπορική διαδρομή το μερίδιο αγοράς της συμμαχίας O3<sup>141</sup>, στην οποία συμμετέχει η China Shipping (διά της CSCL), ανέρχεται σε 28%. Την εικόνα αυτή φαίνεται, σε γενικές γραμμές, να επιβεβαιώνει αντίστοιχη έρευνα που επικαλέστηκε η γνωστοποιούσα<sup>142</sup>, σύμφωνα με την οποία στη συμμαχία CKYHE αντιστοιχεί μερίδιο αγοράς 23% και στην O3 20%, για τη (γενικότερη) διαδρομή Ευρώπη-Άπω Ανατολή.

111. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η κατανομή των μεριδίων αγοράς (βάσει δυναμικότητας συνολικού στόλου σε TEUs) εμφανίζει σχετική διασπορά με την πρώτη εταιρία (Maersk) να έχει μερίδιο αγοράς 14,7%, τη δεύτερη (MSC) 13% και από το επίπεδο αυτό και κάτω να μην υπάρχει εταιρία με διψήφιο ποσοστό, βάσει στοιχείων Απριλίου 2016 αναφορικά με το συνολικό παγκόσμιο στόλο. Σε αυτήν την κατάσταση, η COSCO Container Lines βρίσκεται στην 4<sup>η</sup> θέση με μερίδιο αγοράς 7,4%<sup>143, 144</sup>.

<sup>139</sup> Πρόκειται για την έρευνα του ιστότοπου [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com), που, όπως ήδη αναφέρθηκε, θεωρείται ως μία από τις πλέον ενημερωμένες και αξιόπιστες πηγές για θέματα ναυτιλίας.

<sup>140</sup> Συμμαχία των COSCON, K LINE, YANG MING, HANJIN, EVERGREEN αναφορικά με τις ναυτιλιακές μεταφορές.

<sup>141</sup> Συμμετέχουν οι CMA CGM, CSCL και United Arab Shipping Co.

<sup>142</sup> Βλέπε έρευνα ιστότοπου <http://blog.logitech.com>.

<sup>143</sup> Βλ. <http://www.alphaliner.com/top100/>.

<sup>144</sup> Τα στοιχεία προέρχονται από τον ιστότοπο [www.alphaliner.com](http://www.alphaliner.com), ο οποίος τηρεί δεδομένα για τις 100 μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container liner shipping) και υπολογίζει τα μερίδια



112. Σύμφωνα με τον καταρχήν ορισμό της γεωγραφικής αγοράς, με βάση την εκάστοτε ακολουθούμενη εμπορική διαδρομή (εν προκειμένω Ασία-Μεσόγειος) κι εν όψει της δυσχέρειας υπολογισμού ατομικών μεριδίων στις διαδρομές αυτές, η χρήση των μεριδίων αγοράς βάσει των υφιστάμενων συμμαχιών κρίνεται ως η πλέον ενδεδειγμένη, έναντι του ατομικού μεριδίου αγοράς κάθε εταιρίας σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>145</sup>. Παρόλα αυτά, θα πρέπει να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις:

- i. Οι συμμαχίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών δεν αποτελούν παγιωμένες συνθήκες συνεργασίας. Παρόλο που κάποιες εξ αυτών είναι σε ισχύ για αρκετά χρόνια, πολλές συμμαχίες έχουν δημιουργηθεί, αλλάξει μέλη ή διαλυθεί σε διάστημα λίγων ετών. Γενικότερα, κατά τα τελευταία 20 έτη, ο χάρτης των ναυτιλιακών συμμαχιών έχει αναδιαμορφωθεί πλήρως και κατ' επανάληψη, όπως προκύπτει από σχετική έρευνα της Alphaliner<sup>146</sup>.
- ii. Η υπό ολοκλήρωση συνένωση των Ομίλων COSCO και China Shipping αναμένεται να αλλάξει πλήρως τον χάρτη των υφιστάμενων συμμαχιών. Όπως αναφέρεται σε σχετικά δημοσιεύματα εξειδικευμένων πηγών του ναυτιλιακού κλάδου<sup>147</sup>, έχει δημιουργηθεί μια νέα συμμαχία υπό το όνομα *Ocean Alliance*, η οποία αναμένεται να εκκινήσει εργασίες τον Απρίλιο 2017, υπό την προϋπόθεση της έγκρισης από τις αρμόδιες Ρυθμιστικές Αρχές και Αρχές Ανταγωνισμού. Στη συμμαχία θα συμμετάσχουν οι εταιρίες COSCON, China Shipping (China Cosco Shipping, εφόσον ολοκληρωθεί η συνένωση), Evergreen, CMA CGM και OOCL και η διάρκειά της θα είναι πενταετής. Παράλληλα, άλλες εταιρίες του εν λόγω κλάδου (Yang Ming, Hapag Lloyd, Hanjin, Kawasaki Kisen Kaisha, Mitsui OSK Lines και Nippon Yusen KK) προχώρησαν σε σχηματισμό άλλης συμμαχίας υπό το όνομα *The Alliance*, η οποία επίσης αναμένεται να ξεκινήσει δραστηριότητα τον Απρίλιο 2017<sup>148</sup>. Γίνεται συνεπώς αντιληπτό, ότι οι υφιστάμενες κατά το χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης συμμαχίες πιθανόν εντός ενός έτους να μεταβληθούν σημαντικά.
- iii. Σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι το μερίδιο αγοράς, και συνεπώς η επιρροή, μιας εταιρίας (εν προκειμένω των COSCON και CSCL) δεν ταυτίζεται προφανώς με το μερίδιο της συμμαχίας στην οποία συμμετέχει, αλλά είναι σαφώς μικρότερο (πιθανόν σε κάποιες περιπτώσεις και υπο-πολλαπλάσιο).

113. Με βάση τα ανωτέρω, κρίθηκε ορθότερο να μην ληφθεί υπόψη το τρέχον μερίδιο αγοράς του Ομίλου της γνωστοποιούσας, συμπεριλαμβανομένου και του μεριδίου αγοράς του Ομίλου China Shipping, σε επίπεδο συμμαχιών, αφού οι COSCON και China Shipping πιθανότατα θα συμμετέχουν σε δύο διαφορετικές συμμαχίες πλέον έως και τις αρχές του 2017. Ως προς το εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς της νέας συμμαχίας *Ocean Alliance*, έως την

---

αγοράς ανά μήνα βάσει συνολικής αλλά και χρησιμοποιούμενης δυναμικότητας σε TEUs. Θεωρείται από τις πιο αξιόπιστες μετρήσεις δεδομένων στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

<sup>145</sup> Βλ. και αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.5450 (2009) - KÜHNE / HGV / TUI / HAPAG-LLOYD (παρ.19-23), COMP/M.7268 (2014)- CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME/ HAPAG-LLOYD AG, (παρ. 50-62) και COMP/M.7908 (2016) AS MS – CMA CGM/NOL (παρ. 11-12, 30-47), για τις οποίες ελήφθη υπόψη και το μερίδιο αγοράς των συμμαχιών, στις οποίες ανήκαν τα μέρη.

<sup>146</sup> Alphaliner Weekly Review, Volume 2016, Issue 20 (11.5.2016 to 17.05.2016) <http://www.alphaliner.com/>.

<sup>147</sup> The Straits Times, *China flexes its shipping muscles: The Nation columnist* (6.6.2016), <http://www.straitstimes.com/asia/east-asia/china-flexes-its-shipping-muscles-the-nation-columnist> & The Journal of Commerce (JOC), *Container shipping's new Ocean Alliance is born* (20.4.2016), [http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/ocean-alliance/container-shipping%E2%80%99s-new-ocean-alliance-born\\_20160420.html](http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/ocean-alliance/container-shipping%E2%80%99s-new-ocean-alliance-born_20160420.html).

<sup>148</sup> The China Post, *Yang Ming Marine, foreign shippers, form new alliance* (15.5.2016), <http://www.chinapost.com.tw/taiwan/business/2016/05/15/466197/Yang-Ming.htm>.

έκδοση της παρούσας απόφασης, από πηγές του χώρου<sup>149</sup> εκτιμάται ότι το μερίδιο αγοράς αυτής στη διαδρομή Ασία – Ευρώπη θα αντιστοιχεί σε 26%.

#### **Δ.5. ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ<sup>150</sup>**

114. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις προηγούμενες ενότητες, στο πλαίσιο της υπό κρίση συγκέντρωσης, ως επηρεαζόμενες αγορές διακρίνονται οι κάτωθι:

##### **Δ.5.1. Οριζόντια επηρεαζόμενες αγορές**

115. Συμμετέχουν σε αυτές η εξαγοράζουσα και η εξαγοραζόμενη, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς τους υπερβαίνει το 15% και είναι οι εξής:

- (1) Αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου
- (2) Αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου

##### **Δ.5.2. Κάθετα επηρεαζόμενες αγορές**

116. Η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου και η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή αποτελούν καθέτως επηρεαζόμενες αγορές, δεδομένου ότι στην τελευταία αγορά δραστηριοποιείται η εξαγοράζουσα μέσω της COSCON, ενώ στην πρώτη που συνιστά αγορά προηγούμενου σταδίου συμμετέχουν η εξαγοράζουσα και η εξαγοραζόμενη με αθροιστικό μερίδιο αγοράς που υπερβαίνει το 25%.

117. Σημειώνεται ότι ο όμιλος China Shipping δραστηριοποιείται στην περιοχή της Μεσογείου, μόνο στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, γεγονός το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς. Συνεπώς, ο ορισμός των οριζόντια και κάθετα επηρεαζόμενων αγορών δεν επηρεάζεται από την επικείμενη (κατά

---

<sup>149</sup> Της 20.4.2016, *Container Operators China Shipping Group, CMA-CGM Form Ocean Alliance* βλ. <http://www.wsj.com/articles/container-operators-china-shipping-group-cma-cgm-form-ocean-alliance-1461146539>.

<sup>150</sup> Ως «επηρεαζόμενη αγορά» νοείται: α) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αφορά οριζόντιες σχέσεις), καθώς και β) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αφορά τις κάθετες σχέσεις). Σημειώνεται ότι ως άλλη αγορά (πέραν των «επηρεαζόμενων») στην οποία ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις η γνωστοποιούμενη πράξη νοείται μεταξύ άλλων κάθε γειτονική αγορά, στην οποία δραστηριοποιείται οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και αποτελεί γειτονική αγορά, στενά συνδεδεμένη με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον. Οι αγορές προϊόντων είναι «στενά συνδεδεμένες γειτονικές αγορές», εφόσον τα προϊόντα είναι συμπληρωματικά μεταξύ τους ή όταν ανήκουν σε φάσμα προϊόντων που αγοράζεται κατά κανόνα από την ίδια ομάδα πελατών για την ίδια τελική χρήση, υπό την προϋπόθεση ότι, από γεωγραφική άποψη, καταλαμβάνουν το σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Η πρώτη υπο-περίπτωση (συμπληρωματικά προϊόντα) συντρέπει, εφόσον, για παράδειγμα, η χρήση ή η κατανάλωση του ενός προϊόντος προϋποθέτει χρήση ή κατανάλωση του άλλου, όπως τα συρραπτικά μηχανήματα και οι συνδετήρες. Παραδείγματα της δεύτερης υπο-περίπτωσης (προϊόντων που αγοράζονται από την ίδια ομάδα πελατών για την ίδια τελική χρήση) είναι π.χ. το ούισκι και το τζιν που πωλούνται σε κέντρα διασκέδασης, και τα διάφορα υλικά για τη συσκευασία ορισμένης κατηγορίας προϊόντων, που πωλούνται στους καταναλωτές των εν λόγω προϊόντων.

το χρόνο έγκρισης της υπό κρίση συγκέντρωσης) πιθανή συνένωση των ομίλων Cosco και China Shipping.

## Ε. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

### Ε.1 ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΤΟΥΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

#### Ε.1.1 Ωριμότητα αγοράς

118. Η ευρύτερη αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης (Container Terminal Services) βρίσκεται σε σταθερά ανοδική πορεία παγκοσμίως τα τελευταία έτη, με εξαίρεση τη σημαντική πτώση που σημείωσε ο κλάδος το 2009, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Ειδικότερα, οι μεγάλες περιοχές διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν σταθερή αύξηση των διακινούμενων όγκων φορτίων από τα τέλη της δεκαετίας του '80. Η μεγάλη πτώση του 2009 ήδη ανακτήθηκε σε όρους όγκου μεταφερόμενων φορτίων (σε TEU's).

119. Αναφορικά με την ελληνική αγορά, προκύπτει ότι παρά την ευρύτερη πτώση στις λοιπές κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών (επιβάτες, αυτοκίνητα, φορηγά, λοιπά φορτία) για την περίοδο 2009-2014, η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε γενικά αύξηση στα λιμάνια όπου προσφέρεται η συγκεκριμένη υπηρεσία. Η ΣΕΠ εμφάνισε σωρευτική αύξηση ετήσιου διακινούμενου φορτίου 331%, ο ΟΛΘ 30% και ο ΟΛΒ 3%. Μείωση εμφάνισαν ο ΟΛΠ (-10%) και ο λιμένας Ηρακλείου (-12%)<sup>151</sup>. Η πολύ μεγάλη αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά είναι πολλαπλάσια του μέσου ρυθμού ανάπτυξης του κλάδου και είχε ως αποτέλεσμα την ανέλιξη του λιμένα στην 8<sup>η</sup> θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης (βάσει διακινούμενου όγκου σε TEU's) ήδη από το 2012<sup>152</sup>.

#### Ε.1.2 Τιμολόγηση – Διαφάνεια

##### α) Γενικά

120. Όπως ορίζονταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης των προβλητών II και III, η ΣΕΠ ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόζει την τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ το αργότερο μέχρι την 1.6.2010<sup>153</sup>. Με την υποχρέωση αυτή να μην ισχύει πλέον, η ΣΕΠ δεν έχει καμία συμβατική υποχρέωση να τιμολογεί στα ίδια επίπεδα με την ΟΛΠ, όπως επιβεβαίωσε και η γνωστοποιούσα.

121. Οι τιμοκατάλογοι, τόσο της ΣΕΠ όσο και της ΟΛΠ διακρίνονται σε χρεώσεις για υπηρεσίες παραλαβής και σε χρεώσεις για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης. Ο τιμοκατάλογος της ΟΛΠ είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα της εταιρίας<sup>154</sup>, όπως άλλωστε και οι αντίστοιχοι τιμοκατάλογοι του ΟΛΘ<sup>155</sup> και του ΟΛΒ<sup>156</sup>. Διαπιστώνεται, συνεπώς, ότι υπάρχει γενικότερα διαφάνεια αναφορικά με τη γενική τιμολόγηση κάθε λιμένα.

<sup>151</sup> Βλ. PortGraphic: economic crisis and ports – the greek case, February 18<sup>th</sup> 2016, <http://www.porteconomics.eu/2016/02/18/portgraphic-the-greek-ports-lost-significant-traffic-during-the-economic-crisis-with-the-exception-of-containers/>.

<sup>152</sup> Βλ. T. Noteboom & P. De Langen, "Container port competition in Europe", [www.porteconomics.eu](http://www.porteconomics.eu), p. 9-10.

<sup>153</sup> Βλ. άρθρο 7.1 της οικείας σύμβασης, όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009).

<sup>154</sup> [http://www.olp.gr/GR\\_PDF/Entypa/timologio3.pdf](http://www.olp.gr/GR_PDF/Entypa/timologio3.pdf).

<sup>155</sup> [https://www.thpa.gr/index.php?option=com\\_k2&view=itemlist&layout=category&task=category&id=107&Itemid=806&lang=el](https://www.thpa.gr/index.php?option=com_k2&view=itemlist&layout=category&task=category&id=107&Itemid=806&lang=el).

**β) «Εγχώριο» φορτίο**

122. Κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, [...]. Πράγματι, από τη σύγκριση των τιμοκαταλόγων ΣΕΠ και ΟΛΠ προκύπτει ότι [...] Από τη σύγκριση των τιμοκαταλόγων ΣΕΠ/ΟΛΠ με ΟΛΘ, προκύπτει ότι ο λιμένας Θεσσαλονίκης προσφέρει κατά βάση φθηνότερες υπηρεσίες<sup>157</sup>, με κάποιες όμως εξαιρέσεις (φορτοεκφόρτωση και απόθεση μεγάλων container 40'), για τις οποίες ο Πειραιάς έχει ανταγωνιστικότερες τιμές, γεγονός το οποίο εκτιμάται ότι καταδεικνύει την εναλλαξιμότητα, τουλάχιστον ως ένα βαθμό, των δύο λιμένων. Η γνωστοποιούσα επιβεβαίωσε ότι «...οι τιμές για τη διαχείριση εγχώριου φορτίου είναι ίδιες για όλους τους πελάτες της ΣΕΠ, ανεξαρτήτως όγκων φορτίου και μεγέθους πελάτη. Το ίδιο ισχύει και ως προς τους πελάτες εγχώριου φορτίου και των υπόλοιπων ελληνικών λιμένων αλλά και διεθνώς, είναι δηλαδή κανόνας/πρακτική της αγοράς». Η θέση αυτή επιβεβαιώνεται και από τις απαντήσεις των πελατών της ΣΕΠ: το σύνολο των απαντήσεων τους συγκλίνει στο ότι οι τιμές για το εγχώριο φορτίο δεν είναι αντικείμενο ξεχωριστής διαπραγμάτευσης με έκαστη επιχείρηση, αλλά προσδιορίζονται βάσει δημοσιευμένων τιμοκαταλόγων.

123. Όπως επιβεβαιώθηκε και από την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους: 1) οι εταιρίες παροχής υπηρεσιών *stevedoring* δεν επιθυμούν να διακρίνουν εις βάρος μικρότερων πελατών εγχώριου φορτίου, αφού η προσφερόμενη υπηρεσία είναι απολύτως ίδια είτε αφορά ένα είτε περισσότερα εμπορευματοκιβώτια, δηλαδή δεν δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας, οι οποίες ενδεχομένως θα δικαιολογούσαν μια άλλη προσέγγιση 2), ως προς το εγχώριο φορτίο, εν τοις πράγμασι πληρωτής (είτε με απευθείας τιμολόγηση είτε με τιμολόγηση μέσω πράκτορα) είναι ο φορτωτής/παραλήπτης (πχ *Lidl*, *Samsung*, *Coca Cola*, *IKE*) και όχι ο *carrier* (ναυτιλιακή εταιρεία). Αντίθετα, ως προς τη μεταφόρτωση αυτός που πληρώνει για τις υπηρεσίες *stevedoring* είναι ο *carrier*. Ωστόσο, αυτό δεν συνεπάγεται ότι οι τιμές του εγχώριου φορτίου είναι αδιάφορες για τους *carriers*, καθώς οι μη ανταγωνιστικές χρεώσεις για εγχώριο φορτίο καθιστούν τον λιμένα μη επιλέξιμο κόμβο. Ως εκ τούτου, στην πράξη οι τιμές εγχώριου φορτίου τουλάχιστον στον Πειραιά είναι απόλυτα ανταγωνιστικές και κοστοστρεφείς.

124. Όπως διευκρίνισε η γνωστοποιούσα, η τιμολόγηση για το εγχώριο φορτίο είναι ακριβότερη γενικά, καθώς πρόκειται για μια αρκετά πιο πολύπλοκη εργασία. Συγκεκριμένα, αποσαφήνισε ότι «η διαχείριση εγχώριου φορτίου δημιουργεί πολύ μεγαλύτερα κόστη στο λιμάνι, διότι, ενδεικτικά, τα εγχώρια φορτία μπορεί να χρειαστεί να μετακινηθούν περισσότερες φορές εντός του λιμένος, για να υποστούν τελωνειακούς, φυτοπαθολογικούς ελέγχους, διότι πρέπει να είναι εύκολα και άμεσα ανιχνεύσιμα για να παραδοθούν στον εκάστοτε παραλήπτη ανά πάσα στιγμή, σε χρόνους που δεν συμφωνούνται και δεν προκαθορίζονται και χωρίς κάποια λογική σειρά, ενώ τα φορτία μεταφόρτωσης εκφορτώνονται, στιβάζονται και επαναφορτώνονται στο επόμενο πλοίο με απόλυτα καθορισμένη σχέση ανά βάρος ανά λιμένα προορισμού με μαζικότητα σε μπλοκ, σε προκαθορισμένο χρόνο κλπ». Η συγκεκριμένη άποψη

---

<sup>156</sup> [http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%D5%D0%C7%D1%C5%D3%C9%C5%D3\\_%20%D4%C9%CC%CF%CB%CF%C3%C9%C1&arcod=110714175010](http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%D5%D0%C7%D1%C5%D3%C9%C5%D3_%20%D4%C9%CC%CF%CB%CF%C3%C9%C1&arcod=110714175010).

<sup>157</sup> Η εξήγηση που έδωσε σε σχετική ερώτηση (γιατί ο Λιμένας Θεσσαλονίκης έχει πιο ανταγωνιστικές τιμές από τον ΟΛΠ) ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΣΕΠ ΑΕ κ. Άγγελος Καρακώστας, είναι ότι αυτό συμβαίνει, επειδή ο ΟΛΘ [...]



εκτιμάται ότι ουσιαστικά ενδεχομένως εξηγεί και τους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να γίνει διαπραγμάτευση με τον κάθε πελάτη ξεχωριστά.

### γ) *Μεταφορτούμενο φορτίο*

125. Όπως επιβεβαιώθηκε και από την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, για την παροχή υπηρεσιών σε μεταφορτούμενο φορτίο οι τιμές προκύπτουν κατόπιν διαπραγμάτευσης των μερών και διαμορφώνονται δυνάμει παραγόντων, όπως οι ποσότητες που θα διακινήσει η ναυτιλιακή γραμμή, η συχνότητα των δρομολογίων κλπ. Την άποψη αυτή επιβεβαιώνουν και οι ναυτιλιακές εταιρίες/πράκτορες με τις απαντήσεις τους. Συνεπώς, αναφορικά με το μεταφορτούμενο φορτίο, διαπιστώνεται ότι η τιμολόγηση κάθε λιμένα δεν είναι δημόσια διαθέσιμη, αλλά είναι αποτέλεσμα διμερούς διαπραγμάτευσης, εξαρτώμενη άμεσα από το εύρος της συνεργασίας με κάθε πελάτη. Στο πλαίσιο αυτό και τα δύο μέρη διαπραγματεύονται με τους πελάτες τους συμβόλαια συνήθως μεσοπρόθεσμης διάρκειας (π.χ. 3 έτη), στα οποία ορίζονται χρεώσεις για εξυπηρέτηση μεταφορτούμενου φορτίου που συνήθως εμφανίζουν σημαντική έκπτωση σε σχέση με την ονομαστική χρέωση τιμοκαταλόγου που δημοσιεύει ο εκάστοτε λιμένας.

### Ε.1.3 Εμπόδια εισόδου

126. Κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, δεν υφίστανται εμπόδια εισόδου στην αγορά. Σε αυτό το πλαίσιο, ως παράδειγμα πιθανής μελλοντικής εισόδου στην αγορά αναφέρθηκε η περίπτωση του ΟΛΘ, ο οποίος, καθόσον βρίσκεται σε διαδικασία αποκρατικοποίησης, έχει ήδη ανακοινώσει διαδικασία τριπλασιασμού της δυναμικότητας του από 400.000 TEUs σε 1,2 εκατ. TEUS για τα επόμενα χρόνια. Για λόγους πληρότητας σημειώνεται ότι ο ΟΛΘ δραστηριοποιείται ήδη στην αγορά φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων κι επομένως συνάγεται ότι κατ' ακρίβεια δεν θα πρόκειται για μελλοντική είσοδο αλλά για επέκταση υφιστάμενης παρουσίας, δηλαδή ισχυροποίηση του υφιστάμενου ανταγωνιστή, η οποία πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει τελικά από τη μερική μέχρι σήμερα εναλλαξιμότητα στην πλήρη, σε συνάρτηση βεβαίως και με τους παράγοντες βελτίωσης του υφιστάμενου οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

127. Κατά την άποψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού ωστόσο, τα εμπόδια εισόδου στη συγκεκριμένη αγορά είναι ιδιαίτερα υψηλά. Το πρώτο και βασικότερο εμπόδιο προέρχεται από αυτό καθεαυτό το φυσικό γεωγραφικό περιορισμό που απαιτεί η διαμόρφωση ενός λιμανιού και κατ' επέκταση των απαραίτητων εγκαταστάσεων (προβλητών κλπ) φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Η κατασκευή ενός λιμανιού απαιτεί ένα σύνολο γεωγραφικών συνθηκών (θαλάσσια πρόσβαση, γεωγραφικό προσανατολισμό, βάθος θάλασσας, μορφολογία εδάφους/ακτής κλπ), οι οποίες δεν είναι εύκολο να βρεθούν συγκεντρωμένες, δεδομένου και ότι η πλειονότητα των βέλτιστων σημείων είναι ήδη διαμορφωμένα λιμάνια. Ακόμα όμως και εντός ήδη υφιστάμενου λιμένα, η διαμόρφωση των ειδικών συνθηκών για τη φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων είναι εντάσεως κεφαλαίου, καθώς απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις σε υλικοτεχνικό εξοπλισμό (γερανούς, μεταφορικά μέσα κλπ) και αποθηκευτικούς χώρους. Παράλληλα, είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται από ανάγκη ύπαρξης σημαντικού κεφαλαίου κίνησης για όλη τη διάρκεια των πραγματοποιούμενων εργασιών. Αυτό αποδεικνύει η υφιστάμενη επένδυση της COSCO στην Προβλήτα ΙΙΙ του Πειραιά, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 18 μήνες, ταχύτερα μάλιστα από το αρχικό πλάνο κατασκευής<sup>158</sup>. Ως εκ

<sup>158</sup> Βλ. <http://www.kathimerini.gr/853135/article/oikonomia/epixeirhseis/ay3h8hke-kata-132-h-diakinshh-konteiner-ston-peirai-a-to-a-dimhno>.

τούτου, δεν αναμένεται είσοδος νέου παίκτη στην αγορά στα επόμενα χρόνια<sup>159</sup>, εντούτοις αναμένεται ενίσχυση του υφιστάμενου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης.

#### Ε.1.4 Συνθήκες ζήτησης – Κόστος Μεταστροφής

128. Σε ό,τι αφορά το εγχώριο φορτίο, η ζήτηση για τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων προέρχεται από τις ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες διενεργούν την υπηρεσία μεταφοράς για λογαριασμό εμπορικών/βιομηχανικών κλπ εταιριών. Το κόστος μεταστροφής εκτιμάται ότι είναι σημαντικό, καθώς, όπως αναλύθηκε ανωτέρω<sup>160</sup>, οι πελάτες δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται μεταξύ διαφορετικών λιμένων χωρίς κόστος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το εγχώριο φορτίο, σε αντίθεση με το μεταφορτούμενο, αφορά μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, την οποία εξυπηρετούν συγκεκριμένοι λιμένες. Για κάθε αλλαγή λιμένα εξυπηρέτησης ο πελάτης θα πρέπει να λάβει υπόψη ένα σύνολο συνθηκών όπως: κόστος παροχής υπηρεσιών λιμένα, γεωγραφική τοποθεσία, κόστος χειραίας μεταφοράς από το λιμάνι στην ενδοχώρα, αποθήκευση κλπ.

129. Σε ό,τι αφορά το μεταφορτούμενο φορτίο, όπως και το εγχώριο φορτίο, η ζήτηση προέρχεται από ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες διενεργούν την υπηρεσία για λογαριασμό εμπορικών/βιομηχανικών κλπ εταιριών. Ωστόσο, σε αντίθεση με το εγχώριο φορτίο το κόστος μεταστροφής φαίνεται να είναι μηδαμινό, δεδομένου ότι το μεταφορτούμενο φορτίο δεν υπόκειται στους ίδιους περιορισμούς, όπως το εγχώριο. Συγκεκριμένα, με δεδομένο ότι το μεταφορτούμενο φορτίο μπορεί να εξυπηρετηθεί / μεταφορτωθεί από πολλά λιμάνια εντός μιας μεγάλης περιοχής (π.χ ανατολική Μεσόγειος), οι πελάτες δεν αντιμετωπίζουν αυστηρούς γεωγραφικούς περιορισμούς, ενώ και το κόστος υπηρεσιών από το κάθε λιμάνι είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Όπως επισήμανε και η γνωστοποιούσα, στην εν λόγω αγορά «το κόστος μεταστροφής για έναν πελάτη είναι ουσιαστικά μηδαμινό. Οι συμβάσεις που υπογράφονται με τους μεταφορείς έχουν το χαρακτήρα συμφωνιών για τη χρήση της λιμενικής υποδομής (*terminal service agreements*) και δεν περιλαμβάνουν όρους οι οποίοι να δεσμεύουν τον πελάτη ή ρήτρες που να τον αποτρέπουν από τη χρήση η άλλης υποδομής (πχ ποινικές ρήτρες, ρήτρες αποζημίωσης σε περίπτωση καταγγελία των συμβάσεων ή άλλες)». Πράγματι, κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ επιβεβαιώθηκε ότι, όσον αφορά το μεταφορτούμενο φορτίο, υφίσταται πολύ έντονη διαπραγμάτευση, διότι υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός από τα λιμάνια που υπάρχουν γύρω-γύρω, δηλαδή Μάλτα, Gioia Tauro, Κωνσταντινούπολη, το καινούριο λιμάνι της Σμύρνης, τρία λιμάνια στο Πορτ Σάιντ και τη Βηρυτό, δηλαδή υπάρχουν σε μια ακτίνα 24 ωρών πλεύσιμων πολλά λιμάνια που κάνουν μεταφόρτωση, οπότε υπάρχει πολύ μεγάλος ανταγωνισμός, ο οποίος μάλιστα επιτείνεται έτι περαιτέρω όταν το λιμάνι του Πειραιά ανταγωνίζεται και λιμάνια που είναι στη ζώνη του δολαρίου, τα οποία έχουν ακόμα μεγαλύτερο πλεονέκτημα, όπως η Κωνσταντινούπολη, η Βηρυτός και η Αίγυπτος, τα τρία λιμάνια της Αιγύπτου.

130. Σημειώνεται ότι στη σύμβαση [...] ΣΕΠ<sup>161</sup> αναφέρεται επί λέξει ([...]). Επίσης, στη συγκεκριμένη σύμβαση υπάρχει ρήτρα επίτευξης minimum στόχου (άρ. 2.2), αλλά σε περίπτωση μη επίτευξης αυτού ρητά αναφέρεται ότι η ΣΕΠ δεν δικαιούται αποζημίωσης και ισχύουν οι συμφωνημένες τιμές<sup>162</sup>. Η σύμβαση έχει διάρκεια μέχρι [...], αλλά σύμφωνα με τη [...] οι τιμές

<sup>159</sup>Σημειώνεται ότι το λιμάνι του Αστακού Αιτωλοακαρνανίας είχε χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν κατ' ανάγκη (κατά τη διάρκεια των πολύμηνων απεργιών του ΟΛΠ την περίοδο 2007-08) ως υποκατάστατο του Πειραιά για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

<sup>160</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα Δ.2.5 (Σχετική αγορά υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων).

<sup>161</sup> Διευκρινίζεται ότι η σύμβαση είναι μεταξύ της ΣΕΠ και της εταιρίας [...].

<sup>162</sup> [...]

ισχύουν και για το 2016 κατόπιν σιωπηρής παράτασης. Σε κάθε περίπτωση αποτελεί σύμβαση του κλάδου που ίσχυσε. Για το συγκεκριμένο όρο [...] η ΣΕΠ δεσμεύτηκε δια του νομίμου εκπροσώπου της ότι *θα το διορθώσει, διευκρινίζοντας ότι αφορά στην εταιρία [...] και ότι το είχε ζητήσει η ίδια η [...] για δικούς της λόγους, γιατί μεταφέρουν (η [...] δηλαδή) κάποια φορτία από την Αμερική που ήθελαν να δείχνουν ότι έχουν μία αποκλειστικότητα συνεργασίας, «ώστε να είναι πιο εύκολο να προσεγγίσουν αυτά τα φορτία στην Αμερική, ναοϊκά φορτία κυρίως».* Από την πλευρά της ΣΕΠ πάντως εξ αρχής διευκρινίστηκε ότι σε κάθε περίπτωση ο συγκεκριμένος όρος δεν αφορά το εγχώριο φορτίο. Ωστόσο, εφόσον η Επιτροπή Ανταγωνισμού έθεσε θέμα, η ΣΕΠ ρητά αφενός διευκρίνισε ότι τέτοιος όρος δεν υπάρχει σε καμία άλλη σύμβαση, κι αφετέρου ότι δεν έχει κανένα πρόβλημα να ενημερώσει [...] ότι θα το βγάλει, ή θα το διευκρινίσει καλύτερα, ώστε να καταστεί σαφές ότι αυτός ο όρος αφορά μόνο στο φορτίο μεταφόρτωσης. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΣΕΠ ΑΕ, η ΣΕΠ δεν έχει *«πουθενά ρήτρες αποκλειστικότητας»*, γιατί θεωρεί ότι όταν συναλλάσσεται με επιχειρήσεις – *«γίγαντες της ναυτιλίας»*, όπως είναι οι ναυτιλιακές γραμμές, οι οποίες χρησιμοποιούν σήμερα τον Πειραιά συνολικά, δεν μπορεί να τις δεσμεύει με ρήτρες. Θεωρεί δε ότι εάν τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις τις εξυπηρετεί καλά σε ανταγωνιστικές τιμές μένουν, αν δεν τις εξυπηρετεί σωστά, *«δηλαδή με σωστή παραγωγικότητα και σε σωστές τιμές»*, φεύγουν. Αυτός είναι και ο λόγος που στις συμβάσεις της η ΣΕΠ δεν έχει ρήτρες. Εκτιμά ότι δεν μπορεί να κρατήσει έναν τέτοιο πελάτη με ρήτρες. Κάτι τέτοιο θα ήταν λάθος πολιτικής marketing ουσιαστικά από την πλευρά της ΣΕΠ και γι' αυτό και δεν το κάνει.

131. Επίσης στη σύμβαση [...] ΟΛΠ περιλαμβάνεται ρήτρα επίτευξης ελάχιστου στόχου, με αυστηρή διατύπωση και σχετικές κυρώσεις. Ειδικότερα, επισημαίνονται τα εξής: Σύμφωνα με το άρθρο [...] της σύμβασης: [...]

#### **E.1.5 Αντισταθμιστική ισχύς πελατών**

132. Πελάτες των λιμένων είναι κατά κύριο λόγο οι ναυτιλιακές εταιρίες (και οι αντίστοιχοι πράκτορες/εκπρόσωποί τους), οι οποίες πραγματοποιούν τα ναυτικά δρομολόγια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

133. Οι 4 μεγαλύτεροι μεταφορείς-πελάτες της ΣΕΠ ΑΕ για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης κάλυπταν κατά το 2015 το [...] % του συνολικού διακινούμενου όγκου (σε TEUS). Ειδικότερα, κατά το χρόνο εξέτασης της υπό κρίση συγκέντρωσης, οι μεγαλύτεροι πελάτες της ΣΕΠ είναι [...], η [...] και η [...]. Σε ό,τι δε αφορά ειδικά το εγχώριο φορτίο, οι τέσσερις μεγαλύτεροι πελάτες της ΣΕΠ ΑΕ είναι κατά σειρά [...].

134. Πέραν των ανωτέρω θα πρέπει να συνεκτιμηθούν και τα εξής:

- Με βάση τα προσκομισθέντα στοιχεία, αλλά και κατά τη συζήτηση στη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, προέκυψε ότι το μεταφορτούμενο φορτίο αποτελεί άνω του [...] % του συνολικού διακινούμενου φορτίου των ΣΕΠ και ΟΛΠ. Ειδικότερα, δεδομένου ότι δεν υπάρχει σημαντική απόκλιση ανάμεσα στα στοιχεία που προσκόμισε η ΣΕΠ και τα στοιχεία που προσκόμισαν οι πελάτες αυτής, δύναται με ασφάλεια να γίνει δεκτό ότι κατά τα τελευταία 4 τουλάχιστον έτη (2012-2015) το εγχώριο φορτίο που διακινεί ο ΣΕΠ αντιστοιχεί περίπου στο [...] % του συνολικού διακινούμενου φορτίου και το μεταφορτούμενο στο [...] % ([...] % - [...] % για το 2012). Η ίδια δε τάση ισχύει και για την πλειοψηφία των μεγάλων εμπορικών λιμένων της Μεσογείου, όπου το μεγαλύτερο μέρος τόσο του φορτίου όσο και των εσόδων προέρχεται από τη μεταφόρτωση<sup>163</sup>.

- Όπως προκύπτει από τον ορισμό των σχετικών αγορών και τα μερίδια αγοράς (βλ. ανωτέρω υπό Δ.2.5 και Δ.4), το σύνολο του λιμένα του Πειραιά έχει περιορισμένο μερίδιο αγοράς

<sup>163</sup> NBG, Container Ports: An engine of Growth, April 2013, σελ. 7-9.

(<[15-25]%) στην αγορά μεταφορούμενου φορτίου της ανατολικής Μεσογείου. Στην εν λόγω γεωγραφική αγορά περιλαμβάνονται επιπλέον σημαντικά λιμάνια-κόμβοι για μεταφορούμενο φορτίο όπως τα Port Said, Gioia Tauro και Marsaxlokk, τα οποία ασκούν σημαντική ανταγωνιστική πίεση στον Πειραιά για το φορτίο αυτό. Επαναλαμβάνεται ότι, όπως διατυπώθηκε χαρακτηριστικά κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, ειδικά σε ό,τι αφορά το μεταφορούμενο φορτίο, υπάρχει πολύ έντονη διαπραγματεύση, διότι υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός από τα έξι λιμάνια που υφίστανται γύρω-γύρω, δηλαδή τη Μάλτα, το Gioia Tauro, την Κωνσταντινούπολη, το καινούριο λιμάνι της Σμύρνης, τα τρία λιμάνια στο Πορτ Σάιντ και τη Βηρυτό. Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχουν σε μια ακτίνα 24 ωρών πλεύσιμων πολλά λιμάνια που κάνουν μεταφόρτωση, οπότε υπάρχει πολύ μεγάλος ανταγωνισμός και μάλιστα ο ανταγωνισμός είναι εντονότερος κι όταν το λιμάνι του Πειραιά ανταγωνίζεται και λιμάνια που είναι στη ζώνη του δολαρίου, τα οποία έχουν ακόμα μεγαλύτερο πλεονέκτημα, όπως η Κωνσταντινούπολη, η Βηρυτός και η Αίγυπτος, τα τρία λιμάνια της Αιγύπτου.

- Οι ναυτιλιακές εταιρίες-πελάτες του Πειραιά είναι πράγματι μέλη πολύ μεγάλων παγκόσμιων ναυτιλιακών ομίλων, οι οποίοι κατά βάση δραστηριοποιούνται παγκοσμίως σε όλα τα είδη θαλάσσιου εμπορίου. Οι ευρύτεροι δε τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων δεν περιορίζονται στις θαλάσσιες οδούς, αλλά περιλαμβάνουν χερσαία (τρένο, φορτηγό) αλλά και εναέρια μέσα (αεροπλάνο), με διαφορετική σχέση κόστους-χρόνου το καθένα. Ειδικότερα, σε σχέση με τη ναυτιλιακή μεταφορά θα πρέπει να αναφερθεί ότι, όπως αναφέρθηκε τόσο από τη γνωστοποιούσα όσο και από τους πελάτες, το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού μεταφορικού κόστους αποτελεί ο ναύλος μεταφοράς. Το κόστος φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης στο λιμένα άφιξης ή αναχώρησης (π.χ. Πειραιά) αποτελεί το [...] % του συνολικού κόστους μεταφοράς, ενώ ο ναύλος μεταφοράς το [...] %<sup>164</sup>. Συνεπώς, η κοστολογική επιρροή της φορτοεκφόρτωσης επί της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρίας είναι ούτως ή άλλως περιορισμένης έντασης. Όπως δε αποσαφηνίστηκε στη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, το κόστος μετακυλύεται στο φορτωτή, στον πραγματικό φορτωτή και στον πραγματικό παραλήπτη. Δεν είναι κόστος για τον μεταφορέα το κόστος εκφόρτωσης και φόρτωσης του τοπικού φορτίου. Μετακυλύεται αυτούσιο στον φορτωτή και στον παραλήπτη. Κόστος για τον μεταφορέα είναι μόνο το κόστος της μεταφόρτωσης. Αυτό ισχύει παγκόσμια. Όλο το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο λιμάνι εισόδου και εξόδου του φορτίου, το κόστος φόρτωσης στο λιμάνι εξαγωγής και το κόστος εκφόρτωσης στο λιμάνι εισαγωγής σε όλον τον κόσμο μετακυλύεται πάντα στον φορτωτή και στον παραλήπτη. Είναι standard διαδικασία σε όλη τη ναυτιλία σε ό,τι αφορά το κομμάτι μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων.

- Η μεγάλη πλειοψηφία των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια περιλαμβάνει μικτό φορτίο (εγχώριο και μεταφορούμενο). Βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή Ανταγωνισμού, άνω του [...] % των εξυπηρετούμενων πλοίων για κάθε έτος της περιόδου 2012-2015 περιείχε τόσο εγχώριο όσο και μεταφορούμενο φορτίο, με την τάση να είναι αυξητική. Παράλληλα, η μεγάλη πλειοψηφία των πελατών του Πειραιά (6 από τους 8 που μεταφέρουν και τα δύο είδη φορτίων) απήντησαν ότι το σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων τους ([...]) μεταφέρει μικτό φορτίο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, *όλα τα πλοία μεταφέρουν μικτό φορτίο πλέον, εκτός ελαχίστων.*

<sup>164</sup> Το ακριβές ποσοστό επί του συνολικού κόστους καθορίζεται από πολλούς παράγοντες, όπως για παράδειγμα, την καλυπτόμενη απόσταση, το λιμάνι αναχώρησης-άφιξης, τον όγκο εμπορεύματος, καθώς και την ναυτιλιακή εταιρία που κάνει την εκτίμηση.



- Επιπλέον, με αυτό το δεδομένο οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν λιμένα εξυπηρέτησης στον οποίο εκτός από ανταγωνιστικές τιμές μεταφορούμενου φορτίου θα απολαμβάνουν οφέλη και από την ευνοϊκότερη δυνατή σχέση χρόνου-κόστους ως προς τη χερσαία μεταφορά του εγχώριου φορτίου προς την εκάστοτε εξυπηρετούμενη ενδοχώρα. Η ύπαρξη έντονου ανταγωνισμού στην αγορά του μεταφορούμενου φορτίου, παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρίες πληθώρα επιλογών (στη ανατολική ή ευρύτερη Μεσόγειο) από λιμάνια που μπορούν να εξυπηρετήσουν τα κριτήρια χρόνου-κόστους και για το εγχώριο φορτίο. Με άλλα λόγια, η ύπαρξη λειτουργικής (και όχι μόνο) σύνδεσης των δύο αγορών, ο έντονος ανταγωνισμός στην αγορά του μεταφορούμενου φορτίου και η (σε μεγάλο βαθμό) εξάρτηση των εσόδων του λιμένα Πειραιώς από αυτό, παρέχει συγκριτικό πλεονέκτημα στις ναυτιλιακές εταιρίες στη διαπραγματευτική τους ισχύ απέναντι στον Πειραιά (ή και στο εκάστοτε λιμάνι). Υπογραμμίζεται δε ότι, όπως προέκυψε από την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, *όλη η ζήτηση του μεταφορούμενου φορτίου είναι πλήρως ελαστική. Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι κανένα φορτίο μεταφόρτωσης δεν έρχεται στην Ελλάδα, αν δεν πειστεί ο μεταφορέας ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει ολιστικά ανταγωνιστική λύση σε σχέση με τα 6-7 λιμάνια που είναι γύρω-γύρω, ανταγωνιστικά προς το λιμάνι του Πειραιά.*

- Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη επίσης η σημαντική αντισταθμιστική δύναμη και των εισαγωγέων/εξαγωγέων (τελικών πελατών). Κατ' ακρίβεια, πρόκειται για τους πελάτες των πελατών του λιμένα, ήτοι τους έμμεσους πελάτες του λιμένα. Ειδικότερα, αλλά και ενδεικτικά μόνο, η *αλυσίδα Lidl, η NESTLE, η Johnson & Johnson, η Friesland, η ORDIT, η LG, η SAMSUNG, αλλά και πολλές άλλες έχουν το μέγεθος και την τεχνογνωσία αφενός να αξιολογούν όλες τις παραμέτρους (τόπο παραλαβής, τόπο τελικής παράδοσης, χρόνο μεταφοράς, συνολικό κόστος) προτού αποφασίσουν το μέσο μεταφοράς που θα επιλέξουν, αφετέρου να αντιμετωπίσουν την όποια απόπειρα της νέας οντότητας να υιοθετήσει αντι-ανταγωνιστικές πρακτικές στην αγορά εγχώριου φορτίου. Επομένως, η ισχύς αυτών προσδίδει αναπόδραστα περαιτέρω ισχύ στους πελάτες του λιμένα, ήτοι τις ναυτιλιακές εταιρίες.*

135. Με βάση τις ανωτέρω επισημάνσεις, προκύπτει ότι οι πελάτες για τις συνδεδεμένες αγορές εγχώριου και μεταφορούμενου φορτίου διαθέτουν αυξημένη διαπραγματευτική δύναμη λόγω μεγέθους της κάθε εταιρίας, πληθώρας εναλλακτικών λιμανιών για το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητάς τους (transshipment φορτίο), αλλά και μικρού κόστους μεταστροφής για το φορτίο αυτό. Η ενδεχόμενη αλλαγή λιμανιού εξυπηρέτησης για το μεταφορούμενο φορτίο ενδέχεται να συμπαρασύρει και σημαντικό μέρος του ούτως ή άλλως περιορισμένου εγχώριου φορτίου που μεταφέρει η κάθε εταιρία. Κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε ενδεχομένως μειωμένα έσοδα από την εγχώρια αγορά για τον πελάτη της ναυτιλιακής εταιρίας, παράλληλα όμως η πιθανή απώλεια εσόδων για το λιμάνι από την απώλεια του μεταφορούμενου φορτίου εκτιμάται ότι θα ήταν κατά πολύ σημαντικότερη.

136. Ως εκ τούτου η συνολική αντισταθμιστική ισχύς των άμεσων και έμμεσων πελατών απέναντι στο λιμένα Πειραιά (ή/και το εκάστοτε λιμάνι) εκτιμάται ως ισχυρή.

## **E.2. ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ**

### **E.2.1 Ωριμότητα αγοράς**

137. Η ναυτιλία γραμμών (liner shipping) αποτελεί σημαντικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας, ιδίως δε κάθε χώρας με θαλάσσια ακτογραμμή. Το παγκόσμιο ναυτικό εμπόριο ανήλθε το 2012 σε 9,3 δισεκατομμύρια τόνους, με το μεγαλύτερο ποσοστό (περίπου 33%) να καταλαμβάνει το εμπόριο πετρελαίου και αερίου<sup>165</sup>.

<sup>165</sup> UNCTAD, Review of maritime transport, 2012, p. 9.

138. Περαιτέρω, κατά τα τελευταία 20 έτη, έχει υπάρξει μια έντονη ανάπτυξη του κλάδου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 9% για το διάστημα 1990-2011, σημαντικά μεγαλύτερο από το ρυθμό αύξησης του συνολικού διεθνούς εμπορίου (6,3%) ή των υπόλοιπων ειδών θαλάσσιου εμπορίου (3,3%). Την ίδια χρονιά (2011) η μεταφορά μέσω εμπορευματοκιβωτίων αποτελούσε το 16,5% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου σε σχέση με 6% το 1990<sup>166</sup>.

