

Αρ.Φακ.: 11.17.017.14

**Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΣ 13(Ι)/2022**

**Καταγγελία της εταιρείας P&M Air-Sea-Land Services Ltd εναντίον της εταιρείας SALAMIS SHIPPING SERVICES LTD**

κα Λουκία Χριστοδούλου	Πρόεδρος
κ. Ανδρέας Καρύδης	Μέλος
κ. Παναγιώτης Ουστάς	Μέλος
κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας	Μέλος
κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης	Μέλος

Ημερομηνία απόφασης: 5 Σεπτεμβρίου 2022

**ΑΠΟΦΑΣΗ**

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Αντικείμενο της υπό τον ως άνω αριθμό και τίτλο υπόθεσης αποτέλεσε η καταγγελία της εταιρείας P. & M. Air-Sea-Land Services Limited (εφεξής η «P&M/καταγγέλλουσα») που υποβλήθηκε στις 14/11/2017 εναντίον της εταιρείας Salamis Shipping Services Ltd (εφεξής η «Salamis Shipping /καταγγελλόμενη») για πιθανολογούμενη παράβαση του άρθρου 6 των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 2008 και 2014 ως ίσχυε τότε.

Επισημαίνεται ότι οι περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμοι 13(Ι)/2008 και 41(Ι)/2014 έχουν καταργηθεί και αντικατασταθεί με τον περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμο 13(Ι)/2022 (εφεξής ο «Νόμος»).

**2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της με ημερομηνία 4/6/2018, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ομόφωνα αποφάσισε ότι δικαιολογείτο η διερεύνηση της καταγγελίας και ενεργώντας στη βάση των διατάξεων του άρθρου 35 του Νόμου (ως ίσχυε τότε), έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να διεξάγει προκαταρκτική έρευνα για την εξέταση των ισχυρισμών σε ό,τι αφορά το άρθρο 6 του Νόμου.

Σε συνεδρία της ημερομηνίας 9/7/2018, η Επιτροπή, ομόφωνα αποφάσισε τη διόρθωση του τίτλου της καταγγελίας, ώστε να αναγράφονται οι ορθές επωνυμίες της καταγγέλλουσας και καταγγελλόμενης εταιρείας.

Η Υπηρεσία, ενεργώντας στη βάση των οδηγιών της Επιτροπής και αφού διεξήγαγε τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της καταγγελίας, υπέβαλε έκθεση ευρημάτων ημερομηνίας 27/09/2021.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της ημερομηνίας 20/03/2019, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και ενημερώθηκε πλήρως από τα στοιχεία και δεδομένα, τα οποία υπήρχαν σε αυτόν κατά τον ουσιώδη χρόνο και υπό το φως της έκθεσης ευρημάτων της Υπηρεσίας με ημερομηνία 27/09/2021, ομόφωνα κατέληξε σε προκαταρκτικές θέσεις αναφορικά με τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις της καταγγέλλουσας.

Ακολούθως, η Επιτροπή, στις 20/04/2022 γνωστοποίησε στην καταγγέλλουσα εταιρεία τις προκαταρκτικές της θέσεις, δίδοντάς της τη δυνατότητα να θέσει εγγράφως τις τυχόν απόψεις και θέσεις της επ' αυτών, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησής τους.

Στις 9/5/2022, η καταγγέλλουσα εταιρεία απέστειλε επιστολή με την οποία ζήτησε παράταση της προθεσμίας υποβολής των θέσεων της για 30 ημέρες. Στις 10/5/2022 η καταγγέλλουσα απέστειλε εν μέρει τις προκαταρκτικές της θέσεις ενώ επιφυλάχθηκε να υποβάλει το σύνολο των προκαταρκτικών της θέσεων σε μεταγενέστερη ημερομηνία, αναμένοντας την απάντηση της Επιτροπής ως προς το αίτημα παράτασης της.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της στις 19/5/2022, εξέτασε το αίτημα παράτασης υποβολής των προκαταρκτικών θέσεων της καταγγέλλουσας και αποφάσισε όπως εγκρίνει αυτό και ομόφωνα αποφάσισε να καλέσει την καταγγέλλουσα να υποβάλει τις θέσεις της ως τις 20/06/2022. Η καταγγέλλουσα εταιρεία ενημερώθηκε σχετικά με επιστολή στις 20/05/2022.

Στις 27/5/2022, η καταγγέλλουσα αιτήθηκε αποκάλυψη των εμπιστευτικών πληροφοριών και επιχειρηματικών απορρήτων που είχαν αποκρυβεί κατά την αποστολή των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής στις 20/04/2022.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 10/06/2022 ομόφωνα αποφάσισε ότι το αίτημα αποκάλυψης εμπιστευτικών πληροφοριών και επιχειρηματικών απορρήτων δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί και ενημέρωσε την καταγγέλλουσα με επιστολή ημερομηνίας 10/06/2022.

Η καταγγέλλουσα απέστειλε πρόσθετες θέσεις επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής δια επιστολής ημερομηνίας 20/06/2022 ζητώντας παράλληλα προφορική ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής για ανάπτυξη των θέσεων της.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 24/06/2022, ομόφωνα υπογράμμισε ότι κατά το παρόν στάδιο της διαδικασίας παρέχεται η δυνατότητα στην καταγγέλλουσα να υποβάλει γραπτώς τις θέσεις της επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής και δεν προνοείται οιαδήποτε προφορική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής. Η Επιτροπή ενημέρωσε την καταγγέλλουσα δια επιστολής ημερομηνίας 21/7/2022.

Στις 25/7/2022, η καταγγέλλουσα απέστειλε νέα επιστολή στην οποία κάνει αναφορά στην Απόφαση Αρ. 54/2012 της Επιτροπής και στην Απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, C-163/96.

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε ενδελεχώς όλα τα ενώπιον της στοιχεία, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, την έκθεση ευρημάτων της Υπηρεσίας ημερομηνίας 27/09/2021 και τις θέσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας, ομόφωνα έλαβε την απόφασή της ως ακολούθως:

### **3. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ**

#### **3.1 Καταγγέλλουσα εταιρεία P&M Air-Sea-Land Services Ltd**

Η καταγγέλλουσα εταιρεία P&M, είναι ιδιωτική εταιρεία συσταθείσα στις 11/05/1993 και ασχολείται κατά κύριο λόγο με ναυτιλιακές εργασίες, διαμετακομιστικό εμπόριο δια αέρος, θαλάσσης και δρόμου καθώς επίσης και με όλες τις παρεμφερείς γραφειακές εργασίες, κράτηση θέσεων σε πλοία, διακανονισμό ναύλων, τιμολογήσεις πελατών, έκδοση αεροπορικών εισιτηρίων, διευθέτηση χρεώσεων μεταφορών και γενικά όλων των logistics που αφορούν τις πιο πάνω εργασίες διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η εν λόγω εταιρεία δεν ανήκει σε όμιλο εταιρειών, αλλά έχει κοινούς μετόχους και διευθυντές με την εταιρεία P&M International Road Transport Ltd.

#### **3.2. Καταγγελλόμενη εταιρεία Salamis Shipping Services Ltd**

Η καταγγελλόμενη Salamis Shipping είναι ιδιωτική εταιρεία συσταθείσα στις 19/02/1999 και ανήκει στον όμιλο της Salamis Tours (Holdings) Public Ltd. Η Salamis Shipping δραστηριοποιείται κυρίως ως ναυτιλιακός πράκτορας και είναι μέλος του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου. Η εν λόγω εταιρεία ως ναυτιλιακός πράκτορας ασχολείται με την αντιπροσώπευση πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας, ενεργεί ως Master Stevedore για φορτοεκφορτώσεις πλοίων, προσφέρει προμήθειες στα πλοία, υπηρεσίες πληρώματος, διαμεταφορές (freight forwarding), αποθήκευση και logistics, ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται στις εκτελωνίσεις και εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Κύπρο και παρέχει υπηρεσίες ασφάλισης θαλάσσιου φορτίου.

Συγκεκριμένα, η καταγγελλόμενη εταιρεία φαίνεται να αντιπροσώπευε κατά τον χρόνο της καταγγελίας, ως ναυτικός πράκτορας τα εξής πλοία:

- Alasa (πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) με διαδρομή προς Πειραιά-Λεμεσό-Ashdod Israel, χωρητικότητας περίπου 700 TEUS (Ολική Χωρητικότητα (GRT): 6378)
- Alexo (πλοίο Ro-Ro) με διαδρομή προς Λαύριο-Λεμεσός-Haifa-Λεμεσός-Λαύριο (το πλοίο Alios αντικαταστάθηκε τον Φεβρουάριο του 2017 από το πλοίο Alexo), συνολικής χωρητικότητας 20.954 τόνων.

Η Salamis Shipping κατέχει άδεια άσκησης του επαγγέλματος του Οδικού Μεταφορέα, η οποία μαζί με τις άδειες "Α"<sup>1</sup> που έχουν οι τράκτορες της, της επιτρέπουν να διενεργεί εσωτερικές οδικές μεταφορές στην Κύπρο. Η εταιρεία Cyprus International Roads Ltd (εφεξής η «C.I.R»), που ανήκει στον ίδιο όμιλο με την Salamis Shipping, κατέχει άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και κοινοτική άδεια για μεταφορά εμπορευμάτων διεθνώς.<sup>2</sup>

#### **4. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ**

Η εταιρεία P&M υποστήριξε στην καταγγελία της ότι στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της αναλαμβάνει για λογαριασμό εμπορευόμενων πελατών, τη μεταφορά ευπαθών και/ή άλλων εμπορευμάτων από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα με πλοίο τύπου Ro-Ro. Δεδομένου του γεγονότος ότι και η Salamis Shipping αναλαμβάνει τις ίδιες ακριβώς εργασίες για δικούς της εμπορευόμενους πελάτες, η P&M θεωρεί ότι εκτός από σχέση πελάτη – προμηθευτή οι δύο εταιρείες έχουν και σχέση ανταγωνιστή.

Η P&M ανέφερε στην καταγγελία της, ότι η Salamis Shipping είναι η μοναδική εταιρεία στην Κύπρο που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro και ως εκ τούτου κατέχει δεσπόζουσα ή/και μονοπωλιακή θέση στη σχετική αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων.

Επιπρόσθετα, η P&M ισχυρίστηκε ότι ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα είναι πολύ μικρότερος με πλοία τύπου Ro-Ro παρά με τα συνηθισμένα πλοία και λόγω του ότι η καταγγελλόμενη είναι η μοναδική εταιρεία στην Κύπρο που παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες, η σχέση της P&M και Salamis Shipping είναι σχέση οικονομικής και/ή άλλης εξάρτησης.

---

<sup>1</sup> Η εν λόγω άδεια εκδίδεται από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών.

<sup>2</sup> Το κάθε φορτηγό της εταιρείας C.I.R διαθέτει Άδεια «Δ» αναφορικά με διεθνείς μεταφορές, που εκδίδεται από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, καθώς και Κοινοτική άδεια για μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών -μελών.

Η P&M υποστήριξε ότι η Salamis Shipping επιβάλλει στην P&M εξαιρετικά υψηλές χρεώσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων, εκμεταλλεζόμενη τη δεσπόζουσα θέση της, συγκρινόμενες με τις χρεώσεις άλλων εταιρειών για τη μεταφορά εμπορευμάτων με συνηθισμένα πλοία. Η καταγγελλόμενη, επιβάλλει σύμφωνα με την καταγγελία, σχετικά με τα λιμενικά έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης μίας νταλίκας, περιλαμβανομένων των στοιβατορικών, σε πλοία τύπου Ro-Ro, συνολικές χρεώσεις μεταξύ €700 και €840 ανά νταλικά.

Η καταγγέλλουσα ανέφερε περαιτέρω στην καταγγελία της ότι, ενώ για λιμενικά έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων στα πλοία τύπου Ro-Ro σε εμπορευματοκιβώτια (containers), όπου υπάρχει ανταγωνισμός στην αγορά, οι χρεώσεις που επιβάλλει η καταγγελλόμενη είναι πολύ μικρότερες (ήτοι €325 ανά container 20 ποδών και €425 ανά container 40 ποδών), στην περίπτωση των λιμενικών εξόδων φόρτωσης και εκφόρτωσης νταλικών σε πλοία τύπου Ro-Ro, όπου έχει μονοπώλιο και της έλλειψης ισοδύναμης εναλλακτικής λύσης, οι αντίστοιχες χρεώσεις τους είναι εξαιρετικά ψηλότερες (δηλαδή από €700 μέχρι €840 ανά νταλικά).

Επιπρόσθετα, στην περίπτωση μεταφοράς εμπορευμάτων σε νταλικές σε πλοία τύπου Ro-Ro, η καταγγελλόμενη, εκμεταλλεζόμενη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην συγκεκριμένη αγορά, αύξησε αυθαίρετα τα ναύλα του πλοίου πουπρακτορεύουν από €900 σε €1190 ανά νταλικά μέσα σε μία νύχτα, από 12/02/2017.

Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι υποχρεώνεται, είτε να μετακυλήσει όλα τα πιο πάνω εξουθενωτικά κόστη στους εμπορευόμενους πελάτες της, με αποτέλεσμα να μειονεκτεί (ως ανταγωνιστής) έναντι της καταγγελλόμενης, ή να απορροφήσει η ίδια τα κόστη, με αποτέλεσμα να περιορίζεται το κέρδος της.

Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρθηκε στην άρνηση εκ μέρους της Salamis Shipping για παροχή ηλεκτροδότησης στα πλοία που μεταφέρουν φορτία της P&M. Συγκεκριμένα, όπως σημειώθηκε στην καταγγελία της P&M, ενώ η καταγγελλόμενη γνωρίζει ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρονται στις νταλικές είναι ευπαθή, αρνείται πεισματικά να τους παρέχει ηλεκτροδότηση, όπως επιβάλλεται βάσει του Ναυτικού Δικαίου, πάνω στα πλοία κατά τη μεταφορά τους για να διατηρηθούν σε καλή κατάσταση, με αποτέλεσμα να υποχρεώνεται η καταγγέλλουσα να μεριμνά, με δική της δαπάνη, για την κατανάλωση πετρελαίου για το σκοπό αυτό. Κατά συνέπεια, το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

## **5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ/ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ**

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης, στάλθηκαν από την Υπηρεσία ερωτηματολόγια προς την P&M στις 27/6/18, 13/5/19, 12/6/19, 1/7/19, 12/9/19 και

22/10/19. Οι απαντήσεις της καταγγέλλουσας, παραλήφθηκαν αντιστοίχως στις ακόλουθες ημερομηνίες: 18/7/2018, 3/6/19, 20/6/19, 11/7/19, 18/9/2019 και 7/11/2019.

Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ερωτηματολόγια στάλθηκαν και προς την Salamis Shipping στις 27/6/18, 12/6/19, 30/9/19 και 22/09/20, της οποίας οι απαντήσεις παραλήφθηκαν στις 11/9/18, 18/7/19, 1/11/2019 και 06/11/20, αντίστοιχα. Επίσης, ερωτηματολόγια στάλθηκαν προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού πολλαπλών χρήσεων του λιμανιού της Λεμεσού DP World Ltd (εφεξής η «DP World»), στις 15/7/2020 που απαντήθηκαν στις 4/8/2020 και στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών (εφεξής το «TOM») στις 16/7/2020, οι απαντήσεις του οποίου παραλήφθηκαν στις 5/8/2020.

Οι απαντήσεις της καταγγέλλουσας και καταγγελλόμενης εταιρείας στα ερωτηματολόγια που στάλθηκαν κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας καταγράφονται πιο κάτω συνοπτικά, όπως επίσης και σχετικά στοιχεία και πληροφορίες που δόθηκαν από την DP World και το TOM κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας και τα οποία βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

#### **5.1. Στοιχεία από καταγγέλλουσα εταιρεία**

Η καταγγέλλουσα εταιρεία απέστειλε στις 18/7/2018 τις απαντήσεις της σε σχετικό ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας αναφέροντας τα ακόλουθα:

- Η καταγγέλλουσα διευκρίνισε πως οι κατ' ισχυρισμό παραβάσεις που διατυπώνονται στην καταγγελία αφορούν τις διατάξεις του άρθρου 6(1)(α), (β) και (γ), καθώς επίσης του άρθρου 6(2) του Νόμου.
- Αναφορικά με τις κατ' ισχυρισμό αυξήσεις στα ναύλα η καταγγέλλουσα επισύναψε σχετικά τιμολόγια της καταγγελλόμενης εταιρείας πριν και μετά τις 12/02/2017, ημερομηνία κατά την οποία επιβλήθηκε η αύξηση. Ειδικότερα από το τιμολόγιο ημερομηνίας 09/02/2017 προκύπτει ότι η χρέωση ναύλου ανήλθε στα €900, ενώ στο τιμολόγιο ημερομηνίας 17/02/2017 η αντίστοιχη χρέωση ναύλου ανέρχεται σε €1.190. Προηγουμένως δεν είχαν επιβληθεί για αρκετά χρόνια οποιεσδήποτε αντίστοιχες αυξήσεις στα ναύλα όπως υπέδειξε η P&M.
- Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται πως, οι υπερβολικές και αυθαίρετες χρεώσεις των καταγγελλόμενων εις βάρος των πελατών της δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο. Ειδικότερα όμως αμέσως μετά την 17/11/2010 που απέκτησαν το μονοπώλιο στη σχετική αγορά υπηρεσιών, εκμεταλλευόμενοι καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση τους, επέβαλαν χρεώσεις για Fios πέραν του τριπλάσιου από αυτές που επέβαλλαν οι μοναδικοί ως τότε ανταγωνιστές τους (Sarris Shipping Services Ltd). Επισυνάφθηκε τιμολόγιο της Sarris Shipping Services Ltd προς την P&M ημερομηνίας 17/11/2010 με

χρέωση για Fios €171 καθώς επίσης τιμολόγιο της καταγγελλόμενης εταιρείας προς την P&M ημερομηνίας 24/11/2010 με αντίστοιχη χρέωση για Fios €558. Μετά δε την ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού το 2017, από τη στιγμή που δεν μπορούσαν πλέον να επιβάλλουν χρεώσεις για FIOS (στοιβατορικά) οι καταγγελλόμενοι, προσάρμοσαν τις χρεώσεις τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε πλοίο τύπου Ro-Ro αυξάνοντας τις κατακόρυφα εν μία νυχτί από τις 12/02/2017.

- Η καταγγέλλουσα διατείνεται πως η συνεργασία της με την καταγγελλόμενη άρχισε το 1993 και στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro άρχισε το 2002. Πρόκειται για εμπορική σχέση η οποία περιορίζεται στην αγορά ναύλων για μεταφορά εμπορευμάτων κυρίως από Κύπρο προς Ελλάδα και από Ελλάδα προς Κύπρο.
- Οι κατηγορίες ευπαθών προϊόντων που μεταφέρει η καταγγέλλουσα αφορούν κυρίως φάρμακα, γάλα και παράγωγα του γάλακτος, κρέας φρέσκο και κατεψυγμένο, αλλαντικά, αυγά, παγωτά και σοκολατοειδή, φρούτα και λαχανικά φρέσκα και κατεψυγμένα, λουλούδια, άνθη και φυτά καθώς και είδη ζαχαροπλαστικής και αρτοποιίας.
- Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα *«Δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με νταλίκες πλην του πλοίου τύπου ro-ro. Η μοναδική εταιρεία στην Κύπρο που παρέχει επί μόνιμης βάσης υπηρεσίες μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με νταλίκες με πλοίο τύπου ro-ro είναι η καταγγελλόμενη»*.
- Η καταγγέλλουσα διευκρίνισε ακόμα ότι τις ίδιες ακριβώς εργασίες με αυτήν αναλαμβάνει η εταιρεία C.I.R., η οποία ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών όπως και η καταγγελλόμενη, δηλαδή στον όμιλο εταιρειών της Salamis Holdings Public Ltd.
- Αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία αρνείται να παρέχει ηλεκτροδότηση στις νταλίκες των πελατών της καταγγέλλουσας, κατά την μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων, η καταγγέλλουσα προσκόμισε αλληλογραφία με την Salamis Shipping και ισχυρίζεται πως από αυτήν προκύπτει ότι η καταγγελλόμενη παραδέχεται και αναγνωρίζει το γεγονός αυτό, επικαλούμενη ως αναφέρει, διάφορες αβάσιμες και ανυπόστατες δικαιολογίες.
- Αξιοσημείωτο θεωρεί η καταγγέλλουσα και το γεγονός ότι η καταγγελλόμενη μεριμνά πάντοτε για την ηλεκτροδότηση των νταλικών της αδελφής της εταιρείας C.I.R σε αντίθεση με τις δικές της νταλίκες για τις οποίες επικαλείται ότι δεν έχει οποιαδήποτε υποχρέωση να το πράξει. Ισχυρίζεται ακόμα πως η καταγγελλόμενη εταιρεία, επιδεικνύοντας καταφανή εύνοια προς την αδελφή της εταιρεία C.I.R., τοποθετεί τις νταλίκες της τελευταίας στο κλειστό κατάστρωμα του πλοίου ενώ τις νταλίκες των

πελατών της στο ανοικτό αμπάρι του πλοίου όπου υφίστανται επιπρόσθετη ζημιά τα μηχανήματα λόγω της συνεχούς έκθεσης τους στις καιρικές συνθήκες και στην αλμύρα της θάλασσας.

- Η καταγγέλλουσα προσκόμισε διάφορες αποδείξεις πληρωμών επ' ονόματι της για την προμήθεια πετρελαίου για σκοπούς ηλεκτροδότησης των νταλικών τους τόσο κατά την φόρτωση όσο και την εκφόρτωση τους στο πλοίο πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη. Η κατανάλωση πετρελαίου κατά τη μεταφορά των νταλικών πάνω στο πλοίο αποδεικνύεται επίσης από την ένδειξη ειδικών μετρητών καυσίμων που τοποθέτησε η καταγγέλλουσα στα GPS σε ορισμένες νταλικές της κατά την παραμονή τους σ' αυτό. Όσον αφορά τη νομική βάση στην οποία στηρίζει τη θέση της η καταγγέλλουσα περί υποχρέωσης παροχής ηλεκτροδότησης από την καταγγελλόμενη στις νταλικές των πελατών της που μεταφέρουν ευπαθή εμπορεύματα, παραπέμπει στο άρθρο 27 του ΠΔ 177/2000 (ΦΕΚ 166Α) «Κανονισμός καταλληλόλητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της Οδηγίας 98/18/EK (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο της Οδηγίας 98/18/EK)» το οποίο ορίζει τα ακόλουθα:

*«Η λειτουργία των ψυκτικών μηχανημάτων των αυτοκινήτων ψυγείων ή εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS) στους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων κατά τη διάρκεια του πλου, επιτρέπεται, εφόσον είναι απαραίτητη, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:*

*(α) Οι ψυκτικές εγκαταστάσεις των οχημάτων ή εμπορευματοκιβωτίων τροφοδοτούνται από το πλευρικό κύκλωμα του πλοίου με στεγανούς ή αντiekρηκτικούς ρευματολήπτες, ή*

*(β) Υπάρχει οποιοδήποτε άλλο σύστημα που κατά την κρίση του ΚΕΕΠ και ύστερα από έλεγχο των σχετικών στοιχείων παρέχει ισοδύναμο βαθμό ασφάλειας».*

- Η καταγγέλλουσα, αναφορικά με το ζήτημα της δυσμενούς μεταχείρισης της από την καταγγελλόμενη εταιρεία σε ό,τι αφορά το ύψος των επιβαλλόμενων χρεώσεων σε συνάρτηση με τις αντίστοιχες χρεώσεις που της επιβάλλει η διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού Λεμεσού DP World, ανέφερε συγκεκριμένο περιστατικό όπου για την καθυστερημένη άφιξη τεσσάρων νταλικών στο Λιμάνι Λεμεσού επιβλήθηκε σ' αυτή συνολική χρέωση ύψους €2.022,37 για την φόρτωση τους στο πλοίο μετά τις 6:30 μ.μ. Αυτό το κόστος, η καταγγελλόμενη εταιρεία το μετακύλησε ολόκληρο στην P&M με τιμολόγιο που εξέδωσε την προηγούμενη μέρα (17/04/2018).



Η Επιτροπή σημειώνει περιληπτικά κατωτέρω τις απαντήσεις της P&M σε επιστολή της ημερομηνίας 3/6/2019:

- Η P&M συστάθηκε στις 11/05/1993 και ασχολείται με ναυτιλιακές εργασίες διαμετακομιστικό εμπόριο δια αέρος, θαλάσσης και δρόμου καθώς επίσης και όλες τις σχετικές παρεμφερείς γραφειακές εργασίες, κράτηση θέσεων σε πλοία, διακανονισμό ναύλων τιμολογήσεις πελατών, έκδοση αεροπορικών εισιτηρίων, διευθέτηση χρεώσεων μεταφορών και γενικά όλων των logistics που αφορούν τις εργασίες διακομετακομιστικού εμπορίου δια αέρος. Η P&M υποστηρίζει ότι τις ίδιες ακριβώς εργασίες εκτελεί και η καταγγελλόμενη εταιρεία.
- Κατά συνέπεια, πέραν από την κάθετη σχέση που διατηρεί η P&M με την Salamis Shipping, με την πρώτη να είναι πλήρως και/ή σε τεράστιο βαθμό εξαρτώμενη από την δεύτερη ως πελάτης της στη διεκπεραίωση των εργασιών της σε ό,τι αφορά τους όρους (περιλαμβανομένων και οικονομικών χρεώσεων) μεταφοράς εμπορευμάτων σε νταλίκες με το πλοίο Ro-Ro «ALEXO», επιπρόσθετα, οι δύο εταιρείες διατηρούν και σχέση ανταγωνιστή καθότι αναλαμβάνουν την παροχή των ίδιων ακριβώς υπηρεσιών προς τρίτους εμπορευόμενους πελάτες τους (οριζόντια σχέση).
- Επομένως, η P&M θεωρεί ότι θα πρέπει να διερευνηθεί αν οι χρεώσεις που επιβάλλει η Salamis Shipping είναι οι ίδιες ή διαφορετικές με τις χρεώσεις που επιβάλλει στους υπόλοιπους πελάτες της ή σε τρίτους εμπορευόμενους αντίστοιχους πελάτες με τους πελάτες της P&M.
- Η P&M ισχυρίζεται ότι δεν έχει καμία συμβατική σχέση με τη Σαλαμίς Ναυτιλιακή Α.Ε είτε με την Salamis Lines Ltd. Η μοναδική εταιρεία με την οποία διατηρεί συμβατική σχέση είναι με την Salamis Shipping.
- Σε ό,τι αφορά τον ουσιώδη χρόνο των καταγγελλομένων παραβάσεων, η P&M διατείνεται πως μέχρι τις 17/11/2010, που ο μοναδικός ανταγωνιστής της καταγγελλόμενης (Sarris Shipping Services Ltd) παρείχε τις ίδιες υπηρεσίες με αυτήν, η χρέωση για FIOS που επιβαλλόταν στην P&M περιοριζόταν σε €8.00 τον τόνο. Αμέσως μετά που σταμάτησε ο εν λόγω ανταγωνιστής να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές, και η καταγγελλόμενη απέκτησε όχι δεσπόζουσα αλλά μονοπωλιακή θέση στη συγκεκριμένη αγορά υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης με πλοία Ro-Ro, η καταγγελλόμενη επέβαλε στην P&M αντίστοιχη χρέωση για FIOS €18.00 / τόνο. Αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Λεμεσού το 2017, και από τη στιγμή που πλέον (η καταγγελλόμενη) δεν μπορούσε να χρεώνει για FIOS την P&M εφήυρε μια εντελώς νέα κατηγορία χρέωσης την οποία ονόμασε “Agency Fee”, αυξάνοντας παράλληλα το ύψος και των υπόλοιπων χρεώσεων τις οποίες επέβαλλε προηγουμένως (π.χ. Primage,

Notification Fee, Service fee κ.ο.κ). Αυτό το Agency Fee ούτε δικαιολογείται ούτε και υφίσταται στην πραγματικότητα σύμφωνα με την P&M. Ο μοναδικός του σκοπός είναι να επιτρέψει στην καταγγελλόμενη να συνεχίσει να εισπράττει εξωφρενικά μεγάλα ποσά για ανύπαρκτες υπηρεσίες. Επομένως, ο ουσιώδης χρόνος σύμφωνα με την καταγγέλλουσα σε ό,τι αφορά τις χρεώσεις FIOS αφορά το χρονικό διάστημα από 24/11/2010 μέχρι 11/02/2017 και τις χρεώσεις Agency Fee και την επιβολή αύξησης στις υπόλοιπες χρεώσεις από 12/2/2017 μέχρι και σήμερα.

- Σε ό,τι αφορά τη σχετική αγορά η P&M παρέπεμψε στην προγενέστερη απόφαση της Επιτροπής με αρ. 1/2013 και σημείωσε ότι η σχετική αγορά προϊόντων ορίζεται ως η αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο-Λεμεσός με πλοίο τύπου Ro-Ro όπου η έναρξη και ο τελικός προορισμός είναι το λιμάνι Λεμεσού και η γεωγραφική αγορά της εν λόγω υπηρεσίας είναι η Κυπριακή Δημοκρατία. Η καταγγελλόμενη σημείωσε, διαθέτει μερίδιο πέραν του 90% στην σχετική αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοίο τύπου Ro-Ro.
- Σε ό,τι αφορά τους ανταγωνιστές της Salamis Shipping που διαθέτουν πλοία τύπου Ro-Ro, η P&M σημείωσε ότι η Neptune Lines δεν εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς-Λεμεσός αλλά μόνο το δρομολόγιο Πειραιάς – Λεμεσός όχι επί σταθερής βάσης παρά μόνο κάθε 12 ημέρες περίπου σε αντίθεση με την καταγγελλόμενη που εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο-Λεμεσός σε συγκεκριμένη ημέρα κάθε 7 ημέρες. Επίσης, το δρομολόγιο που εκτελεί η Neptune Lines δεν είναι πάντοτε απευθείας αλλά με ενδιάμεσους σταθμούς. Σε ό,τι αφορά την Grimaldi Lines, η P&M σημείωσε ότι δεν εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς - Λεμεσός αλλά μόνο το δρομολόγιο Πειραιάς – Λεμεσός κάθε 15 ημέρες και όχι κάθε 7 ημέρες. Περαιτέρω, η εκτέλεση του συγκεκριμένου δρομολογίου γίνεται με ενδιάμεσους σταθμούς και συνεπώς διαρκεί πολύ περισσότερο από το αντίστοιχο δρομολόγιο που εκτελεί η καταγγελλόμενη.
- Η P&M θεωρεί ότι η μεταφορά προϊόντων δια θαλάσσης μέσω εμπορευματοκιβωτίων δεν αποτελεί υποκατάστατο της μεταφοράς προϊόντων με νταλίκες (Trailers) με πλοία τύπου Ro-Ro. Επίσης, ανέφερε ότι η μόνη εταιρεία που εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς – Λεμεσός είναι η Blue Ice η οποία όμως, παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης μέσω εμπορευματοκιβωτίων και όχι νταλικών.
- Όπως ισχυρίζεται η P&M στην καλύτερη περίπτωση, η συνολική διάρκεια μεταφοράς εμπορευμάτων με containers από την αποθήκη του προμηθευτή στην αποθήκη του πελάτη στην Αττική Ελλάδα μέσω θαλάσσης κυμαίνεται από 5 μέχρι 8 ημέρες, σε αντίθεση με τη μεταφορά νταλικών από την καταγγελλόμενη με πλοία Ro-Ro η οποία διαρκεί μόνο 2 ημέρες. Συνεπώς, κατά την άποψη της P&M, οι παρεχόμενες υπηρεσίες

μεταφοράς εμπορευμάτων με containers δεν συνιστούν ισοδύναμο υποκατάστατο της αντίστοιχης υπηρεσίας μεταφοράς εμπορευμάτων με νταλίκες σε πλοίο τύπου Ro-Ro.

- Η P&M αμφισβητεί επίσης τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης ότι στο ποσό χρέωσης που αυτή επιβάλλει περιλαμβάνεται ποσό περίπου €200.00 για φορτωτικά και εκφορτωτικά έξοδα της Ελλάδας. Σε επικοινωνία μάλιστα της P&M με τον διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου για να πληροφορηθούν το ύψος της συγκεκριμένης χρέωσης, η απάντηση ήταν «*τίποτε απολύτως*». Η P&M ισχυρίζεται ότι άλλες εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro σε άλλα δρομολόγια στην Ευρώπη δεν επιβάλλουν καμιά απολύτως χρέωση για την φόρτωση ή/και εκφόρτωση των εμπορευμάτων τους καθότι τα έξοδα αυτά συμπεριλαμβάνονται μέσα στο ναύλο. Για τις περιπτώσεις μεταφοράς εμπορευμάτων σε πλοίο τύπου Ro-Ro από άλλες εταιρείες στα δρομολόγια Πάτρα - Ανκόνα και Πάτρα - Βενετία επιβάλλονται πολύ χαμηλές χρεώσεις για την φόρτωση / εκφόρτωση των εμπορευμάτων οι οποίες δεν υπερβαίνουν τα €30.
- Συγκρίνοντας ακόμα το ύψος των χρεώσεων της καταγγελλόμενης σε σχέση με τα containers με τις αντίστοιχες χρεώσεις για νταλίκες, η καταγγελλόμενη κερδίζει εις βάρος της καταγγέλλουσας από €550 έως €690 ανά νταλικά, ενώ άλλες εταιρείες (που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά εμπορευμάτων με containers) κερδίζουν γύρω στα €150 με €160 ανά container.
- Σε ό,τι αφορά την κατ' ισχυρισμό άρνηση της καταγγελλομένης να μεριμνήσει για την ρευματοδότηση των ψυγείων – νταλικών της P&M, η τελευταία διατείνεται ότι έχει υποστεί ζημία που ξεπερνά το ποσό των €100.000 που αντιστοιχεί στην επιπρόσθετη επιβάρυνση (κόστος πετρελαίου) την οποία επωμίσθηκε η P&M για να καταστεί δυνατή η ηλεκτροδότηση.

Η Επιτροπή σημειώνει περιληπτικά τις απαντήσεις της P&M στην επιστολή της ημερομηνίας 20/06/2019:

- Η διακριτική μεταχείριση της καταγγελλόμενης εταιρείας εις βάρος της P&M εδράζεται σύμφωνα με την καταγγέλλουσα στα ακόλουθα:
  - (α) Αδικαιολόγητα υψηλές χρεώσεις για έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων σε νταλίκες στο πλοίο «ALEXO» τύπου ro-ro σε αντίθεση με το ύψος των αντίστοιχων χρεώσεων από την καταγγελλόμενη εταιρεία για containers όπου ο ανταγωνισμός με άλλες εταιρείες είναι έντονος.
  - (β) Παράνομη άρνηση και/ή παράλειψη ρευματοδότησης πάνω στο πλοίο των νταλικών-ψυγείων που μεταφέρουν ευπαθή εμπορεύματα σε αντίθεση με τις νταλίκες-

ψυγεία της αδελφής (της καταγγελλόμενης) εταιρείας C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο Όμιλο Εταιρειών με την καταγγελλόμενη) τις οποίες πάντοτε η καταγγελλόμενη μεριμνά όπως ρευματοδοτούνται.

(γ) Τοποθέτηση των νταλικών τους στο ανοικτό κατάστρωμα του πλοίου όπου είναι εκτεθειμένες σε φθορά από τα φυσικά στοιχεία σε αντίθεση με τις νταλικές της αδελφής (της καταγγελλόμενης) εταιρείας C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο Όμιλο εταιρειών με την καταγγελλόμενη) τις οποίες τοποθετούν πάντοτε στο στεγασμένο χώρο του πλοίου.

(δ) Συστηματική καθυστέρηση στην εκφόρτωση των νταλικών της P&M κατά την άφιξη του πλοίου στα Λιμάνια Λεμεσού και Λαυρίου και παράλογη απαίτηση όπως οι νταλικές της P&M να βρίσκονται στο χώρο του Λιμανιού για φόρτωση τους στο πλοίο αρκετή ώρα πριν από την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης.

- Η P&M αναφέρει το γεγονός ότι μετά την υποβολή της καταγγελίας προς την Επιτροπή, η καταγγελλόμενη ρευματοδοτεί τις νταλικές της σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό παρά προηγουμένως.
- Η P&M ισχυρίζεται επιπρόσθετα ότι οι νταλικές ψυγεία της C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών στον οποίο ανήκει η καταγγελλόμενη), ρευματοδοτούνται πάντοτε πάνω στα πλοία πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη.
- Επίσης, στους συμβατικούς όρους βάσει των οποίων διενεργείται η μεταφορά τρέιλερ και άλλων φορτίων εμπορευμάτων, οι οποίοι είχαν σταλεί και στην καταγγέλλουσα προβλέπεται ότι: «*The vessel is NOT obliged to provide electricity support to reefer trailers during the voyage and therefore, all trailers must be in good working condition and full of diesel for the whole voyage's duration is imperative*». Η καταγγέλλουσα ισχυρίστηκε ότι ο συγκεκριμένος όρος τέθηκε προς αυτήν για πρώτη φορά στις 24/01/2018 με την επιστολή της ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. και ότι μέχρι τότε, δεν είχε τεθεί είτε από την καταγγελλόμενη είτε από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία του ίδιου Ομίλου Εταιρειών στον οποίο ανήκει η καταγγελλόμενη, τέτοιος όρος. Η P&M διατείνεται πως ο όρος αυτός τέθηκε μετά την υποβολή της καταγγελίας στην Επιτροπή και δεν περιλαμβάνεται μέχρι σήμερα ούτε πάνω στην φορτωτική.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει περιληπτικά τις απαντήσεις της P&M στην απαντητική επιστολή της ημερομηνίας 11/07/2019:

- Η πρώτη αναχώρηση πλοίου πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη από Λαύριο προς Λεμεσό έγινε στις 06/12/2012 και συνεχίζεται ανελλιπώς κάθε βδομάδα μέχρι σήμερα.

Η P&M χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες της καταγγελλόμενης από το πρώτο δρομολόγιο μέχρι σήμερα καθότι δεν υπήρχε άλλο διαθέσιμο υποκατάστατο.

- Η τελευταία αναχώρηση πλοίου πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη από Πειραιά προς Λεμεσό έγινε στις 29/11/2012 με ημερομηνία άφιξης στη Λεμεσό την 01/12/2012. Η P&M σημείωσε ότι με την αλλαγή λιμανιού, η καταγγελλόμενη επωφελήθηκε οικονομικά καθότι ο χρόνος πλεύσης από Ελλάδα προς Κύπρο μειώθηκε κατά 2 ώρες (με συνεπακόλουθο τη μείωση του κόστους μεταφοράς) σε αντίθεση με την P&M η οποία επιβαρύνεται έκτοτε με μεγαλύτερο κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων της στο Λαύριο συγκριτικά με τον Πειραιά (€250 ανά νταλικά αντί €130) χωρίς μάλιστα να υπάρξει μείωση των χρεώσεων που της επιβάλλει η καταγγελλόμενη.
- Προς τεκμηρίωση του ισχυρισμού περί επιβολής αδικαιολόγητα υψηλών και αυθαίρετων χρεώσεων από πλευράς της καταγγελλόμενης καταχρώμενη τη δεσπίζουσα θέση της στην σχετική αγορά, η P&M παρέθεσε τα πιο κάτω στοιχεία:
- Μέχρι την 17/11/2010 που το ίδιο δρομολόγιο εκτελούσε και δεύτερη εταιρεία την οποίαπρακτόρευε η Sarris Shipping Services Ltd, η τελευταία χρέωνε την P&M με €9,00 τον τόνο FIOS.
- Ως αποτέλεσμα της ύπαρξης ανταγωνισμού, οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης προς την P&M κυμαίνονταν σε παρόμοια επίπεδα.<sup>3</sup>
- Αμέσως μετά την αποχώρηση του μοναδικού ανταγωνιστή της από την συγκεκριμένη αγορά, από το αμέσως κιάλας επόμενο δρομολόγιο στις 24/11/2010, η χρέωση για Fios την οποία επέβαλε η καταγγελλόμενη προς την P&M ανερχόταν σε €18,00 ανά τόνο.<sup>4</sup>
- Η P&M διατείνεται ότι από το Φεβρουάριο του 2017 που η διαχείριση του Λιμανιού Λεμεσού διατέθηκε σε ιδιωτικές εταιρείες, αυτές χρεώνουν σταθερό ποσό €150 για κάθε φόρτωση και/ή εκφόρτωση ανεξαρτήτως βάρους του φορτίου. Σ' αυτή τη χρέωση περιλαμβάνονται και τα Fios (έτσι φαίνεται η υπερχρέωση που γινόταν από την καταγγελλόμενη όλα αυτά τα χρόνια (μέχρι τον Ιανουάριο του 2017, σε σχέση με τα Fios). Από τον Φεβρουάριο του 2017 και μετά, η καταγγελλόμενη ανακάλυψε μια νέα κατηγορία χρεώσεων (τα «Agency Fees») που μέχρι τότε δεν υφίσταντο.

<sup>3</sup> Η P&M επισύναψε ενδεικτικά τιμολόγια ημερομηνίας 21/10/2006 και 07/05/2007 της Salamis όπου η χρέωση για Fios ήταν €9,00 και €10,00 τον τόνο αντίστοιχα καθώς επίσης και επιστολή της Salamis ημερομηνίας 03/05/2007 με την οποία υποβάλλει ρητή προσφορά προς την P&M για σταθερή χρέωση Fios προς ΛΚ6(€10,00) τον τόνο.

<sup>4</sup> Η P&M επισύναψε σχετικό τιμολόγιο της Salamis ημερομηνίας 24/11/2010 καθώς και αναλυτικούς συγκριτικούς πίνακες με τις χρεώσεις για Fios και άλλα έξοδα που επέβαλλε η Sarris στην P&M από 2007 μέχρι 2010 καθώς επίσης και τις χρεώσεις της Salamis προς την P&M από το 2010 μέχρι τον Ιανουάριο 2017.

- Σε επιστολή της η P&M ημερομηνίας 11/07/2019 επισύναψε έγγραφο με τίτλο «*Συγκριτικός Πίνακας Sarris/Salamis για Fios, Freight και Κυπριακά έξοδα*» στο οποίο παρατίθενται, μεταξύ άλλων στοιχεία αναφορικά με τις συνολικές χρεώσεις Fios που επέβαλαν στην P&M η μεν εταιρεία Sarris Shipping Services Ltd κατά τα έτη 2007, 2008, 2009, και 2010 (μέχρι την ημερομηνία διακοπής της λειτουργίας του δρομολογίου Λεμεσός-Πειραιάς-Λεμεσός), η δε Salamis Shipping Services Ltd κατά τα έτη 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, και 2017 (μέχρι δηλ. την 31/01/2017 που παραχωρήθηκε η διαχείριση του Λιμανιού Λεμεσού σε ιδιώτες).
- Από τον εν λόγω Πίνακα, ως διατείνεται η P&M προκύπτει ότι η χρέωση Fios που επέβαλλε η Sarris κατά τα 4 πιο πάνω έτη, κυμαινόταν μεταξύ €8,32 και €9.01 ανά τόνο. Καθώς και ότι η αντίστοιχη χρέωση Fios που επέβαλλε η Salamis μεταξύ 2010 και 2017 (είτε αυτή αφορούσε αρχικά το δρομολόγιο Λεμεσός-Πειραιάς-Λεμεσός είτε αργότερα το παρόμοιο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο-Λεμεσός), κυμαινόταν μεταξύ €17,55 και €18,13 ανά τόνο, δηλαδή τα διπλάσια από αυτά που χρέωνε την P&M η Sarris μέχρι την ημερομηνία που έπαψε να ενεργεί ως ανταγωνιστής της Salamis στη συγκεκριμένη αγορά προϊόντων.
- Στην ίδια επιστολή ημερομηνίας 11/07/2019 η P&M επισύναψε ακόμα ένα συγκριτικό πίνακα στον οποίο αναλύεται το υποθετικό σενάριο που θα προέκυπτε εάν η Sarris συνέχιζε να δραστηριοποιείται ως ανταγωνιστής της Salamis στη συγκεκριμένη αγορά προϊόντων μετά το 2010 και μέχρι τον Ιανουάριο του 2017. Σε τέτοια περίπτωση και με μέσο όρο τα €8,75 ανά τόνο (€8,32 - €9,01) που χρέωνε μεταξύ 2007 και 2010, η συνολική χρέωση Fios την οποία θα επέβαλλε η Sarris στην P&M θα ανερχόταν σε €503.191,89 σε σύγκριση με την πραγματική χρέωση Fios που επέβαλλε η Salamis για την συγκεκριμένη περίοδο (2010-2017) η οποία ανήλθε σε €1.033.322,23.
- Επιπρόσθετα, η P&M επισήμανε ότι σε τηλεφωνική της επικοινωνία το Νοέμβριο του 2017 με τον Διευθυντή της ιδιωτικής εταιρείας διαχείρισης του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΙΝΕΡ Α.Ε., τους πληροφόρησε ότι η εταιρεία διαχείρισης του λιμανιού δεν επέβαλλε καμμία απολύτως χρέωση στη Salamis για φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα νταλικών. Σημείωσε πως ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου επιβάλλει για κάθε Container (όχι νταλικά) χρέωση €35,00 για φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα. Στην περίπτωση των νταλικών δεν επιβάλλει καμμία απολύτως χρέωση για φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα. Η μοναδική χρέωση που επιβάλλει είναι μια σταθερή χρέωση για την είσοδο ή έξοδο του πλοίου από το Λιμάνι του Λαυρίου είτε το πλοίο είναι γεμάτο είτε όχι. Δεν συνδέεται δηλαδή η συγκεκριμένη χρέωση με φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα νταλικών. Η καταγγελλόμενη ωστόσο, για την μεταφορά νταλικών στο δρομολόγιο

Λεμεσός-Λαύριο-Λεμεσός επιβάλλει σχετική χρέωση που περιλαμβάνει και τα φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα του Λιμανιού του Λαυρίου («Discharging expenses/Agency Lavrio Port»). Η P&M επανέλαβε ότι άλλες εταιρείες για τη φόρτωση και/ή εκφόρτωση νταλικών σε πλοία τύπου Ro-Ro στα δρομολόγια Πάτρα-Αγκόνα ή Πάτρα-Βενετία επιβάλλουν πιο χαμηλές ανάλογες χρεώσεις, που δεν υπερβαίνουν τα €30.00.

- Η P&M επαναλαμβάνει ότι μετά την ανάληψη της διαχείρισης του Λιμένος Λεμεσού από ιδιωτική εταιρεία, η τελευταία επέβαλε από 01/02/2017 σταθερή χρέωση ύψους €150,00 ανά νταλικά για φορτωτικά ή εκφορτωτικά έξοδα (η οποία από το Φεβρουάριο 2019 αυξήθηκε σε €180). Παρ' όλα αυτά, η καταγγελλόμενη εξακολουθεί να επιβάλλει εντελώς αυθαίρετα παράνομες και/ή καταχρηστικές χρεώσεις (χαρακτηρίζοντας τις πλέον κατά τρόπο αυθαίρετο ως «Agency Fee») από €58 μέχρι €158 ανά τόνο βάρους του φορτίου.

Η Επιτροπή διεξήλθε τις απαντήσεις της P&M σε επιστολή της ημερομηνίας 7/11/19 και σημειώνει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Η P&M προσκόμισε ηλεκτρονική αλληλογραφία ημερομηνίας 21/5/2019 με την Nakufight Ltd (αντιπροσώπου της Neptune Lines) στην οποία αναφέρεται ότι εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς- Λεμεσός ή αντίστροφα Λεμεσός-Πειραιάς και ότι αυτό εκτελείται κάθε 12 μέρες αντί σε εβδομαδιαία βάση. Άρα σημειώνει δεν παρέχεται ισότιμη εναλλακτική λύση. Επίσης, σε σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα της Nakufight ημερομηνίας 24/05/2019 αναφέρεται ότι το πιο πάνω δρομολόγιο «*Usually is direct but we cannot guarantee it*». Επίσης, σε σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα της Nakufight ημερομηνίας 22/05/2019 επισημαίνεται ότι το δρομολόγιο που εκτελεί είναι το Πειραιάς-Λεμεσός-Αλεξάνδρεια και όχι το Λεμεσός -Πειραιάς- Λεμεσός (ή έστω Πειραιάς-Λεμεσός-Πειραιάς). Επίσης ξεκαθαρίζει η P&M ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο εκτελείται κάθε 20 μέρες (25/5 και μετά 14/6).
- Επιπρόσθετα, η P&M προσκόμισε ηλεκτρονική αλληλογραφία ημερομηνίας 17/05/2019 με την Manda Navigation Co Ltd (αντιπροσώπου της Grimaldi Lines) στην οποία αναφέρεται ρητώς ότι η συγκεκριμένη εταιρεία εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς-Λεμεσός. Επίσης, σε ηλεκτρονική αλληλογραφία ημερομηνίας 20/05/2019 με την Manda Navigation Co Ltd, αναφέρεται ρητώς πως το δρομολόγιο Πειραιάς-Λεμεσός εκτελείται κάθε 15 μέρες αντί σε εβδομαδιαία βάση.

## **5.2 Στοιχεία από καταγγελλόμενη εταιρεία**

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η καταγγελλόμενη Salamis Shipping, σε απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, που απέστειλε στις 11/9/2018, ανέφερε σχετικά τα εξής:

- Η Salamis Shipping ενεργεί κυρίως ως ναυτιλιακός πράκτορας (shipping agent) και είναι μέλος του Συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων Κύπρου. Η εν λόγω εταιρεία ως ναυτιλιακός πράκτορας ασχολείται με τα πιο κάτω:
  - Αντιπροσώπηση πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας
  - Ενεργεί ως Master Stevedore για την φόρτωση και την εκφόρτωση πλοίων
  - Ship's provisions and supplies
  - Crew Services
  - Freight forwarding
  - Warehousing & logistics
  - Oil and Gas logistics
  - Port agent for Cruise vessels and Yachts

Άλλες δραστηριότητες της εταιρείας αφορούν:

- Εκτελωνίσεις
  - Εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων στη Κύπρο
  - Marine cargo insurance
- Η καταγγελλόμενη διατείνεται πως είναι ο ναυτιλιακός πράκτορας στο λιμάνι Λεμεσού του πλοίου Ro-Ro Alexo και προς το σκοπό αυτό ενεργεί ως ναυτιλιακός πράκτορας του θαλάσσιου μεταφορέα, ο οποίος στην περίπτωση αυτή είναι η Salamis Lines Ltd.
  - Στο πλαίσιο των εργασιών της, ως ναυτιλιακός πράκτορας ασχολείται με την εξεύρεση πελατών για τη μεταφορά φορτίου, διεκπεραιώνει τα απαραίτητα έγγραφα που χρειάζονται από τις τελωνειακές και λιμενικές αρχές ώστε να γίνεται η φόρτωση/εκφόρτωση των εμπορευμάτων, παρέχει υπηρεσίες φόρτωσης/εκφόρτωση στο λιμάνι Λεμεσού, προχωρεί στην τιμολόγηση πελατών σύμφωνα με τους όρους της φορτωτικής και εκδίδει τα απαραίτητα φορτοεκφορτωτικά έγγραφα. Υπεύθυνος για την φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων είναι πάντοτε ο πράκτορας στο λιμάνι αναχώρησης/άφιξης του πλοίου. Ως ναυτιλιακός πράκτορας έχει την ευθύνη να προβαίνει σε όλες τις προεργασίες πριν την άφιξη και κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι τόσο για τον συντονισμό όσο και την πληρωμή όλων των εξόδων που αφορούν τις λιμενικές και άλλες αρχές.
  - Σε σχέση με την υπηρεσία φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στα πλοία, συνήθως αυτή αναλαμβάνεται από ένα ναυτιλιακό πράκτορα ο οποίος ενεργεί ως Master



Stevedore. Ο ναυτιλιακός πράκτορας για τις υπηρεσίες φόρτωσης /εκφόρτωσης χρεώνει τους παραλήπτες των φορτίων/φορτωτές για την υπηρεσία φόρτωσης/εκφόρτωσης του φορτίου στο πλοίο.