139. Τα τελευταία χρόνια κυρίαρχη τάση στον κλάδο είναι η εμπορική συνεργασία των εταιριών του κλάδου μέσω των ναυτιλιακών συμμαχιών (alliances). Τον Ιανουάριο του 2015 οι 16 από τις μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες διακινούσαν το 95% του συνολικού μεταφερόμενου φορτίου, συμμετείχαν σε κάποια συμμαχία<sup>167</sup>. Σκοπός των συμμαχιών είναι η καλύτερη κατανομή της συνολικής μεταφορικής δυναμικότητας των εταιριών μελών, ώστε να επιτευχθεί μείωση του λειτουργικού τους κόστους. Οι εκάστοτε συμμαχίες είναι υπό την αίρεση της έγκρισης από τις αρμόδιες Ρυθμιστικές Αρχές κάθε χώρας (ΕΕ, ΗΠΑ κλπ) κατά το σχηματισμό τους<sup>168</sup>.

140. Περαιτέρω, η πορεία της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης είναι παράλληλη με αυτή της φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός το οποίο θεωρείται λογικό, καθώς πρόκειται για αγορές προηγούμενου-επόμενου σταδίου. Όσον αφορά την κατανομή ανά λιμένα του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων, η παγκόσμια κατάταξη (στοιχεία 2013) απεικονίζει ξεκάθαρα την πρωτοκαθεδρία της Ασίας εν γένει και της Κίνας ειδικότερα. Από τα πρώτα 10 λιμάνια τα 7 είναι κινέζικα, ενώ από τα πρώτα 20 μόλις 4 (Ρόττερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Λος Άντζελες) δεν βρίσκονται στην Ασία<sup>169</sup>.

## E.2.2 Τιμολόγηση-Διαφάνεια

141. Η τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις ναυτιλιακές εταιρίες με τους πελάτες τους γίνεται με διμερείς συμφωνίες και διαπραγματεύσεις, οι οποίες δεν είναι δημοσιευμένες. Συνεπώς, δεν υπάρχει ενιαία τιμολόγηση ούτε διαφάνεια στην εν λόγω αγορά.

## E.2.3 Δίκτυα Διανομής

142. *Γίνεται δεκτό ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιλέγουν και διαμορφώνουν συγκεκριμένες γραμμές πχ Απω Ανατολή-Μεσόγειος, Βόρειος Ευρώπη-Δυτική Αφρική, Βόρειος Αμερική-Δυτική Αφρική. Οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν διεθνή δραστηριότητα και εκτελούν τα περισσότερα από τα βασικά δρομολόγια. Όπως επιβεβαιώνεται και από τις απαντήσεις των πελατών, οι ναυτιλιακές εταιρίες διενεργούν μεταφορές σε όλες τις εμπορικές διαδρομές οι οποίες περιλαμβάνουν, εκτός των ανωτέρω, εμπορικές γραμμές από/προς Αυστραλία, Ινδία, ανατολική Ασία, νότια Αμερική κλπ. Τέλος,*

<sup>166</sup> “Container ports: An engine of growth”, National Bank of Greece (sectoral report), April 2013, pp. 1-2.

<sup>167</sup> Journal of Commerce (JOC), *Shippers, regulators will be watching closely as alliances launch services* (7.1.2015) <http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/ocean-three/shippers-regulators-will-be-watching-closely-alliances-launch-services-20150107.html>.

<sup>168</sup> Για την ΕΕ η ισχύς του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 906/2009 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 28.09.2009, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες) επεκτάθηκε μέχρι το 2020. Βλ. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-717\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-717_en.htm). Βλ. επίσης άρθρο 5 «Για να τύχει μια κοινοπραξία της προβλεπόμενης στο άρθρο 3 απαλλαγής, τα μέλη της δεν πρέπει να κατέχουν, σε κάθε αγορά στην οποία ασκεί δραστηριότητες η κοινοπραξία, συνολικό μερίδιο ανώτερο του 30 %...».

<sup>169</sup> Αναλυτικά η κατάταξη των 50 μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως στο <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.

είναι χαρακτηριστικό ότι σε όλες τις εκτελούμενες από τις ναυτιλιακές εταιρίες εμπορικές διαδρομές περιλαμβάνεται το λιμάνι του Πειραιά.

#### **E.2.4 Εμπόδια εισόδου**

143. Η αγορά χαρακτηρίζεται ως εντάσεως κεφαλαίου και υψηλού κόστους εισόδου, καθώς απαιτείται σημαντικό ύψος επένδυσης για αγορά και συντήρηση εμπορικού στόλου πλοίων.

#### **E.2.5 Αντισταθμιστική ισχύς πελατών**

144. Πελάτες των ναυτιλιακών εταιριών (και έμμεσους πελάτες των λιμένων) αποτελούν όλες οι εταιρίες που διεξάγουν θαλάσσιο εμπόριο. Όπως αναφέρεται και ανωτέρω, εταιρίες όπως η Lidl, η NESTLE, η Johnson & Johnson, η Friesland, η ORDIT, η LG, η SAMSUNG και άλλες, έχουν το μέγεθος και την τεχνογνωσία, ώστε να αναλύουν πλήρως τις συνθήκες πριν την τελική επιλογή μεταφοράς, ενώ η επιβάρυνσή τους με τα μεταφορικά κόστη τις ωθεί να πιέζουν συνεχώς τις ναυτιλιακές εταιρίες (αλλά και τους λιμένες εξυπηρέτησης) για ανταγωνιστικές τιμές.

### **ΣΤ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ**

#### **ΣΤ.1. Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΟΥΣΑΣ**

145. Σύμφωνα τη γνωστοποιούσα, *η υπό εξέταση συγκέντρωση δεν δύναται να περιορίσει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, λόγω των σχετικά μικρών μεριδίων αγοράς των μερών και λόγω του έντονου ανταγωνισμού που αναπτύσσεται στην Ελλάδα και διεθνώς στις αγορές φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου.* Αναλυτικότερα η γνωστοποιούσα επισήμανε τα εξής:

##### **ΣΤ.1.1 Υπόμνημα Θέσεων**

146. Η γνωστοποιούσα συνολικά εκτιμά ότι η σκοπούμενη συγκέντρωση θα επιφέρει ουσιαστικά οφέλη τόσο για τους τελικούς καταναλωτές όσο και για τον ανταγωνισμό γενικότερα.

147. Καταρχήν, η COSCO HK αναφέρει ότι η ίδια δεσμεύεται να υλοποιήσει μια σειρά υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμένα Πειραιώς με στόχο την ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητάς του, ώστε να μπορέσει να αντεπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό και να ενισχυθεί ως κόμβος του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι συγκεκριμένες δεσμεύσεις της COSCO HK ορίζονται στο άρθρο 7 της Σύμβασης Παραχώρησης και στο υπ' αριθμ. 7.2 Παράρτημα αυτής. Συνοπτικά, η πρώτη δέσμη υποχρεωτικών επενδύσεων περιλαμβάνει την επέκταση του επιβατικού λιμένα, την επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας του Προβλήτα I του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, μετατροπή της πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας, δημιουργία υπόγειας οδικής σύνδεσης του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο ΟΔΔΥ, τη βελτίωση και συντήρηση υποδομών του λιμένα, την προμήθεια εξοπλισμού, τη βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα, μελέτες, την κατασκευή νέου Προβλήτα πετρελαιοειδών, την επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους), καθώς και τη βελτίωση υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών). Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη δέσμη υποχρεωτικών επενδύσεων, αυτή θα είναι ύψους 56.000.000 EURO και θα λάβει χώρα μέσα στην επόμενη πενταετία από την ολοκλήρωση της πρώτης περιόδου επενδύσεων. Σημειώνεται δε ότι ήδη η ανάληψη των

Προβλητών II και III από τη ΣΕΠ έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της δυναμικότητας του λιμένος Πειραιώς και του διακινούμενου φορτίου, καθώς η COSCO HK έχει καταφέρει να προσελκύσει πολλαπλάσιους διεθνείς πελάτες (ναυτιλιακές εταιρίες), οι οποίοι δημιούργησαν νέα δρομολόγια με κόμβο ή σταθμό το λιμένα Πειραιώς.

148. Περαιτέρω, η COSCO HK επισήμανε ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη έχει σημαντικά οικονομικά οφέλη και για την ελληνική οικονομία τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Καταρχήν, στη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης αναφέρονται σημαντικά οικονομικά οφέλη που αφορούν στη συναλλαγή, όπως αυτά αναλυτικά προβλέπονται και συγκεκριμένα:

- Το Ελληνικό Δημόσιο (μέσω του ΤΑΙΠΕΔ) θα εισπράξει με την ολοκλήρωση της πώλησης του πρώτου πακέτου (51%) μετοχών της ΟΛΠ (Φάση I), το ποσό των 280.500.000 ευρώ και με την ολοκλήρωση της πώλησης του δεύτερου πακέτου (16% του μ.κ.) το ποσό των 88.000.000 ευρώ. Πρόσθετα, το Ελληνικό Δημόσιο θα επωφεληθεί επίσης από πληρωμές μερισμάτων για το ποσοστό 16% των μετοχών μέχρι την ολοκλήρωση της δεύτερης φάσης καθώς και από τις πληρωμές τόκων για τα αντίστοιχα κεφάλαια που θα έχουν κατατεθεί από την COSCO HK σε λογαριασμό μεσεγγυούχου για την απόκτηση του υπόλοιπου ποσοστού του ΟΛΠ, καθώς και από τη διανομή μερίσματος για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7%, το οποίο το ΤΑΙΠΕΔ θα συνεχίσει να κατέχει<sup>170</sup>.
- Περαιτέρω, δυνάμει των άρθρων 15.1 και 15.2 της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης η COSCO HK θα καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο ετήσιο αντάλλαγμα για την παραχώρηση των καθορισμένων τμημάτων του Λιμένος Πειραιώς (Αντάλλαγμα Παραχώρησης) ίσο με ποσοστό 3,5% του τζίρου της και σε κάθε περίπτωση ποσό όχι μικρότερο από 3.500.000 ευρώ/ έτος. Επίσης, δυνάμει του άρθρου 15.7 της Σύμβασης Παραχώρησης, μετά το πέρας 18 ετών από τη θέση σε ισχύ της συμφωνίας και σε περίπτωση που ο δείκτης εσωτερικής απόδοσης (Internal Rate of Return) της αγοράστριας της ΟΛΠ (Preferred Investor, δηλ. της COSCO HK) υπερβαίνει το 20%, η νέα οντότητα θα καταβάλλει ετησίως, επιπλέον του ετήσιου Ανταλλάγματος Παραχώρησης, στο Ελληνικό Δημόσιο πρόσθετο αντάλλαγμα ίσο με το 40% κάθε περιοδικής αμοιβής/παροχής που έχει συμφωνηθεί στη Σύμβαση Πώλησης Μετοχών (SPA) ή συνδέεται με τις μετοχές που αποκτήθηκαν δι' αυτής, και σχετίζεται με κάθε διαχειριστική χρήση, ώστε το Ελληνικό Δημόσιο να επωφεληθεί από την αύξηση της απόδοσης της επιχείρησης.
- Επισημαίνεται δε ότι δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης των Προβλητών II και III του 2008, η ΣΕΠ, πέρα από το καθορισμένο (fixed) αντάλλαγμα για την παραχώρηση, καταβάλλει στον ΟΛΠ επιπλέον ετήσιο αντάλλαγμα που ισοδυναμεί με το 24,5% του ετήσιου τζίρου της. Από το ποσό αυτό και μετά την εξαγορά, πέρα από την εν γένει ανάπτυξη του λιμένα, θα επωφελείται οικονομικά και το Ελληνικό Δημόσιο ως μειοψηφών μέτοχος.

149. Επιπλέον επισημαίνεται ότι η ελληνική οικονομία επωφελείται και στρατηγικά μέσω της εν λόγω συγκέντρωσης, η οποία *συνιστά επί της ουσίας μια επένδυση στο βασικότερο μεταφορικό κόμβο της χώρας*. Ως εκ τούτου, τα οικονομικά οφέλη από την πραγματοποίησή της είναι πολλαπλάσια, καθώς η αύξηση της παραγωγικότητας σε συνδυασμό με τη λειτουργία του λιμένα με τις πιο σύγχρονες υποδομές, θα έχουν ως αποτέλεσμα αφενός την παροχή καλύτερων, τακτικότερων και φθηνότερων επιλογών διακίνησης εγχώριου φορτίου

<sup>170</sup>Βλ. το Δελτίο Τύπου του ΤΑΙΠΕΔ της 20.01.2016, σελ. 2: [http://www.hrdf.com/sites/default/files/attachments/%CE%A4%CE%91%CE%99%CE%A0%CE%95%CE%94%20%CE%94%CE%B5%CE%BB%CF%84%CE%B9%CE%BF%CE%A4%CF%8D%CF%80%CE%BF%CF%85\\_%CE%9F%CE%9B%CE%A0200116B.pdf](http://www.hrdf.com/sites/default/files/attachments/%CE%A4%CE%91%CE%99%CE%A0%CE%95%CE%94%20%CE%94%CE%B5%CE%BB%CF%84%CE%B9%CE%BF%CE%A4%CF%8D%CF%80%CE%BF%CF%85_%CE%9F%CE%9B%CE%A0200116B.pdf)

και αφετέρου θα καταστήσουν το λιμένα βασικό κόμβο για το φορτίο μεταφόρτωσης. Ειδικά σε ό,τι αφορά το φορτίο μεταφόρτωσης, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι από το 2009 που ανέλαβε η ΣΕΠ τη διαχείριση των δύο εκ των τριών Προβλητών του ΣΕΜΠΟ, εισήλθαν στην αγορά του Πειραιά νέοι ανταγωνιστές<sup>171</sup>, οι οποίοι έως τότε δεν εκτελούσαν δρομολόγιο για τη διακίνηση μεταφορτούμενου φορτίου μέσω του λιμένος Πειραιώς.

150. Επιπροσθέτως, τονίζεται η διασφάλιση ίσης μεταχείρισης και συγκεκριμένα επισημαίνονται οι εκ της συμβάσεως παραχώρησης υποχρεώσεις παροχής μη διακριτικής πρόσβασης στη λιμενική υποδομή που απορρέουν από την πραγματοποίηση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης. Όπως επισημαίνεται σχετικά, *η μέχρι σήμερα πρακτική της ΣΕΠ έναντι των χρηστών των Προβλητών II και III αναδεικνύει την απουσία κάθε πρόθεσης ή δυνατότητας να περιορίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά. Σε κάθε περίπτωση, οι συμφωνίες που πλαισιώνουν την υπό κρίση εξαγορά καθώς και το όλο ρυθμιστικό πλαίσιο δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη περιοριστικών του ανταγωνισμού συμπεριφορών και δη συμπεριφορών διακριτικής μεταχείρισης.*

151. Ειδικότερα στο άρθρο 9 της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης περιγράφονται οι υποχρεώσεις παροχής μη διακριτικής πρόσβασης στη λιμενική υποδομή που θα φέρει η νέα οντότητα. Υπό αυτό το πρίσμα, η νέα οντότητα δεσμεύεται να μεταχειρίζεται το λιμένα Πειραιώς, καθώς και τους Σταθμούς Εξυπηρέτησης ως δημόσιο λιμενικό χώρο, να παρέχει πρόσβαση στην υποδομή και τις εγκαταστάσεις τις οποίες διαχειρίζεται σε ισότιμη, μη διακριτική βάση και να μην εφαρμόζει εμπορικούς κανόνες ή τιμολογιακή πολιτική και εν γένει πρακτικές οι οποίες να αποσκοπούν ή να έχουν ως αποτέλεσμα τον ουσιαστικό περιορισμό των δικαιωμάτων τρίτων.

152. *Όπως αναφέρεται στη σύμβαση παραχώρησης, οι αρχές εκείνες από τις οποίες απορρέουν υποχρεώσεις για τη νέα οντότητα δεν αναφέρονται ειδικώς και αποκλειστικά μόνο στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου, αλλά σε όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις που θα διαχειρίζεται η επιχείρηση. Αποτελούν τις αρχές με βάση τις οποίες διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η δέσμευση της νέας οντότητας να δρα στην αγορά τιμολογιακά με δίκαιους και ανταγωνιστικούς όρους για το λιμάνι και με τις αρχές με βάση τις οποίες θα ελέγχεται η τιμολογιακή και εν γένει συμπεριφορά της από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές.*

153. Επιπρόσθετα η COSCO HK επισημαίνει ότι δυνάμει του άρθρου 43 του Ν. 4150/2013 έχει συσταθεί η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (εφεξής ΡΑΛ) η οποία, μεταξύ άλλων, είναι αρμόδια για την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των συμβάσεων παραχώρησης στους λιμένες και την εξασφάλιση – σε συνεργασία με την ΕΑ- της τήρησης των κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού εν γένει και ειδικότερα την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών κτλ. Συνεπώς, κατά την άποψη της COSCO HK, *«το κανονιστικό πλαίσιο έχει προβλέψει σειρά μηχανισμών για την αποτροπή πρακτικών στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, ενώ επιπλέον η ΡΑΛ έχει επιφορτιστεί με το έργο της επίβλεψης της τήρησης των παραπάνω υποχρεώσεων που φέρει η νέα οντότητα για μη περιορισμό του ανταγωνισμού».*

154. Συνολικά η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι η υπό κρίση πράξη εντάσσεται στο πλαίσιο περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς στον ανταγωνισμό κι ως εκ τούτου αναμένεται να ενισχύσει τον ανταγωνισμό αφενός μεταξύ των λιμένων και αφετέρου μεταξύ των αγορών επόμενων σταδίων, καθώς ο ανταγωνισμός στις εν λόγω αγορές αφορά κυρίως στην προσέλκυση των μεταφορέων στους λιμένες, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της μείωσης των τιμών τους.

<sup>171</sup> Ενδεικτικά αναφέρονται οι εταιρίες [...] κ.α.

### ΣΤ.1.2 Μελέτη επί Βελτιώσεων Αποτελεσματικότητας της Συγκέντρωσης<sup>172</sup>

155. Συμπληρωματικώς των προαναφερθεισών θέσεων της επί της συγκέντρωσης, η γνωστοποιούσα προσκόμισε μελέτη<sup>173</sup> που εκπόνησε εταιρία συμβούλων κατόπιν σχετικής ανάθεσής της από την COSCO HK, προκειμένου η τελευταία να την υποβάλει στην ΕΑ στα πλαίσια αξιολόγησης της υπό κρίση πράξης. Όπως αναφέρεται στο προοίμιο αυτής, *ζητήθηκε η σύνταξη μελέτης ως προς τις αναμενόμενες βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα από την ανωτέρω εξαγορά σε βραχυπρόθεσμο και μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα*<sup>174</sup>.

156. Καταρχήν στη συγκεκριμένη μελέτη γίνεται εκτενής αναφορά στην έως σήμερα συμβολή του Ομίλου της γνωστοποιούσας (διά της ΣΕΠ) στην ανάπτυξη του λιμένος Πειραιώς και της ελληνικής οικονομίας, εν γένει. Όπως αναφέρεται σχετικά, οι υποχρεωτικές επενδύσεις στις οποίες προέβη η ΣΕΠ από το 2009 αύξησαν τη διαχειριστική ικανότητα των Προβλητών II και III με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης στο λιμένα Πειραιώς. Ως εκ τούτου, και ειδικά ως προς τις ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές, οι πολλαπλές απευθείας αφίξεις πλοίων που πραγματοποιούνται χάρη στη ΣΕΠ, ευνόησαν:

(α) την ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς, καθώς τα πλοία που έρχονται απευθείας στον Πειραιά και όχι μέσω μεταφόρτωσης από άλλους λιμένες-κόμβους, έχουν μικρότερο κόστος για τον πλοιοκτήτη και άρα χαμηλότερα ναύλα για τον φορτωτή και τον παραλήπτη και

(β) τη μείωση του χρόνου ταξιδιού από και προς την Ελλάδα, με αποτέλεσμα τα ελληνικά προς εξαγωγή προϊόντα να επιβαρύνονται με μικρότερο κόστος μεταφοράς και ταυτόχρονα να «επιδοτούνται» από την γρηγορότερη ταχύτητα παράδοσης στις αγορές.

157. Πρόσθετα, η ΣΕΠ προέβη στη χρήση μέσων και μεθόδων για την αποτελεσματικότερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα η αξιοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει τον Πειραιά με το ευρωπαϊκό δίκτυο, καθώς και τον επιλιμένο σταθμό που βρίσκεται εντός της ΣΕΠ, είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία τακτικής σιδηροδρομικής σύνδεσης όλων των πρωτευουσών της Κεντρικής Ευρώπης και της Βαλκανικής με το λιμένα Πειραιώς. Τα οφέλη που απορρέουν από την ανωτέρω σύνδεση αφορούν τόσο στη μείωση του χρόνου παράδοσης των εμπορευμάτων όσο και στην ελαχιστοποίηση του κόστους σε σχέση με τη μεταφορά δια φορτηγού, προσφέροντας ως εκ τούτου περισσότερες επιλογές και ευκαιρίες στους φορτωτές και παραλήπτες.

158. Επιπλέον, στην εν λόγω μελέτη γίνεται εκτενής αναφορά στο συνολικό επενδυτικό όφελος που απορρέει από την εν λόγω συγκέντρωση, καθώς και στα άμεσα δημοσιονομικά οφέλη για την ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά στις υποχρεωτικές

<sup>172</sup> Πρόκειται για τη μελέτη που προσκόμισε η γνωστοποιούσα με τίτλο «Βελτιώσεις αποτελεσματικότητας που συνδέονται με τη συγκέντρωση COSCO HK/ ΟΛΠ» (Απρίλιος 2016). Την εν λόγω μελέτη εκπόνησε η εταιρία RSM Greece A.E. για λογαριασμό της COSCO HK. Επιπλέον, η γνωστοποιούσα παρείχε πρόσθετες διευκρινίσεις συμπληρωματικές των θέσεων που περιλαμβάνονται στη μελέτη της εταιρίας RSM.

<sup>173</sup> Στο πλαίσιο εκπόνησης της μελέτης μεταξύ άλλων λήφθηκαν στοιχεία από α) τη μελέτη του IOBE με τίτλο «Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» (2016), β) τη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος με τίτλο «Container Ports: An engine of growth» (2013), γ) τα οικονομικά και λοιπά στοιχεία της ΟΛΠ και ΣΕΠ (ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, στοιχεία κίνησης εμπορευματοκιβωτίων κτλ), δ) οι υποχρεωτικές επενδύσεις στις οποίες θα προβεί η γνωστοποιούσα δυνάμει της συμφωνίας απόκτησης των μετοχών της ΟΛΠ από το ΤΑΙΠΕΔ, όπως περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2. της Σύμβασης Παραχώρησης, ε) η έως σήμερα δραστηριοποίηση της COSCO στην Ελλάδα (επενδύσεις, εμπορική κίνηση κτλ) και στ) λοιπές δημόσια προσβάσιμες πληροφορίες από διεθνείς βάσεις δεδομένων αναφορικά με τους κλάδους των ναυτιλιακών μεταφορών, κρουαζιέρας κτλ.

<sup>174</sup> Βλ. σελ. 3 της μελέτης της RSM.

επενδύσεις στις οποίες οφείλει εκ της συμβάσεως να προβεί η γνωστοποιούσα στο πλαίσιο της εξαγοράς, καθώς και στις επιπλέον επενδύσεις στις οποίες θα προβούν τρίτες επιχειρήσεις, σχετιζόμενες με την αναμενόμενη επενδυτική δραστηριότητα που θα προκύψει από τη γνωστοποιηθείσα πράξη. Παράλληλα επισημαίνεται η μέχρι σήμερα αδυναμία της ΟΛΠ να προωθήσει επενδύσεις ακόμα και σε τομείς υποδομών απολύτως απαραίτητους για τη λειτουργία της<sup>175</sup>.

159. Πέραν των θετικών επιπτώσεων που θα επιφέρει η εν λόγω συγκέντρωση τόσο σε επίπεδο επενδύσεων όσο και σε επίπεδο δημοσιονομικού οφέλους για τη χώρα, αναλύονται οι βελτιώσεις αποτελεσματικότητας (efficiencies) που αφορούν στον τομέα παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου, καθώς πρόκειται για τις μοναδικές αγορές στις οποίες υπάρχει οριζόντια επικάλυψη ανάμεσα στην αγοράστρια και την εξαγοραζόμενη.

160. Όπως επισημαίνεται, *οι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας στο σκέλος της παροχής stevedoring services συνδέονται με τη βελτίωση των υποδομών και την επίτευξη οικονομικών κλίμακος από τη θέση των εγκαταστάσεων των ΣΕΠ και ΟΛΠ υπό κοινή διαχείριση, συνεργιών που δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν στον ίδιο τουλάχιστον βαθμό ούτε από μία (υποτιθέμενη) ανάπτυξη ή επέκταση των εγκαταστάσεων μίας εκ των δύο επιχειρήσεων μεμονωμένα ούτε από την (υποθετική) πώληση ή ανάθεση της διαχείρισης της Προβλήτας Ι σε τρίτη εταιρεία*<sup>176</sup>.

161. Επιπλέον το όφελος από τις βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας «δεν θα το καρπωθεί αποκλειστικά η νέα οντότητα ΣΕΠ/ΟΛΠ», αλλά θα «περάσει» και στους άμεσους (μεταφορείς (carriers) και έμμεσους καταναλωτές (εισαγωγείς-εξαγωγείς και παραλήπτες φορτίων), υπό τη μορφή καλύτερων και φθηνότερων υπηρεσιών. Ειδικότερα:

#### **ΣΤ.1.2.1 Οικονομίες κλίμακος από την καλύτερη διαχείριση των θέσεων πλεύρισης**

162. Στη μελέτη επισημαίνεται ότι η κοινή διαχείριση των τριών Προβλητών του ΣΕΜΠΟ θα οδηγήσει σε πληρέστερη και περισσότερο ορθολογική αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου για τον ελλειμισμό και την εξυπηρέτηση των πλοίων. Άμεση συνέπεια αυτού θα αποτελέσει η αύξηση της δυναμικότητας (capacity) του λιμένα συνολικά και της ΣΕΠ/ΟΛΠ ειδικότερα, ως προς την παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης σε επιπλέον ναυτιλιακές γραμμές που επιθυμούν να αποκτήσουν ή να ενισχύσουν την παρουσία τους στο λιμένα Πειραιώς μέσω της μεταφοράς επιπλέον φορτίων.

163. Συγκεκριμένα, με δεδομένο ότι η ΣΕΠ ήδη λειτουργεί ουσιαστικά στο όριο της ετήσιας δυναμικότητάς της, η υπάρχουσα χωριστή διαχείριση των τριών Προβλητών του ΣΕΜΠΟ, δεν επιτρέπει πλέον στη ΣΕΠ να προσελκύσει νέες εταιρίες τακτικών γραμμών, καθώς συχνά αδυνατεί να ανταποκριθεί στη ζήτηση λόγω έλλειψης χώρου/θέσεων ταυτόχρονης πλεύρισης. Αντίθετα, η κοινή διαχείριση των Προβλητών του ΣΕΜΠΟ, θα έχει ως αποτέλεσμα τη βέλτιστη χρήση των θέσεων πλεύρισης, με αποτέλεσμα η νέα οντότητα να είναι σε θέση να μπορέσει να καλύψει σημαντική υφιστάμενη ζήτηση, πριν καν ολοκληρωθούν οι προβλεπόμενες επενδύσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο της συμφωνίας.

<sup>175</sup> Βλ. σελ. 15 της σχετικής μελέτης στην οποία αναφέρεται ότι «[α]πό αντικειμενικά, δημοσιευμένα στοιχεία προκύπτει ότι η ΟΛΠ, υπό τον υφιστάμενο μετοχικό έλεγχο του Δημοσίου δεν προέβη από το 2010 έως σήμερα σε καμία απολύτως επένδυση, παρά το γεγονός ότι, [...], σειρά από επενδύσεις είχαν αποφασιστεί και ανακοινωθεί από την εταιρία. Χαρακτηριστικό είναι ότι ακόμα και στον κλάδο της κρουαζιέρας, όπου η ΟΛΠ είχε τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί μέσω του Κοινοτικού Προγράμματος ΕΣΠΑ, η εταιρεία δεν κατάφερε να αξιοποιήσει τα κοινοτικά προγράμματα και να προχωρήσει στην έγκριση του ΕΣΠΑ και στην εκτέλεση του σχεδιαζόμενου έργου.»

<sup>176</sup> Βλ. σελ. 19 της μελέτης της RSM.



### ΣΤ.1.2.2 Μείωση των τιμών του ναύλου ως αποτέλεσμα της προσέλκυσης νέων τακτικών γραμμών λόγω αύξησης των θέσεων πλεύρισης

164. Επιπλέον, στη μελέτη επισημαίνεται ότι η δυνατότητα που θα δοθεί στη ΣΕΠ να προσελκύσει νέες τακτικές γραμμές (εφόσον θα μπορεί να ανταποκριθεί στη ζήτηση κατά τα ανωτέρω), θα οδηγήσει σε περαιτέρω ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς του (εγχώριου) φορτίου, προς όφελος των Ελλήνων εισαγωγέων-εξαγωγέων και της εθνικής οικονομίας, συνολικά. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι τα πλοία τα οποία εκτελούν απευθείας δρομολόγια για τον Πειραιά (όχι μέσω μεταφόρτωσης), έχουν χαμηλότερο κόστος για τον πλοιοκτήτη και χαμηλότερα ναύλα για τον φορτωτή και τον παραλήπτη. Αντίθετα σε περίπτωση που οι ναυτιλιακές εταιρίες μεταφορτώνουν το φορτίο που προορίζεται για την ελληνική αγορά σε μικρότερα πλοία feeders<sup>177</sup>, καλούνται να καταβάλουν επιπλέον ναύλο μεταφοράς, οπότε το κόστος μετακυλύεται στο συνολικό θαλάσσιο ναύλο.

165. Συναφώς, η γνωστοποιούσα ως προς την εξοικονόμηση του κόστους μεταφόρτωσης για τις ναυτιλιακές εταιρίες-φορτωτές (carriers) ως αποτέλεσμα της περαιτέρω αξιοποίησης του λιμένος Πειραιώς ως κόμβου αναφέρει τα εξής:

166. Ο λιμένας Πειραιώς, λόγω της θέσης του στην Ανατολική Μεσόγειο, έχει «μέσο όρο πολύ καλού κόστους μεταφοράς» προς όλα τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Αδριατικής, της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής. Στο πλαίσιο της προσπάθειάς της να προσελκύσει μεγαλύτερο όγκο μεταφορτούμενου φορτίου στον Πειραιά, η COSCO αφενός διαπραγματεύεται και συζητά την τιμολογιακή πολιτική σε σχέση με τη φορτοεκφόρτωση και αφετέρου αξιοποιεί τις ανταγωνιστικές τιμές των λοιπών χρεώσεων που αφορούν στα φορτία όπως είναι τα πλευρίστικα, τα φαρικά, τα πλοηγικά και τα ρυμουλκικά κόστη-τέλη. Για τα τέλη αυτά (φαρικά, πλοηγικά κτλ), οι τιμές είναι ίδιες προς όλους χωρίς να παρέχεται ειδική εκπτώτικη πολιτική λόγω συχνών προσεγγίσεων, προκειμένου να μην πλεονεκτούν οι μεγάλοι πλοιοκτήτες έναντι των μικρότερων. Το μόνο κόστος το οποίο είναι συνδεδεμένο με το μέγεθος του μεταφορτούμενου φορτίου, είναι το κόστος φορτοεκφόρτωσης, ωστόσο οι τιμές δεν διαφοροποιούνται σημαντικά.

167. Η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι η ανταγωνιστική τιμή του μεταφορτούμενου φορτίου η οποία επισημάνθηκε ανωτέρω, επιδρά και στην αγορά του εγχώριου φορτίου. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι η επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης μέσω της δυνατότητας του λιμένα Πειραιώς να παραδίδει εγχώριο φορτίο στις Βαλκανικές χώρες, παρέχει τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρίες να χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως κόμβο για το τοπικό/ εγχώριο φορτίο τους. Αυτό επιτυγχάνεται γιατί οι ναυτιλιακές εταιρίες προσεγγίζουν τον Πειραιά προκειμένου να ξεφορτώσουν μικτό φορτίο, μέρος του οποίου αποτελεί και το τοπικό. Δεδομένου όμως ότι το τοπικό φορτίο αφορά τόσο την εγχώρια κατανάλωση όσο και τις Βαλκανικές χώρες και την Κεντρική Ευρώπη, το μέγεθός του αυξάνεται, καθώς το «ευρωπαϊκό» φορτίο που προαναφέρθηκε, λογίζεται ως τοπικό, εφόσον εκτελωνίζεται σε ελληνικό λιμένα. Όπως επισημάνθηκε χαρακτηριστικά, *η κατά τον τρόπο αυτό αύξηση του μεγέθους του τοπικού φορτίου στην πραγματικότητα δημιουργεί οικονομία στην όποια εταιρεία διότι για το φορτίο αυτό δεν θα επιβαρυνθεί με κόστος μεταφόρτωσης και κόστος μεταφοράς στον τελικό προορισμό (αφού με την απευθείας εκφόρτωση στον Πειραιά παρακάμπτεται το*

<sup>177</sup> Ως ενδεικτικό χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρθηκε το εξής: *αν θα έπρεπε να παραδοθεί ένα φορτίο στην Ουγγαρία μέσα από το λιμάνι του Κοπερ (Σλοβενία), θα έπρεπε να το φέρει η ναυτιλιακή πρώτα στον Πειραιά να το μεταφορτώσει με πλοίο για το Κοπερ και από το Κοπερ με τρένο να το μεταφέρει στον προορισμό του στην Ουγγαρία. Ενώ τώρα, με τις νέες ροές που έχει επιτύχει η COSCO/ ΣΕΠ (και οι οποίες θα ενισχυθούν με τη συγκέντρωση) το φορτίο έρχεται στον Πειραιά και κατευθύνει με τρένο μεταφέρεται στην Ουγγαρία. Ομοίως, εάν θα έπρεπε να παραδοθεί ένα φορτίο στην Ουγγαρία, με εταιρία της οποίας τα πλοία προερχόμενα από την Ασία δεν προσεγγίζουν απευθείας τον Πειραιά, αλλά, ενδεικτικά, τη Μάλτα τότε το φορτίο θα έπρεπε να μεταφορτωθεί σε μικρότερο πλοίο και να έρθει στον Πειραιά για να συνεχίσει την συνδυασμένη μεταφορά με τρένο.*



στάδιο της μεταφόρτωσης σε άλλο λιμένα της Μεσογείου, πχ, Μάλτα) ενώ ταυτόχρονα έχει όφελος η ναυτιλιακή και στον χρόνο παράδοσης (πχ η παράκαμψη της Μάλτας έχει όφελος από πλευράς χρόνου παράδοσης 5-6 ημέρες, λαμβάνοντας υπόψη το χρόνο της θαλάσσιας μεταφοράς και τον μέσο χρόνο παραμονής στο λιμάνι μεταφόρτωσης).

168. Συνεπώς, βάσει των όσων προεκτέθηκαν, η γνωστοποιούσα επισήμανε ότι η διατήρηση των ανταγωνιστικών τιμών στο μεταφορτούμενο φορτίο έχει επίδραση και στην τιμή των ναύλων που αφορούν στη μεταφορά του εγχώριου φορτίου, η οποία μειώνεται λόγω της εξοικονόμησης κόστους και χρόνου που προκύπτει από την ανάπτυξη της νέας εμπορικής οδού προς την Ευρώπη. Αν και η τιμολογιακή ωφέλεια η οποία προκύπτει για τον καταναλωτή (φορτωτή/παραλήπτη) δεν αποτελεί συνάρτηση μόνο της τιμής των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, συνδέεται ωστόσο άμεσα με την εξοικονόμηση του κόστους μεταφόρτωσης, το οποίο θα έπρεπε υπό άλλες συνθήκες να καταβάλει ο καταναλωτής.

169. Προς επίρρωση των ισχυρισμών της η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι, *προκειμένου να ποσοτικοποιηθεί η ως άνω εξοικονόμηση κόστους μεταφόρτωσης (που θα επιτευχθεί με την παράκαμψη άλλων λιμένων και με το να καταστεί ο Πειραιάς κόμβος για περισσότερες εταιρείες και επιπλέον φορτία), λαμβάνεται υπόψη το κόστος μεταφόρτωσης για κάθε κοντέινερ: έχοντας υπόψη ότι από Πειραιά ο μέσος ναύλος για τα λιμάνια προορισμού στην Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα είναι [...] \$ για το 20' κοντέινερ και [...] \$ για το 40' κοντέινερ και το κόστος μεταφόρτωσης είναι [...] \$, από αυτό συνεπάγεται ότι το κόστος μεταφόρτωσης είναι [...] \$ για το 20' κοντέινερ και [...] \$ για το 40' κοντέινερ, κόστος που είναι ασφαλώς σημαντικό, όταν μάλιστα η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να το αποφύγει. Έτσι, η ναυτιλιακή εταιρεία που θα φέρει το φορτίο στον Πειραιά για να το φορτώσει με τρένο και να το μεταφέρει στον προορισμό του, πχ στην Ουγγαρία, θα έχει μειωμένο κόστος κατά [...] \$ ανά 20' container και [...] \$ ανά 40' container κι ως εκ τούτου θα μπορέσει να προσφέρει ανταγωνιστικότερο συνολικό κόστος μεταφοράς στον τελικό πελάτη.*

### **ΣΤ.1.2.3 Επίτευξη λοιπών συνεργειών μεταξύ ΣΕΠ και ΟΛΠ - Σημαντική εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους**

170. Στη μελέτη υποστηρίζεται ότι η κοινή διαχείριση του συνόλου των Προβλητών του ΣΕΜΠΟ από μια εταιρία θα δημιουργήσει συνέργειες με αποτέλεσμα τη σημαντική εξοικονόμηση του λειτουργικού κόστους. Ωστόσο, οι συνέργειες αυτές δεν μπορούν να επιτευχθούν σε περίπτωση διατήρησης της αυτονομίας των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων ή πώλησης της ΟΛΠ σε τρίτη (πλην της COSCO) επιχείρηση.

171. Όπως αναφέρεται σχετικά, κάθε μία εκ των δύο επιχειρήσεων (ΣΕΠ και ΟΛΠ) επιβαρύνεται με μια σειρά από λειτουργικά και παραγωγικά κόστη, τα οποία διακρίνονται σε κόστος εργατικού δυναμικού, μηχανογράφησης, ρεύματος, καυσίμων, συντήρησης κρηπιδοτοίχων και ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού. Από την εν λόγω συγκέντρωση θα προκύψει σημαντική εξοικονόμηση κόστους και συγκεκριμένα θα μειωθούν σημαντικά το κόστος μηχανογράφησης και συντήρησης, ενώ θα επιτευχθεί καλύτερη κατανομή του εργατικού δυναμικού, η οποία θα οδηγήσει σε ευμενέστερη τιμολόγηση σε ό,τι αφορά στα φορτοεκφορτωτικά κόστη στους πελάτες του λιμένα.

172. Επιπροσθέτως, η γνωστοποιούσα προσκόμισε Πίνακα στοιχείων κόστους καταγράφοντας την εκτιμώμενη από την πλευρά του αγοραστή εξοικονόμηση κόστους που θα προκύψει από την πραγματοποίηση της εν λόγω συγκέντρωσης<sup>178</sup>. Όπως επισήμανε η

<sup>178</sup> Συγκεκριμένα πρόκειται για τα εξής κόστη: (1) Αξιοποίηση και λειτουργία μιας εγκατάστασης Terminal Operating System (TOS) αντί δύο διαφορετικών, (2) Επικαιροποίηση της έκδοσης της βάσης δεδομένων [...] σε νεώτερη που θα υποστηρίζεται από την κατασκευάστρια εταιρεία, (3) Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής στην «Ελεύθερη Ζώνη» που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορούν να

γνωστοποιούσα, προκύπτει από τα παραπάνω ότι από τη συγκέντρωση COSCO/ ΟΛΠ θα προκύψει σημαντική εξοικονόμηση κόστους, καθώς η ΣΕΠ κατέχει το σύνολο των αναγκαίων, ανεπτυγμένων και σύγχρονων συστημάτων λειτουργίας ενός *container terminal*. Τα συστήματα αυτά, που έχουν αναπτυχθεί ή αποκτηθεί με δαπάνες της ΣΕΠ θα ωφελήσουν και θα μεταφερθούν αυτομάτως, μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, και στην επιχειρησιακή ενότητα της ΟΛΠ με αποτέλεσμα να εξαιρεθεί το σύνολο του κόστους που η ΟΛΠ καταβάλλει σήμερα σε εφαρμογές και υποδομές για τις αντίστοιχες λειτουργίες/υπηρεσίες/χρήσεις. Το κόστος αυτό θα εξαιρεθεί με μια μικρή μόνο επέκταση της δαπάνης από τη νέα οντότητα, χωρίς δηλαδή να χρειαστεί η καταβολή ποσών (κόστους) που θα αντιστοιχούσε σε μια εξαρχής νέα επιχείρηση. Επιπλέον, εξοικονομούνται κόστη αναβάθμισης και ανανέωσης πολλών παρωχημένων συστημάτων που η ΟΛΠ θα κατέβαλε αναγκαστικά σε επόμενο χρόνο για τη λειτουργία της επιχείρησής της με βάση τις εξελίξεις της αγοράς.

#### **ΣΤ.1.2.4 Αναμενόμενη αύξηση των γραμμών πλοίων mother και feeder λόγω επενδύσεων και της αποδοτικότερης διοίκησης**

173. Στη μελέτη επισημαίνεται ότι η ανάληψη από μέρους της ΣΕΠ της διαχείρισης της Προβλήτας Ι θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα στο σύνολο των δραστηριοτήτων του λιμένος γενικότερα αλλά και στον τομέα υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης ειδικότερα, λόγω της αυξημένης αποδοτικότητας της νέας διοίκησης σε σχέση με τη μέχρι τώρα κρατική διαχείριση<sup>179</sup>. Όπως εκτιμάται στη σχετική μελέτη, η αποδοτικότητα, καθώς και το επίπεδο υπηρεσιών και ως προς την Προβλήτα Ι αναμένεται να προσεγγίσει υψηλά επίπεδα, ανάλογα των επιδόσεων των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης.

174. Περαιτέρω, η αύξηση των δρομολογίων με πλοία τύπου mother με σταθμό τον Πειραιά θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση και των τοπικών δρομολογίων με πλοία τύπου feeder τόσο μέσω της αύξησης της συχνότητας των υφιστάμενων γραμμών όσο και με το πιθανό άνοιγμα νέων γραμμών. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα το άνοιγμα νέων εμπορευματικών ροών για τους εισαγωγείς και εξαγωγείς στην Ελλάδα, με σημαντικά χαμηλό κόστος μεταφοράς και προφανή οφέλη για την ελληνική οικονομία.

#### **ΣΤ.1.2.5 Βελτιώσεις αποτελεσματικότητας που απορρέουν από την αύξηση των ναυτιλιακών γραμμών**

175. Η μελέτη εστιάζει και στις βελτιώσεις που θα επιφέρει η αύξηση των ναυτιλιακών γραμμών και του μεταφορούμενου φορτίου στις αγορές του επόμενου οικονομικού σταδίου. Συγκεκριμένα αναφέρθηκαν τόσο οι βελτιώσεις σε επίπεδο ανάπτυξης του ανταγωνισμού στην καθέτως επηρεαζόμενη αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, όσο και στην περαιτέρω ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς.

176. Σε ό,τι αφορά την αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, στη μελέτη αναφέρεται ότι η περαιτέρω βελτίωση της αποδοτικότητας του λιμένος και οι νέες επενδύσεις θα προσελκύσουν επιπλέον φορτίο, το οποίο θα οδηγήσει στην όξυνση του ανταγωνισμού ανάμεσα στους μεταφορείς και παράλληλα στη μείωση του κόστους τους, η

---

παρασχεθούν χωρίς κόστος στην ΟΛΠ, (4) Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής «διαχείρισης εγκρίσεων» που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορούν να παρασχεθούν χωρίς κόστος στην ΟΛΠ, (5) Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής [...] που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορεί να παρασχεθεί χωρίς κόστος στην ΟΛΠ, (6) Αξιοποίηση της υποδομής [...] που διαθέτει η ΣΕΠ για τις εσωτερικές επικοινωνίες εντός του οργανισμού, (7) Αξιοποίηση της υποδομής «διαχείρισης στόλου οχημάτων» που διαθέτει η ΣΕΠ για τα εσωτερικά φορτηγά του οργανισμού, (8) Αξιοποίηση των βασικών εφαρμογών και υποδομής που διαθέτει η ΣΕΠ για την εσωτερική λειτουργία του οργανισμού (π.χ. E-Mail, File services, Storage, antivirus, κλπ) και (9) Αξιοποίηση, λειτουργία και υποστήριξη της εφαρμογής [...] της εταιρείας [...] που λειτουργεί η ΣΕΠ. Επιμέρους ανάλυση των ανωτέρω θα γίνει στη συνέχεια της παρούσης Απόφασης.

<sup>179</sup> Βλ. και σελ. 37 μελέτης ΙΟΒΕ.

οποία με τη σειρά της θα επιφέρει σημαντική μείωση των ναύλων, λόγω της παράλληλης δραστηριοποίησης μεγάλου αριθμού μεταφορέων.

177. Σε ό,τι δε αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς, η ΣΕΠ έχει ήδη σταδιακά αξιοποιήσει τις δυνατότητες που παρέχει η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει τον Πειραιά με το ευρωπαϊκό δίκτυο, με προφανείς και πολλαπλές ωφέλειες για τους φορτωτές και παραλήπτες, αλλά και την εγχώρια οικονομία. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι η αύξηση του φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια θα οδηγήσει σε αντίστοιχη ενίσχυση των δρομολογίων του τρένου προς την Κεντρική Ευρώπη και αντίστοιχα αναμένεται να αυξηθούν οι χερσαίες μεταφορές δια φορτηγού προς και από την Ευρώπη. Όπως επισημαίνεται και στη μελέτη του IOBE<sup>180</sup> (την οποία μνημονεύει η γνωστοποιούσα), «[i]διαίτερη δυναμική φαίνεται να έχει η αξιοποίηση των δυνατοτήτων διέλευσης φορτίων προς ευρωπαϊκές αγορές (transit) η οποία δημιουργεί πολύ μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για την ελληνική οικονομία σε σχέση με την μεταφόρτωση, καθώς συνοδεύεται από τις αντίστοιχες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων»<sup>181</sup>.

178. Ως προς την αξιοποίηση της δυνατότητας διέλευσης φορτίων προς τις ευρωπαϊκές χώρες, η γνωστοποιούσα επισήμανε ότι η επέκταση της εν λόγω δυνατότητας δεν αφορά αποκλειστικά τις ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά και τους φορτωτές και παραλήπτες. Προς επίρρωση της θέσης της αναφέρθηκε στα παραδείγματα των εταιριών HEWLETT PACKARD, SONY<sup>182</sup>, ZTE και HUAWAI, οι οποίες χρησιμοποίησαν τον Πειραιά (μέσω της ΣΕΠ) ως κόμβο για την αποστολή των φορτίων τους στις αγορές της Βαλκανικής, της Κεντρικής Ευρώπης, αλλά και σε όλες τις αγορές της Μεσογείου.

179. Όπως επισήμανε χαρακτηριστικά η γνωστοποιούσα, «[v]πενθυμίζεται ότι οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες που διακινούν μεγάλο όγκο φορτίου έχουν πάντα σαν στόχο τις βέλτιστες διαδρομές και όταν ανακαλύπτουν νέες διαδρομές τις οποίες μπορούν να προσεγγίσουν σε γρηγορότερο χρόνο με μεγαλύτερη ασφάλεια και σε καλύτερο κόστος προκειμένου τα εμπορεύματα τους να διοχετεύονται στους τελικούς προορισμούς, τις επιλέγουν. Αυτός είναι ο στρατηγικός στόχος του Πειραιά, να γίνει το κέντρο της Μεσογείου για την επαναπροώθηση των φορτίων από/προς τις αγορές της Νοτίου Ευρώπης, της Βορείου Αφρικής, της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Στο βαθμό που με τη συγκέντρωση COSCO HK/ ΟΛΠ επιτευχθεί, η αναμενόμενη αναβάθμιση των δραστηριοτήτων, αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας και αύξηση της ποιότητας των υπηρεσιών, είναι βέβαιο ότι αυτό το είδος εγχώριου φορτίου (εισαγόμενο με σκοπό την προώθησή του με χερσαία οδό στα Βαλκάνια και Κεντρική Ευρώπη) θα αυξηθεί σημαντικά».

180. Ειδικότερα ως προς τη μείωση του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων, η γνωστοποιούσα αναφέρεται σε σχετικό δημοσίευμα από το οποίο προκύπτει ότι η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής μεταφοράς μέσα από την επένδυση της COSCO στο λιμένα Πειραιώς και τη συνεργασία της με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα οδηγήσει στην εν λόγω μείωση του κόστους για τους τελικούς πελάτες<sup>183</sup>.

<sup>180</sup> Βλ. σελ. 13 της μελέτης IOBE.

<sup>181</sup> Βλ. σελ. 32 της μελέτης της RSM.

<sup>182</sup> Συγκεκριμένα η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι «το μοντέλο αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρονται για τη συνδυαστική αυτή μεταφορά (πχ Κίνα- Πειραιάς- και Κεντρική Ευρώπη μέσω τρένου ή φορτηγού) λειτουργεί ως εξής, ενδεικτικά για τις εταιρείες [...]

<sup>183</sup> Το συγκεκριμένο ζήτημα έχει αναδειχθεί σε περισσότερα του ενός σχετικά δημοσιεύματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το δημοσίευμα της Χ. Αυγερινού στην ιστοσελίδα: <http://www.reporter.gr/Eidhseis/Epicheirhseis/Transportation/239484-Petaei-to-treno-me-ta-emporeymata-Schedon-50-ftnhnotera-to-kostos-metaforas-mesw-TRAI%CE%9DOSE-ston-axona-Athna-Thessalonikh-se-schesh-me-thn-odikh-metafora>, στο οποίο, μεταξύ άλλων, αναφέρεται και το εξής: «Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το κόστος μεταφοράς μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σφραγίζει οικονομικά της επιχειρήσεις έναντι της εναλλακτικής, που

### ΣΤ.1.2.6 Οφέλη από τη βελτίωση αποτελεσματικότητας που θα μετακυληθούν στον καταναλωτή

181. Στη μελέτη υποστηρίζεται ότι η νέα οντότητα ΣΕΠ/ΟΛΠ έχει το κίνητρο και την υποχρέωση να λειτουργεί με αμιγώς ανταγωνιστικά κριτήρια, βελτιώνοντας διαρκώς τις υπηρεσίες της και διατηρώντας τις τιμές της σε ανταγωνιστικά πλαίσια, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της θέσης των πελατών και καταναλωτών. Συγκεκριμένα η φύση και δομή των αγορών, η θέση της νέας οντότητας στην αγορά της Μεσογείου, το μέγεθος και η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών καθώς και η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πρακτική της ΣΕΠ, «αναδεικνύουν ότι αυτή θα «περάσει» κάθε όφελος από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στους πελάτες της»<sup>184</sup>. Ειδικότερα:

182. Σε ό,τι αφορά τις ωφέλειες οι οποίες αυτομάτως θα μετακυληθούν στην αγορά, αυτές σχετίζονται αφενός με τη δυνατότητα της ΣΕΠ να συνεργαστεί με νέες συμμαχίες τακτικών γραμμών εισάγοντας νέα φορτία στον Πειραιά και αφετέρου με τη μείωση του χρόνου μεταφοράς του εγχώριου φορτίου, λόγω του γεγονότος ότι ο Πειραιάς θα καταστεί κόμβος μεταφόρτωσης για περισσότερες ναυτιλιακές γραμμές. Ως εκ τούτου, «ένα επιπλέον μέρος εγχώριου φορτίου που διαχειρίζονται ναυτιλιακές εταιρείες που ως σήμερα δεν μεταφορτώνουν στο λιμάνι, με αποτέλεσμα αυτό να φθάνει στην Ελλάδα με καθυστέρηση με πλοίο feeder, θα φθάνει στην Ελλάδα ή/και θα εξάγεται από την Ελλάδα ταχύτερα και προφανώς φθηνότερα»<sup>185</sup>.

183. Σύμφωνα με τη μελέτη, η νέα οντότητα ΣΕΠ/ΟΛΠ θα μετακυλήσει τα οφέλη από τις αποτελεσματικότητες της εν λόγω εξαγοράς ειδικά σε ό,τι αφορά την αγορά υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου, δεδομένου ότι «η νέα οντότητα ούτε θα επιδιώξει ούτε θα μπορεί να συμπεριφερθεί αντιανταγωνιστικά (διακρατώντας υπέρ της τις ωφέλειες από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας)»<sup>186</sup>. Οι λόγοι βάσει των οποίων, η νέα οντότητα δεν μπορεί να δράσει ανεξάρτητα, συνοψίζονται στους κάτωθι:

- Οι πελάτες των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται εμπορικούς λιμένες διακρίνονται σε άμεσους και έμμεσους. Άμεσοι πελάτες είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες (μεταφορείς – carriers), οι οποίοι χρησιμοποιούν τη λιμενική υποδομή και τις υπηρεσίες της, προκειμένου με τη σειρά τους να παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων ή φορτίου. Ως έμμεσοι-τελικοί πελάτες θεωρούνται τα πρόσωπα/εταιρίες που παραγγέλνουν κάθε φορά το μεταφορικό έργο έναντι αμοιβής (ναύλα). «Και οι δύο αυτές κατηγορίες πελατών, με διαφορετική ένταση, ασκούν σημαντική ανταγωνιστική πίεση στο διαχειριστή του λιμένος ως προς τη διαμόρφωση της εμπορικής του πολιτικής»<sup>187</sup>.
- Ειδικότερα και σε ό,τι αφορά τους άμεσους πελάτες, ήτοι τις ναυτιλιακές εταιρίες (carriers), τονίζεται ότι αυτές απολαμβάνουν τεράστιας διαπραγματευτικής δύναμης έναντι του εκάστοτε λιμένος, καθώς πρόκειται για διεθνείς μεταφορικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια τα οποία καλύπτουν το σύνολο ή σχεδόν το σύνολο των θαλάσσιων εμπορικών οδών σύνδεσης των πέντε ηπείρων. Δεδομένης επομένως της

---

είναι η οδική μεταφορά. Ωστόσο τα προβλήματα υποδομής του ΟΣΕ, οι καθυστερήσεις στα δρομολόγια και η έλλειψη ετοιμότητας που παρουσίαζε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέχρι πρότινος, δεν καθιστούσαν τον ελληνικό σιδηρόδρομο ως την πιο ελκυστική επιλογή. Το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με το τρένο διαμορφώνεται, στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, στα 260 ευρώ ενώ η χρήση φορτηγών για την οδική μεταφορά εκτινάσσει πλέον το κόστος στα 500 ευρώ κυρίως λόγω της ενισχυμένης τιμής καυσίμων και των αυξήσεων στις τιμές των διοδίων. Στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξηγούν ότι στις γραμμές του ΟΣΕ διακινείται ημερησίως φορτίο που αναλογεί σε 30 φορτηγά στο τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και άλλα 30 φορτηγά στην αντίστροφη διαδρομή (Θεσσαλονίκη - Αθήνα).

<sup>184</sup> Βλ. σελ. 33 της μελέτης της RSM.

<sup>185</sup> Βλ. σελ. 33 της μελέτης της RSM.

<sup>186</sup> Βλ. σελ. 34 της μελέτης της RSM.

<sup>187</sup> Βλ. σελ. 34 της μελέτης της RSM.

δύναμής τους αυτής, «οι ναυτιλιακές εταιρίες καθίστανται υπό μία έννοια *price setters* στις συναλλακτικές σχέσεις με τα λιμάνια»<sup>188</sup>. Συγκεκριμένα, τυχόν μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών ή τιμών τόσο για το μεταφορούμενο όσο και για το εγχώριο φορτίο<sup>189</sup>, θα ωθήσει τις ναυτιλιακές εταιρίες να μεταφέρουν μέρος ή και το σύνολο των γραμμών τους σε άλλο ανταγωνιστικό λιμένα. Συνεπώς είναι απαραίτητο για τον εκάστοτε λιμένα να συνυπολογίσει κατά τη χάραξη της οικονομικής του πολιτικής τις ενδεχόμενες αποχωρήσεις που μπορεί να προκληθούν από μία πιθανή αύξηση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών του.

- Πρόσθετα, και σε ό,τι αφορά τους έμμεσους πελάτες των λιμένων (ήτοι τους φορτωτές και παραλήπτες) στη μελέτη αναφέρεται ότι έχουν και αυτοί σημαντική διαπραγματευτική δύναμη, καθώς πρόκειται στην πλειοψηφία τους για μεγάλες εισαγωγικές ή εξαγωγικές εμπορικές επιχειρήσεις, βιομηχανικά συγκροτήματα ή πολυεθνικούς ομίλους. Οι εν λόγω πελάτες «έχουν τη δυνατότητα να θέτουν όρους ως προς το κόστος χρήσης του εκάστοτε λιμένα, ακόμη και να επιλέγουν τον αναπροσανατολισμό της μεταφορικής διαδρομής σε άλλο λιμένα προκειμένου να μειώσουν σημαντικά τα κόστη τους από τη μεταφορά των αναγκαίων πρώτων υλών για τη δική τους δραστηριότητα»<sup>190</sup>.
- Συναφώς, ως προς τη διαπραγματευτική δύναμη των πελατών που αφορά στο εγχώριο φορτίο, η γνωστοποιούσα επισημαίνει ότι παρόλο που δεν λαμβάνει χώρα αντίστοιχη διαρκής διαπραγμάτευση τιμών (όπως συμβαίνει με το μεταφορούμενο φορτίο), αλλά οι τιμές μένουν σταθερές για μεγάλα χρονικά διαστήματα, οι τιμοκατάλογοι που διαμορφώνει το λιμάνι βασίζονται «στην εμπορική λογική της διατήρησης των μεγάλων αυτών πελατών οι οποίοι τροφοδοτούν (και δη με σταθερότητα και διάρκεια) το λιμάνι με φορτίο». Η διατήρηση εξάλλου εύλογων εμπορικών τιμών με σκοπό την προσέλκυση πελατών είναι διεθνής εμπορική πρακτική. Επιπροσθέτως, η γνωστοποιούσα επισήμανε ότι ήδη η ΣΕΠ εφαρμόζει απόλυτα ανταγωνιστικές τιμές και το ίδιο πρόκειται να ισχύσει και για τις τιμές που θα εφαρμόσει η νέα οντότητα ΣΕΠ/ΟΛΠ.
- Τέλος, η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι ο ανταγωνισμός στο εγχώριο φορτίο αφορά στην ανάπτυξη και το άνοιγμα της αγοράς για εισαγόμενα (και εξαγόμενα) προϊόντα με χερσαίο προορισμό τις χώρες της Βαλκανικής και Κεντρικής Ευρώπης. Ο πελάτης (εισαγωγέας – εξαγωγέας) υπολογίζει την τιμή που καταβάλλει για τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης στο λιμένα Πειραιώς, με σκοπό να συγκρίνει κατά πόσον η επιλογή του συγκεκριμένου λιμένα είναι περισσότερο συμφέρουσα σε σχέση με τα γειτονικά λιμάνια (π.χ. της Κωνσταντινούπολης) και την από εκεί περαιτέρω μεταφορά τους (οδικώς/ με τρένο ή μέσω πλοίων τύπου feeder) στον τελικό προορισμό. Συνεπώς, η ΣΕΠ (και μελλοντικά η νέα οντότητα) θα έχει κάθε κίνητρο να διατηρήσει ανταγωνιστικές τιμές στο εγχώριο φορτίο.

<sup>188</sup> Βλ. σελ. 37 της μελέτης της RSM.

<sup>189</sup> Προς επίρρωση της ανωτέρω θέσης της μελέτης σχετικά με τη διαπραγματευτική δύναμη των λιμένων, η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι «[α]ντίστοιχα, το λιμάνι θα διαμορφώσει τις τιμές για το εγχώριο φορτίο δεχόμενο πίεση και από τους μεταφορείς (carriers) οι οποίοι παρότι δεν καταβάλλουν οι ίδιοι το κόστος των *stevedoring* υπηρεσιών υπολογίζουν σε κάποιο βαθμό τις τιμές του εγχωρίου φορτίου ώστε να επιλέξει το λιμάνι συνολικά για την υποδομή και τις τιμές που προσφέρει ως συνολική υποδομή, προκειμένου να φέρει και τους πελάτες του (το φορτίο τους) στο λιμάνι αυτό. Οι carriers προσανατολίζουν το φορτίο τους μεταφόρτωσης αλλά και το φορτίο των πελατών τους (εγχώριο) αξιολογώντας το σύνολο των επιμέρους κατηγοριών υπηρεσιών και τιμών που παρέχει μια υποδομή, ώστε καταστήσουν ένα λιμάνι κόμβο».

<sup>190</sup> Βλ. σελ. 38 της μελέτης της RSM.

184. Ως εκ τούτου, η μελέτη, με βάση την ανωτέρω ανάλυση, καταλήγει ότι η αντισταθμιστική ισχύς των πελατών της νέας οντότητας ΣΕΠ/ΟΛΠ είναι ιδιαίτερος σημαντική και είναι σε θέση να περιορίσει και να επηρεάσει τον τρόπο που δρα στην αγορά –και δη τιμολογιακά- ο διαχειριστής του λιμένα. *«Αντίθετα, οι πελάτες της [ενν. της ΣΕΠ/ΟΛΠ] θα της ασκούν πίεση για διατήρηση χαμηλών τιμών ή και για μειώσεις είτε εκ των προτέρων κατά τη θέσπιση μια εύλογης τιμολογιακής πολιτικής είτε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την προσέλκυση των carriers στο λιμάνι»<sup>191</sup>.*

185. Πέραν των ωφελειών που προαναφέρθηκαν, η μελέτη επικεντρώθηκε και στις ωφέλειες που θα μετακυληθούν στους τελικούς καταναλωτές σε άμεσο χρόνο. Συγκεκριμένα, επισημαίνεται σε αυτήν ότι από τη συγκέντρωση θα προκύψουν άμεσες ωφέλειες για τον καταναλωτή, καθώς θα επιτευχθεί αύξηση, αλλά και δημιουργία νέων διαθέσιμων επιλογών για μεταφορά, μέσω της αύξησης των προορισμών, των δρομολογίων και των δυνατοτήτων μεταφοράς προς όφελος ιδίως των εξαγωγικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, δημιουργείται αύξηση των επιλογών του καταναλωτή και στις λοιπές συναφείς αγορές οι οποίες αναπτύσσονται παραπλεύρως της δραστηριότητας των μεταφορέων (carriers), όπως είναι οι υπηρεσίες αποθήκευσης, οι συνδυασμένες μεταφορές κτλ.

186. Επιπλέον, τα οφέλη των τελικών καταναλωτών θα είναι και τιμολογιακής φύσεως, καθώς οι ωφέλειες που απορρέουν από την υπό κρίση συγκέντρωση, όπως είναι η μείωση του λιμενικού κόστους για τους μεταφορείς, θα μετακυληθούν στους τελικούς καταναλωτές. Όπως επισημαίνεται σχετικά *«[ο] ενδολιμενικός ανταγωνισμός<sup>[192]</sup> που θα αναπτυχθεί με τη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολλών περισσότερων εταιριών/γραμμών θα αποτελέσει το κίνητρο και ουσιαστικά θα αναγκάσει τους carriers να μετακυλήσουν τα μειωμένα/ χαμηλά τιμολόγια της νέας οντότητας στις δικές τους τιμές (ναύλα) μειώνοντας σημαντικά το μεταφορικό κόστος για τον τελικό χρήστη της υπηρεσίας»<sup>193</sup>.*

187. Ειδικότερα ως προς τη μείωση του μεταφορικού κόστους, η γνωστοποιούσα επισήμανε ότι το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού κόστους, είναι ο ναύλος. Το τιμολογιακό όφελος που θα προκύψει για τον καταναλωτή από την πραγματοποίηση της υπό κρίση πράξης, έγκειται στο γεγονός ότι η αύξηση των θέσεων πλεύρισης θα οδηγήσει σε πολλαπλάσια αύξηση του αριθμού των εξυπηρετούμενων πλοίων. Μέσω επομένως της αύξησης των γραμμών που θα μπορεί να υποδεχθεί ο λιμένας Πειραιώς, ο καταναλωτής δεν θα επιβαρύνεται πλέον με το κόστος των υπηρεσιών μεταφόρτωσης (το οποίο επιβαρύνονται μέχρι σήμερα οι πελάτες της ΣΕΠ, καθώς χρησιμοποιούν ως κόμβο άλλα λιμάνια π.χ. της Αιγύπτου), το οποίο μετακυλιέται στον τελικό χρήστη από τον μεταφορέα, ως ποσό του ναύλου.

188. Προς επίρρωση του ανωτέρω ισχυρισμού της, η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι, για παράδειγμα, μία ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να αποφύγει κόστος μεταφόρτωσης ύψους USD [...] ανά 20' φορτίο (container) και USD [...] ανά 40' φορτίο (container), για λιμάνια

<sup>191</sup> Βλ. σελ. 38 της μελέτης της RSM.

<sup>192</sup> Η γνωστοποιούσα επισήμανε σχετικά ότι «ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός συνίσταται στην αύξηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραμμών στο λιμάνι, κάτι που όπως έχει αναλυθεί στην οικονομική μελέτη που έχει προσκομιστεί [ενν. τη μελέτη την οποία εκπόνησε η εταιρία RSM] θα είναι λογικό επακόλουθο της αύξησης των θέσεων πλεύρισης, της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και των δυναμικών επενδύσεων καθώς και της ανάπτυξης της χερσαίας οδού μεταφοράς προς τις χώρες της Βαλκανικής και της Κεντρικής Ευρώπης. Η νέα οντότητα που θα διαχειρίζεται το λιμάνι έχει τη δυνατότητα να προσελκύσει νέες επιχειρήσεις και γραμμές σε σχέση με την ΟΛΠ αφ' εαυτή, η οποία έως σήμερα διατηρούσε μια εμπορική πολιτική παραχώρησης προνομίων και δέσμευσης του λιμένος. Η ανάπτυξη των εταιριών και των γραμμών, ο έντονος δηλαδή ενδολιμενικός ανταγωνισμός είναι και η εγγύηση για μειωμένες τιμές και καλύτερες υπηρεσίες για τον τελικό χρήστη».

<sup>193</sup> Βλ. σελ. 39 της μελέτης της RSM.

με προορισμό τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Η εξοικονόμηση των ανωτέρω ποσών μετακυλιέται στον πελάτη (φορτωτή/ παραλήπτη) και συνεπάγεται μικρότερους ναύλους.

#### **ΣΤ.1.2.7 Συμπέρασμα**

189. Με βάση όσα συνολικά προεκτέθηκαν, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω συγκέντρωση αναμένεται να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Οι βελτιώσεις και τα οφέλη που απορρέουν, θα επηρεάσουν τόσο το λιμένα στο σύνολό του όσο και τους συνδεδεμένους κλάδους με αυτόν (π.χ. logistics, χερσαίων μεταφορών και τουρισμού). Επιπλέον, τα οφέλη από την ανάπτυξη θα επιδράσουν θετικά στην εγχώρια οικονομία και στις θέσεις απασχόλησης. Περαιτέρω, τα οφέλη θα μετακυληθούν σε σημαντικό βαθμό και στους τελικούς καταναλωτές/ χρήστες των υποδομών του λιμένος, οι οποίοι θα αποκτήσουν πρόσβαση σε ποιοτικότερες και οικονομικότερες υπηρεσίες. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά το ΣΕΜΠΟ, οι αναμενόμενες βελτιώσεις συνεπάγονται οφέλη, τόσο για τους άμεσους πελάτες, ήτοι τις ναυτιλιακές εταιρίες, όσο και για τους έμμεσους ήτοι τους φορτωτές-παραλήπτες.

#### **ΣΤ.1.Α ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΙΟΒΕ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ COSCO**

190. Από τη μελέτη του ΙΟΒΕ με τίτλο «Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» (Μάρτιος 2016), προκύπτουν, αναφορικά με τις επενδύσεις της COSCO HK, τα εξής:

191. Πέρα από τις υποχρεωτικές επενδύσεις, η COSCO HK έχει τη δυνατότητα να προβεί και σε άλλες επενδύσεις, εφόσον αξιολογήσει αυτές ως αναγκαίες και επικερδείς. Ταυτόχρονα, επενδύσεις ενδέχεται να προέλθουν και από άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή ως αποτέλεσμα της συνεργασίας με τον λιμένα. Κατά τα αναφερόμενα στη μελέτη του ΙΟΒΕ, το συνολικό ύψος αυτών των επενδύσεων εκτιμάται ότι ανέρχεται περίπου σε 867 εκατομμύρια ευρώ, κατά την πρώτη δεκαετία.

192. Για τη συγκεκριμένη περίπτωση, όπως διευκρινίζεται στην ως άνω μελέτη, δεν λαμβάνονται υπόψη επενδύσεις άλλων εταιριών που είναι πιθανόν να δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα και η λειτουργία του σε συνθήκες βελτιωμένης αποδοτικότητας αναμένεται να επιδράσει θετικά και στον κύκλο εργασιών των τμημάτων του, όπως παραδείγματος χάριν, στην ναυπηγοεπισκευή και την κρουαζιέρα, καθώς και σε συνδεδεμένους κλάδους της οικονομίας, όπως είναι, λόγου χάριν, τα logistics και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

193. Εφόσον μάλιστα υλοποιηθεί και σειρά συγκεκριμένων δυνητικών δράσεων, το επιπλέον ετήσιο προϊόν εντός της ελληνικής οικονομίας κυμαίνεται από 17 εκατ. ευρώ το 2016 έως και 2,6 δις το 2025, με βάση τις εκτιμήσεις του ΙΟΒΕ. Διευκρινίζεται δε ότι σε αυτήν την αποτίμηση δεν συμπεριλαμβάνονται οι επιδράσεις σε άλλους κλάδους που ενδέχεται να ενισχυθούν από τη βελτίωση των υποδομών μεταφοράς προϊόντων και της ναυπηγοεπισκευής, όπως είναι η μεταποίηση προϊόντων ή ο τουρισμός.

194. Η βελτίωση των υποδομών αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον οικονομική δραστηριότητα τόσο στο λιμάνι όσο και στο ευρύτερο οικοσύστημα οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως είναι οι χερσαίες μεταφορές και τα logistics. Οι λοιπές επιδράσεις ενδέχεται να επεκταθούν ακόμη και σε δραστηριότητες μεταποίησης, όπως είναι για παράδειγμα, η συναρμολόγηση προϊόντων, εφόσον βελτιωθούν οι υποδομές στο ευρύτερο οικοσύστημα μεταφορών και logistics.



195. Το μεγαλύτερο τμήμα του επενδυτικού προγράμματος της πρώτης περιόδου, δηλαδή του 2016-2020, αφορά στην αναβάθμιση της κρουαζιέρας. Πρόκειται για ποσό περίπου της τάξης των 136,3 εκατ. ευρώ και εκτιμάται πως θα υλοποιηθεί χρησιμοποιώντας, τόσο ίδια κεφάλαια όσο και πόρους από ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία, ΕΣΠΑ 2014-2020.

196. Η επέκταση του σταθμού των επιβατών, καθώς και η κατασκευή τρίτου τερματικού σταθμού αναμένεται να αποτελέσει τη βάση για την τόνωση του τουρισμού της κρουαζιέρας. Το γεγονός πως οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις της κρουαζιέρας κατά την πρώτη πενταετία αποτελούν συμβατική υποχρέωση των συμβαλλομένων μερών, σε συνδυασμό με την ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια από τον αλλοδαπό ιδιωτικό φορέα που έχει η COSCO HK, αλλά και υπό την προϋπόθεση της αποδοτικότερης διαχείρισης όλων των δραστηριοτήτων του λιμένα που αναμένεται να επέλθει από την ιδιωτικοποίησή του, εκτιμάται πως συνεπακόλουθα θα επιταχυνθεί η κατασκευή και αναβάθμιση του σχετικού λιμένα με στόχο την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια.

197. Με αυτό τον τρόπο, ο ρόλος του Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας κρουαζιερόπλοιων, home port, θα μπορούσε να ενισχυθεί με πολλαπλά οικονομικά οφέλη, τόσο για το διαχειριστή του λιμένα όσο και για τις τουριστικές επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Επιπλέον, η αναβάθμιση του λιμένα είναι σε θέση να δημιουργήσει τις απαραίτητες συνθήκες και προϋποθέσεις για τη μετατροπή του σε κόμβο εφοδιασμού κρουαζιέρας, logistics, στα πρότυπα άλλων μεγάλων λιμένων προσφέροντας επιπλέον και άλλες εξειδικευμένες υπηρεσίες. Μία τέτοια στρατηγική κίνηση αναμένεται να δημιουργήσει σειρά επιπλέον επενδύσεων για τις σχετικές υποδομές, όπως για παράδειγμα, για την κατασκευή ψυχόμενων και μη, αποθηκών τροφοφοδίων.

198. Σημαντικό δε τμήμα των επενδύσεων – υπολογίζονται σε 50 εκατ. ευρώ - θα κατευθυνθεί στην αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στοχεύοντας στην παροχή σύγχρονων υπηρεσιών συντήρησης του στόλου που θα προσεγγίζει το διαμετακομιστικό κέντρο του Πειραιά. Η αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης αναμένεται να έχει και επιπλέον επιδράσεις, καθώς θα επαναδραστηριοποιηθεί το ανθρώπινο κεφάλαιο που ήδη διαθέτει σχετική εξειδίκευση και σήμερα παραμένει αναξιοποίητο, λόγω της ανεργίας που μαστιάζει τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής.

199. Επιπλέον, η επαναλειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης με ανταγωνιστικούς όρους εκτιμάται ότι θα αποτελέσει πόλο έλξης για παραναυτιλιακές υπηρεσίες πολυεθνικών εταιριών, οι οποίες υπό τις κατάλληλες συνθήκες και το ανάλογο περιβάλλον ενδέχεται να μεταφέρουν τμήμα της δραστηριότητάς τους στην ευρύτερη περιοχή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

200. Τέλος, η οικονομική αναβίωση της περιοχής αναμένεται συνεπαγωγικά να αναζωογονήσει και άλλες σχετικές μεταποιητικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος, η παραγωγή των οποίων σήμερα έχει περιοριστεί σημαντικά εξαιτίας του χαμηλού βαθμού εκμετάλλευσης της ναυπηγοεπισκευής.

201. Επίσης, στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται επένδυση περίπου 20 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση σταθμού αυτοκινήτων, με στόχο την αύξηση των οχημάτων που διακινούνται από και προς την Κεντρική Ευρώπη τα επόμενα χρόνια. Ο αντίκτυπος μιας τέτοιας επένδυσης αναμένεται να είναι ακόμη μεγαλύτερος αν στα σχέδια της βελτίωσης των υποδομών προστεθεί και η αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία συνδέει το Θριάσιο Πεδίο με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κεντρικής Ευρώπης με στόχο την εξυπηρέτηση περισσότερων δρομολογίων ημερησίως.

202. Η δημιουργία ενός αξιόπιστου συστήματος μεταφοράς και διακίνησης οχημάτων από και προς τον Πειραιά σε συνδυασμό με τα δυνητικά οφέλη από τη δικτύωση που θα μπορούσε να προσφέρει ο ιδιωτικός φορέας που θα διαχειρίζεται το λιμένα, αναμένεται να επιδράσει καταλυτικά στην προσέλκυση επιπλέον αυτοκινητοβιομηχανιών που θα

χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης, Αφρικής, και Ασίας. Η σταθερότητα και η αξιοπιστία του συστήματος μεταφοράς οχημάτων θα μπορούσε να επιδράσει καταλυτικά και για άλλες επενδύσεις που θα σχετίζονται με την προσέλκυση μεταποιητικών δραστηριοτήτων, παραδείγματος χάριν παραμετροποίηση οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, με σκοπό να υπάρξει εκμετάλλευση δυνητικών ωφελειών από την καθετοποίηση της σχετικής δραστηριότητας.

203. Επιπλέον, πέραν των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης, εκτιμάται πως η ιδιωτικοποίηση θα επιφέρει και άλλες επενδύσεις απαραίτητες για τη λειτουργία του λιμένα σε όρους υψηλής αποδοτικότητας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, στο πλαίσιο της προετοιμασίας του διαγωνισμού για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ, αναμένονται μετά την ιδιωτικοποίηση επιπλέον επενδύσεις στον ευρύτερο λιμένα της τάξης των 243 εκατ. ευρώ, οι οποίες θα υλοποιηθούν σε βάθος 37 ετών. Αυτές οι επενδύσεις θα αφορούν σε ανανέωση εξοπλισμού αλλά και κατασκευή υποδομών. Εξ αυτών περίπου το 6,9%, δηλαδή 16,8 εκατ. προβλέπεται να υλοποιηθεί κατά την περίοδο 2016-2025.

## ΣΤ.2. Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ<sup>194</sup>

204. Οι μεγαλύτεροι, βάσει τζίρου, πελάτες των ΣΕΠ και ΟΛΠ<sup>195</sup> (στο σύνολο 10 εταιρίες<sup>196</sup>) ερωτήθηκαν για τη συνολική τους εκτίμηση επί των θετικών και αρνητικών συνεπειών της συγκέντρωσης, καθώς και τις ειδικότερες επιπτώσεις που θεωρούν ότι θα έχει η υπό κρίση πράξη στη λειτουργία του υφιστάμενου και δυνητικού ανταγωνισμού στις αγορές α) παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, β) παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου και γ) μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης (Container liner shipping).

205. Από τις απαντήσεις των ερωτηθεισών εταιριών προκύπτουν τα ακόλουθα:

### ΣΤ.2.1 Απόψεις επί των συνεπειών της υπό κρίση πράξης γενικά

206. Σύμφωνα με τη θέση των εταιριών [...] και [...], η γνωστοποιηθείσα πράξη θα επιφέρει κυρίως θετικές συνέπειες στις σχετικές αγορές και τον ανταγωνισμό εν γένει.

207. Ειδικότερα η εταιρία [...] επισήμανε ότι οι θετικές συνέπειες της συγκέντρωσης θα είναι σημαντικές και συγκεκριμένα αναφέρθηκε στη βελτίωση των υποδομών, στην ενίσχυση της θέσης του λιμένα στη Μεσόγειο, στην αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης και στη διεύρυνση των δρομολογίων από τις ναυτιλιακές γραμμές, ενώ, κατά την άποψή της, *«κρίνεται αναγκαία προϋπόθεση για την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού και των όρων των συμβάσεων η ύπαρξη εποπτικής αρχής λιμένων»*.

208. Κατά την εκτίμηση της εταιρίας [...], ανταγωνισμός δεν υπήρχε και πριν την υπό κρίση συγκέντρωση. Συγκεκριμένα, η εταιρία [...], επισήμανε ότι μέχρι την ημερομηνία απάντησής

<sup>194</sup> Στις απόψεις των πελατών δεν συμπεριλαμβάνονται οι απαντήσεις της ερωτηθείσας [...].

<sup>195</sup> Πρόκειται για τις εταιρίες [...] Η επιλογή των εν λόγω εταιριών βασίστηκε στα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα και αφορούν στους πελάτες ΣΕΠ και ΟΛΠ για τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου.

<sup>196</sup> Σε ό,τι αφορά την COSCO Greece, δεδομένου ότι αποτελεί θυγατρική εταιρία του Ομίλου της εξαγοράζουσας, δεν έχουν συμπεριληφθεί σχετικές απαντήσεις της στην παρούσα ενότητα. Ομοίως και οι απαντήσεις της [...] δεν έχουν συμπεριληφθεί στην παρούσα ενότητα, για αντίστοιχους λόγους.

της στη σχετική ερώτηση δεν υπήρχε ουσιαστική διαφοροποίηση στις τιμές που εφήρμοζε η ΣΕΠ και η ΟΛΠ, ανέφερε δε ότι «[η] συγκέντρωση ενδέχεται να επηρεάσει τον ανταγωνισμό είτε θετικά είτε αρνητικά, αλλά δεν είμαστε σε θέση να το εκτιμήσουμε προτού λάβουμε γνώση της πολιτικής που θα ακολουθήσει». Την ίδια θέση έλαβε και αναφορικά με το κατά πόσο η διαπραγματευτική δύναμη της εταιρίας σε σχέση με τους παρόχους υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης φορτίων στους λιμένες πρόκειται να επηρεαστεί λόγω της συγκέντρωσης, επισημαίνοντας ότι «[η] διαπραγματευτική δύναμη ενδέχεται να επηρεαστεί είτε θετικά είτε αρνητικά αλλά αυτό δε δύναται να εκτιμηθεί εκ των προτέρων αλλά μόνο αφότου υπάρξει γνώση της πολιτικής που θα ακολουθηθεί».

209. Η εταιρία [...] ανέφερε ότι η συγκέντρωση ποτέ δεν ευνοεί τον ανταγωνισμό, «στην παρούσα χρονική στιγμή [ωστόσο] ο ΟΛΠ ΑΕ δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί στον ΣΕΠ ΑΕ, λόγω της μεγάλης διαφοράς σε επίπεδο μηχανολογικού εξοπλισμού και οργάνωσης» κι ως εκ τούτου εκτιμά ότι «δεν θα υπάρξει διαφορά λόγω συγκέντρωσης». Επισημαίνει ωστόσο, ότι «αυτό που θα μπορούσε να δημιουργήσει πιθανό πρόβλημα ανταγωνισμού στις ευρύτερες υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα εμπορευματοκιβώτια θα ήταν εάν ο ΣΕΠ ΑΕ εκμεταλλευόταν την θέση του και προσέφερε στις ναυτιλιακές εταιρείες και άλλες υπηρεσίες όπως π.χ. ρυμούλκησης πλοίων».

210. Οι εταιρίες [...] και [...], εκτιμούν ότι κατά το χρονικό σημείο που υποβλήθηκε από τη ΓΔΑ η σχετική ερώτηση δεν είναι σε θέση να προβλέψουν τις πιθανές θετικές και αρνητικές συνέπειες που θα επιφέρει η συγκέντρωση. Όπως επισήμανε η πρώτη εκ των δύο εταιριών, προκειμένου να είναι σε θέση να αξιολογήσει τις επιπτώσεις της εν λόγω πράξης, θα έπρεπε να λάβει γνώση της πολιτικής που πρόκειται να ακολουθηθεί. Ωστόσο, ανέφερε ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει «α) να προστατευθεί το εγχώριο φορτίο, ένεκα πιθανών ανεξέλεγκτων αυξήσεων, β) να υπάρξει βελτίωση υπηρεσιών από την πλοηγική υπηρεσία, [...] γ) να υπάρξει συγκράτηση γενικά των τιμών λόγω μη ύπαρξης ανταγωνισμού και δ) να χορηγείται πίστωση στην εξόφληση των τιμολογίων του λιμένα». Σε ό,τι δε αφορά το κατά πόσο η διαπραγματευτική δύναμη της εταιρίας σε σχέση με τους παρόχους υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης φορτίων στους λιμένες πρόκειται να επηρεαστεί λόγω της συγκέντρωσης, η εταιρία [...] αναφέρει ότι ενδεχομένως να επηρεαστεί η δυνατότητα διαπραγμάτευσης της εταιρίας λόγω έλλειψης δυνατότητας παραπλήσιας και κατάλληλης εναλλακτικής επιλογής.

211. Η εταιρία [...] εκτιμά ότι οι θετικές επιπτώσεις της συγκέντρωσης αφορούν σε οφέλη των ναυτιλιακών εταιριών για εργασίες που δεν αφορούν την τοπική-ελληνική αγορά, ενώ οι αρνητικές επιπτώσεις «ενδέχεται να πλήξουν το Ελληνικό εμπόριο και τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας, μεταφοράς και αποθήκευσης». Όπως αναφέρει η εταιρία, ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης θα δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακος οι οποίες ενδέχεται να προσελκύσουν μεταφορτώσεις, καθώς θα αυξηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Πειραιά σε σχέση με τα γειτονικά λιμάνια. Αντίθετα και σε ό,τι αφορά τα τοπικά φορτία, θα δημιουργηθεί μονοπωλιακή κατάσταση και η τιμολογιακή πολιτική στην περιοχή θα ελέγχεται από μία και μόνη εταιρία, καθώς δεν υπάρχει εναλλακτικός λιμένας για τη μεταφορά του εγχώριου φορτίου. Συνολικά η εταιρία αναφέρει ότι «αναμένεται να ενδυναμωθεί περαιτέρω ο μονοπωλιακός χαρακτήρας του λιμένος Πειραιά καθώς δεν θα υφίσταται πλέον καμία εναλλακτική σε άλλον προβλήτα (ΟΛΠ), παρά μόνο οι διαχειριζόμενες από την COSCO/PCT». Όσο δε αφορά στο κατά πόσο η διαπραγματευτική δύναμη της εταιρίας σε σχέση με τους παρόχους υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης φορτίων στους λιμένες πρόκειται να επηρεαστεί λόγω της συγκέντρωσης, η εταιρία αναφέρει ότι η διαπραγματευτική της δύναμη είναι πολύ μικρή και «δεν αναμένεται αξιοσημείωτη αλλαγή μετά την ολοκλήρωση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης». Σημειώνεται πάντως ότι, όπως επιβεβαιώθηκε, αλλά και προέκυψε και από την ακροαματική

διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, η [...] γιατί έχει τα δικά της λιμάνια, χρησιμοποιεί το δικό της λιμάνι στο Πορτ Σάιντ, [...] <sup>197</sup> και χρησιμοποιεί επίσης μια σύμβαση που έχει με το λιμάνι της Μάλτας. Έχει, επίσης, στη Μεσόγειο άλλα δυο λιμάνια, το λιμάνι της Ταγκέρης και το λιμάνι του Αλ Τζαζίρας. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι οι πελάτες στη συγκεκριμένη αγορά συχνά είναι ταυτόχρονα και ανταγωνιστές, σε οριζόντιο δηλαδή επίπεδο (διαχείρισης λιμένων), γεγονός το οποίο επίσης θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνεται υπόψη τόσο κατά την αξιολόγηση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης όσο και κατά την αξιολόγηση οποιασδήποτε συγκέντρωσης στο συγκεκριμένο κλάδο.

212. Κατά την άποψη της εταιρίας [...], η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν θα επιφέρει θετικές, παρά μόνον αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα η εταιρία εκτιμά ότι η COSCO και οι συνεργαζόμενες με αυτήν εταιρίες ήδη ελέγχουν συντριπτικό ποσοστό της προσφερόμενης χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις βασικές δρομολογιακές γραμμές («κορμού») που συνδέουν την Ελλάδα με κύριες αγορές του εξωτερικού. Παράλληλα, η ΣΕΠ κατέχει δεσπίζουσα θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, το οποίο αποτελεί το «αμέσως γειτονικό επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας». Ως εκ τούτου «[η] περιέλευσή της από κάτοχο δεσπίζουσας θέσης σε μονοπωλιακό πάροχο λιμενικών υπηρεσιών υπό τις ανωτέρω συνθήκες, θα είναι καταστροφική για τη λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και για τους Έλληνες εξαγωγείς-εισαγωγείς. Κατ' επέκταση, δε, για τους καταναλωτές». Επιπλέον, η εταιρία τονίζει ότι άλλες χώρες των οποίων οι οικονομίες είναι αντίστοιχες της ελληνικής, εξυπηρετούνται από δύο ή περισσότερα λιμάνια, όπως ο Πειραιάς, σε αντιδιαστολή με την Ελλάδα η οποία εξυπηρετείται αποκλειστικά από το λιμένα Πειραιά. Συνεπώς, «είναι αδιανόητο, το μοναδικό κατάλληλο λιμάνι να περιέλθει σε μονοπωλιακό πάροχο, ο οποίος [...] είναι ταυτόχρονα σημαντικότερος παράγοντας του γειτονικού επιπέδου οικονομικής δραστηριότητας και δη 4<sup>ος</sup> στην παγκόσμια κατάταξη πάροχος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων».

213. Βάσει όσων προαναφέρθηκαν, κατά την εκτίμηση της [...], «η διασφάλιση επαρκούς πρόσβασης στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης-αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων και στις λοιπές επιχειρήσεις διεθνούς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταξύ των οποίων και η [...], είναι επιβεβλημένη. Αναγκαία επομένως είναι η ματαίωση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης δια της μη έγκρισής της από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, άλλως και επικουρικώς η έγκρισή της με ταυτόχρονη επιβολή δεσμεύσεων<sup>[198]</sup> και συγκεκριμένα υποχρέωσης για παραχώρηση του Προβλήτα Ι ή ίσης δυναμικότητας τμήματος των Προβλητών ΙΙ ή ΙΙΙ του ΣΕΜΠΟ σε επιχείρηση γνησίως τρίτη σε σχέση με τον όμιλο Cosco-China Shipping».

214. Σημειώνεται ότι η [...] είναι ο μεγαλύτερος πελάτης της ΣΕΠ στο εγχώριο φορτίο (όπως προέκυψε από την ακροαματική διαδικασία, ακολουθούν την [...] οι εταιρίες [...]). Επίσης, κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, προέκυψε ότι τις

<sup>197</sup> Βλέπε άρθρο του Ηλία Μπέλλου με τίτλο «Σύγκρουση γιγάντων στα λιμάνια του Αιγαίου», της 10.09.2015, σε capital.gr.

<sup>198</sup> Η [...] ανέφερε ότι «[ο] κατασταλτικός έλεγχος των αντιανταγωνιστικών τιμολογιακών πρακτικών ή της προτιμιακής μεταχείρισης συγγενών επιχειρήσεων μέσω των διατάξεων για την κατάχρηση δεσπίζουσας θέσης (εν προκειμένω της Cosco) στην αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών για το εγχώριο φορτίο ή μέσω των διατάξεων για τις απαγορευμένες συμπράξεις δεν είναι πρόσφορος για την εξασφάλιση της λειτουργίας του ανταγωνισμού είτε στην αγορά αυτή είτε στην αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εγχώριου φορτίου. Αφ' ενός διότι η σχετική διερεύνηση είναι δυσχερής, χρονοβόρος και βραδύνει γενικά, αφ' ετέρου διότι ο συγκεκριμένος κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών έχει μεγάλη κινητικότητα και οι αντιδράσεις των παραγόντων της αγοράς (ναυτιλιακών εταιριών, ναυλωτών, πελατών, παρόχων λιμενικών υπηρεσιών κτλ.) είναι ταχύτατες».

καλύτερες τιμές στην ΣΕΠ τις απολαμβάνει η [...] στο φορτίο μεταφόρτωσης. Σημειώνεται τέλος ότι η [...] <sup>199,200</sup> [...]. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει, όπως ήδη αναφέρθηκε και προηγουμένως αναφορικά με τη [...] (παρ. 211), ότι οι πελάτες στη συγκεκριμένη αγορά συχνά είναι ταυτόχρονα και ανταγωνιστές, σε οριζόντιο δηλαδή επίπεδο (διαχείρισης λιμένων), γεγονός το οποίο επίσης θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνεται υπόψη τόσο κατά την αξιολόγηση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης όσο και κατά την αξιολόγηση οποιασδήποτε συγκέντρωσης στο συγκεκριμένο κλάδο.

### ΣΤ.2.2 Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου

215. Σε ό,τι αφορά την εν λόγω αγορά, η εταιρία [...] εκτίμησε ότι θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις επισημαίνοντας τις αυξημένες δυνατότητες πρόσβασης, τις επενδύσεις και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του μηχανολογικού εξοπλισμού του λιμένα, καθώς και την αύξηση της παραγωγικότητας.

216. Η εταιρία [...] ανέφερε ότι [...]

217. Η εταιρία [...] ανέφερε ότι «ουσιαστικά δεν θα υπάρχει ανταγωνισμός καθώς δεν θα υπάρχει ΟΛΠ Α.Ε.». Επιπλέον ανέφερε ότι δεν αναμένει για το τοπικό εγχώριο φορτίο σημαντική αύξηση των εξόδων της λόγω αυξημένης τιμολογιακής πολιτικής της ΣΕΠ, καθώς η δυσμενής οικονομική συγκυρία δεν επιτρέπει αυξήσεις τιμών. Ωστόσο, επισήμανε ότι η ΣΕΠ θα μπορούσε να γίνει πιο ευέλικτη στις συμφωνίες της με τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες και επιπλέον να διαπραγματεύεται και τα έξοδα εκφόρτωσης του τοπικού φορτίου, τα οποία έως τώρα παρέμεναν εκτός διαπραγμάτευσης εξαιτίας της δέσμευσης που περιλαμβάνεται στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΣΕΠ, βάσει της οποίας προβλέπεται ότι η τελευταία έπρεπε να ακολουθεί την ίδια τιμολογιακή πολιτική με την ΟΛΠ.

218. Κατά την εκτίμηση των εταιριών [...] και [...], η συγκέντρωση δύναται να οδηγήσει σε πιθανή αύξηση της χρέωσης που αφορά στην παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου λόγω έλλειψης ανταγωνιστικού/ εναλλάξιμου λιμένα, ή «μη ύπαρξης διαφοροποίησης τιμών», όπως συμπληρωματικά επισημαίνει η πρώτη εξ αυτών. Ειδικότερα η εταιρία [...] επισημαίνει ότι «[η] έλλειψη ανταγωνιστικού/ εναλλάξιμου λιμένος ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά για τον πελάτη την τιμολογιακή πολιτική των εργασιών του λιμένος Πειραιώς». Επιπλέον, ως προς τις επιπτώσεις στον τελικό της πελάτη, η ανωτέρω ενδεχόμενη αύξηση των τιμών, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών της ίδιας, και ως εκ τούτου τη μείωση της ανταγωνιστικότητάς της σε σχέση με τις λοιπές μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου, οι οποίες παρέχουν αντίστοιχες υπηρεσίες.

219. Η εταιρία [...] αναφέρει σχετικά με το ενδεχόμενο αύξησης των τιμών ότι «δεν πρέπει να είμαστε κατηγορηματικοί προτού λάβουμε γνώση της πολιτικής που θα ακολουθηθεί», επισημαίνοντας ωστόσο ότι «ο ανταγωνισμός θα είναι πιο σκληρός για τους μικρούς χρήστες, αλλά και όσους δεν έχουν μεταφορτώσεις». Ειδικότερα για την ίδια την εταιρία αναφέρει ότι «[σ]την επιχείρηση [...] και στους πελάτες της, αύξηση τιμών θα επιβαρύνει το φορτίο».

<sup>199</sup> Βλέπε σχετικό δημοσίευμα σε <http://www.newsbomb.gr/oikonomia/naytilia/story/349375/antagonistis-toy-peiraia-to-neo-toyrkiko-limani-stin-alikarnasso#ixzz4BjrzQcrM>, στις 23.09.2013.

<sup>200</sup> [...].

220. Η [...] εκτιμά ότι, σε ό,τι αφορά στο τοπικό-εγχώριο φορτίο, θα δημιουργηθεί μονοπώλιο, καθώς γεωγραφικά δεν υπάρχει εναλλακτικό λιμάνι του Πειραιά που να εξυπηρετεί στην φορτοεκφόρτωση τοπικού φορτίου. Υπό αυτή τη θεώρηση, η εταιρία εκτιμά ότι για το εγχώριο φορτίο οι ναυτιλιακές εταιρίες, καθώς και οι πελάτες αυτών (εισαγωγικές/εξαγωγικές εταιρίες) θα υποχρεωθούν να αποδεχθούν όρους που μονομερώς θα τίθενται από την COSCO, χωρίς να έχουν οποιαδήποτε διαπραγματευτική δύναμη.