- Η καταγγελλόμενη διατείνεται πως δεν αναλαμβάνει τη μεταφορά ευπαθών και/ή άλλων εμπορευμάτων για λογαριασμό πελατών της από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα με πλοία τύπου Ro-Ro, αλλά απλώς ενεργεί ως ναυτιλιακός πράκτορας. Παράλληλα, υποστηρίζει πως η καταγγέλλουσα δεν φαίνεται να είναι η ίδια που προβαίνει σε διεθνείς μεταφορές αλλά αυτή που δραστηριοποιείται ως διεθνής μεταφορέας φαίνεται να είναι η P&M International Transport Ltd. Επομένως ανταγωνιστής της P&M International Transport Ltd μπορεί να πει κάποιος ότι είναι η εταιρεία C.I.R που ανήκει στον όμιλο Salamis Tours (Holdings) Public Ltd, η οποία ασχολείται με δραστηριότητες που αφορούν τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων με ιδιόκτητο στόλο τρέιλερ μεταφέροντας ξηρό φορτίο (dry cargo) και φορτίο με ευπαθή προϊόντα (refrigerated cargo). Επίσης, η C.I.R διευθετεί την μεταφορά προϊόντων εμπορευόμενων (dry cargo και refrigerator cargo) με εμπορευματοκιβώτια ψυγεία που μεταφέρονται είτε με πλοίο Ro-Ro είτε με πλοία τύπου container που ανήκουν στην Salamis Lines όσο και με πλοία άλλων εταιρειών. Στις διεθνείς μεταφορές προϊόντων δεν είναι επομένως η καταγγελλόμενη που ανταγωνίζεται την καταγγέλλουσα, αλλά η C.I.R.
- Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη υποστηρίζει πως η καταγγελία σε σχέση με τις «υπερβολικές και αυθαίρετες χρεώσεις» αφορά την υπηρεσία που προσφέρει η εταιρεία για την φόρτωση και την εκφόρτωση τρέιλερ και εμπορευμάτων που μεταφέρονται με άλλους τρόπους (πχ με κοντέινερ ψυγεία και ξηρό φορτίο) σε πλοία τύπου Ro-Ro, τα οποία η εταιρεία αντιπροσωπεύει ως ναυτιλιακός πράκτορας στο Λιμάνι Λεμεσού.
- Συγκεκριμένα, παρέχονται υπηρεσίες εκφόρτωσης (discharging of goods) με παραλήπτες διάφορες εταιρείες όπως η εταιρεία P&M από πλοία τύπου Ro-Ro που έρχονται στη Λεμεσό από το Λαύριο. Περαιτέρω παρέχονται υπηρεσίες φόρτωσης (loading of goods) σε πλοία τύπου Ro-Ro στο λιμάνι Λεμεσού με προορισμό το Λαύριο στην Ελλάδα.
- Η καταγγελλόμενη διατείνεται πως, δεν δραστηριοποιείται στον τομέα της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.
- Η θέση της καταγγελλόμενης είναι ότι η αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων, τουλάχιστον για το δρομολόγιο Ελλάδας – Κύπρου, υπό τις σημερινές συνθήκες, περιλαμβάνει τόσο τη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro όσο και την μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια

(container ships) ακόμη και στην περίπτωση των ευπαθών προϊόντων. Μεγάλος αριθμός εβδομαδιαίων γραμμών, μεταφέρουν φορτία, περιλαμβανομένων και εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων, με «transit time» παρόμοιο με αυτό του πλοίου Alexo.

- Σε σχέση με τα πλοία Ro-Ro συγκεκριμένα, η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι υπάρχουν ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων Ro-Ro σε σύγκριση με την Salamis Lines, με μεγαλύτερη χωρητικότητα, εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό λιμανιών και έχουν την δυνατότητα για καλύτερη εξυπηρέτηση της αγοράς. Αναφέρεται επίσης ότι τα τροχοφόρα φορτία (rolling cargo) για την κυπριακή αγορά γενικότερα εξυπηρετούνται κυρίως από τις Grimaldi Lines & Neptune Lines.
- Η καταγγελλόμενη αναφορικά με την ηλεκτροδότηση των νταλικών, υποστηρίζει ότι σύμφωνα με τους συμβατικούς όρους που ισχύουν, δεν υπάρχει τέτοια υποχρέωση από την Salamis Lines και το πλοίο και πως κάθε φορά που γίνεται επιβεβαίωση προς την καταγγέλλουσα μετά από αίτημά της για μεταφορά των τρέιλερ της επισυνάπτονται πάντα οι όροι και οι προϋποθέσεις στους οποίους αναφέρεται ξεκάθαρα ότι «*the vessel is NOT obliged to provide electricity support to reefer trailers during the voyage and therefore, all trailers must be in good working condition and full of diesel for the whole voyage's duration...*»<sup>5</sup>
- Όταν τα τρέιλερ μεταφέρουν ευπαθή προϊόντα διατηρούν τη δυνατότητα για αυτόνομη ψύξη από το δικό τους moter όταν αυτό βρίσκεται στο diesel mode χρησιμοποιώντας τα δικά τους καύσιμα.
- Η καταγγελλόμενη επιβεβαιώνει τη θέση της καταγγέλλουσας ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε ειδική συμφωνία που να διέπει τη συνεργασία τους. Η συνεργασία με την καταγγελλόμενη στις μεταφορές ευπαθών προϊόντων ξεκίνησε από τα μέσα του 2002.
- Σε ό,τι αφορά τις χρεώσεις της εταιρείας, η καταγγελλόμενη επισήμανε ότι αφορούν τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης και μόνο. Η Salamis Shipping τονίζει ότι το ναύλο καθορίζεται από την Salamis Lines και ανακοινώνεται ανάλογα. Το εν λόγω ποσό του ναύλου μπορεί μεν να χρεώνεται στα τιμολόγια που εκδίδει η καταγγελλόμενη και να εισπράττεται από αυτή ως πράκτορας όμως όλο το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτό ανακτάται μετέπειτα από την Salamis Lines και θεωρείται ως έσοδο της τελευταίας.
- Τα πλοία τύπου Ro-Ro είναι πλοία σχεδιασμένα για να μεταφέρουν κυρίως τροχοφόρα φορτία όπως αυτοκίνητα, φορτηγά, συρόμενους ψυκτικούς θαλάμους κλπ. Περαιτέρω μπορούν να μεταφέρουν και άλλα φορτία όπως εμπορευματοκιβώτια καθότι υπάρχει

---

<sup>5</sup> Βλ. όρους που ισχύουν από 2/2/2018. Προηγουμένως προβλέπετο επίσης ότι «*the vessel is NOT obliged to provide electricity support to all reefer trucks or trailers during the voyage...*»

διαθέσιμος χώρος για επιπλέον φορτίο (δηλαδή πέραν των τροχοφόρων). Η μεταφορά τέτοιων φορτίων γίνεται συμπληρωματικά του κύριου φορτίου που είναι τα τροχοφόρα οχήματα. Τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται κυρίως με πλοία τύπου container, τα οποία λόγω της κατασκευής τους και της δυνατότητας στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν πολύ μεγαλύτερους όγκους φορτίου.

- Όπως υποδεικνύει η καταγγελλόμενη, το πλοίο Alexo μεταφέρει κυρίως τροχοφόρα οχήματα και ως αποτέλεσμα ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρει είναι πολύ περιορισμένος σε σχέση με το σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρει με άλλα μέσα όπως τρέιλερ, νταλίκες κτλ.
- Η καταγγέλλουσα και ο όμιλος εταιρειών στον οποίο ανήκει, εκτός από τις διεθνείς μεταφορές προϊόντων με τρέιλερ που μεταφέρουν ξηρό φορτίο και ευπαθή προϊόντα έχουν την δυνατότητα να διευθετούν επίσης τη μεταφορά προϊόντων και με άλλου είδους μέσα μεταφοράς όπως μέσω πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, πάντα όμως εκ μέρους των εμπορευόμενων πελατών της. Μεταξύ άλλων, ασχολούνται με τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων και ξηρό φορτίο με τρέιλερ ή με εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρουν είτε ξηρό φορτίο είτε ευπαθή προϊόντα (τα «reefers» ή «reefer containers»), όπως επίσης και με πλοία που μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια είτε αυτά είναι Ro-Ro είτε πλοία εμπορευματοκιβωτίων.
- Κατά την άποψη της καταγγελλόμενης, ο σωστός ορισμός των εν λόγω μέσων μεταφοράς, για τα Κυπριακά δεδομένα τουλάχιστον είναι τρέιλερ και όχι νταλίκες καθότι το ρυμουλκούμενο μέρος που μεταφέρει τα προϊόντα αποσυνδέεται από το μπροστινό όχημα κατά την παραμονή του στο πλοίο. Αντίθετα η λέξη νταλίκα παραπέμπει σε αυτοτελές όχημα το οποίο μεταφέρει προϊόντα. Σε σχέση με την παρούσα καταγγελία είναι τα τρέιλερ της καταγγέλλουσας που είναι σχετικά – δηλ. τα οχήματα που δεν οδηγούνται από μόνα τους και τα οποία μεταφέρονται από ξεχωριστό όχημα. Το όχημα που τα μεταφέρει αποσυνδέεται για να φορτωθεί το τρέιλερ στο πλοίο από ειδικά μηχανήματα της καταγγελλόμενης.
- Η καταγγελλόμενη υπέδειξε ότι η καταγγέλλουσα και ο όμιλος της χρησιμοποιούν και άλλους τρόπους μεταφοράς ευπαθών και άλλων προϊόντων όπως είναι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Η καταγγελλόμενη διευκρίνισε πως δεν δραστηριοποιείται στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων αλλά είναι ναυτιλιακός πράκτορας, προσφέροντας υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια της Κύπρου τόσο σε πλοία που ανήκουν και/ή που είναι ναυλωμένα προς όφελος της Salamis Lines Ltd όσο και με πλοία τρίτων. Η Salamis

Lines στα λιμάνια Χάιφας και Λαυρίου χρησιμοποιεί ως ναυτιλιακούς πράκτορες εταιρείες άλλες από την καταγελλόμενη.

- Από την περίοδο 1993 μέχρι το 2000, η Salamis Lines μετέφερε εμπορεύματα μέσα στα πλαίσια της μεταφοράς επιβατών με το επιβατικό/μεταγωγικό πλοίο Nissos Kypros. Το 1998 αγοράστηκε το πλοίο Nostos που ήταν το πρώτο εμπορικό πλοίο Ro-Ro της Salamis Lines το οποίο εκτελούσε δρομολόγια μέχρι το 2003. Επίσης το 1999 αγοράστηκε το εμπορικό πλοίο Ro-Ro Ion το οποίο εκτελούσε δρομολόγια μέχρι το 2005. Σημειώνουμε ότι την περίοδο μέχρι τον Μάιο 2007 η Salamis Lines εκτελούσε το σχετικό δρομολόγιο με ναυλώσεις πλοίων τύπου Ro-Ro.
- Από τον Μάιο 2007 μέχρι τον Οκτώβριο του 2011 το εν λόγω δρομολόγιο μεταξύ Πειραιά –Λεμεσού – Χάιφας εκτελείτο με το πλοίο Pontos. Κατά την περίοδο Μαΐου 2007 με Απρίλιο 2011 το ίδιο δρομολόγιο εκτελείτο και με το εμπορικό πλοίο Ro-Ro Notos. Την περίοδο 30 Σεπτεμβρίου 2011 μέχρι τον Δεκέμβριο 2012 το ίδιο δρομολόγιο εκτελείτο από το εμπορικό πλοίο Ro-Ro Athlos, ενώ από την 1 Νοεμβρίου το 2011 μέχρι αρχές Νοεμβρίου το 2016 το πλοίο Alios. Από το 2006 η Salamis Lines έχει επενδύσει στην αγορά του πλοίου Alasa το οποίο είναι πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το πλοίο Alios υπέστη σοβαρή μηχανική βλάβη στις αρχές Νοεμβρίου 2016 με αποτέλεσμα να ναυλωθεί το εμπορικό Ro-Ro Mastro Sun για την περίοδο 15 Νοεμβρίου 2016 με 12 Φεβρουαρίου 2017. Το Φεβρουάριο του 2017 αγοράστηκε το πλοίο Alexo το οποίο εκτελεί μέχρι και σήμερα το δρομολόγιο Λαύριο – Λεμεσός – Χάιφα – Λεμεσός – Λαύριο. Η εμπορική διαχείριση του πλοίου Alexo ανήκει στην εταιρεία Salamis Lines Ltd.
- Σε ό,τι αφορά την σχετική αγορά και εναλλαξιμότητα μεταξύ πλοίων container και πλοίων Ro-Ro, η καταγελλόμενη σημείωσε ότι τη συγκεκριμένη γραμμή Λεμεσού – Πειραιά (το οποίο λιμάνι είναι κοντά στο Λαύριο και μπορεί να θεωρηθεί χωρίς αμφιβολία ως υποκατάστατος προορισμός) την εκτελούν επίσης οι πιο κάτω γραμμές με πλοία Ro-Ro:
  - Η Neptune Lines με γραμμή που αναχωρεί από τον Πειραιά προς Λεμεσό, με χρόνο ταξιδιού 2 μέρες. Επίσης η εν λόγω γραμμή έχει εβδομαδιαίο δρομολόγιο από Λεμεσό προς Πειραιά με χρόνο ταξιδιού 7 μέρες.
  - Η Grimaldi Lines με γραμμή που αναχωρεί κάθε μια βδομάδα από τον Πειραιά προς Λεμεσό, με χρόνο ταξιδιού 4 μέρες. Όπως για παράδειγμα φαίνεται με το επισυνημμένο πίνακα δρομολογίων, το Ro-Ro πλοίο φεύγει στις 11 Ιουνίου 2018 από τον Πειραιά και φτάνει στις 15 Ιουνίου στη Λεμεσό.

- Παρόλο που η Grimaldi Lines δεν έχει απευθείας δρομολόγιο από Λεμεσό προς Πειραιά, έχει άλλα δρομολόγια από την Λεμεσό προς το Salerno, στην Ravenna και στο Koror από όπου μπορεί εύκολα ένα τρέιλερ να διακινηθεί στην Ευρώπη. Σημειώνεται ότι τα περισσότερα τρέιλερ τα οποία φεύγουν από την Κύπρο ως εξαγωγές πηγαίνουν σε Ευρωπαϊκές χώρες, δηλαδή Γερμανία, Ολλανδία, Βέλγιο Ηνωμένο Βασίλειο, Δανία και Αυστρία. Η Salamis Shipping σημειώνει ότι η Neptune Lines αντιπροσωπεύεται από την NakuFreight Ltd, η οποία ενδεικτικά έχει επιβεβαιώσει το δρομολόγιο Πειραιά προς Λεμεσό από 3/9/2018 μέχρι 5/9/2018. Επίσης η Grimaldi Lines επιβεβαίωσε ότι το δρομολόγιο Πειραιά προς Λεμεσό διαρκεί τρεις μέρες.
- Η Salamis Shipping αρνείται τη θέση της P&M περί ύπαρξης «μονοπωλίου» προς όφελος του πλοίου που αντιπροσωπεύει (Ro-Ro Alexo).
- Σε κάθε περίπτωση, διευκρίνισε ότι το δρομολόγιο μεταξύ Λεμεσού και Πειραιά και αντίστροφα, πραγματοποιείται από αρκετές (τακτικές) γραμμές που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. Όλα τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς ξηρού (dry cargo) και κατεψυγμένου φορτίου (reefer containers). Τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία τύπου Reefer (δηλαδή αυτά που έχουν το δικό τους ψυκτικό μηχανισμό και είναι διαμορφωμένα σε 3 μεγέθη 20', 40' και 45' ποδιών), χωρίς αμφιβολία, σύμφωνα με την Salamis Shipping, μπορούν υπό τις περιστάσεις και για το συγκεκριμένο δρομολόγιο να υποκαταστήσουν - ως μέσα μεταφοράς τα τρέιλερ ψυγεία που μεταφέρονται με πλοία τύπου Ro-Ro όπως το Alexo.
- Η υπό εξέταση καταγγελία αφορά μικρές αποστάσεις (δηλαδή το δρομολόγιο μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου) στις οποίες ο τελικός χρόνος φόρτωσης, εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου είναι πολύ παρόμοιος μεταξύ των πλοίων τύπου container και Ro-Ro ως ισχυρίζεται η Salamis Shipping. Τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία συνήθως στοιβάζονται στο πιο ψηλό σημείο ενός πλοίου που μεταφέρει container με αποτέλεσμα να ξεφορτώνονται πιο γρήγορα από τα υπόλοιπα εμπορευματοκιβώτια.
- Η Salamis Shipping αρνείται τη θέση της καταγγέλλουσας ότι «ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα είναι πολύ μικρότερος με πλοία τύπου Ro-Ro παρά με συνηθισμένα πλοία», καθώς και την θέση της πως η Salamis Shipping είναι η «μοναδική εταιρεία στην Κύπρο» που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro. Επίσης λανθασμένη θεωρεί και την θέση της P&M ότι η Salamis Shipping διατηρεί μονοπώλιο στη «συγκεκριμένη αγορά» καθότι, πρώτο η καταγγελλόμενη είναι απλά ναυτιλιακός πράκτορας, η σχετική αγορά μεταφοράς ευπαθών προϊόντων περιλαμβάνει και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως επίσης και άλλα πλοία Ro-Ro (άλλα από το πλοίο Alexo)

που εκτελούν την εν λόγω γραμμή. Περαιτέρω, η Salamis Shipping απορρίπτει και τον ισχυρισμό που προβάλλεται ότι τα υπόλοιπα πλοία δεν μπορούν να μεταφέρουν ευπαθή εμπορεύματα.

- Η καταγγελλόμενη διατείνεται ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός τακτικών γραμμών που εκτελούν εβδομαδιαία δρομολόγια μεταξύ Πειραιά και Λεμεσού και αντίστροφα με transit time (t/t) στις περισσότερες περιπτώσεις δύο ημέρες (όπως και το Alexo) ή σε ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις με transit time τρεις ή περισσότερες μέρες. Οι εν λόγω γραμμές είναι ικανές να μεταφέρουν με ασφάλεια και γρήγορα ευπαθή προϊόντα με reefer containers. Η καταγγελλόμενη προσκόμισε έγγραφα που περιέχουν πληροφορίες για διάφορες ναυτιλιακές γραμμές όπως η Blue Ice, η ZIM, η MSC (που εκτελεί δρομολόγιο από Πειραιά προς Λεμεσό με χρόνο ταξιδιού δύο μέρες), ενώ υπέδειξε και το δρομολόγιο που διενεργεί η Unimed Feeder Shipping Line από το λιμάνι της Λεμεσού προς τον Πειραιά με transit time 4 και 5 μέρες αναλόγως του συγκεκριμένου δρομολογίου.
- Η Salamis Shipping επισημαίνει ότι δεν υπάρχουν ευπαθή προϊόντα που μπορούν να μεταφερθούν μόνο με πλοίο Ro-Ro, δηλαδή τα οποία δεν θα μπορούσαν να μεταφερθούν με κανονικό πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Ειδικότερα, τονίζει ότι ο χρόνος του ταξιδιού για τέτοιες γραμμές είναι πολύ παρόμοιος με αυτόν που χρειάζεται το Ro-Ro Alexo. Παρόλο που σε σχέση με το πλοίο Ro-Ro δεν χρειάζεται να χρησιμοποιηθεί γερανός του διαχειριστή του τερματικού για την φόρτωση και εκφόρτωση, ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης από ένα σύγχρονο πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια στην εν λόγω διαδρομή δεν είναι μεγαλύτερος ώστε να μην μπορεί ένας εμπορευόμενος να το χρησιμοποιήσει ως ισοδύναμη εναλλακτική λύση για την μεταφορά ευπαθών προϊόντων. Τονίζει επίσης ότι τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία ξεφορτώνονται πρώτα ενόψει του ότι συνηθίζεται να στοιβάζονται στο πάνω μέρος του πλοίου με αποτέλεσμα να μειώνεται ο χρόνος μεταφοράς και παράδοσης τους.
- Η Salamis Shipping υπέδειξε παράλληλα την ύπαρξη της ναυτιλιακής γραμμής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Borchard Lines Ltd, η οποία εκτελεί εβδομαδιαίο δρομολόγιο από τη Λεμεσό προς τα Ιταλικά λιμάνια της Ραβέννας και της Βενετίας με χρόνο ταξιδιού τέσσερις και πέντε μέρες αντίστοιχα.
- Η Salamis Shipping υπέδειξε δύο περιπτώσεις στο παρελθόν όπου υπήρχε πρόβλημα με το Ro-Ro της Salamis Lines και η καταγγέλλουσα μπόρεσε να διοχετεύσει για εκείνη την περίοδο όλες τις εργασίες της (έστω και προσωρινά) σε άλλα πλοία και ειδικότερα σε πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια.

- Η Salamis Shipping ισχυρίζεται ότι η πραγματικότητα είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου ευπαθών προϊόντων μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας και Κύπρου και της υπόλοιπης Ευρώπης διενεργείται με container ships και για αυτό εισηγήθηκε να διερευνηθούν οι συνολικές ποσότητες που εισάγονται και εξάγονται με εμπορευματοκιβώτια ψυγεία στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.
- Η Salamis Shipping σημειώνει ότι υπάρχουν σταθερές γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που διενεργούν δρομολόγια από και προς το λιμάνι Λεμεσού τόσο προς το λιμάνι του Πειραιά αλλά και προς άλλα λιμάνια της Ευρώπης. Τα τελευταία χρόνια έχουν αναβαθμιστεί τα ίδια τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ώστε να μπορούν να ταξιδεύουν πιο γρήγορα, έχει αναβαθμιστεί τόσο το λιμάνι της Λεμεσού όσο και αυτό του Πειραιά και ταυτόχρονα έχει προχωρήσει η τεχνολογία σε σχέση με τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία. Ως αποτέλεσμα η ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία Ro-Ro έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια. Για παράδειγμα η καταγγελλόμενη στο παρελθόν αντιπροσώπευε δύο πλοία Ro-Ro μέχρι το 2011 (δηλαδή 2 εβδομαδιαία δρομολόγια) εκτός των άλλων που αντιπροσώπευαν άλλες εταιρείες.
- Προς τεκμηρίωση των θέσεων της καταγγελλομένης περί ύπαρξης πλήρους εναλλαξιμότητας μεταξύ μεταφοράς ευπαθών προϊόντων εμπορευόμενων με πλοία Ro-Ro και με πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, επισημάνθηκαν τα πιο κάτω δεδομένα:
  - Τα πλοία τύπου container από Πειραιά για Λεμεσό χρειάζονται 2 ημέρες ταξιδιού όπως και τα Ro-Ro.
  - Ο χρόνος φόρτωσης στο λιμάνι του Πειραιά για τέτοια πλοία χωρητικότητας 600-700 TEUs είναι 15 -17 containers την ώρα για την κάθε γερανογέφυρα. Υπάρχει περίπτωση να χρησιμοποιηθούν και 2 γερανογέφυρες ανά πλοίο / ανά φόρτωση αν υπάρχει διαθέσιμη.
  - Τα reefer containers μπαίνουν στο λιμάνι την ίδια ημέρα που αναχωρεί το πλοίο, άρα δεν χρειάζεται να εισέρθουν στο λιμάνι νωρίτερα ή από την προηγούμενη ημέρα.
  - Τα reefer containers φορτώνονται πάντοτε στο πάνω – ανοικτό μέρος του πλοίου για καλύτερο εξαερισμό και έλεγχο. Άρα φορτώνονται τελευταία και εκφορτώνονται πρώτα στο λιμάνι εκφόρτωσης.
  - Στο τερματικό εκφόρτωσης της Eurogate Terminal, η παραγωγικότητα φτάνει κατά μέσο όρο είναι 22 containers την ώρα ενώ η παραγωγικότητα από πλευράς φόρτωσης είναι 20 containers την ώρα.

- Στο λιμάνι εκφόρτωσης (Το τερματικό της DP World), η παραγωγικότητα φτάνει τα 16-17 containers την ώρα.
- Στο τερματικό εκφόρτωσης της Eurogate όσα containers είναι επείγοντα και απαιτείται παραλαβή και παράδοση τους άμεσα στους παραλήπτες, ο χρόνος παράδοσης από την ώρα της εκφόρτωσης τους από το πλοίο μέχρι την παράδοση στο φορτηγό του παραλήπτη ανέρχεται σε περίπου 40-50 λεπτά.
- Στο τερματικό εκφόρτωσης της DP World, όσα containers είναι επείγοντα και απαιτείται η παραλαβή και παράδοση τους άμεσα στους παραλήπτες ο χρόνος παράδοσης από την ώρα της εκφόρτωσης τους από το πλοίο μέχρι την παράδοση στο φορτηγό του παραλήπτη είναι περίπου 30 λεπτά.
- Ο συνολικός χρόνος φόρτωσης που χρειάζεται ένα πλοίο τύπου container όπως το "ALASA" είναι περίπου 7-8 ώρες για 100 -120 containers και η εκφόρτωση 100-120 περίπου containers είναι περίπου 4-5 ώρες. Τα reefer containers εκφορτώνονται πάντα πρώτα.
- Ο χρόνος που χρειάζεται για να φορτωθούν 60 τρέιλερ σε πλοία Ro-Ro είναι περίπου 9-10 ώρες. Εξαρτάται σε ποιο σημείο / κατάστρωμα θα πρέπει να φορτωθεί το κάθε τρέιλερ.
- Ο συνολικός χρόνος εκφόρτωσης για 60 τρέιλερς είναι περίπου 5 ώρες. Ο συνολικός χρόνος από την ώρα εκφόρτωσης για το κάθε τρέιλερ μέχρι τη παραλαβή του από τον μεταφορέα του παραλήπτη στο λιμάνι είναι περίπου 30 λεπτά.
- Η Salamis Shipping σημειώνει σχετικά ότι μεγάλες εταιρείες που στο παρελθόν βασίζονταν σχεδόν αποκλειστικά στην μεταφορά ευπαθών προϊόντων με τρέιλερ σήμερα έχουν στραφεί προς τα container ships. Για παράδειγμα εταιρείες που εισάγουν φρούτα και λαχανικά, παγωτά και φαρμακευτικά προϊόντα στην Κύπρο οι οποίες στο παρελθόν χρησιμοποιούσαν πλοία Ro-Ro αλλά σήμερα έχουν στραφεί στα container ships. Σημειώνουμε επίσης το γεγονός ότι η εταιρεία Salamis Lines έχοντας αναγνωρίσει τα τελευταία χρόνια την ανταγωνιστικότητα των πλοίων που μεταφέρουν container και τις νέες συνθήκες αποφάσισε να επενδύσει στην δημιουργία ναυτιλιακής γραμμής εμπορευματοκιβωτίων με το πλοίο Alasa και να μειώσει ταυτόχρονα τον στόλο Ro-Ro από δύο σε ένα πλοίο.
- Βάσει των πιο πάνω είναι η θέση της καταγγελλόμενης ότι η σχετική αγορά μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλαμβάνει όχι μόνο τα πλοία Ro-Ro αλλά και τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (δηλαδή τα container ships) τα οποία εκτελούν τακτικές γραμμές στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.



- Η Salamis Shipping σημειώνει ότι «Καμία στρέβλωση του ανταγωνισμού δεν έχει προκληθεί από τις πράξεις της Καταγγελλόμενης (ή οποιασδήποτε άλλης εταιρείας σχετίζεται μαζί της) έναντι της Καταγγέλλουσας και/ή δεν υφίσταται οποιαδήποτε «πεισματική άρνηση» παροχής ηλεκτροδότησης προς την Καταγγέλλουσα».
- Σε ό,τι αφορά τον ισχυρισμό της P&M ότι η καταγγελλόμενη αρνείται να της παρέχει ηλεκτροδότηση, η Salamis Shipping υποστήριξε ότι δεν υπάρχει τέτοια υποχρέωση είτε από τη γραμμή είτε από τον πράκτορα του πλοίου, προς τρέιλερ και container που φορτώνονται στο Ro-Ro Alexo. Η Salamis Shipping προσκόμισε τους συμβατικούς όρους (τόσο πριν τις 2/2/2018 όσο και μετά) που απεστάλησαν στην P&M βάσει των οποίων διενεργείται η μεταφορά τρέιλερ και άλλων/φορτίων εμπορευμάτων με το πλοίο Alexo για να υποδείξει πως δεν υπάρχει υποχρέωση για παροχή ηλεκτροδότησης προς τα τρέιλερ.
- Η Salamis Shipping αναφέρθηκε σε ένα περιστατικό που έλαβε χώρα στις 13/7/2018 όταν η καταγγέλλουσα είχε ενημερώσει για πρόβλημα σε τρέιλερ της αναφορικά με την παροχή πετρελαίου (που κανονικά μπορεί να λειτουργεί στο diesel mode) ζητώντας επείγοντος την παροχή ρεύματος ούτως ώστε να διατηρηθεί σε λειτουργία το ψυγείο του τρέιλερ. Η καταγγελλόμενη επιλήφθηκε άμεσα του εν λόγω αιτήματος μεριμνώντας για να μεταφερθεί το αίτημα της καταγγέλλουσας για ρεύμα προς το πλοίο κάτι που τελικά έγινε με την παροχή ρευματοδότησης στο εν λόγω τρέιλερ της καταγγέλλουσας.
- Η καταγγελλόμενη επισήμανε πως ακολουθεί συγκεκριμένο σύστημα βάσει του οποίου φορτώνονται και εκφορτώνονται τα τρέιλερ και τα εμπορευματοκιβώτια πάνω στο πλοίο Alexo, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του πλοίου και τις δυνατότητές του. Ακολουθείται συγκεκριμένη προτεραιότητα σε σχέση με το συγκεκριμένο χώρο που δίδεται στα τρέιλερ, στα εμπορευματοκιβώτια και στα άλλα οχήματα και που θα δίδεται προτεραιότητα αναφορικά με τη χρήση των περιορισμένων πριζών παροχής ρεύματος που βρίσκονται στο πλοίο. Προτεραιότητα τόνισε ότι δίδεται πρώτη στα εμπορευματοκιβώτια ψυκτικούς θαλάμους (reefer containers) που δεν έχουν diesel mode), δεύτερη προτεραιότητα στα τρέιλερ ψυγεία που θα μείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στο πλοίο (δηλαδή αυτά που θα διακινηθούν μεταξύ Λαυρίου και Χάιφας) με φόρτωση στο κυρίως κατάστρωμα και στον ημίκλειστο χώρο του Upper Garage και τρίτη προτεραιότητα στα τρέιλερ ψυγεία τα οποία αντιμετωπίζουν προβληματική λειτουργία στο diesel mode. Εάν μείνουν άλλες διαθέσιμες πρίζες που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν τότε θα δοθούν σε άλλα τρέιλερ που έχουν δυνατότητα diesel mode.
- Τα τρέιλερ ψυγεία έχουν πάντα τη δυνατότητα λειτουργίας σε diesel mode (εκτός όταν αντιμετωπίζουν κάποιο τεχνικό πρόβλημα) με αποτέλεσμα να τους δίδεται τρίτη

προτεραιότητα. Το ζήτημα της προτεραιότητας είναι πάντα συνυφασμένο με την χώρα άφιξης των φορτίων, το βάρος του εκάστοτε φορτίου και με άλλους παράγοντες που πρέπει να προσμετρηθούν τόσο για σκοπούς ασφάλειας αλλά και λόγω του ότι η δυνατότητα παροχής ρεύματος από το πλοίο είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να καλύψει όλα τα ψυγεία φορτία. Στην πράξη δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται όλες οι πρίζες ταυτόχρονα για λόγους διασφάλισης της επάρκειας της ηλεκτροδότησης του πλοίου (security of supply).

- Η καταγγελλόμενη θεωρεί ότι οι ισχυρισμοί περί αύξησης του κόστους μεταφοράς λόγω της ανάγκης χρήσης του δικού τους καυσίμου (σε περίπτωση που δεν τους παρέχεται ηλεκτροδότηση από τις περιορισμένες πρίζες που διαθέτει το πλοίο) θα πρέπει να απορριφθούν καθώς η χρήση του συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς (δηλαδή των τρέιλερ) με το κόστος που συνεπάγεται από την εν λόγω δραστηριότητα αποτελεί επιλογή της καταγγέλλουσας η οποία σε κάθε περίπτωση διαθέτει και άλλες επιπρόσθετες επιλογές να μεταφέρει ευπαθή προϊόντα με εμπορευματοκιβώτια τα οποία μεταφέρονται είτε με πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είτε από το Ro-Ro Alexo.
- Η Salamis Shipping απορρίπτει τη θέση της P&M ότι οι χρεώσεις που επιβάλλει για τις υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι εξαιρετικά ψηλές. Με αναφορά σε συγκεκριμένο τιμολόγιο (αριθμό 27762 (import) ημερομηνίας 6/9/17) η καταγγελλόμενη εξήγησε σε τι αφορούν οι χρεώσεις που περιλαμβάνει:
  - Delivery order charges CY: αυτά αντιστοιχούν σε υπηρεσίες εκφόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη τις οποίες προσφέρει η ίδια (96 euro).
  - SEA FREIGHT: αυτό το ποσό είναι το κόστος του ναύλου που επιβάλλει η Salamis Lines (1.190 euro) και το οποίο τιμολογεί προς όφελος της η καταγγελλόμενη ως ο ναυτιλιακός της πράκτορας.
  - Agency fees CY: αυτά αντιστοιχούν σε υπηρεσίες εκφόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη τις οποίες προσφέρει η ίδια (250 euro)
  - Terminal Operator Charges: αυτά είναι τα έξοδα που χρεώνει ο τερματικός σταθμός πολλαπλής χρήσης του λιμανιού Λεμεσού, δηλαδή η DP World (150 euro)
  - FIOS GR: αυτά είναι τα φορτωτικά δικαιώματα του λιμανιού φόρτωσης στην Ελλάδα (€200)
- Η Salamis Shipping διατείνεται ότι το μόνο έσοδο της καταγγελλόμενης ήταν €346 και παράλληλα υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να γίνεται σύγκριση του κόστους που χρεώνει μια εταιρεία για υπηρεσίες φόρτωσης που προσφέρονται για φόρτωση και εκφόρτωση

προϊόντων σε πλοίο Ro-Ro (όπως το Alexo για το οποίο απαιτείται πολύ περισσότερη δουλειά από τον πράκτορα, με εξειδικευμένο προσωπικό και ειδικά μηχανήματα) με τις υπηρεσίες φόρτωσης που χρειάζονται για ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια (δηλαδή container ship) τα οποία ξεφορτώνονται από τους γεραμούς του λιμανιού οι οποίοι ανήκουν στον διαχειριστή του τερματικού.

- Συγκεκριμένα για την φόρτωση και εκφόρτωση του συγκεκριμένου Ro-Ro απαιτείται η διαθεσιμότητα επί τόπου πολύ περισσότερου προσωπικού (περίπου 10 άτομα) και χρήση ιδιόκτητων ειδικών μηχανημάτων που ανήκουν/ εργοδοτούνται από την καταγγελλόμενη. Τα εν λόγω μηχανήματα και το προσωπικό χρησιμοποιούνται για την οδήγηση των τρέιλερ και νταλικών (περιλαμβανομένων και αυτών της καταγγελλουσας) και του υπόλοιπου φορτίου εντός και εκτός του πλοίου όταν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και για την στοιβασία εντός του πλοίου. Η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ σε πλοία Ro-Ro χρίζει εξειδικευμένου χειρισμού από τα containers. Η φόρτωση των τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο προσεκτικό χειρισμό αφού είναι κατασκευασμένα από fiberglass και σε περίπτωση που προκληθούν σοβαρές ζημιές το κόστος επισκευής είναι πολύ μεγάλο. Ένα τρέιλερ μεταχειρισμένο στοιχίζει μεταξύ 20-40 χιλιάδες ενώ ένα καινούργιο 55-60 χιλιάδες Ευρώ. Για αυτό το λόγο η φορτοεκφόρτωση γίνεται με μέσα της καταγγελλόμενης και με δικό της έμπειρο προσωπικό και για αυτό το λόγο δεν αντιμετωπίζει καθόλου ζημιές σε αντίθεση με τα containers όπου δεν απαιτείται τόσο προσεκτικός χειρισμός αφού είναι κατασκευασμένα από σίδηρο και το κόστος αγοράς τους μεταχειρισμένα είναι περίπου 1800- 2500 Ευρώ.
- Δηλαδή, στην περίπτωση του πλοίου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη η φόρτωση και εκφόρτωση εκτελείται πάντα από την ίδια με πιο λίγη ευθύνη και λιγότερα έξοδα για την διαχειρίστρια εταιρεία. Αυτό το μειωμένο κόστος για τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού αντικατοπτρίζεται και στις περιορισμένες χρεώσεις που επιβάλλουν οι διαχειριστές των τερματικών για τρέιλερ (€150) το οποίο είναι αισθητά χαμηλότερο από αυτό που επιβάλλουν για εμπορευματοκιβώτια καθώς η φόρτωση και εκφόρτωση είναι κυρίως ευθύνη και εργασία του πλοίου και των αντιπροσώπων του.
- Επίσης, για την οργάνωση και προγραμματισμό της εν λόγω εργασίας και της παραλαβής και διεκπεραίωσης των αναγκών των πελατών του πλοίου απασχολούνται από την καταγγελλόμενη πολύ περισσότερα άτομα σε εξειδικευμένο γραφειακό προσωπικό από ότι χρειάζονται για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (περίπου 7 άτομα για το Ro-Ro Alexo ενώ 4 άτομα για ένα container ship) λόγω του ότι οι διαδικασίες οργάνωσης και συντονισμού της γραμμής Ro-Ro είναι πολύ πιο περίπλοκες και χρονοβόρες λόγω της ιδιαιτερότητας του κάθε ενός από τα διαφορετικά

φορτία που μεταφέρονται. Στο πλοίο Ro-Ro μεταφέρονται εμπορεύματα με διάφορους τρόπους ο καθένας από τους οποίους χρειάζεται ειδική μεταχείριση (όπως για παράδειγμα τρέιλερ, άλλα οχήματα, εμπορευματοκιβώτια με ξηρό φορτίο ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία, νταλίκες με ζώα κ.α.).

- Δηλαδή, προκύπτει ότι η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι χωρίς αμφιβολία πολύ διαφορετική και δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτήν που πραγματοποιείται σε σχέση με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι χρεώσεις επομένως είναι αναμενόμενο να διαφέρουν.
- Όπως διατείνεται η καταγγελλόμενη, το βάρος δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο πλοίο Ro-Ro αλλά και το είδος και εύρος της εργασίας που πρέπει να διενεργηθεί από την καταγγελλόμενη και ιδίως με δικό της εξοπλισμό και προσωπικό 12 ατόμων που απασχολείται επί τόπου. Στην περίπτωση των τρέιλερ η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από τους εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης σε αντίθεση με τα container ships όπου το κόστος λειτουργίας του γερανού είναι στο διαχειριστή του τερματικού αντί στον ναυτιλιακό πράκτορα.
- Η καταγγελλόμενη διαφωνεί με τη θέση της P&M ότι οι χρεώσεις των containers που μεταφέρονται από το πλοίο Alexo είναι πολύ μικρότερες από την περίπτωση των λιμενικών εξόδων φόρτωσης και εκφόρτωσης τρέιλερ, και με την αναφορά της ότι για τις τελευταίες το κόστος είναι €700 - 840 (αντί €325 και €425 που χρεώνονται αντίστοιχα για τα container 20 και 40 ποδιών). Οι τιμές αυτές που αφορούν άλλες εταιρείες δεν περιλαμβάνουν τα έξοδα του Πειραιά. Τα εν λόγω ποσά που αφορούν τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης (€700-840) περιλαμβάνουν επίσης τα φορτωτικά και εκφορτωτικά της Ελλάδας τα οποία δεν αφορούν χρεώσεις της καταγγελλόμενης.
- Όπως εξηγεί η καταγγελλόμενη, μια νταλικά μπορεί μεν να συγκριθεί από πλευράς βάρους και χωρητικότητας με ένα 45άρι εμπορευματοκιβώτιο αλλά σίγουρα όχι με αυτά των 20 ή 40 ποδών, όμως επί της ουσίας δεν μπορεί να γίνει σύγκριση του κόστους φόρτωσης και εκφόρτωσης από πλευράς βάρους και ειδικότερα δυνατότητας μεταφοράς μεταξύ των δύο ειδών πλοίων. Η καταγγελλόμενη επαναλαμβάνει ότι, ένα τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο δύσκολη και εξειδικευμένη εργασία για να φορτωθεί στο Ro-Ro. Επίσης, η σύγκριση με εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται από το Ro-Ro είναι άνευ σημασίας καθότι ο αριθμός τους είναι πολύ περιορισμένος και αποτελεί ένα μικρό μέρος της χωρητικότητας του πλοίου. Η βασική δραστηριότητα του Ro-Ro αφορά τα οχήματα (Rolling on – Rolling off cargo) όπως φορτηγά, τρέιλερ με ψυγεία ή ξηρό φορτίο κλπ. Η μεταφορά από και προς το πλοίο, των containers που τοποθετούνται πάνω στο πλοίο

Alexo, γίνεται με εξοπλισμό και προσωπικό από την διαχειρίστρια του Τερματικού Πολλαπλής Χρήσης (δηλαδή την DP world), επομένως το κόστος φόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη είναι μικρότερο αναλογικά από αυτό που χρεώνει για την φόρτωση των τρέιλερ που γίνεται με μηχανήματα της ίδιας. Είναι για αυτό τον λόγο που οι τιμές φόρτωσης του Alexo για εμπορευματοκιβώτια κυμαίνονται στο ίδιο επίπεδο με αυτές που ισχύουν για ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων στο πλοίο Ro-Ro γίνεται από την ίδια την καταγγελλόμενη για αυτό και υπάρχει κάποια διαφορά από τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης για εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται με το πλοίο Alasa.

- Σε σχέση με τη θέση της P&M για τα κατ' ισχυρισμό ψηλότερα ναύλα, η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι το ύψος των θαλάσσιων ναύλων καθορίζεται από τη Salamis Lines και όχι από την καταγγελλόμενη η οποία ως ο ναυτιλιακός πράκτορας απλά εφαρμόζει την εν λόγω τιμολογιακή πολιτική.
- Η Salamis Shipping σημειώνει ότι δεν μπορεί να γίνει απόλυτη σύγκριση του ναύλου που αφορά νταλικά ή τρέιλερ με αυτό που χρεώνει μια ναυτιλιακή γραμμή που μεταφέρει μόνο εμπορευματοκιβώτια καθώς πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια (container ships) έχει συνήθως δυνατότητα να μεταφέρει περίπου 700 TEU<sup>6</sup> που αντιστοιχεί σε 350 εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδών ή σε 700 των 20 ποδών (με ανάλογες οικονομίες κλίμακας και δυνατότητες) ενώ ο συνολικός αριθμός τρέιλερ που μεταφέρει το Ro-Ro Alexo είναι πολύ μικρότερος περίπου 110 με 120 τρέιλερ που έχουν παρόμοια χωρητικότητα με εμπορευματοκιβώτιο 45 ποδιών.
- Επομένως, σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, το ναύλο είναι αναμενόμενο να είναι ψηλότερο για ένα τρέιλερ το οποίο δεν μπορεί να στοιβαχτεί με τον αποδοτικό τρόπο που στοιβάζονται τα εμπορευματοκιβώτια σε ένα container ship. Είναι για αυτό τον λόγο που οι χρεώσεις για τροχοφόρα που μεταφέρονται με πλοία Ro-Ro γίνονται ανά μέτρο (per linear meter).

Η Επιτροπή διεξήλθε τις απαντήσεις της καταγγελλόμενης ημερομηνίας 18/7/19 και παραθέτει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Αναφορικά με τα FIOS σημείωσε ότι ο εν λόγω όρος είναι ναυτιλιακός και ερμηνεύεται ως εξής: «*FIOS. In the event of FIOS (Free In / Out and Stowed), the freight rate only covers the actual transport. Neither the loading, unloading or stowing of the goods*

---

<sup>6</sup> TEU stands for Twenty-Foot Equivalent Unit which can be used to measure a ship's cargo carrying capacity.

*onboard the ship are included in the freight rate. These costs are payable separately, both by the shipper and the recipient.*

*Place of storage containers before / after their further shipment. ... Free In and Out (FIO) is the international shipping term used in the ocean freight industry means that the carrier is NOT responsible for the cost of loading and unloading goods onto/from the vessel.*

Ο ορισμός FIOS σημαίνει δηλαδή επιπλέον οποιαδήποτε έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης και στοιβασίας, όπως για παράδειγμα έξοδα των λιμενεργατών και άλλα λειτουργικά έξοδα στο λιμάνι, και τα οποία βαρύνουν είτε τον φορτωτή είτε τον παραλήπτη. Ως εκ τούτου, ο ορισμός FIOS για ένα ναυτιλιακό πράκτορα όπως την καταγγελλόμενη συμπεριλαμβάνει όλες τις πιο κάτω υπηρεσίες/πληρωμές:

α. γραφειακό προσωπικό για την προετοιμασία μανιφέστων, φορτωτικών, διατακτικών, λίστες φόρτωσης εκφόρτωσης, λίστες/έγγραφα για τελωνειακές αρχές, λίστες για λιμενικές αρχές κλπ

β. φυσική παρουσία ατόμων από το πρακτορείο για την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης

γ. κόστος για υπερωρίες κρατικών υπηρεσιών

δ. κόστος για ελεγκτές των φορτίων

ε. διάθεση ιδιόκτητων μηχανημάτων, εξοπλισμού και προσωπικού που χρησιμοποιεί η ίδια η εταιρεία για την φορτοεκφόρτωση και στοιβασία

στ. κόστος για χρήση λιμενεργατών

η. χρήση εργατών και μηχανημάτων από διαχειριστές του λιμανιού για τους οποίους υπάρχει χρέωση

θ. πληρωμή λιμενικών δικαιωμάτων

ι. ασφαλή πρόσδεση φορτίου (lashing) εντός του πλοίου

*Στην περίπτωση της καταγγελλόμενης, όπως αυτή ισχυρίζεται, και των υπηρεσιών που προσφέρει σε σχέση με τα τρέιλερ της καταγγέλλουσας, πέραν των εξόδων για λιμενεργάτες, υφίσταται και το κόστος σε σχέση με τα ιδιόκτητα μηχανήματα και τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, το προσωπικό, τους ελεγκτές των φορτίων κλπ.»*

- Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, κάθε πρακτορείο, αναλύει και διαχωρίζει με διαφορετικό τρόπο και μεθοδολογία τα διάφορα έξοδα και τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που προσφέρει, χρησιμοποιώντας ακόμη και διαφορετικούς ορισμούς όπως για παράδειγμα, other charges, distuffing, service fee, agency fee, handling fee, fios, free out και χρεώνει τον πελάτη του αναλόγως. Υπάρχουν όμως και πρακτορεία τα οποία

συμπεριλαμβάνουν όλα τους τα έξοδα σε μία χρέωση καλούμενα ως «import local charges» ή «delivery order fees».

- Η καταγγελλόμενη ως διατείνεται «χρεώνει τους πελάτες της μέσα στα πλαίσια των κατευθυντήριων γραμμών του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και της γενικότερης κατάστασης που επικρατεί στην αγορά αλλά και έχοντας υπόψη τις υπηρεσίες που προσφέρει η ίδια. Επίσης, λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τα έξοδα και τα κόστη της (όπως π.χ. ποσότητα των φορτίων, είδος των φορτίων, πόσες ομοχειρίες εργατών χρειάζεται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου).

Μετά την εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού, η καταγγελλόμενη αναδιαμόρφωσε τις χρεώσεις της, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν, τις συνεχείς επενδύσεις που διενεργεί αλλά και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που επιθυμεί να προσφέρει στους πελάτες της.

Σχετικά με την χρέωση που σήμερα καλείται ως «agency fee» η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι πάντοτε χρέωνε για τις αντίστοιχες υπηρεσίες είτε με ενσωμάτωση μέσα σε άλλα έξοδα είτε ξεχωριστά.

Η τιμολογιακή πολιτική της καταγγελλόμενης αναφορικά με τη χρέωση FIOS στο λιμάνι Λεμεσού για την περίοδο 2011-2017 συνοψίζεται ως ακολούθως:

(α) Περίοδος από 2011 μέχρι τον Φεβρουάριο του 2017 :

Χρέωση FIOS - €18 ανά τόνο

Ο υπολογισμός αναφορικά με το συνολικό βάρος γινόταν ως ακολούθως:

(i) Συνολικό βάρος ψυκτικού θαλάμου τρέιλερ το οποίο περιλαμβάνει το βάρος του ψυκτικού θαλάμου (tare) πλέον το βάρος του φορτίου.

(ii) FIOS για εισαγωγή φορτίου – το συνολικό βάρος ανά ψυκτικό θάλαμο.

(iii) FIOS για εξαγωγή φορτίου – το συνολικό βάρος ανά ψυκτικό θάλαμο

(β) Περίοδος από Φεβρουάριο του 2017 (μετά δηλαδή την Εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού)

- Η χρέωση «FIOS» αντικαταστάθηκε με τα ακόλουθα:

(i) **Agency Fee** το οποίο υπολογίζεται ως ακολούθως:

<b>Συνολικό βάρος συρόμενου ψυκτικού θαλάμου</b>	<b>Fixed</b>	<b>Ανά τόνο</b>
<b>per trailer</b>		

	€	€
5 με 10 τόνους	50	8
10 με 15 τόνους	70	8
15 με 30 τόνους	90	8
Πέραν των 30 τόνων	150	8

• **Ο υπολογισμός αναφορικά με το συνολικό βάρος γίνεται ως ακολούθως :**

(α) Συνολικό βάρος ψυκτικού θαλάμου το οποίο περιλαμβάνει το βάρος του ψυκτικού θαλάμου (tare) πλέον το βάρος του φορτίου.

(β) Εισαγωγή φορτίου – το συνολικό βάρος ανά ψυκτικό θάλαμο.

(γ) Εξαγωγή φορτίου – το συνολικό βάρος ανά ψυκτικό θάλαμο.»

- Επισημάνθηκε ακόμα ότι κατά την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο του 2017 υπήρχε μία χρέωση με την ονομασία «Agency Fee» που αφορούσε μόνο την εισαγωγή φορτίου και ανερχόταν σε €1,11 ανά τόνο και η οποία χρέωση σήμερα δεν υφίσταται. Όμως από το Φεβρουάριο του 2017 υφίσταται μια διαφορετική χρέωση με την ονομασία «Agency Fee» που περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες που εμπίπτουν στον ορισμό FIOS. Επίσης δόθηκαν στοιχεία για τις πιο κάτω χρεώσεις:

«(ii) **Terminal operator charges:**

Η χρέωση ανερχόταν αρχικά σε €150 ανά συρόμενο ψυκτικό θάλαμο. (Από το 2019 έχει αυξηθεί σε €180). Η καταγγελλόμενη χρεώνεται το αντίστοιχο ποσό από τον διαχειριστή του Λιμένος Λεμεσού.

Αναφορικά με τα έξοδα και τα κόστη της καταγγελλόμενης σε σχέση με χρεώσεις για δικαιώματα FIOS, σημειώθηκαν τα πιο κάτω:

**(α) Περίοδος από 2010 μέχρι Φεβρουάριο του 2017**

Το κυριότερο έξοδο της εταιρείας που πληρώνεται απευθείας σε τρίτους για την περίοδο 2010 με Ιανουάριο του 2017 και το οποίο σχετίζεται με τη χρέωση FIOS του Λιμανιού Λεμεσού, αφορούσε χρεώσεις από την U.S.C. United Stevedoring Co. Ltd οι οποίες καθορίζονταν ανά προσέγγιση πλοίου στο λιμάνι Λεμεσού. Το κόστος των εν λόγω χρεώσεων ήταν κυμαινόμενο και αφορούσε το τρόπο με τον οποίο υπολογίζονταν τα εν λόγω δικαιώματα. Η βάση του υπολογισμού για τα εν λόγω δικαιώματα αφορά:

(α) δικαιώματα για τη μισθοδοσία των λιμενεργατών

(β) δικαιώματα για αποπληρωμή δανείων



(γ) *USC service fee & δικαιώματα διαχείρισης*

(δ) από τον Οκτώβριο του 2012 επιβάλλετο επιπρόσθετη χρέωση αναφορικά με συνεισφορά για αποπληρωμή δανείου.

Το βάρος του γενικού φορτίου χρησιμοποιείται ως βάση για καθορισμό της αμοιβής των στοιβαδών όπως και για την επιπρόσθετη χρέωση από τον Οκτώβριο του 2012 αναφορικά με συνεισφορά για αποπληρωμή δανείου. Οι συρόμενοι ψυκτικοί θάλαμοι περιλαμβάνονταν στην κατηγορία γενικού φορτίου. Σε σχέση με την χρέωση FIOS, η καταγγελλόμενη τόνισε ότι στα κόστη της περιλαμβάνονται και άλλα έξοδα/υπηρεσίες ως έχουν αναφερθεί πιο πάνω, τα οποία περιλαμβάνονται στο κόστος πωλήσεων και στα λειτουργικά έξοδα της.

Η χρέωση των €18 ανά τόνο καθορίστηκε μέσα στα πλαίσια της κάλυψης των λειτουργικών εξόδων του τομέα και ήταν πάντα μέσα στα πλαίσια των ορίων που καθορίζονταν στον Επίσημο Κατάλογο των Δικαιωμάτων ΦΙΟ, ο οποίος εγκρινόταν και εκδιδόταν από την Αρχή Λιμένων σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων (βλ. ΚΔΠ 303/2008 της 25/7/2008).»

#### **(β) Περίοδος από Φεβρουάριο του 2017**

- Η καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι το κυριότερο άμεσο έξοδο της, το οποίο πληρώνεται σε τρίτους, αφορά χρέωση €150 ανά συρόμενο ψυκτικό θάλαμο το οποίο χρεώνεται από το διαχειριστή του Τερματικού Γενικού Φορτίου (την DP World).
- Μέχρι το Φεβρουάριο του 2017, η χρέωση από την USC βασιζόταν στο βάρος του φορτίου. Από το Φεβρουάριο του 2017 η χρέωση από την DP World είναι σταθερή στα €150 ανά trailer, ενώ από το 2019 έχει αυξηθεί στα €180.
- Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη προσκόμισε τιμολόγια αναφορικά με την περίοδο 2013-2017 που αφορούν τις εταιρείες C.I.R. και P&M. Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, τα τιμολόγια που εκδίδει, δεν αφορούν μόνο τις υπηρεσίες που προσφέρει η ίδια αλλά και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που λαμβάνει η καταγγέλλουσα (ή η C.I.R.) σε σχέση με εισαγωγές και εξαγωγές που αφορούν τα εν λόγω τιμολόγια, δηλαδή και τις χρεώσεις που και η καταγγελλόμενη με την σειρά της πιστώνει την Salamis Shipping S.A (για υπηρεσίες στο Λαύριο) και τον θαλάσσιο μεταφορέα που είναι η Salamis Lines.
- Η καταγγελλόμενη επισήμανε την μεγάλη διαφορά στους όγκους που μεταφέρει η C.I.R στο πλοίο Ro-Ro που πρακτορεύει η καταγγελλόμενη. Είναι για αυτό που κατά την άποψή της η P&M και η C.I.R., δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν όμοιες περιπτώσεις πελάτη. Επίσης, υπογράμμισε, η C.I.R. είναι ο βασικός και μεγαλύτερος πελάτης τόσο της εν λόγω ναυτιλιακής γραμμής όσο και της καταγγελλόμενης.