221. Τέλος, η [...] εκτιμά ότι η εν λόγω πράξη αναμένεται να επιφέρει ουσιώδη αρνητική επίπτωση στη λειτουργία του υφιστάμενου και δυνητικού ανταγωνισμού, καθώς, κατά την άποψή της, θα επιφέρει ουσιώδη αύξηση του κόστους μεταφοράς εις βάρος των καταναλωτών. Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η εταιρία [...] αναφέρει ότι, όταν η εταιρία ΟΛΠ λειτουργούσε υπό μονοπωλιακό χαρακτήρα, είχε ιδιαίτερος χαμηλή παραγωγικότητα στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα η αντίστοιχη οικονομική επιβάρυνση των ναυτιλιακών εταιριών να μετακυλιέται στους Έλληνες εισαγωγείς και εξαγωγείς μέσω του ναύλου, οι οποίοι εν συνεχεία επιβάρυναν τον τελικό καταναλωτή. Με την παραχώρηση των Προβλητών II και III στη ΣΕΠ, δημιουργήθηκε ενδολιμενικός ανταγωνισμός με αποτέλεσμα την εμφανή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και από την ΟΛΠ που διατήρησε τον έλεγχο της Προβλήτας I. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της [...], η εν λόγω συγκέντρωση θα οδηγήσει σε μια νέα μονοπωλιακή κατάσταση, η οποία, κατά την εκτίμηση της εταιρίας πέραν της άμεσης αύξησης του κόστους, θα οδηγήσει αφενός σε πτώση της παραγωγικότητας του ΣΕΜΠΟ και αφετέρου [...]

222. Ειδικότερα και σε ό,τι αφορά την άμεση αύξηση του κόστους ως αποτέλεσμα της εν λόγω συγκέντρωσης στην αγορά εγχώριου φορτίου, η [...] αναφέρει ότι στην περίπτωση των ΣΕΠ και ΟΛΠ, εάν μία εκ των δύο εταιριών προέβαινε σε σημαντική (της τάξης του 5-10%) αύξηση των τιμών υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης για το εγχώριο φορτίο, η έτερη εταιρία (όντας δύο διαφορετικές οντότητες) θα είχε κίνητρο να κρατήσει τις τιμές της σταθερές, προσελκύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο σημαντικό μέρος της πελατείας της πρώτης εταιρίας. [...]

223. Η αύξηση του κόστους λόγω της παρούσης συγκέντρωσης θα προκύψει, κατά την εκτίμηση της [...], και λόγω της εξάλειψης της διαπραγματευτικής δύναμης των ναυτιλιακών εταιριών έναντι της νέας οντότητας ΣΕΠ/ΟΛΠ, στην αγορά των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου. Συγκεκριμένα, η εταιρία αναφέρει ότι μέχρι τώρα τυχόν αύξηση των τιμών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εκ μέρους της μίας από τις δύο εταιρίες (ΣΕΠ και ΟΛΠ) μπορεί να αντιμετωπιστεί τόσο από την [...] όσο και από τις λοιπές ναυτιλιακές εταιρίες με την ανάθεση του έργου στην έτερη εταιρία, καθώς η δυναμικότητα κάθε μίας εκ των ΣΕΠ και ΟΛΠ χωριστά επαρκεί για να εξυπηρετήσει το σύνολο του εγχώριου φορτίου που διακινείται στο λιμένα Πειραιώς. Ως εκ τούτου, η απόκτηση του ελέγχου της ΟΛΠ από την εταιρία που ελέγχει τη ΣΕΠ (δηλαδή τον μέχρι τώρα ανταγωνιστή της στην εν λόγω αγορά), θα καταργήσει τη δυνατότητα των ναυτιλιακών εταιριών να στραφούν στη μία ή την άλλη εταιρία καθώς [...].

224. Βάσει όσων προεκτέθηκαν, αναφορικά με το επίπεδο των τιμών στη σχετική αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, κατά την άποψη της [...], «[τ]υχόν ολοκλήρωση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης θα έχει, επομένως, ως αποτέλεσμα τη ματαίωση του ανταγωνισμού τιμών στην αγορά του εγχώριου φορτίου με προορισμό ή προέλευση την κεντρική, νότια και δυτική Ελλάδα (Αθήνα και εν γένει ανατολική και δυτική Στερεά Ελλάδα, Πάτρα και εν γένει Πελοπόννησο, Ήπειρο, μέρος της Θεσσαλίας, νησιά Αιγαίου και Ιονίου), προς βλάβη εν τέλει του καταναλωτή-πελάτη όλων των ναυτιλιακών εταιριών και της εθνικής οικονομίας της Ελλάδος γενικά. Η βλάβη εκτιμάται ως ιδιαίτερα

*σημαντική εν όψει του σημαντικού ποσοστού του κόστους φορτοεκφόρτωσης-αποθήκευσης επί του συνολικού κόστους μεταφοράς (τάξεως από [...] έως [...]), του ότι αφορά ποσοστό άνω του 65% του πληθυσμού της χώρας και του ότι επηρεάζει αμέσως ποσοστό τουλάχιστον 68% του ελληνικού εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου σε εμπορευματοκιβώτια».*

225. Όσον αφορά στην προνομακή μεταχείριση των πλοίων και φορτίων της εξαγοράζουσας, η εταιρία αναφέρει ότι ο όμιλος Cosco China Shipping ο οποίος κατατάσσεται 4<sup>ος</sup> παγκοσμίως, μετέχει σε «συμμαχίες» (alliances) με άλλες ναυτιλιακές εταιρίες με αντικείμενο την από κοινού χρησιμοποίηση των πλοίων τους σε δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούν και την αγορά εγχώριου φορτίου προς και από τον Πειραιά. [...] <sup>201</sup>.

226. Πρόσθετα η [...] αναφέρθηκε και στους φραγμούς εισόδου που αφορούν στην εν λόγω σχετική αγορά. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, οι φραγμοί εισόδου είναι πολύ μεγάλοι, «όπως αποδείχθηκε από το απολύτως αποτυχημένο εγχείρημα της δημιουργίας σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα Αστακού Αιτωλοακαρνανίας». Ειδικότερα, η κατασκευή ενός νέου λιμένα ανταγωνιστικού του Πειραιά στη Νότια Ελλάδα, θα απαιτούσε τεράστιες επενδύσεις, εξεύρεση κατάλληλης γεωγραφικής θέσης (ώστε να εξασφαλίζεται αφενός κατάλληλο βύθισμα για τα πλοία και αφετέρου καλή πρόσβαση σε οδικές σιδηροδρομικές επικοινωνίες αντίστοιχες με αυτές της Αττικής), ένταξη στον χωροταξικό σχεδιασμό και περιβαλλοντικές άδειες. «Συνεπώς, αν πραγματοποιηθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, θα δημιουργηθεί μονοπώλιο στην αγορά εγχώριου φορτίου για τη νότιο, δυτική και κεντρική Ελλάδα όχι μόνο σήμερα, αλλά για δεκαετίες στο μέλλον».

### **ΣΤ.2.3 Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου**

227. Σε ό,τι αφορά τις θέσεις των εταιριών σχετικά με τις αναμενόμενες επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου, αρκετές εξ αυτών δεν εντοπίζουν σημαντικά προβλήματα, ενώ ορισμένες άλλες αναμένουν θετικές επιπτώσεις στην εν λόγω αγορά.

228. Συγκεκριμένα, η [...] εκτίμησε ότι θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις όμοιες με αυτές στην αντίστοιχη αγορά του εγχώριου φορτίου, δηλαδή αυξημένες δυνατότητες πρόσβασης, επενδύσεις και περαιτέρω εκσυγχρονισμός του μηχανολογικού εξοπλισμού του λιμένα, καθώς και αύξηση της παραγωγικότητας.

229. Η εταιρία [...] επισήμανε ότι [...].

230. Η εταιρία [...] ανέφερε ότι δεν μπορεί να διακρίνει κάποια αρνητική επίπτωση ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στο μεταφορτούμενο φορτίο (το οποίο όπως επισημαίνει αποτελεί και τον κύριο όγκο που διακινείται από τη ΣΕΠ), καθώς στην εν λόγω αγορά η τιμολογιακή πολιτική των λιμένων ορίζεται βάσει ανταγωνισμού από τα λοιπά λιμάνια τις Μεσογείου. Ειδικότερα, αναφορικά με το δια θαλάσσης μεταφορτούμενο φορτίο, η εταιρία αναφέρει ότι δεδομένου του γεγονότος ότι μόνο οι ΣΕΠ και ΟΛΠ παρέχουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία, οι λοιποί λιμένες της χώρας δεν αναμένεται να επηρεαστούν αρνητικά. Κατά την άποψή της, η ΣΕΠ θα μπορούσε να γίνει ακόμα πιο ανταγωνιστική σε σχέση με τους λοιπούς λιμένες της Μεσογείου, λόγω της επέκτασής της στην Προβλήτα που διαχειρίζεται κατά το χρόνο αξιολόγησης της παρούσης συγκέντρωσης η ΟΛΠ.

231. Οι εταιρίες [...] και [...] εκτιμούν ως πιθανή μία αύξηση των τιμολογίων που αφορούν στο μεταφορτούμενο φορτίο ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης, αντίστοιχη με

---

<sup>201</sup> Συγκεκριμένα η [...]



αυτή που προαναφέρθηκε για την αγορά του εγχώριου φορτίου. Ειδικότερα, η εταιρία [...] θεωρεί ότι η ενδεχόμενη αύξηση των τιμών θα επηρεάσει και την ανταγωνιστικότητά της έναντι των ομοειδών μεγαλύτερων επιχειρήσεων, καθώς θα επιβαρύνει το κόστος του φορτίου, ενώ αναφέρθηκε και στη μείωση του μεταφορτούμενου φορτίου ως αποτέλεσμα της τυχόν απομείωσης του ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά.

232. Η [...] ανέφερε ότι σε κάθε μία από τις εν λόγω σχετικές αγορές και ως εκ τούτου και στην αγορά υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου, η παρούσα συγκέντρωση αναμένεται να ενδυναμώσει περαιτέρω το μονοπωλιακό χαρακτήρα της ΟΛΠ, εφόσον δεν θα υφίσταται καμία εναλλακτική, καθώς το σύνολο των Προβλητών θα ελέγχεται από την COSCO. Ωστόσο, οι οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται από τη συγκέντρωση του συνόλου των Προβλητών της ΟΛΠ κάτω από τον έλεγχο της COSCO, ενδέχεται να προσελκύσουν μεταφορτούμενο φορτίο, καθώς θα αυξηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Πειραιά σε σχέση με τους γειτονικούς λιμένες.

233. Τέλος, η εταιρία [...] εκτιμά ότι η επίπτωση της συγκέντρωσης στην εν λόγω αγορά αναμένεται να είναι μικρή, λόγω του μικρού μεριδίου αγοράς που κατέχει η ΟΛΠ στη σχετική αγορά, η οποία γεωγραφικά καλύπτει τη Μεσόγειο. Επιπλέον, ανέφερε ότι η διαπραγματευτική θέση της εταιρίας στην εν λόγω αγορά δεν θα επηρεαστεί ουσιωδώς από την ολοκλήρωση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης.

#### **ΣΤ.2.4 Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης (Container liner shipping)**

234. Όπως και στις προαναφερθείσες σχετικές αγορές, έτσι και στην εν λόγω σχετική αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, η εταιρία [...] θεώρησε ότι η συγκέντρωση θα επιφέρει θετικές επιδράσεις, όμοιες με αυτές που προαναφέρθηκαν.

235. Η εταιρία [...] επισήμανε ότι [...].

236. Σε ό,τι αφορά την εκτίμηση της [...], η εταιρία παραπέμπει στις σχετικές θέσεις της που αφορούν στις προαναφερθείσες δύο αγορές, για τις οποίες ανέφερε ότι δεν μπορεί να διακρίνει κάποια αρνητική επίπτωση, ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης (με την επισήμανση ότι η ΣΕΠ θα μπορούσε να διαπραγματεύεται για τα έξοδα εκφόρτωσης του τοπικού φορτίου και να είναι συνολικά πιο ευέλικτη στις συμφωνίες με τις ναυτιλιακές εταιρείες).

237. Ως προς τις θέσεις των [...] και [...] που αφορούν στις επιπτώσεις στην εν λόγω επηρεαζόμενη αγορά, η πρώτη εκ των δύο εταιριών εκτιμά ότι δεν θα υπάρχει επίπτωση, ενώ η δεύτερη εξ αυτών ότι τυχόν επιπτώσεις δεν μπορούν να προσδιοριστούν.

238. Η εκτίμηση της εταιρίας [...] για την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης είναι όμοια με τις απόψεις που διατύπωσε και για τις λοιπές επηρεαζόμενες αγορές. Όπως ανέφερε σχετικά η εταιρία, η υπό κρίση πράξη αναμένεται να ενδυναμώσει περαιτέρω το μονοπωλιακό χαρακτήρα της ΟΛΠ, εφόσον δεν θα υφίσταται καμία εναλλακτική, καθώς το σύνολο των Προβλητών θα ελέγχεται από την COSCO.

239. Σε ό,τι αφορά την [...], η εταιρία αναμένει «ουσιώδη αρνητική επίπτωση» στη λειτουργία του υφιστάμενου και δυνητικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, [...], για τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω.

#### **ΣΤ.3 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΛΠ**

240. Από τις απαντήσεις των ανταγωνιστών των μερών [(«ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (εφεξής «ΟΛΘ»)), «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (εφεξής «ΟΛΒ»)) και «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (εφεξής «ΟΛΛ»)] σχετικά με τις επιπτώσεις της παρούσας συγκέντρωσης στη λειτουργία του υφιστάμενου και δυνητικού ανταγωνισμού στις αγορές που αυτή αφορά, προκύπτουν τα ακόλουθα:

241. Ο ΟΛΘ συνολικά εκτιμά ότι «[η] πράξη αυτή καθαυτή δεν αποτελεί κίνδυνο», ωστόσο τόνισε ότι «θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν θα συνοδευτεί από προτιμησιακά καθεστώτα». Ειδικότερα ο συγκεκριμένος λιμένας ανέφερε ότι είναι σημαντική η δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν και στους λοιπούς - πλην του ΟΛΠ - λιμένες της χώρας να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, καθώς και να διασφαλίσουν μερίδιο αγοράς. Σε ό,τι δε αφορά τις επιμέρους σχετικές αγορές, ο ΟΛΘ ανέφερε ότι στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης μεταφορτούμενου φορτίου, [...] για τις αγορές παροχής υπηρεσιών φόρτωσης από την Ελλάδα που προορίζονται για άλλη χώρα, καθώς και τις μεταφορές φορτίων δια θαλάσσης με προορισμό την Ελλάδα ή άλλη χώρα μέσω Ελλάδας, ο λιμένας εκτιμά ότι [...]. [...] ο ΟΛΘ θεωρεί ότι [...].

242. Ο ΟΛΒ από την πλευρά του, εκτιμά ότι οι τυχόν θετικές συνέπειες που δημιουργούνται στον ανταγωνισμό ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης δεν είναι ικανές να υπερκεράσουν τις αρνητικές. Η ανωτέρω θέση του λιμένα βασίζεται στα ακόλουθα επιχειρήματα: Καταρχήν ο ΟΛΒ επισημαίνει ότι η εν λόγω συγκέντρωση θα έχει ως αποτέλεσμα ο λιμένας Πειραιά να κατέχει απόλυτα δεσπόζουσα θέση στην ελληνική αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών και μάλιστα σε όλους τους τομείς διακίνησης και εξυπηρέτησης φορτίων και επιβατών. Ο ΟΛΒ από την άλλη, μειονεκτεί ως προς τον ανταγωνισμό στην παρούσα φάση και ως εκ τούτου αναμένεται να μειονεκτεί και μετά την πραγματοποίηση της υπό κρίση συγκέντρωσης, παρότι θα έπρεπε να μπορεί να ανταγωνίζεται το λιμένα του Πειραιά. Επιπροσθέτως, επισημαίνει ότι οι συνθήκες πραγματοποίησης της διαγωνιστικής διαδικασίας για την παραχώρηση του ΟΛΠ, δεν προωθούν τον ελεύθερο ανταγωνισμό, καθώς η εξαγοράζουσα ήδη δραστηριοποιείται στο ΣΕΜΠΟ (μέσω της ΣΕΠ), καθιστώντας επομένως απαγορευτική τη συμμετοχή οποιασδήποτε άλλης εταιρίας στη διαδικασία. Συμπληρωματικά, ο συγκεκριμένος λιμένας ανέφερε ότι «[τ]ο συμβατικό πλαίσιο της απόκτησης των μετοχών από το νέο μέτοχο (COSCO) καθώς και η απόλυτη μυστικότητα υπό την οποία καλύπτεται ο στρατηγικός σχεδιασμός του νέου μετόχου κατοχυρώνουν απόλυτα την δεσπόζουσα θέση του παραχωρησιούχου (COSCO) σε βάρος των υπόλοιπων περιφερειακών λιμανιών, όπως η ΟΛΒ Α.Ε.». Τέλος, ο ΟΛΒ επισημαίνει ότι οι Οργανισμοί λιμένων πρέπει να έχουν και νομικά και στην πράξη τη δυνατότητα να στραφούν σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για δανεισμό ή σε ανταγωνιστές της εξαγοράζουσας εταιρίες προκειμένου να συνεργαστούν για την ανταγωνιστική ανάπτυξη των υποδομών τους.

243. Σε ό,τι αφορά τις επιπτώσεις της συγκέντρωσης στη λειτουργία του υφιστάμενου ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές της συγκέντρωσης, ο ΟΛΒ εκτιμά ότι τόσο για την αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου, όσο και για την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, η γνωστοποιηθείσα πράξη αναμένεται να έχει αρνητικές επιπτώσεις. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι με την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, ο ΟΛΠ θα μπορεί να διαθέτει πολλές λιμενικές υποδομές σε όλη την Αττική με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί όλων των ειδών τα φορτία και την επιβατική κίνηση και επιπλέον να παρεμβαίνει στην αγορά με διαφορετικά τιμολόγια ανάλογα με την ποιότητα των λιμενικών υποδομών. Επιπλέον, η πρόσβαση στο υφιστάμενο πελατολόγιο του ΟΛΠ που θα αποκτήσει η εξαγοράζουσα είναι ιδιαίτερως σημαντική, καθώς ο ΟΛΒ δεν έχει από την πλευρά του αντίστοιχη δυνατότητα, και ως εκ τούτου η πρόσβαση στον τελικό καταναλωτή (η οποία εν προκειμένω αφορά στις ναυτιλιακές εταιρίες) δεν είναι

εφικτή. Βάσει των ανωτέρω, ο λιμένας θεωρεί ότι οι δυνητικοί πελάτες του θα στραφούν στον ΟΛΠ.

244. Αναφορικά με τις επιπτώσεις στο δυνητικό ανταγωνισμό, ο ΟΛΒ αναφέρει ότι δεν μπορεί να προβεί σε εκτίμηση του μεγέθους των επιπτώσεων ως προς την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και ως εκ τούτου δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει πιθανές θετικές επιπτώσεις που θα μπορούσαν να υπάρξουν για τους καταναλωτές, ήτοι τις ναυτιλιακές εταιρίες. Ωστόσο, ο λιμένας επισημαίνει ότι, αναφορικά με τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων της χώρας, οι επιπτώσεις της συγκεκριμένης συγκέντρωσης δεν μπορούν να είναι θετικές, διότι οι λοιποί λιμένες δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν σε επίπεδο υποδομών, γεωγραφικής θέσης και άμεσης πρόσβασης στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας τον ΟΛΠ.

245. Τέλος ο ΟΛΛ, αναφέρει ότι, αν και είναι δύσκολη η συνολική εκτίμηση των συνεπειών, οι οικονομίες κλίμακος που θα δημιουργούσε η συγκέντρωση θα μπορούσαν να επιφέρουν θετικά αποτελέσματα, βραχυπρόθεσμα όμως, ωστόσο οι θετικές συνέπειες της εν λόγω συγκέντρωσης δεν φαίνονται ικανές να υπερκεράσουν τις αρνητικές. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά την αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, ο ΟΛΛ εκτιμά ότι η λειτουργία του ανταγωνισμού θα μειωθεί τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, καθώς αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση τιμών με επίδραση στους τελικούς καταναλωτές, ήτοι τις ναυτιλιακές εταιρίες και τους παραλήπτες των φορτίων. Σε ό,τι αφορά την αγορά μεταφορτούμενου φορτίου, ο λιμένας αναφέρει ότι ο ανταγωνισμός δεν σχετίζεται με την εν λόγω συγκέντρωση, καθώς αφορά στους λιμένες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου και την εύρυθμη λειτουργία των κάθετων αξόνων χερσαίας μεταφοράς προς την Κεντρική Ευρώπη, ενώ αναφορικά με την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, ο ΟΛΛ θεωρεί ότι η εν λόγω συγκέντρωση δεν θα επιφέρει επιπτώσεις στον υφιστάμενο και στο δυνητικό ανταγωνισμό.

#### ΣΤ.4 ΑΠΟΨΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

246. Την 17.3.2016 κατατέθηκε στην ΕΑ επιστολή από το Δήμο Σαλαμίνας αναφορικά με την υπό εξέταση συγκέντρωση με θέμα την «...*παραχώρηση αρχαιολογικών χώρων της Σαλαμίνας στην Cosco επί τη βάση του διαγωνισμού για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ και σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ, με ημερομηνία 10 Δεκεμβρίου 2015*». Σε αυτήν αναφέρεται ότι, βάσει του αποτελέσματος του διαγωνισμού και της σύμβασης παραχώρησης, παραχωρούνται στην Cosco περιοχές του Δήμου Σαλαμίνας επί των οποίων δεν έχει δικαιοδοσία η ΟΛΠ. Ενδεικτικά η επιστολή αναφέρει δύο ναυπηγεία και τους συναφείς χώρους, την περιοχή εγκατάστασης της κεραίας κινητής τηλεφωνίας της Vodafone και την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της χερσονήσου Αμπελακίων. Κλείνοντας την επιστολή, ζητείται από την ΕΑ να εξετάσει τα προσκομισθέντα στοιχεία και να πράξει τα δέοντα.

247. Την 7.4.2016 κατατέθηκε έγγραφο με τίτλο «καταγγελία» της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος και της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ (εφεξής από κοινού «οι καταγγέλλουσες») αναφορικά με την υπό κρίση συγκέντρωση. Όπως αναφέρεται στο συγκεκριμένο έγγραφο, «...*στην προκειμένη περίπτωση, η εταιρεία Cosco Group Limited, κατόπιν εξαγοράς του ποσοστού 67% του υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ ΑΕ, θα αποκτήσει την καταστατική πλειοψηφία διοικήσεως της ΟΛΠ ΑΕ, καθόσον ενόψει της ανωτέρω πλειοψηφικής συμμετοχής της στο κεφάλαιο της ΟΛΠ, θα δικαιούται, μεταξύ άλλων, να καθορίζει τα τιμολόγια και τις εν γένει χρεώσεις για το σύνολο των υπηρεσιών και εργασιών που σχετίζονται με το διακινούμενο μέσω Πειραιά φορτίο και την πρόσβαση στις λιμενικές του εγκαταστάσεις. Η αλλαγή της δομής του ανταγωνισμού στην προκειμένη περίπτωση, θα*

οδηγήσει στην δημιουργία μονοπωλίου, καθόσον η ανωτέρω εταιρεία θα δύναται να διαμορφώνει ελεύθερα τις χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπό αυτήν υπηρεσίες και εργασίες, τόσο στις λιμενικές εγκαταστάσεις τις οποίες διαχειρίζεται η εταιρεία ΟΛΠ ΑΕ, όσο και στις εγκαταστάσεις, η χρήση των οποίων έχει παραχωρηθεί στην εταιρεία ΣΕΠ ΑΕ, η οποία αποτελεί θυγατρική εταιρεία της εταιρείας Cosco Pacific Limited. Τούτο δε, διότι όπως ανωτέρω εκτέθηκε, η εκμετάλλευση των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ έχει παραχωρηθεί στην θυγατρική εταιρεία της Cosco Pacific Limited, ΣΕΠ ΑΕ, ενώ ο προβλήτας Ι, την διαχείριση και εκμετάλλευση του οποίου διατηρεί η ΟΛΠ ΑΕ, θα παραχωρηθεί, κατόπιν μεταβίβασης των μετοχών, στην ανωτέρω εταιρεία, ήτοι στην Cosco Group Limited. Ως εκ τούτου καθίσταται σαφές ότι η υπό κρίση εξαγορά, άγει στην κατ' ουσίαν νόθευση και εξαφάνιση οιοδήποτε ανταγωνισμού, καθόσον εξ ορισμού δεν θα υφίσταται πλέον η δυνατότητα οιασδήποτε επιλογής εκ μέρους των χρηστών των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται από τον λιμένα Πειραιώς». Επίσης, αναφέρεται ότι «... η ... ΟΛΠ Α.Ε. αποτελεί μονοπωλιακό πάροχο λιμενικών υπηρεσιών σε σχέση με το διακινούμενο μέσω Πειραιά φορτίο ...». Με βάση τα ανωτέρω, οι καταγγέλλουσες υποστήριξαν πως πρέπει να απαγορευθεί η εν λόγω συγκέντρωση ως αντικείμενη στο άρθρο 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και στο Ν. 3959/2011.

248. Επιπλέον, οι καταγγέλλουσες ανέφεραν ότι ο όρος του άρθρου 1.2 της από 5.3.2014 πρόσκλησης ενδιαφέροντος, στο οποίο ορίζεται πως «στη σύμβαση πώλησης μετοχών μπορεί να προβλέπεται για το ποσοστό συνολικό τίμημα, το οποίο ενδέχεται να συμπεριλαμβάνει την καταβολή ορισμένων ποσών υπό τον όρο της επέλευσης καθορισμένων μελλοντικών γεγονότων, όπως για παράδειγμα ευμενών εξελίξεων αναφορικά με τον φιλικό διακανονισμό ΣΕΠ», συνιστά κρατική ενίσχυση ως ευνοϊκή μεταχείριση, καθώς το αντάλλαγμα για την πώληση των μετοχών εξαρτάται από την επέλευση μελλοντικών γεγονότων που δεν σχετίζονται με τη συγκεκριμένη πώληση. Συνεπώς, σύμφωνα με την καταγγελία, παραβιάζεται η εθνική και ενωσιακή νομοθεσία.

## ΣΤ. 5 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

249. Η απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου της ΟΛΠ από την COSCO HK συνεπάγεται ευρύτερες οικονομικές επιδράσεις ιδιαίτερης σημασίας, οι οποίες αναλύονται στη μελέτη του ΙΟΒΕ για την περίοδο 2016-2025<sup>202</sup>. Σημειώνεται ότι η μελέτη κατά τον υπολογισμό των αναμενόμενων εσόδων λαμβάνει υπόψη τα έσοδα που το Δημόσιο θα συνέχιζε να εισπράττει, σε περίπτωση που το ιδιοκτησιακό καθεστώς της ΟΛΠ παρέμενε ως είχε (σενάριο βάσης), και εξάγει το καθαρό όφελος που προκύπτει από την επίμαχη εξαγορά<sup>203</sup>.

<sup>202</sup> Με τίτλο «Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» (Μάρτιος 2016). Όπως αναφέρεται στη μελέτη (σελ. 9-10), «Πρέπει να τονιστεί ότι οι εκτιμήσεις στη μελέτη περιορίζονται σε επιδράσεις οι οποίες συσχετίζονται άμεσα με τη συγκεκριμένη συμφωνία, η οποία όμως εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια ανάταξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Η προσέλκυση μιας μεγάλης επένδυσης σε κομβικό τομέα για την Ελληνική οικονομία, όπως οι μεταφορές, ενδέχεται να σηματοδοτήσει μια σημαντική αλλαγή του επενδυτικού κλίματος και να δώσει το έναυσμα για μεγαλύτερη ανάπτυξη στους τομείς που εξετάζει η μελέτη, όπως οι υπηρεσίες μεταφοράς και ο τουρισμός, αλλά και σε άλλους τομείς της οικονομίας όπου υπάρχει ανάγκη για άμεσες ξένες επενδύσεις (όπως η μεταποίηση, η παροχή νερού και ενέργειας, η διαχείριση απορριμμάτων και οι λοιπές υπηρεσίες). Επομένως, οι εκτιμήσεις της μελέτης πρέπει να θεωρηθούν ως συντηρητικές, οι οποίες ενδέχεται να υπερβληθούν εφόσον συντελέσουν και άλλοι παράγοντες στη βελτίωση των ευρύτερων συνθηκών και προοπτικών της Ελληνικής οικονομίας».

<sup>203</sup> Βλ. σελ. 15 της μελέτης, υπό 3.1.

250. Στις άμεσες οικονομικές επιδράσεις της υπό κρίση συναλλαγής περιλαμβάνεται η είσπραξη του τιμήματος που θα καταβάλει η COSCO HK για την απόκτηση των πωλούμενων μετοχών της ΟΛΠ ύψους συνολικά 368,5 εκατ. EUR (ήτοι 280,5 εκατ. EUR έναντι μετοχών που αντιπροσωπεύουν 51% του μ.κ. της ΟΛΠ κατά τη φάση I και 88 εκατ. EUR έναντι μετοχών που αντιπροσωπεύουν 16% του μ.κ. της ΟΛΠ κατά τη φάση II<sup>204</sup>). Σημειώνεται ότι ήδη από την ολοκλήρωση της φάσης I το Δημόσιο θα επωφεληθεί από την πληρωμή τόκων για το ποσό 88 εκατ. EUR, που θα παρακατατεθεί σε ειδικό έντοκο λογαριασμό<sup>205</sup>.

251. Επιπλέον, από τη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης το Δημόσιο θα εισπράττει ως ετήσιο αντάλλαγμα ποσοστό 3,5% επί του κύκλου εργασιών της ΟΛΠ (αντί για 2% που ισχύει στο πλαίσιο της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης), το δε προσδιοριζόμενο κατά τα ανωτέρω αντάλλαγμα δεν μπορεί να υπολείπεται των 3,5 εκατ. EUR<sup>206</sup>. Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE<sup>207</sup>, με βάση τον προβλεπόμενο κύκλο εργασιών της ΟΛΠ<sup>208</sup> εκτιμάται ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης θα ανέλθουν από 3,9 εκατ. EUR το 2016 σε 8,1 εκατ. EUR το 2025. Αντίθετα, στο σενάριο βάσης κατόπιν αντίστοιχης πρόβλεψης για τον κύκλο εργασιών τα έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης αυξάνουν από 2,5 εκατ. EUR το 2016 σε 4 εκατ. EUR το 2025, παραμένουν όμως για όλη την περίοδο μικρότερα σε σύγκριση με το σενάριο ιδιωτικοποίησης. Η διαφορά αυτή οφείλεται τόσο στο μειωμένο κύκλο εργασιών όσο και στη διαφορά στο συντελεστή ανταλλάγματος κατά 1,5 ποσοστιαία μονάδα<sup>209</sup>.

252. Περαιτέρω, στα άμεσα έσοδα του Δημοσίου προστίθενται, κατά την ίδια ως άνω έκθεση, και τα ενδεχόμενα μερίσματα από τα καθαρά κέρδη της ΟΛΠ έναντι των μετοχών που θα παραμείνουν στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συναλλαγής. Η είσπραξη μερισμάτων συναρτάται με την ύπαρξη και το ύψος των κερδών<sup>210</sup>, τον αριθμό των μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ και τη μερισματική πολιτική. Ειδικότερα, οι μετοχές που θα κρατήσει το ΤΑΙΠΕΔ αντιστοιχούν κατόπιν της ολοκλήρωσης έκαστης φάσης σε 23,14% και 7,14% του μ.κ. της ΟΛΠ αντίστοιχα<sup>211</sup>. Βάσει υποθέσεων ως προς τις ανωτέρω παραμέτρους τα έσοδα του Δημοσίου από μερίσματα αναμένεται να ανέλθουν από 0,5 εκατ. EUR το 2016 σε 1,71 εκατ. EUR το 2021, ενώ το 2025, όταν το μερίδιο του Δημοσίου αναμένεται να έχει περιοριστεί σε 7,14%, τα σχετικά έσοδα εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 0,6 εκατ. EUR<sup>212</sup>. Αντίθετα, στο σενάριο βάσης τα αναμενόμενα έσοδα του Δημοσίου από

<sup>204</sup> Σε αμφοτέρως τις περιπτώσεις υπό την προϋπόθεση πλήρωσης των οικείων αιρέσεων για κάθε φάση.

<sup>205</sup> Βλ. άρθρο 5.6 της Σύμβασης Μεσεγγύησης.

<sup>206</sup> Η ΟΛΠ θα καταβάλλει επιπλέον αντάλλαγμα (40% επί των Περιοδικών Ταμειακών Ροών), αν στο τέλος οποιασδήποτε οικονομικής χρήσης από τη 18<sup>η</sup> επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της σύμβασης και εφεξής ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης της COSCO HK υπερβεί το 20%.

<sup>207</sup> Βλ. σελ. 18 της μελέτης, υπό 3.2.2.

<sup>208</sup> Ο οποίος προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί από 112 εκατ. EUR το 2016 σε 232 εκατ. EUR το 2025 και προέρχεται από όλους τους τομείς δραστηριοποίησης της ΟΛΠ (εκμετάλλευση προβλήτας I, παραχώρηση προβλητών II και III στη ΣΕΠ, κρουαζιέρα, ακτοπλοΐα, διακίνηση οχημάτων, ναυπηγοεπισκευή) με το μεγαλύτερο μέρος του να προέρχεται από το αντάλλαγμα της σύμβασης μεταξύ ΟΛΠ και ΣΕΠ (βλ. σελ. 17 της μελέτης).

<sup>209</sup> Βλ. σελ. 27 της μελέτης, υπό 3.3.1.

<sup>210</sup> Τα οποία με τη σειρά τους εξαρτώνται από παραμέτρους, όπως τα έσοδα και τα έξοδα της ΟΛΠ και ο συντελεστής του φόρου.

<sup>211</sup> Σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα, η φάση I αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2016, ενώ η φάση II εντός του 2022 (βλ. σελ. 19 της μελέτης).

<sup>212</sup> Βλ. σελ. 20 της μελέτης. Τα κέρδη της ΟΛΠ μετά φόρων αυξάνονται από 12,3 εκατ. EURO το 2016 σε 52,8 εκατ. EURO το 2025 ως αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης της δραστηριότητας (ιδιαίτερα του όγκου διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στους προβλήτες II και III) και της αναμενόμενης βελτίωσης της παραγωγικότητας.

μερίσματα εκτιμώνται υπό αντίστοιχες υποθέσεις από 1,5 εκατ. EUR το 2016 σε 3,1 εκατ. EUR το 2025, δηλ. είναι υψηλότερα σε σύγκριση με την περίπτωση της ιδιωτικοποίησης, παρόλο που τα καθαρά κέρδη στο σενάριο βάσης είναι σημαντικά χαμηλότερα. Αυτό συμβαίνει, γιατί στο σενάριο βάσης το ΤΑΙΠΕΔ συνεχίζει να κατέχει το 74,14% των μετοχών της ΟΛΠ και συνεπώς να διαθέτει αντίστοιχα δικαιώματα στη διανομή κερδών<sup>213</sup>.

253. Επιπλέον, η συναλλαγή συνεπάγεται έσοδα από τη φορολόγηση τόσο της ΟΛΠ όσο και του προσωπικού της, καθώς και από ασφαλιστικές εισφορές. Όπως αναφέρεται στη μελέτη του IOBE<sup>214</sup>, βάσει των απαραίτητων υποθέσεων το σύνολο των εσόδων από φόρους και εισφορές το 2025 εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 56,4 εκατ. EUR από 27,7 εκατ. EUR το 2016. Τα έσοδα από φορολογία κατά την ανωτέρω περίοδο αναφοράς (με εξαίρεση το 2016) είναι περισσότερα σε σύγκριση με το σενάριο βάσης με τη διαφορά να ανέρχεται σε πάνω από 10 εκατ. EUR από το 2021 και μετά, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας οφείλεται στην εταιρική φορολόγηση και συνεπώς στην πρόβλεψη για υψηλότερη κερδοφορία στην περίπτωση της ιδιωτικοποίησης<sup>215</sup>. Το ίδιο ισχύει και ως προς τα έσοδα από εισφορές με τις θετικές διαφορές από το 2017 και μετά να κυμαίνονται από 0,4 εκατ. EUR το 2017 σε 7 εκατ. EUR το 2025<sup>216</sup>.

254. Πέραν του άμεσου οφέλους από την εισροή δημοσίων εσόδων, στο πλαίσιο της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης προβλέπεται η εκτέλεση υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 350 εκατ. EUR την επόμενη δεκαετία, οι οποίες αφορούν κυρίως την αναβάθμιση του τομέα της κρουαζιέρας, της ναυπηγοεπισκευής και της διακίνησης οχημάτων<sup>217</sup>. Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναλυθεί ανωτέρω, εκτιμάται ότι θα υλοποιηθούν περαιτέρω επενδύσεις τόσο από την ΟΛΠ (ανάπτυξη υποδομών και ανανέωση εξοπλισμού) όσο και από άλλες επιχειρήσεις που ενδέχεται να αξιοποιήσουν την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για να αναπτύξουν δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή<sup>218</sup>. Οι επενδύσεις αυτές αναμένεται να επηρεάσουν και άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται με την εξυπηρέτηση των επιπλέον φορτίων, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Αντιθέτως, στο σενάριο βάσης η υλοποίηση επενδύσεων κρίνεται αβέβαιη, καθώς το πρόγραμμα επενδύσεων της ΟΛΠ παρουσιάζει σημαντική καθυστέρηση<sup>219</sup>. Σημειώνεται ότι, όπως προέκυψε με βάση και την ακροαματική διαδικασία, οι επενδύσεις που προβλέπεται ότι θα κάνουν οι τρίτες επιχειρήσεις, αναγκαζόμενες κατ' ουσίαν να το πράξουν, σηματοδοτεί στην αγορά μία συγκέντρωση η οποία αποβλέπει στις αποτελεσματικότητες και όχι μία συγκέντρωση, η οποία απλώς αποβλέπει στο πρόσκαιρο κέρδος, μια συγκέντρωση δηλαδή καιροσκοπισμού. Όπως διευκρινίστηκε σχετικά κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, οι επενδύσεις που δύνανται να κάνουν άλλες εταιρίες είναι για να μπορέσουν αυτές να χρησιμοποιήσουν πιο αποτελεσματικά τις επενδύσεις που έχει ήδη κάνει η COSCO HK ή που θα κάνει με στόχο να βελτιστοποιήσουν τις δικές τους παρεχόμενες υπηρεσίες με φυσικό επακόλουθο και αποτέλεσμα να αυξήσουν γενικά το παραγόμενο έργο στην Ελλάδα.

255. Η σημασία της εν λόγω συγκέντρωσης διαπιστώνεται και από το γεγονός ότι περιλαμβάνεται στο Ν. 3985/2011, ο οποίος εντάσσει την πώληση μετοχών της ΟΛΠ στο Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015<sup>220</sup>, στο Ν. 4263/2014 για

<sup>213</sup> Βλ. σελ. 28-29 της μελέτης, υπό 3.3.2.

<sup>214</sup> Βλ. σελ. 23 της μελέτης, υπό 3.2.4.

<sup>215</sup> Βλ. σελ. 29 της μελέτης, υπό 3.3.3.

<sup>216</sup> Βλ. σελ. 30 της μελέτης, υπό 3.3.3.

<sup>217</sup> Βλ. 4.2 της μελέτης.

<sup>218</sup> Π.χ. πολυεθνικές εταιρίες. Βλ. 4.3 και 4.4 της μελέτης.

<sup>219</sup> Βλ. 4.1 της μελέτης.

<sup>220</sup> Ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» ΦΕΚ Α' 151/01.07.2011.

την έγκριση του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Πολιτικής 2015 – 2018, στον οποίο ομοίως περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την πώληση της ΟΛΠ<sup>221</sup>. Περιλαμβάνεται επίσης στην απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής, με την οποία εγκρίθηκε το επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ<sup>222</sup>. Στη σχετική απόφαση μάλιστα περιλαμβάνεται η έγκριση και της μεθόδου αξιοποίησης του ΟΛΠ, δηλαδή δια της πώλησης του 67% του μετοχικού κεφαλαίου, καθώς και της ανακήρυξης της COSCO HK ως προτιμώμενου επενδυτή.

256. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η υπό εξέταση συγκέντρωση είναι μεγάλης σημασίας για το ελληνικό κράτος, αφενός λόγω του δημοσιονομικού οφέλους για το Ελληνικό Δημόσιο, κυρίως από την άμεση είσπραξη του τιμήματος, των ετήσιων ανταλλαγμάτων και φόρων, αφετέρου λόγω των επενδύσεων που αναμένεται να επιφέρει στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Στη σχετική μελέτη του IOBE διαπιστώνεται ότι τα καθαρά δημοσιονομικά οφέλη σε σύγκριση με την κατάσταση πριν την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης είναι θετικά, ακόμα και αν δεν ληφθούν υπόψη τα έσοδα από την πώληση των μετοχών, καθώς διαφαίνεται μια σταθερή ανοδική τάση στο καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα, που οφείλεται σε αυξημένη δραστηριότητα και μεγαλύτερη αποδοτικότητα λόγω της ιδιωτικοποίησης<sup>223</sup>.

## ΣΤ.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

### ΣΤ.6.1 Εισαγωγή

257. Η υπό κρίση συγκέντρωση COSCO/ΟΛΠ συνιστά μια στρατηγικής σημασίας επένδυση για την ελληνική οικονομία συνολικότερα, καθώς πρόκειται για μια από τις σημαντικότερες αποκρατικοποιήσεις που σχεδιάστηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ με σκοπό την παραγωγική αξιοποίηση της ΟΛΠ, αποτελεί δε και υποχρέωση της Ελληνικής Δημοκρατίας στο πλαίσιο των Μεσοπρόθεσμων Πλαισίων Δημοσιονομικής Στρατηγικής<sup>224</sup>.

262. Από πλευράς κανόνων ανταγωνισμού, εκείνο το οποίο θα πρέπει να αξιολογηθεί είναι κατά πόσον η συγκέντρωση των επιχειρήσεων, δηλαδή, των οικονομικών δυνάμεων του συγκεκριμένου αγοραστή Ομίλου COSCO και της ΟΛΠ, είναι συμβατή με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, στις οποίες αφορά. Όπως έχει ήδη διαφανεί στις περισσότερες αγορές, στις οποίες αναφέρεται η παρούσα συγκέντρωση, δεν εντοπίζεται κάποιο πρόβλημα εξ όψεως δικαίου ανταγωνισμού συνεπεία της υπό κρίση πράξης, δεδομένου ότι ο Όμιλος COSCO δεν έχει καθόλου παρουσία σε αυτές, δεν πρόκειται, δηλαδή, για «επηρεαζόμενες» αγορές<sup>225</sup> και οι αγορές αυτές δεν αξιολογούνται

<sup>221</sup> Ν. 4262/2014 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2015-2018», ΦΕΚ Α' 117/14.05.2014, Κεφ. Β. Π «Έσοδα από αποκρατικοποιήσεις» σε συνδυασμό με Αιτιολογική Έκθεση του Νόμου τμήμα 3.1 (σελ. 28), όπου στην αξιοποίηση της περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου – Αποκρατικοποιήσεις περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την ΟΛΠ.

<sup>222</sup> ΦΕΚ Β' 1472/25.5.2016.

<sup>223</sup> Βλ. σελ. 32 της μελέτης. Ειδικότερα, το σύνολο των δημοσιονομικών εσόδων για τη δεκαετία 2016-2025 υπό το σενάριο της ιδιωτικοποίησης εκτιμάται στα 893,5 εκ. EURO, ενώ υπό το σενάριο βάσης στα 382,9 εκ. EURO, ήτοι το καθαρό όφελος ανέρχεται στα 510,6 εκ. EURO.

<sup>224</sup> Βλέπε αναλυτικά έκθεση του IOBE, «Οικονομικές επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», Μάρτιος 2016, σελ. 15επ. (κεφάλαιο 3 με τίτλο 'ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ'.

<sup>225</sup> Με τον όρο «επηρεαζόμενη αγορά» νοείται (α) κάθε σχετική αγορά προϊόντος στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αφορά στις οριζόντιες σχέσεις), καθώς και (β) κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος, σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται



περαιτέρω<sup>226</sup>. Έτσι, δεν αξιολογούνται περαιτέρω οι αγορές (i) παροχής υπηρεσιών ελλιμενισμού, διακίνησης και αποθήκευσης συμβατικών φορτίων εμπορικών πλοίων από και

σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αφορά στις κάθετες σχέσεις). Βλ. EA 558/2013.