- Εξ' όσων αναφέρει η καταγγελλόμενη οι διαφορές χρεώσεων P&M και C.I.R. κατά την εν λόγω περίοδο ήταν οι ακόλουθες:

**«(α) Χρεώσεις λιμένος Λαυρίου**

Τα φορτωτικά / εκφορτωτικά του λιμένος Λαυρίου για την C.I.R. για την περίοδο Μαρτίου 2013 με Σεπτέμβριο 2014 ήταν € {...}\* ανά trailer και από τον Σεπτέμβριο του 2014 και μετέπειτα ήταν € {...} ανά trailer. Οι αντίστοιχες χρεώσεις για την P&M για την περίοδο Μαρτίου 2013 και μετέπειτα ήταν € {...} ανά trailer.

Από ό,τι είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η χαμηλότερη τιμή προς την C.I.R (δηλαδή {... .. .} ευρώ) οφείλεται στο ότι η C.I.R εργοδοτεί προσωπικό το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A στο λιμάνι Λαυρίου αλλά και στο ότι η C.I.R είναι ο μεγαλύτερος και βασικότερος πελάτης.

**(β) Θαλάσσιος ναύλος – Χρέωση BAF (Bunker Adjustment Factor, στα ελληνικά «Παράγοντας Ρύθμισης Καυσίμων» ή «Επίναυλος»)**

Η χρέωση BAF, που αφορά την Salamis Lines και σχετίζεται με τον ναύλο, για την εταιρεία C.I.R από το Μάρτιο του 2013 μέχρι και το Φεβρουάριο του 2017 ανερχόταν σε € {...} ανά trailer.

Η αντίστοιχη χρέωση για την P&M κατά την εν λόγω περίοδο ήταν ως ακολούθως:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**

	<b>Γεν. 13</b>	<b>Δεκ 14</b>	<b>Φεβ. 15</b>	<b>Ιουλ. 15</b>	<b>Σεπτ. 15</b>
	<b>Δεκ 14</b>	<b>Γεν 15</b>	<b>Ιουλ. 15</b>	<b>Σεπ. 15</b>	<b>Φεβρ. 17</b>
	P&M	P&M	P&M	P&M	P&M
<b>BAF</b>	€ {...}	€ {...}	€ {...}	€ {...}	€ {...}

Από ό,τι είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η χαμηλότερη χρέωση προς την C.I.R δινόταν ενόψει του ότι η C.I.R ήταν και είναι με μεγάλη διαφορά ο μεγαλύτερος και βασικότερος χρήστης του συγκεκριμένου πλοίου.» Η καταγγελλόμενη επισημαίνει ότι ο βασικός ναύλος που χρεωνόταν ήταν ο ίδιος για την εν λόγω περίοδο και για τις δύο

\* Οι αριθμοί και/ή τα στοιχεία που παραλείπονται και δεν εμφανίζονται τόσο σε αυτό το σημείο, όσο και στη συνέχεια καλύπτονται από επιχειρηματικό/επαγγελματικό απόρρητο ή αφορούν πληροφορίες εμπιστευτικής φύσεως. Ενδεικτικό της απάλειψης είναι το σύμβολο {...}.

εταιρείες καθώς επίσης ότι, ο θαλάσσιος ναύλος έχει παραμείνει σταθερός κατά την διάρκεια όλης της περιόδου που φαίνεται στον πιο πάνω πίνακα. (ΠΙΝΑΚΑΣ 1)

- Η καταγγελλόμενη διατείνεται ότι είναι απόλυτα σύνηθες να δίδονται εκπτώσεις σε σχέση με χρεώσεις που επιβάλλει μια γραμμή σε πελάτες με μεγάλους όγκους (όπως μεταφορικές εταιρείες) καθότι μεταξύ άλλων δημιουργούν σταθερή πελατεία και σταθερό εισόδημα σε μια γραμμή όπως και οικονομίες κλίμακας αναφορικά με την εξυπηρέτηση. Όπως είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η C.I.R. έχει λάβει χαμηλότερες τιμές και από άλλες ναυτιλιακές γραμμές που χρησιμοποιεί λόγω των όγκων που μεταφέρει.
- Επίσης αναφέρθηκαν τα εξής:

#### **«(γ) Χρεώσεις καταγγελλόμενης στο λιμάνι Λεμεσού**

*Κατά την εν λόγω περίοδο όπως φαίνεται πιο κάτω υπήρχαν τρία είδη χρεώσεων που επέβαλλε η καταγγελλόμενη (σε αντίθεση με τα σημεία α και β πιο πάνω) στο Λιμάνι Λεμεσού αναφορικά με εισαγωγές και μόνο για τα οποία υπήρχαν πολύ μικρές διαφορές.*

*Πρώτο, σε σχέση με το notification fee το οποίο χρεωνόταν ανά φορτωτική (B/L στα Αγγλικά Bill of Lading) η Salamis Shipping σημείωσε ότι η καταγγέλλουσα χρεωνόταν με ένα ποσό της τάξης των €{...} που αφορούσε την ενημέρωση που λαμβάνει για την άφιξη του πλοίου με ηλεκτρονικό μήνυμα. Καθότι η C.I.R στεγάζεται στο ίδιο κτίριο με την καταγγελλόμενη, δεν χρειαζόταν να αποστέλλεται τέτοια ενημέρωση. Συνήθως η πρακτική που ακολουθεί η P&M είναι να λαμβάνει ένα B/L για όλο της το φορτίο.*

*Δεύτερο, η διαφορά για τη χρέωση Primage per trailer όπως φαίνεται πιο κάτω είναι ελάχιστη, δηλαδή 0.25 cents ανά trailer.*

*Τρίτο, σε σχέση με την χρέωση που κατά την εν λόγω περίοδο καλείτο ως «Agency fee» και χρεωνόταν €1.11 ανά τόνο, η καταγγέλλουσα σημειώνει ότι η διαφορά αφορούσε το γεγονός ότι για την P&M ο υπολογισμός γινόταν όπως και για το FIOS δηλαδή στρογγυλοποίηση ανά θάλαμο, ενώ για την C.I.R η χρέωση ήταν με βάση το ακριβές βάρος. Η καταγγελλόμενη επισήμανε ότι σε πραγματικούς αριθμούς η διαφορά αυτή (όπως και άλλες που αναφέρονται πιο πάνω) ήταν αμελητέα. Στην περίπτωση για παράδειγμα ενός trailer που είχε βάρος 29.3 τόνους οι χρεώσεις για την C.I.R και την P&M θα ήταν ως ακολούθως:*

- Για την C.I.R θα ήταν 29.3 τόνους \* €1.11 = €32.5
- Για την P&M θα ήταν 30 τόνους \* €1.11 = €33.3

*Δηλαδή, η διαφορά στη χρέωση στο πιο πάνω παράδειγμα (για τη χρέωση που τότε καλείτο Agency Fee) θα ήταν λιγότερη του €1 για ένα τρέιλερ.*

Προκύπτει επομένως, ως διατείνεται η *Salamis Shipping*, ότι οι διαφορές είναι αμελητέες και δεν μπορεί να θεωρηθούν ότι έθεταν την καταγγέλλουσα σε μειονεκτική θέση σε βαθμό που να υπήρχε οποιαδήποτε επίδραση στον ανταγωνισμό. Σε κάθε περίπτωση τόνισε, υπήρχε και υπάρχει μια σημαντική διαφορά στο συνολικό φορτίο που μεταφέρει η C.I.R με αυτό που μεταφέρει η P&M».

- Επίσης, η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι η P&M όχι μόνο δεν μείωσε τους όγκους των φορτίων της (trailers) που μεταφέρθηκαν από την καταγγελλόμενη τα τελευταία χρόνια (2016-2018) αλλά οι όγκοι της αυξήθηκαν. Επισυνάφθηκε σχετικός πίνακας:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2: P&M TRAILERS**

YEAR	EXPORT	IMPORT	TOTAL
2016	{...}	{...}	{...}
2017	{...}	{...}	{...}
2018	{...}	{...}	{...}

- Παράλληλα, η καταγγέλλουσα είχε και μεγάλες αυξήσεις στους όγκους της αναφορικά με εμπορευματοκιβώτια στο που μεταφέρθηκαν με το πλοίο Ro-Ro πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη.
- Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι η P&M όχι μόνο μετακυλά τις χρεώσεις φορτοεκφόρτωσης που επιβάλλει στους πελάτες της (ως expenses στα τιμολόγια της), αλλά παρόλο που δεν επωμίζεται η ίδια οποιοδήποτε επιπλέον κόστος για τις εν λόγω υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, όταν τις μετακυλά στους πελάτες της, συνηθίζει να χρεώνει επιπλέον ποσά (πέραν των χρεώσεων της καταγγελλόμενης) περιλαμβάνοντας ένα αυξημένο ποσό στα τιμολόγια προς τους πελάτες της ως «expenses». Αυτό καταδεικνύει σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, ότι το ύψος των εν λόγω χρεώσεων δεν είναι τέτοιο ώστε να επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση της καταγγέλλουσας.
- Επιπλέον, η καταγγελλόμενη τόνισε ότι το μεγαλύτερο μέρος των χρεώσεων που επέβαλλε μεταξύ 2013 και Φεβ. 2017 αφορούσε το FIOS CY, για το οποίο καμία διαφοροποίηση δεν υπήρχε μεταξύ της χρέωσης προς την C.I.R και την P&M. Αυτό αντικαταστάθηκε από την χρέωση Agency Fees CY χωρίς όμως να εντοπίζεται οποιαδήποτε διαφοροποίηση. Για το υπόλοιπο του 2017 (όταν δηλαδή άρχισαν να

εφαρμόζονται οι νέες χρεώσεις μετά την εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού) η μόνη διαφοροποίηση στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης αφορούσε τις χρεώσεις της Salamis Shipping S.A (discharging expenses GR/FIOS GR) για τις οποίες προσφέρεται χαμηλότερη τιμή στην C.I.R. επειδή εργοδοτεί δικό της προσωπικό στην Ελλάδα το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A.

- Η καταγγελλόμενη υποστήριξε ότι επιφυλάσσει τα δικαιώματα της σε σχέση με την επέκταση από την Υπηρεσία της Επιτροπής της έρευνας σε σχέση με τις χρονιές 2010, 2011 και για το μεγαλύτερο μέρος του 2012 (ενόψει του ότι η καταγγελία υποβλήθηκε προς το τέλος του 2017, ενώ δεν γίνεται πουθενά αναφορά στο έγγραφο της καταγγελίας σε περίοδο που αφορά τις εν λόγω χρονιές).
- Η καταγγελλόμενη επισύναψε σχετικό πίνακα στον οποίο φαίνονται οι διαφορές στις χρεώσεις μεταξύ P & M και C.I.R. για μεταφορά τρέιλερ για τις χρονιές 2011 και 2012 από όπου προκύπτει, ως ισχυρίζεται, πως δεν υπάρχει οποιαδήποτε διαφορά που να διαφοροποιεί την εικόνα που δόθηκε και επεξηγήθηκε πιο πάνω για τις χρονιές 2013 μέχρι 2017.
- Επίσης, η καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι η είναι η μόνη εταιρεία που χρησιμοποιεί δικό της εξοπλισμό όπως Tug Masters, Forklifts, MAFI και πλατφόρμες με δικό της προσωπικό για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της και για αποφυγή ζημιών κατά την φορτοεκφόρτωση, πράγμα που εξυπακούει συχνές επενδύσεις και επιπρόσθετα έξοδα.
- Η καταγγελλόμενη επανέλαβε πως, η διαχείριση των τρέιλερ απαιτεί εξειδικευμένο προσωπικό για τον τρόπο φορτοεκφόρτωσης, με μεγαλύτερο ρίσκο καθότι είναι κατασκευασμένα με fiber glass, ενώ τα containers είναι κατασκευασμένα από σίδηρο και έχουν λιγότερο ρίσκο ζημιάς.
- Η καταγγελλόμενη, σε σχέση με όλες τις χρεώσεις που αναφέρονται στα τιμολόγια της προς την καταγγέλλουσα (είτε αυτά σχετίζονται με υπηρεσίες που η ίδια προσφέρει είτε με αυτές που προσφέρουν οι Salamis Lines / Salamis Shipping S.A) αναφέρει τα εξής:
- Οι εν λόγω χρεώσεις στο σύνολο τους αποτελούν ένα πολύ μικρό κομμάτι του ποσού που χρεώνει η καταγγέλλουσα ως μεταφορέας «από πόρτα σε πόρτα» (δηλ. για παράδειγμα η καταγγέλλουσα ή η C.I.R. ως μεταφορικές εταιρείες).
- Η συνολική χρέωση που επιβάλλει η καταγγέλλουσα προς τους πελάτες της δεν περιλαμβάνει μόνο το θαλάσσιο ναύλο και τα φορτωτικά/εκφορτωτικά των σχετικών λιμανιών αλλά περιλαμβάνει και έξοδα μεταφοράς από το σημείο συλλογής των προϊόντων μέχρι τον τελικό προορισμό τα οποία είναι πολύ μεγαλύτερα.

- Ως παραδείγματα εξ' όσων γνωρίζει η καταγγελλόμενη, για την μεταφορά ενός τρέιλερ από την Ολλανδία στην Λευκωσία η συνολική χρέωση προς τον πελάτη (από την μεταφορική εταιρεία) ανέρχεται περίπου στις €7.000-€7.500 ενώ για έναν «groupage booking» οι συνολικές χρεώσεις που θα επιβάλει ο μεταφορέας δυνατόν να ανέρχονται γύρω στα €8.000-€8.500, ενώ οι χρεώσεις για ανάλογες υπηρεσίες από Ελλάδα γύρω στις €3.400 και €4.000 αντίστοιχα.
- Ενόψει των πιο πάνω δεδομένων, οποιεσδήποτε διαφοροποιήσεις στην τιμολόγηση μεταξύ C.I.R και P&M αποτελούν ένα πολύ μικρό κομμάτι της συνολικής χρέωσης προς τους πελάτες της καταγγέλλουσας για τις συνολικές υπηρεσίες που προσφέρει. Συνεπώς, ως ισχυρίζεται η Salamis Shipping, οι εν λόγω διαφορές είναι αμελητέες και με κανέναν τρόπο δεν έχουν θέσει την P&M σε μειονεκτική θέση.
- Σε ό,τι αφορά ειδικότερα την μεταφορά-εξαγωγή πατατών από τα Κοκκινοχώρια στην Ελλάδα, η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι ο μεγαλύτερος όγκος εξαγωγών πατατών διενεργείται με πλοία τύπου containers και οι εταιρείες που εξάγουν τον μεγαλύτερο όγκο είναι οι Cyprus Shipping, MSC και άλλες. Η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι οι πατάτες μπορούν να εξαχθούν και με κανονικά κοντέινερ ξηρού φορτίου, ειδικά κατά τους χειμερινούς μήνες (και με κοντέινερ ψυγεία τον υπόλοιπο χρόνο). Υπέδειξε παράλληλα ότι η P&M φορτώνει πολύ μεγαλύτερους όγκους εξαγωγών άλλου τύπου εμπορευμάτων όπως φάρμακα, χαλούμια κλπ.
- Η Salamis Shipping προσκόμισε τιμολόγια εξαγωγής πατατών προς την P&M για τις χρονιές 2011, 2012 και 2014. Για την C.I.R. επισύναψε τιμολόγια για τις χρονιές 2011 μέχρι το 2017. Επίσης, παρέθεσε σχετική σύνοψη των χρεώσεων που αφορούν τιμολόγια προς την P&M με παραπομπή σε συγκριμένα τιμολόγια με υπόδειξη των διαφορών που υπάρχουν με τις χρεώσεις προς την C.I.R. και σημείωσε ότι, δεν υπάρχουν διαφορετικές χρεώσεις από ότι αναφέρονται στα άλλα τιμολόγια που αφορούν ευπαθή προϊόντα.

Η Επιτροπή διεξήλθε τις απαντήσεις της Salamis Shipping ημερομηνίας 1/11/2019 παραθέτει συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Από το έτος 2006 μέχρι τις 22/11/2010 η καταγγέλλουσα χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες άλλης εταιρείας (της ANEK) που εκτελούσε το δρομολόγιο Λεμεσού-Πειραιά. Από ότι είναι σε θέση να θυμάται το προσωπικό της καταγγελλόμενης, το 2007 κατ' εξαίρεση η P&M χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες της καταγγελλόμενης για 1 ή 2 τρέιλερ μόνο. Από τότε η πρώτη φορά που ζήτησε η P&M να λάβει τις υπηρεσίες της καταγγελλόμενης ήταν κατά ή περί τις 19/11/2010 μετά που αποχώρησε η εταιρεία με την οποία συνεργαζόταν

μέχρι τότε. Η πραγματικότητα είναι ότι υπήρξε ένα μεγάλο χρονικό διάστημα που δεν υπήρχε καμία συνεργασία μεταξύ καταγγέλλουσας και καταγγελλόμενης.

- Η ουσία σύμφωνα με την καταγγελλόμενη είναι ότι παρόλη την προϊστορία (δηλ. ότι η καταγγέλλουσα αγόραζε υπηρεσίες ανταγωνιστή για όλη την προηγούμενη περίοδο με εξαίρεση μία-δύο περιπτώσεις) μόλις προέκυψε η ανάγκη για εξυπηρέτηση της καταγγέλλουσας αυτή ανταποκρίθηκε και προσέφερε τις υπηρεσίες της όπως πράττει έκτοτε αδιάκοπα.
- Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη σημειώνει ότι η χρέωση των €18/τόνο εφαρμόστηκε πριν από τις 24/11/2010 προς άλλους πελάτες της και συγκεκριμένα πριν από το έτος 2010. Προς τούτο επισύναψε αριθμό τιμολογίων προς πελάτες της στα οποία επιβλήθηκε η χρέωση FIOS που είχαν εκδοθεί κατά τα έτη 2009-2010 σε σχέση με τρέιλερ/ψυγεία.
- Σε ό,τι αφορά τη χρέωση FIOS GR, που αναφέρεται στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης, αυτή διευκρίνισε ότι η εν λόγω χρέωση αφορά την πρακτορική χρέωση του ναυτιλιακού πράκτορα λιμανιού Λαυρίου. Οι χρεώσεις αυτές αφορούν άλλη εταιρεία και δεν αποτελούν εισόδημα της καταγγελλόμενης, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της τελευταίας. Η καταγγελλόμενη διατείνεται πως ενεργώντας ως ναυτιλιακός πράκτορας στο λιμάνι Λεμεσού εισπράττει αυτά τα ποσά και τα αποδίδει αυτούσια στο ναυτιλιακό πράκτορα του Λιμανιού Λαυρίου.
- Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε. χρεώνει το ναυτιλιακό πράκτορα του λιμανιού Λαυρίου αναφορικά με υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων σε πλοία με βάση τιμοκατάλογο. Οι χρεώσεις με βάση τον τιμοκατάλογο που ίσχυε από το 2011 μέχρι το τέλος του 2018 ανά trailer ήταν οι ακόλουθες:
- Οι χρεώσεις με βάση το τιμοκατάλογο που ίσχυε από το 2011 μέχρι το τέλος του 2018 ανά trailer ήταν οι ακόλουθες:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3

	<b>Φόρτωση</b>	<b>Εκφόρτωση</b>
	€	€
<b>TRAILERS ΚΛΠ διέλευση</b>		
<b>Από 10 έως 20 τόνους</b>	7.20	7.20
Λ.Χ.	Α.Κ.	Π.Ο.
	Α.Α.Π.	Π.Π.Χ.
		39

<b>Άνω των 20 τόνων</b>	9.00	9.00
<b>ΕΠΙ ΕΜΦΟΡΤΩΝ TRAILERS ΚΛΠ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ</b>		
<b>Εγχώρια</b>	27.00	50.00

- Ως εκ τούτου για φορτωτικά δικαιώματα ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε επέβαλλε τις εξής χρεώσεις ανά trailer:
  - Trailer με βάρος από 10 μέχρι 20 τόνους: €34,20 (€27,00+€7,20)
  - Trailers με βάρος πέραν των 20 τόνων: €36,00 (€27,00+€9,00)
- Τα εκφορτωτικά δικαιώματα που επιβάλλει ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε ανά trailer είναι ως ακολούθως:
  - Trailers με βάρος από 10 μέχρι 20 τόνους: €57,20
  - Trailers με βάρος πέραν των 20 τόνων: €59,00
- Επιπλέον των δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, προσφέρονταν υπηρεσίες προς το ναυτιλιακό πράκτορα του Λιμένος Λαυρίου από την εταιρεία ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΙΝΕΙΡ Α.Ε., αναφορικά με εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης trailers. Η χρέωση ανερχόταν σε €{..} ανά trailer.
- Τέλος, η καταγγέλλουσα σημειώνει ότι στην πρακτοριακή χρέωση προς την Ρ&Μ για το Λιμάνι Λαυρίου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα λειτουργικά και άλλα έξοδα του ναυτιλιακού πράκτορα του λιμανιού Λαυρίου όπως και το κέρδος της εν λόγω εταιρείας για την άσκηση της δραστηριότητας φόρτωσης και εκφόρτωσης στο εν λόγω λιμάνι.
- Σε ό,τι αφορά περαιτέρω την αύξηση του καθαρού περιθωρίου κέρδους κατά τα έτη 2016 και 2017, η Salamis Shipping σημείωσε ότι η διαφοροποίηση του ποσοστού καθαρού περιθωρίου κέρδους την περίοδο 2014 με 2017 οφείλεται κυρίως στην αύξηση του κύκλου εργασιών. Η Salamis Shipping, διατηρώντας όμως για όλη την περίοδο 2014-2017 τα λειτουργικά έξοδα της στα ίδια επίπεδα, κατάφερε ταυτόχρονα να αυξήσει το κύκλο εργασιών της κατά την εν λόγω περίοδο και ως εκ τούτου και το μεικτό της κέρδος τόσο το 2016 όσο και το 2017. Με τις οικονομίες κλίμακας που προέκυψαν ως αποτέλεσμα πέτυχε ως ισχυρίζεται, σημαντική αύξηση του καθαρού περιθωρίου κέρδους από το 6,19% το 2015 σε 8,99% το 2016 και σε 17,56% το 2017.
- Το περιθώριο μεικτού κέρδους ανήλθε σε 38,63% το έτος 2017 σε σχέση με 34,42% το 2016. Η αύξηση των πωλήσεων το 2017 ανήλθε σε €2.701.318 ή κατά 40,16% σε σχέση





- Σχετικά με την ηλεκτροδότηση των τρέιλερ ψυγείων που περιέχουν ευπαθή προϊόντα και μεταφέρονται με το πλοίο Ro-Ro στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και αντίστροφα η καταγγελλόμενη διευκρίνισε ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το ποιοι πελάτες και/ή ποια τρέιλερ έλαβαν ηλεκτροδότηση. Δεύτερο, η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι η παροχή «ηλεκτροδότησης» δεν προβλέπεται στους όρους συναλλαγής με την ναυτιλιακή γραμμή ούτε δίδεται τέτοια υποχρέωση/υπόσχεση από την Salamis Lines αλλά ούτε και επέβαλε οποιαδήποτε χρέωση για αυτή. Τρίτο, ανέφερε ότι τα πλοία της Salamis Lines δεν έχουν καμία υποχρέωση σύμφωνα με τους κανόνες του κράτους της σημαίας (στην προκειμένη περίπτωση της Κύπρου) ή του νηογνώμονα που είναι εγγεγραμμένα να παρέχουν ρευματοδότηση σε τρέιλερ.
- Συγκεκριμένα αναφέρθηκε ότι οι όροι και προϋποθέσεις που αποστέλλονται στον κάθε ιδιοκτήτη των τρέιλερ πριν να φορτώσει στα πλοία της SALAMIS LINES ξεκάθαρα αναφέρουν το συγκεκριμένο σημείο. Η καταγγελλόμενη τονίζει ότι η μη παροχή ηλεκτροδότησης είναι καθόλα νόμιμη και αποδεκτή σύμφωνα με την διεθνή πρακτική καθότι όλα τα τρέιλερ είναι κατασκευασμένα με δυνατότητα για αυτονομία ψύξης. Η καταγγελλόμενη επίσης αναφέρει ότι η ηλεκτροδότηση σε κοντέινερ ψυγεία και σε τρέιλερ ψυγεία, όταν δεν προβλέπεται τέτοια υποχρέωση βάσει των όρων της ναυτιλιακής γραμμής, παρέχεται σύμφωνα με τη διάρκεια του δρομολογίου, τη τεχνική κατάσταση και τα χαρακτηριστικά των κοντέινερ και τρέιλερ αντίστοιχα όπως και τις δυνατότητες του εκάστοτε πλοίου (που στην προκειμένη περίπτωση κατά τον ουσιώδη χρόνο ήταν πολύ περιορισμένες για διάφορους τεχνικούς και άλλους λόγους) και την πολιτική της ναυτιλιακής γραμμής αναφορικά με την ασφάλεια του πλοίου.
- Η καταγγελλόμενη διευκρίνισε ότι δεν έχει καμία εξουσία να αποφασίσει την ηλεκτροδότηση συγκεκριμένου φορτίου και ότι αυτό εναπόκειται στο ίδιο το πλοίο και επίσης αναφέρει ότι γνωρίζει πως η Salamis Lines επένδυσε €100,000 για ηλεκτρομηχανολογική αναβάθμιση των υποδομών του πλοίου ούτως ώστε να εξυπηρετεί όσο το δυνατό περισσότερους πελάτες με την παροχή ηλεκτροδότησης χωρίς όμως να αναλαμβάνει τέτοια υποχρέωση.
- Σχετικώς με την παροχή ηλεκτροδότησης σε τρέιλερ ψυγεία της C.I.R, η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι η C.I.R. δεν λάμβανε ηλεκτροδότηση από το πλοίο για όλα τα τρέιλερ της πάντοτε καθότι αυτό ήταν αδύνατο έχοντας υπόψη τις δυνατότητες του πλοίου. Τόνισε επίσης ότι ένα τρέιλερ είναι κατασκευασμένο και σχεδιασμένο να δουλεύει αυτόνομα στο diesel mode για πάρα πολλές ημέρες συνεχώς για να μπορεί να μετακινείται αυτόνομα στη ξηρά και συνεπώς είναι αδύνατο κάποιος να διαχωρίσει την κατανάλωση του σε καύσιμο η οποία αφορούσε την διάρκεια του ταξιδιού. Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη

είναι αδύνατο να προσκομιστούν αποδεικτικά στοιχεία μέσω της κατανάλωσης πετρελαίου ανά τρέιλερ της C.I.R. που να καταδεικνύουν πόσες φορές/ώρες δούλεψε στο diesel mode κάθε ένα από τα εν λόγω τρέιλερ όταν βρίσκονταν στο πλοίο. Όπως αναφέρει, ο λόγος για αυτό είναι ότι δεν μπορεί να συναχθεί κάποιο συμπέρασμα από τις αποδείξεις αγοράς καυσίμου καθώς κάθε τρέιλερ αντιμετωπίζει διαφορετικές συνθήκες, διαφορετική διαδρομή και χρόνο παραμονής σε συγκεκριμένα μέρη. Κάθε τρέιλερ έχει διαφορετική κατανάλωση και αυτό επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες όπως η ηλικία του, η αποδοτικότητα του κομπρεσσόρου του και η μόνωση του όπως και το τι ακριβώς μεταφέρει και οι ανάγκες του εμπορεύματος και αυτό είναι σύμφωνα με τους κατασκευαστές των τρέιλερ. Επίσης, γέμισμα καυσίμου μπορεί να γίνει είτε κατά τη διάρκεια της μεταφοράς είτε προηγουμένως.

- Η καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι συνεπεία των πιο πάνω οι αποδείξεις αγοράς καυσίμου ανά τρέιλερ δεν μπορούν να καταδείξουν το ποια τρέιλερ της C.I.R είχαν ηλεκτροδοτηθεί από το πλοίο και ποια όχι.
- Η καταγγελλόμενη τόνισε ότι η τυχόν εξοικονόμηση καυσίμου που δυνατό να προκύψει για τον μεταφορέα/ιδιοκτήτη/φορτωτή του τρέιλερ που μεταφέρει ευπαθή προϊόντα από την ηλεκτροδότηση του τρέιλερ κατά την παραμονή του στο πλοίο είναι αμελητέα αναλογικά με το συνολικό κόστος του ταξιδιού προς/από την Ευρώπη ή ακόμη και την Ελλάδα, το οποίο περιλαμβάνει κυρίως (α) το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς που θα πληρωθεί στις ναυτιλιακές γραμμές, (β) το κόστος κατανάλωσης καυσίμου του αυτοκινήτου (truck) που το μεταφέρει οδικώς εντός και εκτός Κύπρου από την παραλαβή μέχρι την παράδοση των εμπορευμάτων, (γ) τη συνολική κατανάλωση καυσίμου για ψύξη ενός τρέιλερ που θα μεταφέρει ή θα εισάγει τα προϊόντα, (δ) τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, (ε) έξοδα διοδίων, (στ) έξοδα συντήρησης, (ζ) έξοδα αποσβέσεων και (η) αμοιβή και έξοδα οδηγού. Αυτά τα έξοδα συνυπολογίζονται και λαμβάνονται υπόψη στο συνολικό κόστος τους δρομολογίου μεταφοράς.
- Η καταγγελλόμενη υπολόγισε ότι ο μέσος όρος διάρκειας ενός θαλάσσιου ταξιδιού από Λαύριο προς Λεμεσό ανέρχεται σε 37 ώρες, η καταγγελλόμενη υπολογίζει ότι η κατανάλωση ενός τρέιλερ στο diesel mode κατά τη διάρκεια της παραμονής του στο πλοίο ανέρχεται περίπου στα 75-80 λίτρα (δηλαδή 2.03 – 2.16 λίτρα ανά ώρα). Λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές των καυσίμων την περίοδο 2015-2017, το εν λόγω έξοδα κατανάλωσης καυσίμου (δηλαδή για τη διάρκεια ενός ταξιδιού από Λαύριο προς Λεμεσό στο diesel mode) υπολογίζεται ότι ανέρχεται στα €71 – €78 περίπου. Εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη, για μεταφορά ενός τρέιλερ από Ελλάδα οι χρεώσεις ανέρχονται γύρω

στις €3,400 και €4,000, γεγονός το οποίο καθιστά την τυχόν εξοικονόμηση καυσίμου που προαναφέρθηκε αμελητέα σε σχέση με τη συνολική χρέωση.

- Σχετικώς με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι: «η καταγγελλόμενη εταιρεία, επιδεικνύοντας καταφανή εύνοια προς την αδελφή της εταιρείας C.I.R, τοποθετεί τις νταλίκες της τελευταίας στο κλειστό κατάστρωμα του πλοίου ενώ τις νταλίκες των πελατών μου στο ανοιχτό αμπάρι του πλοίου όπου υφίστανται επιπρόσθετη ζημιά τα μηχανήματα τους λόγω της συνεχούς έκθεσης τους στις καιρικές συνθήκες και στην αλμύρα της θάλασσας.» η καταγγελλόμενη αναφέρει τα εξής:
- Η καταγγελλόμενη απορρίπτει τον πιο πάνω ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η τοποθέτηση από το πλοίο των νταλικών που σχετίζονται με αυτή στο upper deck του πλοίου μπορούσε να προκαλέσει επιπρόσθετη ζημιά στα μηχανήματα. Η καταγγελλόμενη παραδέχεται ότι τρέιλερ συμπεριλαμβανομένων και αυτών που είχαν σχέση με την καταγγέλλουσα είναι σύνηθες πρακτική να τοποθετούνται στο upper deck του πλοίου. Επίσης, τα τρέιλερ που είχαν σχέση με την καταγγέλλουσα φορτώνονταν σχεδόν κοντά το ένα με το άλλο και αυτό είχε άμεση σχέση με την σειρά φόρτωσης που ακολουθείται αλλά και με την ώρα άφιξης τους στο λιμάνι φόρτωσης όπου αφικνούνται ως συνήθως αργά και όλα μαζί την ίδια ώρα. Είναι καθόλα αποδεκτό και αναμενόμενο ένα τρέιλερ να τοποθετείται στο upper deck του πλοίου όπως τα υπό αναφορά.
- Η καταγγελλόμενη επισύναψε σχετική μελέτη την εταιρεία {.....} ημερομηνίας 3/11/2020, η οποία καταδεικνύει ότι κάτι τέτοιο δεν εμπεριείχε κανένα κίνδυνο για τα τρέιλερ. Παρατίθεται εν προκειμένω απόσπασμα από την εν λόγω μελέτη:

«.....  
.....  
.....  
.....» και

«.....  
.....  
.....».

- Η καταγγελλόμενη αναφέρει επίσης ότι αριθμός από τα τρέιλερ της συγγενικής εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο (δηλ. η C.I.R.) επίσης τοποθετούταν στο ανοιχτό κατάστρωμα (upper deck) του πλοίου γεγονός το οποίο όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη, από μόνο του καταρρίπτει τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας. Η καταγγελλόμενη προσκόμισε στοιχεία για να καταδείξει τα σημεία τοποθέτησης πάνω στο πλοίο Ro – Ro των τρέιλερ

ψυγείων της P&M, καθώς επίσης αυτών της C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών της Salamis Tours (Holdings) Public Ltd από το 2015-2017 για το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο και αντίστροφα.

- Η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι ανήκει στον ίδιο Όμιλο με την C.I.R., αλλά με κανένα τρόπο δεν την ελέγχει. Εξ' όσων αναφέρεται, η τελευταία έχει το δικό της προσωπικό και διοίκηση και είναι ξεχωριστή από την καταγγελλόμενη. Η εταιρεία Salamis Tours (Holdings) Public Ltd, μητρική εταιρεία του Ομίλου, είναι δημόσια εταιρεία εισηγμένη στο Χ.Α.Κ. Σημειώνεται επίσης ότι η οργάνωση του ομίλου έχει διαμορφωθεί διαχρονικά με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να υπάρχει διαχωρισμός δραστηριοτήτων ανά εταιρεία με σκοπό η κάθε εταιρεία να μπορεί να λειτουργεί ανεξάρτητα η κάθε μια στο δικό της τομέα δραστηριότητας. Οι εταιρείες Salamis Shipping Services Ltd και Cyprus International Roads Ltd έχουν διαφορετικές δραστηριότητες, διαθέτουν ξεχωριστό δικό τους προσωπικό και η κάθε μια ενεργεί ανεξάρτητα από την άλλη για τη διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων της.
- Σε σχέση με το τιμολόγιο με αριθμό 181126 ημερομηνίας 17/04/2018, που έχει εκδοθεί από την καταγγελλόμενη προς την εταιρεία P&M, ότι ζητήθηκαν διευκρινήσεις σχετικά με την καθυστερημένη άφιξη του πλοίου στο Λιμάνι Λεμεσού και τους λόγους για τους οποίους η καταγγελλόμενη μετακύλησε ολόκληρο το ποσό των €2.022,37 (που της επέβαλε η DP World Limassol Ltd με το τιμολόγιο με αριθμό SI-18-02722 ημερομηνίας 11/04/2018), προς την εταιρεία P&M. Η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι το τιμολόγιο με αριθμό 181126 αφορούσε επιπλέον κόστος ομοχειρίας που προέκυψε από τη χρέωση της διαχειρίστριας του Λιμανιού.
- Η καταγγελλόμενη έπειτα από ερώτημα που τέθηκε σχετικά με την κατοχή ή μη ιδιόκτητων τρέιλερ κατά τη μεταφορά των προϊόντων ανέφερε ότι δεν κατέχει δικά της τρέιλερ και ότι η υπηρεσία της φορτοεκφόρτωσης και στοιβασίας που προσφέρει η καταγγελλόμενη, και με την οποία υπηρεσία σχετίζονται τα έξοδα FIOS, αφορά την υπηρεσία φορτοεκφόρτωσης στα πλοία (πλοία κοντέινερ ή RO-RO κάθε μέσου που μεταφέρει φορτίο όπως κοντέινερ, τρέιλερ, trucks, αυτοκίνητα κ.α). Η εν λόγω υπηρεσία δεν διαφοροποιείται από το αν το μέσο με το οποίο μεταφέρεται το φορτίο είναι ιδιόκτητο ή όχι.
- Συγκεκριμένα ανέφερε ότι: *«όλα τα φορτία προς φόρτωση στο λιμάνι Λεμεσού παραδίδονται από τους ιδιοκτήτες/κατόχους τους σε συγκεκριμένο χώρο που υποδεικνύουν οι λιμενικές αρχές, ήτοι το σημείο απόθεσης. Είναι τότε, δηλαδή μετά την εν λόγω παράδοση στο σημείο απόθεσης, που ξεκινά η εν λόγω υπηρεσία της φορτοεκφόρτωσης και στοιβασίας στο πλοίο που προσφέρει η Καταγγελλόμενη εταιρεία,*

χρησιμοποιώντας μεταξύ άλλων και τα ιδιόκτητα μηχανήματα, εξοπλισμό και προσωπικό. Είναι αδιάφορο και άσχετο για την εν λόγω υπηρεσία, η οποία ξεκινά μετά την παράδοση από την Καταγγέλλουσα ή οποιοδήποτε άλλο πελάτη του φορτίου του στο εν λόγω σημείο απόθεσης στο λιμάνι, το κατά πόσον η Καταγγέλλουσα ή οποιοσδήποτε άλλος πελάτης χρησιμοποιεί ιδιόκτητα μέσα για την παράδοση του φορτίου στο εν λόγω σημείο απόθεσης στο λιμάνι, πριν δηλαδή ξεκινήσει η εν λόγω υπηρεσία της φορτοεκφόρτωσης και στοιβασίας στο πλοίο που προσφέρει η Καταγγελλόμενη εταιρεία. Για σκοπούς ασφαλείας και σύμφωνα με τις διαδικασίες των λιμενικών αρχών, κανένας, πλην των λιμενικών αρχών και του εξουσιοδοτημένου προσωπικού της Καταγγελλόμενης εταιρείας, δεν έχει δικαίωμα να εισέρχεται στον χώρο φορτοεκφόρτωσης ή στα πλοία και να προβαίνει από μόνος του σε φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος ή τρέιλερ ή οχήματος. Συνεπώς, το ότι η Καταγγέλλουσα χρησιμοποιεί τρέιλερ που είναι σχετιζόμενα με την ίδια για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο συγκεκριμένο σημείο απόθεσης στο λιμάνι Λεμεσού, πριν δηλαδή ξεκινήσει η υπηρεσία της φορτοεκφόρτωσης και στοιβασίας που προσφέρει η Καταγγελλόμενη εταιρεία, είναι αδιάφορο και σαφώς δεν λαμβάνεται υπόψη κατά την τιμολόγηση που επιβάλλει η Καταγγελλόμενη. Όπως διαφαίνεται και από τα τιμολόγια που σας έχουν ήδη αποσταλεί με τις Απαντήσεις ημερ. 1/11/2019 στις ερωτήσεις 2-3 του ερωτηματολογίου της ΕΠΑ ημερ. 30/9/2020, όπως και στα σχετικά τα Παραρτήματα 2-3 των εν λόγω απαντήσεων, τα έξοδα FIOS που χρεώνει η Καταγγελλόμενη τόσο την Καταγγέλλουσα όσο και την C.I.P είναι τα ίδια. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα ανωτέρω ισχύουν κατ' αναλογία και για τη διαδικασία εκφόρτωσης από το πλοίο και τοποθέτησης στο σημείο απόθεσης.»

- Η καταγγελλόμενη ανέφερε επίσης ότι πάντα χρέωνε τους πελάτες της σύμφωνα με τον εγκεκριμένο από την Αρχή Λιμένων Επίσημο Κατάλογο που έχει δημοσιευθεί από την Αρχή Λιμένων στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας με την ΚΔΠ 303/2008 βάσει του περί Λιμενικών Εκφορτώσεων δικαιωμάτων Νόμου αλλά και βάσει της γενικότερης πρακτικής και κατάστασης που επικρατεί κατά καιρούς στην αγορά. Η καταγγελλόμενη επίσης ανέφερε ότι λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τα έξοδα και τα κόστη της (όπως π.χ. ποσότητα των φορτίων, είδος των φορτίων, πόσες ομοχειρίες εργατών χρειάζεται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου, τον εξοπλισμό και το προσωπικό που χρειάζεται, υπερωρίες προσωπικού κτλ.)
- Εξ' όσων αναφέρει η καταγγελλόμενη, ο σχετικός κατάλογος αναφέρθηκε αρκετές φορές στην αλληλογραφία που είχε ανταλλαχθεί μεταξύ της καταγγέλλουσας και του ΣΝΠ κατά καιρούς με κοινοποίηση στην καταγγελλόμενη. Για παράδειγμα, με την επιστολή ημερ. 3/3/2011 του ΣΝΠ είχε βεβαιωθεί ότι το ποσό με το οποίο χρεώνεται η καταγγέλλουσα

από την καταγγελλόμενη βρισκόταν «στα πλαίσια της Επίσημης Ταρίφας Δικαιωμάτων ΦΙΟ».

- Σχετικώς με τις περιγραφές SFR-1 SEA FREIGHT και BAF-1 που διαφαίνονται στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης, η ίδια ανέφερε ότι αυτά αναφέρονται στην υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς και αφορούν εξ' ολοκλήρου ποσά που αποδίδονται αυτούσια στη Salamis Lines Ltd. Σημειώνεται ότι οι εν λόγω χρεώσεις λογίζονται ως αποδιδόμενο έσοδο και δεν περιλαμβάνονται στον κύκλο εργασιών που περιέχεται στις οικονομικές καταστάσεις της καταγγελλόμενης. Τόνισε επίσης ότι τιμολογεί για τις υπηρεσίες αυτές υπό την ιδιότητα της ως «ναυτικός πράκτορας» που ενεργεί εκ μέρους της ναυτιλιακής γραμμής. Όπως αναφέρει, είναι απόλυτα σύνηθες διεθνώς να τιμολογεί ο ναυτικός πράκτορας τον πελάτη (του πλοίου) ως “agent” της ναυτιλιακής γραμμής και το γεγονός ότι υπάρχει κοινή ιδιοκτησία (μεταξύ Καταγγελλόμενης και Salamis Lines) δεν αναιρεί τη νομική σχέση που επικρατεί μεταξύ τους ως principal/agent. Δηλαδή σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων, η συμβατική σχέση είναι μόνο μεταξύ γραμμής και πελάτη.
- Σχετικά με τον όγκο πωλήσεων εισαγωγών και εξαγωγών των τρέιλερ της C.I.R. που μεταφέρθηκαν με πλοίο τύπου Ro-Ro της Salamis Shipping για τα έτη 2016-2018, αυτοί ανέρχονται σε €{.....}, €{.....} και €{.....}, αντίστοιχα.<sup>7</sup> Σημειώνεται ότι τα πιο πάνω ποσά αποτελούν το σύνολο των χρεώσεων της καταγγελλομένης προς τη C.I.R. και περιλαμβάνουν και τους θαλάσσιους ναύλους της Salamis Lines Ltd.
- Η καταγγελλόμενη τονίζει ότι η C.I.R. είναι ο μεγαλύτερος πελάτης της και δεν υπάρχει άλλος πελάτης που να πραγματοποιεί αντίστοιχο όγκο πωλήσεων με τη C.I.R. Εξ' όσων ξέρει υπάρχει {.....} παρόμοιο με την καταγγέλλουσα {.....} τιμολογεί η καταγγελλόμενη, {.....}. Ο όγκος πωλήσεων για τα έτη 2016-2018 {.....} είναι €{.....} €{.....} και €{.....} αντίστοιχα. Σημειώνεται ότι τα πιο πάνω ποσά αποτελούν το σύνολο των χρεώσεων της καταγγελλομένης {.....} και περιλαμβάνουν και τους θαλάσσιους ναύλους της Salamis Lines Ltd. Δηλαδή δίδεται ο ίδιος τρόπος παρουσίασης όπως γίνεται με την C.I.R πιο πάνω. Επίσης, στα πιο πάνω ποσά περιλαμβάνονται οι χρεώσεις μεταφορών με πλοία Ro-Ro (τρέιλερ και container). Το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά μεταφορές τρέιλερ και το οποίο υπολογίζεται σε περίπου {.....}%. Συνεπώς δεν μπορούν να θεωρηθούν συγκριτικά ως «ισοδύναμες συναλλαγές» για την καταγγελλόμενη και την Salamis Lines

<sup>7</sup> Βάσει επιστολής της καταγγέλλουσας ημερομηνίας 3/6/2019 αναφέρεται ότι ο κύκλος εργασιών της ίδιας με την καταγγελλόμενη ανέρχεται σε €1.994.102 το έτος 2017, €2.507.137 το έτος 2018 και €1.147.030 για την περίοδο Ιαν. – Μάιος 2019.

αντίστοιχα οι δύο κατηγορίες πελατών που έχουν (δηλ. η C.I.R έναντι των υπόλοιπων όπως η μεταφορική εταιρεία του ομίλου της P&M ή {.....}).

Έπειτα από ερωτήματα που είχαν εγερθεί κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας της Υπηρεσίας παρατηρείται ότι, απεστάλη ερωτηματολόγιο ημερομηνίας 27/5/2021 προς την Salamis Shipping η οποία στις 7/7/2021 απέστειλε επιπρόσθετα στοιχεία. Συγκεκριμένα, ζητήθηκαν κατάλληλα αποδεικτικά έγγραφα για την μεταφορά των ποσών που μεταφέρονται αυτούσια στην εταιρεία Salamis Lines ήτοι τις χρεώσεις με την περιγραφή “SEA FREIGHT” και “BAF”. Η Salamis Shipping παρουσίασε κατάλληλες Τραπεζικές Αποδείξεις εμβάσματος, καθώς και τιμολόγια από την Salamis Lines προς την ίδια.

- Επίσης, παρατηρείται ότι σε σχέση με τις χρεώσεις που επιβάλλονται από την Salamis Shipping και αφορούν έσοδο της ίδιας, όπως οι χρεώσεις με την περιγραφή “PRIMAGE”, “SERVICE FEE CY”, “NOTIFICATION FEE”, “B/L FEES” και “OTHER CHARGES”, προσκομίστηκαν κοστολογικές αναλύσεις στις οποίες αναγράφονται τα κόστη που λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό των χρεώσεων. Εξ’ όσων ανέφερε η Salamis Shipping «σκοπός είναι να υπάρχουν λογικές χρεώσεις για αυτές τις επιπρόσθετες υπηρεσίες πέραν από την βασική χρέωση που χρεώνει ένας πράκτορας για την φόρτωση/εκφόρτωση» και ότι όλες οι υπηρεσίες «παρέχονται συνολικά και είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με όλες τις χρεώσεις του ναυτικού πράκτορα. Δεν δύναται να κατανεμηθούν συγκεκριμένες εργασίες και κόστη λειτουργίας της καταγγελλόμενης με ακρίβεια σε κάθε μια από τις χρεώσεις που έχουν διαφορετικές ονομασίες αλλά στο σύνολο τους όλες μαζί αφορούν μέρος της εργασίας που γίνεται ως προς την εξυπηρέτηση του πελάτη κατά την εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων από τον ναυτικό πράκτορα. Συνεπώς, θέση της Καταγγελλόμενης είναι ότι το ύψος όλων των χρεώσεων που επιβάλλει στους πελάτες της θα πρέπει να κριθούν στο σύνολο τους όλες μαζί και όχι η κάθε μια ξεχωριστά απομονωμένα στη βάση της διαφορετικής ονομασίας τους».
- Επίσης, η Salamis Shipping ανέφερε ότι «[...] από το Φεβρουάριο του 2017 έχει εφαρμοστεί το σύστημα «PCS» (PORT COMMUNITY SYSTEM) το οποίο απαιτεί επιπρόσθετες διοικητικές φύσης εργασίες από μέρους της Καταγγελλόμενης [...]» Εξ’ όσων αναφέρεται, το εν λόγω σύστημα: «έχει καταστήσει ακόμη πιο περίπλοκο το διοικητικό έργο που εκτελεί η καταγγελλόμενη ως ναυτικός πράκτορας προς όφελος των πελατών της. Επιπρόσθετα με την ανάληψη των νέων διαχειριστών, έχουν εφαρμοστεί επιπρόσθετες χρονοβόρες διαδικασίες που για κάθε εργασίας στο λιμάνι θα πρέπει να αποστέλλονται γραπτώς διάφορες πληροφορίες. Διαδικασίες που δεν υφίσταντο πριν το Φεβρουάριο του 2017[...]



Όλα τα ναυτιλιακά πρακτορεία έπρεπε να προβούν σε αναθεωρήσεις των εξόδων τους μετά την εμπορικοποίηση του λιμανιού Λεμεσού ώστε να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες και στο νέο τρόπο λειτουργίας και χρέωσης από μέρους του Λιμανιού μετά την εμπορικοποίηση των τερματικών....»

- Η Salamis Shipping τόνισε ότι: «δεν διενεργεί ξεχωριστή και απομονωμένη κοστολογική ανάλυση της κάθε μιας από τις πιο πάνω υπηρεσίες καθότι αυτές σχετίζονται με την βασική λειτουργία της επιχείρησης της Καταγγελλόμενης και τα βασικά έξοδα λειτουργίας της».
- Σχετικά με τη χρέωση “FIOS CY” η οποία μέχρι τον Φεβρουάριο του 2017 ανερχόταν σε €18/τόνο και η οποία αντικαταστάθηκε με την χρέωση «AGENCY FEES CY», που ανερχόταν σε €8/τόνο συν ένα πάγιο ποσό, η Salamis Shipping ανέφερε ότι: «...πριν από το 2017 υπήρχε η χρέωση FIOS 18 ευρώ ανά τόνο που περιλάμβανε και το κόστος των λιμενεργατών που επίσης χρεωνόταν ανά τόνο... Συνεπώς και οι χρεώσεις των ναυτικών πρακτόρων για υπηρεσίες που αφορούσαν την φορτοεκφόρτωση γίνονταν ανά τόνο. Παρόλο που σε σχέση με την χρέωση των στοιβαδών λαμβάνονταν υπόψη και άλλοι παράγοντες (όπως η ώρα που γινόταν η εργασία) βασικό παράγοντας στη μεθοδολογία ήταν το βάρος του φορτίου. Ως αποτέλεσμα και οι χρεώσεις της Καταγγελλόμενης γίνονταν ανά τόνο. Με την εμπορικοποίηση όμως, η διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού γενικού φορτίου DP World άρχισε να εφαρμόζει ένα τελείως διαφορετικό σύστημα με κατ’ αποκοπή χρεώσεις (lump sum)... Ο τρόπος χρέωσης του διαχειριστή με κατ’ αποκοπή ποσό δεν μπορούσε όμως να καθορίσει και τον τρόπο χρέωσης του πράκτορα για εργασίες οι οποίες πραγματοποιούνται από την ίδια την καταγγελλόμενη ούτε φυσικά και προκύπτει οποιοσδήποτε περιορισμός στην ευχέρεια ενός πράκτορα να χρεώνει ανά τόνο. Πόσο μάλλον στην παρούσα περίπτωση όπου η καταγγελλόμενη διενεργεί η ίδια σχετικές βασικές εργασίες με δικό της εξοπλισμό κατά την εισαγωγή/εξαγωγή φορτίου και ειδικότερα κατά την φόρτωση και εκφόρτωση των τρέιλερ όπως αυτά της Καταγγέλλουσας στο πλοίο RO-RO που πρακτορεύει. Χαρακτηριστικό του γεγονότος ότι διενεργεί σημαντική από την εργασία η καταγγελλόμενη αντί ο διαχειριστής όταν αφορά πλοία RO-RO (σε αντίθεση με πλοία τύπου container), είναι και το ύψος των χρεώσεων της διαχειρίστριας. Για παράδειγμα το έτος 2017 χρέωνε 150 ευρώ για τρέιλερ ενώ για ένα 40’ κοντέινερ (σε πλοίο τύπου κοντέινερ), σε σχέση με το οποίο η διαχειρίστρια εκτελεί την βασική εργασία, η χρέωση ήταν στα 277,50 ευρώ.»

- Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα επισυνάφθηκαν οι όγκοι πωλήσεων, τα έσοδα και τα έξοδα που σχετίζονται με το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ως εξής:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**

	2017		2016		Αλλαγή 17 vs 16		% αλλαγής 17 vs 16	
	Units	Όγκος σε τόνους	Units	Όγκος σε τόνους	Units	Όγκος σε τόνους	Units	Όγκος σε τόνους
Εμπορευματοκι βώτια	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%	{..}%
Τροχοφόρα φορτία	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}	{...}	{.....}	{..}%	{..}%
Χύμα φορτίο		{.....}		{.....}		{.....}		{...}%
		{.....}		{.....}		{.....}		{..}%

- Σε σχέση με τον πιο πάνω πίνακα, αναφέρθηκαν τα εξής:

«Όσον αφορά την αύξηση στον όγκο του φορτίου από το 2016 στο 2017 σημειώνονται τα ακόλουθα:

*I. Ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων στο δρομολόγιο Λαύριο-Λεμεσός και αντίστροφα (στο πλοίο Ro-Ro που πρακτορεύει η Καταγγελλόμενη) ανήλθε σε {.....} το 2017 σε σχέση με {.....} το 2016, δηλαδή αύξηση κατά {.....} ή κατά {.....}%.*

*II. Τα τροχοφόρα φορτία (στο πλοίο Ro-Ro που πρακτορεύει η Καταγγελλόμενη) ανήλθαν σε {.....} το 2017 σε σχέση με {.....} το 2016, δηλαδή αύξηση κατά {...} ή κατά {...}%.*

*III. Αύξηση του χύμα φορτίου κατά {.....} τόνους ή κατά {...}%».*

- Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατόπιν ερωτήματος που ήγειρε η Υπηρεσία κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφορικά με το γεγονός ότι οι συνολικές χρεώσεις που αποτελούν έσοδο της εταιρείας μειώθηκαν κατά τον Φεβρουάριο του 2017 ενώ τα

συνολικά έσοδα αυξήθηκαν από €6.726,418 το 2016 σε €9.427.736 το 2017, η καταγελλόμενη απέστειλε τα πιο κάτω στοιχεία:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5**

**Έσοδα και έξοδα δρομολογίου Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός**

	2017	2016	Αλλαγή	Ποσοστό αλλαγής
	€	€	€	€
<b><u>Έσοδα</u></b>				
Δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
<b><u>Έξοδα*</u></b>				
Χρεώσεις από διαχειριστές Λιμένος Λεμεσού	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
Άλλα έξοδα	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
Μεικτό κέρδος	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%

**\* Τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας δεν περιλαμβάνονται σε αυτό τον Πίνακα.**

- Σε σχέση με τον πιο πάνω πίνακα, αναφέρθηκαν τα εξής:

«Καθ' όσον αφορά τις χρεώσεις από τους διαχειριστές του Λιμανιού:

- I. Από το Φεβρουάριο του 2017 και μετέπειτα, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο Ιανουαρίου 2016 με Φεβρουάριο 2017, υπήρξε διαφοροποίηση στο τρόπο υπολογισμού των χρεώσεων.
- II. Σε σχέση με τις χρεώσεις εμπορευματοκιβωτίων υπήρξε σημαντική αύξηση. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα Terminal Operating Charges (TOC) το 2017 από την D.P World για πλοία τύπου RO-RO, ανήλθαν για εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων 40 ποδών σε €235 σε σχέση με €99 (landing and delivery portorage's) για την περίοδο Ιανουαρίου 2016 με

Φεβρουάριο του 2017 πλέον χρέωση ανά βάρος από την USC Stevedoring Co. Ltd, η οποία χρέωση ανά τόνο φορτίου δεν ήταν σταθερή.

- III. Σε σχέση με τις χρεώσεις TOC για τρέιλερ αυτές ανήλθαν σε €150 για φόρτωση ή εκφόρτωση. Οι προηγούμενες χρεώσεις ήταν 55 (landing portorage's μόνο για εκφόρτωση) πλέον χρέωση ανά τόνο φορτίου από την USC Stevedoring Co. Ltd, η οποία όμως χρέωση ανά τόνο φορτίου δεν ήταν σταθερή.

Διευκρινίζεται ότι αναφορικά με τα έσοδα του δρομολογίου, ως ο πιο πάνω πίνακας, σε σχέση με τις εν λόγω χρεώσεις δεν γίνεται ανάλυση τέτοιων εσόδων ανά κατηγορία φορτίου ένεκα του ότι δεν υπάρχει τέτοια πληροφορία διαθέσιμη στα λογισμικά της Καταγγελλόμενης.

Αναφορικά με την αύξηση εσόδων κατά €{.....} από το 2016 στο έτος 2017 (ή κατά {..}%) αυτή οφείλεται στα ακόλουθα:

- I. Αύξηση των εσόδων της εταιρείας λόγω αυξημένων χρεώσεων TOC όπως εξηγήθηκε πιο πάνω,
  - II. Στην αύξηση των εσόδων λόγω αυξημένου όγκου φορτίου σε όλες τις κατηγορίες φορτίου και ειδικότερα στα εμπορευματοκιβώτια (που φορτοεκφορτώνονται στο πλοίο RO-RO) όπου σημειώθηκε αύξηση κατά {..}%».
  - III. Συμπερασματικά, εάν από την αύξηση των εσόδων ύψους €{.....} αφαιρεθούν οι αυξημένες χρεώσεις από τους διαχειριστές του λιμένος ύψους €{.....} τότε η αύξηση στα έσοδα ανέρχεται σε €{.....} Το εν λόγω ποσό είναι αυξημένο κατά {.....}% σε σχέση με τα έσοδα του 2016. Η αύξηση αυτή φαίνεται να συνάδει με την αύξηση του όγκου πωλήσεων το 2017 σε σχέση με το 2016».
- Η Salamis Shipping ανέφερε επιπρόσθετα ότι: «στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ημερομηνίας 22/09/2020 διευκρινίστηκε επίσης ότι τα συνολικά έσοδα της εταιρείας (Πρακτορική αμοιβή από φορτοεκφόρτωση πλοίων) ανέρχονται για το 2017 σε €{.....} σε σχέση με €{.....} το 2016. Ως εκ τούτου τα έσοδα από τα υπόλοιπα δρομολόγια ανέρχονται για το 2017 σε €{.....} σε σχέση με €{.....} το 2016, δηλαδή υπήρξε αύξηση κατά €{.....} ή κατά {..}%».

Τα έξοδα του δρομολογίου Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός περιλαμβάνονται στο «κόστος πωλήσεων» των ελεγχμένων οικονομικών καταστάσεων στη κατηγορία «Freight & Forwarding». Στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ημερομηνίας 22/09/2020 διευκρινίστηκε περεταίρω ότι το συνολικό κόστος πωλήσεων αναφορικά με την φορτοεκφόρτωση πλοίων ανέρχεται για το 2017 σε €{.....} σε σχέση με €{.....} το

2016. Ως εκ τούτου το κόστος πωλήσεων για τα υπόλοιπα δρομολόγια ανέρχεται για το 2017 {.. €.....}€{.....}%».

Αναφορικά με τα λειτουργικά έξοδα η Salamis Shipping ανέφερε ότι «αναφορικά με το δρομολόγιο Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο δεν είναι εφικτός ο ακριβής υπολογισμός τους... Το υψηλό αυτό λειτουργικό κόστος αφορά κυρίως την διεκπεραίωση των εργασιών της για εξυπηρέτηση του φορτίου των πλοίων τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει».

- Αναφορικά με τη γενική κερδοφορία της εταιρείας, η Salamis Shipping ανέφερε ότι ο κυριότερος λόγος της αύξησης της κερδοφορίας της εταιρείας αφορά την αύξηση του μεικτού κέρδους του τομέα φορτοεκφόρτωσης όλων των πλοίων που αντιπροσωπεύει (δηλ. RO-RO και κοντέινερ) κατά €{.....}.
- Συγκεκριμένα ανέφερε ότι στον «τομέα φορτοεκφόρτωσης πλοίων η αύξηση της μεικτής κερδοφορίας το 2017 σε σχέση με το 2016, που αφορά το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ανέρχεται σε €{.....} ενώ η υπόλοιπη αύξηση κατά €{.....} αφορά αύξηση της μικτής κερδοφορίας από το πλοίο ALASA (πλοίο κοντέινερ) κατά €{.....} και κατά €{.....} αύξηση κερδοφορίας του δρομολογίου Λεμεσός-Χάιφα & Χάιφα Λεμεσός με πλοίο Ro-Ro».
- Εκτός από τις πιο πάνω αναλύσεις, η καταγγελλόμενη Salamis Shipping παρέθεσε ανάλυση όλων των τιμολογίων που εξέδωσε προς την καταγγέλλουσα αναφορικά με τρέιλερ, για την περίοδο 2016 και τη περίοδο του 2017 κατά την οποία οι εν λόγω χρεώσεις είχαν διαφοροποιηθεί.

«Επισυνάπτουμε τις συγκεντρωτικές αναλύσεις για τη περίοδο του 2017 όπως και το έτος 2016 ως μέρος του Παραρτήματος 11. Το έτος 2016 αφορά {...} τρέιλερ και η περίοδος του 2017 αφορά {...} τρέιλερ. Η μέση χρέωση ανά τρέιλερ ανήλθε το έτος 2016 σε €{...} σε σχέση με €{...} τη περίοδο του 2017 δηλαδή μείωση ανά €{...} ή κατά {...} %.

Η μέση χρέωση ανά τόνο φορτίου ανήλθε το έτος 2016 σε €{...} σε σχέση με €{...} τη περίοδο του 2017 δηλαδή αύξηση ανά €{...} ανά τόνο ή κατά {...}%. Η μικρή αυτή αύξηση στη μέση χρέωση ανά τόνο οφείλεται κυρίως στην αύξηση των χρεώσεων TOC μετά το Φεβρουάριο του 2017 που αφορούν την διαχειρίστρια.

Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζεται μέρος του Παραρτήματος 11 (όπως αναφέρθηκε πιο πάνω) στον οποίο φαίνονται οι πιο πάνω μέσες χρεώσεις και αυξομειώσεις:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 6**

Ανάλυση χρεώσεων <sup>8</sup> όλων των τιμολογίων που εκδόθηκαν προς την P&M για τα έτη 2016 και 2017 και υπολογισμός μέσης χρέωσης ανά trailer και ανά μετρικό τόνο.		
	2016	2017
Number of trailers	{...}	{...}
Weight in tonnes	{....}	{....}
Analysis of agency fees of Salamis Shipping Services Ltd per invoices		
Agency fees CY	{....}	{.....}
Landing portrages	{....}	{.}
Primage	{....}	{....}
Service fee CY	{....}	{....}
Notification Fee	{....}	{....}
Bill of lading fees	{....}	{....}
Other charges	{....}	{.}
FIOS CY	{.....}	{.....}
TOTAL	{.....}	{.....}
<b>Average per trailer</b>	{.....}	{.....}
<b>Average per tonne</b>	{....}	{....}

*Η αύξηση στα συνολικά έσοδα της Καταγγελλόμενης αναφορικά με την εξυπηρέτηση της Καταγγέλλουσας δεν αφορά αύξηση στις χρεώσεις της ανά τρέιλερ αλλά προέρχεται από την αύξηση των φορτίων της Καταγγέλλουσας που εξυπηρετήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο.*

*Η συσχέτιση της αύξησης των συνολικών εσόδων με τα συνολικά έξοδα δεν είναι ο κατάλληλος συσχετισμός για την παρούσα υπόθεση που αφορά προσφορά υπηρεσιών.*

*Όπως αναφέρουμε και στο σχετικό πίνακα αναφορικά με τα λειτουργικά έξοδα, η εταιρεία για τη διεκπεραίωση των εργασιών της διατηρεί διαχρονικά τις απαραίτητες υποδομές σε*

<sup>8</sup> Οι χρεώσεις αφορούν τα καθαρά έσοδα της καταγγελλόμενης και όχι έσοδα που μεταφέρονται αυτούσια στη Salamis Lines.

*εξοπλισμό και προσωπικό για το οποίο και επωμίζεται ένα υψηλό και σταθερό λειτουργικό κόστος. Το λειτουργικό αυτό κόστος για την περίοδο 2014 με 2017 κυμαίνεται μεταξύ €1,65 εκ και €1,78 εκ. Η εταιρεία με τις υφιστάμενες υποδομές της κατά τη διάρκεια του 2017 και χωρίς να αυξήσει αναλογικά τα λειτουργικά της έξοδα κατάφερε να εξυπηρετήσει τις εργασίες της επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας και αυξάνοντας τα λειτουργικά της κέρδη.».*

### **5.3. Στοιχεία από την εταιρεία DP World Limassol Ltd**

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η DP World σε ηλεκτρονικό της μήνυμα ημερομηνίας 05/08/2020 παρέθεσε τα ακόλουθα:

- Η DP World κατέχει τα αποκλειστικά δικαιώματα χρήσης, διαχείρισης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού πολλαπλών χρήσεων στο λιμάνι Λεμεσού (εφεξής: «Τερματικό») που έχουν εκχωρηθεί κατόπιν σχετικού διαγωνισμού από την Κυπριακή Δημοκρατία.
- Οι υπηρεσίες που παρέχει η DP World στην Salamis Shipping σχετίζονται κυρίως με την φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων τύπου Ro-Ro, την προσωρινή αποθήκευση φορτίου εντός του ανοικτού και κλειστού χώρου αποθήκευσης στο Τερματικό. Επίσης, παρέχονται υπηρεσίες σχετικές με το τερματικό επιβατών (π.χ. κρουαζιερόπλοια). Σε ορισμένες περιπτώσεις παρέχονται υπηρεσίες σχετικές με εμπορευματοκιβώτια.
- Η DP World επισήμανε ότι η Salamis Shipping μεταφέρει γενικό φορτίο (π.χ., κρέας, φάρια, φθαρτά, φρούτα), μηχανοκίνητα αυτοκίνητα οχήματα και φορητά, μηχανήματα, γεραμούς κλπ. και ότι η μεταφορά με πλοία Ro-Ro αφορά απλά εμπορευματοκιβώτια, εμπορευματοκιβώτια ψυγεία καθώς και trailers.
- Η DP World υπέδειξε ότι υπάρχουν δύο ακόμα εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο με πλοία τύπου Ro-Ro που πραγματοποιούν τα δρομολόγια Λεμεσός-Λαύριο και Λεμεσός-Πειραιάς και αντίστροφα, η Grimaldi και η Neptune Lines. Οι εν λόγω εταιρείες πραγματοποιούν τακτικά και συστηματικά δρομολόγια ολόχρονα. Στα πλοία των εν λόγω εταιρειών μεταφέρονται προϊόντα που μπορούν να μεταφερθούν με πλοία τύπου Ro-Ro. Οι εν λόγω εταιρείες μεταφέρουν κυρίως μηχανοκίνητα αυτοκίνητα οχήματα, τόσο καινούργια όσο και μεταχειρισμένα. Επίσης, μεταφέρουν και μηχανολογικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στον αγροτικό και κατασκευαστικό τομέα (π.χ., τρακτέρ, εκσκαφείς) και γενικό φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια.
- Η DP World θεωρεί ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές αναφορικά με την μεταφορά ευπαθών προϊόντων στο εξωτερικό μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων τύπου Ro-Ro, καθώς και με τους δύο τύπους πλοίων τα προϊόντα τοποθετούνται

σε εμπορευματοκιβώτια ψυγεία τα οποία μεταφέρονται ακολούθως και με τους δύο διαφορετικούς τύπους πλοίων στους προορισμούς τους.

- Ως εκ τούτου, η DP World θεωρεί ότι τα δύο μέσα μεταφοράς (containerships και Ro-Ro) είναι εναλλάξιμα μεταξύ τους. Ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης ευπαθών προϊόντων στους δύο τύπους πλοίων δεν παρουσιάζει αισθητές διαφορές. Το ίδιο ισχύει και για τον χρόνο μεταφοράς των προϊόντων. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να στοιβαχθούν συνήθως περισσότερα εμπορευματοκιβώτια (το ένα πάνω από το άλλο) ενώ κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό όσον αφορά τα πλοία τύπου Ro-Ro.
- Η DP World θεωρεί ότι τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια και τα οποία πραγματοποιούν σε τακτική και συστηματική βάση δρομολόγια από Λεμεσό προς Λαύριο ή Πειραιά και αντίστροφα θεωρούνται εναλλακτικές επιλογές του πλοίου Ro-Ro Alexo και υπέδειξε τις πιο κάτω εταιρείες που πραγματοποιούν τα πιο πάνω δρομολόγια:
  - Blue Ice Lines
  - MSC
  - Maersk
  - CMA-CGM
  - Borchard Lines Ltd
- Σε σχέση με τις χρεώσεις, η DP World υπέδειξε ότι υπάρχουν κάποιες διαφορές που δικαιολογούνται στη βάση του διαφορετικού μηχανολογικού εξοπλισμού που ενδεχομένως να απαιτείται για την φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων στους δύο τύπους πλοίων. Στον πιο κάτω πίνακα 7 παρουσιάζονται οι υφιστάμενες χρεώσεις για φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων στους δύο τύπους πλοίων:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7 : Χρεώσεις DP World για φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων</b>		
<b>Μήκος εμπορευματοκιβωτίου</b>	<b>Χρέωση για εμπορευματοκιβώτια</b>	<b>Χρέωση για Ro-Ro</b>
20 πόδια	€202,37	€180,73
40 πόδια	€303	€246

- Επισημάνθηκε πως υπάρχει μικρή διαφοροποίηση στις χρεώσεις της DP World λόγω του διαφορετικού μηχανολογικού εξοπλισμού που απαιτείται για την φόρτωση / εκφόρτωση ψυγείων – νταλικών και εμπορευματοκιβωτίων σε πλοία τύπου Ro-Ro. Σε



σχέση με τις χρεώσεις γενικά των πλοιοκτητών / διαχειριστών των πλοίων εξ όσων γνωρίζει η DP World, αυτές διαφοροποιούνται λόγω του διαφορετικού μεγέθους που έχει ένα ψυγείο νταλικά και ένα εμπορευματοκιβώτιο ψυγείο. Τα ψυγεία νταλικά έχουν μεγαλύτερο μήκος και επομένως δεσμεύουν μεγαλύτερο χώρο πάνω στο πλοίο. Από την άλλη, τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία μπορούν να στοιβαχθούν το ένα πάνω στο άλλο, και επομένως στον ίδιο χώρο του πλοίου μπορεί να τοποθετηθούν πέραν του ενός εμπορευματοκιβωτίου. Αυτό ενδεχομένως να δικαιολογεί και την υψηλότερη χρέωση που υπάρχει για τα ψυγεία νταλικά σε σχέση με τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία για πλοία τύπου Ro-Ro.

- Σε ό,τι αφορά την υψηλότερη χρέωση που επιβάλλει η Salamis Shipping στα ψυγεία νταλικά σε σχέση με τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία μια εξήγηση κατά την άποψη της DP World, είναι ότι τα πρώτα έχουν μεγαλύτερο μήκος και δεσμεύουν μεγαλύτερο χώρο πάνω στο πλοίο.
- Η DP World θεωρεί ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές για μία εταιρεία που επιλέγει να μεταφέρει ευπαθή προϊόντα με εμπορευματοκιβώτια ψυγεία (reefer) είτε με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή με πλοία τύπου Ro-Ro. Επίσης, κατά την άποψη της DP World δεν υπάρχουν διαφορές στην διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων (reefer containers) σε σχέση με τα απλά εμπορευματοκιβώτια κατά την μεταφορά τους. Η μόνη διαφορά μεταξύ των δύο όπως επισήμανε έγκειται στο ότι τα reefer διαθέτουν ψύκτη για την ρύθμιση της εσωτερικής θερμοκρασίας. Όσον αφορά ειδικότερα τον τρόπο μεταφοράς τους στα πλοία σημειώθηκε ότι η διαδικασία και ο εξοπλισμός που απαιτείται δεν διαφοροποιείται.
- Ακόμα, η DP World διευκρίνισε πως ο χρόνος και ο τόπος της τοποθέτησης φορτίου εντός του πλοίου αναφορικά με εμπορευματοκιβώτια ψυγεία (reefer containers) σε σχέση με τις νταλικά – trailers δεν διαφοροποιείται σε τέτοιο βαθμό που να επηρεάζει την επιλογή τους. Επισημάνθηκε μάλιστα ότι ο τόπος τοποθέτησης του φορτίου στο πλοίο καθορίζεται από το πλοίο και όχι από την DP World καθώς υπάρχουν ζητήματα που σχετίζονται με την σταθερότητα / ισορροπία του πλοίου τόσο κατά την διαδρομή στην θάλασσα όσο και κατά την εκφόρτωση του.
- Η DP World σημείωσε ότι η φόρτωση / εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων (reefers) πάνω στα roll trailers ή στα mafi trailers γίνεται με τηλεσκοπικό ανυψωτικό όχημα / μηχανήμα (reach stacker) χωρίς αυτό να ανεβαίνει στο πλοίο. Ακολούθως, τα roll / mafi trailers τοποθετούνται πάνω στο πλοίο με τη χρήση ειδικού φορτηγού (Internal Transportation Vehicle). Σε αντίθεση, τα εμπορευματοκιβώτια τύπου Ro-Ro

τοποθετούνται στο πλοίο είτε με τη χρήση του δικού τους φορτηγού νταλίκας (αν διαθέτουν) είτε με τη χρήση ειδικού φορτηγού (Internal Transportation Vehicle).

#### **5.4. Στοιχεία από το Τμήμα Οδικών μεταφορών**

Η Επιτροπή σημειώνει ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων (εφεξής: «ΤΟΜ») κατά την προκαταρκτική έρευνα, παρέθεσε με επιστολή του ημερομηνίας 4/8/2020 τα ακόλουθα στοιχεία:

- Προκειμένου μια μεταφορική επιχείρηση να δικαιούται να εκτελεί διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές απαιτείται να κατέχει τις πιο κάτω άδειες:
  - ✓ Άδεια Οδικού Μεταφορέα Εμπορευμάτων η οποία χορηγείται από το Συμβούλιο Οδικών Μεταφορών με βάση τις διατάξεις των άρθρων 2 - 6 του Νόμου 101(Ι)/2001. και τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου.
  - ✓ Κοινοτική Άδεια η οποία χορηγείται από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών στην επιχείρηση με βάση τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η χορήγηση της Κοινοτικής Άδειας προϋποθέτει τη κατοχή Άδειας Οδικού Μεταφορέα Εμπορευμάτων.
  - ✓ Τόσα επικυρωμένα γνήσια αντίγραφα της Κοινοτικής Άδειας όσα και τα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιεί για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
  - ✓ Άδεια TIR εάν η επιχείρηση κατέχει Άδεια Οδικού Μεταφορέα και Κοινοτική Άδεια και επιθυμεί να εκτελέσει διεθνή μεταφορά σε τρίτη χώρα με την οποία η Κυπριακή Δημοκρατία έχει υπογράψει διμερή συμφωνία.
- Η Άδεια Οδικού Μεταφορέα Εμπορευμάτων αποδεικνύει ότι ο κάτοχός της πληροί τα κριτήρια που θέτει ο Νόμος 101(Ι)/2001 και ο Κανονισμός 1071/2009 και κατά συνέπεια είναι ικανός να εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Κοινοτική Άδεια αποδεικνύει ότι η επιχείρηση έχει δικαίωμα να εκτελεί διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών ή άλλως πως όπως περιγράφεται στην Κοινοτική Άδεια.
- Τα επικυρωμένα γνήσια αντίγραφα των Κοινοτικών Αδειών χορηγούνται μόνο σε φορτηγά οχήματα τύπου ενιαία (μονοκόμματα φορτηγά) ή σε ρυμουλκά (τράκτορας που σύρει ρυμουλκόμενο/καρότσα).

- Η Κοινοτική Άδεια χορηγείται σε επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τα πιο πάνω τύπου φορτηγά οχήματα στα οποία χορηγείται ένα επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της Κοινοτικής Άδειας. Το TOM δεν παρέχει άδεια σε επιχειρήσεις που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια ενώ δεν χορηγούνται άδειες ούτε στα εμπορευματοκιβώτια (containers). Αυτό που γίνεται στην πράξη είναι τα εμπορευματοκιβώτια να φορτώνονται στα ρυμουλκούμενα/καρότσες και να σύρονται από το αδειοδοτημένο με Κοινοτική Άδεια ρυμουλκό (πράκτορα).
- Σε ό,τι αφορά την P&M Air – Sea – Land Services Ltd, το TOM υπέδειξε ότι αυτή δεν κατέχει Άδεια Οδικού Μεταφορέα ούτε Κοινοτική Άδεια, συνεπώς δεν έχει δικαίωμα να εκτελεί οποιοσδήποτε μεταφορές. Τέτοια άδεια διαφαίνεται ότι κατέχει η εταιρεία P & M International Road Transport Ltd.
- Το TOM, σε επιστολή του ημερομηνίας 9/4/2021, υπέδειξε ότι η εταιρεία Salamis Shipping Services Ltd κατέχει Άδεια Οδικού Μεταφορέα που της επιτρέπει να διενεργεί εσωτερικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αλλά όχι Κοινοτική Άδεια για διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

## 6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

### 6.1 Σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσίας

Η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι για να εκτιμηθεί η θέση των καταγγελλομένων επιχειρήσεων στην αγορά πρέπει πρώτα να καθοριστεί η σχετική αγορά, επειδή οι δυνατότητες ανταγωνισμού μπορούν να εκτιμηθούν μόνο σε συνάρτηση προς τα χαρακτηριστικά των σχετικών προϊόντων, δυνάμει των οποίων τα προϊόντα αυτά είναι ιδιαζόντως ικανά να ικανοποιήσουν πάγιες ανάγκες και μπορούν να εναλλαχθούν μόνο σε περιορισμένο βαθμό με άλλα προϊόντα.<sup>9</sup>

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τον τρόπο οριοθέτησης της σχετικής αγοράς για σκοπούς του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού (97/C 372/03):

*«η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατό να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται».*<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Υπόθεση 6/72, *Europemballage Corporation & Continental Can v. Commission*, [1973] ECR 215, σκέψη 32.

<sup>10</sup> Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, EE C 372 της 3.12.1997.

Η εναλλαξιμότητα ή η υποκατάσταση δεν εκτιμάται μόνον από την άποψη των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι συνθήκες ανταγωνισμού και η διάρθρωση της ζήτησης και προσφοράς στην αγορά.<sup>11</sup>

Με τον ορισμό της σχετικής αγοράς προσδιορίζονται τα όρια εντός των οποίων ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων και καθορίζεται το πλαίσιο εντός του οποίου εφαρμόζεται η εθνική και η ενωσιακή πολιτική ανταγωνισμού. Επίσης, κύριος σκοπός του προσδιορισμού της σχετικής αγοράς είναι να διαπιστώσει η Επιτροπή τους ανταγωνιστικούς περιορισμούς τους οποίους αντιμετωπίζουν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Προκειμένου δε, περί εφαρμογής του άρθρου 6(1) του Νόμου, ο ορισμός της αγοράς αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για να εξεταστεί αν υπάρχει δεσπόζουσα θέση σε αυτήν την αγορά.

Συνεπώς, όπως προκύπτει από την ως άνω Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή/και υπηρεσίες που είναι δυνατό να εναλλάσσονται, ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των αντικειμενικών τους χαρακτηριστικών, των τιμών, και της χρήσης για την οποία προορίζονται.

Βασικό κριτήριο είναι η λειτουργική εναλλαξιμότητα των προϊόντων. Άλλωστε το γεγονός ότι τα προϊόντα ανήκουν σε διαφορετικές αγορές δεν εμποδίζει τον καταναλωτή να τα αντιμετωπίζει εν μέρει ως λειτουργικώς εναλλάξιμα.<sup>12</sup>

Στην προκειμένη περίπτωση, η καταγγέλλουσα διατείνεται ότι η καταγγελία σχετίζεται με τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων σε τρέιλερ με τα πλοία τύπου Ro-Ro.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι καταγγελλόμενες πρακτικές αφορούν τις υπηρεσίες ναυτιλιακής πρακτόρευσης που παρέχει η καταγγελλόμενη Salamis Shipping στα πλοία τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει, για λογαριασμό των πελατών της, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγεται και η καταγγέλλουσα P&M.

Συγκεκριμένα, η Salamis Shipping ενεργεί κυρίως ως ναυτιλιακός πράκτορας (shipping agent) του θαλάσσιου μεταφορέα Salamis Lines Ltd, στο λιμάνι Λεμεσού και συγκεκριμένα, του πλοίου Ro-Ro Alexo. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, περιλαμβάνεται η αντιπροσώπευση πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας και ενεργεί επίσης ως Master Stevedore για την φόρτωση και την εκφόρτωση πλοίων. Περαιτέρω παρέχει και τις ακόλουθες υπηρεσίες: Ship's provisions and supplies, Crew Services, Warehousing & logistics, Oil and Gas logistics, Port agent for Cruise vessels and Yachts, εκτελωνίσεις, εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων στη Κύπρο, Marine cargo insurance. Η Salamis Shipping, ως ναυτιλιακός πράκτορας, ασχολείται

---

<sup>11</sup> Υπόθεση 322/81, *NV Nederlandshe Banden Industrie Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1983 σελ.3461, παρ.37.

<sup>12</sup> Bellamy & Child παρ. 9-014.

με την εξεύρεση πελατών για τη μεταφορά φορτίου, διεκπεραιώνει τα απαραίτητα έγγραφα που χρειάζονται από τις τελωνειακές και λιμενικές αρχές ώστε να γίνεται η φόρτωση/εκφόρτωση των εμπορευμάτων, παρέχει υπηρεσίες φόρτωσης/εκφόρτωσης στο λιμάνι Λεμεσού, προχωρεί στην τιμολόγηση πελατών σύμφωνα με τους όρους της φορτωτικής και εκδίδει τα απαραίτητα φορτοεκφορτωτικά έγγραφα. Ως ναυτιλιακός πράκτορας έχει επιπρόσθετα την ευθύνη να προβαίνει σε όλες τις προεργασίες πριν την άφιξη και κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι τόσο για τον συντονισμό όσο και την πληρωμή όλων των εξόδων που αφορούν τις λιμενικές και άλλες αρχές. Σε σχέση με την υπηρεσία φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στα πλοία, η Salamis Shipping χρεώνει τους παραλήπτες των φορτίων/φορτωτές για την υπηρεσία φόρτωσης/εκφόρτωσης του φορτίου στο πλοίο.

Η καταγγελλόμενη, όπως υποστήριξε κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης, δεν αναλαμβάνει τη μεταφορά ευπαθών και/ή άλλων εμπορευμάτων για λογαριασμό πελατών της από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα με πλοία τύπου Ro-Ro, αλλά απλώς ενεργεί ως ναυτιλιακός πράκτορας. Η Salamis Shipping αναλαμβάνει όμως την μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, ενώ η C.I.R. αναλαμβάνει όταν πρόκειται για μεταφορά εμπορευμάτων με trailer, τα οποία μεταφέρονται κυρίως με πλοία Ro-Ro. Από την άλλη, η P&M δεν δραστηριοποιείται ως ναυτιλιακός πράκτορας, αλλά αναλαμβάνει τη μεταφορά προϊόντων εκ μέρους των εμπορευόμενων πελατών της στο εξωτερικό. Η P&M, σε απαντητική επιστολή της ημερομηνίας 17/7/2018, ανέφερε επίσης ότι τις ίδιες ακριβώς εργασίες με αυτήν αναλαμβάνει η εταιρεία C.I.R. η οποία ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών με την καταγγελλόμενη, δηλαδή στον όμιλο της Salamis Holdings Public Ltd.

Η Επιτροπή παρατηρεί στη βάση των όσων έχουν αναφέρει τα εμπλεκόμενα μέρη της καταγγελίας ότι οι P&M και Salamis Shipping είναι ανταγωνιστές, όχι στο σύνολο των δραστηριοτήτων τους, καθώς η P&M δεν είναι ναυτιλιακός πράκτορας και δεν αντιπροσωπεύει οποιοδήποτε πλοίο, αλλά στο μέρος εκείνο των δραστηριοτήτων τους που συνυφαίνεται με την εξεύρεση πελατών για τη μεταφορά φορτίου και την παροχή στους πελάτες τους συναφών ναυτιλιακών υπηρεσιών (π.χ. freight forwarding, custom clearing). Πέραν της οριζόντιας σχέσης (ανταγωνιστή) που έχουν οι δύο εταιρείες, δραστηριοποιούνται παράλληλα και σε διαφορετικά επίπεδα της αγοράς, έχουν δηλαδή κάθετη σχέση πελάτη – προμηθευτή αφού η Salamis Shipping αναλαμβάνει τη διεκπεραίωση των εργασιών της P&M (όπως π.χ. φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων) που μεταφέρονται με πλοίο τύπου Ro-Ro.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ευπαθών εμπορευμάτων, δύναται να πραγματοποιηθεί είτε σε εμπορευματοκιβώτια είτε σε τρέιλερ. Σε ό,τι αφορά τα εμπορευματοκιβώτια, η μεταφορά τους δύναται να πραγματοποιηθεί είτε με φορτηγά πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια είτε με πλοία τύπου Ro-Ro.

Αντίθετα, σε ό,τι αφορά τα τρέιλερ (νταλίκες), η μεταφορά τους μπορεί να διενεργηθεί μόνο με πλοία τύπου Ro-Ro. Επίσης, τα πλοία τύπου Ro-Ro δύνανται να μεταφέρουν τόσο εμπορευματοκιβώτια όσο και τρέιλερ.

Η Επιτροπή, μελέτησε περαιτέρω το ζήτημα της υποκατάστασης/εναλλαξιμότητας στους τρόπους μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων, αφενός σε ό,τι αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και των πλοίων τύπου Ro-Ro και αφετέρου σε ό,τι αφορά τα τρέιλερ και τα εμπορευματοκιβώτια που αμφότερα δύνανται να μεταφέρονται πάνω σε πλοία τύπου Ro-Ro.

Σε σχέση με τα εν λόγω ζητήματα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι προέκυψαν αντιφατικοί ισχυρισμοί από τα εμπλεκόμενα μέρη κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης. Ειδικότερα, η P&M υποστήριξε ότι η μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro αποτελεί ξεχωριστή σχετική αγορά από αυτή της μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια (containers) και δεν υπάρχουν επαρκή υποκατάστατα ή εναλλάξιμα προϊόντα/υπηρεσίες.

Από την άλλη, η Salamis Shipping διατείνεται ότι η αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων, τουλάχιστον για το δρομολόγιο Ελλάδας – Κύπρου, υπό τις σημερινές συνθήκες, περιλαμβάνει τόσο τη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro όσο και την μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (container ships) ακόμη και στην περίπτωση των ευπαθών προϊόντων. Τόνισε μάλιστα ότι δεν υπάρχουν ευπαθή προϊόντα που μπορούν να μεταφερθούν μόνο με πλοία Ro-Ro, δηλαδή τα οποία δεν θα μπορούσαν να μεταφερθούν με κανονικό πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η Salamis Shipping υποστήριξε ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός εβδομαδιαίων γραμμών, μεταφέρουν φορτία, περιλαμβανομένων και εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων, με «transit time» παρόμοιο με αυτό του πλοίου Alexo και παρέθεσε τον πιο κάτω Πίνακα 8 για να υποστηρίξει ότι οι γραμμές που παρουσιάζονται, είναι ικανές και μπορούν με ασφάλεια και γρήγορα να μεταφέρουν ευπαθή προϊόντα με refeeer containers.

**Πίνακας 8:**

Shipping Line	Πειραιάς – Λεμεσός	Λεμεσός - Πειραιάς
ZIM	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 2 days t/t
Blue Ice	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 2 days t/t
MSC	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 11 days t/t
Sarris Shipping	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 2 days t/t
Cosco	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 3 days t/t

Seago	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 2 days t/t
Yang Ming	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 3 days t/t
CMA - CGM	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 8 days t/t
UFS	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 3 days t/t
K Line	Weekly, 2 days t/t	Weekly, 3 days t/t
Borchard Line	Weekly, 2 days t/t	N/A
SBS (fm/ to Thessalonica)	Weekly, 3 days t/t	Weekly, 3 days t/t

Τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία τύπου Reefer (δηλαδή αυτά που έχουν το δικό τους ψυκτικό μηχανισμό και είναι διαμορφωμένα σε 3 μεγέθη 20', 40' και 45' ποδιών), μπορούν υπό τις περιστάσεις και για το συγκεκριμένο δρομολόγιο να υποκαταστήσουν ως μέσα μεταφοράς τα τρέιλερ ψυγεία που μεταφέρονται με πλοία τύπου Ro-Ro, όπως το Alexo, υποστήριξε η Salamis Shipping.

Σύμφωνα με την Salamis Shipping, η υπό εξέταση υπόθεση αφορά μικρές αποστάσεις (δηλαδή το δρομολόγιο μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου) στις οποίες ο τελικός χρόνος φόρτωσης, εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου είναι πολύ παρόμοιος μεταξύ των πλοίων τύπου container και Ro-Ro. Τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία συνήθως στοιβάζονται στο πιο ψηλό σημείο ενός πλοίου που μεταφέρει container με αποτέλεσμα να ξεφορτώνονται πιο γρήγορα από τα υπόλοιπα εμπορευματοκιβώτια.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εταιρεία DP World δήλωσε πως θεωρεί ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές αναφορικά με την μεταφορά ευπαθών προϊόντων στο εξωτερικό μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων τύπου Ro-Ro, καθώς και με τους δύο τύπους πλοίων τα προϊόντα τοποθετούνται σε εμπορευματοκιβώτια ψυγεία τα οποία μεταφέρονται ακολούθως και με τους δύο διαφορετικούς τύπους πλοίων στους προορισμούς τους.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις διιστάμενες απόψεις των εμπλεκόμενων μερών, παρατηρεί καταρχάς πως το σύνηθες είναι τα ευπαθή προϊόντα να μεταφέρονται δια θαλάσσης είτε με πλοία τύπου Ro-Ro (σε τρέιλερς και σε εμπορευματοκιβώτια ψυγεία) είτε σε εμπορευματοκιβώτια με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Σε ό,τι αφορά τους λοιπούς δυνητικούς τρόπους μεταφοράς, δια αέρος ή οδικώς η Επιτροπή θεωρεί πως δεν μπορεί να θεωρηθούν αυτοί εναλλάξιμοι ή υποκατάστατοι τρόποι μεταφοράς δια θαλάσσης, λόγω διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την

απόσταση, η ασφάλεια, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού.

Τα πλοία Ro-Ro είναι τύπος εμπορικού πλοίου, οχηματαγωγά, δηλ. κατασκευής τέτοιας που να φορτοεκφορτώνουν οχήματα χωρίς τη χρήση μηχανικών μέσων. Τα πλοία containers είναι πλοία, τα οποία μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, που φορτοεκφορτώνονται με τη χρήση μηχανικών μέσων.

Ειδικότερα παρατηρείται ότι τα πλοία τύπου Ro-Ro είναι πλοία σχεδιασμένα να μεταφέρουν κυρίως τροχοφόρα φορτία όπως αυτοκίνητα, φορτηγά, συρόμενους ψυκτικούς θαλάμους κλπ., ενώ μπορούν να μεταφέρουν και άλλα φορτία, όπως εμπορευματοκιβώτια, αν και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος για επιπλέον φορτίο (δηλαδή πέραν των τροχοφόρων). Η μεταφορά τέτοιων φορτίων γίνεται συμπληρωματικά του κύριου φορτίου που είναι τα τροχοφόρα οχήματα. Τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται κυρίως με φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία λόγω της κατασκευής τους και της δυνατότητας στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν πολύ μεγαλύτερους όγκους φορτίου.

Όπως εξάλλου υπέδειξε η ίδια η καταγγελλόμενη, το πλοίο Alexo μεταφέρει κυρίως τροχοφόρα οχήματα και ως αποτέλεσμα ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων σε αυτό είναι πολύ περιορισμένος σε σχέση με το σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρει με άλλα μέσα όπως τρέιλερ, νταλίκες κτλ. Για παράδειγμα ένα μικρό πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως το Alasa έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει 700 TEU σε εμπορευματοκιβώτια (δηλαδή 350 εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών), ενώ το συγκεκριμένο Ro-Ro Alexo κατά μέσο όρο μπορεί να μεταφέρει 110-120 νταλίκες που έχουν παρόμοια χωρητικότητα με εμπορευματοκιβώτιο 45 ποδών. Είναι χαρακτηριστικό ότι το Ro-Ro Alexo έχει gross tonnage 20,594, ενώ το Alasa μόλις 6,378, αλλά πολύ πιο μεγάλες δυνατότητες μεταφοράς φορτίου λόγω της δυνατότητας στοιβασίας.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε απόφαση<sup>13</sup> συγκέντρωσης επιχειρήσεων επισήμανε ότι: «*During the market investigation, a vast majority of customers and competitors submitted that the freight transport on Ro-Ro (including Ro-Pax) and Lo-Lo vessels constitute separate markets. From a demand side, some respondents indicate that Ro-Ro and Lo-Lo "aim at different cargo flows" as some goods such as steel, pipes, cars, timber, food-stuff (if in bulk) or paper products can only be transported by RoRo as they cannot be containerised. In addition, customers indicated that transport on Ro-Ro is faster than on Lo-Lo vessels, as Ro-Ro is in general a direct service between two ports with more (often*

---

<sup>13</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, No COMP/M.5756 - DFDS/ NORFOLK παρ.13



*daily) frequencies, which constitutes a key element for transport of time sensitive products such as flowers or meat»* (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Επιτροπή παραθέτει απόσπασμα από την απόφαση της με αριθμό 1/2013<sup>14</sup>: «τα υπόλοιπα πλοία άλλων τύπων δεν μπορούν να θεωρηθούν υποκατάστατα εφόσον μόνο τα συγκεκριμένα πλοία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν νταλίκες, αυτοκίνητα, trailer, ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα containers, παλέτα κλπ. και ειδικότερα οχήματα – νταλίκες (track-trailers). Μπορούν δηλαδή να μεταφέρουν κάθε είδους φορτίο ενώ τα υπόλοιπα πλοία, π.χ. τύπου container, μπορούν να μεταφέρουν μόνο containers και κάποια άλλα πλοία μόνο παλέτα. Επίσης, τα εμπορεύματα, όταν μεταφέρονται με πλοία τύπου «ro-ro», λόγω της διαδικασίας στη φόρτωση και εκφόρτωση, καταφθάνουν στην κυπριακή αγορά σε λιγότερο χρόνο σε σχέση με τη διάρκεια που χρειάζεται άλλο είδος πλοίου να τα μεταφέρει».

Επομένως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το κάθε είδος πλοίου είναι σχεδιασμένο να ικανοποιήσει διαφορετικές ανάγκες, αφενός τα πλοία τύπου Ro-Ro είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν τρέιλερς, οχήματα, φορτηγά, μηχανήματα, γενικό φορτίο, εμπορευματοκιβώτια κλπ., ενώ τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι σχεδιασμένα για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων με δυνατότητα στοιβασίας. Εξάλλου, στο λιμάνι Λεμεσού η διαχείριση των τερματικών σταθμών έχει ανατεθεί σε διαφορετικές εταιρείες. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, διαχειρίστρια είναι η Eurogate Container Terminal Limassol Ltd, ενώ σε ό,τι αφορά τον τερματικό σταθμό πολλαπλών χρήσεων, διαχειρίστρια είναι η εταιρεία DP World. Οι εν λόγω εταιρείες επιβάλλουν μάλιστα διαφορετικές χρεώσεις σε ό,τι αφορά τη φόρτωση των εμπορευμάτων στους δύο τύπους πλοίων (βλ. Πίνακα 4 πιο πάνω) για λόγους που ανάγονται στον διαφορετικό εξοπλισμό που απαιτείται για τη φορτοεκφόρτωση κάθε είδους πλοίου. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση των τρέιλερ, η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης εταιρείας σε αντίθεση με τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων όπου το κόστος λειτουργίας του γερανού ανήκει στο διαχειριστή του τερματικού αντί στον ναυτιλιακό πράκτορα.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι διαφορετική και δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτήν που πραγματοποιείται σε σχέση με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι χρεώσεις επομένως είναι αναμενόμενο να διαφέρουν.

Όπως επισημάνθηκε και στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5756 - *DFDS/NORFOLK*<sup>15</sup> που ασχολήθηκε με το ζήτημα της εναλλαξιμότητας των πλοίων Ro-Ro και Lo-

<sup>14</sup>Καταγγελία της εταιρείας P & M Air-Sea-Land Services Ltd αναφορικά με την εταιρεία Salamis Shipping Services Ltd ημερομηνίας 9/1/2013.

<sup>15</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *DFDS / NORFOLK* (COMP/M.5756), [2010] C(2010)4253, παρά. 14.

Lo “From the supply side, Lo-Lo transport aims at containers transport so that the Lo-Lo vessels present different characteristics than the Ro-Ro vessels which are provided with facilities for trailers to drive on the vessels. Moreover, terminal facilities are different; Lo-Lo needs a terminal with container cranes hence a large investment whereby Ro-Ro can be worked on a quayside without this investment due to the built-in ramp of a Ro-Ro vessel”. (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής).

Σε ό,τι αφορά το χρόνο που απαιτείται για τη μεταφορά με τα δύο είδη πλοίων, σύμφωνα με τα όσα έχουν λεχθεί από τα εμπλεκόμενα μέρη η διάρκεια του ταξιδιού και στις δύο περιπτώσεις ανέρχεται από Κύπρο προς Ελλάδα στις 2 μέρες, αλλά η συνολική διάρκεια μεταφοράς εμπορευμάτων με containers από την αποθήκη του προμηθευτή στην αποθήκη του πελάτη στην Αττική στην Ελλάδα μέσω θαλάσσης, κυμαίνεται από 5 μέχρι 8 ημέρες, σε αντίθεση με τη μεταφορά νταλικών από την καταγελλόμενη με πλοία Ro-Ro, η οποία διαρκεί μόνο 2 ημέρες. Επίσης, σύμφωνα με το εκπαιδευτικό εγχειρίδιο ακαδημιών εμπορικού ναυτικού<sup>16</sup>: «Υπάρχουν επίσης πλοία εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων [τα γνωστά Ro-Ro (Roll on, Roll-off)]. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τους είναι η χρήση συστημάτων κεκλιμένων ραμπών για την ευκολότερη διαχείριση του φορτίου, ενώ παράλληλα κινούνται με πολύ υψηλές ταχύτητες.»

Περαιτέρω, σύμφωνα με την ιστοσελίδα της Σχολής Πλοιάρχων Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Κύμης:<sup>17</sup> «Τα φορτία, οχήματα, ή κοντέϊνερς αυτά, φορτώνονται -στην πραγματικότητα κυλίνουνται, κοινώς "ρολάρουν"- από ειδικούς ελκυστήρες (τράκτορες) με ρυμούλκησης τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβασία τους. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται Roll on (- board). Η δε εκφόρτωσή τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται Roll off' (- board), όπου και εξ αυτών προήλθε και η ονομασία του ναυπηγικού αυτού τύπου. Η φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων κρίνεται ταχύτερη. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης που απαιτείται για αυτά τα πλοία είναι το 1/6 εκείνου που απαιτείται για τα πλοία κοντέϊνερς.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επιπρόσθετα, στην απόφαση της Επιτροπής Αρ. 1/2013 σημειώθηκε ότι: «Επίσης, τα εμπορεύματα, όταν μεταφέρονται με πλοία τύπου «ro-ro», λόγω της διαδικασίας στη φόρτωση και εκφόρτωση, καταφθάνουν στην κυπριακή αγορά σε λιγότερο χρόνο σε σχέση με τη διάρκεια που χρειάζεται άλλο είδος πλοίου να τα μεταφέρει.»

<sup>16</sup> [https://www.eef.edu.gr/media/2537/e\\_j00084.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2537/e_j00084.pdf)

<sup>17</sup> <https://aenkimis.weebly.com/pilambdaomicron943alpha-muepsilontaualphaphiomicronrho940sigmaf-omicronchietamu940tauomeganu-roll-onroll-off.html>

Εξάλλου, η σε σχετική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>18</sup> σημειώθηκε ότι: «*Κατ' αυτόν τον τρόπο το γεγονός ότι ορισμένα προϊόντα χάλυβα μεταφέρονται ενδεχομένως χύδην, ενώ άλλα προϊόντα χάλυβα μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια δεν αποδεικνύει ότι οι δύο τρόποι μεταφοράς μπορούν να υποκαταστήσουν ο ένας τον άλλο, καθότι λαμβάνεται υπόψη η διαφορετική φύση (και αξία) των προϊόντων χάλυβα και οι απαιτήσεις των πελατών όσον αφορά την παράδοση*».

Συνεπώς, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν συνιστούν ισοδύναμο υποκατάστατο της αντίστοιχης υπηρεσίας μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων σε πλοίο τύπου Ro-Ro.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ότι η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro και η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεν διενεργείται υπό τους ίδιους όρους και συνθήκες, όπως ήδη αναλύθηκε (διαφορετικός χρόνος και τρόπος φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων και τρέιλερς – νταλικών, διαφορά στην τιμή κτλ.), θεωρεί ότι η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών δεν είναι εναλλάξιμη, καθώς οι όροι προσφοράς και ζήτησης των εν λόγω υπηρεσιών παρουσιάζουν διαφορές.<sup>19</sup> Γι' αυτό το λόγο η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εταιρείες που συμπεριλαμβάνονται στον Πίνακα 8, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχουν υπηρεσίες υποκατάστατες με αυτή που παρέχει η Salamis Shipping στα πλοία Ro-Ro.

Περαιτέρω, σε ό,τι αφορά το ζήτημα υποκατάστασης μεταξύ εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων και τρέιλερς που μεταφέρονται με πλοίο τύπου Ro – Ro, η Επιτροπή, καταρχάς επισημαίνει το γεγονός ότι από πλευράς ζήτησης η εταιρεία που επιδιώκει να εξυπηρετήσει τους πελάτες της στη μεταφορά των ευπαθών προϊόντων της, δυνατό να διαθέτει είτε δικά της τρέιλερς είτε δικά της reefer containers (εμπορευματοκιβώτια τα οποία έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς ξηρού (dry cargo) και κατεψυγμένου φορτίου), πράγμα το οποίο προδιαθέτει την επιλογή από μέρους της πλοίου Ro-Ro ή πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης των παρεχόμενων υπηρεσιών που συνυφαίνονται με τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων διαπιστώνεται πως, παρότι ενδεχομένως να υπάρχει ως ένα βαθμό εναλλαξιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, εντούτοις, παρουσιάζονται σημαντικές διαφορές που συνηγορούν υπέρ της άποψης ότι οι

<sup>18</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής IV/34.250, *συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης Ασίας* (1999/485/EK), [1999] EE L 193 της 26.7.1999, σ. 23 έως 60.

<sup>19</sup> Βλ. Κοινοποίηση συγκέντρωσης αναφορικά με την απόκτηση της διαχείρισης του MultiPurpose Terminal του Λιμανιού Λεμεσού (LOT 3) από την DP World Limassol Ltd 29/2016 σελ. 26-28.

παρεχόμενες υπηρεσίες δεν είναι αμιγώς εναλλάξιμες/υποκατάστατες μεταξύ τους παρά μόνο σε περιορισμένο βαθμό.

Επίσης, από πλευράς προσφοράς, προκύπτει πως το κόστος φορτοεκφόρτωσης των τρέιλερς διαφέρει σημαντικά από το αντίστοιχο κόστος των εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων στο πλοίο Ro-Ro. Παράγοντες που καθορίζουν το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο πλοίο Ro-Ro είναι τόσο το βάρος όσο και το είδος και εύρος της εργασίας που πρέπει να διενεργηθεί (η καταγγελλόμενη εταιρεία χρησιμοποιεί δικό της εξοπλισμό και προσωπικό 12 ατόμων που απασχολείται επί τόπου) για την φορτοεκφόρτωση των τρέιλερς στο πλοίο. Στην περίπτωση δηλαδή των τρέιλερ, η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης σε αντίθεση με τα εμπορευματοκιβώτια που η μεταφορά<sup>20</sup> από και προς το πλοίο, γίνεται με εξοπλισμό και προσωπικό από τη διαχειρίστρια του τερματικού και όχι το ναυτικό πράκτορα.

Εξάλλου, η ίδια η καταγγελλόμενη υπέδειξε ότι, ένα τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο δύσκολη και εξειδικευμένη εργασία για να φορτωθεί στο Ro-Ro από ότι ένα εμπορευματοκιβώτιο. Γι' αυτό το λόγο οι τιμές φόρτωσης στο πλοίο Alexo για εμπορευματοκιβώτια κυμαίνονται στο ίδιο επίπεδο με αυτές που ισχύουν για ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, ενώ οι τιμές των τρέιλερς διαφέρουν.

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι οι εναλλακτικοί αυτοί τρόποι μεταφοράς ευπαθών προϊόντων με το πλοίο τύπου Ro-Ro δεν αποτελούν ισοδύναμους υποκατάστατους τρόπους μεταφοράς για διάφορους λόγους που ανάγονται στον όγκο του φορτίου που δύναται να μεταφερθεί, στο κόστος και το χρόνο φορτοεκφόρτωσης, στο διαφορετικό χειρισμό και στοιβασία των εμπορευμάτων και στις διαφορετικές χρεώσεις εν γένει.

Στην υπόθεση *Tetra Pak*,<sup>21</sup> το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «ΔΕΕ») κατέληξε ότι η σταθερότητα της ζήτησης για συγκεκριμένο προϊόν αποτελεί το ενδεδειγμένο κριτήριο για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς και ότι το γεγονός πως διαφορετικά προϊόντα μπορούν σε οριακό βαθμό να αντικαταστήσουν το ένα το άλλο, δεν αίρει το συμπέρασμα ότι τα εν λόγω προϊόντα ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντων.

Επίσης, παρά το γεγονός ότι οι τιμές των τρέιλερ είναι πιο ψηλές, από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη εταιρεία για την καταγγέλλουσα έχει διαφανεί ότι η ζήτηση της για μεταφορά ευπαθών προϊόντων με τρέιλερς για τα έτη 2016 έως και 2018 αυξήθηκαν. (βλ. σχετικά Πίνακα 2) Περαιτέρω παρατηρείται ότι η Salamis επένδυσε στην αγορά νέου πλοίου

---

<sup>20</sup> Η στοιβασία όμως των εμπορευματοκιβωτίων στο πλοίο Ro-Ro γίνεται από την ίδια την καταγγελλόμενη γι' αυτό και υπάρχει κάποια διαφορά από τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης για εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται με το πλοίο Alasa (πλοίο εμπορευματοκιβωτίων).

<sup>21</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1996 στην υπόθεση C-333/94 P, *Tetra Pak International* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5951, σκέψεις 13-15.