<sup>226</sup> Βλ. ενδεικτικά την υπόθεση *COMP/M.4191-Thales/DCN*, παρ. 22, υποσ. 6, όπου η αξιολόγηση περιορίστηκε στις επηρεαζόμενες αγορές, με την επισήμανση ότι οι αγορές στις οποίες μόνο ένα μέρος δραστηριοποιείται δεν θεωρούνται ως επηρεαζόμενες, καθώς η συναλλαγή δεν θα επηρεάσει τις συνθήκες ανταγωνισμού. Βλ. επίσης την υπόθεση *IV/M.591-Dow/Buna*, παρ. 15, στην οποία αναφέρεται ότι η προτεινόμενη συναλλαγή θα δημιουργήσει επικαλύψεις σε 21 αγορές, εκ των οποίων μόνο 4 ήταν οριζοντίως επηρεαζόμενες και σε άλλες 2 έπρεπε να εξετασθούν οι κάθετες σχέσεις, καθώς και την υπόθεση *COMP/M.2639-Compass Restorama/Rail Gourmet/Gourmet Nova*, παρ. 28-30, όπου γίνεται αναφορά σε επηρεαζόμενες αγορές, οι οποίες και αξιολογούνται. Ομοίως στην *IV/M.522-Scandinavian Project*, παρ. 30-32, στην οποία αναφέρεται ότι δεν υφίστατο οριζόντια επικάλυψη ούτε κάθετοι δεσμοί και συνεπώς δεν υφίσταται αύξηση στα μερίδια αγοράς, ενώ περαιτέρω η απουσία οριζόντιων επικαλύψεων και κάθετων δεσμών μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υποδείκνυε ότι οι γνωστοποιηθείσες συναλλαγές δεν δημιουργούσαν ή ενίσχυαν αφεαυτές δεσπίζουσα θέση στην αγορά ως συνέπεια της οποίας θα νοθευόταν σημαντικά ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός. Βλ. επίσης την υπόθεση *COMP/M.7021-Swissport/Servisair*, παρ. 63, στην οποία τα μέρη είχαν επικάλυψη σε 7 αεροδρόμια, εκ των οποίων όμως λόγω της συναλλαγής δημιουργούνταν 6 οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές. Αντιστοίχως, στην υπόθεση *COMP/M.4071-Apollo/Akzo Nobel Iar*, παρ. 8-9, αναφέρεται ότι οι δραστηριότητες των μερών έχουν επικάλυψη μόνο σε 5 αγορές, εκ των οποίων η αξιολόγηση περιορίστηκε μόνο στις 4, δεδομένου ότι στη μία η επικάλυψη ήταν περιορισμένη και δεν δημιουργούσε επηρεαζόμενη αγορά. Βλ. και την *COMP/M.6381-Google/Motorola Mobility*, παρ. 63, υποσ. 35, στην οποία επισημαίνεται ότι η μοναδική οριζόντια επικάλυψη των δραστηριοτήτων των μερών δεν δημιουργεί επηρεαζόμενη αγορά και συνεπώς η απόφαση δεν αναλύει τις συνέπειες της συναλλαγής σε αυτή την αγορά. Παρόμοιες επισημάνσεις περιέχει και η απόφαση *COMP/M.6778-Advent International Corporation/Cytec's Resin Business*, παρ. 8 περί μη ύπαρξης οριζόντιων επικαλύψεων, παρ. 12, όπου αναφέρεται ότι υφίστανται πολλοί κάθετοι δεσμοί, οι οποίοι δεν δημιουργούν επηρεαζόμενες αγορές και συνεπώς, μόνο οι κάθετοι δεσμοί που δημιουργούν επηρεαζόμενες αγορές εξετάζονται στην απόφαση αυτή, και παρ. 16, όπου αναφέρεται ότι στην εκεί περιγραφόμενη αγορά τα μερίδια αγοράς των μερών στην ανάντη και κατάντη αγορά είναι κάτω του 25% και συνεπώς η κάθετη αυτή σχέση δεν εξετάζεται περαιτέρω στην απόφαση. Αντιστοίχως στην *COMP/M.6871-Mohawk Industries/ Spano Invest*, παρ. 55-56, αναφέρεται ότι παρά το γεγονός ότι υφίσταται επικάλυψη των μερών σε 5 αγορές, εντούτοις λόγω της συναλλαγής υφίσταται μία μόνο επηρεαζόμενη αγορά, καθώς και ότι ενώ αντιστοίχως δημιουργούνται πολλές κάθετες σχέσεις, εντούτοις αυτές δεν οδηγούν σε επηρεαζόμενες αγορές. Αλλά και στην *COMP/M.3713-Holcim/Aggregate Industries*, παρ. 11-12, αναφέρεται ότι η συναλλαγή δεν οδηγεί σε (οριζοντίως) επηρεαζόμενες αγορές, καθώς μετά τη συναλλαγή το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των μερών για κάθε μία από τις τρεις αγορές είναι σημαντικά κατώτερο του 15%. Παρομοίως, στην *COMP/M.3558-Cytec/UCB-Surface Specialties*, παρ. 25, όπου αναφέρεται ότι για τις υπόλοιπες αγορές η συναλλαγή δεν οδηγεί σε επηρεαζόμενες αγορές, καθώς το επίπεδο της επικάλυψης των ανταγωνιστών είναι επουσιώδες και συνεπώς η συναλλαγή δεν θα έχει σημαντική επίπτωση σε αυτές. Βλ. επίσης, *COMP/M.2465-CVC/Amstelland*, παρ. 9, όπου αναφέρεται ότι υφίστανται χαμηλές οριζόντιες επικαλύψεις, οι οποίες εντούτοις δεν οδηγούν σε επηρεαζόμενες αγορές, ή την *COMP/M.6738-Goldman Sachs/KKR/QMH*, παρ. 20-22, κατά την οποία αφενός μεν δεν υφίστανται επικαλύψεις σε οριζόντιο επίπεδο που να συνεπάγονται συνδυασμένο μερίδιο αγοράς 15% και άνω και αφετέρου η συναλλαγή δεν οδηγεί σε οποιαδήποτε επηρεαζόμενη ανάντη ή κατάντη αγορά και για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή συνήγαγε ότι η συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει σε σοβαρές αμφιβολίες για το κατά πόσον είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά στις αγορές αυτές. Στην *COMP/M.7009-Holcim/Cemex West*, παρ. 309, αναφέρεται ότι δεδομένου ότι το κλίνκερ (εξυαλωμένος άνθρακας) δεν συνιστά επηρεαζόμενη αγορά, δεν εξετάζεται περαιτέρω στην απόφαση αυτή. Ομοίως, στην *COMP.M.6068-Eni/Acegasaps/JV*, παρ. 23, όπου επίσης αναφέρεται ότι η αγορά εμπορίας αερίου δεν θα εξετασθεί περαιτέρω, δεδομένου ότι τα μέρη δεν δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή. Βλ. επίσης υπόθεση *IV/M.390-Akzo/Nobel Industrier*, παρ. 28. Στην εν λόγω υπόθεση, επειδή σε μία συγκεκριμένη σχετική αγορά δραστηριοποιείται μόνο το ένα μέρος της συγκέντρωσης, κρίθηκε ότι η προτεινόμενη συναλλαγή δεν θα επηρεάσει τη δομή της αγοράς αυτής. Βλ. Επίσης ενδεικτικά *EA 597/2014*, παρ. 12, στην οποία διαπιστώθηκε ότι «... δεν υφίστανται επηρεαζόμενες αγορές ούτε οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται (άμεσα ή έμμεσα) σε στενά συνδεδεμένες γειτονικές αγορές. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν δύναται να μεταβάλλει τα μερίδια στις σχετικές εν προκειμένω αγορές και συνεπώς δε μεταβάλλει τη δομή της αγοράς [...] Ούτε εξάλλου πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση ενδέχεται να διευκολύνει το συντονισμό στις σχετικές αγορές, καθώς δεν οδηγεί σε μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων [...] Ενόψει των ανωτέρω, ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης δεν θα επέλθει οιαδήποτε μεταβολή στην διάθρωση των σχετικών αγορών, τη θέση της εξαγοραζόμενης εταιρίας σε αυτές, τον πραγματικό ή δυνητικό ανταγωνισμό και τις εναλλακτικές δυνατότητες

προς τον λιμένα (ii) ελλιμενισμού και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων επιβατικών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων από και προς τον λιμένα (iii) διαχείρισης και εκμετάλλευσης του Σταθμού Διακίνησης και Αποθήκευσης Οχημάτων (iv) παροχής γενικών υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης πλοίων.

263. Οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές στο πλαίσιο της υπό εξέταση συγκέντρωσης, οι οποίες αναλύονται κατωτέρω είναι: (α) η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου και (β) η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου, στις οποίες δραστηριοποιούνται η εξαγοράζουσα και η εξαγοραζόμενη και το αθροιστικό μερίδιο αγοράς τους υπερβαίνει το 15%. Καθέτως επηρεαζόμενες είναι (α) η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου και (β) η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή, αφού στην τελευταία δραστηριοποιείται η εξαγοράζουσα μέσω της COSCON και είναι αγορά επόμενου σταδίου σε σχέση με την πρώτη, στην οποία δραστηριοποιούνται η εξαγοράζουσα και η εξαγοραζόμενη με αθροιστικό μερίδιο αγοράς που υπερβαίνει το 25%.

## ΣΤ. 6.2 Οριζόντιες επιπτώσεις από την υπό κρίση συγκέντρωση

264. Προκειμένου να αξιολογηθεί από πλευράς κανόνων του ανταγωνισμού μία γνωστοποιούμενη συγκέντρωση, αναλύονται οι πιθανές αντι-ανταγωνιστικές αυτής συνέπειες στις σχετικές αγορές προϊόντος, σε συνάρτηση με σχετικούς αντισταθμιστικούς της παράγοντες, όπως η ισχύς των αγοραστών, το μέγεθος των φραγμών εισόδου στην αγορά και οι ενδεχόμενοι παράγοντες αποτελεσματικότητας που προβάλλουν τα μέρη. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εξετάζεται κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για εξαίρεση λόγω ύπαρξης προβληματικής επιχείρησης<sup>227</sup>.

265. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να εμποδίσουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης: (α) με την κατάργηση σημαντικών ανταγωνιστικών πιέσεων σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες, ως εκ τούτου, θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς) ή/και (β) με τη μεταβολή της φύσης του ανταγωνισμού, ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, μετά τη συγκέντρωση να είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζονται και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό ή να καθιστούν το συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς)<sup>228</sup>. Στην υπό κρίση πάντως περίπτωση, δεδομένου ιδίως (αλλά όχι μόνο) του μικρού μεριδίου ([5-10%]) που κατέχει ο ΟΛΠ, είναι εξαιρετικά αμφίβολο, για τους λόγους που θα αναλυθούν διεξοδικότερα στη συνέχεια, εάν τελικά καταργούνται στην πραγματικότητα σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις με την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου του ΟΛΠ από την COSCO.

---

*επιλογής προμηθευτών και πελατών. Συνεπώς, δεν πιθανολογείται κατά το άρθρο 7 παρ. 1 και 2 του Ν. 3959/2011 ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις εξετασθείσες σχετικές αγορές».*

<sup>227</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [EE C 31/5 της 05.02.2004] (εφεξής και Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων), παρ. 12.

<sup>228</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, ό.π., παρ. 22.

266. Κατά την εκτίμηση των εν λόγω επιπτώσεων, η ΕΑ λαμβάνει υπόψη της έναν αριθμό παραγόντων και συνθηκών<sup>229</sup>, οι οποίοι πάντως δεν αξιολογούνται μηχανικά σε κάθε περίπτωση, αλλά συνεκτιμώνται στο σύνολό τους σε κάθε συγκεκριμένη υπόθεση<sup>230</sup>. Ειδικότερα, κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων μη συντονισμένης συμπεριφοράς, η ΕΑ συνεκτιμά τα μερίδια αγοράς, τα επίπεδα συγκέντρωσης (δείκτης ΗΗΙ), το βαθμό υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και των ανταγωνιστών τους, τις εναλλακτικές επιλογές εφοδιασμού, το κατά πόσον οι ανταγωνιστές είναι πιθανόν να αυξήσουν την προσφορά τους, αν αυξηθούν οι τιμές, τη δυνατότητα αποκλεισμού των ανταγωνιστών, την τυχόν κατάργηση ενός σημαντικού παράγοντα ανταγωνισμού εκ της συγκέντρωσης, την αντισταθμιστική ισχύ των αγοραστών, καθώς και το δυνητικό ανταγωνισμό και τα εμπόδια εισόδου. Κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων συντονισμένης συμπεριφοράς, η ΕΑ λαμβάνει υπόψη της τους ακόλουθους κυρίως παράγοντες βάσει των οποίων αξιολογείται η ενδεχόμενη δημιουργία ή ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης: το επίπεδο συγκέντρωσης στις υπό εξέταση αγορές, τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών, τις συνθήκες που ευνοούν την επίτευξη συναντίληψης και τον έλεγχο εκ μέρους των επιχειρήσεων των όρων συντονισμού, τυχόν δεσμούς μεταξύ των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά προϊόντος, την παρακολούθηση παρεκκλίσεων, τους αποτρεπτικούς μηχανισμούς, τις αντιδράσεις τρίτων, την αντισταθμιστική ισχύ των πελατών και τα εμπόδια εισόδου. Η ανάλυση κάθε συγκεκριμένης υπόθεσης από πλευράς ανταγωνισμού βασίζεται σε μια γενική αξιολόγηση των προβλεπόμενων επιπτώσεων της συγκέντρωσης λαμβάνοντας υπόψη τους εκάστοτε σχετικούς παράγοντες και τις συνθήκες της υπόθεσης<sup>231</sup>.

#### **ΣΤ. 6.2.1 Οριζόντιες επιπτώσεις στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου**

##### **ΣΤ. 6.2.1.1 Μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων**

267. Τα μερίδια αγοράς και τα επίπεδα συγκέντρωσης αποτελούν χρήσιμες πρώτες ενδείξεις για τη διάρθρωση της αγοράς και τη σπουδαιότητα τόσο των συμμετεχόντων μερών όσο και των ανταγωνιστών τους από πλευράς ανταγωνισμού<sup>232</sup>.

268. Βάσει των στοιχείων που παρατέθηκαν ανωτέρω αναφορικά με τα μερίδια αγοράς των μερών και των ανταγωνιστών τους, η νέα οντότητα καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, την οποία πάντως είχε η ΣΕΠ και προ της υπό κρίση πράξης, με μερίδιο σημαντικά μεγαλύτερο από το δεύτερο παίκτη στην αγορά, την ΟΛΘ. Πιο αναλυτικά, στην υπό εξέταση αγορά, πριν την υπό κρίση πράξη, το έτος 2015 η ΣΕΠ βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς [55-65%], ενώ η εξαγοραζόμενη βρίσκεται στην τρίτη θέση με μερίδιο αγοράς [5-10%]. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η ΟΛΘ με μερίδιο αγοράς [25-35%], ενώ οι ΟΛΒ και ΟΛΛ κατέχουν μερίδια αγοράς χαμηλότερα του [0-5%]. Επισημαίνεται ότι παρόμοια είναι η εικόνα και το έτος 2014, δεδομένου ότι η θέση των παικτών είναι ίδια, ενώ η μεταβολή στο μερίδιο αγοράς εκάστου παίκτη είναι χαμηλότερη του 3% (τα μερίδια αγοράς το έτος 2014 έχουν ως εξής: ΣΕΠ [45-55%], ΟΛΘ [35-45%], ΟΛΠ [5-10%], ΟΛΒ [0-5%] και ΟΛΛ [0-5%]). Κατόπιν έγκρισης της υπό κρίση πράξης οι ΣΕΠ και ΟΛΠ θα κατέχουν αθροιστικά μερίδιο αγοράς [55-65%] και η νέα οντότητα θα είναι ο ισχυρότερος παίκτης στην αγορά ακολουθούμενη από την ΟΛΘ και με πολύ χαμηλότερα μερίδια από τις ΟΛΒ και ΟΛΛ.

<sup>229</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 24 επ. Βλ. επίσης και αναλυτική παρουσίαση των κριτηρίων μεταξύ άλλων σε ΕΑ 606/2015, παρ. 75 επ.

<sup>230</sup> Επίσης, η απarıθμηση των ως άνω παραγόντων είναι ενδεικτική και καθένας από αυτούς δεν είναι κατ' ανάγκη αποφασιστικός μεμονωμένα. Σχετικά βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 13 και 26.

<sup>231</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 13.

<sup>232</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 14.

269. Δεδομένου ότι το συνολικό επίπεδο συγκέντρωσης στην εν λόγω αγορά βάσει του δείκτη Herfindahl-Hirschman («ΗΗΙ») ανέρχεται σε 4429,48 και 5038,53 μονάδες αντιστοίχως πριν και μετά την υπό κρίση πράξη, συνάγεται ότι κατά βάση πρόκειται για μία συγκεντρωμένη αγορά<sup>233</sup>. Η μεταβολή (δέλτα) του εν λόγω δείκτη, στοιχείο που καταδεικνύει τη μεταβολή του επιπέδου συγκέντρωσης που προκύπτει απευθείας από τη συγκέντρωση, ανέρχεται σε 609,05 μονάδες, ξεπερνά δηλαδή τα ασφαλή όρια που προβλέπονται στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων<sup>234</sup>.

270. Σύμφωνα με πάγια νομολογία, τα πολύ υψηλά μερίδια αγοράς, ιδίως μερίδια αγοράς 50% ή περισσότερο, αποτελούν ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης<sup>235</sup>.

271. Εν προκειμένω, μερίδιο αγοράς της τάξεως του [55-65%] το οποίο κατείχε η ΣΕΠ ήδη προ της υπό κρίση πράξης υποδεικνύει κατοχή δεσπόζουσας θέσης, η οποία καταρχάς ενισχύεται με τη νέα οντότητα να κατέχει μερίδιο [55-65%] στη σχετική αγορά. Επίσης, η νέα οντότητα ενισχύει το μερίδιο αγοράς της έναντι του επόμενου ανταγωνιστή της, του ΟΛΘ<sup>236</sup>, ο οποίος ως προαναφέρθηκε κατέχει μερίδιο [25-35%]. Ενισχύεται επίσης από το γεγονός ότι η ΣΕΠ κατέχει την πρώτη θέση στη σχετική αγορά τουλάχιστον από το 2014, εκτιμάται δε σε ευρύτερο βάθος χρόνου, δεδομένης της διαχρονικής σημασίας και του μεγέθους του λιμένα Πειραιά στην Ελλάδα, σε σύγκριση με τους λιμένες Θεσσαλονίκης, Λαυρίου και Βόλου.

272. Παρότι τα τρέχοντα μερίδια αγοράς και τα αθροίσματα τους αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την αξιολόγηση μιας συγκέντρωσης, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι προοπτικές εξέλιξης της σχετικής αγοράς και μελλοντικές αλλαγές που μπορούν εύλογα να αναμένονται στην αγορά<sup>237</sup>.

273. Εν προκειμένω, βρίσκεται υπό εξέλιξη η διαδικασία αποκρτικοποίησης της ΟΛΘ. Πιο συγκεκριμένα το ΤΑΠΠΕΔ κατέχει το 74% των μετοχών της ΟΛΘ και έχει ήδη εγκριθεί το επιχειρησιακό σχέδιο του ΤΑΠΠΕΔ βάσει του οποίου θα πωληθεί το 67% των μετοχών της ΟΛΘ<sup>238</sup>. Η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος έχει εκδοθεί ήδη από τις 14.04.2014, σύμφωνα με την οποία η σύμβαση παραχώρησης που θα υπογραφεί θα περιλαμβάνει και

<sup>233</sup> Βλ. ΕΑ 606/2015, παρ. 54, υποσ. 47, με παραπομπή σε Γ. Κατσουλάκο - Ν. Βέττα, *Τυπωθήτω – Γιώργος Δάρδανος*, Ρυθμιστική Πολιτική και Πολιτική Ανταγωνισμού, 1998, σ. 326-327.

<sup>234</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 19-21. Ειδικότερα, προκειμένου να είναι καταρχήν ελάχιστα πιθανή η διαπίστωση οριζόντιων προβλημάτων ανταγωνισμού, όταν ο ΗΗΙ μετά τη συγκέντρωση υπερβαίνει τις 2000 μονάδες (όπως εν προκειμένω), απαιτείται ΔΗΗΙ μικρότερος των 150 μονάδων.

<sup>235</sup> Βλ. ενδεικτικά ΔΕφαΘ 2265/2010, σκ. 29-30, και ΔΕφαΘ 2116/2004, σκ. 7, καθώς και αποφάσεις ΔΕΚ 85/76, *Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1979, σ. 461, σκ. 41, Βλ. και απόφαση ΔΕφαΘ 2265/2010 (Nestle), σκ. 30, όπου έγινε δεκτό ότι «... τμήμα της αγοράς ανώτερο του 50% αποτελεί καθεαυτό απόδειξη της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως στην οικεία αγορά». Ομοίως και απόφαση ΕΑ 520/2011 (Tasty), παρ. 145 με περαιτέρω παραπομπές και σε νομολογία ΔΕΕ και ΓενΔικ. βλ. απόφαση ΠΕΚ της 30.01.2007, *France Télécom SA κατά Επιτροπής*, υπόθ. Τ-340/03, Συλλ. ΙΙ-107, σκ. 100 και 103, και απόφαση ΠΕΚ της 30.09.2003, *Atlantic Container Line AB κ.ά. κατά Επιτροπής*, συνεκδ. υποθ. Τ-191/98, Τ-212/98 έως Τ-214/98, σκ. 907, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 12.12.1991, Τ-30/89, *Hilti κατά Επιτροπής*, Συλλ. ΙΙ-1439, σκ. 89, και της 6.10.1994, Τ-83/91, *Tetra Pak κατά Επιτροπής*, Συλλ. ΙΙ-755, σκ. 109. Ομοίως και Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17.

<sup>236</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.6458, *Universal/EMI*, σκ. 302 και 372, όπου το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας - μετά τη συγκέντρωση - στις εξετασθείσες αγορές θα ήταν κατά πολύ μεγαλύτερο, ήτοι διπλάσιο ή και τριπλάσιο αυτού του επόμενου ανταγωνιστή, γεγονός που κρίθηκε ότι συνιστά αυτοτελή ένδειξη περί δημιουργίας ατομικής δεσπόζουσας θέσης.

<sup>237</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 9.

<sup>238</sup> Βλ. την υπ' αρ. 33/20.05.2016 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής με τίτλο «Εγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΤΑΠΠΕΔ Α.Ε.» (ΦΕΚ Β' 1472/25.05.2016).

συγκεκριμένες επενδύσεις για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης<sup>239</sup>, το ύψος των οποίων ανέρχεται σε πλέον των EUR 200εκατ.<sup>240</sup>, ενώ εντός του τρίτου τριμήνου του 2016 αναμένεται η υποβολή δεσμευτικών προσφορών από τους υποψήφιους επενδυτές. Η ως άνω πράξη αναμένεται να οδηγήσει σε βελτίωση των υποδομών και της δυναμικότητας του βασικού ανταγωνιστή της νέας οντότητας, της ΟΛΘ. Η ΟΛΘ αναφέρει ότι σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο για το λιμένα Θεσσαλονίκης (“master plan”) προβλέπεται η κατασκευή βαθύτερων κρηπιδωμάτων, προκειμένου κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες, όταν εισέρχονται στη Μεσόγειο, να μπορούν να έρχονται απευθείας στη Θεσσαλονίκη. Η τρέχουσα δυνατότητα του ΣΕΜΠΟ/ΟΛΘ είναι κατά τον ΟΛΘ περίπου 440.000 TEUS, ενώ το βασικό σενάριο προβλέψεων για το 2040 προβλέπει 1,4 εκ. TEUS.

274. Όμως, η ανάπτυξη του λιμένος Θεσσαλονίκης, εκτιμάται βάσιμα ότι είναι σε θέση να επηρεάσει την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Ειδικώς η αύξηση της δυναμικότητας και η κατασκευή βαθύτερων κρηπιδωμάτων και η συνακόλουθη δυνατότητα υποδοχής πλοίων “mother” θα τοποθετήσει έναντι της νέας οντότητας έναν ισχυρότερο ανταγωνιστή.

#### **ΣΤ. 6.2.1.2 Η αδυναμία των ΣΕΠ/ΟΛΠ να εμποδίσουν την επέκταση δραστηριοτήτων του βασικού ανταγωνιστή ΟΛΘ, παρά τους περί αντιθέτου ισχυρισμούς της ΟΛΘ**

275. Εν προκειμένω, ως προς τη δυνατότητα της νέας οντότητας να επηρεάσει την επέκταση των δραστηριοτήτων της ΟΛΘ επισημαίνονται τα εξής: Η πώληση του 67% της ΟΛΘ και η υλοποίηση του σχετικού επενδυτικού προγράμματος ανερχόμενου σύμφωνα με τελευταίες εκτιμήσεις σε πλέον των 200 εκατ. EUR επίκειται<sup>241</sup>. Σημειώνεται δε ότι η υλοποίηση του προγράμματος αυτού και η επέκταση των δραστηριοτήτων της ΟΛΘ δεν εξαρτάται, αντιθέτως είναι πλήρως ανεξάρτητη διαδικασία, από τη δραστηριότητα της ΟΛΠ.

276. Η ΟΛΘ υποστήριξε ότι η αύξηση των δραστηριοτήτων της είναι συνδεδεμένη με τη δυνατότητα της ΟΛΘ να διατηρήσει τη διακίνηση των φορτίων της περιοχής και να προσελκύσει ακόμη περισσότερα φορτία από γειτονικές χώρες. Στο πλαίσιο αυτό ανέφερε ότι η έλλειψη προσφοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών δημιουργεί «*δυσμενείς συνθήκες ανταγωνισμού*». Πιο συγκεκριμένα η ΟΛΘ υποστήριξε ότι η συμφωνία του μοναδικού παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την COSCO απορροφά ένα σημαντικό αριθμό μηχανοδηγών, μηχανών έλξης και βαγονιών και δημιουργεί άνισες συνθήκες ανταγωνισμού του λιμένα Θεσσαλονίκης σε σχέση με το λιμένα Πειραιώς. Επίσης, και μάλιστα, όπως ήδη αναφέρθηκε, η ΟΛΘ υποστηρίζει ότι τα τρένα ανεβαίνουν γεμάτα από τον Πειραιά προς την κεντρική Ευρώπη, ισχυρίστηκε όμως επίσης ότι προκειμένου να μην επιστρέψουν άδεια μπορούν να δοθούν σε χαμηλές τιμές απορροφώντας φορτία που θα μπορούσαν να διακινηθούν από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Έτσι η COSCO, σύμφωνα με την ΟΛΘ, αποκτά μεσοπρόθεσμα πλεονέκτημα και ακόμη και αν ανοίξει η αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν μπορεί να διασφαλιστεί ότι αυτά τα φορτία θα επιστρέψουν στη Θεσσαλονίκη, αντιθέτως η εμπειρία δείχνει ότι δύσκολα «*επιστρέφουν*» φορτία που επιλέγουν εναλλακτική διαδρομή.

277. Εκτιμάται όμως ότι, παρότι προφανώς κατά το χρόνο εξέτασης της παρούσης συγκέντρωσης δεν μπορεί να διασφαλιστεί ότι η διαχείριση ορισμένων φορτίων θα γίνεται από την ΟΛΘ, το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών θα αποτελέσει παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικής θέσης της ΟΛΘ και είναι ανεξάρτητο από τη δραστηριότητα της νέας οντότητας. Ειδικότερα, η ολοκλήρωση της πώλησης των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

<sup>239</sup> Βλ. την από 14.04.2014 πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος διαθέσιμη στο <http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/20140414-thpa-eoi-el.pdf>, σελ. 3 υπό 1.2.

<sup>240</sup> Βλέπε και <http://www.kathimerini.gr/860858/article/oikonomia/epixeirhseis/ol8-220-ekat-oi-ypoxrewtik-es-ependyseis>.

<sup>241</sup> Ο.π.

σε στρατηγικό επενδυτή εντός του 2016<sup>242</sup> και η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, ειδικώς δε η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών της βορείου Ελλάδας μέσω του έργου «*Σιδηροδρομική Εγγατία*», το οποίο θα καταστήσει συντομότερες και αμεσότερες τις σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ των μεγάλων πόλεων της βόρειας/δυτικής Ελλάδας (Θεσσαλονίκης, Κοζάνης, Φλώρινας, Ιωαννίνων, Αλεξανδρούπολης κλπ), αλλά και της Αθήνας με αυτές, θα αποτελέσουν παράγοντες συμβολής στην επέκταση των δραστηριοτήτων της ΟΛΘ και οπωσδήποτε αποτελούν προοπτική που σαφώς βρίσκεται εκτός της σφαίρας επιρροής της νέας οντότητας.

### ΣΤ. 6.2.1.3 Αμεσότητα ανταγωνισμού συμμετεχουσών επιχειρήσεων

278. Η σημασία της αμεσότητας του ανταγωνισμού έγκειται στη δυνατότητα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους: όσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των υπηρεσιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, τόσο πιθανότερο είναι οι τελευταίες να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους<sup>243</sup>.

279. Στην υπό εξέταση συγκέντρωση οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι άμεσοι ανταγωνιστές. Εν προκειμένω, στην υπό εξέταση αγορά η υποκαταστασιμότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αναγνωρίζεται καταρχήν από την ίδια τη γνωστοποιούσα, η οποία επισημαίνει ότι «*στις επηρεαζόμενες αγορές [ενν. φορτοεκφόρτωσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου] δεν υπάρχει σημαντικός βαθμός διαφοροποίησης των προϊόντων/υπηρεσιών*». Υποδεικνύεται εξάλλου και από τη γεωγραφική σύμπτωση των ΣΕΠ και ΟΛΠ, των τιμών, αλλά και σε μεγάλο βαθμό των πελατών τους<sup>244</sup>.

280. Ως προς τις τιμές, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η γνωστοποιούσα αναγνωρίζει ότι [...]. Πράγματι, από τη σύγκριση των τιμοκαταλόγων ΣΕΠ και ΟΛΠ προκύπτει ότι [...]. Αντιθέτως, από τη σύγκριση των τιμοκαταλόγων ΣΕΠ/ΟΛΠ με ΟΛΘ, προκύπτει ότι ο λιμένας Θεσσαλονίκης προσφέρει κατά βάση φθηνότερες υπηρεσίες, με κάποιες όμως εξαιρέσεις (φορτοεκφόρτωση και απόθεση μεγάλων container 40'), όπου ο Πειραιάς έχει ανταγωνιστικότερες τιμές. Ωστόσο, το φαινόμενο της κίνησης των τιμών ΣΕΠ/ΟΛΠ σε όμοια επίπεδα που παρατηρείται, εκτιμάται ότι είναι ασφαλέστερο να ερμηνευθεί ότι οφείλεται στην τεράστια απόκλιση των μεριδίων μεταξύ ΟΛΠ ([5-10%]) και ΣΕΠ ([55-65%]) κι ως εκ τούτου φαίνεται να απηχεί περισσότερο την προσπάθεια του follower ΟΛΠ να ακολουθήσει τις τιμές του leader COSCO<sup>245</sup>.

<sup>242</sup> ΦΕΚ 1472/25.5.2016 «Έγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε.».

<sup>243</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις παρ. 28.

<sup>244</sup> Α contrario, βλέπε υπόθεση COMP/M.3191/Phillip Morris/Papastratos παρ. 20 επ. όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι δύο μάρκες τσιγάρων δεν ήταν στενά υποκατάστατα, μεταξύ άλλων, διότι οι τυπικοί καταναλωτές των βασικών σημάτων των δύο ανταγωνιστών ήταν διαφορετικοί, επίσης και COMP/M.3544/Bayer Healthcare/Roche OTC παρ. 49-45, όπου κρίθηκε η συγκέντρωση δύο παραγωγών φαρμακευτικών προϊόντων, στην οποία, παρά την απόκτηση μεριδίου αγοράς 55-60%, τα προϊόντα δεν θεωρήθηκαν στενά υποκατάστατα σε σχέση με τους λοιπούς ανταγωνιστές. Εντούτοις, στην ίδια υπόθεση για άλλη γειτονική αγορά με χαμηλότερα αθροιστικά μερίδια αγοράς (50-55%) κρίθηκε ότι δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στον ανταγωνισμό, επειδή τα προϊόντα των δύο εταιριών ήταν στενά υποκατάστατα, για την ακρίβεια εμφανίζονταν πάντοτε μεταξύ των τριών πρώτων προτιμήσεων των καταναλωτών (παρ. 52). Τελικά αποφασίστηκε εκποίηση προϊόντων της μίας εταιρίας στην αγορά αυτή.

<sup>245</sup> Αναλυτικότερα για το ζήτημα, αντί πολλών, βλέπε Π. Φώτη, Βιομηχανική Οργάνωση και Πολιτική Ανταγωνισμού, εκδ. Προπομπός, 2013, σελ. 115-116, ο οποίος στο κεφάλαιο Α.2.4.2 με τίτλο «*Το υπόδειγμα της ηγεσίας τιμής*» παρατηρεί ότι: «*Πολλές αγορές χαρακτηρίζονται από μία κυρίαρχη επιχείρηση που λειτουργεί ως Ηγέτης και η οποία προσδιορίζει την τιμή του προϊόντος της αγοράς. Εδώ θα πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός μεταξύ της επιχείρησης που θεωρείται Ηγέτης, επειδή είναι πιο αποδοτική ή λειτουργεί πιο επιθετικά στην αγορά, και στον Ηγέτη, ο οποίος αποτελεί βαρόμετρο της αγοράς*». Η COSCO εκτιμάται ότι ανήκει στην πρώτη περίπτωση, καθώς είναι πιο αποδοτική.

281. Ως προς τους πελάτες επισημαίνεται ότι ο μεγαλύτερος πελάτης της ΟΛΠ για την παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου, από τον οποίο, όπως προέκυψε κατά την ακροαματική διαδικασία, προέρχεται σχεδόν το [...] % του κύκλου εργασιών της από υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, η εταιρία [...], είναι και ο [...] μεγαλύτερος πελάτης της ΣΕΠ<sup>246</sup>. Ορισμένες εταιρίες αναφέρονται στη δημιουργία «μονοπωλίου» ([...]) ή την απουσία ανταγωνισμού ([...]) μετά την έγκριση της υπό κρίση πράξης. Ωστόσο, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι ο ανταγωνισμός έχει ήδη περιοριστεί, ανεξάρτητα από την πραγματοποίηση ή μη της υπό κρίση συγκέντρωσης (βλέπε πχ απάντηση [...]) κι αυτό εκτιμάται ότι συμβαίνει λόγω κυρίως της απομείωσης κατά τα τελευταία χρόνια του μεριδίου αγοράς της ΟΛΠ. Ειδικότερα, αναφορικά με το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, παρατηρείται πολύ μεγάλη και σταθερή μείωση των εσόδων για το ίδιο διάστημα. Το σημαντικότερο μέρος της πτώσης παρουσιάστηκε κατά το τελευταίο έτος (2015) και αντιστάθμισε πλήρως τη μικρή αύξηση εσόδων του ΟΛΠ από λοιπές δραστηριότητες (ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα, έσοδα από παραχώρηση προβλητών II & III). Σημειώνεται ότι, με βάση και τα όσα προέκυψαν κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, σε ό,τι αφορά το φορτίο μεταφόρτωσης το ετήσιο αντάλλαγμα που δίνει η ΣΕΠ αυξάνεται πάρα πολύ από χρόνο σε χρόνο με αποτέλεσμα αυτό να υπερκαλύπτει τις ζημιές που δημιουργούνται από το container terminal και από τις άλλες ζημιογόνες δραστηριότητες της ΟΛΠ, δεδομένου ότι δεν είναι μόνο το container terminal ζημιόγONO, αλλά και η ναυπηγοεπισκευή, ενώ οριακά θετικό είναι το car terminal, πλήρως ζημιόγONO είναι το κομμάτι των αποθηκών που διαχειρίζεται η ΟΛΠ Α.Ε., και οριακά θετικά είναι η κρουαζιέρα και το passenger. Ως εκ τούτου, στην υποθετική περίπτωση που η ΣΕΠ δεν υπήρχε ως πελάτης του ΟΛΠ, ο τελευταίος θα αντιμετώπιζε πρόβλημα ρευστότητας.

282. Πελάτες της ΣΕΠ αναφέρονται στον κίνδυνο αύξησης των τιμών ειδικά στην αγορά της παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου. Όπως αναφέρθηκε από τη γνωστοποιούσα, αλλά και επιβεβαιώθηκε από τις ναυτιλιακές εταιρίες<sup>247</sup>, το κόστος φορτοεκφόρτωσης μετακυλιέται απευθείας στους πελάτες των ναυτιλιακών (εισαγωγικές-εξαγωγικές εταιρίες), οι οποίες ενδεχομένως να μετακυλίσουν αυτό το κόστος στον τελικό πελάτη/καταναλωτή. Συνεπώς, σύμφωνα με τους ίδιους πελάτες, μια ενδεχόμενη αύξηση της τιμής στην αγορά της φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου είναι πιθανό να επιβαρύνει τον Έλληνα τελικό καταναλωτή. Παρατηρείται ωστόσο ότι η ΣΕΠ, εφόσον γίνει δεκτό ότι έχει ήδη αρκετά χρόνια δεσπόζουσα θέση στο εγχώριο φορτίο, αν και λογικά υπό το πρίσμα της δεσπόζουσας επιχείρησης θα μπορούσε ήδη από το 2010 να αυξήσει τις τιμές, εντούτοις δεν το έπραξε. Αυτό το διαπιστωμένο γεγονός αξιολογείται σε συνάρτηση και με τη διατυπωμένη θέση πελατών ότι ήδη δεν υφίσταται ανταγωνισμός. Οι εταιρίες [...] και [...] θεωρούν ότι λόγω έλλειψης ανταγωνιστικού/εναλλάξιμου λιμένα η συγκέντρωση δύναται να οδηγήσει σε πιθανή αύξηση της χρέωσης που αφορά στην παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου. Η [...] επισημαίνει ότι θα πρέπει «να προστατευθεί το εγχώριο φορτίο ένεκα πιθανών και ανεξέλεγκτων αυξήσεων». Η εταιρία [...] επισημαίνει ότι «[η] έλλειψη ανταγωνιστικού/εναλλάξιμου λιμένος ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά για τον πελάτη την τιμολογιακή πολιτική των εργασιών του λιμένος Πειραιώς». Ωστόσο, η ίδια η [...] προσκόμισε και στοιχεία εκφορτωτικού κόστους (έτους 2015) για το λιμένα Θεσσαλονίκης (για φορτίο που αφορά την Ελλάδα), γεγονός που αποδεικνύει ότι η [...] χρησιμοποιεί και τον εν λόγω λιμένα για το συγκεκριμένο φορτίο. Η [...] επισημαίνει ότι [...] και ότι η συγκέντρωση μπορεί «να επιφέρει ουσιώδη αύξηση του κόστους μεταφοράς, σε

<sup>246</sup> Από τα στοιχεία του φακέλου και την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ προέκυψε ότι ο δεύτερος μεγαλύτερος πελάτης της ΟΛΠ (για όλες τις δραστηριότητες) για το έτος 2014 είναι η [...] με αξία συναλλαγών € [...], ενώ ο μεγαλύτερος πελάτης της ΟΛΠ για το έτος 2014 είναι η [...] με αξία συναλλαγών € [...]. Παρόμοια εικόνα εμφανίζεται και το έτος 2015 με τη [...] να παραμένει μεγαλύτερος πελάτης με συναλλαγές αξίας € [...], ακολουθούμενη από την [...] με αξία συναλλαγών € [...].

<sup>247</sup> Ενδεικτικά η [...] υποστήριξε ότι [...].



*βάρους των καταναλωτών*». Όμως, αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για το αν ο ηγέτης (ήτοι η COSCO, ως λειτουργούσα περισσότερο αποδοτικά) μετέβαλε, έστω και ελάχιστα, τις τιμές μετά το 2010 ώστε ο ΟΛΠ να ακολουθήσει, εντούτοις το συγκεκριμένο επιχείρημα της [...] εκτιμάται ότι είναι σε σημαντικό βαθμό θεωρητικό, αφού υπό τις παρούσες συνθήκες οι τιμές ΟΛΠ/ΣΕΠ ήδη κινούνται στα ίδια επίπεδα<sup>248</sup>, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να είναι ήδη περιορισμένος. Πέραν τούτου, δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται και η σημασία του γεγονότος ότι η [...] κατά τον παρόντα χρόνο αποτελεί τον πλέον προνομιούχο πελάτη του ΟΛΠ. Ειδικότερα, όπως προέκυψε κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, [...]. Η [...] ανέφερε ότι [...] Η [...] επισήμανε ότι στα τοπικά φορτία θα δημιουργηθεί μια «μονοπωλιακή κατάσταση» και η τιμολογιακή πολιτική θα ελέγχεται από μία εταιρία με τις ναυτιλιακές εταιρίες και τους εισαγωγείς/εξαγωγείς να είναι υποχρεωμένοι να αποδεχθούν τους όρους της νέας οντότητας<sup>249</sup>. Η εταιρία [...] επισήμανε ότι κατόπιν της υπό κρίση πράξης δεν αναμένει αύξηση τιμών, αποδίδοντας αυτό και στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία και επισήμανε ότι η ΣΕΠ θα πρέπει να γίνει πιο ευέλικτη στις συμφωνίες της με τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες κι επιπλέον να διαπραγματεύεται και τα έξοδα εκφόρτωσης του τοπικού φορτίου, τα οποία έως τώρα παρέμεναν εκτός διαπραγμάτευσης.

283. Πέραν των ανωτέρω, δεν θα πρέπει να αγνοείται ότι η δια θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων δεν είναι ανεπηρέαστη από άλλους τρόπους μεταφοράς αυτών, χωρίς αυτό να αναιρεί το ότι, κατά τον παρόντα χρόνο τουλάχιστον, οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου, καθώς και η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν διακριτές αγορές και όχι τμήματα μιας αγοράς συνδυασμένων μεταφορών. Εκτιμάται όμως ότι επειδή ο βέλτιστος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων προκύπτει σε μεγάλο βαθμό από την χιλιομετρική απόσταση που πρέπει να καλυφθεί και η υποκατάσταση θαλάσσιας με χερσαία μεταφορά, ειδικά για μικρές και μεσαίες αποστάσεις, μπορεί να είναι επωφελής για μια εμπορική εταιρία<sup>250</sup>, υφίσταται ανταγωνιστική πίεση από τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων.

284. Εν προκειμένω, με βάση τα στοιχεία του φακέλου της υπό εξέταση υπόθεσης, προκύπτει ότι η πλειοψηφία του εγχώριου φορτίου που διακινείται μέσω του λιμένα Πειραιά έχει προέλευση ή/και προορισμό την Ευρώπη, με την οποία βεβαίως η Ελλάδα συνδέεται και με χερσαία μέσα μεταφοράς, σε ποσοστό κοντά ή πάνω από 50%. Εκ του γεγονότος αυτού λογικά συνάγεται ότι από μια ενδεχόμενη αύξηση στην τιμή των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης θα επηρεαστεί κατά μεγαλύτερο βαθμό το εμπόριο από περιοχές όπου η χερσαία σύνδεση με την Ελλάδα είναι είτε αδύνατη είτε εξαιρετικά ασύμφορη (Άπω Ανατολή, Αμερική), αντίθετα με τις χώρες της Ευρώπης, όπου η χερσαία μεταφορά προς Ελλάδα αποτελεί μια οικονομικά και γεωγραφικά βιώσιμη εναλλακτική.

285. Από τα ανωτέρω προκύπτει το λογικό συμπέρασμα ότι μια απόπειρα αύξησης του κόστους φορτοεκφόρτωσης στο εγχώριο φορτίο είναι σε θέση να επιφέρει τελικά τροποποίηση στο μίγμα μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν οι εμπορικές εταιρίες με έδρα την Ευρωπαϊκή Ένωση, πράγμα το οποίο αναπόδραστα σημαίνει ότι μέρος της υφιστάμενης θαλάσσιας μεταφοράς θα μετακινηθεί προς τα χερσαία μέσα. Αυτή η βάσιμη προοπτική μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ότι συνιστά επαρκές στοιχείο που από μόνο του είναι τελικά σε θέση να επηρεάσει την τιμολογιακή πολιτική της νέας οντότητας, σε βαθμό που εκτιμάται ότι με τρόπο ρεαλιστικό θα καθορίσει τελικά αυτήν.

<sup>248</sup> Βλέπε Π. Φώτη, Βιομηχανική Οργάνωση, ό.π., σελ. 115-116.

<sup>249</sup> Σύμφωνα με τη [...], «τα θετικά στοιχεία της συγκέντρωσης αφορούν οφέλη ναυτιλιακών εταιρειών για εργασίες που δεν αφορούν την τοπική αγορά, ενώ αντιθέτως τα αρνητικά στοιχεία ενδέχεται να πλήξουν το Ελληνικό εμπόριο...».

<sup>250</sup> Rodrigue J.P. (2013), The Geography of transport systems, Third Edition, Chapter 3 - Transportation Modes, Concept 6, par. 5 - Intermodal Transport Costs <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c6en.html>.

#### ΣΤ. 6.2.1.4 Στροφή πελατών σε εναλλακτικό λιμένα

286. Θα πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσον οι πελάτες των συμμετεχουσών επιχειρήσεων έχουν και σε ποιο βαθμό δυνατότητες αλλαγής προμηθευτή, δεδομένου ότι μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην εξεύρεση άλλων προμηθευτών, επειδή υπάρχουν ελάχιστοι τέτοιοι εναλλακτικοί προμηθευτές ή επειδή αντιμετωπίζουν σημαντικά έξοδα προσαρμογής<sup>251</sup>.

287. Ως προς το συγκεκριμένο θέμα, σημειώνεται ότι το κόστος μεταστροφής είναι σημαντικό, καθώς οι πελάτες δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται μεταξύ διαφορετικών λιμένων χωρίς κόστος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το εγχώριο φορτίο, σε αντίθεση με το μεταφορτούμενο, αφορά μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, την οποία εξυπηρετούν συγκεκριμένοι λιμένες, χωρίς πάντως αυτό να σημαίνει ότι το εγχώριο ταυτίζεται αποκλειστικά με την ελληνική αγορά. Για κάθε αλλαγή λιμένα εξυπηρέτησης ο πελάτης θα πρέπει να λάβει υπόψη ένα σύνολο συνθηκών όπως: κόστος παροχής υπηρεσιών λιμένα, γεωγραφική τοποθεσία, κόστος χερσαίας μεταφοράς από το λιμάνι στην ενδοχώρα, αποθήκευση κλπ.

288. Από τους εναλλακτικούς προμηθευτές εν προκειμένω οι ΟΛΛ και ΟΛΒ κατέχουν αμελητέα μερίδια (<[0-5%]) και υποπολλαπλάσια των ΣΕΠ/ΟΛΠ, υστερούν σε υποδομές συγκριτικά με τις ΣΕΠ/ΟΛΠ, ενώ δεν έχουν σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο αποτελεί, κατά την εκτίμηση των ιδίων αλλά και τη γνωστοποιούσας, φθηνότερο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων από τη χρήση του οδικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, ο ΟΛΒ επισήμανε ότι στην οργανωτική δομή της ΟΛΠ περιλαμβάνεται η λειτουργία τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) και παρέχεται όλο το φάσμα των υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ στην οργανωτική δομή της ΟΛΒ δεν περιλαμβάνεται τερματικός σταθμός. Περαιτέρω, η ΟΛΒ εξυπηρετεί τοπικές επιχειρήσεις (εντός Θεσσαλίας), ελλείπει και σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Η ΟΛΛ επισημαίνει ότι δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστική του λιμένα Πειραιά ελλείπει υποδομών (μικρή έκταση υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων, απουσία γερανογεφυρών φορτοεκφόρτωσης, κλιμακίων φυτο-υγειονομικού και κτηνιατρικού ελέγχου), ενώ ομοίως δεν έχει σύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο με αποτέλεσμα το κόστος της οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον λιμένα Λαυρίου στους παραλήπτες να είναι αρκετά υψηλότερο από αυτό του λιμένα Πειραιά.

289. Με βάση τα δεδομένα αυτά εναλλακτικός προμηθευτής στον οποίο θα μπορούσαν να στραφούν οι πελάτες της ενιαίας οντότητας είναι κατεξοχήν ο λιμένας Θεσσαλονίκης. Η ΟΛΘ αναγνωρίζει ότι παρότι έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτά του Πειραιά, «σίγουρα» υπάρχουν φορτία τα οποία μπορούν να διακινηθούν μέσω του ενός ή του άλλου λιμένα, το οποίο εξάλλου αποδεικνύει ότι βρίσκονται στην ίδια αγορά.

290. Τις δυσκολίες χρήσης εναλλακτικού προμηθευτή επισήμαναν και οι ερωτηθέντες πελάτες του ΣΕΠ. Η εταιρία [...] υποστηρίζει ότι [...]. Η εταιρία [...] επισημαίνει ότι «όσον αφορά το εγχώριο φορτίο δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις εκτός του λιμένα Πειραιά». Θεωρεί μάλιστα ότι «το να μην υπάρχει εναλλακτική λύση είναι μείζον πρόβλημα». Η [...] εκτιμά ότι [...]. Η εταιρία [...] αναφέρει ότι δεν υπάρχουν εναλλάξιμοι λιμένες για το εγχώριο φορτίο και προβαίνει σε αναλυτική ποσοτικοποίηση του αυξημένου κόστους που θα συνεπαγόταν η επιλογή της ΟΛΘ. Εξάλλου, όπως έχει ήδη επισημανθεί, οι ερωτηθείσες

---

<sup>251</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις παρ. 31. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει μεγάλη σημασία στην ανταγωνιστική σπουδαιότητα εναλλακτικών προμηθευτών, βλ. πχ. Απόφαση της Επιτροπής της 12.12.2003 COMP/M.3827/AGCO/Valtra παρ. 34, όπου εγκρίθηκε συγκέντρωση με την οποία η νέα οντότητα αποκτούσε μερίδιο αγοράς 50-60% και δόθηκε έμφαση στην ύπαρξη άλλων έξι παραγωγών, ορισμένοι εκ των οποίων είχαν αυξήσει τα μερίδια αγοράς τους, ενίοτε και σε σημαντικό ποσοστό, κατά τα προηγούμενα έτη.

εταιρίες/πελάτες της ΣΕΠ ([...]) ανέφεραν ότι σε περίπτωση αύξησης της προμήθειας φορτοεκφόρτωσης στο λιμένα Πειραιώς σε μόνιμη βάση κατά 5-10% δεν θα αντικαθιστούσαν τον Πειραιά ως λιμένα εξυπηρέτησης, καθώς όπως αναφέρουν δεν υπάρχει εναλλακτική για το συγκεκριμένο φορτίο.

291. Ωστόσο, υπογραμμίζεται ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι κρίσεις/απόψεις των πελατών αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση συνολικά στον τομέα των μεταφορών (πχ απάντηση [...]) που αναφέρεται στο αυξημένο κόστος επιλογής του ΟΛΘ). Δεδομένων όμως των αλλαγών που επίκεινται (ιδιωτικοποίηση ΟΛΘ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ κλπ), το τοπίο στις μεταφορές πρόκειται να αλλάξει σημαντικά, προοπτική την οποία εκτιμάται ότι ορθό είναι να λάβει υπόψη της η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία άλλωστε κατά την αξιολόγηση συγκεντρώσεων γενικά οφείλει να προβαίνει σε πιθανολογική πρόγνωση, ακολουθώντας την αρχή της λεγόμενης forward looking & predictive policy<sup>252</sup>.

#### ΣΤ. 6.2.1.5 Αντισταθμιστική ισχύς πελατών

292. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η διαπιστωθείσα λειτουργική σύνδεση της αγοράς του εγχώριου φορτίου με την αγορά του μεταφορτούμενου<sup>253</sup>, ο ανταγωνισμός στην αγορά του μεταφορτούμενου φορτίου και η (σε μεγάλο βαθμό) εξάρτηση των εσόδων του λιμένα Πειραιώς από αυτό, παρέχει συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς τη διαπραγματευτική ισχύ έναντι του Πειραιά (ή και άλλου λιμανιού) στις ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες μεταφέρουν εγχώριο και μεταφορτούμενο φορτίο. Στη μελέτη που προσκόμισε η γνωστοποιούσα<sup>254</sup> υποστηρίζεται ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες μεταφέρουν εγχώριο και μεταφορτούμενο φορτίο έχουν ισχυρότατη διαπραγματευτική δύναμη, καθώς η μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών ή τιμών στο μεταφορτούμενο και το εγχώριο φορτίο τους επιτρέπει να μεταφέρουν μέρος ή το σύνολο των γραμμών τους σε άλλο λιμάνι.

293. Γίνεται δεκτό ότι η ανταγωνιστική πίεση που δέχεται μία επιχείρηση δεν της ασκείται μόνο από τους άλλους ανταγωνιστές της (υφιστάμενους και δυνητικούς), αλλά ενδέχεται να προέρχεται επίσης είτε από τους πελάτες είτε/και από τους προμηθευτές της. Ακόμη και επιχειρήσεις με μεγάλα μερίδια αγοράς (πχ COSCO) είναι πιθανόν ακόμη και μετά τη συγκέντρωση, να μην είναι σε θέση να περιορίσουν αισθητά τον ανταγωνισμό και τελικά να μην είναι εν τοις πράγμασι σε θέση να ενεργούν σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τους πελάτες ή/και τους προμηθευτές τους, εφόσον οι τελευταίοι διαθέτουν σημαντική ισχύ στην επίμαχη αγορά<sup>255</sup>. Με βάση την μελέτη του Απριλίου 2016 της RSM 'Βελτιώσεις αποτελεσματικότητας που συνδέονται με τη συγκέντρωση COSCO HK/ ΟΛΠ'<sup>256</sup>, οι πελάτες των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται εμπορικούς λιμένες διακρίνονται σε άμεσους και σε έμμεσους - τελικούς πελάτες. Στην πρώτη κατηγορία εμπίπτουν οι carriers που χρησιμοποιούν τη λιμενική υποδομή και τις υπηρεσίες αυτής προκειμένου να παράσχουν με τη σειρά τους υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων ή φορτίου. Σημειώνεται δε ότι, όπως εντοπίζεται στη σχετική βιβλιογραφία, ένας μεγάλος αριθμός leading carriers, επιζητούν

<sup>252</sup> Βλέπε Κατσουλάκο, Μικρο-Οικονομική Πολιτική. Μέτρα και Εφαρμογές, Τα οικονομικά των ρυθμιστικών παρεμβάσεων σε αγορές με μονοπωλιακή δύναμη, 1998, σελ.208.

<sup>253</sup> Κατά την προηγούμενη ανάλυση επισημάνθηκε ότι η μεγάλη πλειοψηφία των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια περιλαμβάνει μικτό φορτίο (εγχώριο και μεταφορτούμενο). Βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή Ανταγωνισμού, άνω του [...] % των εξυπηρετούμενων πλοίων για κάθε έτος της περιόδου 2012-2015 περιείχε τόσο εγχώριο όσο και μεταφορτούμενο φορτίο, με την τάση να είναι αυξητική. Παράλληλα, η μεγάλη πλειοψηφία των πελατών του Πειραιά (6 από τους 8 που μεταφέρουν και τα δύο είδη φορτίων) απήντησαν ότι το σημαντικότερο ποσοστό των πλοίων τους ([...]) μεταφέρει μικτό φορτίο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, *όλα τα πλοία μεταφέρουν μικτό φορτίο πλέον, εκτός ελαχίστων.*

<sup>254</sup> Μελέτη RSM σελ. 37.

<sup>255</sup> Βλέπε υπόθεση IV/M.1882 — Pirelli/BICC, παρ. 73-80.

<sup>256</sup> Για λογαριασμό της COSCO (Hong Kong) Group Limited, ιδίως σελ. 34επ.

υπηρεσίες terminal<sup>257</sup>. Ως παράδειγμα τέτοιων περιπτώσεων εντοπίζονται ιδίως οι Maersk, MSC, COSCO, Evergreen, APL, Hanjin, OOCL, NYK, CMA CGM, MOL & K-Line<sup>258</sup>. Στη δεύτερη κατηγορία των τελικών πελατών συγκαταλέγονται τα πρόσωπα που παραγγέλνουν κάθε φορά το μεταφορικό έργο έναντι αμοιβής (ναύλα), στην οποία αμοιβή συμπεριλαμβάνονται και τα τέλη, καθώς και οι αμοιβές που εισπράττει ο διαχειριστής του λιμένα (φορτωτές/παραλήπτες). Με βάση την από Απριλίου 2016 μελέτη της RSM, και οι δύο συγκεκριμένες κατηγορίες πελατών, με διαφορετική ένταση έκαστη, ασκούν σημαντική ανταγωνιστική πίεση στο διαχειριστή του λιμένα ως προς τη διαμόρφωση της εμπορικής του πολιτικής. Αυτό ισχύει με ιδιαίτερη ένταση για τους άμεσους πελάτες – carriers που δραστηριοποιούνται στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container liner shipping), οι οποίοι απολαμβάνουν αξιοσημείωτη διαπραγματευτική δύναμη (buyer/customer power) έναντι του εκάστοτε λιμένα<sup>259</sup>. Σημειωτέον ότι η ισχύς των πελατών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, εφόσον υφίσταται και παραμένει αποτελεσματική και μετά τη συγκέντρωση, αφού μόνο σε αυτή την περίπτωση είναι σε θέση να λειτουργήσει ως αντιστάθμισμα των αντι-ανταγωνιστικών επιπτώσεων της συγκέντρωσης<sup>260</sup>.

294. Ειδικότερα, οι carriers είναι διεθνείς μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια μεταφορά containers στην παγκόσμια αγορά, εκτελώντας δρομολόγια που καλύπτουν το σύνολο ή σχεδόν το σύνολο των θαλάσσιων εμπορικών οδών σύνδεσης των πέντε ηπείρων. Carriers αποτελούν κατά κανόνα επιχειρήσεις οργανωμένες με τη μορφή πολυεθνικών ομίλων με επιμέρους επιχειρησιακή οργάνωση ανά ήπειρο και καθετοποιημένη δραστηριότητα στις υπηρεσίες ναυτικής πρακτορείας (agencies), freight forwarding και εφοδιασμού (logistics). Συχνά, στο πλαίσιο ενός ομίλου συνδυάζονται η δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς με άλλες συναφείς δραστηριότητες όπως η εναέρια ή χερσαία μεταφορά και συναφείς υπηρεσίες (agencies κ.ά.), η κατασκευή και προμήθεια εξοπλισμού για μεταφορείς ή πετρελαιοπαραγωγές επιχειρήσεις (μηχανήματα θαλάσσιας γεώτρησης, φορτηγίδες) ή ακόμη και δραστηριότητες προμήθειας πετρελαιοειδών.

295. Ενδεικτικά μόνο εκτίθενται τα μεγέθη και χαρακτηριστικά ορισμένων εκ των μεγαλύτερων carriers που δραστηριοποιούνται στο λιμένα του Πειραιά<sup>261</sup>:

296. Όπως αναφέρεται στη σχετική μελέτη της RSM, η [...] είναι η μεγαλύτερη παγκοσμίως εταιρία μεταφοράς φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια με στόλο 600 πλοίων και ανήκει στον όμιλο [...]. Δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 120 χώρες και σε όλες τις σημαντικές εμπορικές ναυτιλιακές γραμμές παγκοσμίως. Ο κύκλος εργασιών της για το 2015 ήταν 6.263 εκ. δολάρια και τα καθαρά κέρδη 507 εκ. δολάρια. Ο όμιλος αποτελείται από μια σειρά εταιριών οι οποίες αναπτύσσουν δραστηριότητα σε πολλές συναφείς με τη θαλάσσια μεταφορά αγορές και συγκεκριμένα: στην ανάπτυξη και διαχείριση λιμενικών υποδομών μέσω της APM Terminals, η οποία αυτή τη στιγμή διαχειρίζεται 57 terminals σε 36 χώρες, στην παροχή υπηρεσιών ασφάλειας και έκτακτης βοήθειας στο θαλάσσιο ταξίδι μέσω της Svitzer, στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και προϊόντων μέσω tankers μέσω της [...], στην παροχή εξωχώριων υπηρεσιών σε θαλάσσιους μεταφορείς μέσω της [...], στην αγορά διαμετακομιστικού εμπορίου και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της Damco,

<sup>257</sup> Βλέπε Marcus Schoner, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, in Competition Law and Shipping The EMLO Guide to EU Competition Law in the Shipping and Port Industries, ed. By Philip Wareham, Cameron May, 2010, p. 212.

<sup>258</sup> Βλέπε Drewry Shipping Consultants, όπως παραπέμπεται από European Commission Technical Paper on the Review of the Consortia Block Exemption, 08.07.2007, p. 11.

<sup>259</sup> Πρβλ. Marcus Schoner, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, in Competition Law and Shipping The EMLO Guide to EU Competition Law in the Shipping and Port Industries, ed. By Philip Wareham, Cameron May, 2010, p. 212.

<sup>260</sup> Βλέπε Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, ό.π., παρ. 64.

<sup>261</sup> Όπως αποτυπώνονται αναλυτικά στη μελέτη της RSM. Έχει εξαιρεθεί η [...], η οποία [...] είναι μία εκ των μεγαλύτερων πελατών.

στην παροχή υπηρεσιών σε πετρελαιοπαραγωγές εταιρίες (γεωτρήσεις, φορτηγίδες) μέσω της [...], και στην αγορά ενέργειας (πετρέλαιο και φυσικό αέριο) μέσω της [...].

297. Η [...], μέλος του ομίλου [...], αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις μεταφοράς με στόλο 471 πλοίων. Εξυπηρετεί 420 από τα 521 εμπορικά λιμάνια παγκοσμίως και 200 συνολικά εμπορικές γραμμές έχοντας κατά τον τρόπο αυτό παρουσία σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Ο όμιλος [...] μεταφέρει ποσότητα φορτίου περίπου 13 εκατομμυρίων TEUs ετησίως. Ο κύκλος εργασιών του ομίλου για το έτος 2015 ανήλθε στα US \$ 15.7 δισεκατομμύρια.

298. Η [...] διαθέτει στόλο 480 container πλοίων με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.6 εκ. TEUs. Εκτελεί δρομολόγια που καλύπτουν πάνω από 200 γραμμές παγκοσμίως, φθάνοντας σε 315 λιμάνια, ενώ παρέχει υπηρεσίες door-to-door μεταφοράς. Όπως έχει ήδη επισημανθεί ανωτέρω, η [...] ελέγχει το Asia Port στην Τουρκία<sup>262</sup>,<sup>263</sup> και επίσης, όπως προέκυψε κατά την ακροαματική διαδικασία, ελέγχει και το πλειοψηφικό πακέτο στο Gioia Tauro της Ιταλίας. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει, όπως ήδη αναφέρθηκε και προηγουμένως αναφορικά με τη [...] (παρ. 211 & 296), ότι οι πελάτες στη συγκεκριμένη αγορά συχνά είναι ταυτόχρονα και ανταγωνιστές, σε οριζόντιο δηλαδή επίπεδο (διαχείρισης λιμένων), γεγονός το οποίο επίσης θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνεται υπόψη τόσο κατά την αξιολόγηση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης όσο και κατά την αξιολόγηση οποιασδήποτε συγκέντρωσης στο συγκεκριμένο κλάδο.

299. Η [...] καλύπτει τα βασικότερα εμπορικά δρομολόγια παγκοσμίως και συνδέει περισσότερες από 120 χώρες και τα μεγαλύτερα στρατηγικά εμπορικά λιμάνια. Επιπλέον, έχει ένα ανεπτυγμένο δίκτυο feeder για τη μεταφορά σε επιμέρους λιμάνια.

300. Η [...] (όμιλος [...]) είναι από τους μεγαλύτερους μεταφορείς παγκόσμιας δραστηριοποίησης, ενώ δραστηριοποιείται σε σειρά συναφών της θαλάσσιας μεταφοράς υπηρεσιών, δηλαδή στον εφοδιασμό (logistics), στην παροχή υπηρεσιών και προμήθεια εξοπλισμού σε carriers, καθώς και στη χερσαία και εναέρια μεταφορά.

301. Ομοίως, η [...], λειτουργεί έναν στόλο 101 πλοίων με μεταφορική ικανότητα 501 χιλιάδων TEUs, με έμφαση στη μεταφορά φορτίου με container πλοία (liners). Εκτελεί τα σημαντικότερα εμπορικά δρομολόγια παγκοσμίως συνδέοντας την Ασία με την Ευρώπη, Μέση Ανατολή, Ερυθρά Θάλασσα, Αμερική και Αυστραλία.

302. Η [...] είναι ένας από τις 10 μεγαλύτερους θαλάσσιους μεταφορείς μεταφέροντας πάνω από 100 εκ. τόνους φορτίου παγκοσμίως, με στόλο 170 πλοία liners και bulks. Με τα εμπορικά της δρομολόγια συνδέει τις ΗΠΑ με τη Βόρεια Ευρώπη, τη Μεσόγειο, την Ασία και τη Μέση Ανατολή, ενώ έχει δρομολόγια που φθάνουν στην Αφρική και τη Λατινική Αμερική, καθώς και ένα ανεπτυγμένο δίκτυο feeder.

303. Η [...], μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες - θαλάσσιους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, εκτελεί με το στόλο της τα βασικότερα εμπορικά δρομολόγια παγκοσμίως: από την Ασία σε Ευρώπη, Αυστραλία, Βόρεια Αμερική, Νότια Αμερική, Περσικό Κόλπο και Αφρική και τα αντίστοιχα δρομολόγια επιστροφής, από Ευρώπη σε Ασία- Νότια Αμερική, Αφρική, από Αφρική σε Ευρώπη και Ασία, από Νότια και Βόρεια Αμερική σε Ευρώπη και Ασία, ενώ έχει αναπτύξει δίκτυα μεταφοράς με feeders στη Μεσόγειο, Ευρώπη, Ασία, Καραϊβική.

304. Όπως έχει ήδη ειπωθεί ανωτέρω, συνήθης είναι ο σχηματισμός κοινοπραξιών ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες (consortia) με σκοπό τον κοινό επιχειρησιακό σχεδιασμό των

---

<sup>262</sup> [...].

<sup>263</sup> [...].

δραστηριοτήτων τους και η δημιουργία συμμαχιών (alliances) για την περαιτέρω συνένωση και την από κοινού οργάνωση και ανάπτυξη των δρομολογίων τους.

305. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες μεταφέρουν ταυτόχρονα εγχώριο και μεταφορτούμενο φορτίο, έχουν ισχυρότατη διαπραγματευτική δύναμη έναντι των ΣΕΠ/ΟΛΠ, όπως και έναντι του εκάστοτε διαχειριστή λιμενικής υποδομής σε περιοχή με τα χαρακτηριστικά της Μεσογείου (ύπαρξη πολλών λιμένων/έντονος ανταγωνισμός)<sup>264</sup>. Κατά την από Απριλίου 2016 μελέτη της RSM 'Βελτιώσεις αποτελεσματικότητας που συνδέονται με τη συγκέντρωση COSCO HK/ ΟΛΠ'<sup>265</sup>, στην πράξη, οι ναυτιλιακές εταιρίες καθίστανται υπό μία έννοια *price setters* στις συναλλακτικές σχέσεις με τα λιμάνια, καθώς η μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών ή/ και η μη ικανοποιητική τιμολογιακή πολιτική για το μεταφορτούμενο ή/ και για το εγχώριο φορτίο εύκολα τους επιτρέπει να μεταφέρουν μέρος ή το σύνολο των γραμμών τους σε άλλο λιμάνι (εν προκειμένω της Μεσογείου). Κατά συνέπεια, το εκάστοτε λιμάνι, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου του Πειραιά, είναι υποχρεωμένο κατά τη χάραξη της τιμολογιακής του πολιτικής να λάβει υπόψη του ότι μία τυχόν αύξηση των τιμών ενδέχεται να οδηγήσει σε αποχώρηση ενός μεταφορέα (και συνεπώς μιας ναυτιλιακής γραμμής) από το λιμάνι και την αντίστοιχη μετακίνηση του πελάτη σε άλλο λιμάνι με καλύτερες τιμές. Μια τέτοια απώλεια πελάτη, στην περίπτωση των carriers συνεπάγεται πολλαπλάσιες απώλειες για το λιμάνι, ήτοι α) πολλαπλάσια απώλεια στον όγκο του διακινούμενου φορτίου, αντίστοιχη με το μεταφερόμενο από τους πελάτες του μεταφορέα φορτίο και β) πιθανότατα απώλειες εσόδων σε ένα ολόκληρο φάσμα υπηρεσιών οριζόντια (πχ υπηρεσίες σε container ships, σε bulks ή αναφορικά με συμβατικό φορτίο) και κάθετα (πχ agencies ή Logistics), στην περίπτωση που ο αποχωρών carrier μεταφέρει σε άλλο λιμάνι το σύνολο της δραστηριότητάς του, καθώς και των συνδεδεμένων με αυτόν επιχειρήσεων.

306. Τέλος, στην περίπτωση του εμπορικού λιμένα και οι έμμεσοι πελάτες (φορτωτές και παραλήπτες) ενδέχεται να έχουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη, διότι πρόκειται στην πλειοψηφία τους, όπως αναφέρεται και στην από Απριλίου 2016 μελέτη της RSM 'Βελτιώσεις αποτελεσματικότητας που συνδέονται με τη συγκέντρωση COSCO HK/ ΟΛΠ'<sup>266</sup>, για μεγάλες εισαγωγικές ή εξαγωγικές εμπορικές επιχειρήσεις, πολυεθνικούς ομίλους ή βιομηχανικά συγκροτήματα. Οι πελάτες αυτοί, οι οποίοι κατέχουν το σημαντικότερο μέρος του μεταφερόμενου φορτίου σε σχέση με άλλους μικρότερους εισαγωγείς/εξαγωγείς, έχουν τη δυνατότητα να θέτουν όρους ως προς το κόστος χρήσης του εκάστοτε λιμένα, ακόμη και να επιλέγουν τον αναπροσανατολισμό της μεταφορικής διαδρομής σε άλλο λιμένα, προκειμένου να μειώσουν σημαντικά τα κόστη τους από τη μεταφορά των αναγκαίων πρώτων υλών για τη δική τους δραστηριότητα.

307. Όπως επιβεβαιώθηκε και κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, οι τιμές για τη διαχείριση εγχώριου φορτίου είναι ίδιες για όλους τους πελάτες της ΣΕΠ, ανεξαρτήτως όγκων φορτίου και μεγέθους πελάτη, άποψη που επιβεβαιώθηκε άλλωστε και από τις απαντήσεις των πελατών της ΣΕΠ, οι οποίες συγκλίνουν στο ότι οι τιμές προσδιορίζονται βάσει δημοσιευμένων τιμοκαταλόγων. Υπό αυτό το πρίσμα, το γεγονός ότι, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι «*price setters*»<sup>267</sup>, θα πρέπει κατά το ορθότερο να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι δημοσιευμένοι τιμοκατάλογοι δεν καθορίζονται αυθαίρετα από τη ΣΕΠ, αλλά συντάσσονται, αφού ληφθεί προηγουμένως

<sup>264</sup> Πρβλ. κριτική σε ό,τι αφορά τη στενή οριοθέτηση των γεωγραφικών αγορών, σε Ocean Shipping Consultants, "The Proposed Directive on Market Access to Port Services and Container Terminal Operations in Northern Europe – A Critical Review", May 2005.

<sup>265</sup> Για λογαριασμό της COSCO (Hong Kong) Group Limited, ιδίως σελ. 34επ.

<sup>266</sup> Ο.π.

<sup>267</sup> Βλ. σελ. 37 της μελέτης RSM.

υπόψη η διαπραγματευτική δύναμη ιδίως των μεγάλων πελατών, γεγονός το οποίο τελικά όμως έχει θετική επίδραση και για τους μικρούς πελάτες, αφού ο τελικός κατάλογος είναι ενιαίος και δεν διαφοροποιείται ανά πελάτη. Σε κάθε περίπτωση, όπως διευκρινίστηκε και κατά την ακροαματική διαδικασία, επειδή είναι ίδια τιμή για όλους τους πελάτες, στην πραγματικότητα αφορά το ίδιο όλους, δηλαδή το κόστος αυτό είναι ίδιο για όλους, είτε ξεφορτώνεται ένα container τοπικού φορτίου, είτε 100.000 container, πρόκειται για το ίδιο κόστος. Αυτό χαρακτηρίστηκε πολύ σημαντικό για την οικονομία, γιατί και ο μικρός εισαγωγέας και ο πολύ μεγάλος εισαγωγέας απολαμβάνουν τελικά το ίδιο κόστος κι επομένως πρόκειται για μία διαδικασία που σαφώς λειτουργεί υπέρ του μικρού εισαγωγέα. Εξ αντιδιαστολής τονίστηκε ότι, εάν υπήρχε και στο εγχώριο φορτίο volume rate, ουσιαστικά οι μεγάλοι εισαγωγείς, ένα ΙΚΕΑ για παράδειγμα, που αποτελεί πολύ μεγάλο εισαγωγέα, θα είχε πάλι προνομιακή μεταχείριση, ενώ στην προκειμένη περίπτωση αυτό δεν ισχύει, αφού το τιμολόγιο είναι «ίσο» για όλους.

#### **ΣΤ. 6.2.1.6 Η δυνατότητα λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς**

308. Γίνεται γενικά δεκτό ότι η ανάλυση των προοπτικών εξέλιξως μιας αγοράς συνίσταται στο να εξεταστεί κατά ποιον τρόπο η συγκέντρωση θα μπορέσει να μεταβάλει τους παράγοντες που καθορίζουν την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά αυτή προκειμένου να εξακριβωθεί αν το αποτέλεσμα θα είναι να δημιουργηθεί σημαντικό εμπόδιο για τον πραγματικό ανταγωνισμό. Μια τέτοια ανάλυση απαιτεί να φανταστεί κανείς τις διάφορες σχέσεις αιτίου και αποτελέσματος, προκειμένου να επιλέξει εκείνες που είναι οι πιο πιθανές<sup>268</sup>. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η τυχόν ύπαρξη πραγματικής δυνατότητας μίας λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς, συνεκτιμώντας αν κάποια άλλη επιχείρηση (πλην της εξαγοράζουσας στην εξεταζόμενη περίπτωση) θα είχε τη δυνατότητα και το κίνητρο να προβεί στην εξαγορά.

309. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε σχετικές αποφάσεις της αξιολόγησε και συνεκτίμησε τις εναλλακτικές προοπτικές εξαγοράς της επιχείρησης-στόχου<sup>269</sup>. Εν προκειμένω, η διαδικασία

<sup>268</sup> Απόφαση ΔΕΚ της 15.02.2005, *Tetra Laval*, C-12/03P, παρ. 43. Βλ. επίσης και παρ. 42 («Η ανάλυση των προοπτικών εξέλιξως μιας αγοράς, όπως οι αναλύσεις που είναι αναγκαίες όταν πρόκειται να ελεγχθούν συγκεντρώσεις, πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή, καθόσον το ζήτημα δεν είναι να εξεταστούν περιστατικά του παρελθόντος, για τα οποία συχνά υπάρχουν πολλά στοιχεία που καθιστούν δυνατό να κατανοηθούν οι αιτίες τους, ούτε καν τωρινά περιστατικά, αλλά να προβλεφθούν με λίγο-πολύ ισχυρή πιθανολόγηση περιστατικά που θα λάβουν χώρα αν δεν ληφθεί καμία απόφαση που να απαγορεύει τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση ή να της θέτει συγκεκριμένες προϋποθέσεις»).

<sup>269</sup> Βλ. υπόθεση No COMP/M.5141-KLM Martinair, όπου η αδυναμία εύρεσης εναλλακτικού αγοραστή θεωρήθηκε σημαντική για την εκτίμηση του επιπτώσεων ελλείψει της συγκέντρωσης και κατέληξε (παρ. 174) ότι «*These specific circumstances constitute an important element of the counterfactual for the assessment of the proposed concentration. While the former evidence seems to indicate that the parties are competitors, Martinair's specific situation makes it likely that the competitive constraint exerted by Martinair will be eroded in the foreseeable future. From the above it can therefore be concluded that the merger-specific effects of the proposed concentration with respect to the parties' passenger air transport activities are likely to be limited*». Βλ. επίσης και απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής No COMP/M.6360 - NYNAS/SHELL/HARBURG REFINERY της 02.09.2013, όπου αυτό έγινε δεκτό (παρ. 314 επ.). Ειδικότερα κατά την αξιολόγηση της ως άνω συγκέντρωσης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεκτίμησε το γεγονός ότι δεν ήταν συμφέρουσα για τον πωλητή η διατήρηση της λειτουργίας του εξαγοραζόμενου διυλιστηρίου, σε αντίθεση με το νέο αγοραστή, ο οποίος ήταν περιορισμένος εξ επόμεως δυναμικότητας και η συγκεκριμένη εξαγορά θα του επέτρεπε να επεκτείνει τη δυναμικότητά του και να επιτύχει, μέσω της σχετικής αναδιοργάνωσης, αποτελεσματικότητες ως προς την παραγωγή. Περαιτέρω η Επιτροπή έκρινε ότι τα κίνητρα και το ενδιαφέρον του έτερου υποψήφιου αγοραστή θα ήταν ανύπαρκτα σε περίπτωση μη σύναψης της υπό κρίση συναλλαγής. Όπως ειδικότερα αναφέρεται στην παρ. 360, «*[t]he Commission considers that Nynas is most likely the only undertaking that is seriously interested in taking over the Harburg refinery assets. No other undertaking is likely to have the ability and incentive to take over the Harburg refinery assets in the absence of the notified transaction. In particular, Ergon is unlikely to*



αποκρατικοποίησης της ΟΛΠ διενεργείται, όπως έχει ήδη αναλυτικά εκτεθεί, κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού, στον οποίο η COSCO HK υπέβαλε τη μοναδική οικονομικά δεσμευτική προσφορά. Συνεπώς, ρεαλιστικά δεν υφίσταται άλλη εναλλακτική προοπτική εξαγοράς της ΟΛΠ, άρα ούτε άλλη λιγότερο αντι-ανταγωνιστική εναλλακτική.

310. Το γεγονός αυτό πιθανόν συναρτάται με το ότι η ΟΛΠ είναι μια εταιρία η οποία αντιμετωπίζει σημαντικές δυσχέρειες τόσο ως προς την υλοποίηση επενδύσεων όσο και ως προς την πρόσβαση σε χρηματοδότηση. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της COSCO HK, η ΟΛΠ από το 2010 δε έχει προβεί σε καμία επένδυση, παρότι σειρά επενδύσεων είχαν αποφασιστεί και ανακοινωθεί από την εταιρία, με χαρακτηριστικό παράδειγμα κατά τη γνωστοποιούσα, τον κλάδο της κρουαζιέρας όπου η ΟΛΠ είχε τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί μέσω του Κοινοτικού Προγράμματος ΕΣΠΑ, αλλά δεν κατάφερε να αξιοποιήσει τα σχετικά προγράμματα και να προχωρήσει στην εκτέλεση του έργου<sup>270</sup>.

311. Περαιτέρω, όπως προέκυψε και κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, από τις οικονομικές καταστάσεις της ΟΛΠ προκύπτει ότι η κερδοφορία της ΟΛΠ προέρχεται από τα έσοδα από τη σύμβαση παραχώρησης, δηλαδή τις πληρωμές από τη ΣΕΠ, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τις οικονομικές καταστάσεις του ΟΛΠ. Υπογραμμίζεται, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ότι τα συνολικά έσοδα του ΟΛΠ παρουσιάζουν σωρευτικά πτώση (6,3%) για το διάστημα 2012-2015. Ειδικότερα αναφορικά με το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, παρατηρείται πολύ μεγάλη και σταθερή μείωση των εσόδων ([...])% για το ίδιο διάστημα. Το σημαντικότερο μέρος της πτώσης παρουσιάστηκε κατά το τελευταίο έτος (2015) και αντιστάθμισε πλήρως, όπως προεκτέθηκε, τη μικρή αύξηση εσόδων του ΟΛΠ από λοιπές δραστηριότητες (ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα, έσοδα από παραχώρηση προβλητών II & III). Όπως προκύπτει από την ανάλυση της RSM<sup>271</sup>, η ΟΛΠ υπό τον υφιστάμενο μετοχικό έλεγχο του Δημοσίου δεν έχει προβεί από το 2010 μέχρι και σήμερα σε κάποια επένδυση, αν και είχε ανακοινωθεί από την εταιρία ότι θα λάμβανε χώρα μία σειρά από επενδύσεις. Όπως επί λέξει αναφέρεται στη συγκεκριμένη μελέτη, «[χ]αρακτηριστικό είναι ότι ακόμα και στον κλάδο της κρουαζιέρας, όπου η ΟΛΠ είχε τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί μέσω του Κοινοτικού Προγράμματος ΕΣΠΑ, η εταιρία δεν κατάφερε να αξιοποιήσει τα κοινοτικά προγράμματα και να προχωρήσει στην έγκριση του ΕΣΠΑ και στην εκτέλεση του σχεδιαζόμενου έργου». Η διαπιστωθείσα αδυναμία του ΟΛΠ να προβεί σε επενδύσεις, ακόμη κι όταν πρόκειται για τομείς υποδομών απολύτως αναγκαίους για τη λειτουργία του λιμένα (λόγου χάριν, επισκευή κρηπιδωμάτων και αντικατάσταση παρωχημένου εξοπλισμού σε αυτά) «οφείλεται στις δεδομένες ενδογενείς (πχ εσωτερική γραφειοκρατία της εταιρίας) και εξωγενείς δυσχέρειες (δυσκολίες δανεισμού ή/και χρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια)». Κατά τη μελέτη της RSM, προς επίρρωση αυτού του σκεπτικού λειτουργεί και το γεγονός ότι «όταν χρειάστηκε η ΟΛΠ να δανειστεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων τα έτη 2007 και 2009 σύνολο Ευρώ [...] για την κατασκευή της Προβλήτας Ι, χρειάστηκε να δοθεί Comfort Letter από το Υπουργείο Οικονομικών ώστε να υπάρχει η απαραίτητη εγγύηση για να χορηγηθεί το δάνειο». Στην επιχειρηματολογία της αναφορικά με την αδυναμία πρόσβασης της ΟΛΠ σε κεφάλαια χρηματοδότησης, η RSM επισημαίνει ότι «η αντικειμενική δυσκολία της ΟΛΠ να έχει πρόσβαση σε κεφάλαια συνδέεται και με την πάρα πολύ χαμηλή κερδοφορία της, καθώς όλη η κερδοφορία που έχει οφείλεται ουσιαστικά σε καταβολές αμοιβών της ΣΕΠ». Η RSM καταλήγει ότι «[σ]την πράξη προκύπτει ότι υπό το υφιστάμενο καθεστώς η ΟΛΠ λειτουργεί με ζημιά, αφού στην πράξη αν αφαιρεθούν οι πρόσοδοι από τη σύμβαση παραχώρησης (πληρωμές από ΣΕΠ) τότε η εταιρία έχει ζημιές».

---

*purchase the Harburg refinery assets. Therefore there is no prospect of a less anti-competitive alternative purchase of the Harburg refinery assets».*

<sup>270</sup> Βλέπε μελέτη RSM σελ. 15-16.

<sup>271</sup> Βλέπε μελέτη της RSM, ιδίως σελ. 15-16.

312. Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, προκύπτει όχι μόνο χαμηλή κερδοφορία του ΟΛΠ σε συνδυασμό με την πολύ αδύναμη ανάπτυξή του, αλλά και - κατά τα τέσσερα τουλάχιστον τελευταία χρόνια (2012-2015) - συνεχείς και σημαντικές ζημιές προ φόρων<sup>272</sup>. Υπό αυτό το πρίσμα, εκτιμάται ότι ο περιορισμός του ανταγωνισμού που προκαλείται οφείλεται κατά βάση στη μείωση του μεριδίου αγοράς του ΟΛΠ, λόγω της αδυναμίας του να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά, για την οποία μείωση μάλιστα στη μελέτη του IOBE προβλέπεται περαιτέρω αρνητική κλιμάκωση αυτής κατά τα επόμενα έτη. Επίσης, είναι χαρακτηριστικό ότι, σε ό,τι αφορά το μεταφορούμενο (transshipment), στη Μεσόγειο συνολικά το μερίδιο του ΟΛΠ από [0-5%] το 2012, γίνεται [0-5%] το 2013, [0-5%] το 2014 και [0-5%] το 2015, ενώ εάν ληφθεί υπόψη η Ανατολική μόνο Μεσόγειος, το μερίδιο του ΟΛΠ από [0-5%] το 2012, γίνεται [0-5%] το 2013, [0-5%] το 2014 και [0-5%] το 2015. Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά το εγχώριο, για τα έτη 2014 και 2015, για τα οποία υπάρχουν στοιχεία, από [5-10%] που ήταν το 2014 μειώνεται σε [5-10%] το 2015, με την προοπτική μάλιστα να μειωθεί έτι περαιτέρω το 2016.

313. Ως εκ τούτου, βάσιμα μπορεί να θεωρηθεί ότι πιθανόν δεν υφίσταται - και πάντως σίγουρα αποδυναμώνεται - η απαιτούμενη ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της πράξης της υπό κρίση συγκέντρωσης και του υποτιθέμενα προκαλούμενου σημαντικού περιορισμού του ανταγωνισμού, ιδίως με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης της COSCO στις ανωτέρω σχετικές αγορές και ιδίως στην αγορά του εγχώριου.

#### **ΣΤ. 6.2.1.7 Αξιολόγηση βελτιώσεων αποτελεσματικότητας**

314. Στο πλαίσιο του δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού, το ζήτημα της οικονομικής αποτελεσματικότητας έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία<sup>273</sup>. Ειδικότερα, με βάση τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων<sup>274</sup>, προκειμένου να λάβει υπόψη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους ισχυρισμούς για βελτίωση της αποτελεσματικότητας κατά την αξιολόγηση της συγκέντρωσης και να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι συνεπεία αυτής δεν υπάρχει λόγος να κηρυχθεί η συγκέντρωση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, η εν λόγω βελτίωση πρέπει να είναι προς όφελος των καταναλωτών, να προκύπτει από τη συγκεκριμένη συγκέντρωση και να είναι επαληθεύσιμη.

<sup>272</sup> Βλέπε αναλυτικά τη μελέτη της RSM, ιδίως σελ. 16.

<sup>273</sup> Ειδικά για το θέμα των αποτελεσματικότητας, βλέπε Camesasca, Peter D. "The Explicit Efficiency Defence in Merger Control: Does it make the Difference?" 1999, p.14-28, Colley, Liam "From Defence to Attack"? Quantifying Efficiency Arguments in Mergers. 2004, p. 342-349, Luescher, Christoph "Efficiency Considerations in European Merger Control-Just Another Battle Ground for the European Commission, Economics and Competition Lawyers?" 2004, p. 72-86, Noel, Pierre-Emmanuel "Efficiency Considerations in the Assessment of Horizontal Mergers under European and US Antitrust Law" 1997, p. 498-519, Burnside, A. "Dance of the Veils? Reform of the EC Merger Regulation" 1996, Vol. 17, p. 371, Hawkes, L. "The EC merger control regulation: not an industrial policy instrument: the deHavilland decision" 1992, Vol. 13, p.34, Ridyard, D. "An economic perspective on the EC Merger Regulation" 1990, Vol. 11, p. 247, Ioannis Kokkoris and Howard Shelanski, EU Merger Control. A Legal and Economic Analysis, OXFORD, 2014 CH. 12, pp 447-448, Riley, AJ "The European cartel office: a guardian without weapons" 1997, Vol. 18, p. 3, Van den Bergh, R. "Modern Industrial Organisation and European Competition Law" 1996, Vol. 17, p. 75, Koemut, M. "Efficiency considerations and Merger Control – Quo vadis Commission?" 2006, p.19, Schmidt, I. "The suitability of the more economic approach for competition policy: dynamic vs. static efficiency" 2007, p. 408, Svetlicinii, "Assessment of the non horizontal mergers: is there a chance for the efficiency defence in EC Merger Control?" 2007, p. 529.

<sup>274</sup> EE C31/05, της 05.02.2004.

Οι προϋποθέσεις αυτές ισχύουν σωρευτικά<sup>275</sup>. Οι Κατευθυντήριες γραμμές ακολουθούν το σκεπτικό των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις υποθέσεις *Accor/Wagons-Lits*,<sup>276</sup> *MSG/Media Service*,<sup>277</sup> *Aerospatiale-Alenia/De Havilland*<sup>278</sup> and *Saint-Gobain/Wacker-Chemie/NOM*<sup>279</sup> και απαιτούν οι αποτελεσματικότητες να περνούν και στους καταναλωτές “to a sufficient degree”. Ωστόσο, η επισήμανση των συγκεκριμένων τριών σωρευτικών κριτηρίων εντοπίζεται ήδη για πρώτη φορά από τον Oliver Williamson<sup>280</sup>, ο οποίος πρότεινε το συμβιβασμό των οικονομικών θετικών και αρνητικών συνεπειών μιας συγκέντρωσης με εκτίμησή τους σε δύο στάδια, αφενός πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης κι αφετέρου μετά από αυτήν.

317. Όταν μία εθνική αρχή ανταγωνισμού καλείται να εξετάσει αν, για παράδειγμα, μία συγκέντρωση είναι περιοριστική για τον ανταγωνισμό, θα πρέπει ουσιαστικά να αξιολογήσει αν τα αρνητικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό υπερκαλύπτονται από «αποτελεσματικότητες» που συνήθως έχουν τη μορφή είτε της παραγωγής νέων ή βελτιωμένων προϊόντων είτε της πραγματοποίησης οικονομιών κλίμακος είτε άλλων θετικών παραμέτρων. Μία στάθμιση αυτής της μορφής δεν είναι πάντοτε εύκολη και ως εκ τούτου ορθότερο είναι να μην θεωρείται το αποτέλεσμα της εκ των προτέρων δεδομένο. Άλλωστε, το γεγονός ότι τα εμπλεκόμενα μέρη, είτε όταν έχουν κοινά είτε όταν έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα (πχ παρέμβαση από ανταγωνιστή κατά τη διάρκεια αξιολόγησης μίας συγκέντρωσης), θα σπεύσουν αναλόγως να αναδείξουν, διογκώνοντας πολλές φορές, τα θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα της υπό κρίση συγκέντρωσης<sup>281</sup>, δυσχεραίνει την κατάσταση, δυσκολεύοντας την ακρίβεια του λεγόμενου “balancing test”<sup>282</sup>.

318. Οι συγκεντρώσεις κατά κανόνα συνεισφέρουν στην επιτυχή πραγματοποίηση οικονομιών κλίμακος, επιτρέποντας ιδίως μεγαλύτερη καταναλωτική αποτελεσματικότητα (allocative efficiency), απόρροια της μείωσης του μέσου κόστους και της ταυτόχρονης αύξησης της παραγωγής. Από την άλλη πλευρά, οι συγκεντρούμενες επιχειρήσεις, αυξάνοντας την ισχύ τους στην αγορά, ενδέχεται να ασκήσουν αρνητική επίδραση στη λεγόμενη καταναλωτική αποτελεσματικότητα. Στην εξεταζόμενη περίπτωση θα πρέπει να αξιολογηθεί τι από τα παραπάνω ισχύει - εάν ισχύει - και σε ποιο βαθμό. Στο παρόν σημείο διευκρινίζεται ότι αποτελεσματικότητες, ήτοι αντικειμενικά οικονομικά οφέλη, δεν συνιστούν τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν για τα συμβαλλόμενα/συγκεντρούμενα μέρη λόγω της εκ μέρους τους άσκησης ισχύος στην αγορά, αλλά τα οφέλη εκείνα που,

<sup>275</sup> Βλέπε παρ. 78.

<sup>276</sup> Υπόθεση IV/M126, *Accor/Wagons-Lits*: [1992] EE L204/1.

<sup>277</sup> Υπόθεση M469 *MSG/Media Service*.

<sup>278</sup> Υπόθεση IV/M053, *Aerospatiale-Alenia/De Havilland*: [1991] EE L334/42.

<sup>279</sup> Υπόθεση IV/M774, *Saint-Gobain/Wacker-Chemie/NOM*: [1997] EE L247/1.

<sup>280</sup> Βλέπε Ο. Williamson, “Economies as an Antitrust Defense: The Welfare Trade-Off” (1968) 58 *American Economic Review* 18.

<sup>281</sup> Βλέπε ενδεικτικά Lars – Hendrik Roller, Johan Stennek and Frank Verboven, *Efficiency Gains from Mergers* [The Research Institute of Industrial Economics] Stockholm, Sweden, Working Paper No 543, 20 December 2000, καθώς και H. Hovenkamp, *Federal Antitrust Policy: The Law of Competition and its Practice* (2<sup>nd</sup> ed. West Publishing Co. 1999), σελ. 501-502, I. Kokkoris, *The Reform of the European Control Merger Regulation in the Aftermath of the Airtours Case. The Eagerly Expected Debate: SLC v. Dominance Test*, [2005] E.C.L.R., σελ. 37 επ., ιδίως σελ. 47.

<sup>282</sup> Βλέπε Geradin, *Efficiency claims in EC competition law and sector specific regulation* [Paper prepared for the first Workshop on Comparative Competition Law – Whose Regulation, Which Regulation?, Florence, Villa Schifanoia, November 12 & 13, 2004], σελ. 1, ο οποίος παρατηρεί χαρακτηριστικά τα εξής: “When asked to examine a restrictive agreement or a merger, the test to be performed by competition authorities essentially amounts to determining whether the negative effects of the agreement/transaction on competition is more than compensated by ‘efficiencies’ taking the form of the production of new and/or better products, the realization of economies of scale or scope etc. Such a balancing test will not necessarily be easy as parties to a proceeding will generally try to inflate the ‘negative’ or ‘positive’ effects of the agreement/merger in question”.

συνδεόμενα με τρόπο άμεσο και αιτιώδη με την κρινόμενη συμφωνία/συγκέντρωση, λειτουργούν ενισχυτικά προς την ανταγωνιστική διαδικασία.

319. Κατά τη συνολική αξιολόγηση της συγκέντρωσης, η Επιτροπή συνεκτιμά κάθε τεκμηριωμένο επιχείρημα σχετικά με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η γνωστοποιούσα υπέβαλε μελέτη σχετικά με τις βελτιώσεις των αποτελεσματικότητων τις οποίες θα επιφέρει η συγκέντρωση.

320. Για να μπορούν να ληφθούν υπόψη αποτελεσματικότητες κατά την αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης και να διαπιστωθεί ότι συνεπεία αυτών δεν υπάρχει λόγος να κηρυχθεί η συγκέντρωση ασύμβατη με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού θα πρέπει, όπως προαναφέρθηκε, οι εν λόγω βελτιώσεις να είναι προς όφελος των καταναλωτών, να προκύπτουν από τη συγκεκριμένη συγκέντρωση και να είναι επαληθεύσιμες<sup>283</sup>. Οι προϋποθέσεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν σωρευτικά.

321. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι το βάρος απόδειξης της επίτευξης αποτελεσματικότητων είναι ευθέως ανάλογο των εντοπισθέντων προβλημάτων ανταγωνισμού: *«Όσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό, τόσο περισσότερο βέβαιη πρέπει να είναι η Επιτροπή ότι η επικαλούμενη βελτίωση της αποτελεσματικότητας είναι ουσιώδης, πιθανή να υλοποιηθεί και να μετακυληθεί επαρκώς στον καταναλωτή. Ως εκ τούτου, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας είναι πιθανότερο να επηρεάσει την αξιολόγηση μιας συγκέντρωσης, όταν είναι ουσιώδης και εφόσον οι πιθανές αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις που θα είχε διαφορετικά είναι μικρές. Είναι πολύ απίθανο μια συγκέντρωση η οποία οδηγεί στη δημιουργία θέσης που προσεγγίζει αυτή του μονοπωλίου ή σε ανάλογο επίπεδο ισχύος στην αγορά, να κηρυχθεί συμβατή με την κοινή αγορά, με το σκεπτικό ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας αρκεί για να αντισταθμίσει τις πιθανές αντιανταγωνιστικές της επιπτώσεις»*<sup>284</sup>.

322. Η προϋπόθεση της σύνδεσης των επικαλούμενων βελτιώσεων των αποτελεσματικότητων με την υπό κρίση πράξη έχει την έννοια ότι σχετική βελτίωση της αποτελεσματικότητας λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση των προβλημάτων ανταγωνισμού, εφόσον προκύπτει άμεσα από την γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση και δεν μπορεί να επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό με λιγότερο επιζήμιους για τον ανταγωνισμό εναλλακτικούς τρόπους. Εναπόκειται δε στα συμμετέχοντα μέρη να υποβάλουν εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να αποδειχθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές και εφικτές εναλλακτικές λύσεις μη συγκεντρωτικού χαρακτήρα (π.χ. συμφωνία άδειας εκμετάλλευσης ή κοινή επιχείρηση με χαρακτήρα συνεργασίας) ή συγκεντρωτικού χαρακτήρα (π.χ. κοινή επιχείρηση με χαρακτήρα συγκέντρωσης ή συγκέντρωση με διαφορετική διάρθρωση) λιγότερο επιζήμιες για τον ανταγωνισμό από την γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, που διατηρούν την επικαλούμενη βελτίωση. Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι εναλλακτικές λύσεις που είναι εύλογα εφαρμόσιμες στις επιχειρηματικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν τα μέρη με βάση τις παγιωμένες πρακτικές του συγκεκριμένου κλάδου<sup>285</sup>.

323. Εν προκειμένω εκτιμάται ότι για την υλοποίηση των επικαλούμενων αποτελεσματικότητων πράγματι δεν υπάρχει ρεαλιστική και εφικτή εναλλακτική λύση μη συγκεντρωτικού χαρακτήρα ή συγκεντρωτικού χαρακτήρα με διαφορετική διάρθρωση,

<sup>283</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων παρ. 78.

<sup>284</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων παρ. 84. Αντιστοίχως βλ. και US Horizontal Merger Guidelines (2010), Κεφάλαιο 10 (*«The greater the potential adverse competitive effect of a merger, the greater must be the cognizable efficiencies, and the more they must be passed through to customers, for the Agencies to conclude that the merger will not have an anticompetitive effect in the relevant market. When the potential adverse competitive effect of a merger is likely to be particularly substantial, extraordinarily great cognizable efficiencies would be necessary to prevent the merger from being anticompetitive. In adhering to this approach, the Agencies are mindful that the antitrust laws give competition, not internal operational efficiency, primacy in protecting customers»*).

<sup>285</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων παρ. 85.

ενόψει του Ν. 3985/2011, ο οποίος εντάσσει την πώληση μετοχών της ΟΛΠ στο Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015<sup>286</sup>, του Ν. 4263/2014 για την έγκριση του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Πολιτικής 2015 - 2018<sup>287</sup>, της ολοκλήρωσης του διαγωνισμού για πώληση του ΟΛΠ από το ΤΑΙΠΕΔ και την απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής περί έγκρισης της πώλησης του ΟΛΠ στον επιλεγέντα προτιμώμενο επενδυτή COSCO HK<sup>288</sup>.