Ro-Ro. Συγκεκριμένα, τον Φεβρουάριο του 2017, ο Όμιλος ολοκλήρωσε την αγορά πλοίου τύπου Ro-Ro, το οποίο αντικατέστησε το πλοίο ALIOS στο δρομολόγιο Ελλάδας - Κύπρου - Ισραήλ.<sup>22</sup>

Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην αγορά όπου δραστηριοποιείται η καταγγελλόμενη εταιρεία ως ναυτιλιακός πράκτορας, διαχειριζόμενη πλοία και εξυπηρετώντας διαμεταφορικές εταιρείες, όπως η P&M, που με τη σειρά τους εξυπηρετούν πελάτες που θέλουν να μεταφέρουν δια θαλάσσης τα εμπορεύματά τους, η σχετική αγορά προϊόντων δύναται να ορισθεί προκαταρκτικά ως η αγορά παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης σχετικά με τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερς στα πλοία τύπου Ro-Ro.

Πέραν τούτου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην εν προκειμένω καταγγελία αναφέρεται και η ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών στην αγορά της εξυπηρέτησης πελατών για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους στο εξωτερικό, η οποία δυνατό να διαχωρισθεί ως ξεχωριστή σχετική αγορά. Σε αυτό το επίπεδο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρά το γεγονός ότι και οι δύο εταιρείες εξυπηρετούν πελάτες για τη μεταφορά εμπορευμάτων, η καταγγελλόμενη αναλαμβάνει μόνο την μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια και όχι με τρέιλερς.

Δεδομένων των πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι στην υπό εξέταση καταγγελία, με βάση τα ενώπιον της στοιχεία και τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις από μέρους της καταγγέλλουσας εταιρείας εναντίον της εταιρείας Salamis Shipping, οι οποίες εστιάζονται στην πελατειακή τους σχέση, η σχετική αγορά υπηρεσίας αφορά *την αγορά παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης σχετικά με τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερς στα πλοία τύπου Ro-Ro.*

## **6.2. Σχετική γεωγραφική αγορά**

Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά.<sup>23</sup>

Σύμφωνα με πάγια νομολογία σε ενωσιακό επίπεδο, η σχετική γεωγραφική αγορά αντιστοιχεί στην περιοχή όπου οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην προσφορά και τη ζήτηση των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών και όπου οι συνθήκες του ανταγωνισμού είναι

<sup>22</sup>

<http://www.salamisorganisation.com/images/media/assetfile/tours/tours/%CE%95%CE%BD%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B5%CF%82%20%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%A3%CF%85%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%AE%CE%BC%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf>

<sup>23</sup> Ανακοίνωση της ΕΕ για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, ΕΕ C 372 της 3.12.1997.

επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές διότι στις εν λόγω περιοχές οι συνθήκες του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά.<sup>24</sup>

Όσον αφορά την αγορά παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εν λόγω υπηρεσία παρέχεται από τους ναυτιλιακούς πράκτορες προς τους πελάτες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς όρους σε όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας. Παρόλα αυτά, η παρούσα υπόθεση αφορά συγκεκριμένα την αγορά της παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης για μεταφορά ευπαθών προϊόντων με τρέιλερς σε πλοίο τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη εταιρεία, Salamis Shipping και από την πλευρά της ζήτησης ενδιαφέρει περαιτέρω η μεταφορά των ευπαθών προϊόντων στο δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς και Πειραιάς – Λεμεσός, το οποίο κατόπιν τερματισμού αυτού την 01/12/2012 από την καταγγελλόμενη εταιρεία, αντικαταστάθηκε με το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο και Λαύριο – Λεμεσός.<sup>25</sup>

Σημειώνεται ότι τα εκδιδόμενα τιμολόγια από την Salamis Shipping αφορούν μια και μόνο διαδρομή (π.χ. από Λεμεσό προς Λαύριο ή αντίστροφα). Επομένως πελάτες της Salamis Shipping συναλλάσσονται για μια μεμονωμένη διαδρομή, καταβάλλοντας σχετικό αντίτιμο.

Στην απόφαση της ομόλογης Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού υπ. αριθμ. 210/III/2002<sup>26</sup> ως σχετική γεωγραφική αγορά για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές προσώπων και οχημάτων θεωρήθηκε: «[...] κάθε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή που εκτελεί κάθε πλοίο με βάση την άδεια σκοπιμότητάς του και τα εγκεκριμένα από το ΥΕΝ δρομολόγια, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και προορισμού του. Μερική υποκατάσταση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μεταξύ κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για αναχώρηση την ίδια ώρα, με ίδιου τύπου μέσο και άφιξη στον προορισμό του τη συγκεκριμένη ώρα [...]».

Στην υπόθεση *Ahmed Saeed*,<sup>27</sup> το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι για την εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης, μια μεμονωμένη αεροπορική γραμμή μπορεί, εφόσον οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς δεν μπορούν εύκολα να υποκατασταθούν απ' αυτή, να θεωρηθεί ως αγορά στην οποία μπορεί να ασκηθεί η δεσπόζουσα θέση μεταφορέα. Ο ίδιος

<sup>24</sup> Βλ. Υπόθεση C-27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978, σελ. 207, παρ. 44. Υπόθεση 247/86, *Alsattel κατά Novasam* Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1988, σελ. 5987, παρ. 15. Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak κατά Επιτροπής*, παρ. 91. Υπόθεση T-128/98, παρ. 140.

<sup>25</sup> Η πρώτη αναχώρηση πλοίου πουπρακτορεύει η Salamis Shipping από Λαύριο προς Λεμεσό έγινε στις 06/12/2012.

<sup>26</sup> Απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, υπ. αριθμ. 210/III/2002.

<sup>27</sup> Υπόθεση 66/86, Συλλογή 1989, σ . 803.

συλλογισμός ισχύει και στην περίπτωση θαλάσσιας γραμμής ή συνόλου θαλάσσιων γραμμών.<sup>28</sup>

Λαμβάνοντας υπόψη τις πιο πάνω νομολογιακές κατευθύνσεις, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι τα λιμάνια Πειραιά και Λαυρίου, μπορεί να θεωρηθούν ως υποκατάστατοι – εναλλάξιμοι προορισμοί για τα πλοία Ro-Ro που εκτελούν τακτικά και προγραμματισμένα δρομολόγια απευθείας από το λιμάνι Λεμεσού, λόγω της μικρής απόστασης μεταξύ των δύο λιμένων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι από πλευράς ζήτησης τα ευπαθή προϊόντα πρέπει να καταφθάσουν σε λιμένα της περιοχής Αττικής, ως η κοντύτερη περιοχή για πλοία προερχόμενα από Κύπρο, καθώς επίσης ότι τα δρομολόγια των πλοίων Ro-Ro χρησιμοποιούν τα λιμάνια περιοχής Αττικής, ως γεωγραφική αγορά της σχετικής αγοράς προϊόντος/υπηρεσίας δύνανται να οριστούν τα λιμάνια Πειραιά και Λαυρίου.

Η DP World υπέδειξε ότι υπάρχουν δύο ακόμα εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο με πλοία τύπου Ro-Ro που πραγματοποιούν τα δρομολόγια Λεμεσός-Λαύριο και Λεμεσός-Πειραιάς και αντίστροφα, η Grimaldi και η Neptune Lines. Οι εν λόγω εταιρείες πραγματοποιούν τακτικά και συστηματικά δρομολόγια ολόχρονα. Στα πλοία των εν λόγω εταιρειών μεταφέρονται προϊόντα που μπορούν να μεταφερθούν με πλοία τύπου Ro-Ro. Οι εν λόγω εταιρείες μεταφέρουν κυρίως μηχανοκίνητα αυτοκίνητα οχήματα, τόσο καινούργια όσο και μεταχειρισμένα. Επίσης, μεταφέρουν και μηχανολογικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στον αγροτικό και κατασκευαστικό τομέα (π.χ., τρακτέρ, εκσκαφείς) και γενικό φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια. Επίσης, αναφέρθηκε από την καταγγέλλουσα εταιρεία ότι η Neptune Lines διαθέτει γραμμή που αναχωρεί από τον Πειραιά προς Λεμεσό, με χρόνο ταξιδιού 2 μέρες. Επίσης, η εν λόγω γραμμή έχει εβδομαδιαίο δρομολόγιο από Λεμεσό προς Πειραιά με χρόνο ταξιδιού 7 μέρες. Η δε Grimaldi Lines διαθέτει γραμμή που αναχωρεί κάθε μια βδομάδα από τον Πειραιά προς Λεμεσό, με χρόνο ταξιδιού 4 μέρες.

Επομένως, η Επιτροπή, στη βάση των στοιχείων που έχουν αποστείλει τα εμπλεκόμενα μέρη, διαπιστώνει ότι από τα τέλη Νοεμβρίου του 2010 και εντεύθεν, αν και υπάρχουν ακόμα 2 εταιρείες που διαθέτουν πλοία Ro-Ro για τη διαδρομή Λεμεσός-Πειραιά, ο χρόνος του ταξιδιού τους είναι μεγαλύτερος με κάποιες επιπρόσθετες στάσεις και δεν πραγματοποιούν όλες τις διαδρομές. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα δρομολόγια, ο χρόνος μεταφοράς, η τακτικότητα, ακόμα και το είδος των εμπορευμάτων που μεταφέρουν (καθώς διαφαίνεται ότι μεταφέρουν κυρίως οχήματα), διαφέρουν σε σχέση με αυτά της καταγγελλόμενης εταιρείας.

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι αφενός οι μεταφορές με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν αποτελούν υποκατάστατο των πλοίων Ro-Ro και αφετέρου ότι οι

---

<sup>28</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 92/262/ΕΟΚ, *Εφοπλιστικές επιτροπές της Γαλλίας και των κρατών της Δυτικής Αφρικής* (IV/32.450), [1992] ΕΕ L 134 της 18.5.1992, σ. 1 έως 35 σημείο 54.

Neptune και Grimaldi Lines που διαθέτουν πλοία Ro-Ro, δεν παρέχουν τακτικά, προγραμματισμένα και αδιαλείπτως δρομολόγια προς και από το λιμένα Πειραιά ή Λαυρίου.<sup>29</sup>

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ότι αμφότερα τα λιμάνια Πειραιά και Λαυρίου βρίσκονται στον ίδιο Νομό (Αττικής) και σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους, πρόκειται επίσης για λιμάνια κατάλληλα για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων παρόλο ότι το μέγεθος του λιμανιού του Λαυρίου είναι πολύ μικρότερο σε σχέση με αυτό του Πειραιά, θεωρεί ότι μπορεί να αποτελέσουν υποκατάστατους προορισμούς, καθώς ένας έμπορος που επιθυμεί να μεταφέρει τα προϊόντα του στην Ελλάδα δυνατό να επιλέξει ένα εκ των δύο λιμένων. Στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία, ήδη οι επιλογές που υπάρχουν με πλοία Ro-Ro, στο να πραγματοποιούν διαδρομές είτε προς το λιμάνι του Πειραιά είτε προς το Λαύριο, φαίνεται ότι από πλευρά της ζήτησης υπάρχει εναλλαξιμότητα, καθώς και από την πλευρά της προσφοράς, αν και οι εταιρείες Neptune και Grimaldi Lines που διαθέτουν πλοία Ro-Ro, οι οποίες φορτοεκφορτώνουν στο λιμάνι του Πειραιά, δεν φαίνεται να αποτελούν επαρκές υποκατάστατο στη μεταφορά ευπαθών προϊόντων.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ορίζει ως σχετική γεωγραφική αγορά τα δρομολόγια Λεμεσού – Πειραιά και αντίστροφα, καθώς και Λεμεσού - Λαυρίου και αντίστροφα.

## 7. ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΧΡΟΝΟΣ

Στην καταγγελία αναφέρεται ότι «*οι αυθαίρετες χρεώσεις των καταγγελλομένων έναντι των παραπονούμενων δεν είναι μόνο πρόσφατο φαινόμενο αφού ξεκίνησαν από το 2007, όταν οι καταγγελλόμενοι διέκοψαν αιφνίδια την εμπορική σχέση τους με τους παραπονούμενους*». Σημειώνεται ότι η συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών, ξεκίνησε από το 2002, διακόπηκε όμως από το 2007-2010,<sup>30</sup> γι' αυτό στην προκειμένη υπόθεση οι κατ' ισχυρισμό παραβάσεις, τυγχάνουν διερεύνησης από τα τέλη του 2010 μέχρι και το 2017, έτος υποβολής της καταγγελίας.

Όσον αφορά τους λοιπούς ισχυρισμούς στην καταγγελία, επιστολές της καταγγέλλουσας,<sup>31</sup> ανατρέχουν στο έτος 2010, ημερομηνία κατά την οποία τίθεται ο ισχυρισμός ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία απέκτησε δεσπόζουσα θέση και/ή το μονοπώλιο στη σχετική αγορά προϊόντων, δηλαδή στη μεταφορά εμπορευμάτων σε νταλικές πάνω σε πλοίο τύπου Ro-Ro στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο (προηγουμένως Πειραιάς-Λεμεσός) συνεχώς και αδιαλείπτως μέχρι και την ημερομηνία υποβολής της καταγγελίας.

<sup>29</sup> Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3973 - CMA CGM/DELMAS (2005) παρ. 6: “*Containerised liner shipping involves the provision of regular, scheduled services for the carriage of cargo by container*”.

<sup>30</sup> Βλ. σχετικά υπόθεση της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού με αριθμόν 1/2013.

<sup>31</sup> Απαντητική επιστολή P&M ημερομηνίας 20/6/2019 καθώς και επιστολή ημερομηνίας 3/6/2019.



## 8. ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

### 8.1. Έννομο Συμφέρον

Σύμφωνα με το άρθρο 35 του Νόμου, απαιτείται η ύπαρξη εννόμου συμφέροντος για τη νομιμοποίηση προσώπου να προβεί σε καταγγελία. Ειδικότερα, ο νόμος προβλέπει τα ακόλουθα:

*«Σε καταγγελία παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων 3 και/ή 6 του παρόντος Νόμου και/ή των Άρθρων 101 ΣΛΕΕ και/ή 102 ΣΛΕΕ, δικαιούται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει έννομο προς τούτο συμφέρον.*

*Έννομο συμφέρον έχει αυτός που δύναται να αποδείξει ότι υπέστη ή υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή ότι τίθεται ή υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να τεθεί σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, ως άμεσο αποτέλεσμα της παράβασης».*

Στην προκειμένη περίπτωση, η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται πως λόγω της καταγγελλόμενης συμπεριφοράς της Salamis Shipping, υποχρεώνεται είτε να μετακυλήσει όλα τα εξουθενωτικά κόστη στους εμπορευόμενους πελάτες τους με αποτέλεσμα να μειονεκτεί (ως ανταγωνιστής) έναντι των καταγγελλομένων, ή να απορροφήσει τα κόστη η ίδια με αποτέλεσμα να περιορίζει έτσι το κέρδος της. Σε κάθε περίπτωση, η P&M υφίσταται ζημιά από την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης των καταγγελλομένων.

Επομένως, η καταγγέλλουσα εταιρεία επηρεάζεται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως να εφαρμόζει η Salamis Shipping, καθώς αποτελεί πελάτη της τελευταίας. Ως εκ τούτου, η καταγγέλλουσα είχε έννομο συμφέρον να προβεί στην υπό εξέταση καταγγελία.

### 8.2. Έννοια «επιχείρηση»

Το άρθρο 2 του Νόμου ορίζει ως «*Επιχείρηση*» κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του.

Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η έννοια επιχείρηση στο πλαίσιο του ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνει «*κάθε οντότητα που ασκεί οικονομικής ή εμπορικής φύσεως δραστηριότητες*», ανεξάρτητα από τη νομική της υπόσταση και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται.<sup>32</sup> Επιπλέον, ο όρος «*οικονομικής φύσεως δραστηριότητα*» εφαρμόζεται σε

<sup>32</sup> Υπόθεση C-41/90, *Hoffner & Elsner v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση C-67/96, *Albany International BV κατά Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie.*, [1999] ECR 1999 I-05751. Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

οποιαδήποτε προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά, ενώ είναι αδιάφορο αν οι δραστηριότητες έχουν σκοπό το κέρδος.<sup>33</sup>

Στην προκειμένη περίπτωση, η Salamis Shipping, παρέχει ως ναυτιλιακός πράκτορας εμπορικής και οικονομικής φύσεως δραστηριότητες συναφείς με τη μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό των πελατών της, έναντι αμοιβής. Η εν λόγω καταγγελλόμενη εταιρεία αναλαμβάνει πλήρως τους χρηματοοικονομικούς κινδύνους που σχετίζονται με την άσκηση των δραστηριοτήτων που έχει αναλάβει.

Πέραν τούτου, η Salamis Shipping αναλαμβάνει και για πελάτες της την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων της με εμπορευματοκιβώτια και κατέχει άδεια οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας. Στο παρόν σημείο διευκρινίζεται ότι η Salamis Shipping δεν κατέχει διεθνή άδεια μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς η εν λόγω υπηρεσία παρέχεται από την εταιρεία C.I.R., η οποία κατέχει τις σχετικές άδειες και ιδιότητα τρέιλερς.

Λαμβανομένων αυτών υπόψη, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία συνιστά επιχείρηση, σύμφωνα με το δίκαιο του ανταγωνισμού και το Νόμο αφού ασκεί καθόλα οικονομικής και εμπορικής φύσεως δραστηριότητες.

### **8.3. Επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών**

Σύμφωνα με το Άρθρο 3(1) του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου<sup>34</sup> «οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 81(1) της Συνθήκης, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 81 της Συνθήκης στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο 82 της συνθήκης εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 82».

Συνεπώς, το άρθρο 3(1) του Κανονισμού 1/2003 υποχρεώνει τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών, να εφαρμόζουν και τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε. (εφεξής η «ΣΛΕΕ») όταν εφαρμόζουν την εθνική

---

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> Βλ. σχετ. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1/2003 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, Επίσημη Εφημερίδα L 001 της 4.1.2003.

νομοθεσία περί ανταγωνισμού σε συμφωνίες ή/και καταχρηστικές πρακτικές που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.<sup>35</sup>

Το κριτήριο επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών συνιστά αυτόνομο κριτήριο της ενωσιακής νομοθεσίας, το οποίο εκτιμάται *ad hoc* και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού.

Το κριτήριο αυτό πληρούται όταν οι υπό εξέταση κάθε φορά συμφωνίες και πρακτικές δύνανται να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης.<sup>36</sup>

Σύμφωνα και με τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>37</sup> η έννοια του εμπορίου καλύπτει όλες τις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες.

Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια πρακτική να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ των κρατών μελών, τούτο δε κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών.<sup>38</sup> Δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η κάθε φορά εξεταζόμενη πρακτική είχε όντως το αποτέλεσμα αυτό. Επίσης είναι αδιάφορο αν η πρακτική μιας συγκεκριμένης επιχείρησης επηρεάζει, αυτοτελώς εξεταζόμενη, το διακοινοτικό εμπόριο.

Η έννοια της επίδρασης στα εμπορικά ρεύματα δεν προϋποθέτει μόνο τον περιορισμό ή τη μείωση του εμπορίου αλλά οποιαδήποτε διαφοροποίηση των εμπορικών ρευμάτων, αρκεί αυτή να είναι *αισθητή*.<sup>39</sup>

Κατά συνέπεια και στην περίπτωση συμφωνιών ή πρακτικών που καλύπτουν το έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους θεμελιώνεται επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών αρκεί να υπάρχει δυνατότητα αισθητής μεταβολής των εμπορικών ρευμάτων μεταξύ αυτών.

Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης,<sup>40</sup> οι περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές που καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος ενός εκ των κρατών μελών,

<sup>35</sup> Βλ. σχετικά την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής —Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101, 27/04/2004, σελ. 81, παρ. 8 επ..

<sup>36</sup> *Ibid*, παρά. 12-13.

<sup>37</sup> *Ibid*.

<sup>38</sup> Βλ. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 215 και 218/78, *Heintz van Landewyck SARL και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1980], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1980 σελ. 03125, σκέψη 170, Υπόθεση C-219/95 P, *Ferriere Nord SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1997] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1997 σελ. I-04411, σκέψη 20.

<sup>39</sup> Βλ. σχετικά την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής —Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101, 27/04/2004, παρά. 34 και 77.

<sup>40</sup> Βλ. Υπόθεση 8/72, *Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής*, [1972] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1972 σελ. 00977, σκέψη 29. Υπόθεση 126/80, *Maria Salonia κατά Giorgio Poidomani και Franca Giglio, χήρας Baglieri*, [1981] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1981 σελ. 015631981. Υπόθεση 42/84, *Remia BV και λοιποί κατά Επιτροπής*, [1985] Συλλ. Νομ. 1985, σελ. 2545, σκέψη 22. Υπόθεση C-35/96, *Επιτροπή*

ζωτικό δηλαδή τμήμα της κοινής αγοράς, έχουν εξ ορισμού ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της οικονομικής αλληλοδιεισδύσεως που επιδιώκεται με τη Συνθήκη.

Η φύση των προϊόντων που καλύπτονται από τις συμφωνίες ή πρακτικές παρέχει μία ένδειξη για το εάν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί. Όταν η ίδια η φύση των προϊόντων διευκολύνει τις διασυνοριακές συναλλαγές ή τα καθιστά ιδιαίτερα σημαντικά για επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν ή να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους σε άλλα κράτη μέλη, το εφαρμοστέο του ενωσιακού δικαίου προσδιορίζεται ευκολότερα απ' ό,τι σε περιπτώσεις στις οποίες η ζήτηση για προϊόντα προμηθευτών από άλλα κράτη μέλη είναι, λόγω της φύσης τους, πιο περιορισμένη ή στις οποίες τα προϊόντα παρουσιάζουν μικρότερο ενδιαφέρον από την άποψη της διασυνοριακής εγκατάστασης ή της επέκτασης της οικονομικής δραστηριότητας που δραστηριοποιείται μέσω παρόμοιας εγκατάστασης.

Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής, βασιζόμενη κυρίως στο λεκτικό της σχετικής Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

**«3.2.5. Καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης που καλύπτουν ένα μόνο Κράτος μέλος:**

93. Όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους και η συμπεριφορά της έχει ως αποτέλεσμα τον καταχρηστικό αποκλεισμό ανταγωνιστών από την αγορά, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται κανονικά να επηρεαστεί. Η καταχρηστική αυτή συμπεριφορά δυσχεραίνει γενικά την είσοδο ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην αγορά και συνεπώς μπορεί να επηρεάσει τα εμπορικά ρεύματα (71). Στην υπόθεση *Michelin* (72), για παράδειγμα, το Δικαστήριο έκρινε ότι το σύστημα εκπτώσεων σε πιστούς πελάτες απέκλειε τους ανταγωνιστές από άλλα κράτη μέλη και συνεπώς επηρέαζε το εμπόριο κατά την έννοια του άρθρου 82.

94. Εάν καταχρηστικός αποκλεισμός από την αγορά επηρεάζει τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό κράτους μέλους, για παράδειγμα με τον παραγκωνισμό ή την απειλή παραγκωνισμού ενός ανταγωνιστή, δύναται επίσης να επηρεάσει και το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Εάν η επιχείρηση που απειλείται με παραγκωνισμό δραστηριοποιείται σε ένα μόνο κράτος μέλος, η κατάχρηση δεν επηρεάζει κανονικά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Ωστόσο, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών μπορεί να επηρεαστεί εάν η απειλούμενη επιχείρηση πραγματοποιεί εξαγωγές σε ή εισαγωγές από άλλα κράτη μέλη (74) και ασκεί ταυτόχρονα δραστηριότητες σε άλλα κράτη μέλη (75)....

96. Όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους, είναι καταρχήν αδιάφορο εάν η κατάχρηση που διαπράττει η δεσπόζουσα

---

κατά Ιταλίας, [1998] Συλλ. Νομ. 1998, σελ. I-3851, σκέψη 48. Υπόθεση C-309/99, J. C. J. Wouters, J. W. Savelbergh, Price Waterhouse Belastingadviseurs BV κατά Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten [2002] Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 109 της 04/05/2002 σ. 0004.

*επιχείρηση επηρεάζει τμήμα μόνο του εδάφους του κράτους μέλους ή ορισμένους μόνο αγοραστές στο έδαφός του. Μια δεσπόζουσα επιχείρηση μπορεί να εμποδίσει το εμπόριο με ουσιαστικό τρόπο εάν υιοθετεί καταχρηστική συμπεριφορά σε τομείς ή έναντι πελατών που ενδέχεται να αποτελέσουν στόχο ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη».*

Επιπρόσθετα, η εν λόγω Ανακοίνωση προβλέπει και για Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης που καλύπτει μέρος μόνο κράτους μέλους τα εξής:

*97. Όταν η δεσπόζουσα θέση καλύπτει μέρος μόνο κράτους μέλους, ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να αναζητηθούν, όπως και στην περίπτωση των συμφωνιών, στην απαίτηση του άρθρου 82 να καλύπτει η δεσπόζουσα θέση σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Εάν η δεσπόζουσα θέση καλύπτει μέρος κράτους μέλους που αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς και η κατάχρηση δυσχεραίνει την πρόσβαση ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην αγορά στην οποία η επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση, πρέπει κανονικά να θεωρείται ότι το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί αισθητά.*

*98. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, πρέπει να ληφθεί ιδίως υπόψη το μέγεθος της σχετικής αγοράς από πλευράς όγκου. Οι περιοχές ενός κράτους μέλους, ή ακόμα και ένας λιμένας ή αερολιμένας σε αυτό, μπορούν, ανάλογα με τη σημασία τους, να αποτελούν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. [...]*

*99. Όπως και στην περίπτωση της δεσπόζουσας θέσης που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους (βλέπε παράγραφο 95 ανωτέρω), το εμπόριο ενδέχεται να μην μπορεί να επηρεαστεί αισθητά εάν η κατάχρηση έχει καθαρά τοπικό χαρακτήρα και αφορά αμελητέο μόνο τμήμα των πωλήσεων της δεσπόζουσας επιχείρησης.»*

Η Επιτροπή σημειώνει περαιτέρω ότι στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρεται ότι η εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου εκτείνεται σε κατηγορίες συμφωνιών και καταχρηστικών πρακτικών που μπορούν να έχουν διασυνοριακές επιπτώσεις, ανεξάρτητα από το εάν μία συγκεκριμένη συμφωνία ή πρακτική είχε ή όχι το αποτέλεσμα αυτό.<sup>41</sup>

Το ενωσιακό εμπόριο μπορεί να επηρεαστεί στην παρούσα υπόθεση αφού η κατ' ισχυρισμό παραβάσεις αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση της καταγγελλόμενης αφορούν την τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζει στο σύνολο του Κράτους Μέλους, ήτοι της Κυπριακής Δημοκρατίας, αλλά ταυτόχρονα το ίδιο το αντικείμενο της καταγγελίας σχετίζεται με τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων από την Κύπρο προς την Ελλάδα και αντίστροφα. Η φύση δηλαδή των προϊόντων διευκολύνει τη διενέργεια διασυνοριακών συναλλαγών. Το διασυνοριακό εμπόριο όχι απλώς επιτρέπεται/διευκολύνεται λόγω της φύσης των προϊόντων

---

<sup>41</sup> *Ibid*, παρά 26-27.

στην παρούσα περίπτωση, αλλά επιβάλλεται και λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων των εμπλεκόμενων μερών που αναλαμβάνουν για λογαριασμό των πελατών τους τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων από την Κύπρο (λιμένας Λεμεσού) στην Ελλάδα (λιμένας Λαυρίου) και αντίστροφα.

Λαμβάνοντας υπόψη, τα παραπάνω, τα θέματα που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας καταγγελίας και το ότι οι εξεταζόμενες ενέργειες ή/και συμπεριφορές της καταγγελλόμενης αφορούν ευπαθή προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο διασυνοριακών συναλλαγών μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας, καθώς και ότι οι καταγγελλόμενες πρακτικές αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση αφορούν το σύνολο της Κυπριακής Δημοκρατίας, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι υφίσταται επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και, κατ' επέκταση, εφαρμογής του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, που εξετάζεται στη συνέχεια, παράλληλα με το εθνικό δίκαιο και τις αντίστοιχες διατάξεις του άρθρου 6(1) του Νόμου.

#### **8.4 Αξιολόγηση ισχυρισμών καταγγέλλουσας εταιρείας επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής**

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις θέσεις και τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγέλλουσα εταιρεία και προβαίνει κατωτέρω στην παράθεση και αξιολόγηση των διαφόρων σημείων που τέθηκαν από την καταγγέλλουσα επί της προκαταρκτικής θέσης που της κοινοποιήθηκε με επιστολή ημερομηνίας 19/04/2022. Ειδικότερα, η Επιτροπή σημειώνει ότι η P&M δια του νομικού της εκπροσώπου υπέβαλε τις θέσεις της επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής στις 10/5/2022 και ακολούθως, στις 20/06/2022 υποβλήθηκε δια του νομικού εκπροσώπου της P&M η Έκθεση του Ελεγκτικού Οίκου Deloitte (εφεξής η «Έκθεση»).

##### **8.4.1 Ισχυρισμός περί εσφαλμένου προκαταρκτικού συμπεράσματος της Επιτροπής αναφορικά με την χρέωση για φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα (FIO)**

Η καταγγέλλουσα διατείνεται ότι η Επιτροπή εφάρμοσε κατά τρόπο άτεγκτο τη νομολογία της *United Brands* παραγνωρίζοντας ότι υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία (ήτοι ο περί λιμενικών Φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων Νόμος Κεφ. 291, η Κ.Δ.Π 221/82 και η Κ.Δ.Π. 303/2008) η οποία καθορίζει το μέγιστο συντελεστή χρέωσης φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων FIOS που θα μπορούσε να επιβάλει η καταγγελλόμενη.

Η P&M ανέφερε ότι στο Κεφ. 291 δίδεται ο ορισμός των εκφορτωτικών και φορτωτικών δικαιωμάτων, δηλώνοντας την αντίθεση της με τον ορισμό που παρέθεσε η καταγγελλόμενη κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης. Περαιτέρω, η P&M επικαλέστηκε ότι το άρθρο 3(2)(α) του Κεφ. 291 παρέχει τη δυνατότητα στο Διευθυντή του Τμήματος Τελωνείων να καθορίζει με διάταγμα τα ποσοστά για τα φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα. Βάσει αυτού, η Αρχή Λιμένων Κύπρου εξέδωσε την Κ.Δ.Π. 221/82, η οποία παραπέμπει σε Πίνακα που καθορίζει

τους μέγιστους συντελεστές χρεώσεων και ο οποίος Πίνακας περιλαμβάνεται στην Κ.Δ.Π. 303/2008, που ίσχυε κατά τον ουσιώδη χρόνο.

Όπως αυτολεξεί εξέθεσε η Ρ&Μ: «Σύμφωνα με το συγκεκριμένο Πίνακα, ο ΜΕΓΙΣΤΟΣ συντελεστής στη βάση του οποίου θα μπορούσε ΝΟΜΙΜΑ η καταγγελλόμενη να επιβάλλει χρέωση προς την καταγγέλλουσα για φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα (FIOS) σε αυτοκίνητα από πλοία ro-ro και ειδικά οχηματαγωγά πλοία ήταν €4,47 φορτίο ανά Τόνο Βάρους (TB) ή Κυβικό Μέτρο (KM)».

Η καταγγέλλουσα προβάλλει ακόμα τον ισχυρισμό ότι το μέγιστο ποσό χρέωσης για FIOS που δικαιούταν νόμιμα η καταγγελλόμενη να χρεώνει για νταλίκες συνολικού βάρους 30 τόνων κυμαίνεται μεταξύ €93.87 (21 τόνοι προς €4.47 φορτίο χωρίς δηλαδή την τάρα) και €134.10 (30 τόνοι προς €4.47 με την τάρα). Όπως υποστηρίζεται στις εν λόγω θέσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας, η καταγγελλόμενη παράνομα επέβαλλε στην καταγγέλλουσα χρέωση για FIOS για το ίδιο φορτίο, η οποία ανερχόταν σε €540 για κάθε νταλικά (30 τόνοι προς €18), πλέον διάφορες άλλες χρεώσεις συμποσούμενες σε €96 ανά νταλικά (€63.00 συν Agency €1,11 per ton, δηλαδή για 30 τόνους ακόμα €33,30) και €55.11 αχθοφορικά.

Όπως υποστηρίχθηκε και στην Έκθεση της Deloitte «υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία η οποία καθορίζει το μέγιστο συντελεστή χρέωσης φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων, ήτοι €4.47/τόνο (έναντι €18/τόνο που χρέωνε η Καταγγελλόμενη). Η ανάλυση της τιμής χρέωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών έναντι του κόστους υποδεικνύει δυσανάλογα και υπερβολικά ψηλά κέρδη. Η καταγγελλόμενη επέβαλλε και συνεχίζει μέχρι σήμερα να επιβάλλει προς την Ρ&Μ υπερβολικές χρεώσεις με τη μορφή των FIOS μέχρι τον Φεβρουάριο του 2017 και έπειτα με τη μορφή των agency Fees».

Επίσης, η Ρ&Μ εξέφρασε την άποψη ότι η Επιτροπή παραπλανήθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό από τα όσα αόριστα και ατεκμηρίωτα καταγράφονται στην επιστολή του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων ημερομηνίας 3/3/11 προς την καταγγέλλουσα και ειδικότερα από την αναφορά ότι «το ποσό των €18 κατά τόνο με το οποίο χρεώνεστε δεν υπερβαίνει τις πρόνοιες του Επίσημου Καταλόγου Δικαιωμάτων Φ.Ι.Ο».

Η Ρ&Μ ισχυρίστηκε ακόμα πως αν η Επιτροπή ζητούσε πληροφόρηση από τις DP World, United Stevedoring Co. Ltd και Sarris Shipping Services Ltd αναφορικά με τις δικές τους χρεώσεις και ειδικότερα τον τρόπο υπολογισμού των FIOS, θα ήταν σε θέση να εκτιμήσει καλύτερα το κατά πόσο οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης ήταν υπερβολικά υψηλές.

Η Ρ&Μ σημείωσε αυτολεξεί ότι: «Για παράδειγμα, θέλω να πιστεύω ότι ο τρόπος υπολογισμού της πάγιας χρέωσης των €150 που επέβαλλε η DP WORLD LTD. για κάθε νταλικά βάρους 30 τόνων περιλάμβανε τη χρέωση των €55.11 για αχθοφορικά έξοδα (όπως ήταν και πριν την

ανάληψη της διαχείρισης του λιμένα εκ μέρους της) συν €93.87 (21 τόνοι καθαρού βάρους φορτίο προς €4.47) για FIOS (στρογγυλεμένα σε €150). Παρενθετικά εδώ σημειώνω ότι η επιβολή χρέωσης FIOS από τη DP WORLD LTD μόνο επί του καθαρού φορτίου (χωρίς δηλαδή να λαμβάνεται υπόψη η τάρα της νταλίκας), ενισχύει και/ή επιβεβαιώνει το σχετικό επιχείρημα μας και αναδεικνύει ακόμα μια παρανομία από πλευράς της καταγγελλόμενης».

Η P&M ισχυρίστηκε πρόσθετα ότι: «τα FIOS που χρεώνει ο Λιμένας Λαυρίου προς τη ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. είναι στην πραγματικότητα πολύ λιγότερα (μεταξύ €34.20 και €59.00) από το ποσό των €{...} που ισχυρίζεται η καταγγελλόμενη ότι καταβάλλει για FIOS GR προς την αδελφή της εταιρείας. Κάτι που σημαίνει ότι τα κέρδη της καταγγελλόμενης ή και του Ομίλου Εταιρειών στον οποίο αυτή ανήκει είναι ακόμη μεγαλύτερα».

### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή, αφού διεξήλθε των ισχυρισμών της P&M περί λανθασμένης και παράνομης επιβολής χρέωσης για φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα (FIO), διαπιστώνει ότι η αναφορά στις αθέμιτες χρεώσεις FIOS που επικαλείται η P&M, συνυφαίνεται με τον γενικότερο ισχυρισμό που προέβαλε αυτή στην καταγγελία της ότι: «οι χρεώσεις που επιβάλλουν οι καταγγελλόμενοι προς τους παραπονούμενους για τις πιο πάνω υπηρεσίες είναι εξαιρετικά ψηλές συγκρινόμενες με τις χρεώσεις άλλων εταιρειών για τη μεταφορά εμπορευμάτων με συνηθισμένα πλοία», επικαλούμενη ότι οι αυθαίρετες χρεώσεις των καταγγελλόμενων έναντι των παραπονούμενων δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο αφού ξεκίνησαν από το 2007 όταν οι καταγγελλόμενοι διέκοψαν αιφνίδια την εμπορική σχέση τους με τους παραπονούμενους.

Βάσει των ισχυρισμών της καταγγελίας, έτυχαν εξέτασης όλες οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης Salamis Shipping, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων FIOS. Ειδικότερα εξετάστηκε αν και κατά πόσο οι εν λόγω χρεώσεις συνιστούν περίπτωση υπερβολικής τιμολόγησης συνεπεία της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η καταγγελλόμενη στη σχετική αγορά κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο δίκαιο του ανταγωνισμού θεωρείται παράνομη ως αντίθετη με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Νόμου και 102 της ΣΛΕΕ κάθε άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά.<sup>42</sup>

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο τόσο στην απόφαση *United Brands*,<sup>43</sup> όσο και σε άλλες μεταγενέστερες αποφάσεις,<sup>44</sup> υπέδειξε ότι η εφαρμογή τιμής που είναι υπερβολική ως

<sup>42</sup> Υπόθεση 27/76, ημερομηνίας 14/02/1978 *United Brands Company κατά Επιτροπής* σκ.248.

<sup>43</sup> Απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, *United Brands και United Brands Continental κατά Επιτροπής* (27/76, EU:C:1978:22).

<sup>44</sup> Βλ. για παράδειγμα, απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, *GT-Link (C-242/95, EU:C:1997:376, σκέψη 39)*.



δυσανάλογη προς την οικονομική αξία του προσφερόμενου προϊόντος αντιβαίνει στο άρθρο 102 της ΣΛΕΕ (αντίστοιχο άρθρο 6 του Νόμου). Κατά συνέπεια, μόνο «δυσανάλογες» ή «υπερβολικές» τιμές μπορεί να συνιστούν παράβαση της εν λόγω διατάξεως.<sup>45</sup>

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν εξετάζει αν και κατά πόσο οι επιβαλλόμενες από την Salamis Shipping χρεώσεις ενδεχομένως να υπερβαίνουν τον ανώτερο συντελεστή FIOS που περιλαμβάνεται στον Πίνακα της Κ.Δ.Π. 303/2008. Κάτι τέτοιο δεν εμπίπτει στην καθ' ύλην αρμοδιότητα της. Ακόμα και στην υποθετική περίπτωση που η Επιτροπή διαπίστωνε ότι οι χρεώσεις της Salamis Shipping υπερέβαιναν τον ανώτερο συντελεστή που περιλαμβάνεται στην Κ.Δ.Π. 303/2008, δεν θα είχε καμία εξουσία να παρέμβει και να επιβάλει οποιαδήποτε από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 4 του Κεφ. 291 του περί Λιμενικών Φορτοεκφορτωτικών Δικαιωμάτων Νόμου ποινές στην καταγγελλόμενη. Σε κάθε περίπτωση, ο εν λόγω Νόμος (Κεφ. 291), ορίζει ρητά στο άρθρο 4 αυτού ότι: *«Διαφορά που προκύπτει σε σχέση με φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα ή αχθοφορικά παραπέμπεται στον Τελώνη για να αποφασίσει επί αυτής»* και επίσης ότι *«Πρόσωπο το οποίο έχει παράπονο από τους όρους οποιασδήποτε απόφασης του Τελώνη δύναται να προσφύγει στο Διευθυντή Τμήματος Τελωνείων η απόφαση του οποίου είναι τελική και αμετάκλητη»*. Πουθενά στο Κεφ. 291 δεν ορίζεται η Επιτροπή, ως το όργανο που έχει αρμοδιότητα να παρέμβει για να επιληφθεί διαφορών που προκύπτουν συνεπεία της επιβολής φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων.

Παρενθετικά, παρόλο που η Κ.Δ.Π. 303/2008 δεν εμπίπτει στην καθ' ύλην αρμοδιότητα της Επιτροπής, επισημαίνεται ότι ο μέγιστος συντελεστής των €4,47 ανά τόνο βάρους ή κυβικό μέτρο που επικαλείται η P&M ότι θα μπορούσε να επιβάλλει η καταγγελλόμενη, δεν αφορά τις μεταφορές φορτίου με νταλίκες, αλλά αφορά τις μεταφορές αυτοκινήτων σε νταλίκες. Την ίδια επισημάνση έκανε και ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων, ο οποίος σε απαντητική επιστολή του προς το νομικό εκπρόσωπο της καταγγέλλουσας στις 24/10/2016 αναφέρει ότι: *«Το υπό αναφορά φορτίο μεταφέρεται σε νταλίκες οι οποίες δεν μπορούν να θεωρούνται ως αυτοκίνητα [...] και τα οποία υπάγονται στα φορτία με μεγάλο κυβισμό»*. Η Επιτροπή επιθυμεί να καταστήσει σαφές ότι οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες της πηγάζουν και εκπορεύονται από τις πρόνοιες του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου. Παρέμβαση της Επιτροπής χωρεί εκεί μόνο όπου παρατηρείται στρέβλωση του ανταγωνισμού στην αγορά κατά παράβαση της εν λόγω Νομοθεσίας. Γι' αυτό, η Επιτροπή διαφωνεί με τη θέση που εξέφρασε η P&M ότι ενόψει των διατάξεων της σχετικής νομοθεσίας (Κεφ. 291, Κ.Δ.Π 221/82 και Κ.Δ.Π 303/2008) η επιβολή χρέωσης για FIOS στη βάση οποιωνδήποτε άλλων κριτηρίων πέραν του βάρους του φορτίου και στη βάση των συντελεστών που διαλαμβάνονται εκεί είναι λανθασμένη και παράνομη. Η Επιτροπή, ενεργώντας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της,

<sup>45</sup> Βλ. Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl της 6ης Απριλίου 2017, Υπόθεση C-177/16 σκ. 16.

προέβη στη νομική και οικονομική ανάλυση που παρουσιάζεται πιο κάτω (σημείο 8.4.2.1), για να διαπιστώσει αν και κατά πόσο οι χρεώσεις της Salamis Shipping συνιστούν περίπτωση υπερτιμολόγησης κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ.

Πέραν των όσων αναφέρθηκαν, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Salamis Shipping κατά τον καθορισμό της χρέωσης για έξοδα FIOS €18/τόνο, αλλά και κατά την αναθεωρημένη τιμολόγηση κατά τον Φεβρουάριο 2017 όταν η χρέωση μετονομάστηκε σε Agency Fee, περιέλαβε κατά την κοστολόγηση της εκτός από τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης και στοιβασίας, τα επιπρόσθετα έξοδα, όπως το κόστος σε σχέση με τα ιδιόκτητα μηχανήματα και τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, το προσωπικό, τους ελεγκτές των φορτίων κλπ. Εξ' όσων υπέδειξε η καταγγελλόμενη, κάθε πρακτορείο αναλύει και διαχωρίζει με διαφορετικό τρόπο και μεθοδολογία τα διάφορα έξοδα και τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που προσφέρει, χρησιμοποιώντας διαφορετικούς ορισμούς. Η καταγγελλόμενη λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τα έξοδα και τα κόστη της (όπως π.χ. ποσότητα των φορτίων, είδος των φορτίων, πόσες ομοχειρίες εργατών χρειάζεται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου, τον εξοπλισμό και το προσωπικό που χρειάζεται, υπερωρίες προσωπικού κτλ.).

Περαιτέρω, η Επιτροπή διαφωνεί με τον ισχυρισμό της P&M ότι παραπλανήθηκε από τα όσα αόριστα και ατεκμηρίωτα καταγράφονται στην επιστολή του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων ημερομηνίας 3/3/2011 προς την καταγγέλλουσα και ειδικότερα από την αναφορά ότι *«το ποσό των €18 κατά τόνο με το οποίο χρεώνεστε δεν υπερβαίνει τις πρόνοιες του Επίσημου Καταλόγου Δικαιωμάτων Φ.Ι.Ο»*.

Η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι, όπως προκύπτει από τη νομική και οικονομική της ανάλυση, αυτό που στην ουσία απασχόλησε την Επιτροπή στη βάση της καταγγελίας που υπεβλήθη, είναι το αν και κατά πόσο οι χρεώσεις της Salamis Shipping ήταν υπερβολικά ψηλές, κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ και όχι αν οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης υπερέβαιναν ή όχι τις πρόνοιες του Επίσημου Καταλόγου Δικαιωμάτων Φ.Ι.Ο.

Επίσης, η Επιτροπή δεν συμμερίζεται τον ισχυρισμό της P&M ότι αν ζητούσε πληροφόρηση από τις DP World, United Stevedoring Co. Ltd και Sarris Shipping Services Ltd αναφορικά με τις δικές τους χρεώσεις και ειδικότερα τον τρόπο υπολογισμού των FIOS, θα ήταν σε θέση να εκτιμήσει καλύτερα το κατά πόσο οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης ήταν υπερβολικά υψηλές.

Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι καμία εκ των τριών αυτών εταιρειών δεν δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro. Η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν θα ήταν δόκιμο να είχαν ζητηθεί πληροφορίες αναφορικά με τον

τρόπο υπολογισμού των FIOS από την DP World διότι αυτή η εταιρεία δεν δραστηριοποιείται στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά είναι η διαχειρίστρια εταιρεία του λιμανιού και για τον σκοπό αυτό εισέπραττε κατά τον ουσιώδη χρόνο ποσό ύψους €150 (Terminal operator charges) από την Salamis Shipping, που ως πελάτης της χρησιμοποιεί το τερματικό του λιμανιού για να μεταφέρει εμπορεύματα με πλοία τύπου Ro-Ro.

Εξάλλου, τα όσα διατείνεται η P&M περί υπολογισμού της πάγιας χρέωσης των €150 είναι αυθαίρετοι υπολογισμοί χωρίς πραγματική βάση. Η P&M δήλωσε ότι έχει την πεποίθηση ότι η χρέωση των €150 περιλαμβάνει τη χρέωση των €55,11 για αχθοφορικά έξοδα συν €93,87 που αντιστοιχούν σε 21 τόνους x €4,47 για FIOs (στρογγυλεμένα σε €150), ισχυρισμός που δεν επιβεβαιώνεται ούτε από την DP World ούτε από κανένα άλλο στοιχείο που προσκόμισε η P&M. Εξ' όσων διαφαίνεται από τους πίνακες 13 και 14 (αναλύσεις χρεώσεων ανά τρέιλερ ανά βάρος φορτίου), αλλά και από τον Πίνακα 15 (αναλυτική κατάσταση χρεώσεων), η χρέωση terminal operator charges ανέρχεται κατά τον ουσιώδη χρόνο σε €150 ανεξαιρέτως του βάρους του τρέιλερ. Προκύπτει συνεπώς ότι η εν λόγω χρέωση της DP World επιβάλλεται ανά νταλίκας και δεν σχετίζεται με το βάρος της εκάστοτε νταλίκας.

Επίσης, κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης προέκυψε ότι ούτε η United Stevedoring Co. Ltd ούτε κανένας άλλος ανταγωνιστής της Salamis Shipping δεν δραστηριοποιείται στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro με τακτά δρομολόγια στη σχετική γεωγραφική αγορά και άρα δεν θα ήταν δόκιμο και ορθό να συγκριθούν οι χρεώσεις της εταιρείας που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια με τις χρεώσεις της Salamis Shipping που μεταφέρει εμπορεύματα σε πλοία τύπου Ro-Ro. Επαναλαμβάνεται ότι η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης των εμπορευματοκιβωτίων είναι πολύ διαφορετική από τη φορτοεκφόρτωση των νταλικών για αυτό και οι χρεώσεις επίσης διαφέρουν.

Περαιτέρω, κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης διαφάνηκε ότι η Sarris Shipping Services Ltd ανέστειλε τις δραστηριότητες της σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro στις 24/11/2010 και επομένως δεν θα μπορούσε να γίνει οποιαδήποτε σύγκριση σε σχέση με τον τρόπο υπολογισμού των FIOS μεταξύ αυτής της εταιρείας και της Salamis Shipping.

Η Επιτροπή αξιολόγησε πρόσθετα και τον ισχυρισμό της P&M ότι «*τα FIOS που χρεώνει ο Λιμένας Λαυρίου προς τη ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. είναι στην πραγματικότητα πολύ λιγότερα (μεταξύ €34.20 και €59.00) από το ποσό των €{...} που ισχυρίζεται η καταγγελλόμενη ότι καταβάλλει για FIOS GR προς την αδελφή της εταιρείας. Κάτι που σημαίνει ότι τα κέρδη της καταγγελλόμενης ή και του Ομίλου Εταιρειών στον οποίο αυτή ανήκει είναι ακόμη μεγαλύτερα*».

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η καταγγελλόμενη σε επιστολή της ημερομηνίας 1/11/2019 ανέφερε ότι το ποσό των €{...} αφορά την πρακτοριακή χρέωση της Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε και όχι άμεση χρέωση του Λιμένος Λαυρίου. Οι χρεώσεις αυτές αφορούν άλλη εταιρεία από την καταγγελλόμενη και δεν αποτελούν εισόδημα αυτής (της Salamis Shipping). Η καταγγελλόμενη, ενεργώντας ως ναυτιλιακός πράκτορας στο λιμάνι Λεμεσού, εισπράττει αυτά τα ποσά και τα αποδίδει αυτούσια στο ναυτιλιακό πράκτορα του Λιμανιού Λαυρίου. Όπως είναι αναμενόμενο στον καθορισμό της πρακτοριακής χρέωσης της Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά και άλλα έξοδα της, ως ο ναυτιλιακός πράκτορας του Λιμανιού Λαυρίου, όπως και το κέρδος της εν λόγω εταιρείας. Συνεπώς, ο ισχυρισμός ότι τα κέρδη της καταγγελλόμενης ή/και του Ομίλου Εταιρειών στον οποίο αυτή ανήκει είναι ακόμη μεγαλύτερα, δεν βρίσκει την Επιτροπή σύμφωνη, καθώς το έσοδο αυτό δεν προστίθεται στα κέρδη της καταγγελλόμενης, αφού αποδίδεται αυτούσιο στην ελληνική εταιρεία Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε., ενώ το αντικείμενο της παρούσας καταγγελίας αφορά τις χρεώσεις της Salamis Shipping και όχι άλλων εταιρειών του ομίλου αυτής. Συνεπώς η οικονομική ανάλυση διενεργήθηκε λαμβάνοντας αποκλειστικά υπόψη τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης επιχείρησης.

#### **8.4.2 Ισχυρισμοί περί λανθασμένων προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής με τη λήψη επιπρόσθετων στοιχείων για εκτίμηση του ύψους του περιθωρίου κέρδους της καταγγελλόμενης και υπόθεση *United Brands***

Η P&M διατείνεται ότι για να εκτιμηθεί κατά τρόπο αντικειμενικό και ορθό το ύψος του περιθωρίου κέρδους μιας δεσπόζουσας επιχείρησης, θα πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσο η τιμή χρέωσης είναι δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης υπηρεσίας. Συνεπώς λανθασμένα λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή οποιαδήποτε άλλα στοιχεία πέραν αυτών που προσδιόριζαν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών για την καταγγελλόμενη σε συνάρτηση με την τιμή χρέωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επίσης, η P&M εξέθεσε τον ισχυρισμό ότι βάσει της νομολογίας της *United Brands*, καθώς επίσης και των Προτάσεων του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl (Υπόθεση C-177/16), υπάρχουν διάφοροι τρόποι και μέθοδοι προκειμένου να καθοριστεί αν η τιμή χρέωσης είναι υπερβολική. Θα μπορούσε να γίνει σύγκριση της τιμής χρέωσης των FIOS (α) από την ίδια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση σε διαφορετικά χρονικά σημεία, (β) από την ίδια ή άλλες επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση σε διαφορετικά χρονικά σημεία και, (γ) από άλλες επιχειρήσεις στην ίδια γεωγραφική αγορά.

Καμία από τις εν λόγω εναλλακτικές μεθόδους δεν έχει χρησιμοποιηθεί από την Επιτροπή προκειμένου να καθοριστεί αν η επιβαλλόμενη τιμή χρέωσης των FIOS από την καταγγελλόμενη εκτός από παράνομη δύναμη του Κεφ. 291 ήταν και υπερβολικά ψηλή.

Συναφείς προς τούτες είναι και οι θέσεις της P&M, όπως παρουσιάζονται στην έκθεση της Deloitte όπου επισημάνθηκε ότι: «η καταγγελλόμενη, μετά τις 17 Νοεμβρίου 2010 που απέκτησε το μονοπώλιο στη σχετική αγορά υπηρεσιών, εκμεταλλευόμενη καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση της, επέβαλλε χρεώσεις για FIOS πέραν του διπλάσιου από αυτές που επέβαλλαν ως τότε οι μοναδικοί ανταγωνιστές τους, Sarris Shipping». Επιπλέον υποδείχθηκε μεταξύ άλλων ότι εάν η Επιτροπή προχωρούσε σε σύγκριση των χρεώσεων της καταγγελλόμενης με γειτονικά λιμάνια θα κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η τιμολόγηση της Salamis Shipping είναι μη δίκαιη. Θα ανέμενε κανείς ότι δύο συγγενικές εταιρείες Σαλαμής Ναυτιλιακή Α.Ε. και Salamis Shipping να εφαρμόζουν παρόμοιες χρεώσεις για τις ίδιες υπηρεσίες, κάτι που δεν συμβαίνει, καθώς οι χρεώσεις FIOs της Σάλαμης Ναυτιλιακή Α.Ε που δραστηριοποιείται στο Λαύριο είναι χαμηλότερες ακόμα και από το συντελεστή που προνοείται στην Κ.Δ.Π. 303/2008 για τα Κυπριακά λιμάνια και σημαντικά χαμηλότερη από το ποσό που χρεώνει η Salamis Shipping.

### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή απορρίπτει τη θέση αυτή, καθώς όπως φαίνεται στο Κεφάλαιο Οικονομική Ανάλυση σχετικά με την υπερβολική τιμολόγηση, αξιολογήθηκαν στοιχεία που αφορούν έσοδα και άμεσα έξοδα που πηγάζουν από την κατηγορία «freight and forwarding» (Πίνακας 12) το μεγαλύτερο μέρος της οποίας αφορά την πρακτορική αμοιβή από φορτοεκφόρτωση πλοίων (FIOS CY). Από την ανάλυση αυτή φάνηκε ότι το περιθώριο κέρδους για την κατηγορία αυτή κυμάνθηκε από {...}%, {...}%, {...}% και {...}% για τα έτη 2014-2017, αντίστοιχα. Τα ποσοστά αυτά δεν λαμβάνουν υπόψη τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας, όπως έξοδα διανομής και πωλήσεων, έξοδα διοίκησης και έξοδα χρηματοδότησης. Η Επιτροπή, όπως φαίνεται από το Κεφάλαιο «Κατανομή λειτουργικών και άλλων εξόδων στο δρομολόγιο Λεμεσός -Λαύριο και Λαύριο – Λεμεσός» προέβη σε κατανομή των λειτουργικών εξόδων που αφορούν το εν λόγω δρομολόγιο και κατέληξε σε ποσοστά περιθωρίου κέρδους που ανέρχονται σε [6-10]% και [20-25]% για τα έτη 2016 και 2017 αντίστοιχα, τα οποία δεν κρίνονται από την Επιτροπή ως υπερβολικά ψηλά.

Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω και τους ισχυρισμούς της P&M αναφορικά με τις εναλλακτικές μεθόδους που προτείνει ότι θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς σύγκρισης της τιμής χρέωσης των FIOS (επικαλούμενο το τεστ της *United Brands*).

Σε ό,τι αφορά την πρώτη εναλλακτική μέθοδο που προτείνει η P&M, ήτοι τη σύγκριση των χρεώσεων FIOS της δεσπόζουσας επιχείρησης σε διαφορετικά χρονικά σημεία, που ανήλθε στα €18.00 περί το 2010 σε σχέση με ΛΚ6.00 (€10.25) ανά τόνο βάρους για τα έτη 2006 και 2007, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα έτη 2006 και 2007 είναι εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας γι' αυτό και δεν έγινε οποιαδήποτε σύγκριση. Ειδικότερα, ενώ στην καταγγελία

παρατίθεται ο ισχυρισμός ότι οι αυθαίρετες χρεώσεις των καταγγελλομένων έναντι των παραπονούμενων δεν είναι μόνο πρόσφατο φαινόμενο αφού ξεκίνησαν από το 2007, εντούτοις τα εμπλεκόμενα μέρη δεν συνεργάζονταν από το 2007 μέχρι το 2010, καθώς διακόπηκε η μεταξύ τους συνεργασία,<sup>46</sup> γι' αυτό στην προκειμένη υπόθεση οι κατ' ισχυρισμό παραβάσεις, τυγχάνουν διερεύνησης από τα τέλη του 2010 μέχρι και το 2017, έτος υποβολής της καταγγελίας.

Από το έτος 2006 μέχρι τις 22/11/2010, η καταγγέλλουσα χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες άλλης εταιρείας (της ANEK) που εκτελούσε το δρομολόγιο Λεμεσού-Πειραιά. Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, το 2007 κατ' εξαίρεση η P&M χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες της καταγγελλόμενης για 1 ή 2 τρέιλερ μόνο. Έκτοτε, η πρώτη φορά που ζήτησε η P&M να λάβει τις υπηρεσίες της καταγγελλόμενης ήταν κατά ή περί τις 19/11/2010 μετά που αποχώρησε η εταιρεία με την οποία συνεργαζόταν μέχρι τότε. Για διάρκεια ενός μεγάλου χρονικού διαστήματος δεν υπήρχε εν τοις πράγμασι καμία συνεργασία μεταξύ καταγγέλλουσας και καταγγελλόμενης, γι' αυτό οι κατ' ισχυρισμό παραβάσεις αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση, έτυχαν εξέτασης από τα τέλη του 2010 όταν επανάρχισε η συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών μέχρι και το 2017, έτος υποβολής της καταγγελίας.

Σε κάθε περίπτωση από την οικονομική ανάλυση που διενεργήθηκε, προκύπτει ότι η χρέωση FIOS των €18.00, διατηρήθηκε σταθερή από τη Salamis Shipping για όλα τα έτη από το 2010-2017, και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υπερβολική στη βάση των οικονομικών αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν.

Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη εναλλακτική μέθοδο που προτείνει η P&M, ήτοι σύγκριση των χρεώσεων μεταξύ της ίδιας ή άλλης επιχείρησης σε άλλες γεωγραφικές αγορές, η Επιτροπή παρατηρεί ότι υπάρχουν αισθητές διαφορές μεταξύ της Κύπρου και άλλων χωρών, όπως η Ελλάδα, ώστε μια τέτοια σύγκριση θα ήταν απρόσφορη, καθώς υφίστανται διαφορετικές συνθήκες ανταγωνισμού συμπεριλαμβανομένων και διαφορών στα κόστη των εταιρειών που προκύπτουν από τη φορολογία, μισθοδοτικές διαφορές υπαλλήλων κτλ.

Επίσης, όσον αφορά τις χρεώσεις του Λιμένος Λαυρίου για εκφορτωτικά (FIOS GR), οι εν λόγω χρεώσεις αφορούν άλλη εταιρεία και δεν αποτελούν εισόδημα της καταγγελλόμενης. Η καταγγελλόμενη διατείνεται πως ενεργώντας ως ναυτιλιακός πράκτορας στο λιμάνι Λεμεσού εισπράττει αυτά τα ποσά και τα αποδίδει αυτούσια στο ναυτιλιακό πράκτορα του Λιμανιού Λαυρίου. Η Επιτροπή τονίζει ότι σε σχέση με το θέμα των χρεώσεων του Λιμανιού Λαυρίου, απέστειλε στις 12/6/2019 ερωτηματολόγιο στη καταγγελλόμενη, η οποία σε απάντηση της ημερομηνίας 18/7/2019 ανέφερε ότι ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας ότι το Λιμάνι Λαυρίου

---

<sup>46</sup>Βλ. Απόφαση υπ' αριθμόν 1/2013 της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού

δεν χρεώνει οποιαδήποτε δικαιώματα είναι ανυπόστατος. Επισυνάφθηκε επίσης επιστολή από το Λιμάνι Λαυρίου προς την Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. ημερομηνίας 14/6/2019, η οποία ετοιμάστηκε για το σκοπό της παρούσας έρευνας και στην οποία αναφέρεται ρητά ότι οι χρεώσεις πραγματοποιούνται βάσει των επίσημων δηλωτικών και από το έτος 2010 μέχρι και σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί προς την εταιρεία Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε., ανεξαιρέτως και με κάθε λεπτομέρεια όλες οι προβλεπόμενες χρεώσεις δικαιωμάτων και εργασιών.

Συνεπώς, οι χρεώσεις της ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. που εισηγείται η P&M ότι έπρεπε να τύχουν σύγκρισης με αυτές της Salamis Shipping που δραστηριοποιείται σε άλλη γεωγραφική αγορά, είναι αναμενόμενο να διαφέρουν. Αυτό προκύπτει και από την απλή παρατήρηση των χρεώσεων που επιβάλλουν στις δύο εταιρείες, αφενός ο λιμένας Λαυρίου και αφετέρου ο λιμένας Λεμεσού, χρεώσεις που οι δύο εταιρείες ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. και Salamis Shipping μετακυλούν στους πελάτες τους.

Επομένως, η Επιτροπή δεν προέβη σε σύγκριση με τις χρεώσεις σε γειτονικά λιμάνια, καθώς αυτά αφ' ενός δεν αποτελούν εναλλακτική λύση για τη διαδρομή Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός και αφ' ετέρου δεν μπορούν να αποτελέσουν βάσιμη σύγκριση, εφόσον σε κάθε Λιμάνι υφίστανται διαφορετικές συνθήκες και κόστος.

Προς επίρρωση, παρατίθεται απόσπασμα από την ακυρωτική απόφαση του ΔΕΦΑΘ με αριθμό 2194/2004 δια της οποίας ανέπεμψε υπόθεση σχετική με υπερβολική τιμολόγηση στην Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού :

*«Επειδή, η μέθοδος, που χρησιμοποίησε η Επιτροπή Ανταγωνισμού για τον καθορισμό του ανώτατου ορίου στο ποσοστό της επιβαλλόμενης από την ΑΕΠΙ προμήθειας για την είσπραξη των μηχανικών και ειδικότερα των φωνογραφικών δικαιωμάτων των αντισυμβαλλόμενων δημιουργών, είναι απρόσφορη, διότι η σύγκριση του ελληνικού Ο.Σ.Δ. με τον αντίστοιχο ελβετικό, με μόνο επιχείρημα τη μικρή μεταξύ τους διαφορά ως προς το ύψος των εισπράξεων για τα μηχανικά δικαιώματα του έτους 1999, δεν λαμβάνει υπόψη τις αισθητές διαφορές, που υπάρχουν στις σχετικές αγορές των δύο κρατών, όπως η μεγάλη έκταση της πειρατείας και η δυσκολία της είσπραξης των μηχανικών και ιδιαίτερα των φωνογραφικών δικαιωμάτων από τις δισκογραφικές εταιρείες, που υπάρχουν στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να απαιτείται από τον ελληνικό Ο.Σ.Δ. μεγαλύτερο κόστος για την είσπραξη των δικαιωμάτων αυτών, από το κόστος που απαιτείται για την είσπραξη των αντίστοιχων δικαιωμάτων από τον ελβετικό Ο.Σ.Δ. Αντίθετα, ως κριτήριο ελέγχου του ύψους των προμηθειών, που εισπράττει η προσφεύγουσα για τα μηχανικά δικαιώματα, έπρεπε να ληφθεί υπόψη το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας στην Ελλάδα, καθώς και περισσότερο ασφαλής μέθοδος, στην προκείμενη περίπτωση που οι συγκρινόμενες αγορές δεν είναι ομοιόμορφες, είναι η κοστολογική ανάλυση, αφού με τη μέθοδο*

αυτή είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς. <sup>47</sup> (Η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής).»

Επίσης, η Επιτροπή έχει τη θέση ότι η P&M προέβη σε ανόμοιες συγκρίσεις χρεώσεων μεταξύ λιμανιών Λαυρίου, Πάτρας, Αγκόνας και Λεμεσού, καθώς συγκρίνονται χρεώσεις για ανόμοιες υπηρεσίες. Επίσης, εσφαλμένα υπέδειξε η P&M ότι η χρέωση για φορτοεκφορτωτικά έξοδα από το Λιμάνι Λεμεσού αντιστοιχεί σε €540 μέχρι €700 ανά νταλικά, καθώς η χρέωση που επιβάλλεται από τη διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού Λεμεσού (DP World) ανέρχεται σε €150 ανά νταλικά.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή απορρίπτει τη θέση της P&M ότι θα μπορούσε να γίνει σύγκριση με άλλες γεωγραφικές αγορές.

Σε ό,τι αφορά την τρίτη εναλλακτική μέθοδο που προτείνει η P&M, δηλαδή τη σύγκριση μεταξύ χρεώσεων της καταγγελλόμενης (€18/τόνο) σε σχέση με της Sarris Shipping (€8.00), η Επιτροπή σημειώνει πως μια τέτοια σύγκριση θα ήταν απρόσφορη, καθώς η εν λόγω εταιρεία έχει τερματίσει προ πολλού τις δραστηριότητές της και ως εκ τούτου δεν μπορεί κάποιος να γνωρίζει πως θα διαμορφώνονταν οι τιμές της με την πάροδο του χρόνου.

Η Επιτροπή τονίζει ότι δεν μπορεί να κριθεί το ύψος των χρεώσεων της Sarris Shipping κατά πόσο είναι εύλογο ή όχι χωρίς γνώση του υποκείμενου κόστους και ως εκ τούτου της επικερδότητας των χρεώσεών της.

Η Επιτροπή δεν δύναται να εκφέρει γνώμη για τις χρεώσεις εξόδων FIOS που βασίζονται σε υποθετικά σενάρια για μια εταιρεία που έχει τερματίσει προ πολλού τις δραστηριότητές της. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η χρέωση FIOS €18.00 εφαρμόστηκε πριν από τις 24/11/2010 προς πελάτες της Salamis Shipping,<sup>48</sup> προτού δηλαδή η Sarris Shipping τερματίσει τις δραστηριότητές της. Η Επιτροπή απορρίπτει τη θέση της P&M ότι θα μπορούσε να γίνει σύγκριση μεταξύ άλλων επιχειρήσεων στην ίδια γεωγραφική αγορά, καθώς δεν υφίσταντο κατά τον ουσιώδη χρόνο (2010 – 2017) άλλες επιχειρήσεις που να ασκούν όμοιες δραστηριότητες στη σχετική αγορά.

Επομένως, δεν θα ήταν αναμενόμενο από την καταγγελλόμενη να εφαρμόζει το ίδιο ύψος χρεώσεων κατά το έτος 2007 μέχρι το έτος 2017 (δηλαδή 10 έτη μεταγενέστερα), καθώς οι χρεώσεις μεταβάλλονται σύμφωνα με τα υποκείμενα κόστη και εν πάση περιπτώσει οι χρεώσεις των ετών πριν το 2010 δεν εμπίπτουν στον ουσιώδη χρόνο της καταγγελίας.

<sup>47</sup> Βλ. Απόφαση. ΔΕφαΘ 2194/2004 ΔιΔικ 2005, 1369, όπου το δευτεροβάθμιο δικαστήριο έκρινε ως απρόσφορη την απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού να προβεί σε σύγκριση των γεωγραφικών αγορών της Ελλάδας και της Ελβετίας λόγω σημαντικών διαφορών μεταξύ των δύο.

<sup>48</sup> Προς τούτο επισύναψε αριθμό τιμολογίων προς πελάτες της στα οποία επιβλήθηκε η χρέωση FIOS που είχαν εκδοθεί κατά τα έτη 2009-2010 σε σχέση με τρέιλερ/ψυγεία.



#### **8.4.3 Ισχυρισμός περί εσφαλμένης ανάλυσης των χρεώσεων της καταγγελλόμενης προς την καταγγέλλουσα σε συνάρτηση με τις χρεώσεις προς την αδελφική της εταιρεία C.I.R.**

Η Ρ&Μ προβάλλει τον ισχυρισμό ότι λανθασμένα η Επιτροπή ανέλυσε τα στοιχεία των χρεώσεων προς την καταγγελλόμενη και προς την C.I.R., παραγνωρίζοντας το γεγονός ότι τόσο η C.I.R. όσο και η ΣΑΛΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. έχουν ένα και μοναδικό μέτοχο την Salamis Tours (Holdings) Public Ltd.

Κατά συνέπεια, η φαινομενικά παρόμοια χρέωση την οποία επιβάλλει η καταγγελλόμενη προς την καταγγέλλουσα και την C.I.R. δεν οδηγεί στην εξαγωγή συμπεράσματος περί ομοιόμορφης τιμολογιακής πολιτικής. καθότι οτιδήποτε πληρώνει η C.I.R. προς την καταγγελλόμενη καταλήγουν στον κοινό τους μέτοχο.

#### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι η Ρ&Μ σε επιστολή της ημερομηνίας 17/7/2018 σημείωσε μεταξύ άλλων τα ακόλουθα: *«Θα πρέπει, κατά την άποψη μου, να διερευνηθεί το ύψος της χρέωσης τόσο του ναύλου όσο και των άλλων εξόδων που χρεώνει η καταγγελλόμενη εταιρεία στην αδελφή της εταιρεία (C.I.R.) η οποία ανταγωνίζεται τους παραπονούμενους για την παροχή των ίδιων και/ή παρόμοιων υπηρεσιών με αυτές που παρέχει η καταγγελλόμενη προς τους παραπονούμενους. Ειδικότερα θα πρέπει να διερευνηθεί το ύψος των χρεώσεων της καταγγελλόμενης προς την C.I.R. για την εξαγωγή πατατών από τα Κοκκινοχώρια στην Ελλάδα».*

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης έτυχαν ενδελεχούς διερεύνησης οι εν λόγω τοποθετήσεις της καταγγέλλουσας. Παρόλα αυτά, και ενώ η ίδια η Ρ&Μ είχε παροτρύνει την εν λόγω διερεύνηση, αφότου της κοινοποιήθηκαν τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής, προέβαλε τον ισχυρισμό ότι λανθασμένα η Επιτροπή ανέλυσε τα στοιχεία των χρεώσεων προς την καταγγελλόμενη και προς την C.I.R., παραγνωρίζοντας το γεγονός ότι ανήκουν στον ίδιο όμιλο, ως και η ίδια το είχε επικαλεστεί.

Η Επιτροπή τονίζει καταρχάς ότι η ίδια η Ρ&Μ, ενώ γνώριζε εξ αρχής ότι οι δύο εταιρείες ανήκουν στον ίδιο όμιλο, εισηγήθηκε τη σύγκριση των χρεώσεων που επιβάλλει η καταγγελλόμενη αφενός στην Ρ&Μ και αφετέρου στην C.I.R. γιατί θεωρούσε ότι περιέρχεται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό έναντι της αδελφικής εταιρείας της Salamis Shipping. Σε δεύτερο χρόνο, ισχυρίζεται ότι εσφαλμένα η Επιτροπή παραγνώρισε ότι πρόκειται για εταιρείες του ίδιου ομίλου.

Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ναι μεν η καταγγελλόμενη και η C.I.R. έχουν κοινό μέτοχο, παρόλα αυτά κάθε εταιρεία ως ξεχωριστή οικονομική οντότητα οφείλει να

παραμένει κερδοφόρα προς τους μετόχους της μέσω της επιβολής των δικών της χρεώσεων για υπηρεσίες που παρέχει η ίδια. Εξ' άλλου, η καταγγελλόμενη στην εν λόγω περίπτωση είναι η Salamis Shipping Services Ltd και όχι η μητρική εταιρεία Salamis Tours (Holdings) Public Ltd.

Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η C.I.R., έχει δικό της προσωπικό και διοίκηση και είναι ξεχωριστή από την καταγγελλόμενη. Η κάθε εταιρεία ενεργεί ανεξάρτητα από την άλλη για τη διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων της. Κάθε εταιρεία του ομίλου αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα, δραστηριοποιείται οικονομικά αυτοτελώς και τιμολογεί τις υπηρεσίες που προσφέρει με σκοπό την κάλυψη των εξόδων της και τη δημιουργία ενός εύλογου περιθωρίου κέρδους, ανεξαρτήτως του αν υπάγεται ή όχι σε όμιλο επιχειρήσεων.

Η Επιτροπή έχει τη θέση ότι κάθε εταιρεία, ως ξεχωριστή οικονομική οντότητα, έχει το δικαίωμα και οφείλει να παραμένει κερδοφόρα ανεξαρτήτως του κατά πόσο ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών με άλλες κερδοφόρες εταιρείες. Συγκρίνοντας τις χρεώσεις που επιβλήθηκαν προς την καταγγέλλουσα και προς την C.I.R., η Επιτροπή τονίζει ότι οι μικρές διαφορές που προκύπτουν (βλ. Κεφ. 8.5.2.3) στην τιμολόγηση της Salamis Shipping υφίστανται λόγω του ότι η C.I.R. ήταν και είναι με μεγάλη διαφορά ο μεγαλύτερος και βασικότερος πελάτης και όχι λόγω του ότι ανήκουν και οι δυο στον ίδιο όμιλο εταιρειών.

Η Επιτροπή, μέσα από την οικονομική ανάλυση που διενεργήθηκε (βλ. Κεφ. 8.5.2.3) κρίνει πως δεν συντρέχει περίπτωση διακριτικής μεταχείρισης προς όφελος της C.I.R. και εις βάρος της P&M εκ μέρους της Salamis Shipping.

#### **8.4.4 Ισχυρισμοί περί εσφαλμένης αποδοχής από την Επιτροπή της θέσης της καταγγελλόμενης αναφορικά με τον απαιτούμενο χρόνο και το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό και μηχανήματα που απαιτούνται για τη φορτοεκφόρτωση των τρέιλερς**

Η P&M προβάλλει τον ισχυρισμό ότι όσα υπέδειξε η καταγγελλόμενη για τη διαδικασία και χρόνο φορτοεκφόρτωσης των τρέιλερς της δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Η P&M προσκόμισε οπτικογραφημένο υλικό όπου φαίνεται η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης μιας νταλίκας, η οποία διαρκεί 5-10 λεπτά και στην οποία συμμετέχουν 3 πρόσωπα και ένα ειδικό μηχανήμα μεταφοράς.

Επιπλέον προβάλλεται η θέση από τη P&M ότι η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης ενός container σε πλοίο τύπου Lo-Lo είναι πολύ πιο δύσκολη και χρονοβόρα από τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης μιας νταλίκας σε πλοίο τύπου Ro-Ro (κατ' επίκληση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής M. 5756-DFDS/NORFOLK) και άρα οι χρεώσεις θα έπρεπε να ήταν χαμηλότερες για τη φορτοεκφόρτωση με πλοία Ro-Ro (βλ. επίσης τον εν προκειμένω ισχυρισμό στη σελίδα 11 της Έκθεσης της Deloitte).

## Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής

Η Επιτροπή αξιολόγησε τον ισχυρισμό της P&M ότι η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης ενός container σε πλοίο τύπου Lo-Lo είναι πολύ πιο δύσκολη και χρονοβόρα από τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης μιας νταλίκας σε πλοίο τύπου Ro-Ro γι' αυτό και η DP World χρεώνει για FIOS διπλάσιο ποσό για ένα 40άρι container (€300) σε σχέση με την αντίστοιχη χρέωση ανά νταλικά (€150) και συνεπώς θα έπρεπε οι χρεώσεις για τα Lo-Lo να είναι μεγαλύτερες.

Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται την άποψη της P&M ότι οι χρεώσεις για την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων είναι ψηλότερες από αυτές για την φορτοεκφόρτωση νταλικών λόγω δυσκολότερης ή πιο χρονοβόρας διαδικασίας. Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5756 που επικαλείται η P&M, ξεκάθαρα αναφέρει ότι οι χρεώσεις για την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων (Lo-Lo) είναι ψηλότερες από αυτές για την φορτοεκφόρτωση νταλικών (Ro-Ro) λόγω του υψηλότερου κόστους επένδυσης που απαιτείται για κατασκευή τερματικού και γερανών στην περίπτωση του τερματικού για Lo-Lo, κάτι που δεν απαιτείται για την περίπτωση των Ro-Ro γιατί το μόνο που απαιτείται είναι ειδική ράμπα που διατίθεται στα πλοία.<sup>49</sup>

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι από στοιχεία που προσκομίστηκαν κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης επιβεβαιώνεται ότι οι χρεώσεις της διαχειρίστριας εταιρείας του τερματικού (DP World και Eurogate Ltd) για φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα για πλοία τύπου Ro-Ro είναι χαμηλότερες σε σχέση με τις αντίστοιχες χρεώσεις για πλοία εμπορευματοκιβωτίων.

Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ακόμα ότι η διαφορά στις χρεώσεις από τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού οφείλεται στο γεγονός ότι η Salamis Shipping αναλαμβάνει να διενεργήσει τη φορτοεκφόρτωση των πλοίων Ro-Ro με δικά της έξοδα και με δική της ευθύνη σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στην περίπτωση φορτοεκφόρτωσης των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, εργασία που παρέχεται από τη διαχειρίστρια του τερματικού. Αυτό το μειωμένο κόστος για τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού αντικατοπτρίζεται και στις περιορισμένες χρεώσεις που επιβάλλουν οι διαχειριστές των τερματικών για τρέιλερ (€150), το οποίο είναι αισθητά χαμηλότερο από αυτό που επιβάλλουν για εμπορευματοκιβώτια. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η διαφορά στις χρεώσεις οφείλεται όχι στο είδος της εργασίας που εκτελεί η διαχειρίστρια του τερματικού για τη φορτοεκφόρτωση, αλλά στο εύρος της εργασίας που αυτή καλείται να εκτελέσει, καθώς επαναλαμβάνεται ότι η φορτοεκφόρτωση των Ro-Ro εκτελείται πάντα από την ίδια την καταγγελλόμενη με περιορισμένη ευθύνη και λιγότερα έξοδα για τη διαχειρίστρια εταιρεία.

<sup>49</sup> Βλ. Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (M. 5756-DFDS/NORFOLK) σημείο 14: «*Moreover, terminal facilities are different; Lo-Lo needs a terminal with container cranes hence a large investment whereby Ro-Ro can be worked on a quayside without this investment due to the built-in ramp of a Ro-Ro vessel.*»

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν αποδέχεται τον ισχυρισμό της P&M ότι οι χρεώσεις για πλοία Ro- Ro έπρεπε να είναι χαμηλότερες σε σχέση με τα πλοία μεταφοράς.

Η Επιτροπή παρακολούθησε και οπτικοακουστικό υλικό που απέστειλε η P&M επικαλούμενη ότι η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης γίνεται σύντομα σε 5-10 λεπτά και απαιτούνται μόνο 3 άτομα για να αντικρούσει ουσιαστικά τα όσα ισχυρίστηκε η καταγγελλόμενη.

Η Επιτροπή, στο σημείο αυτό, επισημαίνει ότι στο πλαίσιο διενέργειας της δέουσας προκαταρκτικής της έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία τόσο από τα εμπλεκόμενα μέρη στην υπόθεση όσο και από τρίτους μη εμπλεκόμενους φορείς για να αντλήσει πληροφορίες σε ό,τι αφορά τη λειτουργία της εν λόγω αγοράς. Βασιζόμενη σε αυτά τα πραγματικά περιστατικά, η Επιτροπή έχει δεχθεί τις θέσεις της καταγγελλόμενης ότι αυτή χρησιμοποιεί δικό της εξοπλισμό και προσωπικό 12 ατόμων που απασχολείται επί τόπου για την φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ στο πλοίο.

Επίσης, όπως εξέθεσε η καταγγελλόμενη για την οργάνωση και προγραμματισμό της εν λόγω εργασίας και της παραλαβής και διεκπεραίωσης των αναγκών των πελατών του πλοίου απασχολούνται από την καταγγελλόμενη πολύ περισσότερα άτομα σε εξειδικευμένο γραφειακό προσωπικό από ό,τι χρειάζονται για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (περίπου 7 άτομα για το Ro-Ro Alexo, ενώ 4 άτομα για ένα container ship) ενόψει του ότι οι διαδικασίες οργάνωσης και συντονισμού της γραμμής Ro-Ro είναι πολύ πιο περίπλοκες και χρονοβόρες λόγω της ιδιαιτερότητας του κάθε ενός από τα διαφορετικά φορτία που μεταφέρονται. Στο πλοίο Ro-Ro μεταφέρονται εμπορεύματα με διάφορους τρόπους, ο καθένας από τους οποίους χρειάζεται ειδική μεταχείριση (όπως για παράδειγμα τρέιλερ, άλλα οχήματα, εμπορευματοκιβώτια με ξηρό φορτίο ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία, νταλίκες με ζώα κ.α.).

Η Επιτροπή δεν αρκέστηκε να εξάξει συμπεράσματα μόνο δια της παρακολούθησης του εν λόγω οπτικοακουστικού υλικού των λίγων λεπτών αλλά στη βάση όλων των στοιχείων του διοικητικού φακέλου. Πέραν όμως τούτου, εκτιμάται ότι η καταγγελλόμενη είναι σε θέση να γνωρίζει επακριβώς τον αριθμό των ατόμων που απασχολεί για τις δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης των τρέιλερς της. Σε κάθε περίπτωση, τα μέρη είναι υποχρεωμένα βάσει του Νόμου να παρέχουν αληθή στοιχεία σε περίπτωση αιτήματος συλλογής πληροφοριών κατά την προκαταρκτική έρευνα, ενώ σε αντίθετη περίπτωση παροχής ψευδών, ελλιπών, ανακριβών ή παραπλανητικών πληροφοριών προβλέπονται κυρώσεις (άρθρο 47 του Νόμου), αν και εφόσον προκύψουν αντίθετα αποδεικτικά στοιχεία.

**8.4.5 Ισχυρισμός καταγγέλλουσας σχετικά με υπερβολική χρέωση ύψους €2,022.37 στο τιμολόγιο αρ. 181126 ημερομηνίας 17/04/2018 εκ μέρους της καταγγελλόμενης που προέκυψε κατά τη διάρκεια της νύχτας λόγω καθυστερημένης άφιξης του πλοίου**

Η καταγγέλλουσα διατείνεται ότι η Επιτροπή παρερμήνευσε το λόγο για τον οποίο η καταγγέλλουσα αναφέρθηκε στο περιστατικό της 18/4/2018 και η αναφορά στη συγκεκριμένη περίπτωση έγινε για να διαφανεί ποιο είναι στην πραγματικότητα το ποσό που καταβάλλεται προς τη στοιβατορική εταιρεία για μια ολόκληρη βάρδια και μάλιστα νυχτερινή, η οποία έχει κόστος 50% μεγαλύτερο από την ημερήσια για τη φόρτωση ενός πλοίου τύπου Ro-Ro. Η P&M θεωρεί ότι η στοιβατορική εταιρεία επιβάλλει χρέωση για κάθε πόστο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση ενός πλοίου είτε αυτή διαρκεί 1 ώρα είτε 7 ώρες. Η χρέωση και στις δύο περιπτώσεις είναι ακριβώς η ίδια και έτσι είτε για τη φόρτωση 6 νταλικών της καταγγέλλουσας επρόκειτο είτε για τη φόρτωση 100 νταλικών της καταγγελλόμενης πάνω στο πλοίο, η χρέωση της στοιβατορικής εταιρείας για το πόστο θα ήταν η ίδια.

**Θέσεις/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι από στοιχεία που προσκομίστηκαν από την ίδια την καταγγελλόμενη στις 6/11/2020 φάνηκε ότι η ίδια δεν είχε προβεί σε καμία επιπλέον χρέωση για κάλυψη δικών της εξόδων ή/και υπερωριών, καθώς στις 11/04/2018 η καταγγελλόμενη είχε τιμολογηθεί (αριθμός τιμολογίου SI-18-02722) από την Διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού Λεμεσού, ήτοι την DP World, για το συγκεκριμένο ποσό και ως εκ τούτου αναγκάστηκε με τη σειρά της να το μετακυλήσει στην καταγγέλλουσα για το συγκεκριμένο ποσό το οποίο αφορούσε πρόσθετες ομοχειρίες. Η αναφορά που γίνεται από την καταγγέλλουσα στο ότι η χρέωση αφορούσε ολόκληρο το πλοίο δεν ευσταθεί, καθώς όπως φαίνεται στο τιμολόγιο που εξέδωσε η DP World, καταγράφονται τα συγκεκριμένα φορτία της καταγγέλλουσας εταιρείας και μόνο, τα οποία στη συνέχεια καταγράφηκαν και στο τιμολόγιο της καταγγελλόμενης προς την καταγγέλλουσα. Πέραν τούτου, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας για το «*πώς δικαιολογούνται οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης προς την καταγγέλλουσα για FIOS παρόμοιων ή και μεγαλύτερων ποσών μόνο για φορτοεκφόρτωση*» η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαχειρίστρια του λιμανιού προσφέρει διαφορετικές υπηρεσίες από ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία, εξ ου και η διαφορά στη χρέωση και ως τέτοιες δεν μπορούν να συγκριθούν μεταξύ τους.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι δεν τίθεται θέμα παρερμηνείας των όσων αναφέρθηκαν από την καταγγέλλουσα για το εν λόγω περιστατικό και απορρίπτει τους εν λόγω ισχυρισμούς.

#### **8.4.6 Ισχυρισμοί της P&M για μη στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου για την άρνηση παροχής ηλεκτροδότησης στα τρέιλερ ψυγεία που εκφορτώνονται στα πλοία Ro-Ro της Salamis Shipping**

Η P&M υποστηρίζει καταρχάς ότι εσφαλμένα η Επιτροπή θεώρησε ότι η νομοθεσία αναφορικά με τον περί Μεταφοράς Αγαθών δια Θαλάσσης Νόμο (Κεφ. 263) δεν υποχρεώνει την καταγγελλόμενη να μεριμνά για την ηλεκτροδότηση των νταλικών της καταγγέλλουσας έτσι ώστε τα ευπαθή εμπορεύματα που μεταφέρονται εντός αυτών να συντηρούνται σε άριστη κατάσταση.

Περαιτέρω, η P&M επισύναψε έκθεση για να ισχυριστεί ότι η τοποθέτηση των νταλικών στο εξωτερικό κατάστρωμα του πλοίου και η μη ηλεκτροδότηση τους, έχουν ως αποτέλεσμα τη φθορά τους από τα άλατα της θάλασσας και της λειτουργίας diesel mode που απαιτείται για τη συντήρηση του ευπαθών εμπορευμάτων, με πολλαπλάσιο μάλιστα οικονομικό κόστος για την P&M (από €180 - €250 ανά νταλικά ανάλογα με το φορτίο), καθώς και περιβαλλοντικές επιπτώσεις λόγω των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Περαιτέρω, λόγοι που σχετίζονται με την ασφάλεια επιβάλλουν αποφυγή λειτουργίας των νταλικών σε diesel mode.

#### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή επαναλαμβάνει και τονίζει καταρχάς ότι η εν λόγω νομοθεσία (Κεφ. 263) που παραπέμπει η καταγγέλλουσα, όπως και η Ευρωπαϊκή Οδηγία 98/18/EK<sup>50</sup>, δεν άπτονται των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής. Από την απλή ανάγνωση ωστόσο του κειμένου της εν λόγω νομοθεσίας, η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν γίνεται ξεκάθαρη μνεία περί της υποχρεωτικής ηλεκτροδότησης των ψυγείων επί του πλοίου. Το άρθρο του εν λόγω νόμου που υποδεικνύει η καταγγέλλουσα αναφέρεται στο ότι ο μεταφορέας επιδεικνύει *«τη δέουσα επιμέλεια για να καταστήσει τα αμπάρια, τους θαλάμους κατάψυξης και ψύξης, και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου στα οποία μεταφέρονται αγαθά, κατάλληλα και ασφαλή για την τοποθέτηση, μεταφορά και συντήρησή τους»*.

Σε σχέση με τη φθορά των νταλικών που τοποθετούνται στο πάνω μέρος του καταστρώματος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα εμπλεκόμενα μέρη προσκόμισαν εκ δια μέτρου αντίθετες απόψεις. Αυτό όμως που έχει σημασία είναι ότι η χωρητικότητα του κάθε πλοίου είναι συγκεκριμένη και στοιχεία που προσκομίστηκαν καταδεικνύουν ότι τόσο τα τρέιλερ της καταγγέλλουσας όσο και τα τρέιλερ της C.I.R. ήταν τοποθετημένα στα διάφορα καταστρώματα χωρίς να προκύπτει οποιαδήποτε εύνοια υπέρ της C.I.R..

<sup>50</sup> Οδηγία 2003/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 123 της 17/05/2003 σ. 0018 – 0021.

Η Επιτροπή, διαπιστώνει επίσης ότι είναι περιορισμένη και η δυνατότητα παροχής ρεύματος στο πλοίο, καθώς δεν είναι δυνατό να καλυφθούν όλα τα ψυγεία φορτία σε αυτό. Εξάλλου, οι ισχυρισμοί της P&M ότι λόγοι ασφάλειας σχετίζονται με την αποφυγή ατυχημάτων επιβάλλουν την αποφυγή λειτουργίας των νταλικών σε θέση ντίζελ στο πλοίο, κρίνονται από την Επιτροπή γενικοί και ως εκ τούτου δεν μπορούν να υιοθετηθούν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι στην πράξη δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται όλες οι πρίζες ταυτόχρονα για λόγους διασφάλισης της επάρκειας της ηλεκτροδότησης του πλοίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κριτήρια προτεραιότητας βάσει των οποίων αποφασίζεται η παροχή ηλεκτροδότησης είναι αντικειμενικά δικαιολογημένα. Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Salamis Shipping παρέχει ενίοτε ηλεκτροδότηση στις νταλικές της P&M και σε κάθε περίπτωση η παροχή αυτή είναι συχνότερη μετά την αναβάθμιση των μηχανολογικών της εγκαταστάσεων το έτος 2017, όπως παραδέχεται και η ίδια η P&M. Παράλληλα, η C.I.R. προβαίνει και αυτή ενίοτε, όπως και η P&M, σε αγορά πετρελαίου για ηλεκτροδότηση των νταλικών της.

#### **8.4.7 Ισχυρισμός περί δυσμενούς μεταχείρισης εις βάρος της P&M λόγω συστηματικής καθυστέρησης στην εκφόρτωση των νταλικών της P&M σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει για την εκφόρτωση των νταλικών της C.I.R., αδελφικής εταιρείας της Salamis Shipping**

Η P&M διατείνεται ότι από στοιχεία που προκύπτουν από τα GPS κατά την περίοδο από 28/2/2019 μέχρι και 26/06/2019 σε σύνολο 98 νταλικών της καταγγέλλουσας που βρίσκονταν στο πλοίο ALEXO (i) 3 νταλικές κατέβηκαν από το πλοίο εντός 1 ώρας από την ώρα της άφιξης, (ii) 16 νταλικές κατέβηκαν από το πλοίο εντός 2 ωρών από την ώρα της άφιξης, (iii) 31 νταλικές κατέβηκαν από το πλοίο εντός 3 ωρών από την ώρα της άφιξης, (iv) 43 νταλικές κατέβηκαν από το πλοίο εντός 4 ωρών από την ώρα της άφιξης και (v) 3 νταλικές κατέβηκαν από το πλοίο εντός 5 ωρών από την ώρα της άφιξης. Βάσει των εν λόγω στοιχείων η P&M ισχυρίζεται ότι προκύπτει η δυσμενής μεταχείριση της καταγγέλλουσας από την καταγγελλόμενη. Παράλληλα, η P&M διατείνεται ότι η Επιτροπή εξέλαβε εσφαλμένα το περιεχόμενο των επιστολών με ημερομηνίες 24/4/2019, 15/5/2019 και 17/5/2019, που έστειλε η καταγγέλλουσα κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης.

#### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή έχει μελετήσει τα εν λόγω στοιχεία και δεν θεωρεί ότι εξέλαβε εσφαλμένα το περιεχόμενο της ανταλλαχθείσας μεταξύ των μερών αλληλογραφίας με ημερομηνίες 24/4/2019, 15/5/2019 και 17/5/2019. Η Επιτροπή καταρχάς σημειώνει ότι η εν προκειμένω αλληλογραφία και τα εν λόγω στοιχεία δεν εμπίπτουν εντός του ουσιώδους χρόνου. Παρά ταύτα, η Επιτροπή, υπογραμμίζει πως η καταγγέλλουσα δεν απέδειξε ότι οι κατ' ισχυρισμό καθυστερήσεις συνδέονται με συγκεκριμένα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα για την ίδια. Όπως μπορεί να συναχθεί από την ανταλλαχθείσα μεταξύ των μερών αλληλογραφία, η P&M

αντιμετωπίζει απλώς ορισμένες δυσχέρειες στην εκτέλεση των εργασιών της σημειώνοντας ότι: «*Η σημερινή μέρα λόγω περιορισμένου χρόνου λόγω της αλλαγής του προγράμματος σας μας αναγκάζει να εκφορτώσουμε και να φορτώσουμε μέσα σε λίγες ώρες [...]*».<sup>51</sup>

Η Επιτροπή σημειώνει ότι για τη στοιχειοθέτηση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου και του αντίστοιχου 102 της ΣΛΕΕ, δεν αρκεί η απλή πρόκληση μειονεκτημάτων, αλλά θα πρέπει πρόσθετα να αποδειχθεί ότι αυτά σχετίζονται με τη λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά και την πρόκληση έστω και ενδεχόμενων αποτελεσμάτων στον ανταγωνισμό.<sup>52</sup> Η Επιτροπή έχει τη θέση ότι η καταγγέλλουσα απέτυχε να αποδείξει την πρόκληση αντι-ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων, καθώς οι νταλικές της P&M ξεφορτώνονται εντός ολίγων ωρών και κατά την παραλαβή τους μπορεί να διεξάγει απρόσκοπτα τις δραστηριότητες της στη σχετική αγορά.

Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ίδιο θέμα τέθηκε και στην Έκθεση της Deloitte όπου υπάρχει ο ισχυρισμός ότι «*ως αποτέλεσμα της αργοπορία στην εξυπηρέτηση των πελατών της P&M που προέκυπτε από τις συνεχείς καθυστερήσεις στην εκφόρτωση των νταλικών της εταιρείας κατά την άφιξή τους κυρίως στο λιμάνι Λεμεσού, η εταιρεία ήρθε αντιμέτωπη με τη δυσαρέσκεια των εμπορευομένων πελατών και κατέληξε να χάσει ορισμένους πελάτες οι οποίοι στράφηκαν προς την ανταγωνίστρια εταιρεία C.I.R., η οποία πρόσφερε πιο γρήγορη και άμεση εξυπηρέτηση.*» Επομένως, η Επιτροπή, παρά το ότι τέθηκε ως ισχυρισμός στην εν λόγω Έκθεση, ομόφωνα θεωρεί ότι δεν απεστάλησαν οποιαδήποτε στοιχεία που να δεικνύουν απώλεια πελατών και στροφή προς την ανταγωνιστική της εταιρεία, ήτοι την C.I.R..

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι δεν έχει προκύψει οποιαδήποτε αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά της Salamis Shipping έναντι της P&M ως προς το ζήτημα αυτό, καθώς η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ τόσο της C.I.R. όσο και της P&M γίνεται εντός ορισμένων ωρών και δεν διαφαίνεται να τίθεται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό η P&M καθ' οιονδήποτε τρόπο.

#### **8.4.8 Ισχυρισμοί της P&M που περιλαμβάνονται στην Έκθεση της Deloitte**

Η Επιτροπή παραθέτει τους ισχυρισμούς της P&M που περιλαμβάνονται στην Έκθεση της Deloitte σημειώνοντας ότι κάποια από τα θέματα στην εν λόγω Έκθεση εγείρονται συγχρόνως και στις γραπτές θέσεις που λήφθηκαν από το νομικό εκπρόσωπο της καταγγέλλουσας και έχουν ήδη αξιολογηθεί πιο πάνω. Ως εκ τούτου, δεν αξιολογούνται ξανά. Η Επιτροπή, αφού μελέτησε ενδελεχώς τους ισχυρισμούς στην Έκθεση της Deloitte προβαίνει σε αξιολόγηση τους πιο κάτω:

**Στη σελίδα 10 της Έκθεσης** αναφέρονται τα εξής:

<sup>51</sup> Επιστολή ημερομηνίας 24/4/2019 από P&M προς Salamis Shipping.

<sup>52</sup> Βλ. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής AT.39740 *Google Search (Shopping)* ημερομηνίας 27/06/2017 σημείο 7.3.



- «Η ανάθεση τερματικών στις διαχειρίστριες εταιρείες έγινε με βάση το γεγονός ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες θα παρέχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό και προσωπικό για να παρέχουν τις υπηρεσίες τερματικών, όπως έχει επιβεβαιωθεί από το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Εάν η *Salamis Shipping* παρέχει τέτοιας μορφής εξοπλισμό ή/και προσωπικό, τότε το κόστος της παροχής αυτής της υπηρεσίας θα έπρεπε να διευθετηθεί μεταξύ της *Salamis Shipping* και της *DP World* και όχι να το επωμίζονται πρόσθετα οι χρήστες του τερματικού. Σύμφωνα με γραπτές διαβεβαιώσεις από το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και ίδια γνώση, η *DP World*, ως διαχειρίστρια εταιρεία έχει την πλήρη ευθύνη για την ομαλή φορτοεκφόρτωση των φορτίων, με δικό της προσωπικό και μηχανήματα ή μετά από αγορά υπηρεσιών από τρίτους, είτε προσωπικού ή μηχανημάτων.
- Επίσης, τα επικαλούμενα αυξημένα κόστη γραφειακού προσωπικού, καλύπτονται από τις υπόλοιπες χρεώσεις, όπως *Service Fee*, *Primage*, *Notification fee*, και άλλες χρεώσεις, οι οποίες έχουν επίσης αυξηθεί μετά τον Φεβρουάριο του 2017.»

### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με τα πιο πάνω αναφέρει ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τη διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού διαφέρουν από αυτές που προσφέρονται από την καταγγελλόμενη.

Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη: «συγκεκριμένα για την φόρτωση και εκφόρτωση του συγκεκριμένου *Ro-Ro* απαιτείται η διαθεσιμότητα επί τόπου πολύ περισσότερου προσωπικού (περίπου 10 άτομα) και χρήση ιδιόκτητων ειδικών μηχανημάτων που ανήκουν/εργοδοτούνται από την καταγγελλόμενη. Τα εν λόγω μηχανήματα και το προσωπικό χρησιμοποιούνται για την οδήγηση των τρέιλερ και νταλικών (περιλαμβανομένων και αυτών της καταγγέλλουσας) και του υπόλοιπου φορτίου εντός και εκτός του πλοίου όταν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και για την στοιβασία εντός του πλοίου. Η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ σε πλοία *Ro-Ro* χρίζει ποιο εξειδικευμένου χειρισμού από τα *containers*. Η φόρτωση των τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο προσεκτικό χειρισμό αφού είναι κατασκευασμένα από *fiberglass* και σε περίπτωση που προκληθούν σοβαρές ζημιές το κόστος επισκευής είναι πολύ μεγάλο. Ένα τρέιλερ μεταχειρισμένο στοιχίζει μεταξύ 20-40 χιλιάδες ενώ ένα καινούργιο 55-60 χιλιάδες Ευρώ. Για αυτό το λόγο η φορτοεκφόρτωση γίνεται με μέσα της καταγγελλόμενης και με δικό της έμπειρο προσωπικό και για αυτό το λόγο δεν αντιμετωπίζει καθόλου ζημιές σε αντίθεση με τα *containers* όπου δεν απαιτείται τόσο προσεκτικός χειρισμός αφού είναι κατασκευασμένα από σίδηρο και το κόστος αγοράς τους μεταχειρισμένα είναι περίπου 1800-2500 Ευρώ.

Δηλαδή, στην περίπτωση του πλοίου *Ro-Ro* που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη η φόρτωση και εκφόρτωση εκτελείται πάντα από την ίδια με πιο λίγη ευθύνη και λιγότερα έξοδα

για την διαχειρίστρια εταιρεία. Αυτό το μειωμένο κόστος για τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού αντικατοπτρίζεται και στις περιορισμένες χρεώσεις που επιβάλλουν οι διαχειριστές των τερματικών των τρέιλερ (€150) το οποίο είναι αισθητά χαμηλότερο από αυτό που επιβάλλουν για εμπορευματοκιβώτια καθότι η φόρτωση και εκφόρτωση είναι κυρίως ευθύνη και εργασία του πλοίου και των αντιπροσώπων του [...]. Οι χρεώσεις είναι επομένως αναμενόμενο να διαφέρουν.»

Η Επιτροπή τονίζει ότι, το βάρος δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο πλοίο Ro-Ro, αλλά το είδος και εύρος της εργασίας που πρέπει να διενεργηθεί από την καταγγελλόμενη και ιδίως με δικό της εξοπλισμό και προσωπικό που απασχολείται επί τόπου. Στην περίπτωση των τρέιλερ, η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από τους εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης σε αντίθεση με τα container ships όπου το κόστος λειτουργίας του γερανού είναι στο διαχειριστή του τερματικού αντί στο ναυτιλιακό πράκτορα.

Σχετικώς με τα υπόλοιπα έξοδα της καταγγελλόμενης και την κάλυψη αυτών από τις διάφορες χρεώσεις που επιβάλλονται, η Επιτροπή τονίζει ότι, η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι «δεν δύναται να κατανεμηθούν συγκεκριμένες εργασίες και κόστη λειτουργίας της καταγγελλόμενης με ακρίβεια σε κάθε μια από τις χρεώσεις που έχουν διαφορετικές ονομασίες αλλά στο σύνολο τους [...]. Συνεπώς, θέση της Καταγγελλόμενης είναι ότι το ύψος όλων των χρεώσεων που επιβάλλει στους πελάτες της θα πρέπει να κριθούν στο σύνολο τους όλες μαζί και όχι η κάθε μια ξεχωριστά απομονωμένα στη βάση της διαφορετικής ονομασίας τους.»

Επίσης, η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι «[...] από τον Φεβρουάριο του 2017 έχει εφαρμοστεί το σύστημα “PCS”(PORT COMMUNITY SYSTEM) το οποίο απαιτεί επιπρόσθετες διοικητικές φύσης εργασίες από μέρους της Καταγγελλόμενης[...]. Εξ’ όσων αναφέρεται, το εν λόγω σύστημα: «έχει καταστήσει ακόμη πιο περίπλοκο το διοικητικό έργο που εκτελεί η καταγγελλόμενη ως ναυτικός πράκτορας προς όφελος των πελατών της. Επιπρόσθετα με την ανάληψη των νέων διαχειριστικών, έχουν εφαρμοστεί επιπρόσθετες χρονοβόρες διαδικασίες που για κάθε εργασία στο λιμάνι θα πρέπει να αποστέλλονται γραπτώς διάφορες πληροφορίες. Διαδικασίες που δεν υφίσταντο πριν τον Φεβρουάριο του 2017 [...]» Η καταγγελλόμενη τόνισε ότι: «δεν διενεργεί ξεχωριστή και απομονωμένη κοστολογική ανάλυση της κάθε μιας από τις πιο πάνω υπηρεσίες καθότι αυτές σχετίζονται με την βασική λειτουργία της επιχείρησης της Καταγγελλόμενης και τα βασικά έξοδα λειτουργίας της.»

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, παρόλο που δεν διενεργήθηκε κοστολογική ανάλυση για κάθε είδος χρέωσης ξεχωριστά, εντούτοις πραγματοποιήθηκαν αναλύσεις οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τα συνολικά έσοδα και έξοδα για τις συγκεκριμένες διαδρομές Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο, λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι από τις χρεώσεις που αφορούν τα δικά της

έσοδα και όχι αυτές που μεταφέρονται αυτούσια σε άλλες εταιρείες/επιχειρήσεις, η μεγαλύτερη χρέωση αφορά την κατηγορία FIOS CY/Agency Fee.

**Στη σελίδα 12 της Έκθεσης** αναφέρεται ο εξής ισχυρισμός:

- «Το γεγονός αυτό φαίνεται από την αλλαγή στον τρόπο που επιβάλλονταν οι χρεώσεις των *agency fees*, αφού μέρος αυτών έγινε πάγιο ποσό (ανά κλίμακα) σε συνδυασμό με ποσό ανά τόνο, ενώ προηγουμένως οι χρεώσεις κυμαίνονταν μόνο ανά τόνο. Εντούτοις, η καταγγελλόμενη επέβαλλε υπερβολικές χρεώσεις προ ιδιωτικοποίησης και συνεχίζει μέχρι σήμερα να επιβάλλει με τη μορφή των *FIOS* μέχρι τον Φεβρουάριο του 2017 και έπειτα με τη μορφή των *Agency Fees*.»

### **Θέση/Αξιολόγηση της Επιτροπής**

Η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται την συσχέτιση αυτή μεταξύ του τρόπου επιβολής των χρεώσεων και της ισχυριζόμενης ευκολότερης διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης νταλικών σε πλοίο τύπου Ro-Ro. Εξ' όσων φαίνεται από αναλύσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή και συγκεκριμένα στις Γραφικές Παραστάσεις 1 και 2, για νταλικές βάρους πέραν των 24 τόνων, οι χρεώσεις μετά τον Φεβρουάριο 2017 για φόρτωση είναι πιο συμφέρουσες από αυτές που υφίσταντο πριν. Παρομοίως, για νταλικές βάρους πέραν των 18 τόνων, οι χρεώσεις μετά τον Φεβρουάριο 2017 για εκφόρτωση είναι πιο συμφέρουσες από αυτές που υφίσταντο πριν.

**Στη σελίδα 14 της Έκθεσης** αναφέρεται το εξής:

- «Σύμφωνα με τη Διεύθυνση της P&M, η *Salamis Shipping* πρότεινε όρους αποκλειστικότητας στη συνεργασία της με άλλες εταιρείες όπως *Mondial*, *Xyrichis* κτλ., οι οποίες αποδέχτηκαν τους όρους της με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός για την *Καταγγελλόμενη* στη συγκεκριμένη αγορά υπηρεσιών να περιοριστεί μόνο στην P&M. Με την ίδια προοπτική η *Καταγγελλόμενη* είχε προσεγγίσει και την P&M για αποκλειστικότητα, την οποία η P&M δεν αποδέχτηκε (βλέπε Παράρτημα Π4).»