324. Η πλήρωση της προϋπόθεσης μετακύλισης οφέλους στους καταναλωτές συναρτάται με τη νομοθετική απαίτηση της εκτίμησης του κατά πόσον μια συγκέντρωση δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τη βελτίωση στην τεχνική και οικονομική πρόοδο και τη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας «υπό τον όρο ότι η συμβολή αυτή είναι προς όφελος των καταναλωτών και δεν αποτελεί εμπόδιο για τον ανταγωνισμό»<sup>289</sup>. Για το σκοπό αυτό η βελτίωση της αποτελεσματικότητας πρέπει να είναι ουσιώδης και έγκαιρη και κατά κανόνα να επωφελούνται οι καταναλωτές στις σχετικές αγορές όπου είναι πιθανό να προκύψουν προβλήματα ανταγωνισμού<sup>290</sup>. Δεδομένου ότι πρέπει να διαπιστωθεί κατά πόσον οι καταναλωτές θα αποκομίσουν καθαρά οφέλη από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, κατά την αξιολόγησή της είναι πιθανότερο να θεωρηθεί σημαντική εκείνη που οδηγεί σε περιορισμό του μεταβλητού ή οριακού κόστους, παρά οι μειώσεις του σταθερού κόστους. Όπου είναι εύλογα δυνατόν, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και το όφελος που προκύπτει για τους καταναλωτές πρέπει να εκφράζεται ποσοτικά. Εφόσον δεν υπάρχουν τα αναγκαία στοιχεία που επιτρέπουν μια ακριβή ποσοτική ανάλυση, πρέπει να υπάρχει δυνατότητα να προβλεφθεί μια σαφώς καθοριζόμενη, θετική επίπτωση για τους καταναλωτές<sup>291</sup>.

325. Εν προκειμένω στη μελέτη της RSM επισημαίνεται ότι η κοινή διαχείριση των τριών Προβλητών του ΣΕΜΠΟ θα οδηγήσει σε πληρέστερη και περισσότερο ορθολογική αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου για τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση των πλοίων, με αποτέλεσμα την αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα συνολικά και της ΣΕΠ ειδικότερα, ως προς την παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης σε επιπλέον ναυτιλιακές γραμμές που επιθυμούν να αποκτήσουν ή να ενισχύσουν την παρουσία τους στο λιμένα Πειραιώς μέσω της μεταφοράς επιπλέον φορτίων. Η γνωστοποιούσα αναφέρεται αναλυτικά στις βελτιώσεις που θα επέλθουν συνεπεία της βέλτιστης αξιοποίησης των θέσεων πλεύρισης και επισημαίνει σχετικά ότι «[ο]ι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας στο σκέλος της παροχής *stevedoring services* συνδέονται με την βελτίωση και την επίτευξη οικονομικών κλίμακος από τη θέση των εγκαταστάσεων των ΣΕΠ και ΟΛΠ υπό κοινή διαχείριση, συνεργειών που δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν στον ίδιο τουλάχιστον βαθμό ούτε από μία (υποτιθέμενη) ανάπτυξη ή επέκταση των εγκαταστάσεων μίας εκ των δύο επιχειρήσεων μεμονωμένα ούτε από την (υποθετική) πώληση ή ανάθεση της διαχείρισης της Προβλήτας Ι σε τρίτη εταιρεία»<sup>292</sup>.

326. Οι ωφέλειες που θα μετακυληθούν σχετίζονται κατά τη μελέτη (α) με τη δυνατότητα της ΣΕΠ να συνεργαστεί με νέες συμμαχίες τακτικών γραμμών εισάγοντας νέα φορτία στον Πειραιά και (β) με τη μείωση του χρόνου μεταφοράς με αποτέλεσμα το φορτίο να φθάνει στην Ελλάδα «ταχύτερα και προφανώς φθηνότερα».

<sup>286</sup> Ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» ΦΕΚ Α' 151/01.07.2011, στον οποίο προβλεπόταν η πώληση του 23,1% της ΟΛΠ από το 74,1% που έχει το Δημόσιο (σελ.3225).

<sup>287</sup> Ν. 4262/2014 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2015-2018», ΦΕΚ Α' 117/14.05.2014, Κεφ. Β. ΙΙ «Εσοδα από αποκρατικοποιήσεις» σε συνδυασμό με Αιτιολογική Έκθεση του Νόμου τμήμα 3.1 (σελ. 28), όπου στην αξιοποίηση της περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου – Αποκρατικοποιήσεις περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την ΟΛΠ.

<sup>288</sup> ΦΕΚ Β' 1472/25.5.2016.

<sup>289</sup> Αρ. 7 παρ. 2 Ν. 3959/2011.

<sup>290</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ. 79.

<sup>291</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ. 86.

<sup>292</sup> Βλ. σελ. 19 της μελέτης της RSM.

327. Στη μελέτη της RSM υποστηρίζεται μεταξύ άλλων ότι η βελτίωση της αποδοτικότητας του λιμένα και οι νέες επενδύσεις θα προσελκύσουν νέο φορτίο, το οποίο συνεπάγεται «όξυνση του ανταγωνισμού ανάμεσα στους carriers» και τελικώς μείωση των ναύλων «λόγω της παράλληλης δραστηριοποίησης πολλών carriers»<sup>293</sup>. Αναλυτικά παρατηρούνται τα εξής:

328. Αναφορικά με τη συμμαχία CKYHE, ήτοι τη συμμαχία των COSCON, K LINE, YANG MING, HANJIN, EVERGREEN σε σχέση με τις ναυτιλιακές μεταφορές, επισημαίνεται ότι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ένας μεγάλος αριθμός leading carriers, επιζητούν υπηρεσίες terminal<sup>294</sup>. Ως παράδειγμα τέτοιων περιπτώσεων εντοπίζονται ιδίως οι Maersk, MSC, COSCO, Evergreen, APL, Hanjin, OOCL, NYK, CMA CGM, MOL & K-Line<sup>295</sup>. Το ίδιο ισχύει και για τη συμμαχία O3, στην οποία συμμετέχουν οι CMA CGM, China Shipping και United Arab Shipping Co. Όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά, είθισται liner shipping consortia να χρησιμοποιούν από κοινού ένα container terminal, σε συγκεκριμένο λιμάνι το οποίο σε πολλές περιπτώσεις ελέγχεται από ένα από τα μέλη του consortium<sup>296</sup>. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει την κοινή χρήση των container terminals από liner shipping consortia ως μία δυνητική πηγή οικονομικών κλίμακος, ιδιαίτερος στις περιπτώσεις εκείνες που ένα μέλος του consortium κατέχει το terminal<sup>297</sup>. Οι κάτοχοι των terminals που είναι carriers μπορούν με τον τρόπο αυτό να συνάψουν επιχειρηματικές συμφωνίες με άλλους carriers, προκειμένου να αυξήσουν έτσι το capacity από τη χρήση των δικών τους υπο-χρησιμοποιούμενων (underemployed) terminals<sup>298</sup>.

#### **ΣΤ. 6.2.1.8 Η αύξηση χώρου και η επίδραση αυτής στο χρόνο ως μορφή αποτελεσματικότητας**<sup>299</sup>

329. Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της γνωστοποιούσας και όπως αποτυπώνεται σχετικά στη μελέτη της RSM<sup>300</sup>, η ΣΕΠ λειτουργεί στο ουσιαστικό όριο της ετήσιας δυναμικότητάς της, έχοντας ήδη πετύχει τη βέλτιστη διαχείριση των Προβλητών II και III και έχοντας προσελκύσει πολλές μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Λόγω του πεπερασμένου χώρου για θέσεις πλευρίσης, η υπάρχουσα χωριστή (ΣΕΠ/ΟΛΠ) διαχείριση της λιμενικής υποδομής δεν επιτρέπει πλέον στη ΣΕΠ να προσελκύσει νέες εταιρείες τακτικών γραμμών, καθώς συχνά αδυνατεί να ανταποκριθεί στη ζήτηση λόγω έλλειψης χώρου/θέσεων ταυτόχρονης πλευρίσης. Για το λόγο αυτό, η ΣΕΠ έχει υποχρεωθεί να απορρίψει αρκετά αιτήματα για θέσεις ελλιμενισμού (berthing windows), λχ από τις εταιρείες [...] και [...]. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της [...], η οποία αιτήθηκε τη δέσμευση της ΣΕΠ για την ετήσια διαχείριση περίπου 1.500.000 TEUS που θα διακινούσε με τα πλοία της, χρησιμοποιώντας τον Πειραιά ως μεταφορτωτικό κέντρο για την Ανατολική Μεσόγειο. Λόγω έλλειψης θέσεων πλευρίσης και εξυπηρέτησης των πλοίων η ΣΕΠ δεν ήταν σε θέση να ικανοποιήσει την εν λόγω ζήτηση.

330. Αυτό το ιδιαίτερα σημαντικό και οξύ πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπιστεί, ως ένα βαθμό τουλάχιστον, δυνάμει της οικονομίας κλίμακος που αναμένεται βάσιμα να

<sup>293</sup> Βλ. σελ. 31 της μελέτης RSM.

<sup>294</sup> Πρβλ. Marcus Schoner, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, in Competition Law and Shipping The EMLO Guide to EU Competition Law in the Shipping and Port Industries, ed. By Philip Wareham, Cameron May, 2010, p. 212.

<sup>295</sup> Βλέπε Drewry Shipping Consultants, όπως παραπέμπεται από European Commission Technical Paper on the Review of the Consortia Block Exemption, 08.07.2007, p. 11.

<sup>296</sup> Βλέπε Marcus Schoner, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, ό.π.

<sup>297</sup> Βλέπε το Commission Services' Technical Paper on the revision of Reg. 823/2000, para. 27 σε [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/maritime/technical\\_paper.pdf](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/maritime/technical_paper.pdf).

<sup>298</sup> Βλέπε Marcus Schoner, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, ό.π.

<sup>299</sup> Στοιχεία από τη μελέτη της RSM, σελ. 20-27.

<sup>300</sup> Σελ. 25 της μελέτης της RSM.

διαμορφωθεί από τη θέση όλου του διαθέσιμου για θέσεις πλεύρισης χώρου στο ΣΕΜΠΟ Πειραιώς υπό κοινή διαχείριση, καθώς υπό τη διοίκηση της ΣΕΠ θα προκύψει η βέλτιστη δυνατή διαχείριση των θέσεων πλεύρισης, και ιδιαίτερα των θέσεων πλεύρισης για μεγάλα πλοία, ώστε να καταστεί δυνατόν να προσελκύνται στο λιμάνι περισσότερα πλοία τύπου mother. Σημειωτέον ότι οικονομία κλίμακος<sup>301</sup> αποτελεί η μείωση του μέσου κόστους παραγωγής ενός προϊόντος και η διανομή του ταυτόχρονα με την αύξηση του μεγέθους της επιχείρησης που το παράγει και την αύξηση της παραγωγής. Εκτιμάται, επομένως, ότι οι παράγοντες που συνιστούν την οικονομία κλίμακος στην εξεταζόμενη περίπτωση συντρέχουν. Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται ότι η κοινή διαχείριση των θέσεων πλεύρισης των τριών Προβλητών του λιμένος θα επιτρέψει την εξυπηρέτηση περισσότερων πλοίων: Τα σύγχρονα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (τύπου mother) έχουν μήκος που ξεπερνά τα 360 μέτρα και βύθισμα περίπου 15 μέτρα ενώ τα πλοία feeders έχουν μήκος από 150 έως 200 μέτρα. Το container terminal της ΣΕΠ μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα στην ανατολική Προβλήτα II ένα μεγάλο πλοίο (mother) της τάξης των 10.000 containers και 2 με 3 μικρότερα feeders, ενώ στην ίδια Προβλήτα δυτικά μπορεί να εξυπηρετήσει, επίσης, ένα πλοίο mother των 18.000 -20.000 containers και ένα μικρότερο feeder. Στην ανατολική Προβλήτα III μπορεί να εξυπηρετήσει η ΣΕΠ επίσης ένα πλοίο mother των 18.000 -20.000 containers και ένα μικρότερο feeder, ενώ στην Δυτική Προβλήτα III μελλοντικά μπορεί να δεχτεί ακόμα ένα mother πλοίο. Με δεδομένο ότι για όλες τις ημέρες της εβδομάδας υπάρχουν (από συμβατικές δεσμεύσεις) ήδη δεσμευμένες θέσεις μεγάλων πλοίων των ναυτιλιακών εταιρειών πελατών της ΣΕΠ, η ΣΕΠ, παρόλο που, κατά την άποψή της, υπάρχει η σχετική ζήτηση, δεν είναι σε θέση αυτή να δεχτεί ταυτόχρονα περισσότερα από [...]μεγάλα πλοία των [...] containers, ενώ την ίδια στιγμή η Προβλήτα I της ΟΛΠ δεν έχει δέσμευση για κανένα μεγάλο mother σε καμία ημέρα της εβδομάδας. Συνεπώς, η ΣΕΠ θα ήταν σε θέση να δεχτεί τα πλοία mother ενός νέου πελάτη [λόγου χάριν της συμμαχίας [...], η οποία αποτελείται από τις ναυτιλιακές εταιρείες [...] και με την οποία η ΣΕΠ βρισκόταν σε διαπραγματεύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι θα ολοκληρωνόταν η εξαγορά της ΟΛΠ) ή και πλοία της [...] των [...] containers που θα συμμετέχουν σε κάποια άλλη συμμαχία ή και τη [...] χωρίς κανένα πρόβλημα στην ανατολική Προβλήτα I της ΟΛΠ, ενώ παράλληλα να εξυπηρετεί τα feeders που αφορούν το ίδιο service στην δυτική Προβλήτα της ΟΛΠ για την εξοικονόμηση κόστους μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων εντός του ΣΕΜΠΟ, την ταχύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων και την αποδοχή HOT CONNECTIONS όπως σε όλα τα μεγάλα hubs του κόσμου.

331. Το ανωτέρω παράδειγμα καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο η διαμορφούμενη οικονομία κλίμακος<sup>302</sup> δια της απλής κοινής διαχείρισης των τριών Προβλητών θα επιτρέψει τη βέλτιστη διαχείριση των θέσεων πλεύρισης με αποτέλεσμα να μπορεί άμεσα, προτού δηλαδή καν ολοκληρωθούν οι προβλεπόμενες επενδύσεις, να καλυφθεί σημαντική υφιστάμενη ζήτηση που δεν μπορεί να καλύψει η ΣΕΠ (για παράδειγμα, [...], [...]). Η ΣΕΠ εκτιμά ότι η λόγω της βέλτιστης διαχείρισης των θέσεων πλεύρισης (δυνάμει της οικονομίας κλίμακος) δυνατότητα προσέλκυσης φορτίων της [...] ή/ και της [...] θα οδηγήσει σε αύξηση σε ετήσια βάση (έτος αναφοράς 2017) του όγκου κατά τουλάχιστον 350.000 Teus. Στο

<sup>301</sup> Για σχετική εννοιολογική οριοθέτηση, βλέπε ενδεικτικά μόνο Γκαμαλέτσο, Θεωρητική Οικονομική, Τόμος Α', γ' έκδοση, 1992, σελ. 422.

<sup>302</sup> Γίνεται δεκτό ότι οι οικονομίες κλίμακος εντοπίζονται τόσο στο επίπεδο εργοστασιακής μονάδας όσο και σε εκείνο της επιχείρησης (που συχνά αποτελείται από ένα σύνολο εργοστασιακών μονάδων). Καθώς η κλίμακα ανεβαίνει, το επίπεδο της οικονομίας της επιχείρησης περιλαμβάνει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης εξελιγμένων τεχνικών για την οργάνωση της παραγωγής. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η μεταπήδηση από την εντατική παραγωγή ομάδας εργατών στη συνεχή κεφαλαιουχική εντατική μαζική παραγωγή με μεθόδους βιομηχανικής παραγωγής. Συνεπώς, προϋποθέσεις δημιουργίας οικονομιών κλίμακος είναι η διαιρετότητα σε συνδυασμό με την εξειδίκευση της εργασίας και η χρησιμοποίηση νέων μεθόδων τεχνολογίας.



σημείο αυτό, με δεδομένο ότι οι οικονομίες κλίμακος συνιστούν την κλασικότερη ίσως μορφή βελτίωσης της αποτελεσματικότητας από άποψη κόστους, σημειώνεται ότι ειδικά στην προκειμένη περίπτωση η δημιουργία της νέας οντότητας είναι αναγκαία προκειμένου να δημιουργηθούν οι ανωτέρω περιγραφείσες αποτελεσματικότητες<sup>303</sup>. Για τις επιχειρήσεις αυτό που έχει πρωτίστως σημασία είναι η δυνατότητά τους ή μη να αξιοποιήσουν σε βαθμό απόλυτο το ενεργητικό τους. Αν αυτό τελικά δεν το κατορθώνουν, το μέσο κόστος ανά μονάδα παραγωγής είναι υψηλότερο<sup>304</sup>, <sup>305</sup>.

332. Επιπροσθέτως, η κατά τα ανωτέρω άμεση δυνατότητα της ΣΕΠ να προσελκύσει νέες τακτικές γραμμές θα οδηγήσει σε περαιτέρω ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς (εγχώριου) φορτίου που θα εξυπηρετούν αυτοί οι carriers, προς όφελος των Ελλήνων εισαγωγέων/εξαγωγέων, αλλά και της εθνικής οικονομίας. Είναι δε διαπιστωμένο ότι τα πλοία που έρχονται απευθείας στον Πειραιά και όχι μέσω μεταφόρτωσης, έχουν μικρότερο κόστος για τον πλοιοκτήτη, επομένως πιθανολογείται βάσιμα ότι αυτό θα δημιουργήσει και τις προϋποθέσεις χαμηλότερων ναύλων για τον φορτωτή και παραλήπτη. Αυτό θα συμβεί προφανώς σε επαυξητικό βαθμό με την απόκτηση του Προβλήτα Ι εκ μέρους της COSCO HK. Όπως αναφέρθηκε χαρακτηριστικά στη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ενώπιον της ΕΑ, για ένα φορτίο το οποίο έρχεται απευθείας στον Πειραιά, η ναυτιλιακή γραμμή κερδίζει [...] δολάρια περίπου στο 20άρι container, και περίπου [...] δολάρια στο 40άρι, οπότε αυτό μπορεί να το μετακινήσει σε μείωση του ναύλου ώστε να είναι πιο ανταγωνιστική και αυτό έρχεται τελικά προς όφελος των εισαγωγέων και των εξαγωγέων. Στην προκειμένη περίπτωση είναι σαφές ότι η δυνατότητα εκμετάλλευσης διαθέσιμων οικονομιών κλίμακος μπορεί να ενισχυθεί από το γεγονός ότι το συνολικό μέγεθος της σχετικής αγοράς είναι πολύ μεγάλο. Υπογραμμίζεται δε ότι στην οικονομική θεωρία, στις περιπτώσεις εκείνες που οι οικονομίες κλίμακος είναι σημαντικές, μπορεί να απαιτηθεί ένα υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης της αγοράς, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι η παραγωγή μιας βιομηχανίας διεξάγεται όσο πιο αποτελεσματικά γίνεται<sup>306</sup>. Αυτό εκτιμάται ότι ισχύει και στην εξεταζόμενη περίπτωση.

333. Χαρακτηριστικό επίσης παράδειγμα αποτελεί αυτό της ναυτιλιακής εταιρίας [...], η οποία κατά τον παρόντα χρόνο δραστηριοποιείται κάνοντας μεταφόρτωση στην Μάλτα και έχει διάρκεια ταξιδιού τουλάχιστον 5 έως 6 ημέρες περισσότερο σε σχέση με την απευθείας προσέγγιση του εγχώριου αυτού φορτίου στον Πειραιά. Το ίδιο ισχύει και για την εταιρεία [...], η οποία κατά τον χρόνο εξέτασης της παρούσης συγκέντρωσης εξυπηρετεί κάποια services της με μεταφόρτωση στο Port Said της Αιγύπτου και έχει διάρκεια ταξιδιού

<sup>303</sup> Εξ αντιδιαστολής προς το σκεπτικό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση *Nordic Satellite Distribution* [M490 *Nordic Satellite Distribution*, 19 July 1995], κατά το οποίο κρίθηκε ότι "...the proposed operation is not necessary in order to create (the efficiencies)". Πρβλ. και υπόθεση IV/M490 [1996] OJ L53/20, [151].

<sup>304</sup> Το απλοϊκό παράδειγμα του κόστους εκμετάλλευσης ενός φορτηγού είναι χαρακτηριστικό: το κόστος είναι το ίδιο, είτε το φορτηγό είναι άδειο, είτε γεμάτο κατά το ήμισυ, είτε γεμάτο.

<sup>305</sup> Επισημαίνεται σχετικά ότι οι Farrell και Shapiro προέβησαν σε διάκριση ανάμεσα σε (κοινές) αποτελεσματικότητες και σε πραγματικές συνέργειες (true synergies). Οι πραγματικές συνέργειες αναφέρονται σε αποτελεσματικότητες οι οποίες επιτυγχάνονται με τρόπο πρωτόγνωρο, σε αντιδιαστολή με τις αποτελεσματικότητες εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν δια της εσωτερικής ανάπτυξης της επιχείρησης (internal growth of the firm). Οι Farrell και Shapiro ορθώς δίνουν έμφαση στο γεγονός ότι οι αποτελεσματικότητες με τη μορφή αληθινών συνεργειών πραγματοποιούνται όταν η συγκεντρούμενη οντότητα συνδυάζει "*hard to trade assets*" και κινείται προς μία "*superior production function*" (η συγκεκριμένη ανώτερη παραγωγική λειτουργία αντιτάσσεται προς ένα απλώς καλύτερο σημείο μιας υφιστάμενης λειτουργίας). Βλέπε Joseph Farrell and Carl Shapiro, "Horizontal Mergers: An Equilibrium Analysis", (1990) 80(1) AER 109. Βλέπε επίσης σχετικά και L. Colley, "From 'Defence' to 'Attack'? Quantifying Efficiency Arguments in Mergers" (2004) 25 ECLR 342.

<sup>306</sup> Βλέπε σχετικά Βέττα-Κατσουλάκο, ό.π., σελ. 142-145, επίσης Σαραντίδη, Σύγχρονη Μικροοικονομική Ανάλυση, Τεύχος β', 1995, σελ. 19-22, 101-108 και Ευθύμογλου, Μπένο, Σολδάτο, Σύγχρονη Μικροοικονομική Ανάλυση, Τόμος Α', 1997, σελ. 153-154.

τουλάχιστον 5 έως 7 ημέρες περισσότερο συγκριτικά με την απευθείας προσέγγιση στον Πειραιά. Παράλληλα, εκτός από το γεγονός της ταχύτερης χρονικά εξυπηρέτησης που προσφέρει η δυνατότητα απευθείας σύνδεσης πλοίου mother ενός carrier με τον Πειραιά υπάρχει και το στοιχείο του κόστους της μεταφόρτωσης, αφού οι ναυτιλιακές εταιρίες που μεταφορτώνουν το φορτίο το οποίο προορίζεται για την ελληνική αγορά (εγχώριο) χρησιμοποιούν πλοία feeders και πληρώνουν τον επιπλέον αυτό ναύλο μεταφοράς (το κόστος μετακυλιέται στον συνολικό θαλάσσιο ναύλο). Παρατηρείται εν προκειμένω ότι πρόκειται για μία μορφή bundling που είναι προφανώς απολύτως επιθυμητή από τους πελάτες της νέας οντότητας, δεδομένου ότι εξυπηρετεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς, μέσω του λεγόμενου “one-stop shopping”<sup>307</sup>. Σημειωτέον επίσης ότι ο χρόνος μέσα στον οποίο θα επιτευχθεί η αποτελεσματικότητα συνιστά ένα από τα βασικότερα στοιχεία που αποδεικνύουν τη βελτίωσή της. Υπενθυμίζεται σχετικά ότι, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων<sup>308</sup>, «[κ]ατά κανόνα, όσο αργότερα αναμένεται να υλοποιηθούν οι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας στο μέλλον, τόσο μικρότερη είναι η βαρύτητα που μπορεί να αποδώσει σ' αυτές η Επιτροπή. Αυτό σημαίνει ότι για να θεωρηθούν αντισταθμιστικός παράγοντας, οι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας πρέπει να είναι έγκαιρες».

334. Επομένως, εξ αντιδιαστολής προκύπτει ότι στην εξεταζόμενη περίπτωση αυτός ο συγκεκριμένος κρίσιμος παράγων, ο χρόνος δηλαδή, σαφώς και συντρέχει, δεδομένου ότι οι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας αναμένεται με μεγάλη βεβαιότητα ότι θα υλοποιηθούν άμεσα κι ως εκ τούτου ορθότερο είναι να θεωρηθούν σε απόλυτο βαθμό έγκαιρες.

#### **ΣΤ. 6.2.1.9 Το ειδικότερο ζήτημα της εξοικονόμησης κόστους ως αποτελεσματικότητα σε επιμέρους εκφάνσεις<sup>309</sup>**

335. Ειδικά ως προς το ζήτημα της εξοικονόμησης κόστους η COSCO HK GROUP LIMITED επισημαίνει τα εξής:

1. - Αξιοποίηση και λειτουργία μιας εγκατάστασης [...] αντί δύο διαφορετικών. Το εν λόγω κόστος επιμερίζεται σε δύο κατηγορίες δαπάνης. Αφενός σε ένα εφάπαξ ποσό το οποίο καταβάλλεται για τη χρήση της εγκατάστασης/υποδομής και ένα ποσό για το ετήσιο κόστος συντήρησής της αφετέρου ένα ποσό, το οποίο μεταβάλλεται ανάλογα με τον όγκο/ποσότητα κίνησης (containers) που θα τεθεί υπό τη διαχείριση του συστήματος [...]. Η ΟΛΠ σήμερα χρησιμοποιεί το [ακριβότερο] σύστημα [...] το οποίο μετά τη συγκέντρωση θα καταργηθεί. Θα καταβάλλεται συνεπώς ένα επιπλέον ποσό μόνο για την επιπρόσθετη ογκο-χρέωση με βάση τα containers που θα διαχειρίζεται η νέα οντότητα, ποσό σημαντικά μικρότερο από αυτό που σήμερα καταβάλλει η ΟΛΠ είτε εφάπαξ είτε ανά όγκο για τη διαχείριση του Προβλήτα Ι. Ως προς το συγκεκριμένο επιχείρημα παρατηρείται ότι το προκύπτον όφελος λόγω της συγκέντρωσης θα προέλθει από την κατάργηση του σταθερού τμήματος του κόστους (εφάπαξ αρχική καταβολή) και όχι του μεταβλητού.

2. -Επικαιροποίηση της έκδοσης της βάσης δεδομένων [...] σε νεώτερη που θα υποστηρίζεται από την κατασκευάστρια εταιρεία. Η χρήση του συστήματος βάσης δεδομένων της [...] περιλαμβάνει αφενός μία εφάπαξ χρέωση για την απόκτηση άδειας επεξεργασίας του συστήματος (συνδρομή) και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης. Το κόστος απόκτησης της άδειας διαφέρει ανάλογα με τον αριθμό των χρηστών που εξυπηρετεί. Λόγω της συγκέντρωσης, θα ενταχθεί η ΟΛΠ στη βάση δεδομένων που χρησιμοποιεί ήδη η ΣΕΠ αντί να εξακολουθεί να καταβάλλει έξοδα για την λειτουργία και συντήρηση αντίστοιχης

<sup>307</sup> Ioannis Kokkoris and Howard Shelanski, EU Merger Control. A Legal and Economic Analysis, OXFORD, 2014 CH. 12, pp 447-448.

<sup>308</sup> Βλέπε παρ. 83.

<sup>309</sup> Βλέπε υποσημείωση 177.

εφαρμογής. Εδώ πράγματι παρατηρείται ότι από τα προσκομισθέντα κόστη, αναμενόμενο όφελος στο μεταβλητό σκέλος υφίσταται.

3. - Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής στην «[...]» που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορούν να παρασχεθούν χωρίς κόστος στην ΟΛΠ. Πρόκειται για κόστος ανάπτυξης και συντήρησης εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους αμοιβής των μηχανικών και εργαζομένων που θα εργάζονταν για την ανάπτυξη αυτή, το οποίο θα κατέβαλε η ΟΛΠ σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης. Λόγω της συγκέντρωσης, η τεχνογνωσία της ΣΕΠ, που ενσωματώνει δαπάνες ανάπτυξης και εργασιακό κόστος, θα μεταφερθεί χωρίς επιπλέον κόστος στη νέα οντότητα. Εδώ εντοπίζεται αποφυγή του κόστους για ανάπτυξη εφαρμογών, το οποίο κυρίως συνίσταται σε μισθούς/ημερομίσθια για μηχανικούς που θα δούλευαν με συμβάσεις έργου, όπως υπονοείται –άρα είναι μεταβλητό κόστος όχι σταθερό, όπως λογίζονται οι μισθοί συνήθως. Επομένως, αναμενόμενο όφελος στο μεταβλητό σκέλος υφίσταται. Στο σημείο δε αυτό αναμένεται εύλογα και η διάχυση τεχνογνωσίας (diffusion of know-how) λόγω της συγκέντρωσης, η οποία είναι δεδομένο ότι θα ωφελήσει τους πελάτες του ΟΛΠ που πριν δεν απολάμβαναν τις υπηρεσίες από τις συγκεκριμένες εφαρμογές.

4. - Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής «[...]» που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορούν να παρασχεθούν χωρίς κόστος στην ΟΛΠ. Πρόκειται για κόστος ανάπτυξης και συντήρησης εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους αμοιβής των μηχανικών και εργαζομένων που θα εργάζονταν για την ανάπτυξη αυτή, το οποίο θα κατέβαλε η ΟΛΠ σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης. Λόγω της συγκέντρωσης, η τεχνογνωσία της ΣΕΠ που ενσωματώνει δαπάνες ανάπτυξης και εργασιακό κόστος, θα μεταφερθεί χωρίς επιπλέον κόστος στη νέα οντότητα. Και στο σημείο αυτό εντοπίζεται αποφυγή του κόστους για ανάπτυξη εφαρμογών το οποίο κυρίως συνίσταται σε μισθούς/ημερομίσθια για μηχανικούς που θα δούλευαν με συμβάσεις έργου, όπως υπονοείται –άρα πρόκειται για μεταβλητό κόστος και όχι σταθερό, όπως λογίζονται οι μισθοί συνήθως. Επομένως, και σε αυτή την περίπτωση αναμενόμενο όφελος στο μεταβλητό σκέλος υφίσταται. Επιπροσθέτως, ειδικά σε σχέση με την τεχνογνωσία της ΣΕΠ σημειώνεται ότι η διαδικασία έρευνας και ανάπτυξης, παραγωγής και διανομής συνιστούν μία αλυσίδα αξίας, η οποία τελικά δημιουργεί την τεχνογνωσία. Οι επιχειρήσεις δύνανται να επιτύχουν οικονομίες κλίμακος για κάθε τμήμα της αλυσίδας αξίας. Στην περίπτωση αυτή είναι αρκετά πιθανή η προσέγγιση του σημείου μεγιστοποίησης της αποτελεσματικότητας. Επομένως, κι εδώ αναμένεται εύλογα και η διάχυση τεχνογνωσίας (diffusion of know-how) λόγω της συγκέντρωσης, η οποία είναι δεδομένο ότι θα ωφελήσει τους πελάτες του ΟΛΠ που πριν δεν απολάμβαναν τις υπηρεσίες από τις συγκεκριμένες εφαρμογές. Η διάχυση της τεχνογνωσίας εκτιμάται ότι ουσιαστικά συνιστά μια μορφή δυναμικής αποτελεσματικότητας (dynamic efficiency), η οποία επίσης είναι σημαντική<sup>310</sup>. Επιπλέον, η τεχνική κατάρτιση του προσωπικού μίας επιχείρησης δύναται να οδηγήσει στην επίτευξη οικονομίας κλίμακος. Την αρτιότερη κατάρτιση και την ταυτόχρονη απόκτηση εμπειρίας στη χρήση, λόγου χάριν, μίας συγκεκριμένης μεθόδου παραγωγής δύναται να ακολουθήσει η ορθολογικότερη διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού της επιχείρησης (αξιοποίηση λιγότερων ανθρώπων, περισσότερο όμως καταρτισμένων, ανάλογα με το είδος της συγκεκριμένης εργασίας,

<sup>310</sup> Είναι γεγονός πάντως ότι, σε σύγκριση με τη στατική αποτελεσματικότητα, η δυναμική αποτελεσματικότητα είναι πιο δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, δεδομένης και της γενικότερης δυσκολίας για ποσοτικοποίηση των efficiencies. Βλέπε σχετικά Svetlicinii A. (2007) “Assessment of the non-horizontal mergers: is there a chance for the efficiency defence in EC merger control?” ECLR 2007, 28(10), 529-538. Πρβλ. επίσης Schmidt I., (2007), “The suitability of the more economic approach for competition policy: dynamic vs. static efficiency”, ECLR, 28(7), 408-411.

απορρόφηση/αξιοποίηση των υπολοίπων σε δραστηριότητες άλλες που προσιδιάζουν περισσότερο στην κατάρτισή τους), αύξηση της παραγωγικότητας και ταχύτερη διεκπεραίωση της εργασίας.

5. - Αξιοποίηση και λειτουργία της εφαρμογής «[...]» που έχει αναπτυχθεί από τους μηχανικούς της ΣΕΠ και μπορούν να παρασχεθούν χωρίς κόστος στην ΟΛΠ. Για το σύστημα αυτό ([...]) καταβάλλεται μία εφάπαξ χρέωση για την αγορά περισσότερων ταυτόχρονων χρηστών του συστήματος (ανεξαρτήτως θέσεων εργασίας ή άλλων παραγόντων του εκάστοτε χρήστη), καθώς και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης. Μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, η νέα οντότητα θα καταβάλει ένα μικρό επιπλέον κόστος για την παραμετροποίηση της εφαρμογής, ώστε να εμφανιστεί η ΟΛΠ ως επιπλέον χρήστης της εφαρμογής. Έως σήμερα η ΟΛΠ έχει για παρεμφερείς υπηρεσίες από άλλες εφαρμογές σαφώς μεγαλύτερα κόστη, από τα ως άνω, μικρά, επιπλέον κόστη που θα απαιτηθούν για τη επέκταση της χρήσης της σχετικής εφαρμογής.

6. - Αξιοποίηση τις υποδομής [...] που διαθέτει η ΣΕΠ για τις εσωτερικές επικοινωνίες εντός του οργανισμού. Το κόστος χρήσης της υποδομής αυτής (της εταιρίας [...]) επιμερίζεται αφενός σε ένα εφάπαξ ποσό για την απόκτηση της βασικής υποδομής ενδοεπικοινωνίας και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης και αφετέρου σε ένα ποσό που καταβάλλεται για την επέκταση της χρήσης ανά σημείο χρήσης εντός της επιχείρησης και το οποίο διαφέρει ανάλογα με τον αριθμό των σημείων χρήσης, για τα οποία θα χρησιμοποιείται. Μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, η νέα οντότητα απλώς θα καταβάλλει ένα μικρό επιπλέον κόστος για την επέκταση της χρήσης του συστήματος ενδοεπικοινωνίας στα σημεία χρήσης που θα απαιτηθεί, σε ό, τι αφορά το τμήμα της επιχείρησης που θα προέλθει από την ΟΛΠ. Έως σήμερα η ΟΛΠ έχει για παρεμφερείς υπηρεσίες από άλλες εφαρμογές σαφώς μεγαλύτερα κόστη, από τα ως άνω, μικρά, επιπλέον κόστη που θα απαιτηθούν για τη επέκταση της χρήσης της σχετικής εφαρμογής. Για την εξοικονόμηση του συγκεκριμένου κόστους παρασχέθηκαν εκτιμήσεις, οι οποίες, όπως ανέφερε η ΣΕΠ, είναι ιδιαίτερα συντηρητικές.

7. - Αξιοποίηση της υποδομής «[...]» που διαθέτει η ΣΕΠ για τα εσωτερικά φορτηγά του οργανισμού. Το σύστημα διαχείρισης στόλου οχημάτων [...], που ήδη κατέχει και λειτουργεί η ΣΕΠ, επιμερίζεται σε ένα εφάπαξ ποσό για την απόκτηση του εξοπλισμού για το κάθε όχημα του στόλου και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης, καθώς και σε ένα ποσό που καταβάλλεται για την επέκταση της χρήσης ανά μηχανήμα/όχημα και το οποίο διαφέρει ανάλογα με τον αριθμό μηχανημάτων/οχημάτων για τα οποία θα χρησιμοποιείται. Μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, η νέα οντότητα απλώς θα καταβάλλει ένα μικρό επιπλέον κόστος για την επέκταση της χρήσης της υποδομής σε όποια οχήματα χρειάζεται σε ό,τι αφορά το τμήμα της επιχείρησης που θα προέλθει από την ΟΛΠ. Έως σήμερα η ΟΛΠ καταβάλλει προκειμένου να επιτύχει το ίδιο αποτέλεσμα σαφώς μεγαλύτερα κόστη. Αναφορικά με τα σημεία 5, 6 και 7 ανωτέρω, παρατηρούνται εν συνόλω τα εξής: Οι επιχειρήσεις σε αρκετές περιπτώσεις, λειτουργώντας σε μεσο-μακροπρόθεσμη προοπτική και αποσκοπώντας στην αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους υιοθετούν νέες τεχνολογίες, προκειμένου είτε να εκσυγχρονίσουν τις παραγωγικές τους διαδικασίες είτε/και να αναβαθμίσουν ποιοτικώς τα προϊόντα τους. Άλλωστε, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας που αποτελεί και το ζητούμενο, θα πρέπει να θεωρηθεί συνάρτηση και των δύο αυτών παραγόντων, δηλαδή τόσο της αύξησης της παραγωγικότητας όσο και της ποιοτικής αναβάθμισης των προϊόντων<sup>311</sup>. Γίνεται αντιληπτό σε συνάρτηση με τα παραπάνω ότι η COSCO HK κινείται ακριβώς προς αυτή την κατεύθυνση. Αλλά αποτελεί μάλλον κοινή παραδοχή, πέρα από το στενό πλαίσιο των επιχειρήσεων, ότι η τάση προς καινοτομία μιας

<sup>311</sup> Πρβλ. σχετικά Τριανταφυλλάκη Γ., Ο κανονισμός αριθ. 418/85 της Επιτροπής της ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή του άρθρ. 85 παρ.3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών έρευνας και ανάπτυξης. Η σχέση του με το Ν. 703/77 και τα προκύπτοντα ζητήματα, ΕΕμπΔ 1987, σελ. 504.

χώρας<sup>312</sup> συνιστά έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής σε αυτήν. Εκτιμάται βέβαια πως η COSCO HK, σε συνάρτηση και με τις συγκεκριμένες δεσμεύσεις για επενδύσεις που έχει αναλάβει, συμβάλλει και προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς δημιουργείται και ενισχύεται μεταξύ άλλων και η λεγόμενη δυναμική αποτελεσματικότητα (dynamic efficiency)<sup>313</sup>.

8. - Αξιοποίηση των βασικών εφαρμογών και υποδομής που διαθέτει η ΣΕΠ για την εσωτερική λειτουργία του οργανισμού (π.χ. E-Mail, File services, Storage, antivirus, κλπ).

9. - Αξιοποίηση, λειτουργία και υποστήριξη της εφαρμογής «[...]» της εταιρείας [...] που λειτουργεί η ΣΕΠ Για τη χρήση της συγκεκριμένης εφαρμογής (που σήμερα γίνεται από τη συνδεδεμένη με τη ΣΕΠ εταιρεία [...]) το κόστος αποτελείται από μία εφάπαξ χρέωση για την αγορά ορισμένου αριθμού θέσεων «εργασίας» κάθε φορά και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης. Μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, η εφαρμογή θα αξιοποιηθεί και στις αποθήκες της ΟΛΠ, το δε κόστος αυτό που ήδη καταβάλλεται, θα μοιραστεί η ΣΕΠ με την ΟΛΠ χωρίς επιπλέον χρέωση, ενώ ταυτόχρονα δεν θα καταβάλλει η ΟΛΠ χρεώσεις για χρήση παρεμφερών εφαρμογών. Επισημαίνεται ότι στα παραπάνω προστίθεται και η εξοικονόμηση κόστους από την οργάνωση μίας ενιαίας ομάδας μηχανικών Πληροφορικής (IT) για την υποστήριξη των κύριων πληροφοριακών υποδομών και λύσεων που συνεπάγεται και αντίστοιχη μείωση του κόστους του ανθρώπινου δυναμικού. Προκύπτει από τα παραπάνω ότι από τη συγκέντρωση COSCO/ ΟΛΠ θα προκύψει σημαντική εξοικονόμηση κόστους, καθώς η ΣΕΠ κατέχει το σύνολο των αναγκαίων, αναπτυγμένων και σύγχρονων συστημάτων λειτουργίας ενός container terminal. Τα συστήματα αυτά, που έχουν αναπτυχθεί ή αποκτηθεί με δαπάνες της ΣΕΠ θα ωφελήσουν και θα μεταφερθούν αυτομάτως, μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, και στην επιχειρησιακή ενότητα της ΟΛΠ με αποτέλεσμα να εξαλειφθεί το σύνολο του κόστους που η ΟΛΠ καταβάλλει σήμερα σε εφαρμογές και υποδομές για τις αντίστοιχες λειτουργίες/υπηρεσίες/χρήσεις. Όπως παραπάνω αναλύεται, το κόστος αυτό θα εξαλειφθεί με μια μικρή μόνο επέκταση της δαπάνης από τη νέα οντότητα, χωρίς δηλαδή να χρειαστεί η καταβολή ποσών (κόστους) που θα αντιστοιχούσε σε μια εξαρχής νέα επιχείρηση. Επιπλέον, εξοικονομούνται κόστη αναβάθμισης και ανανέωσης πολλών παρωχημένων συστημάτων που η ΟΛΠ θα κατέβαλε αναγκαστικά σε επόμενο χρόνο για τη λειτουργία της επιχείρησής της με βάση τις εξελίξεις της αγοράς. Στο σημείο αυτό εντοπίζεται και η λεγόμενη ποιοτική βελτίωση αποτελεσματικότητας. Παρατηρείται δε σχετικά ότι η ποιοτική βελτίωση της αποτελεσματικότητας δύναται να είναι στον ίδιο βαθμό σημαντική (ή και περισσότερο) από την αποτελεσματικότητα από άποψη κόστους. Επίσης, και στο σημείο αυτό εντοπίζεται μείωση μεταβλητού κόστους. Επαναλαμβάνεται ότι η τεχνική κατάρτιση του προσωπικού μίας επιχείρησης δύναται να οδηγήσει στην επίτευξη οικονομίας κλίμακος. Την αρτιότερη κατάρτιση και την ταυτόχρονη απόκτηση εμπειρίας στη χρήση, λόγω χάριν, μίας συγκεκριμένης μεθόδου παραγωγής δύναται να ακολουθήσει η ορθολογικότερη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της επιχείρησης (αξιοποίηση λιγότερων ανθρώπων, περισσότερο όμως καταρτισμένων, ανάλογα με το είδος της συγκεκριμένης εργασίας, απορρόφηση/αξιοποίηση των υπολοίπων σε δραστηριότητες άλλες που προσιδιάζουν περισσότερο στην κατάρτισή τους), αύξηση της παραγωγικότητας και ταχύτερη

<sup>312</sup> Βλέπε σχετικά Κατσουλάκο Γ., Μικρο-Οικονομική Πολιτική. Μέτρα και Εφαρμογές, 1998, σελ. 117, ο οποίος επισημαίνει χαρακτηριστικά ότι: «[...] από την άποψη του διεθνούς εμπορίου, υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις ότι τα αποτελέσματα που επιτυγχάνει μία χώρα εξαρτώνται από τη ροπή της προς καινοτομικότητα».

<sup>313</sup> Η δυναμική αποτελεσματικότητα καταδεικνύει το επίπεδο παραγωγής νέων τεχνολογιών, καινοτόμων ιδεών και προηγμένων ή βελτιωμένων προϊόντων. Βλέπε Βέττα – Κατσουλάκο, ό.π., σελ. 33-34. Βλέπε επίσης Ζευγάλη, Το ζήτημα των αποτελεσματικότητας σε οριζόντιες και κάθετες συμπράξεις: στροφή του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού προς την κατά περίπτωση ανάλυση, ΔΕΕ 4/2007, σελ. 416επ.

διακεραίαωση της εργασίας. Αυτό ακριβώς εκτιμάται ότι ισχύει και για την ως άνω αναφερόμενη οργάνωση της ενιαίας ομάδας μηχανικών Πληροφορικής (IT).

336. Ως γενική παρατήρηση αναφορικά με την παράθεση των απόψεων της COSCO HK για την εξοικονόμηση κόστους σημειώνεται ότι τα αναφερόμενα κόστη έχουν σίγουρα ένα σταθερό μέρος, ενώ κάποια έχουν και μεταβλητό. Ωστόσο, επειδή δεν προσδιορίζεται η αναλογία σταθερού/μεταβλητού, δεν είναι εύκολο να γίνει ποσοτική εκτίμηση πραγματικού οφέλους, εφόσον ως αποτελεσματικότητα που είναι πιθανόν να μετακυλιθεί στον καταναλωτή ορθότερο είναι να θεωρηθεί μόνο η μείωση του μεταβλητού<sup>314</sup>. Ωστόσο, είναι σαφές ότι στην εξεταζόμενη περίπτωση η αναζήτηση της κοινωνικής ευημερίας ως απόρροιας της υπό εξέταση συγκέντρωσης δεν περιορίζεται σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά αντίθετα μπορεί να «ιχνηλατηθεί» κυρίως σε μία μεσο-μακροπρόθεσμη προοπτική.

#### **ΣΤ. 6.2.1.10 Επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς**

337. Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ότι δεν τίθεται ζήτημα πρόκλησης συντονισμένων αποτελεσμάτων στην προαναφερόμενη αγορά. Υπογραμμίζεται δε ότι με την υπό κρίση συγκέντρωση δεν επέρχονται σημαντικές αλλαγές στη δομή της συγκεκριμένης σχετικής αγοράς, καθώς οι δύο μεγαλύτεροι ανταγωνιστές (ΣΕΠ και ΟΛΘ) διατηρούν τις θέσεις που κατείχαν πριν από τη συγκέντρωση, χωρίς να δημιουργείται συμμετρία των μεριδίων τους, αλλά ούτε μεταβάλλεται το επίπεδο διαφάνειας που ήδη υπάρχει στην αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου<sup>315</sup>, τα δε ήδη υφιστάμενα σημαντικά εμπόδια εισόδου δεν αυξάνονται<sup>316</sup>.

#### **ΣΤ. 6.2.1.11 Συμπέρασμα**

338. Είναι γεγονός ότι η εκτίμηση των συνεπειών μίας συγκέντρωσης (σε επίπεδο post merger), τόσο σε ό,τι αφορά τις συνέπειες που ενισχύουν την ευημερία όσο και σε ό,τι αφορά τις συνέπειες που μειώνουν αυτήν, συνιστά μία άσκηση πρόληψης, η οποία βασίζεται σε πιθανότητες και όχι σε βεβαιότητες<sup>317</sup>. Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε, αποβλέποντας στη συνολική αποτίμηση της υπό κρίση συγκέντρωσης και συνεκτιμώντας κάθε τεκμηριωμένο επιχείρημα σχετικά με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η ΕΑ είναι σε θέση να κρίνει πως, λόγω των βελτιώσεων που θα επιφέρει η συγκέντρωση από απόψεως αποτελεσματικότητας σε συνδυασμό και με την ισχυρή αντισταθμιστική δύναμη των άμεσων και έμμεσων πελατών<sup>318</sup>, δεν αναμένεται αυτή να δημιουργήσει εμπόδια στις υπό εξέταση αγορές – το αντίθετο μάλιστα – καθώς συνάγεται, βάσει ικανών αποδείξεων, οι οποίες αναλύθηκαν διεξοδικά ανωτέρω, ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας συνεπεία της συγκεκριμένης συγκέντρωσης είναι πιθανό να ενισχύσει την ικανότητα και τα κίνητρα της οντότητας που θα προκύψει από αυτή να ενεργεί κατά τρόπο ο οποίος θα προάγει τον ανταγωνισμό προς όφελος των καταναλωτών, εξουδετερώνοντας έτσι τις όποιες δυσμενείς για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις που ενδεχομένως θα είχε σε διαφορετική περίπτωση.

339. Περαιτέρω, στην προκειμένη περίπτωση, όπως εκτέθηκε ανωτέρω, έχει ήδη αποδυναμωθεί η απαιτούμενη ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της πράξης της

<sup>314</sup> Όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά από τους Ioannis Kokkoris and Howard Shelanski, «*e*/conomic literature agrees with this view under the condition that greater weight is assigned by the authorities to short-term consumer welfare» (EU Merger Control. A Legal and Economic Analysis, OXFORD, 2014 CH. 12, pp 443-444).