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με το πιο πάνω, αναφέρει ότι δεν είναι σε θέση να τοποθετηθεί σε σχέση με τους όρους αποκλειστικότητας, οι οποίοι δεν είναι εις γνώση της και για τους οποίους δεν κατέχει οποιαδήποτε ουσιαστικά επ' αυτού στοιχεία που να δεικνύουν οποιαδήποτε αντι-ανταγωνιστική πρακτική. Σχετικά με τις δύο επιστολές που αποστάλθηκαν μέσω τηλεμοιότυπου από την καταγγελλόμενη προς την καταγγέλλουσα στις 29/6/2006 και 3/5/2007 (Παράρτημα 4 της Έκθεσης), η Επιτροπή αναφέρει ότι οι επιστολές αυτές, οι οποίες αναφέρονται σε εκτός του ουσιώδους χρόνου της καταγγελίας, δεν δεικνύουν οποιαδήποτε πρακτική ή συμπεριφορά αντι-ανταγωνιστική, καθώς ενημερώνουν ως προς τους όρους συνεργασίας μεταξύ των μερών. Περαιτέρω, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι ευσταθεί ο ισχυρισμός

της καταγγέλλουσας πως επειδή δεν απεδέχθη την πρόταση της καταγγελλόμενης εταιρείας για αποκλειστικότητα ή επειδή την αποδέχθηκαν άλλες εταιρείες πελάτες αυτής το αποτέλεσμα ήταν να περιοριστεί ο ανταγωνισμός της καταγγελλόμενης μόνο στην P&M, εφόσον η μεταξύ τους σχέση δεν ήταν ανταγωνιστική καθ' εαυτή, αλλά πελατειακή. Εάν και εφόσον εννοείται ότι περιορίζεται ο ανταγωνισμός λόγω και της αδελφικής σχέσης της καταγγελλόμενης με την ανταγωνίστρια της εταιρεία C.I.R., η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι μπορεί να τεθεί οποιοδήποτε θέμα ανταγωνισμού, εφόσον εξετάζεται η σχέση της με την Salamis Shipping και όχι με την C.I.R. και επιπρόσθετα, οι ισχυρισμοί περί διακριτικής μεταχείρισης δεν έχουν στοιχειοθετηθεί (βλ. κατωτέρω Κεφάλαιο 8.5.2.3) και εν πάση περιπτώσει δεν τίθεται στο παρόν σημείο οποιοσδήποτε περαιτέρω ισχυρισμός και δεν παρουσιάζονται επιπλέον στοιχεία που να στοιχειοθετούν διακριτική μεταχείριση λόγω αυτής της αδελφικής σχέσης.

**Στις σελίδες 15-16 της Έκθεσης** σχετικά με τον ισχυρισμό για παράνομη άρνηση και/ή παράλειψη ρευματοδότησης αναφέρονται τα εξής:

- «*Το κόστος πετρελαίου ανά νταλικά για την P&M, αυξήθηκε κατά 91% και 81% το 2011 και 2012 αντίστοιχα. Μέρος της αύξησης οφείλεται στην αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου ανά νταλικά μετά το 2011, όταν η Salamis Shipping απέκτησε δεσπόζουσα θέση. Η εν λόγω αύξηση υποδηλώνει τη μειωμένη παροχή ηλεκτροδότησης από την Salamis Shipping, και επομένως την αυξημένη χρήση πετρελαίου από τις νταλικές της P&M για την διατήρηση των εμπορευμάτων που μεταφέρουν, γεγονός που αποδεικνύεται από την αύξηση της κατανάλωσης λίτρων ανά reefer trailer. Αξίζει να σημειωθεί ότι, τα λίτρα που καταναλώνονται ανά reefer trailer έχουν αυξηθεί κατά 92% μεταξύ του 2008 και 2012.»*

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Επί του πιο πάνω θέματος, η Επιτροπή έχει ήδη τοποθετηθεί στον ίδιο ισχυρισμό που είχε τεθεί στις γραπτές θέσεις που κατατέθηκαν στις 10/5/2022 από τον νομικό εκπρόσωπο της καταγγέλλουσας. Πέραν αυτού, η Επιτροπή, σε σχέση με το εν λόγω θέμα, επαναλαμβάνει ότι αποδέχεται την πιο πάνω θέση περί αυξημένης κατανάλωσης πετρελαίου που υφίσταται η καταγγέλλουσα, παρόλα αυτά τονίζει ότι η μειωμένη παροχή ηλεκτροδότησης εκ μέρους της καταγγελλόμενης είναι αποτέλεσμα των συμβατικών όρων βάσει των οποίων διενεργείται η μεταφορά τρέιλερ και άλλων φορτίων εμπορευμάτων. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι φαίνεται να ακολουθείται συγκεκριμένη προτεραιότητα σε σχέση με το συγκεκριμένο χώρο που δίδεται στα τρέιλερ, στα εμπορευματοκιβώτια και στα άλλα οχήματα στα οποία δίδεται προτεραιότητα αναφορικά με τη χρήση των περιορισμένων πριζών παροχής ρεύματος που βρίσκονται στο πλοίο.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, και για τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας στην Έκθεση της Deloitte αναφορικά με το ότι «η P&M επιβαρύνεται με την φθορά των reefer trailers της από τα άλατα της θάλασσας και της πολύωρης λειτουργίας τους στη θέση diesel, όπως έχει επίσης επιβεβαιωθεί από τους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.», έχει ήδη αξιολογήσει το εν λόγω θέμα πιο πάνω, καθότι τέθηκε και στην γραπτή θέση του νομικού εκπροσώπου της καταγγέλλουσας. Σχετικά η Επιτροπή σημειώνει πως η καταγγελλόμενη έχει αποστείλει έκθεση με αντίθετη θέση, παρόλα αυτά φαίνεται από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι αριθμός από τα τρέιλερ της συγγενικής εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο (δηλ. η C.I.R.) επίσης τοποθετούνταν στο ανοικτό κατάστρωμα (upper deck) του πλοίου γεγονός το οποίο καταρρίπτει τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας για διακριτική μεταχείριση.

Σχετικώς με τις οικονομικές αναλύσεις που παρουσιάζονται στις **σελίδες 30-52 της Έκθεσης** αναφέρονται τα εξής:

#### **Στις σελίδες 31-32 της Έκθεσης:**

- «Σημειώνεται ότι, ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους σε συνολική βάση δεν είναι κατάλληλος για να χρησιμοποιηθεί μεμονωμένα για την εξαγωγή συμπερασμάτων για την συγκεκριμένη υπηρεσία που αφορά το Αντικείμενο Καταγγελίας, αφού για τον υπολογισμό του καθαρού κέρδους αθροίζονται συνολικά και έσοδα από άλλες διαφορετικές υπηρεσίες που προσφέρει η Salamis Shipping και αφαιρούνται άλλα λειτουργικά έξοδα και έξοδα διοίκησης, τα οποία δεν σχετίζονται με την παροχή των υπηρεσιών που αφορούν το Αντικείμενο Καταγγελίας. Τα δε επικαλούμενα κόστη γραφειακού προσωπικού, καλύπτονται από τις υπόλοιπες χρεώσεις προς την Καταγγέλλουσα, όπως Service Fee, Primage, Notification fee, Bill off lading και άλλες χρεώσεις.»
- «Περαιτέρω, η ΕΠΑ δεν εξετάζει καταλήγοντας στα συμπεράσματα της το δείκτη μεικτού περιθωρίου κέρδους, ο οποίος είναι πιο αντιπροσωπευτικός της κερδοφορίας την οποία απολαμβάνει μια επιχείρησης από την παροχή των υπηρεσιών της, δείχνει πιο παραστατικά την αποτελεσματικότητα της και τον τρόπο που καθορίζει την τιμή των προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρει, σε σχέση με τα άμεσα έξοδα, ιδιαίτερα όταν το περιθώριο μεικτού κέρδους υπολογίζεται αναλυτικά ανά υπηρεσία.»

#### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με το πιο πάνω, αναφέρει ότι οι δείκτες καθαρού περιθωρίου κέρδους που υπολογίστηκαν για την καταγγελλόμενη σε συνολική βάση, σκοπό είχαν τη γενική ανάλυση της κερδοφορίας της καταγγελλόμενης και ως εκ τούτου, αποτέλεσαν μόνο ένα εισαγωγικό μέρος της οικονομικής ανάλυσης στην οποία προέβη η Επιτροπή (βλ. Κεφ 8.5

Μέρος β(1)(i) πιο κάτω). Πέραν της ανάλυσης των γενικών περιθωρίων καθαρού κέρδους, η Επιτροπή προέβη και σε αναλύσεις περιθωρίων κέρδους που αφορούν συγκεκριμένες κατηγορίες freight and forwarding, clearing and transport και Agency (Πίνακας 12), καθώς και των συγκεκριμένων δρομολογίων Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός.

Η Επιτροπή επισημαίνει πως το μεικτό περιθώριο κέρδους παρέχει μια πρώτη ένδειξη της κερδοφορίας μιας οικονομικής οντότητας, καθώς αφορά κέρδη προτού αφαιρεθούν τα υπόλοιπα έξοδα, όπως έξοδα διανομής και πωλήσεων, έξοδα διοίκησης και έξοδα χρηματοδότησης.

Η Επιτροπή τονίζει ότι ο δείκτης περιθωρίου κέρδους (είτε μεικτός είτε καθαρός), ο οποίος πηγάζει από την Κατάσταση Αποτελεσμάτων της καταγγελλόμενης, στην προκείμενη υπόθεση, δεν χρησιμοποιήθηκε μεμονωμένα όπως αναφέρεται στην Έκθεση της Deloitte αλλά σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες αναλύσεις που παρουσιάζονται στην οικονομική ανάλυση. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αφιέρωσε την ενότητα (β)(1)(ii) και (β)(4) της Οικονομικής ανάλυσης που παρουσιάζεται στο Κεφ. 8.5 πιο κάτω για την ανάλυση του μεικτού κέρδους που επιφέρει κάθε υποκατηγορία εσόδου και Οικονομική ανάλυση της κερδοφορίας του δρομολογίου και επίσης, ο Πίνακας 5 στον οποίο παρουσιάζονται τα έσοδα και έξοδα δρομολογίου Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός.

Πέραν των όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, η Επιτροπή, μέσα από τις αναλύσεις που πραγματοποίησε, παρατηρεί ότι το αναθεωρημένο κέρδος μετά την αναγνώριση των λειτουργικών εξόδων που αναλογεί στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ανέρχεται σε €{.....} (€{.....} - €{.....}) και €{.....} (€{.....} - €{.....}) για τα έτη 2016 και 2017 αντίστοιχα. Τα ποσοστά περιθωρίου κέρδους ανέρχονται σε [6-10]% (€{.....}/€{.....}) και σε [20-25]% (€{.....}/ €{.....}). Σημειώθηκε ότι τα γενικά περιθώρια καθαρού κέρδους της εταιρείας ανέρχονται σε 9.84% και 20.07% για τα έτη 2016 και 2017 αντίστοιχα.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι: «[...] η ΕΠΑ είναι ξεκάθαρο ότι δεν έχει προβεί σε πιο λεπτομερή ανάλυση ανά πελάτη/όγκο πωλήσεων και ανά τύπο εισοδήματος, και συνεπώς καταλήγει να συγκρίνει μεγέθη τα οποία ενδεχομένως να είναι ανόμοια [...]. Συγκεκριμένα, τα έσοδα από FIOS που αφορούν τις υπηρεσίες freight and forwarding δεν έχουν αναλυθεί στην Έκθεση Αιτίας (σελ. 83-85) ούτε ανά πλοίο, ούτε ανά είδος φορτίου.» η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι υπάρχουν πολλές και διαφορετικές μέθοδοι στη βάση της νομολογίας για να εκτιμηθεί αν συντρέχει περίπτωση υπερβολικής τιμολόγησης.<sup>53</sup> Στην παρούσα περίπτωση, κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης ζητήθηκαν κοστολογικές αναλύσεις που περιλαμβάνουν τα άμεσα κόστη, αλλά και κατανομή του έμμεσου κόστους για

<sup>53</sup> Απόφαση C-27/76, *United Brands/Επιτροπής*, Συλλ.1378, σκ. 252 – 253.

κάθε κατηγορία χρέωσης ξεχωριστά. Παρόλα αυτά δεν κατέστη δυνατός ο διαχωρισμός αυτός από την καταγγελλόμενη λόγω ότι δεν κατείχε ξεχωριστά τα στοιχεία που ζητήθηκαν και αντ' αυτού παρασχέθηκαν τα κόστη της καταγγελλόμενης για το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο και Λαύριο - Λεμεσός στην ολόκληρη τους και όχι ανά κατηγορία χρέωσης. Εντούτοις, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας πιο πάνω, η Επιτροπή ανέλυσε τα στοιχεία για τα πλοία Ro-Ro που είναι ξεκάθαρα ότι αφορούν φορτία που μεταφέρουν εμπορεύματα με τρέιλερ. Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση της τιμολόγησης της καταγγελλόμενης εταιρείας έγινε συνολικά για όλες τις χρεώσεις και όχι για κάθε χρέωση ξεχωριστά. Παρόλα αυτά είτε ξεχωριστά είτε συνολικά η Επιτροπή και με τους δύο τρόπους έχει τη δυνατότητα να αξιολογήσει την ύπαρξη ή μη υπερτιμολόγησης.

Πέραν των πιο πάνω αναλύσεων περιθωρίων κέρδους σε συνολική βάση, δηλαδή στοιχείων που λήφθηκαν από τις εξελεγχμένες οικονομικές καταστάσεις της καταγγελλόμενης, τονίζεται πως η Επιτροπή προχώρησε σε ανάλυση ανά κατηγορία εσόδου (freight and forwarding, clearing and transport και agency - Πίνακες 9 και 10), λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία που δόθηκαν από την καταγγελλόμενη.

Η Επιτροπή προέβη σε όλες τις αναλύσεις, οι οποίες ήταν εφικτές με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία που είχε ενώπιόν της. Εξ' άλλου για σκοπούς της παρούσας έρευνας, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν καθίσταται απαραίτητη η ανάλυση των εσόδων από FIOS της καταγγελλόμενης ανά είδος φορτίου, ανά πελάτη ή ανά πλοίο. Υπογραμμίζεται ότι η έρευνα αφορά τις χρεώσεις για τη διαδρομή Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ανεξαιρέτως πλοίου (εάν π.χ. χρησιμοποιήθηκε το πλοίο Alexo ή το Alios) ή φορτίου. Παράλληλα, η Επιτροπή τονίζει ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς αφορά ξεκάθαρα τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερ στα πλοία τύπου Ro-Ro, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για το πλοίο Alios ή Alexo.

### **Στη σελίδα 33 της Έκθεσης:**

- «Το μεικτό κέρδος της *Salamis Shipping* αυξήθηκε το 2017 κατά 4.1% και ανήλθε σε 38.71%. Η εν λόγω αύξηση προήλθε από την {.....}. Η ΕΠΑ στην Έκθεση Αιτίας δεν προχώρησε σε περαιτέρω διερεύνηση της εν λόγω αύξησης, η οποία ενδεχομένως να οφείλεται σε αύξηση των χρεώσεων της *Salamis Shipping*.»

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με το εν λόγω θέμα αναφέρει ότι έχει γίνει ανάλυση των τριών κατηγοριών freight and forwarding, clearing and transport και agency, στην οποία έχει σημειωθεί η ίδια ποσοστιαία αύξηση στην κατηγορία freight and forwarding ύψους {...}%. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα ποσοστά αυτά αφορούν μεικτά περιθώρια κέρδους (προτού

δηλαδή αφαιρεθούν τα λειτουργικά έξοδα) και εν πάση περιπτώσει αύξηση ύψους {...}% δεν κρίνεται υψηλή. Σημειώνεται επίσης ότι το μεικτό περιθώριο κέρδους της κατηγορίας Clearing and transport, το οποίο δεν σημείωσε οποιαδήποτε αύξηση, κυμαίνεται σε ψηλότερα επίπεδα ({...}%) από την κατηγορία freight and forwarding ({...}%). Περαιτέρω, σε αντίθεση με τα όσα αναφέρει η καταγγέλλουσα ότι η Επιτροπή δεν προχώρησε σε περαιτέρω διερεύνηση της εν λόγω αύξησης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όλες οι δέουσες αναλύσεις πραγματοποιήθηκαν και συγκεκριμένα παραπέμπει στον Πίνακα 12, όπου φαίνεται η αύξηση του μεικτού κέρδους για την κατηγορία freight and forwarding από {...}% το 2016 σε {...}% το 2017, δηλαδή αύξηση ύψους {...} ποσοσטיαίων μονάδων, η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό κυρίως στην αύξηση του κύκλου εργασιών της καταγγελλόμενης. Όπως αναφέρεται στην οικονομική ανάλυση, ο αριθμός των τρέιλερ της καταγγέλλουσας αυξήθηκε από {...} τρέιλερ το 2014 σε {...} τρέιλερ το 2015 και έπειτα από {...} τρέιλερς το 2016 σε {...} τρέιλερς το 2017 (βλ. Πίνακα 2). Επομένως, η Επιτροπή διερεύνησε και κατέληξε ότι η αύξηση οφείλεται σε αύξηση του κύκλου εργασιών της καταγγελλόμενης και όχι μόνο σε αύξηση των χρεώσεων της (βλ. επίσης Πίνακα 4 και τα σχετικά σχόλια αυτού).

**Στη σελίδα 34 της Έκθεσης** αναφέρεται ότι «η *Salamis Shipping* χρηματοδοτείται μέσω του κεφαλαίου κίνησης, ήτοι εμπορικά και άλλα εισπρακτέα και πληρωτέα ποσά και δεν έχει οποιεσδήποτε δανειοληπτικές υποχρεώσεις».

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή αναφέρει ότι η εν λόγω ανάλυση και τα σχόλια δεν σχετίζεται καθόλου με τις εξετασθείσες παραβάσεις του Νόμου και αποτελούν μέρος των οικονομικών καταστάσεων της καταγγελλόμενης. Τα εν λόγω στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων της καταγγελλόμενης δεικνύουν ότι το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων μίας επιχείρησης που δραστηριοποιείται από τη δεκαετία του 1960, υπερβαίνει το σύνολο των υποχρεώσεων της κατά περίπου τέσσερις (4) φορές και ως εκ τούτου, η εταιρεία είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητές της από ίδιους πόρους και όχι μέσω επιπρόσθετης δανειοδότησης.

**Στη σελίδα 41 της Έκθεσης** παρουσιάζεται ο πίνακας με τίτλο «*Ανάλυση χρεώσεων των τιμολογίων της Salamis Shipping που εκδόθηκαν προς την P&M*» στον οποίο φαίνεται ο μέσος όρος χρέωσης ανά reefer trailer και ο μέσος όρος χρέωσης ανά τόνο για τα έτη 2010-2017. Η ανάλυση του πίνακα αναφέρει τα εξής:

- «Σημειώνεται ότι η πιο πάνω ανάλυση, διαφέρει με την αντίστοιχη ανάλυση που περιλαμβάνεται στην Έκθεση Αιτίασης για τα έτη 2016 και 2017 (Πίνακας 6, σελίδες 48-49), καθώς η λεπτομερής ανάλυση έχει ετοιμαστεί με βάση τα τιμολόγια που εξέδωσε η *Salamis Shipping* προς την *P&M*. Περαιτέρω, στον πίνακα πιο πάνω παρουσιάζεται το



σύνολο των χρεώσεων προς την P&M, συμπεριλαμβανομένου των χρεώσεων που μεταφέρονται στη Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. (FIOS GR), αφού για σκοπούς αυτής της ανάλυσης όλα τα πιο πάνω κόστη επηρεάζουν το κόστος ανά reefer trailer της P&M, ανεξάρτητα από την εταιρεία του ομίλου Salamis Tours που λαμβάνονται. Η ΕΠΑ δεν προέβηκε σε περαιτέρω εξέταση του επιχειρήματος αναφορικά με τις χρεώσεις που αφορούν τα φορτωτικά και εκφορτωτικά της Ελλάδας και χρεώνονται από Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε.. Το επιχείρημα αυτό δεν ευσταθεί καθώς οι χρεώσεις αυτές επιβάλλονται από εταιρεία που ανήκει στον ίδιο μέτοχο, τον όμιλο Salamis Tours, και αποτελούν μέρος των συνολικών χρεώσεων προς την P&M. Η μέση χρέωση ανά τόνο/trailer κυμαίνεται σε σταθερά επίπεδα, κατά μέσο όρο €722 ανά reefer trailer (€31 ανά τόνο)».

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με το πιο πάνω, αναφέρει ότι στον Πίνακα 6 πραγματοποιήθηκε ανάλυση των χρεώσεων της καταγγελλόμενης εταιρείας και η εν λόγω ανάλυση κατέδειξε ότι η μέση χρέωση ανά τρέιλερ ανέρχεται σε €{.....} και €{.....} για τα έτη 2016 και 2017, αντίστοιχα. Σημειώνεται ότι η μέση χρέωση ανέρχεται στα €{.....} ή κατά {...} %. Παρομοίως, η μέση χρέωση ανά τόνο φορτίου ανήλθε το έτος 2016 σε €{....} σε σχέση με €{....} την περίοδο του 2017, δηλαδή αύξηση ανά €{....} ανά τόνο ή κατά {...}%.

Εξ' όσων φαίνεται από παρόμοια ανάλυση που παρουσιάζεται στην Έκθεση της Deloitte για τα έτη 2010-2017 συμπεριλήφθηκαν δύο επιπρόσθετες κατηγορίες ήτοι: «Terminal Handling -DP World» και «FIOS GR (Liner-out)». Η Επιτροπή τονίζει ότι οι επιπρόσθετες αυτές κατηγορίες δεν συμπεριλήφθηκαν στη δική της ανάλυση, καθώς οι κατηγορίες αυτές δεν αποτελούν έσοδο της καταγγελλόμενης, αλλά έσοδο το οποίο μεταφέρεται αυτούσιο στην εταιρεία DP World (όσον αφορά τα Terminal Handling fees) και στην εταιρεία Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. (όσον αφορά τα έξοδα FIOS GR). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει αδόκιμο να συμπεριληφθούν αυτές οι εισπράξεις στα έσοδα της καταγγελλόμενης, ως η αναφορά της καταγγέλλουσας ότι η καταγγελλόμενη και η εταιρεία Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. ανήκουν στον ίδιο Όμιλο εταιρειών, εφόσον πρόκειται για δύο ξεχωριστές εταιρείες με ξεχωριστά κόστη και χρεώσεις και εν πάση περιπτώσει, η καταγγελία αφορά την εταιρεία Salamis Shipping και όχι όλες τις εταιρείες που ανήκουν στον Όμιλο.

Αποτέλεσμα της συμπερίληψης των εσόδων αυτών στον πίνακα της σελίδας 41 της Έκθεσης Deloitte είναι το γεγονός ότι η μέση χρέωση ανά τρέιλερ υπολογίζεται στα €715 και €690 για τα έτη 2016 και 2017, αντίστοιχα, ενώ η μέση χρέωση ανά τόνο φορτίου ανέρχεται σε €31 και €32 για τα έτη 2016 και 2017, αντίστοιχα. Η Επιτροπή τονίζει ότι από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι ακόμα και με τη συμπερίληψη ποσού εσόδων ύψους €{.....} για Terminal

Handling της DP World για το έτος 2017 (τονίζεται ξανά ότι αυτό δεν αφορά έσοδο της καταγγελλόμενης), εντούτοις η μέση χρέωση ανά τρέιλερ μειώθηκε από €715 σε €690, γεγονός το οποίο από μόνο του αποδεικνύει ότι η αλλαγή στον τρόπο χρέωσης που επήλθε κατά τον Φεβρουάριο 2017 δεν οδήγησε σε αύξηση στις συνολικές χρεώσεις της καταγγελλόμενης.

**Στις σελίδες 42-43 της Έκθεσης** παρουσιάζεται ο πίνακας με τίτλο «*Ανάλυση Κερδοφορίας Salamis Shipping ανά νταλικά (Λαύριο-Λεμεσός)*» στον οποίο διαφαίνεται το «*περιθώριο μεικτού κέρδους*» και η «*προσαύξηση επί του κόστους*» της καταγγελλόμενης για συγκεκριμένο βάρος νταλίκας. Σημειώνονται σχετικά τα ακόλουθα:

- «*Επισημαίνεται ότι, η Καταγγελλόμενη ισχυρίζεται ότι καταβάλλει για FIOS GR στο Λιμένα Λαυρίου το ποσό των €{...}, μέσω της συγγενικής της εταιρείας Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. Εντούτοις, στην πραγματικότητα οι εν λόγω χρεώσεις είναι πολύ χαμηλότερες και κυμαίνονται μεταξύ €34,20 και €59,00 (πλέον €10,00 για λιμενικά τέλη) όπως αναφέρεται στη σελίδα 36 της Έκθεσης Αιτίασης, γεγονός που αυξάνει ακόμη περισσότερο τα κέρδη της Καταγγελλόμενης.*»
- «*Αναφορικά με τα έσοδα FIOS CY, η Salamis Shipping υπολογίζει και την τάρα (βάρος) της νταλίκας στις χρεώσεις, χρεώνοντας την P&M το ποσό των €18 ανά TB. Η τάρα δεν θεωρείται φορτίο, με εξαίρεση μόνο όταν η νταλικά είναι άδεια (Απόφαση ΕΠΑ, σελ. 30). Ως εκ τούτου, ο υπολογισμός των αντίστοιχων εξόδων για FIOS CY έγινε στη βάση μειωμένων τόνων, χωρίς δηλαδή να λαμβάνονται υπόψη οι τόνοι της τάρας (9 τόνοι) και υπολογίζοντας το μέγιστο συντελεστή χρέωση φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων, ήτοι €4,47 ανά TB.*»

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο εν λόγω πίνακας ετοιμάστηκε με υποθέσεις (assumptions) στις οποίες προέβη η Deloitte χωρίς να λάβει υπόψη στοιχεία που δόθηκαν από την καταγγελλόμενη, και που αυτά κρίθηκαν ως πληροφορίες εμπιστευτικής φύσεως και/ή επιχειρηματικά απόρρητα. Συγκεκριμένα, ο υπολογισμός των εξόδων που έγινε για τις περιόδους πριν και μετά τον Φεβρουάριο 2017 φαίνεται πως έγινε χωρίς εμπειρισταωμένη ανάλυση και επεξηγήσεις. Συγκεκριμένα, εμπεριέχονται σοβαρές παραλήψεις/ανακρίβειες όσον αφορά τον υπολογισμό των εξόδων.

Για παράδειγμα, κατά τον υπολογισμό του κόστους που επωμίζεται η καταγγελλόμενη για τα έξοδα FIOS CY, αυτό υπολογίστηκε ως η κατώτατη χρέωση των €4.47 με βάση την Κ.Δ.Π. 303/2008 και εξαιρουμένης της τάρας, ενώ όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, το ποσό αυτό δεν

αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων με τρέιλερ σε πλοία Ro-Ro, αφορά όμως τη μεταφορά αυτοκινήτων με πλοία Ro-Ro.

Επίσης, τα έσοδα για FIOS GR ύψους €{...} συμπεριλήφθηκαν στα έσοδα της καταγγελλόμενης, ενώ τα έσοδα αυτά δεν αντιπροσωπεύουν έσοδα της καταγγελλόμενης αλλά της εταιρείας Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. Τα έσοδα FIOS GR αντιπαρατέθηκαν με έξοδα FIOS GR, τα οποία υπολογίστηκαν με βάση καταλόγους του Λιμένος Λαυρίου, ενώ όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι χρεώσεις αυτές γίνονται μέσω της εταιρείας Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε, που δεν αποτελεί καταγγελλόμενο μέρος της υπόθεσης.

Επιπρόσθετα και κατά κυριότερο λόγο τα έξοδα δεν περιλαμβάνουν καμία κατανομή των λειτουργικών εξόδων της καταγγελλόμενης για τις περιόδους πριν και μετά τον Φεβρουάριο 2017. Ως εκ τούτου, η Έκθεση Deloitte προβαίνει σε υπολογισμό τεράστιων ποσοστών κέρδους, τα οποία αποκαλεί περιθώρια μεικτού κέρδους, ύψους 80%-84% πριν τον Φεβρουάριο 2017 και 62%-74% μετά τον Φεβρουάριο 2017 για νταλίκες βάρους 10-31 τόνων.

**Στη σελίδα 43 της Έκθεσης**, με τίτλο: «*Ανάλυση σχετικά με την υπερβολική τιμολόγηση*» αναφέρονται τα εξής:

- «*Όπως υπολογίζεται, προ ιδιωτικοποίησης το ποσοστό προσαύξησης επί του κόστους (mark-up) ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 371% και 454% για τη διαδρομή Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο αντίστοιχα. Περαιτέρω, οι χρεώσεις καταλήγουν να είναι κατά μέσο όρο μέχρι και εξαπλάσιες από τα κόστη. Μετά την ιδιωτικοποίηση, τα εν λόγω ποσοστά παρατηρείται να μειώνονται, εντούτοις παραμένουν σε πολύ ψηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα, το ποσοστό προσαύξησης επί του κόστους/mark-up on costs ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 262% και 223% για τη διαδρομή Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο αντίστοιχα. Περαιτέρω, οι χρεώσεις καταλήγουν να είναι κατά μέσο όρο μέχρι και τετραπλάσιες από τα κόστη. Τα κέρδη στα οποία καταλήγει η Salamis Shipping είναι με βάση τα πιο πάνω δυσανάλογα και υπερβολικά ψηλά.*»

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή τονίζει ότι ο πιο πάνω υπολογισμός ποσοστών «προσαύξησης επί του κόστους» λειτουργεί παραπλανητικά, αφού προσδίδει την εντύπωση υπέρμετρων κερδών εκ μέρους της καταγγελλόμενης. Ο υπολογισμός προσαύξησης επί του κόστους οδηγεί σε ποσοστά τα οποία ανέρχονται σε πέραν του 100%, εφόσον ο αριθμητής (έσοδα) είναι εξ' ορισμού μεγαλύτερος από τον παρονομαστή (κόστος). Στην προκειμένη περίπτωση, επειδή τόσο τα έξοδα για FIOS CY όσο και τα FIOS GR έχουν υποτιμηθεί στην Έκθεση Deloitte, ο δείκτης αυτός παρουσιάζεται υπερτιμημένος. Αντιθέτως, η Επιτροπή, κατά την ανάλυση των ενωπίων της στοιχείων για σκοπούς στοιχειοθέτησης ή μη της κατ' ισχυρισμό παράβασης, χρησιμοποίησε

τον δείκτη περιθωρίου κέρδους ( $[\text{κέρδος/έσοδα}] \times 100$ ), ο οποίος είναι ο συνήθης τρόπος υπολογισμού της κερδοφορίας μίας επιχείρησης. Επομένως, εάν ήθελε η Deloitte να αποδείξει συγκρίσιμα αποτελέσματα με αυτά που της παρουσιάστηκαν και να αναδείξει οποιοδήποτε λανθασμένο υπολογισμό θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει είτε τον ίδιο δείκτη που χρησιμοποιήθηκε από την Επιτροπή είτε να χρησιμοποιήσει τον δείκτη προσαύξησης κόστους, ως επέλεξε, αλλά χρησιμοποιώντας τα πραγματικά κόστη και όχι κόστη όπως π.χ. 4.47 Ευρώ τον τόνο εξαιρουμένης της τάρας για FIOS CY το οποίο όπως έχει ήδη αναλυθεί πιο πάνω, αφορά μεταφορά αυτοκινήτων και όχι τρέιλερ.

**Στη σελίδα 44 της Έκθεσης**, αναφέρονται τα κάτωθι:

- «*Σημειώνεται ότι ο υπολογισμός κερδοφορίας για τα δρομολόγια Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο δεν λαμβάνει υπόψη την κατανομή οποιωνδήποτε λειτουργικών εξόδων της Salamis Shipping. Η κατανομή λειτουργικών εξόδων στα δρομολόγια για την Περίοδο υπό Διερεύνηση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στο παρόν στάδιο από τη Deloitte, λόγω της έλλειψης διαθέσιμων πληροφοριών στην Έκθεση Αιτίασης). Εντούτοις, τα ποσοστά κέρδους που έχουν υπολογιστεί είναι υπερβολικά ψηλά και οποιαδήποτε κατανομή δεν θα τα μείωνε σε σημαντικό βαθμό, ούτως ώστε να αλλοιώνει τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα τα οποία έχουν αναφερθεί πιο πάνω.*
- «*Σε κάθε περίπτωση, τα λειτουργικά έξοδα της Καταγγελλόμενης καλύπτονται από τις υπόλοιπες χρεώσεις της (όπως Service Fee, Primage, Notification fee, κτλ), δεν έχουν οποιαδήποτε σχέση με τα FIOS και συνεπώς δεν θα έπρεπε, ούτως ή άλλως, να ληφθούν υπόψη από την ΕΠΑ.»*

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή, σε σχέση με τα πιο πάνω, τονίζει ότι εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη, τα λειτουργικά έξοδά της βαρύνουν περισσότερο τη δραστηριότητα της μεταφοράς φορτίων τύπου Ro-Ro. Συγκεκριμένα, η καταγγελλόμενη ανέφερε ότι «*αναφορικά με το δρομολόγιο Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο δεν είναι εφικτός ο ακριβής υπολογισμός τους... Το υψηλό αυτό λειτουργικό κόστος αφορά κυρίως την διεκπεραίωση των εργασιών της για εξυπηρέτηση του φορτίου των πλοίων τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει.*» Η Επιτροπή εντούτοις τονίζει ότι τα συνολικά λειτουργικά έξοδα της καταγγελλόμενης είναι διαθέσιμα από τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της. Σημειώνεται επίσης ότι κάθε χρέωση πρέπει να καλύπτει κατανομή των λειτουργικών εξόδων, αφού αυτά αφορούν όλες τις χρεώσεις. Εξ' άλλου, οι αναλύσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή στο μέρος 8.5.2.1 (β)(4) «*Οικονομική ανάλυση της κερδοφορίας του δρομολογίου*» έγινε κατανομή λειτουργικών εξόδων με βάση

την αναλογία μεικτού κέρδους από την φορτοεκφόρτωση πλοίων που αντιστοιχεί στο εν λόγω δρομολόγιο σε σχέση με τα άλλα δρομολόγια ή/και πλοία.

**Στις σελίδες 45-46 της Έκθεσης**, σε σχέση με τις χρεώσεις της εταιρείας Sarris Shipping αναφέρονται τα εξής:

- «Περαιτέρω, στην Έκθεση Αιτίας (σελίδα 97), η ΕΠΑ αναφέρεται στο γεγονός ότι η διαφορετική χρέωση σε δύο τιμολόγια που είχε στη διάθεση της από Sarris Shipping και Salamis Shipping εναπόκειται στη διαφορά των τόνων κάθε τιμολογίου (εκδοθέν τον 2010) [...] Συγκεκριμένα αναφέρει ότι αν και η χρέωση της Sarris Shipping είναι €9 τον τόνο (αντί €18 τον τόνο που είναι της Καταγγέλλουσας), υπάρχει μεγάλη διαφορά στους τόνους κάθε τιμολογίου. Η δήλωση αυτή της ΕΠΑ δεν ευσταθεί, αφού αντιθέτως η διαφορά στους τόνους θα δικαιολογούσε πιο χαμηλή τιμή ανά τόνο στο τιμολόγιο της Salamis Shipping, επιχείρημα που χρησιμοποιεί η Salamis Shipping προς όφελος της συγκρίνοντας τους όγκους που μετακινεί η P&M με την C.I.R..[...]»

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή επαναλαμβάνει στο παρόν σημείο ότι δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των τιμολογίων που εκδίδονταν από την εταιρεία Sarris Shipping, με την οποία συνεργαζόταν η καταγγέλλουσα εταιρεία πριν τη συνεργασία της με την καταγγελλόμενη με την οποία συνεργάστηκε αφότου ανέστειλε τις εργασίες της η Sarris Shipping στις 24/11/2010. Πέραν των όσων έχουν ήδη λεχθεί για το εν λόγω θέμα, το οποίο επίσης εμπίπτει σε χρονικό πλαίσιο εκτός ουσιώδους χρόνου, η Επιτροπή δεν γνωρίζει καν το καθεστώς και τη θέση που είχε στην αγορά η εταιρεία Sarris ούτε και ποια ήταν τα κόστη αυτής, αλλά ούτε και ποιος ήταν ο παράγων που δεν της επέτρεψε να επιβιώσει στην αγορά και για αυτό ανέστειλε τις εργασίες της αλλά και αν τούτο σχετιζόταν με τις χρεώσεις της. Παρόλα αυτά, σχετικά με τον πιο πάνω ισχυρισμό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά στις χρεώσεις FIOS της καταγγελλόμενης ύψους €18 από αυτές της Sarris Shipping ύψους €9, προεκτείνονται όταν αυτές πολλαπλασιάζονται με διαφορετικούς τόνους. Δηλαδή, ενώ οι χρεώσεις ανά τόνο της καταγγελλόμενης είναι 100%<sup>54</sup> μεγαλύτερες από αυτές της Sarris Shipping, εντούτοις από τη σύγκριση των δυο υπό αναφορά τιμολογίων φαίνεται ότι η διαφορά είναι μεγαλύτερη εφόσον τα συνολικά έξοδα FIOS της Sarris Shipping ανέρχονται σε €171, ενώ της καταγγελλόμενης ανέρχονται σε €558 (226%<sup>55</sup> μεγαλύτερες). Επομένως, δεν θα ήταν δυνατό να συγκριθούν τα τιμολόγια που αναφέρει η καταγγέλλουσα μεταξύ τους, εφόσον διαφέρουν οι τόνοι που μεταφέρθηκαν από τις δύο εταιρείες και η σύγκριση θα πρέπει να γίνει

<sup>54</sup>  $[(18-9)/9] \times 100 = 100\%$

<sup>55</sup>  $[(558-171)/171] \times 100 = 226\%$ .

με ίδιους τόνους. Στην προκειμένη περίπτωση εκ μέρους της καταγγέλλουσας θα έπρεπε να είχε γίνει σύγκριση τιμολογίων με τους ίδιους ή παρόμοιους τόνους φορτίου· εντούτοις, όπως προαναφέρθηκε, δεν αποτελεί η εταιρεία Sarris Shipping εταιρεία που δραστηριοποιείται πλέον στην αγορά ώστε να μπορεί να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε σύγκριση εντός του ουσιώδους χρόνου.

**Στις σελίδες 46-47 της Έκθεσης**, αναφέρονται τα εξής:

- *Επιπρόσθετα, η ΕΠΑ τονίζει ότι σε σχέση με την χρέωση της Καταγγελλόμενης για έξοδα FIOS €18 τον τόνο, η χρέωση αυτή όπως αναφέρθηκε από την Καταγγελλόμενη εφαρμόστηκε πριν από τις 24 Νοεμβρίου 2010 προς άλλους πελάτες της και συγκεκριμένα πριν από το έτος 2010.*
- *Εντούτοις, σύμφωνα με τιμολόγιο το οποίο έκδωσε η Salamis Shipping προς την P&M (βλέπε Παράρτημα Π7) στις 12 Σεπτεμβρίου 2007, η Καταγγελλόμενη επέβαλε χρέωση στην P&M για έξοδα FIOS €13 τον τόνο (ΛΚ8), γεγονός που αντικρούει το πιο πάνω επιχείρημα. Επιπρόσθετα, για το συγκεκριμένο τιμολόγιο η συνολική χρέωση της Salamis Shipping ανά τόνο ανέρχεται σε €17.87, ποσό που προσεγγίζει τη συνολική χρέωση ανά τόνο της Sarris Shipping, όπως παρουσιάζεται στον παρακείμενο πίνακα. Σημειώνεται ότι οι πιο πάνω χρεώσεις αφορούν περίοδο πριν από το 2010, δηλαδή την περίοδο κατά την οποία στη σχετική αγορά, υπήρχε ακόμη ανταγωνισμός.*
- *Περαιτέρω, σύμφωνα με τη Διεύθυνση της P&M, η Salamis Shipping πρότεινε όρους αποκλειστικότητας στην συνεργασία της με άλλες εταιρείες όπως Mondial, Xyrichis κτλ., οι οποίες αποδέχτηκαν τους όρους της με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός για την Καταγγελλόμενη στη συγκεκριμένη αγορά υπηρεσιών να περιοριστεί μόνο στην Καταγγέλλουσα. Με την ίδια προοπτική η Καταγγελλόμενη είχε προσεγγίσει και την P&M για αποκλειστικότητα, την οποία η P&M δεν αποδέχτηκε (βλέπε Παράρτημα Π4).*

### **Θέση/Αξιολόγηση Επιτροπής**

Η Επιτροπή έχει ήδη τοποθετηθεί για το θέμα αυτό πιο πάνω, εντούτοις προσθέτει ότι οι αναφορές που γίνονται στην έκθεση της Deloitte και τα επισυναπτόμενα τιμολόγια του 2007 αφορούν το λιμένα του Πειραιά και όχι του Λαυρίου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν γνωρίζει για σκοπούς εξέτασης της κατ' ισχυρισμό παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, ήτοι την υπερβολική τιμολόγηση, ποια ακριβώς είναι τα κόστη για τον Πειραιά και αν αυτά είναι διαφορετικά και συγκρίσιμα με ένα μικρότερο λιμάνι όπως αυτό του Λαυρίου, ανεξαρτήτως

του ότι και τα δύο λιμάνια αποτελούν υποκατάστατη επιλογή για τη μεταφορά εμπορευμάτων προς την Ελλάδα.

Περαιτέρω, σημειώνεται η αναφορά στην έκθεση Deloitte ότι «δεν υπάρχουν άλλοι συμμετέχοντες στην αγορά πέρα από την P&M και τη συγγενική τους εταιρεία C.I.R., γεγονός που αποδεικνύει ότι οι χρεώσεις της Salamis Shipping είναι αποτρεπτικές για τη συμμετοχή άλλων εταιρειών στη συγκεκριμένη αγορά υπηρεσιών» και επί τούτου παραθέτει τη συνεργασία της Salamis Shipping με άλλες εταιρείες, όπως η {..... κτλ}. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι ο πιο πάνω ισχυρισμός της καταγγέλλουσας ότι αποδεικνύεται με αυτό τον τρόπο ότι οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης είναι αποτρεπτικές, δεν ευσταθεί, εφόσον το γεγονός ότι έχει συνάψει οποιαδήποτε συνεργασία αποκλειστικότητας με τρίτους πελάτες της, δεν εξυπακούει ότι οι μόνοι πελάτες της που μετέχουν στην αγορά είναι η καταγγέλλουσα και η C.I.R.. Ακόμα και εάν υπάρχουν μεταξύ αυτών οποιοσδήποτε συμφωνίες αποκλειστικότητας, οι οποίες σημειωτέον ότι φαίνεται να καταρτίστηκαν γύρω στο 2007 όταν υπήρχε η ανταγωνιστική εταιρεία Sarris Shipping, και μόνο το γεγονός ότι η καταγγελλόμενη δραστηριοποιείται μόνη της το εξεταζόμενο διάστημα στην αγορά σημαίνει ότι και αυτές οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα μόνο με την καταγγελλόμενη να συνεργαστούν για μεταφορά φορτίου με τρέιλερ. Επομένως αποτελούν εξίσου ανταγωνιστικές εταιρείες της καταγγέλλουσας. Επιπλέον, εάν όπως ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα αποδεικνύεται με αυτόν τον τρόπο ότι οι χρεώσεις της καταγγελλόμενης είναι αποτρεπτικές, θα ήτο δυνατό σε οποιαδήποτε τρίτη επιχείρηση να εισέλθει στην ίδια αγορά που δραστηριοποιείται η Salamis Shipping με χαμηλότερες τιμές πράγμα το οποίο ενδεχόμενα θα έστρεφε τους πελάτες της καταγγελλόμενης προς τον νέο της ανταγωνιστή που θα πρόσφερε την ίδια υπηρεσία με χαμηλότερη τιμή χρέωσης, ανεξαρτήτως συμφωνίας αποκλειστικότητας ή όχι.

#### **8.4.9 Ισχυρισμοί που τέθηκαν στην επιστολή ημερομηνίας 25/7/2022**

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 25/7/2022, ο νομικός εκπρόσωπος της καταγγέλλουσας απέστειλε επιστολή με την οποία έφερε εις γνώση της Επιτροπής δύο αποφάσεις. Αφενός την Απόφαση Αρ. 54/2012 της Επιτροπής και αφετέρου την Απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, C-163/96.

Αν και τα εν λόγω στοιχεία απεστάλησαν μετά το πέρας της προθεσμίας υποβολής των θέσεων της καταγγέλλουσας εταιρείας και δεν γίνονται αποδεκτοί οποιοδήποτε περαιτέρω ισχυρισμοί, η Επιτροπή μελέτησε αυτά και σημειώνει ότι δεν διαφοροποιούνται καθ' οιοδήποτε τρόπο τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης και η αξιολόγησή τους ούτε και προσθέτουν οποιασδήποτε περαιτέρω στοιχεία που να ανατρέπουν τα μέχρι στιγμής αποτελέσματα της απόφασής της.

## **8.5 Παραβάσεις του Νόμου - Άρθρο 6 (1) του Νόμου/Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ**

Σύμφωνα με το άρθρο 6(1) του Νόμου: «6(1) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, που κατέχει ή κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο ή μέρος της εγχώριας αγοράς ενός προϊόντος,

α) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής.

(β) τον περιορισμό της παραγωγής ή της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, προς ζημιά των καταναλωτών.

(γ) την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση.

(δ) την εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή εκ μέρους των αντισυμβαλλόμενων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεώς τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών».

Συνεπώς, για να εφαρμοστούν οι ανωτέρω απαγορευτικές διατάξεις του άρθρου 6 του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, πρέπει να στοιχειοθετηθεί αφενός η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στο σύνολο ή μέρος της αγοράς και αφετέρου η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης από επιχείρηση.

### **8.5.1. Δεσπόζουσα θέση**

Το άρθρο 2 του Νόμου προβλέπει ότι: ««δεσπόζουσα θέση», αναφορικά με επιχείρηση, περιλαμβάνει τη θέση οικονομικής δύναμης που απολαμβάνει η επιχείρηση, που την καθιστά ικανή να παρακωλύει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να ενεργεί σε αισθητό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της και σε τελική ανάλυση ανεξάρτητα από τους καταναλωτές».

Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη στη νομολογία, για τη στοιχειοθέτηση δεσπόζουσας θέσης προϋποτίθεται, καταρχήν, ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς και ταυτόχρονα η πραγματική δυνατότητα από μέρους της επιχείρησης μονομερούς επηρεασμού των όρων της αγοράς, αυτό δηλαδή που η νομολογία του Δ.Ε.Ε έχει διατυπώσει ως: «δυνατότητα παρεμπόδισης ενός αποτελεσματικού ανταγωνισμού».<sup>56</sup> Ομοίως, στην υπόθεση *Continental Can*,<sup>57</sup> το δικαστήριο όρισε τη δεσπόζουσα θέση ως τη δυνατότητα μιας επιχείρησης να λειτουργεί με

<sup>56</sup> Υπόθεση 85/76, *Hoffmann- La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461, Υπόθεση 27/76, *United Brands*, [1978] Συλλ. Νομολ. 1978, 207.

<sup>57</sup> Υπόθεση 6/72, *Euroemballage Corpa and Continental Can Co Inc. v Commission: (known as Continental Can case)*, [1972] EE L 7/8-1-1972.



πλήρη ανεξαρτησία στην αγορά, χωρίς να λαμβάνει υπόψη της τη συμπεριφορά άλλων ανταγωνιστών.<sup>58</sup>

Συνεπώς, δεσπόζουσα θέση έχει μια επιχείρηση που απολαμβάνει οικονομική δύναμη που την καθιστά ικανή να παρακωλύει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να ενεργεί σε αισθητό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της και, σε τελική ανάλυση, ανεξάρτητα από τους καταναλωτές. Η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης μπορεί να απορρέει από το συνδυασμό διαφόρων παραγόντων οι οποίοι από μόνοι τους δεν αποτελούν απαραίτητα επαρκή ένδειξη για την ύπαρξη της, αλλά όταν συνδυάζονται μεταξύ τους, είναι δυνατό να οδηγούν στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης. Συνακόλουθα, η κατοχή ενός σημαντικά μεγάλου μεριδίου αγοράς από συγκεκριμένη επιχείρηση αποτελεί ενδεχομένως τη σοβαρότερη ένδειξη οικονομικής δύναμης, η οποία όμως δεν αποδεικνύει άνευ ετέρου την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, αν δεν συνεξεταστεί με τους υπόλοιπους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη.<sup>59</sup>

Συνεπώς, όπως προκύπτει από τη νομολογία, βασικό στοιχείο της έννοιας της δεσπόζουσας θέσης, είναι η ύπαρξη οικονομικής ισχύος, η οποία παρέχει στη δεσπόζουσα επιχείρηση ευχέρεια ανεξάρτητης συμπεριφοράς, την αποδεσμεύει δηλαδή από τους περιορισμούς που υπάρχουν σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Η ύπαρξη της οικονομικής ισχύος μπορεί να απορρέει είτε μεμονωμένα από την ύπαρξη πολύ υψηλών μεριδίων αγοράς είτε από τον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων που μεταξύ τους οδηγούν στην στοιχειοθέτηση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Τέτοιοι σημαντικοί παράγοντες, εκτός του μεριδίου αγοράς, είναι και: (α) η ύπαρξη ανταγωνιστών στην ίδια σχετική αγορά και το μερίδιο αγοράς που κατέχουν, (β) το εύρος του φάσματος των προϊόντων που προσφέρουν οι ανταγωνιστές και η διαφοροποίηση προϊόντων/υπηρεσιών, (γ) η δυνατότητα πρόσβασης αλλά και επιβίωσης των νεοεισερχόμενων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων,<sup>60</sup> (δ) οικονομίες κλίμακας και φάσματος, (ε) κάθετη ολοκλήρωση, (στ) ιδιαίτερα ανεπτυγμένα δίκτυα διανομής και πωλήσεων, (ζ) απουσία δυνητικού ανταγωνισμού, (η) φραγμοί στην επέκταση, (θ) απουσία αντισταθμιστικής αγοραστικής ισχύος, (ι) έλεγχος της υποδομής που δεν είναι εύκολο να αναπαραχθεί, και (ια) το μέγεθος της εμπλεκόμενης

<sup>58</sup> Υπόθεση 322/81, *NV Nederlandsche Bande Industrie Michelin κατά της Επιτροπής*, [1983] Συλλογή της Νομολογίας 1983, σελ. 3461.

<sup>59</sup> *Joined Cases T-24/93, T25/93, T26/93 and T28/93, Compagnie maritime belge transports SA and Compagnie maritime belge SA, Darfa-Lines A/S, Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co and Nedloyd Lijnen BV v. Commission of the European Communities*, [1996] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1996, σελ II-01201.

<sup>60</sup> *Ibid.*

επιχείρησης, η γεωγραφική της παρουσία, οι οικονομικοί της πόροι, η ποικιλία των προϊόντων που προσφέρει.<sup>61</sup>

Σύμφωνα με τη νομολογία, η σημασία των μεριδίων αγοράς μπορεί να είναι διαφορετική σε κάθε αγορά μπορεί όμως δικαιολογημένα να θεωρηθεί ότι ιδιαίτερα σημαντικά μερίδια συνιστούν από μόνα τους, πλην εξαιρετικών περιστάσεων απόδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης.<sup>62</sup> Πράγματι η κατοχή ιδιαίτερα σημαντικού μεριδίου αγοράς θέτει την επιχείρηση που κατέχει το μερίδιο αυτό επί περίοδο κάποιας διάρκειας σε θέση ισχύος που την καθιστά αναγκαστικό συμβαλλόμενο και, ήδη για τον λόγο αυτό, της εξασφαλίζει, τουλάχιστον επί σχετικά μεγάλες περιόδους, την ανεξαρτησία συμπεριφοράς που χαρακτηρίζει τη δεσπόζουσα θέση.<sup>63</sup>

Γίνεται νομολογιακά αποδεκτό ότι, εφόσον η θέση της επιχείρησης στην αγορά είναι μονοπωλιακή ή σχεδόν μονοπωλιακή (ποσοστά της τάξης του 80% - 100%), τότε η θέση αυτή είναι αρκετή για την απόδειξη δεσπόζουσας θέσης. Αντιθέτως, η ενδεχόμενη ολιγοπωλιακή δομή της αγοράς, στην οποία η επιχείρηση κατέχει μερίδιο της τάξης του 40% - 50% δεν αποτελεί από μόνο του επαρκή ένδειξη δεσπόζουσας θέσης και επομένως, απαιτούνται συμπληρωματικά στοιχεία για τη διαπίστωσή της.<sup>64</sup>

Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι, πέραν των μεριδίων αγοράς μιας επιχείρησης, λαμβάνονται κατά περίπτωση, και άλλοι παράγοντες υπόψη. Εκτιμάται ότι μια σημαντική επένδυση ως προαπαιτούμενο για να καταφέρει μια νέα επιχείρηση να εισέλθει σε μία αγορά, θα αποτελούσε ένα σημαντικό μη ανακτήσιμο κόστος (sunk cost) και επομένως σημαντικό φραγμό εισόδου στην οικεία αγορά.<sup>65</sup>

Στην υπό εξέταση υπόθεση, θα πρέπει να αναζητηθεί εάν η καταγγελλόμενη εταιρεία, κατέχει θέση οικονομικής ισχύος στη σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης σχετικά με τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερς στα πλοία τύπου Ro-Ro, που αντικειμενικά να της επιτρέπει να παρακωλύει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες της και τελικά τους καταναλωτές.

Η P&M διατείνεται στην καταγγελία της ότι η καταγγελλόμενη είναι η μοναδική εταιρεία που παρέχει επί μόνιμης βάσης υπηρεσίες μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με νταλίκες με

---

<sup>61</sup> Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την ανάλυση αγοράς και την εκτίμηση της σημαντικής ισχύος στην αγορά βάσει του κοινοτικού πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων για τα δίκτυα και τις υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών, (2002/C 165/03).