<sup>315</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 39 επ.

<sup>316</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 39 επ.

<sup>317</sup> Πρβλ. OFT Substantive Guidance Assessment Note on the IBA Case, OFT 516a.

<sup>318</sup> Οι οποίοι μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις έχουν ταυτόχρονα και την ιδιότητα του ανταγωνιστή, ως διαχειριστές λιμένων (βλέπε πχ περιπτώσεις των [...] & [...]).

εξεταζόμενης συγκέντρωσης και του υποτιθέμενα προκαλούμενου σημαντικού περιορισμού του ανταγωνισμού, ιδίως με την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης της COSCO ιδίως στην αγορά του εγχώριου, δεδομένου ότι, όπως αναλυτικά καταγράφεται ανωτέρω, το μερίδιο του ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια διαρκώς συρρικνώνεται, για λόγους οι οποίοι είναι άσχετοι με τη δεσπόζουσα θέση της COSCO. Με απλά λόγια, η καταγεγραμμένη αδυναμία του ΟΛΠ ακόμη και να διατηρήσει το μικρό μερίδιο του δεν μπορεί να αποδίδεται άνευ ετέρου στη θέση και το επίπεδο ισχύος της COSCO στην επίμαχη αγορά και να καθορίζει την πορεία μίας πράξης συγκέντρωσης (κομβικής μάλιστα σημασίας για την ελληνική οικονομία) που δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

#### ΣΤ. 6.2.2 Ανάλυση δεσμεύσεων

340. Αναφορικά με τις δεσμεύσεις που έχει ήδη αναλάβει η COSCO HK (και για τα θέματα ανταγωνισμού μεταξύ άλλων) ως επιμέρους όρο της συμφωνίας που σύναψε και υπέγραψε<sup>319</sup> σημειώνονται τα εξής: Όπως έχει ήδη αναφερθεί, δια της Συμφωνίας Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικής Δημοκρατίας και ΟΛΠ ΑΕ, που ως Παράρτημα συνιστά αναπόσπαστο «κομμάτι» της Συμφωνίας που υπογράφηκε ανάμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ και COSCO HK GROUP LIMITED, εντοπίζονται στα κεφάλαια 9 & 10 της Σύμβασης Παραχώρησης οι εξής υποχρεώσεις-δεσμεύσεις. Στη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης περιλαμβάνονται προβλέψεις σχετικά με την παροχή πρόσβασης στους χρήστες του λιμένα και την τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ. Ειδικότερα δυνάμει του άρθρου 9.1 θεσπίζεται υποχρέωση της ΟΛΠ κατά την παροχή πρόσβασης στους χρήστες του λιμένα και κατά τις συναλλαγές της με αυτούς να τηρεί τις αρχές της μη διάκρισης, της ισότιμης πρόσβασης, της αντικειμενικότητας, της ορθολογικότητας και της αναλογικότητας και να μην εφαρμόζει εμπορικούς κανόνες ή τιμολογιακές πολιτικές ή πρακτικές οι οποίες αποσκοπούν ή έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δικαιωμάτων τρίτων από ουσιώδη άποψη, με εξαίρεση - στο βαθμό που επιτρέπεται ρητά από την ανωτέρω σύμβαση ή δικαιολογείται από έκτακτους παράγοντες και αφού ληφθούν υπόψη οι αρχές του εν λόγω άρθρου. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 9.2 κατά την παροχή πρόσβασης στο λιμένα και τη χρέωση τελών για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών του η ΟΛΠ μπορεί να κάνει διακρίσεις ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες χρηστών στο βαθμό που οι εν λόγω διακρίσεις αιτιολογούνται με αντικειμενικά κριτήρια και τηρούν τις αρχές της ορθολογικότητας, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης. Στο δε άρθρο 10 της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης γίνεται αναλυτική αναφορά στην τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ και ειδικότερα στα Τέλη Λιμένα, τα οποία περιλαμβάνουν τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών<sup>320</sup> και τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών<sup>321</sup>.

341. Ως προς τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών ισχύουν τα εξής<sup>322</sup>:

**α)** Τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών αυξάνονται μόνο κατόπιν προηγούμενης συγκατάθεσης του αρμόδιου φορέα του Δημοσίου.

**β)** Τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών για κάθε υπηρεσία που παρέχεται χωρίς να υπάρχει ανταγωνισμός (ενδολιμενικός, διαλιμενικός, περιφερειακός ή διεθνής) πρέπει να καθορίζονται με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και χωρίς διακρίσεις και θα προσδιορίζονται

<sup>319</sup> Βλέπε τη Συμφωνία Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικής Δημοκρατίας και ΟΛΠ ΑΕ, ως Παράρτημα της Συμφωνίας που υπογράφηκε ανάμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ και COSCO HK GROUP LIMITED, οι οποίες υπεγράφησαν στις 08.04.2016. Όπως, ήδη επισημάνθηκε, στον κυρωτικό Ν. 4404/2016 αναφέρεται προφανώς εκ παραδρομής ότι η νέα σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη την 24.06.2016. Σημειώνεται ότι στη σύμβαση πώλησης επί λέξει αναφέρονται τα κάτωθι [...]

<sup>320</sup> Ήτοι τις χρεώσεις στους χρήστες λιμενικών υπηρεσιών.

<sup>321</sup> Ήτοι τα τέλη για τη χρήση των Στοιχείων Παραχώρησης ή άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών οι οποίες α) επιτρέπουν την είσοδο/έξοδο σκαφών από το λιμένα ή β) παρέχουν πρόσβαση στην εξυπηρέτηση επιβατών και φορτίων (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά λιμενικών τελών, τελών φορτίου, τελών χωρητικότητας, τελών πρόσδεσης και τελών αγκυροβολίου).

<sup>322</sup> Βλ. άρθρο 10.2.

σε συνάρτηση με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, η δε αναπροσαρμογή τους δεν μπορεί να γίνεται συχνότερα από μία φορά ετησίως.

γ) Κατά τον καθορισμό των τελών για οποιοσδήποτε υπηρεσίες όπου υπάρχει ανταγωνισμός (ενδολιμενικός, διαλιμενικός, περιφερειακός ή διεθνής) η ΟΛΠ θα λαμβάνει δεόντως υπόψη την ανταγωνιστική λειτουργία του λιμένα και όλων των σχετικών υπηρεσιών, τη βελτίωση της βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας στο λιμένα και τη συνολική επικερδή λειτουργία των παρεχόμενων υπηρεσιών.

δ) Το άρθρο 9.2 θα εφαρμόζεται στα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών.

342. Αντίστοιχα, ως προς τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών ισχύουν τα ακόλουθα:

α) Αυτά θα είναι ανάλογα με το κόστος της ΟΛΠ για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις συντήρησης με βάση τη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της νομικής φύσης των Στοιχείων Παραχώρησης, και σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους.

β) Με την επιφύλαξη του εδ. α, μπορούν να ορίζονται κατά την κρίση της ΟΛΠ σύμφωνα με την εμπορική της στρατηγική και το επενδυτικό της πρόγραμμα.

γ) Ενδέχεται να ποικίλουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που ισχύουν για τακτικούς χρήστες ή προκειμένου να δοθεί ώθηση στην αποδοτικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών βάσει, όμως, εύλογων, αντικειμενικών, διαφανών και μη διακριτικών κριτηρίων.

δ) Μπορούν να ενσωματωθούν σε άλλα τέλη, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των Τελών Λιμενικών Υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό τους παραμένει ευχερώς αναγνωρίσιμο.

ε) Τα άρθρα 9.1 και 9.2 θα εφαρμόζονται στα Τέλη Λιμενικών Υποδομών.

στ) Το άρθρο 10.2α θα εφαρμόζεται στα Τέλη Λιμενικών Υποδομών στο βαθμό που αυτά επιβάλλονται για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών και των σχετικών υποδομών.

343. Συναφώς αναφέρεται ότι τα Τέλη Λιμένα υπόκεινται στον έλεγχο των αρμόδιων ρυθμιστικών Αρχών, ιδίως των Αρχών Ανταγωνισμού<sup>323</sup>. Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται πως εννοείται ότι η συγκεκριμένη αναφορά γίνεται για το διάστημα μετά την υπό κρίση συγκέντρωση και όχι πριν από αυτή.

344. Παρατηρείται ότι σε κάποια σημεία οι ανωτέρω προβλέψεις της Νέας Σύμβασης Παραχώρησης είτε είναι περισσότερο γενικές είτε αλληλοεπικαλύπτονται<sup>324</sup>. Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο γενικότερος σκοπός τους συνίσταται στην επιβολή δεσμεύσεων στην ΟΛΠ, προκειμένου να διασφαλιστεί στους χρήστες του λιμένα η άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις υπηρεσίες και στις υποδομές του – γεγονός που περιορίζει ουσιωδώς τόσο τα κίνητρα όσο και τη δυνατότητα της νέας οντότητας να εμποδίσει τη λειτουργία του αποτελεσματικού ανταγωνισμού (ιδίως μέσω της μη εύλογης αύξησης των τιμολογίων χρέωσης ή και τη διακριτική μεταχείριση πελατών).

345. Κατά τη συζήτηση ενώπιον της Επιτροπής εκφράστηκε, ωστόσο, η ανησυχία ότι – παρά την υφιστάμενη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ των αγορών μεταφορτούμενου και εγχώριου φορτίου, κατά τα προεκτεθέντα – οι ναυτιλιακές εταιρίες ενδέχεται να μην έχουν εξίσου ισχυρό ή/και αποτελεσματικό κίνητρο να διαπραγματευτούν με τη νέα οντότητα τις τιμές χρέωσης για το εγχώριο φορτίο, όπως συμβαίνει με το μεταφορτούμενο φορτίο, τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Διατυπώθηκε, επίσης, η ανησυχία σχετικά με επιμέρους συμβατικούς όρους σε μεμονωμένες συμβάσεις των ΣΕΠ/ΟΛΠ, οι οποίες θα μπορούσαν

<sup>323</sup> Βλ. άρθρο 10.6α. Επίσης, τα Τέλη Λιμένα είναι δημοσιευτέα εκ των προτέρων και πρέπει να παραμένουν δημόσια διαθέσιμα, καθώς και να είναι διατυπωμένα με διαφανείς και εύληπτους όρους (βλ. άρθρο 10.5).

<sup>324</sup> Π.χ. δεν είναι σαφής η έννοια της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 9.1, πώς θα εφαρμόζεται το άρθρο 10.2γ σχετικά με την τιμολόγηση των υπηρεσιών όπου δεν υπάρχει ανταγωνισμός ή ποια είναι η σχέση των άρθρων 9.1 και 10.2 περί Τελών Λιμενικών Υπηρεσιών, δεδομένου ότι στο τελευταίο ρητά εφαρμόζεται μόνο το άρθρο 9.2 (σε αντίθεση με τα Τέλη Λιμενικών υποδομών στα οποία εφαρμόζεται και το άρθρο 9.1, βλ. άρθρο 10.3ε).



ενδεχομένως να θεωρηθεί ότι κατατείνουν σε αποκλειστικότητα (είτε ευθέως, είτε μέσω ρήτρων επίτευξης στόχων), δυσχεραίνοντας έτσι τις ναυτιλιακές εταιρίες από την εξεύρεση εναλλακτικού προμηθευτή.

346. Προκειμένου να αρθούν τυχόν αμφιβολίες, η ίδια η COSCO HK πρότεινε να αναλάβει επιπλέον και τις εξής δεσμεύσεις προς περαιτέρω αποσαφήνιση της θέσης της.

A) Να άρει τους όρους αποκλειστικότητας και να απέχει στο μέλλον από τη σύναψη ή επιβολή όρων αποκλειστικότητας στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων.

B) Να διατηρήσει τα σήμερα ισχύοντα τιμολόγια της ΟΛΠ Α.Ε. για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που θα παρασχεθούν στον προβλήτα Ι από την ΟΛΠ Α.Ε. μέχρι την 31.12.2017, με δυνατότητα αναγγελίας τυχόν αυξήσεων και προ του 2<sup>ου</sup> δμήνου 2017.

347. Οι προτεινόμενες ως άνω δεσμεύσεις είναι πρόσφορες, κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής, να άρουν τις όποιες ανησυχίες προαναφέρθηκαν.

### **ΣΤ. 6.2.3 Οριζόντιες επιπτώσεις στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορούμενου φορτίου**

348. Αμφότερα τα μέρη δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορούμενου φορτίου, η γεωγραφική έκταση της οποίας καταλαμβάνει ολόκληρη την ανατολική Μεσόγειο. Κατά τον υπολογισμό του συνολικού μεριδίου αγοράς του ομίλου COSCO λαμβάνεται υπόψη το μερίδιο της εταιρίας που διαχειρίζεται το Kumport, στην οποία κατά τα προαναφερόμενα ο όμιλος COSCO συμμετέχει μέσω κοινοπραξίας και ασκεί έλεγχο από κοινού με τις λοιπές συμμετέχουσες στην κοινοπραξία εταιρίες<sup>325</sup>. Υπό την αυστηρότερη αυτή εκδοχή το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας στην ανωτέρω αγορά θα ανέλθει μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης σε [15-25%]. Ειδικότερα το μερίδιο του ομίλου COSCO ([15-25%]), που προκύπτει από τη δραστηριοποίησή του στον Πειραιά (μέσω της ΣΕΠ) και στο Kumport (μέσω της ανωτέρω κοινοπραξίας), σημειώνει πολύ χαμηλή αύξηση, μόλις κατά [0-5%], συνεπεία της απόκτησης ελέγχου επί της ΟΛΠ.

349. Λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, σύμφωνα με τις οποίες, συγκεντρώσεις όπου το μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών δεν υπερβαίνει το 25% δεν είναι πιθανό να εμποδίσουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό<sup>326</sup>, εκτιμάται ότι το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας ([15-25%]) δεν αποτελεί ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης<sup>327</sup>. Μάλιστα το μερίδιο αυτό μειώνεται έτι περαιτέρω, αν συνυπολογιστεί το μερίδιο μικρότερων αλλά σημαντικών λιμένων που βρίσκονται εντός της ανωτέρω γεωγραφικής αγοράς (π.χ. Σμύρνη, Μπουργκάς), για τους οποίους η γνωστοποιούσα δεν προσκόμισε στοιχεία.

<sup>325</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 14 της παρούσης Απόφασης.

<sup>326</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18. Επίσης, βλ. και αιτιολογική σκέψη 32 του Κανονισμού Συγκεντρώσεων.

<sup>327</sup> Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Επιτροπής της 21 Απριλίου 2004 για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [ΕΕ L 133/1 της 30.04.2004], όπως ο πρώτος ισχύει κατόπιν της τροποποίησής του με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1269/2013 της Επιτροπής της 05.12.2013 [ΕΕ L 336/1 της 14.12.2013], το ελάχιστο ποσοστό του αθροιστικού μεριδίου αγοράς που τα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη πρέπει να κατέχουν στην ίδια σχετική αγορά (στην περίπτωση οριζόντιας συγκέντρωσης), προκειμένου η αγορά αυτή να καθίσταται επηρεαζόμενη (και άρα να πρέπει να υποβληθεί έντυπο πλήρους γνωστοποίησης), αυξήθηκε από 15% σε 20%. Συνεπώς, η υπό εξέταση αγορά δεν θα καθίστατο καν επηρεαζόμενη με βάση την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία.

350. Υπέρ της μη δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης από την υπό κρίση συγκέντρωση στο συγκεκριμένο τομέα συνηγορεί και η ευχέρεια αλλαγής προμηθευτή που έχουν οι πελάτες στην εν λόγω αγορά. Ειδικότερα, οι ναυτιλιακές εταιρίες διαθέτουν εναλλακτικές επιλογές εφοδιασμού, αφού μπορούν να εξυπηρετηθούν από άλλους τουλάχιστον<sup>328</sup> 8 λιμένες (πέραν του Πειραιά) στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου (οι οποίοι αυξάνονται σε τουλάχιστον 13, αν ως γεωγραφική αγορά θεωρηθεί η ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου). Συναφώς με τα ανωτέρω, δεν υφίσταται ιδιαίτερο κόστος μεταστροφής.

351. Σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των επιπτώσεων μίας συγκέντρωσης αποτελεί και η αντισταθμιστική ισχύς των αγοραστών, ήτοι η διαπραγματευτική ισχύς του πελάτη έναντι του πωλητή στις μεταξύ τους διαπραγματεύσεις λόγω του μεγέθους του, της εμπορικής του σημασίας για τον πωλητή και της ικανότητας του να στραφεί σε εναλλακτικούς προμηθευτές<sup>329</sup>. Συνήθως η αντισταθμιστική ισχύς χαρακτηρίζει μεγάλους και πολυσύνθετους πελάτες παρά μικρές επιχειρήσεις σε ένα κατακερματισμένο κλάδο<sup>330</sup>. Εν προκειμένω, η πίεση που ασκούν οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι ισχυρή, καθώς ανήκουν σε παγκόσμιους ναυτιλιακούς ομίλους και αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικούς πελάτες για τους λιμένες της Μεσογείου, αφού τα έσοδα των τελευταίων στις περισσότερες περιπτώσεις προέρχονται πρωτίστως από την παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται με το μεταφορούμενο φορτίο. Η θέση των ναυτιλιακών ισχυροποιείται έτι περαιτέρω από την ύπαρξη και μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης πληθώρας εναλλακτικών επιλογών κατά τα προαναφερόμενα, καθώς και από το γεγονός ότι το κόστος των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης<sup>331</sup> δεν αποτελεί παράγοντα με σημαντική επιρροή στις αποφάσεις τους λόγω της περιορισμένης συμμετοχής του στο συνολικό μεταφορικό κόστος. Υπογραμμίζεται δε, όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, ότι κάποιοι πελάτες έχουν ταυτόχρονα και την ιδιότητα του ανταγωνιστή, ως διαχειριστές λιμένων (βλέπε πχ [...] & [...]), γεγονός το οποίο επιδρά αναπόφευκτα έτι περαιτέρω στην ήδη ενισχυμένη διαπραγματευτική τους ισχύ, ενδυναμώνοντας αυτήν ακόμη περισσότερο.

352. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η εν λόγω αγορά χαρακτηρίζεται από υψηλά εμπόδια εισόδου. Ειδικότερα, αυτά συνίστανται σε φυσικούς περιορισμούς (θαλάσσια πρόσβαση, επαρκές βάθος, προσανατολισμός κ.ά.) -οι οποίοι ως εκ τούτου εκφεύγουν της σφαίρας επιρροής των ενδιαφερόμενων- και στα ιδιαίτερα υψηλά απαιτούμενα κεφάλαια, τόσο για επενδύσεις σε υλικοτεχνικό εξοπλισμό και χώρους όσο και για κεφάλαια κίνησης, καθώς πρόκειται για μία χρονοβόρα επένδυση<sup>332</sup>. Ωστόσο, εκτιμάται ότι η - κατά τα προεκτεθέντα - ευχέρεια αλλαγής προμηθευτή και η ισχύς των πελατών αντισταθμίζουν τα ανωτέρω εμπόδια εισόδου.

353. Τέλος, όπως ήδη αναλύθηκε, στην υπό εξέταση αγορά δεν παρατηρείται διαφάνεια τιμών, καθώς η τιμολόγηση είναι προϊόν διμερούς διαπραγμάτευσης του παρόχου των υπηρεσιών με έκαστο πελάτη. Η έλλειψη διαφάνειας σε συνδυασμό με την αυξημένη αντισταθμιστική ισχύ των άμεσων και έμμεσων πελατών, το μεγάλο αριθμό των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, καθώς και την έλλειψη στοιχείων τα οποία θα έκαναν ένα συντονισμό βιώσιμο, καθιστούν απίθανο το ενδεχόμενο να προκύψουν επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς λόγω της παρούσας συγκέντρωσης<sup>333</sup>, με την οποία άλλωστε δεν επέρχεται κάποια σημαντική δομική αλλαγή στη σχετική αγορά, καθώς εξαλείφεται ένας

<sup>328</sup> Καθώς σε αυτούς δεν συμπεριλαμβάνονται κατά τα προαναφερθέντα κάποιοι λιμένες λόγω έλλειψης στοιχείων (π.χ. Σμύρνη, Μπουργκάς).

<sup>329</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 64.

<sup>330</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 65.

<sup>331</sup> Σε αντίθεση με το ναύλο μεταφοράς.

<sup>332</sup> Εκτιμάται ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι μόνο τα φυσικά εμπόδια εισόδου υψηλά, αλλά υφίστανται και σοβαρά νομικά εμπόδια εισόδου, υπό την έννοια ότι ακόμη και εάν υπάρχουν τα απαιτούμενα κεφάλαια για την κατασκευή ενός λιμένα, αυτός δεν μπορεί να γίνει οπουδήποτε, χωρίς να έχει προηγηθεί μία συνεννόηση με το Κράτος ή με τους αρμόδιους φορείς/θεσμούς.

<sup>333</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 47, 50 και 56.

μη σημαντικός «παίκτης» (ΟΛΠ), ο οποίος λόγω του ύψους του μεριδίου του ([0-5%]) δεν ασκεί ιδιαίτερες ανταγωνιστικές πιέσεις.

354. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει εμπόδια στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου, μέσω της δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης.

### ΣΤ.6.3 Κάθετες επιπτώσεις στην υπό κρίση συγκέντρωση

#### ΣΤ.6.3.1 Γενικά

355. Κάθετες είναι οι συγκεντρώσεις στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού (π.χ. ο παραγωγός ενός προϊόντος<sup>334</sup> και ένας από τους διανομείς του<sup>335</sup>)<sup>336</sup>. Οι κάθετες συγκεντρώσεις δεν συνιστούν απειλή για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, εκτός αν η επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση διαθέτει σημαντική ισχύ σε μία τουλάχιστον από τις σχετικές αγορές<sup>337</sup>. Τα μερίδια αγοράς και το επίπεδο συγκέντρωσης παρέχουν χρήσιμες αρχικές ενδείξεις σχετικά με τη δύναμη της επιχείρησης στην αγορά και την ανταγωνιστική σημασία των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι κάθετες συγκεντρώσεις ενδέχεται να παρεμποδίζουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό: με τη δημιουργία επιπτώσεων α) μη συντονισμένης και β) συντονισμένης συμπεριφοράς<sup>338</sup>.

<sup>334</sup> Ο οποίος δραστηριοποιείται στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας (upstream market).

<sup>335</sup> Ο οποίος δραστηριοποιείται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας (downstream market).

<sup>336</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [EE C 265/6 της 18.10.2008, παρ. 4]. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την παρ. 6 της ως άνω Ανακοίνωσης κατά την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων εφαρμόζονται και οι Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων.

<sup>337</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 23. Επίσης, βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ' αρ. M.1157, *Skanska/Scancem*, παρ. 68, 69, 78 και 198, όπου η εξέταση των τυχόν κάθετων αποτελεσμάτων της συγκέντρωσης εκκίνησε από το γεγονός ότι η εταιρία Scancem κατείχε μερίδιο αγοράς στην αγορά παραγωγής τσιμέντου περίπου 80-90%, ενώ η μοναδική ανταγωνίστρια εταιρία, που εισήγαγε τσιμέντο από το εξωτερικό, η Embra, κατείχε μερίδιο αγοράς κάτω του 10% (βλ. ιδίως παρ. 75). Επίσης, βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ' αρ. M.4314, *Johnson/Pfizer*, παρ. 122-123 και 125, όπου το μερίδιο αγοράς (περίπου 50%) του προμηθευτή σε συνδυασμό με το γεγονός ότι αυτός παρείχε τα σχετικά προϊόντα NRT με μακροχρόνιες συμβάσεις αποκλειστικής προμήθειας, μεταξύ των άλλων, και στον κύριο ανταγωνιστή του στη κάθετη συναφή αγορά GSK, θεωρήθηκε εκκίνηση δημιουργίας κάθετων προβλημάτων. Βλ. και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ' αρ. M.5005, *Galp/Exxonmobil*, παρ. 62, όπου μερίδιο αγοράς στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας ύψους περίπου 90-100% οδήγησε σε τεκμήριο δημιουργίας αντι-ανταγωνιστικών κάθετων πρακτικών (τελικά η συγκεκριμένη υπόθεση λύθηκε με δεσμεύσεις), υπ' αρ. M.4494, *Envraz/Highveld*, παρ. 94, 97, όπου μερίδιο αγοράς περίπου 40-50% στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας θεωρήθηκε επαρκές για την έναρξη εξέτασης κάθετων επιπτώσεων της εν λόγω συγκέντρωσης. Βλ. αντίθετα απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ' αρ. M.3943, *S. Gobain/BPB*, παρ. 45, 48, όπου ο μεν προμηθευτής BPB των προϊόντων plasterboard κατείχε μερίδιο αγοράς στη Γαλλία περίπου 40-50%, ενώ στην κάθετη συναφή αγορά της διανομής οικοδομικών υλικών στη Γαλλία ο διανομέας S. Gobain διέθετε μερίδιο κάτω από 25%, θεωρήθηκε δε ότι δεν υπήρχε σημαντική ισχύς κάποιος εκ των δύο ούτε στην upstream ούτε στη downstream αγορά, καθώς στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας-προμήθειας θα συνέχιζε να υπάρχει επαρκής ανταγωνισμός μεγάλων διεθνών ομίλων, στους οποίους σε περίπτωση άρνησης πώλησης εκ μέρους της BPB, θα μπορούσαν να στραφούν οι πελάτες (βλ. παρ. 55-57). Στην απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ. αρ. M.3291, *Preem/Scandinaviska*, παρ. 24-25, θεωρήθηκε ότι το χαμηλό μερίδιο αγοράς στη σχετική αγορά (κάτω του 25%) δεν οδήγησε στη δημιουργία κάθετων επιπτώσεων εκ της εν λόγω συγκέντρωσης. Βλ. επίσης και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπ. αρ. M.4723, *Eni/Exxon Mobil*, παρ. 30.

<sup>338</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17.

356. Μη συντονισμένα αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μία κάθετη συγκέντρωση έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από την αγορά, ήτοι την παρακώλυση ή κατάργηση της πρόσβασης πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών σε προμήθειες ή αγορές συνεπεία της συγκέντρωσης, μειώνοντας έτσι την ικανότητα ή/και το κίνητρο των επιχειρήσεων να ανταγωνισθούν. Ένας τέτοιος αποκλεισμός από την αγορά ενδέχεται να επιτρέψει στις επιχειρήσεις που μετέχουν στη συγκέντρωση -και, ενδεχομένως, και σε ορισμένους ανταγωνιστές τους- να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές που χρεώνουν στους καταναλωτές<sup>339</sup>. Ο αποκλεισμός από την αγορά ενδέχεται να έχει τη μορφή του αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση είτε σε εισροές είτε σε πελάτες<sup>340</sup>.

357. Αποκλεισμός από την πρόσβαση σε εισροές υπάρχει, όταν μετά τη συγκέντρωση η νέα οντότητα ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες τα οποία θα παρείχε σε περίπτωση που δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, με το να αυξήσει με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και να καταστήσει δυσχερέστερη γι' αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν πριν από τη συγκέντρωση. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών που χρεώνει η νέα οντότητα στους καταναλωτές, με αποτέλεσμα την παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού<sup>341</sup>. Κατά την αξιολόγηση της πιθανότητας ενός επιζήμιου για τον ανταγωνισμό σεναρίου αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές εξετάζεται πρώτον κατά πόσον η νέα οντότητα έχει μετά τη συγκέντρωση την ικανότητα να δημιουργήσει ουσιαστικά εμπόδια πρόσβασης σε εισροές, δεύτερον κατά πόσον έχει το κίνητρο να πράξει κάτι τέτοιο και τρίτον κατά πόσον μια στρατηγική αποκλεισμού από την αγορά θα έχει σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>342</sup>. Στην πράξη, οι παράγοντες αυτοί εξετάζονται συχνά μαζί, καθώς συνδέονται στενά μεταξύ τους.

358. Αντιστοίχως, αποκλεισμός από την πρόσβαση σε πελάτες ενδέχεται να προκύψει, όταν ένας προμηθευτής προβαίνει σε συγκέντρωση με ένα σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Λόγω της παρουσίας στην τελευταία αγορά η νέα οντότητα ενδέχεται να αποκλείσει την πρόσβαση των πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών της στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας σε επαρκή πελατειακή βάση και να μειώσει την ικανότητα ή τα κίνητρά τους να ανταγωνισθούν. Με τη σειρά του το γεγονός αυτό ενδέχεται να αυξήσει το κόστος των ανταγωνιστών στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, δυσκολεύοντάς τους να αποκτήσουν εισροές υπό παρεμφερείς τιμές και όρους ανάλογους με αυτούς που θα ίσχυαν αν δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση. Αυτό ενδέχεται να επιτρέψει στη νέα επιχείρηση να θεσπίσει επικερδώς υψηλότερες τιμές στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>343</sup>.

359. Όπως και στην περίπτωση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, συντονισμένα αποτελέσματα προκύπτουν και εν προκειμένω, όταν η συγκέντρωση μεταβάλλει τη φύση του ανταγωνισμού κατά τρόπο, ώστε να αυξάνεται σημαντικά η πιθανότητα να συντονίζονται εφεξής τη συμπεριφορά τους επιχειρήσεις που δεν το έπρατταν προηγουμένως, προκειμένου να αυξήσουν τις τιμές ή να παρεμποδίσουν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Η συγκέντρωση ενδέχεται επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο,

<sup>339</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18.

<sup>340</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 30.

<sup>341</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 31.

<sup>342</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 32.

<sup>343</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 58.

πιο σταθερό ή πιο αποτελεσματικό για επιχειρήσεις οι οποίες συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους πριν από αυτή<sup>344</sup>.

### **ΣΤ.6.3.2 Κάθετες επιπτώσεις στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου και στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή**

360. Δεδομένου ότι στη μεν αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου (αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας) δραστηριοποιείται, τόσο ο Όμιλος, στον οποίο ανήκει η γνωστοποιούσα (μέσω της ΣΕΠ) όσο και η ΟΛΠ, στη δε αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή (αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας) δραστηριοποιείται ο ως άνω Όμιλος (μέσω της COSCON), η υπό κρίση πράξη αποτελεί κάθετη συγκέντρωση. Μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας στην πρώτη αγορά θα ανέλθει σε [55-65%], ενώ στη δεύτερη και ειδικότερα στη διαδρομή Ασία-Μεσόγειος το μερίδιο αγοράς της συμμαχίας στην οποία συμμετέχει η COSCON (CKYHE) ανέρχεται σήμερα σε 17%. Ωστόσο, καθώς η συμμαχία απαρτίζεται από συνολικά 5 εταιρίες, το μερίδιο αγοράς της COSCON - δεδομένου και του μεγέθους των υπολοίπων τεσσάρων εταιριών - είναι σίγουρα μικρότερο από 17%, αν όχι υποπολλαπλάσιο.

361. Το ενδεχόμενο αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές προϋποθέτει η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση να διαθέτει σημαντική οικονομική ισχύ στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>345</sup>, πράγμα που εν προκειμένω καταρχάς συμβαίνει, καθώς η νέα οντότητα μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης θα κατέχει στην αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου μερίδιο της τάξης του [55-65%]. Ωστόσο, σημειώνεται ότι τα μερίδια συνιστούν αρχικές ενδείξεις σχετικά με την ισχύ των επιχειρήσεων, η δε ύπαρξη σημαντικής ισχύος είναι αναγκαία, αλλά όχι επαρκής από μόνη της προϋπόθεση περιορισμού του ανταγωνισμού<sup>346</sup>.

362. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου είναι μικρή σε οικονομικά μεγέθη σε σχέση με το αντίστοιχο μέγεθος της αγοράς επόμενου σταδίου (θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων), καθώς η πρώτη αφορά στο εγχώριο φορτίο που διακινείται σε συγκεκριμένους λιμένες της ηπειρωτικής Ελλάδας (Πειραιάς, Θεσ/νίκη, Βόλος και Λαύριο)<sup>347</sup>, ενώ η δεύτερη αφορά στο συνολικό φορτίο (μεταφορούμενο και εγχώριο) που διακινείται μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου και της Ασίας (ή της Μεσογείου και των χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περίπτωση που η γεωγραφική αγορά οριστεί ευρύτερα). Συνεπώς, είναι μάλλον απίθανο η όποια ισχύς της νέας οντότητας στην πρώτη αγορά να είναι επαρκής για να αποκλειστούν οι πελάτες της στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς. Επίσης, το κόστος των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αποτελεί παράγοντα με επιρροή περιορισμένης έντασης επί των ναυτιλιακών εταιριών λόγω του ότι κατά τα προεκτεθέντα αντιστοιχεί στο [...] % του συνολικού μεταφορικού κόστους σε αντίθεση με το ναύλο μεταφοράς, ο οποίος αντιστοιχεί στο [...] % του ως άνω κόστους<sup>348</sup>.

<sup>344</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 79.

<sup>345</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 35.

<sup>346</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 24 και 27.

<sup>347</sup> Ανερχόμενο κατά το έτος 2015 σε [...] TEUs.

<sup>348</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 34.

363. Περαιτέρω, δεδομένου ότι κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μίας συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό μπορούν να ληφθούν υπόψη οι εύλογα αναμενόμενες μελλοντικές αλλαγές στην αγορά<sup>349</sup>, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί μία σειρά παραγόντων που μπορεί να αυξήσει την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ της νέας οντότητας και του μεγαλύτερου ανταγωνιστή της στην αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, δηλαδή του ΟΛΘ. Ειδικότερα στο πλαίσιο της υπό εξέλιξη διαδικασίας ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ πρόκειται να αυξηθεί σημαντικά η δυναμικότητά του<sup>350</sup>, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η δυνατότητά του να καλύψει μία ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης<sup>351</sup>. Στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του ΟΛΘ θα συντελέσει και η επικείμενη ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε συνδυασμό με την αναμενόμενη αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω του έργου «Σιδηροδρομική Εγνατία», καθώς η δυσχέρεια του ΟΛΘ στην επέκταση των δραστηριοτήτων του, όσον αφορά την αγορά του εγχώριου φορτίου, εντοπίζεται σύμφωνα με τον ίδιο στις ανεπαρκείς σε υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό (βαγόνια και μηχανοδηγοί) σιδηροδρομικές συνδέσεις. Σε κάθε περίπτωση, όπως έχει ήδη επισημανθεί, η υλοποίηση των προαναφερόμενων και η συνακόλουθη επέκταση των δραστηριοτήτων του ΟΛΘ δεν εξαρτώνται, αντιθέτως είναι μία πλήρως ανεξάρτητη διαδικασία από τη δραστηριότητα της νέας οντότητας.

364. Εξάλλου, η νέα οντότητα στερείται του κινήτρου για μία συμπεριφορά αποκλεισμού όπως η ανωτέρω, αφού το μερίδιό της στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (μέσω της COSCON) είναι μικρότερο από 17% και συνεπώς η βάση πωλήσεων επί της οποίας θα απολάμβανε τα όποια περιθώρια κέρδους πολύ περιορισμένη<sup>352</sup>.

365. Μάλιστα, στην υπό κρίση υπόθεση όχι μόνο ελλείπει ένα τέτοιο κίνητρο, αλλά επιπλέον εκτιμάται ότι υφίσταται σημαντικό αντικίνητρο. Ειδικότερα, όπως αναλυτικά εκτέθηκε, η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ενιαία και δεν διαχωρίζεται περαιτέρω ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο (εγχώριο και μεταφορτούμενο), καθόσον στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων το φορτίο του πλοίου είναι μικτό. Ως εκ τούτου δεν μπορεί να παραβλεφθεί το γεγονός ότι οι αγορές φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου είναι στενά συνδεδεμένες. Συνεπώς, σε περίπτωση που η νέα οντότητα επιχειρήσει να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (ναυτιλιακές εταιρίες) από την πρόσβαση στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, αυτοί θα έχουν το εξής ισχυρό μέσο αντίδρασης: ως προς το μεταφορτούμενο φορτίο θα έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετηθούν από πληθώρα εναλλακτικών λιμένων στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου (καθιστώντας τους κόμβους και καταργώντας τον Πειραιά), ενώ ενδεχομένως ως προς ένα μέρος του εγχώριου φορτίου -ανάλογα με τον τόπο προορισμού- να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τον Πειραιά, στον οποίο πλέον το συγκεκριμένο μέρος του εγχώριου θα μεταφέρεται με μικρότερα πλοία (feeders). Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση είναι σαφές ότι η νέα οντότητα θα απωλέσει σημαντικότερο μέρος των εσόδων της, καθώς το μεταφορτούμενο φορτίο αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του [...]% του συνολικά διακινούμενου φορτίου των ΣΕΠ και ΟΛΠ, δηλ. η εν λόγω αγορά είναι πολύ μεγαλύτερη σε όγκο από αυτή του εγχώριου. Άλλωστε, όπως προέκυψε και κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ, η όλη ζήτηση του μεταφορτούμενου φορτίου είναι πλήρως ελαστική, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι *στην πράξη κανένα φορτίο μεταφόρτωσης δεν έρχεται στην Ελλάδα αν δεν πειστεί προηγουμένως ο μεταφορέας ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει ολιστικά ανταγωνιστικότερη*

<sup>349</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 20.

<sup>350</sup> Από περίπου 400.000 TEUs (τρέχουσα) σε 1,4 εκατ. TEUS.

<sup>351</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 36[...] Συναφώς βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 37.

<sup>352</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 43.

*λύση σε σχέση με τα 6-7 λιμάνια που βρίσκονται γύρω-γύρω και είναι ανταγωνιστικά προς το λιμάνι του Πειραιά.*

366. Στο σημείο αυτό δέον να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι η γνωστοποιούσα θα προβεί σε σοβαρές επενδύσεις που θα αυξήσουν τη δυναμικότητα του λιμένα Πειραιά και τις οποίες μπορεί εύλογα να αναμένεται ότι αυτή απολύτως λογικά θα προτίθεται να αποσβέσει δια της προσέλκυσης νέας πελατείας και της αύξησης των εργασιών της ήδη υφιστάμενης.

367. Άλλωστε μία στρατηγική αποκλεισμού των ανταγωνιστών της νέας οντότητας στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας από την πρόσβαση στην εισροή της φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου δεν θα είχε σημαντικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, καθώς η ύπαρξη αυξημένης διαπραγματευτικής δύναμης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ως άνω αγορά λειτουργεί ως αντισταθμιστικός παράγοντας<sup>353</sup>. Ειδικότερα οι ναυτιλιακές εταιρίες αντλούν την ισχύ τους από τη στενή σχέση που συνδέει τις αγορές φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου και μεταφορούμενου φορτίου κατά τα προαναφερόμενα, καθώς και από το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων των περισσότερων λιμένων (και όχι μόνο του Πειραιά) προέρχεται από το μεταφορούμενο φορτίο.

368. Ως εκ τούτου, η νέα οντότητα δεν θα έχει την ικανότητα<sup>354</sup> να αποκλείσει από την πρόσβαση σε εισροές τους ανταγωνιστές της στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή.

369. Περαιτέρω δεν υφίσταται κίνδυνος αποκλεισμού από την πρόσβαση σε πελάτες, καθώς εν προκειμένω δεν πρόκειται για συγκέντρωση με σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>355</sup>. Ειδικότερα το μερίδιο της COSCON στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (μικρότερο από 17%) δεν είναι ικανό να της προσδώσει μεγάλη ισχύ, ενώ υπάρχουν άλλοι ανταγωνιστές με σημαντικά μερίδια, όπως οι συμμετέχουσες στη συμμαχία [...] εταιρίες με συνολικό μερίδιο αγοράς 41%. Εξάλλου, λόγω της περιορισμένης βάσης πωλήσεων επί της οποίας θα απολάμβανε τα όποια περιθώρια κέρδους, ελλείπει και το κίνητρο για έναν τέτοιο αποκλεισμό<sup>356</sup>. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο τόπος παράδοσης του εγχώριου φορτίου ορίζεται από τους πελάτες των ναυτιλιακών, ήτοι τις εμπορικές επιχειρήσεις, και άρα θα ήταν δύσκολο μία ναυτιλιακή να αποφασίσει να μεταφέρει το σύνολο του φορτίου της σε έναν μόνο λιμένα και να μη συνεργάζεται με άλλους, παραβλέποντας τις εντολές των πελατών της, οι οποίοι διαθέτουν μάλιστα σημαντική αντισταθμιστική ισχύ. Επιβεβαιώνεται δηλαδή ότι, ειδικά σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο κλάδο, αναφορικά με την αντισταθμιστική δύναμη των πελατών, καταλυτικό ρόλο για το μέγεθος αυτής έχουν και οι πελάτες των πελατών του λιμένα του Πειραιά. Συνεπώς, δεν θεωρείται πιθανό λόγω της παρούσης συγκέντρωσης να στερηθούν έναν πελάτη (COSCON) οι λοιποί λιμένες που εντάσσονται στην αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου [...] Σίγουρα όμως καταδεικνύει τις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών εν γένει, την ανάγκη κατά περίπτωση ανάλυσης, καθώς και την ανάγκη να αποφευχθούν οπωσδήποτε δογματικές οριοθετήσεις. Σε κάθε περίπτωση, μία τέτοια στρατηγική δεν θα είχε αποτέλεσμα λόγω της προαναφερόμενης

<sup>353</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 51.

<sup>354</sup> Εκτιμάται ότι δεν θα έχει ούτε τη βούληση να κάνει κάτι τέτοιο, αφού οικονομικά προκύπτει ότι μία τέτοια κίνηση θα ήταν επιζήμια πρωτίστως για την ίδια.

<sup>355</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 61.

<sup>356</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 70.

διαπραγματευτικής ισχύος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η οποία συνιστά κυρίαρχο αντισταθμιστικό παράγοντα<sup>357</sup>.

370. Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ότι δεν τίθεται ζήτημα πρόκλησης συντονισμένων αποτελεσμάτων στις προαναφερόμενες αγορές. Με την υπό κρίση συγκέντρωση δεν δημιουργείται μία νέα καθετοποιημένη επιχείρηση, καθώς ο Όμιλος COSCO δραστηριοποιείται ήδη σε αμφότερες τις ανωτέρω αγορές μέσω των ΣΕΠ και COSCON. Ακόμη, δεν επέρχονται σημαντικές αλλαγές στη δομή της αγοράς αυτής, καθώς οι δύο μεγαλύτεροι ανταγωνιστές (ΣΕΠ και ΟΛΘ) διατηρούν τις θέσεις που κατείχαν πριν από τη συγκέντρωση χωρίς να δημιουργείται συμμετρία των μεριδίων τους, αλλά ούτε μεταβάλλεται το επίπεδο διαφάνειας που ήδη υπάρχει στην αγορά φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου<sup>358</sup>, τα δε ήδη υφιστάμενα σημαντικά εμπόδια εισόδου δεν αυξάνονται<sup>359</sup>.

371. Ως εκ τούτου με την παρούσα συγκέντρωση δεν δημιουργούνται κάθετες επιπτώσεις (συντονισμένης ή μη συμπεριφοράς) στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου και στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή. Τα προαναφερόμενα δεν αναιρούνται, ακόμη και στην περίπτωση που επικουρικά ληφθεί υπόψη η επικείμενη ολοκλήρωση της συνένωσης των Ομίλων COSCO και China Shipping (η οποία αναμένεται να αλλάξει και τα ισχύοντα δεδομένα περί των συμμαχιών). Ειδικότερα από τον Απρίλιο του 2017 οι εταιρίες COSCON και CACL θα δραστηριοποιούνται πλέον στην ίδια συμμαχία (Ocean Alliance) με εκτιμώμενο μερίδιο στην επίμαχη διαδρομή 26%, μέρος μόνο του οποίου θα κατέχουν οι ως άνω δύο εταιρίες, αφού στη συμμαχία θα συμμετέχουν άλλες 3 εταιρίες. Επίσης, θα πρέπει να συνυπολογιστεί ότι την ίδια περίοδο αναμένεται να ξεκινήσει δραστηριότητα και μία άλλη συμμαχία αποτελούμενη από 6 εταιρίες του κλάδου.

#### **ΣΤ.6.4 Αξιολόγηση των απόψεων λοιπών φορέων**

372. Τα αναφερόμενα στην επιστολή του Δήμου Σαλαμίνας, σχετικά με την παραχώρηση στην COSCO περιοχών του Δήμου επί των οποίων δεν έχει δικαιοδοσία η ΟΛΠ, δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Ομοίως εκφεύγουν της αρμοδιότητας της ΕΑ οι αναφορές της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος και της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ περί κρατικής ενίσχυσης. Τέλος, τα λοιπά αναφερόμενα στην «καταγγελία» της ως άνω Ομοσπονδίας και Ένωσης ελήφθησαν υπόψη στο πλαίσιο της αξιολόγησης της υπό κρίση πράξης.

#### **ΣΤ.6.5 Τελικό συμπέρασμα**

373. Δεδομένου ότι, όπως διεξοδικά αναλύθηκε ανωτέρω, ο βασικός άμεσος ανταγωνιστής του ΣΕΠ είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, ενώ παράλληλα ανταγωνισμός ως προς τις τιμές μεταξύ ΟΛΠ και ΣΕΠ δεν φαίνεται να υφίσταται και σε κάθε περίπτωση ήδη είναι ιδιαίτερα περιορισμένος, λαμβανομένων δε υπόψη αφενός της αντισταθμιστικής δύναμης των άμεσων και έμμεσων πελατών του ΣΕΠ, καθώς και της ιδιότητας του ανταγωνιστή (ως διαχειριστή λιμένος) που φέρουν ορισμένοι τουλάχιστον εξ αυτών των πελατών, κι αφετέρου των αποτελεσματικότητων που διαπιστώνεται ότι θα επέλθουν μετά την πραγματοποίηση της υπό κρίση συγκέντρωσης, σε συνάρτηση και με τις δεσμεύσεις που πρότεινε η COSCO να

<sup>357</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 76. Βλ., ειδικά για τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών, Marcus Schonert, Terminal and Port Operations from a Competition Law Perspective, ό.π.

<sup>358</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 84 και 86.

<sup>359</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 89.



αναλάβει, η διαπιστωθείσα καταρχάς ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης του ΣΕΠ ως προς την αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστό [5-10%] συμπεραίνεται ότι αντισταθμίζεται σε τέτοιο βαθμό, ώστε τελικά μηδενίζεται κι ως εκ τούτου η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6, εντούτοις δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές, στις οποίες αφορά.

## ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

**Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού**, αποφάσισε ομοφώνως και σε φανερή ψηφοφορία: «εγκρίνει, κατ' άρθρο 8 παρ. 4 και 8 του ν. 3959/2011, υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις, την από 26.02.2016 (υπ' αριθ. πρωτ. 1502) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΟΛΠ Α.Ε.» από την εταιρία με την επωνυμία «COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED», μέλος του Ομίλου COSCO, στη βάση των δεσμεύσεων που ανέλαβε η εταιρία «**COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED**» έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού με το υπ' αριθμ. πρωτ. 160/22.06.2016 έγγραφό της, οι οποίες έχουν ως ακολούθως.

Η COSCO HK δεσμεύεται :

A) Να άρει τους όρους αποκλειστικότητας και να απέχει στο μέλλον από τη σύναψη ή επιβολή όρων αποκλειστικότητας στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων.

B) Να διατηρήσει τα σήμερα ισχύοντα τιμολόγια της ΟΛΠ Α.Ε. για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχωρίου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που θα παρασχεθούν στον προβλήτα Ι από την ΟΛΠ Α.Ε. μέχρι την 31.12.2017, με δυνατότητα αναγγελίας τυχόν αυξήσεων και προ του 2<sup>ου</sup> δμήνου 2017.»

Η απόφαση εκδόθηκε την **22<sup>α</sup> Ιουνίου 2016**.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 3959/2011.

Ο Πρόεδρος

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Δημήτριος Κυριτσάκης

Νικόλαος Ζευγώλης

Η Γραμματέας

Ευγενία Ντόρντα