<sup>62</sup> Υπόθεση C-62/86, *Akzo κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή 1991, σ. I-3359, σκέψη 60.

<sup>63</sup> *Supra* υποσ. 56, *Hoffmann-La Roche*, σκέψη 41.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Υπόθεση 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978, σελ. 207, σκ. 91 και 122.

πλοίο τύπου Ro-Ro προς ελληνικούς λιμένες και συγκεκριμένα της περιοχής Αττικής (Πειραιά/Λαυρίου). Ως εκ τούτου κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά. Επίσης, η P&M αναφέρει ότι οι δυνατότητες εισχώρησης για νέους ανταγωνιστές στη συγκεκριμένη αγορά, είναι πενιχρές λόγω μεταξύ άλλων, του τεράστιου οικονομικού μεγέθους του ομίλου εταιρειών στον οποίο ανήκουν οι καταγγελλόμενοι.

Η Salamis Shipping από την πλευρά της, διαφωνεί με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας περί ύπαρξης μονοπωλίου προς όφελος του πλοίου που αντιπροσωπεύει, δηλαδή του Ro-Ro Alexo. Διευκρίνισε μάλιστα ότι το δρομολόγιο μεταξύ Λεμεσού - Πειραιά και αντίστροφα, πραγματοποιείται από αρκετές τακτικές γραμμές που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, τα οποία έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς ξηρού (dry cargo) και κατεψυγμένου φορτίου (reefer containers). Παράλληλα, υπέδειξε ότι το Ro-Ro που αντιπροσωπεύει δεν είναι το μόνο πλοίο αυτού του τύπου που εκτελεί το συγκεκριμένο δρομολόγιο αλλά υφίστανται στην αγορά και άλλες εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με πλοία τύπου Ro-Ro, όπως για παράδειγμα η Neptune Lines και η Grimaldi Lines.

Σε ό,τι αφορά τις τακτικές γραμμές που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτές αποτελούν ξεχωριστή αγορά προϊόντος από τις αντίστοιχες που μεταφέρουν τρέιλερς με πλοία Ro-Ro. Βάσει του γεγονότος ότι δεν υπάρχει υποκατάσταση/εναλλαξιμότητα μεταξύ της μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια και εμπορευμάτων με τρέιλερς σε πλοία Ro-Ro, εξετάζεται η θέση οικονομικής ισχύος της Salamis Shipping σε συνάφεια με τις υπηρεσίες που προσφέρονται αναφορικά με τρέιλερς σε πλοία τύπου Ro-Ro για το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς και Λεμεσό - Λαύριο και αντίστροφα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή εξέτασε τον ισχυρισμό της καταγγελλόμενης αναφορικά με την εναλλακτική λύση που προσφέρουν οι Neptune Lines και Grimaldi Lines, καθότι οι εν λόγω εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με πλοία τύπου Ro- Ro.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το δρομολόγιο που εκτελεί η Neptune Lines με πλοίο Ro-Ro δεν αφορά το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς – Λεμεσός, αλλά το δρομολόγιο Πειραιάς – Λεμεσός- Αλεξάνδρεια όχι επί σταθερής βάσης παρά μόνο κάθε 12 ημέρες περίπου σε αντίθεση με την καταγγελλόμενη που εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο – Λεμεσός σε συγκεκριμένη ημέρα κάθε 7 ημέρες. Επίσης, το δρομολόγιο που εκτελεί η Neptune Lines δεν είναι πάντοτε απευθείας, αλλά ενίοτε περιλαμβάνει και ενδιάμεσους σταθμούς γι' αυτό και στο ηλεκτρονικό της μήνυμα ημερομηνίας 24/5/2019 προς την P&M σημειώνει ότι «*Usually is direct but we cannot guarantee it*».<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Βλ. ηλεκτρονική αλληλογραφία μεταξύ της Nakufight Ltd (αντιπροσώπου της Neptune Lines και της P&M ημερομηνίας 21/05/2019, 22/05/2019 και 24/05/2019.

Σε ό,τι αφορά την Grimaldi Lines, επισημαίνεται ότι αυτή δεν εκτελεί το δρομολόγιο Λεμεσός – Πειραιάς και αντίστροφα, αλλά μόνο το δρομολόγιο Πειραιάς – Λεμεσός με πλοίο Ro-Ro, ανά 15 ημέρες και όχι κάθε 7 ημέρες.<sup>67</sup>

Η Επιτροπή κρίνει ότι ο ισχυρισμός της Salamis Grimaldi Lines, ότι η Grimaldi διαθέτει άλλα δρομολόγια από την Λεμεσό προς το Salerno, την Ravenna και το Korper από όπου μπορεί εύκολα ένα τρέιλερ να διακινηθεί στην Ευρώπη καθώς επίσης, ότι διαθέτει δρομολόγιο από Πειραιά προς Λεμεσό που αναχωρεί κάθε εβδομάδα με χρόνο ταξιδιού 4 ημέρες δεν είναι βάσιμος. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αμεσότητα και συχνότητα της εξυπηρέτησης είναι υψίστης σημασίας, καθότι τα ευπαθή εμπορεύματα πρέπει να φτάνουν στον προορισμό τους το ταχύτερο δυνατό. Υπό αυτές τις συνθήκες, μόνο το Ro-Ro πλοίο που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη παρέχει τακτικά και αδιάλειπτα δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση.

Βάσει του γεγονότος ότι οι εταιρείες Neptune και Grimaldi Lines δεν παρέχουν τακτικά και αδιάλειπτα τα ίδια δρομολόγια όπως η Salamis Shipping, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν μπορεί να θεωρηθούν ότι αποτελούν επαρκές υποκατάστατο των υπηρεσιών μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro για το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο και αντίστροφα ή και στο υποκατάστατο δρομολόγιο Λεμεσός-Πειραιάς και αντίστροφα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο όμιλος στον οποίο ανήκει η Salamis Shipping αποτελεί καθετοποιημένη επιχείρηση, καθότι η Salamis Lines είναι πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία, η C.I.R. δραστηριοποιείται στον τομέα των διεθνών μεταφορών και η Salamis Shipping ενεργεί κυρίως ο ναυτιλιακός πράκτορας.

Βάσει του ότι στην αγορά δεν δραστηριοποιείται άλλη εταιρεία που να παρέχει τακτικά και αδιάλειπτα δρομολόγια με πλοίο τύπου Ro-Ro για τη μεταφορά ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερ σε πλοία Ro-Ro, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι η Salamis Shipping κατέχει δεσπόζουσα θέση, στη σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής αντιπροσώπευσης αναφορικά με τις υπηρεσίες μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με τρέιλερ στα πλοία τύπου Ro-Ro στο δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο (προηγουμένως το δρομολόγιο αφορούσε το λιμάνι του Πειραιά) και αντίστροφα, εφόσον αποτελεί τη μοναδική εταιρεία που παρέχει ναυτιλιακές υπηρεσίες πρακτόρευσης του πλοίου Ro-Ro στη σχετική αγορά, το οποίο ανήκει στην εταιρεία Salamis Lines και ούτε υφίσταται άλλο πλοίο που να εκτελεί παρόμοιο δρομολόγιο προς Πειραιά.

---

<sup>67</sup> Βλ. ηλεκτρονική αλληλογραφία μεταξύ της Manda Navigation Co Ltd (αντιπροσώπου της Grimaldi Lines) και της P&M ημερομηνίας 17/05/2019 και 20/05/2019.

### 8.5.2 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης

Σύμφωνα με το Νόμο, καθώς και με την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, η κατοχή δεσπόζουσας θέσης δεν είναι καθαυτή παράνομη. Κάτι τέτοιο θα ήταν παράδοξο αφού θα τιμωρούσε ουσιαστικά κάθε επιτυχημένη επιχείρηση. Μόνο η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά που απολαμβάνει μια επιχείρηση, μπορεί να οδηγήσει σε παράβαση του Νόμου.

Σύμφωνα πάντα με την νομολογία του ΔΕΕ και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κατάχρηση συνδέεται με τη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης που επιδρά στη δομή της αγοράς, αποδυναμώνοντας τον ήδη ασθενή ανταγωνισμό, με τη χρήση μεθόδων που δεν αρμόζουν σε καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού.<sup>68</sup> Σημειώνεται επίσης, ότι οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά ενός προϊόντος έχουν ιδιαίτερη ευθύνη για τη διατήρηση του υγιούς ανταγωνισμού χωρίς στρεβλώσεις («special responsibility»), δεδομένου ότι σε αυτή την περίπτωση ο ανταγωνισμός εμφανίζεται ήδη αποδυναμωμένος και επομένως ευάλωτος σε περίπτωση εφαρμογής διαφόρων καταχρηστικών πρακτικών από τη δεσπόζουσα επιχείρηση.<sup>69</sup>

Στη δε υπόθεση *Tetra Pak International SA*,<sup>70</sup> η ιδιαίτερη ευθύνη επεκτείνεται ώστε το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ, το αντίστοιχο 6(1) του Νόμου, να εφαρμόζεται και να απαγορεύει κάθε συμπεριφορά επιχειρήσεως, η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση, ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχειρήσεως, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος. Το Δικαστήριο ανέφερε τα εξής: «*Επομένως, για να καθοριστούν οι προϋποθέσεις αυτές, πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 86 της Συνθήκης βάσει του αντικειμένου του και του σκοπού του, όπως διευκρινίστηκαν από το Δικαστήριο, το οποίο έκρινε, με την προπαρατεθείσα απόφαση του Michelin κατά Επιτροπής (σκέψη 57), ότι το άρθρο αυτό επιρρίπτει σε επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση, ανεξάρτητα από τους λόγους μιας τέτοιας θέσεως, την ιδιαίτερη ευθύνη να μη θίγει με τη συμπεριφορά της την άσκηση πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην κοινή αγορά, σύμφωνα με τον γενικό σκοπό του άρθρου 3, στοιχείο στ', της Συνθήκης όπως ίσχυε την εποχή εκείνη. Εμπίπτει έτσι στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 κάθε συμπεριφορά επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχειρήσεως, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, σκέψη 91)*».

<sup>68</sup> Βλ. σχετικά Υπόθεση 62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-03359, παρά.60-61.

<sup>69</sup> Υπόθεση C-322/81, *Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461, παρ.52, 59.

<sup>70</sup> Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak International SA v. Commission* [1994] ECR II-755, παρά. 114.

Το άρθρο 6(1) του Νόμου μνημονεύει μια σειρά καταχρηστικών πρακτικών και όπως αναφέρεται στην υπόθεση *Continental Can*,<sup>71</sup> η λίστα των καταχρηστικών πρακτικών είναι απλώς ενδεικτική όχι όμως εξαντλητική.

#### **8.5.2.1 Άρθρο 6(1)(α) του Νόμου/ Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ/Υπερβολική τιμολόγηση**

##### **(α) Νομολογία:**

Πρωταρχικός στόχος του δικαίου του ανταγωνισμού της Ε.Ε. είναι να διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά δεν εκμεταλλεύονται άμεσα τους πελάτες τους χρεώνοντας τους υπέρμετρες τιμές και επιβάλλοντας τους άλλους αντι-ανταγωνιστικούς εμπορικούς όρους. Το άρθρο 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ και το αντίστοιχο εθνικό άρθρο 6(1)(α) του Νόμου, προβλέπουν για αυτό το σκοπό ότι μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση καταχράται τη θέση της εάν η πράξη της έχει σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα τον καθορισμό μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής.

Η πρώτη περίπτωση του άρθρου 6(1) του Νόμου, αναφέρεται κυρίως σε εκμεταλλευτικές καταχρήσεις, όπου η δεσπόζουσα επιχείρηση χρησιμοποιεί την ισχύ της για να επιτύχει οικονομικά πλεονεκτήματα που συνίστανται είτε στην απαίτηση υψηλών ή χαμηλών τιμών (ανάλογα αν λειτουργεί μονοπωλιακά ή μονοψωνιακά) ή στην επιβολή άλλων επαχθών όρων στους συναλλασσομένους με αυτήν. Το πιο σύνηθες είναι η κατηγορία αυτή να περιλαμβάνει την περίπτωση της υπερβολικής τιμολόγησης, όμως η θεωρία και η νομολογία εντάσσουν σε αυτή και παρεμποδιστικές πρακτικές τιμολογιακής φύσεως, όπως η ληστρική υποτιμολόγηση, η συμπίεση περιθωρίου κ.α.<sup>72</sup>

Αναφορικά με τις αθέμιτες τιμές αγοράς ή/και πώλησης, το ίδιο άρθρο απαγορεύει τον καθορισμό είτε άμεσα ή έμμεσα αθέμιτων τιμών αγοράς ή/και πώλησης που ενισχύουν με αυτό τον τρόπο τη θέση της δεσπόζουσας επιχείρησης στην αγορά εις βάρος των καταναλωτών.<sup>73</sup> Σημειώνεται ότι καταχρηστική είναι η τιμολόγηση, όταν η τιμή είναι υπερβολικά υψηλή και χρησιμοποιείται ως μέσο για την εκμετάλλευση των αντισυμβαλλομένων της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση («εκμεταλλευτική κατάχρηση»).

Στην πρώτη απόφαση του ΔΕΕ, όπου τέθηκε το θέμα της καταχρηστικής τιμής, ήτοι την υπόθεση *United Brands*,<sup>74</sup> καθορίστηκαν τα κριτήρια για να εκτιμηθεί εάν μία τιμή δεν είναι δίκαιη κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, του αντίστοιχου άρθρου 6(1) του Νόμου. Το

<sup>71</sup> Υπόθεση 6/72, *Europemballage Corporation & Continental Can v. Commission*, [1973] ECR 215, παρά. 26.

<sup>72</sup> Δημήτρης Τζουγανάτος, *Το Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού*, (2013), Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 527- 528.

<sup>73</sup> *Supra* υποσ. 57, *Continental Can κατά Επιτροπής*, παρ. 26. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 40 έως 48, 50, 54 έως 56, 111, 113 και 114/73, *Coöperatieve Vereniging "Suiker Unie" UA και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας 1975/00507, παρ. 526 και 527.

<sup>74</sup> Βλ. Υπόθεση 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978.

Δικαστήριο έκρινε σχετικά ότι υπερβολικές τιμές υφίστανται όταν η τιμή δεν έχει λογική σύνδεση με την οικονομική αξία του προϊόντος που παρέχεται. Η συνήθης τακτική για να εξαχθεί τέτοιο συμπέρασμα συμπεριλαμβάνει την ανάλυση της τιμής και του κόστους του προϊόντος.

Συγκεκριμένα, το ΔΕΕ κατέγραψε ότι:<sup>75</sup>

*«249 Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί αν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυσθεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και αρκετά αποτελεσματικού ανταγωνισμού.*

*250 Τέτοιου είδους κατάχρηση συνιστά, στην προκειμένη περίπτωση, η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.*

*251 Η υπερβολή αυτή θα ήταν δυνατό, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί αντικειμενικά αν μπορούσε να μετρηθεί συγκρίνοντας την τιμή πωλήσεως του εν λόγω προϊόντος με το κόστος παραγωγής του, σύγκριση από την οποία θα προέκυπτε το ύψος του περιθωρίου κέρδους. Η Επιτροπή όμως δεν έκανε τέτοια σύγκριση, καθόσον δεν διέθετε ανάλυση της δομής των εξόδων της UBC.*

*252 Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.*

*253 Μπορούν να επινοηθούν και άλλες μέθοδοι —και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές — προκειμένου να καθοριστεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη.*

*254 Εκτιμώντας τις όχι αμελητέες και ενίοτε σημαντικότερες δυσχέρειες καθορισμού της τιμής κόστους παραγωγής, η οποία μπορεί ενίοτε να περιλαμβάνει κατανομή των έμμεσων δαπανών και των γενικών εξόδων κατ' ελεύθερη εκτίμηση και η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενό της, την περίπλοκη φύση της, τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων της, το αν παράγει ένα μόνο ή διάφορα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της εταιριών και τις μεταξύ τους σχέσεις, η τιμή κόστους της μπανάνας δεν φαίνεται να παρουσιάζει ανυπέρβλητα προβλήματα.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)*

---

<sup>75</sup> Ibid.

Το Δικαστήριο, στην εν λόγω υπόθεση, έκρινε ότι αν η τιμή ενός προϊόντος είναι υπερβολική, θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί κατά τρόπο αντικειμενικό, αν υπολογιστεί το ύψος της τιμής συγκρίνοντας ανάμεσα στην τιμή πώλησης του εν λόγω προϊόντος και το κόστος παραγωγής του, η οποία (σύγκριση) θα μπορούσε να αποκαλύψει το εύρος του περιθωρίου κέρδους και ακολούθως να διαπιστωθεί κατά πόσο αυτή καθ' αυτή είναι μη δίκαιη, ή συγκρινόμενη με τις τιμές των ανταγωνιστικών προϊόντων δύναται να κριθεί μη δίκαιη.

Στην ουσία, το ΔΕΕ ακολούθησε δύο σημεία για τον καθορισμό της υπερβολικής τιμολόγησης. Καταρχάς, για τη στοιχειοθέτηση της υπερβολικής τιμολόγησης πρέπει να καθορισθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτήν και κατά δεύτερον, αν προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, να εξετασθεί αν η τιμή που επιβλήθηκε ήταν μη εύλογη, είτε αφεαυτή, είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

Συνεπώς, μία σύγκριση μεταξύ τιμής και κόστους γίνεται καθ' αρχήν για να διαπιστωθεί το περιθώριο κέρδους που επιτυγχάνεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Εάν το καθαρό περιθώριο κέρδους βρεθεί ότι είναι «υπερβολικό», η τιμολογιακή πολιτική της δεσπόζουσας επιχείρησης πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω για να διαπιστωθεί εάν η τιμή είναι «μη δίκαιη».<sup>76</sup> Προκειμένου να πληρούται το πρώτο σκέλος της νομολογίας *United Brands*, πρέπει η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως του σχετικού προϊόντος ή της σχετικής υπηρεσίας να είναι ιδιαίτερα σημαντική, έτσι ώστε τα καθαρά περιθώρια κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης να είναι εξαιρετικά υψηλά («μη εύλογα»).

Το ΔΕΕ αναγνώρισε ότι μπορεί να υπάρξουν ορισμένες δυσκολίες καθορισμού του κόστους παραγωγής ιδιαίτερα έχοντας υπόψη ότι μια επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικότερα και να έχει υψηλά ή σε αντίθετη περίπτωση μικρά κέρδη. Είναι γι' αυτό που όπως δήλωσε το ΔΕΕ στην υπό αναφορά υπόθεση πρέπει να δίδεται προσοχή στον καθορισμό του κόστους παραγωγής ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενο της δραστηριοποίησης της, αν παράγει ένα ή περισσότερα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της και τη σχέση που υπάρχει μεταξύ τους.

Στην υπόθεση *General Motors*,<sup>77</sup> το Δικαστήριο αποδέχτηκε τη μεθοδολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διαπίστωση της ύπαρξης υπερβολικά υψηλής τιμολόγησης παρόλο που ακύρωσε την απόφασή της, γιατί η *General Motors* οικειοθελώς τερμάτισε την

---

<sup>76</sup> Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568./D3), παρά. 158: "In any event, even if it were to be assumed that the profit margin of HHAB is high (or even "excessive"), this would not be sufficient to conclude that the price charged bears no reasonable relation to the economic value of the services provided. The Commission would have to proceed to the second question as set out by the Court in *United Brands*, in order to determine whether the prices charged to the ferry operators are unfair, either in themselves or when compared to other ports."

<sup>77</sup> Υπόθεση 26/75, *General Motors Continental vs Commission*, [1975] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1367, παρά.12.



πιθανολογούμενη παράβαση μειώνοντας τις τιμές της και αποζημιώνοντας για το επιπρόσθετο ποσό που χρέωνε, μόλις αντιλήφθηκε ότι οι τιμές ήταν υπερβολικά υψηλές. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν η σύγκριση της τιμής της *General Motors* για την έκδοση πιστοποιητικών με άλλες εταιρείες που παρείχαν την ίδια υπηρεσία. Το Δικαστήριο ξεκαθάρισε ότι η ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης συνιστά κατάχρηση, όταν οι τιμές είναι υπερβολικές σε σχέση με την οικονομική αξία της υπηρεσίας που παρέχεται και αν το αποτέλεσμα θα ήταν ο περιορισμός του παράλληλου εμπορίου (οπότεν και θα περιορίζεται η πιθανότητα ανταγωνισμού από χαμηλότερες τιμές, οι οποίες χρεώνονται από άλλες εταιρείες) ή της καταχρηστικής εκμετάλλευσης των πελατών.<sup>78</sup>

Στην προαναφερόμενη υπόθεση *United Brands* (εφεξής η «UBC»),<sup>79</sup> η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση τις τιμές της Ιρλανδίας συγκρίνοντας τις με τις τιμές της UBC και την οικονομική αξία του προϊόντος για να καταλήξει ότι οι τιμές της UBC ήταν υπερβολικές σε σχέση με την οικονομική αξία του προϊόντος (30%-40% διαφορά με τις μη επώνυμες μπανάνες).<sup>80</sup> Το ΔΕΕ, στην εν λόγω υπόθεση έκρινε ότι τέτοια σύγκριση μπορεί να γίνει αποδεκτή μόνο όταν οι αγορές στα εν λόγω κράτη μέλη είναι αντικειμενικά συγκρίσιμες. Πέραν όμως αυτού, το Δικαστήριο επισήμανε ότι θα πρέπει να προηγηθεί λεπτομερής κοστολογική ανάλυση του προϊόντος, κάτι το οποίο δεν είχε γίνει από μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προβεί μόνο σε σύγκριση των τιμών της UBC με τους ανταγωνιστές της για αυτό το λόγο, το ΔΕΕ ακύρωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με το σκεπτικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε προσκομίσει επαρκείς αποδείξεις επί των πραγματικών περιστατικών, καθώς ούτε επί των εκτιμήσεων που την οδήγησαν στη διαπίστωση ότι η UBC είχε παραβεί το άρθρο 86 της Συνθήκης (νυν 102 της ΣΛΕΕ).

## **(β) Οικονομική Ανάλυση**

### **(1) Ανάλυση σχετικά με την υπερβολική τιμολόγηση**

Η καταγγέλλουσα διατείνεται ότι η καταγγελλόμενη παραβαίνει το άρθρο 6(1)(α) του Νόμου, αντίστοιχου του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, λόγω αθέμιτης τιμολόγησης και συγκεκριμένα λόγω των υπερβολικών χρεώσεων που επιβάλλει η καταγγελλόμενη για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Ιδιαίτερα, η καταγγέλλουσα επικαλείται ότι οι χρεώσεις που επιβάλλει η καταγγελλόμενη για τις υπηρεσίες μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-

<sup>78</sup> Βλ. σχετικά Faull & Nikpay "The EC Law of Competition", 2nd edition, 2007 Oxford, par. 4.366.

<sup>79</sup> *Supra* υποσ. 74.

<sup>80</sup> Βλ. Υπόθεση 389/87, *Ministere Public v Tournier* [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2521, παρ. 38 και *Lucazeau v Societesdes Auteurs, Compositeurset Editeursde Musique* (SACEM) [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 2811 παρ. 21.

Ro είναι εξαιρετικά υψηλές συγκρινόμενες με τις χρεώσεις άλλων εταιρειών για τη μεταφορά εμπορευμάτων με συνηθισμένα πλοία.

Η καταγγέλλουσα αναφέρει περαιτέρω στην καταγγελία της ότι, ενώ για λιμενικά έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων στα πλοία τύπου Ro-Ro σε εμπορευματοκιβώτια (containers), όπου υπάρχει ανταγωνισμός στην αγορά, οι χρεώσεις που επιβάλλει η καταγγελλόμενη είναι πολύ μικρότερες (ήτοι €325 ανά container 20 ποδών και €425 ανά container 40 ποδών), στην περίπτωση των λιμενικών εξόδων φόρτωσης και εκφόρτωσης νταλικών σε πλοία τύπου Ro-Ro, όπου έχει μονοπώλιο και της έλλειψης ισοδύναμης εναλλακτικής λύσης, οι αντίστοιχες χρεώσεις τους είναι εξαιρετικά ψηλότερες (δηλαδή από €700 μέχρι €840 ανά νταλικά).

Επιπρόσθετα, τίθεται ο ισχυρισμός ότι στην περίπτωση μεταφοράς εμπορευμάτων σε νταλικές σε πλοία τύπου Ro-Ro, η καταγγελλόμενη, εκμεταλλευόμενη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στη συγκεκριμένη αγορά, αύξησε αυθαίρετα τα ναύλα του πλοίου πουπρακτορεύουν από €900 σε €1190 ανά νταλικά μέσα σε μία νύχτα, από 12/02/2017. Ειδικότερα από το τιμολόγιο ημερομηνίας 09/02/2017 προκύπτει ότι η χρέωση ναύλου ανήλθε στα €900 ενώ στο τιμολόγιο ημερομηνίας 17/02/2017 η αντίστοιχη χρέωση ναύλου ανέρχεται σε €1.190. Προηγουμένως δεν είχαν επιβληθεί για αρκετά χρόνια οποιεσδήποτε αντίστοιχες αυξήσεις στα ναύλα όπως υπέδειξε η P&M.

Η καταγγέλλουσα, αναφορικά με το ζήτημα της δυσμενούς μεταχείρισης της από την καταγγελλόμενη εταιρεία σε ό,τι αφορά το ύψος των επιβαλλόμενων χρεώσεων σε συνάρτηση με τις αντίστοιχες χρεώσεις που της επιβάλλει η διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού Λεμεσού DP World, ανέφερε συγκεκριμένο περιστατικό όπου για την καθυστερημένη άφιξη τεσσάρων νταλικών στο Λιμάνι Λεμεσού επιβλήθηκε σ' αυτή συνολική χρέωση ύψους €2.022,37 για την φόρτωση τους στο πλοίο μετά τις 6:30 μ.μ. Αυτό το κόστος, η καταγγελλόμενη εταιρεία το μετακύλησε ολόκληρο στην P&M με τιμολόγιο που εξέδωσε την προηγούμενη μάλιστα μέρα (17/04/2018).

Πιο κάτω παρατίθεται οικονομική ανάλυση σε σχέση με τους πιο πάνω ισχυρισμούς:

**(i) Υπολογισμός γενικού καθαρού περιθωρίου κέρδους της καταγγελλόμενης:**

Αναλύοντας τα γενικά περιθώρια κέρδους, όπως προκύπτουν από τις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της καταγγελλόμενης, προκύπτουν τα εξής **καθαρά περιθώρια κέρδους (πριν την φορολογία)** από τις δραστηριότητες της εταιρείας για τα έτη 2014-2017:

**2014:** (€561,172 : €5,292,692) = **10.60%**

**2015:** (€363,782 : €5,270,338) = **6.90%**

**2016:** (€665,620 : €6,767,418) = **9.84%**

**2017:** (€1,892,225 : €9,427,736) =**20.07%**

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ενώ το καθαρό περιθώριο κέρδους πριν τη φορολογία για τα έτη 2014-2016 κυμαινόταν μεταξύ 6.90% και 9.84%, το έτος 2017 σημείωσε περιθώριο καθαρού κέρδους ύψους 20.07%, δηλαδή διπλασιασμό του περιθωρίου καθαρού κέρδους (αύξηση 10.23 ποσοστιαίων μονάδων). Σημειώνεται περαιτέρω ότι, ενώ το 2017 τα έσοδα της αυξήθηκαν κατά 39.30% τα κέρδη της αυξήθηκαν κατά 184.20%.

Από την σημείωση 4 με τίτλο “Εισοδήματα” των εξελεγμένων οικονομικών καταστάσεων της καταγγελλόμενης φαίνονται αναλυτικότερα οι αυξομειώσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω:

**Πίνακας 9: Σημείωση 4 με τίτλο “Εισοδήματα” των εξελεγμένων οικονομικών καταστάσεων της καταγγελλόμενης**

	2017	2016	2015	2014
	€	€	€	€
Freight and Forwarding	8,076,746	5,596,861	4,298,988	4,238,892
Clearing and transport	1,162,294	1,068,312	940,447	985,531
Agency fees	188,696	61,245	30,903	68,269
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης (πιστωτικοί τόκοι, κέρδος από πώληση ακινήτων, κ.α.)	19,587	41,148	67,397	7,574
<b>Σύνολο εισοδημάτων</b>	<b>9,447,323</b>	<b>6,767,566</b>	<b>5,337,735</b>	<b>5,300,166</b>

**Πίνακας 10: Έξοδα που διαφαίνονται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων των εξελεγμένων οικονομικών καταστάσεων της καταγγελλόμενης.**

	2017	2016	2015	2014
	€	€	€	€
Κόστος πωλήσεων	(5,778,256)	(4,396,705)	(3,262,501)	(3,088,062)
	(83,503)	(70,588)	(82,580)	(121,483)

Έξοδα διανομής και πωλήσεων				
Έξοδα διοίκησης	(1,682,163)	(1,629,466)	(1,618,382)	(1,518,954)
Έξοδα χρηματοδότησης	(11,176)	(5,188)	(10,491)	(10,595)
<b>Σύνολο εξόδων</b>	<b>(7,555,098)</b>	<b>(6,101,947)</b>	<b>(4,973,954)</b>	<b>(4,739,094)</b>

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αύξηση στο καθαρό περιθώριο κέρδους του 2017, οφείλεται στην αύξηση εισοδημάτων από €6,767,566 το 2016 σε €9,447,323 το 2017 (€2,679,757 σε απόλυτους αριθμούς ή ποσοστιαία αύξηση ύψους 39,60%), η οποία συσχετίστηκε με μικρότερη αύξηση στα έξοδα από €6,101,947 σε €7,555,098 (€1,453,151 σε απόλυτους αριθμούς ή ποσοστιαία αύξηση ύψους 23,8%). Με άλλα λόγια, τα έσοδα αυξήθηκαν με δυσαναλογία ως προς τα έξοδα.

**(ii) Ανάλυση μεικτού κέρδους που επιφέρει κάθε υποκατηγορία εσόδου**

Υπό το φως των ισχυρισμών της καταγγέλλουσας για αυξήσεις στις χρεώσεις τον Φεβρουάριο 2017, διερευνήθηκαν οι λόγοι για τους οποίους το έτος 2017 σημειώθηκε η μεγάλη αυτή αύξηση στα έσοδα της καταγγελλόμενης, η οποία ήταν και δυσανάλογη ως προς τα έξοδα. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ίδια η καταγγελλόμενη ανέφερε κατά την προκαταρκτική έρευνα ότι: «η διαφοροποίηση του ποσοστού καθαρού περιθωρίου κέρδους την περίοδο 2014 με 2017 οφείλεται κυρίως στην αύξηση του κύκλου εργασιών» και ότι: «σε σχέση με την αύξηση του κύκλου εργασιών της καταγγελλόμενης, επισημαίνεται επίσης το γεγονός ότι από τις αρχές του 2016 η καταγγελλόμενη εξυπηρετεί κανονικά ένα επιπρόσθετο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (το πλοίο Alasa) το οποίο ξεκίνησε να πραγματοποιεί δρομολόγια προς το τέλος του 2015».

Η καταγγελλόμενη επισύναψε επίσης τον αριθμό των τρέιλερ της καταγγέλλουσας από τον οποίο φαίνεται ότι υπήρχε αύξηση στον όγκο εργασιών κατά την υπό αναφορά περίοδο: ({...}τρέιλερ το 2014, {...}τρέιλερ το 2015, {...} τρέιλερ το 2016 και {...}τρέιλερ το 2017).

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης, ζητήθηκε από την καταγγελλόμενη να παρέχει λεπτομερέστερη ανάλυση των κατηγοριών των εσόδων που φαίνονται πιο πάνω (στον Πίνακα 9) και τους λόγους για τους οποίους σημειώθηκαν οι εν λόγω αυξήσεις. Σε απαντήσεις της ημερομηνίας 1/11/2019, παρέθεσε τα εξής στοιχεία που αναλύουν τα έσοδα όπως παρουσιάζονται στις εξελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας:

### **Freight and forwarding**

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει εισοδήματα από την εξυπηρέτηση του φορτίου πλοίων (FIOS CY ενώ από το 2017 τα agency fees, primage, bill of lading fees) και υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων & logistics.

**Πίνακας 11:**

Διαφοροποίηση κύκλου εργασιών				
Freight and forwarding				
	2017	2016	Αλλαγή	Ποσοστό αλλαγής
	€	€	€	
Πρακτοριακή αμοιβή από φορτοεκφόρτωση πλοίων	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
Υπηρεσίες διαμεταφοράς και logistics	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%
Σύνολο	{.....}	{.....}	{.....}	{..}%

### **Clearing and Transport**

Η κατηγορία αυτή αφορά υπηρεσίες εκτελωνίσεων και εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κύπρο οι οποίες διεκπεραιώνονται από το τμήμα εκτελωνίσεων και εσωτερικών μεταφορών της εταιρείας.

### **Agency fees**

Η κατηγορία αυτή αφορά εισοδήματα αναφορικά με υπηρεσίες αντιπροσώπευσης πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας, υπηρεσίες προμήθειας πλοίων (ships provision and supplies), crew services και άλλες υπηρεσίες που αφορούν την εξυπηρέτηση των πλοίων.

Σημειώνεται το γεγονός ότι από το τέλος του 2015 ξεκίνησε να εξυπηρετείται το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Alasa από την εταιρεία με θετική επίπτωση στο κύκλο εργασιών όπως και οι εξηγήσεις που προσκομίστηκαν πιο πάνω αναφορικά με την αύξηση του κύκλου εργασιών.

Πιο κάτω παρατίθενται περαιτέρω εξηγήσεις για τον κύκλο εργασιών, το κόστος πωλήσεων και το μεικτό κέρδος για κάθε μία από τις τρεις υπηρεσίες που αναφέρονται πιο πάνω. Όπως φαίνεται στον πιο κάτω πίνακα, το ποσοστό μεικτού κέρδους για το “Freight and forwarding” (το οποίο σχετίζεται με τις χρεώσεις προς την καταγγέλλουσα) παρέμεινε στα ίδια επίπεδα κατά την περίοδο 2014-2017.

**Πίνακας 12:**

	2017	2016	2015	2014
	€	€	€	€
<b>Turnover</b>				
Freight and forwarding	8,076,746	5,596,861	4,298,988	4,238,892
Clearing and transport	1,162,294	1,068,312	940,447	985,531
Agency	188,696	61,245	30,903	68,269
Total	9,427,736	6,726,418	5,270,338	5,292,692
<b>Cost of sales</b>				
Freight and forwarding	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Clearing and transport	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Agency	-	-	-	-
Total	5,778,256	4,396,704	3,262,501	3,088,062
<b>Gross Profit</b>				
Freight and forwarding	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Clearing and transport	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Agency	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Total	3,649,480	2,329,714	2,007,837	2,202,630
<b>Gross profit margin</b>				
Freight and forwarding	{...}	{...}	{...}	{...}
Clearing and transport	{...}	{...}	{...}	{...}
Agency	{...}	{...}	{...}	{...}
Overall	38.71%	34.64%	38.10%	41.65%

Εξ' όσων φαίνεται στον Πίνακα 11 πιο πάνω, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων (turnover) της κατηγορίας "freight and forwarding" αφορούσε την «πρακτορική αμοιβή από φορτοεκφόρτωση πλοίων», δηλαδή χρεώσεις για FIOS CY, ενώ μικρότερο μέρος αφορούσε «υπηρεσίες διαμεταφοράς και logistics». Τα έσοδα από «πρακτορική αμοιβή από φορτοεκφόρτωση πλοίων» αυξήθηκαν το 2017 κατά {...}%, ενώ τα έσοδα από «υπηρεσίες διαμεταφοράς και logistics» αυξήθηκαν κατά {...}%. Παρόλα αυτά, εξ' όσων φαίνεται στον Πίνακα 12, το μεικτό κέρδος για την κατηγορία "freight and forwarding" αυξήθηκε μόνο κατά 4.48 ποσοστιαίες μονάδες από {...}% το 2016 σε {...}% το 2017. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα πιο πάνω ποσοστά αφορούν το μεικτό κέρδος, δηλαδή προτού αφαιρεθούν τα υπόλοιπα έξοδα όπως έξοδα διανομής και πωλήσεων, έξοδα διοίκησης και έξοδα χρηματοδότησης.

**(iii) Ανάλυση στοιχείων που δόθηκαν από την καταγγελλόμενη σε σχέση με την διαφοροποίηση πρακτορικών χρεώσεων - πριν και μετά το Φεβρουάριο του 2017 αναφορικά με χρεώσεις ανά νταλικά.**

Εξ' όσων διαφαίνεται από τα στοιχεία που παρέθεσε η καταγγελλόμενη, τα οποία παρουσιάζονται στον πίνακα 13 και γραφική παράσταση 1 (πιο κάτω), οι συνολικές χρεώσεις της Salamis για **φόρτωση** πριν τον Φεβρουάριο 2017 για νταλικές των οποίων το συνολικό

βάρος ανερχόταν από 14 μέχρι και 24 τόνους ήταν πιο χαμηλές από τις χρεώσεις οι οποίες επιβλήθηκαν για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017. Αντιθέτως, για νταλίκες των οποίων το συνολικό βάρος υπερβαίνει τους 24 τόνους, οι συνολικές χρεώσεις για φόρτωση γίνονται όλο και πιο συμφέρουσες για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 σε σχέση με την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017. Σημειώνεται ότι από τους 31 και περισσότερους τόνους, η διαφορά αυτή γίνεται μικρότερη, αλλά εξακολουθεί να είναι συμφέρουσα για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017.

**Πίνακας 13:**

ΠΡΑΚΤΟΡΙΑΚΕΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΕΜΕΣΟΥ																				
Διαφοροποίηση πρακτοριακών χρεώσεων - πριν και μετά το Φεβρουάριο του 2017 αναφορικά με χρεώσεις που γίνονται ανά trailer με διαφορετικό βάρος φορτίου																				
Total trailer weight	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Number of trailers	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Φόρτωση</b>																				
<u>Χρεώσεις πριν Φεβρουάριο 2017</u>																				
Terminal operator charges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Primage per trailer	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Service fee CY	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
FIOS CY	252	270	288	306	324	342	360	378	396	414	432	450	468	486	504	522	540	558	576	594
Other charges	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<b>Χρεώσεις πριν Φεβρ. 2017</b>	<b>303</b>	<b>321</b>	<b>339</b>	<b>357</b>	<b>375</b>	<b>393</b>	<b>411</b>	<b>429</b>	<b>447</b>	<b>465</b>	<b>483</b>	<b>501</b>	<b>519</b>	<b>537</b>	<b>555</b>	<b>573</b>	<b>591</b>	<b>609</b>	<b>627</b>	<b>645</b>
<u>Χρεώσεις μετά Φεβρουάριο 2017</u>																				
Terminal operator charges	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Primage per trailer	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Service fee CY	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
FIOS CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agency fees CY	182	190	218	226	234	242	250	258	266	274	282	290	298	306	314	322	330	338	346	354
Other charges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Χρεώσεις μετά Φεβρ. 2017</b>	<b>383</b>	<b>391</b>	<b>419</b>	<b>427</b>	<b>435</b>	<b>443</b>	<b>451</b>	<b>459</b>	<b>467</b>	<b>475</b>	<b>483</b>	<b>491</b>	<b>499</b>	<b>507</b>	<b>515</b>	<b>523</b>	<b>531</b>	<b>539</b>	<b>547</b>	<b>555</b>
<b>Αύξηση/ (μείωση)</b>	<b>80</b>	<b>70</b>	<b>80</b>	<b>70</b>	<b>60</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>-10</b>	<b>-20</b>	<b>-30</b>	<b>-40</b>	<b>-50</b>	<b>-60</b>	<b>-10</b>	<b>-20</b>	<b>-30</b>

**Γραφική παράσταση 1:**



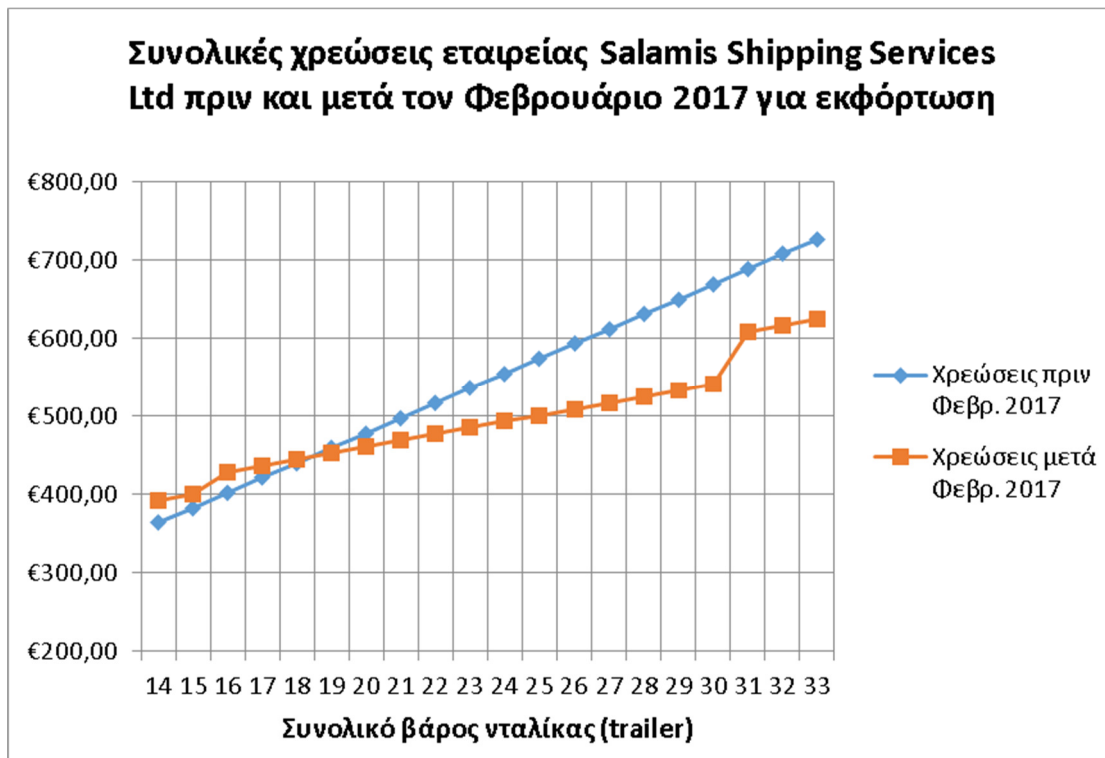
Παρομοίως και εξ' όσων φαίνεται στον πιο κάτω πίνακα 14 και γραφική παράσταση 2, οι συνολικές χρεώσεις της Salamis για **εκφόρτωση** πριν τον Φεβρουάριο 2017 για νταλίκες των οποίων το συνολικό βάρος ανερχόταν από 14 μέχρι και 18 τόνους ήταν πιο χαμηλές από τις χρεώσεις οι οποίες επιβλήθηκαν για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017. Αντιθέτως, για νταλίκες των οποίων το συνολικό βάρος υπερέβαινε τους 18 τόνους, οι συνολικές χρεώσεις γίνονται όλο και πιο συμφέρουσες για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 σε σχέση με την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017. Σημειώνεται ότι από τους 31 και περισσότερους τόνους, η διαφορά αυτή γίνεται μικρότερη, αλλά εξακολουθεί να είναι συμφέρουσα για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017.

**Πίνακας 14:**

ΠΡΑΚΤΟΡΙΑΚΕΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΕΜΕΣΟΥ																				
Διαφοροποίηση πρακτοριακών χρεώσεων - πριν και μετά το Φεβρουάριο του 2017 αναφορικά με χρεώσεις που γίνονται ανά trailer με διαφορετικό βάρος φορτίου																				
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Total trailer weight	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Number of trailers	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Εκφόρτωση</b>																				
<u>Χρεώσεις πριν Φεβρ. 2017</u>																				
Terminal operator charges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Primage	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Landing portorage's	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Service fee CY	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Agency fee CY	16	17	18	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31	32	33	34	36	37
FIOS CY	252	270	288	306	324	342	360	378	396	414	432	450	468	486	504	522	540	558	576	594
Other charges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Χρεώσεις πριν Φεβρ. 2017	364	383	402	421	440	459	478	497	516	536	555	574	593	612	631	650	669	688	708	727
<u>Χρεώσεις μετά Φεβρ. 2017</u>																				
Terminal operator charges	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Primage	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Service fee CY	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Agency fees CY	182	190	218	226	234	242	250	258	266	274	282	290	298	306	314	322	330	338	406	414
FIOS CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other charges	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Χρεώσεις μετά Φεβρ. 2017	393	401	429	437	445	453	461	469	477	485	493	501	509	517	525	533	541	609	617	625
Αύξηση/ (μείωση)	29	18	27	16	5	-6	-17	-28	-39	-51	-62	-73	-84	-95	-106	-117	-128	-79	-91	-102



## Γραφική παράσταση 2:



Βάσει της πιο πάνω ανάλυσης, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αλλαγή στις χρεώσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης κατά τον Φεβρουάριο 2017 είναι προς το συμφέρον των εταιρειών οι οποίες συμβάλλονται με την καταγγελλόμενη για αποστολή νταλικών με μεγάλο φορτίο. Το γεγονός αυτό φαίνεται από την αλλαγή στον τρόπο που επιβάλλονταν οι χρεώσεις αφού μέρος αυτών έγινε πάγιο ποσό (ανά κλίμακα) σε συνδυασμό με ποσό ανά τόνο ενώ προηγουμένως οι χρεώσεις κυμαίνονταν μόνο ανά τόνο.

Ο πιο κάτω πίνακας 15 δεικνύει τις χρεώσεις,<sup>81</sup> οι οποίες εισπράττονται από τον ναυτιλιακό πράκτορα του λιμένος Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιες ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd για την περίοδο πριν<sup>82</sup> και μετά την αλλαγή των χρεώσεων τον Φεβρουάριο 2017.

<sup>81</sup> Σε αντίθεση με τις χρεώσεις αυτές, υπάρχουν και χρεώσεις, οι οποίες εισπράττονται από την Salamis Shipping Services Ltd και μεταφέρεται αυτούσια ως έσοδο του θαλάσσιου μεταφορέα όπως Sea Freight, Bunker Adjustment Factor και Discharging Fees.

<sup>82</sup> Από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη εταιρεία δεν διαφάνηκαν οποιεσδήποτε διαφοροποιήσεις στις χρεώσεις για την περίοδο μεταξύ 2010 και πριν τον Φεβρουάριο 2017.

**Πίνακας 15: Επεξηγηματική Κατάσταση με τα είδη χρεώσεων που εισπράττει η  
Salamis Shipping**

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΗ ΧΡΕΩΣΕΩΝ										
	Basis						Πριν Φεβ. 2017	Μετά Φεβ. 2017 €		
							€	€		
<b>Agency fees - Limassol (Εκφόρτωση)</b>		<i>εισπράττεται από το ναυπλιακό πράκτορα του λιμένος Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιας ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</i>								
Terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00		
Landing portorage's	Per trailer						55,11	0,00		
Primage	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					10,25	16,00		
Service fee CY	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					31,00	35,00		
<b>Agency fees CY</b>	Per tonne						<b>1,11</b>	Fixed per trailer	variable per tonne	
	5-10 tonnes							50,00	8,00	
	10-15 tonnes							70,00	8,00	
	15-30 tonnes							90,00	8,00	
	πέραν των 30 τόνων							150,00	8,00	
Notification fee	Per bill of lading	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Delivery Charges CY"					21,00	35,00		
FIOS CY	Per tonne						<b>18,00</b>	-		
Other charges	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα					0,00	10,00		
<b>Agency fees - Limassol (Φόρτωση)</b>		<i>εισπράττεται από το ναυπλιακό πράκτορα του λιμένος Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιας ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</i>								
terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00		
Primage per trailer	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					10,00	16,00		
Service fee CY	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					31,00	35,00		
BVL fees	Per bill of lading						30,00	35,00		
FIOS CY	Per tonne	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					<b>18,00</b>	-		
	5-10 tonnes							50,00	8,00	
	10-15 tonnes							70,00	8,00	
	15-30 tonnes							90,00	8,00	
	πέραν των 30 τόνων							150,00	8,00	
Other charges	Per trailer						10,00	0,00		
Other charges	Per bill of lading	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					0,00	10,00		

Σημαντικές αλλαγές στις χρεώσεις που φαίνονται στον πιο πάνω πίνακα είναι οι εξής:

- **η χρέωση «terminal operator charges» ύψους €150 ανά νταλικά (trailer), η οποία εισπράττεται από την καταγγελλόμενη και εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη στις 11/9/2018, η χρέωση αυτή αποδίδεται αυτούσια στη διαχειρίστρια εταιρεία του λιμένος Λεμεσού και ως εκ τούτου δεν αντιπροσωπεύει έσοδο της καταγγελλόμενης.**

- η χρέωση «FIOS CY» ύψους €18/τόνο, η οποία αντικαταστάθηκε από την χρέωση «Agency fee CY» η οποία περιλαμβάνει πάγια χρέωση ανά κλίμακα τόνων αλλά και κυμαινόμενη χρέωση €8/τόνο. Όπως ανέφερε η καταγγελλόμενη στις 11/9/2018, η χρέωση αυτή αντιστοιχεί σε υπηρεσίες εκφόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη τις οποίες προσφέρει η ίδια.

Όπως φάνηκε και στον Πίνακα 15, η μεγαλύτερη με διαφορά χρέωση που αποτελεί έσοδο της καταγγελλόμενης είναι το «FIOS CY» για την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017 και «AGENCY FEE CY» για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017. Η καταγγελλόμενη σε επιστολή της ημερομηνίας 18/7/2019 επισήμανε κατά την προκαταρκτική έρευνα ότι κατά την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο του 2017 υπήρχε μία χρέωση με την ονομασία «Agency Fee» που αφορούσε μόνο την εισαγωγή φορτίου και ανερχόταν σε €1,11 ανά τόνο και η οποία χρέωση σήμερα δεν υφίσταται. Από τον Φεβρουάριο του 2017 υφίσταται μια διαφορετική χρέωση με την ονομασία «Agency Fee» που περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες που εμπίπτουν στον ορισμό FIOS. Στην περίπτωση της καταγγελλόμενης, όπως αυτή ισχυρίζεται, και των υπηρεσιών που προσφέρει σε σχέση με τα τρέιλερ της καταγγέλλουσας, πέραν των εξόδων για λιμενεργάτες, υφίσταται και το κόστος σε σχέση με τα ιδιόκτητα μηχανήματα και τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, το προσωπικό, τους ελεγκτές των φορτίων κλπ.

Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, κάθε πρακτορείο, αναλύει και διαχωρίζει με διαφορετικό τρόπο και μεθοδολογία τα διάφορα έξοδα και τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που προσφέρει, χρησιμοποιώντας ακόμη και διαφορετικούς ορισμούς όπως για παράδειγμα, other charges, distuffing, service fee, agency fee, handling fee, fios, free out και χρεώνει τον πελάτη του αναλόγως. Υπάρχουν όμως και πρακτορεία τα οποία συμπεριλαμβάνουν όλα τους τα έξοδα σε μία χρέωση καλούμενα ως «import local charges» ή «delivery order fees».

Η καταγγελλόμενη, ως ισχυρίστηκε, χρεώνει τους πελάτες της μέσα στα πλαίσια της Επίσημης Ταρίφας της Αρχής Λιμένων την οποία ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων απέστειλε στα ναυτιλιακά πρακτορεία και έχοντας υπόψη τις υπηρεσίες που προσφέρει η ίδια. Επίσης, λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τα έξοδα και τα κόστη της (όπως π.χ. ποσότητα των φορτίων, είδος των φορτίων, πόσες ομοχειρίες εργατών χρειάζεται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου).

Μετά την εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού, η καταγγελλόμενη αναδιαμόρφωσε τις χρεώσεις της, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν, τις συνεχείς επενδύσεις που διενεργεί αλλά και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που επιθυμεί να προσφέρει στους πελάτες της.

Σχετικά με τη χρέωση που σήμερα καλείται ως «agency fee», η καταγγελλόμενη σημείωσε ότι πάντοτε χρέωνε για τις αντίστοιχες υπηρεσίες είτε με ενσωμάτωση μέσα σε άλλα έξοδα είτε ξεχωριστά.

Η καταγγελλόμενη κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης ανέφερε: «συγκεκριμένα για την φόρτωση και εκφόρτωση του συγκεκριμένου Ro-Ro απαιτείται η διαθεσιμότητα επί τόπου πολύ περισσότερου προσωπικού (περίπου 10 άτομα) και χρήση ιδιόκτητων ειδικών μηχανημάτων που ανήκουν/εργοδοτούνται από την καταγγελλόμενη. Τα εν λόγω μηχανήματα και το προσωπικό χρησιμοποιούνται για την οδήγηση των τρέιλερ και νταλικών (περιλαμβανομένων και αυτών της καταγγέλλουσας) και του υπόλοιπου φορτίου εντός και εκτός του πλοίου όταν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και για την στοιβασία εντός του πλοίου. Η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ σε πλοία Ro-Ro χρίζει ποιο εξειδικευμένου χειρισμού από τα containers. Η φόρτωση των τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο προσεκτικό χειρισμό αφού είναι κατασκευασμένα από fiberglass και σε περίπτωση που προκληθούν σοβαρές ζημιές το κόστος επισκευής είναι πολύ μεγάλο. Ένα τρέιλερ μεταχειρισμένο στοιχίζει μεταξύ 20-40 χιλιάδες ενώ ένα καινούργιο 55-60 χιλιάδες Ευρώ. Για αυτό το λόγο η φορτοεκφόρτωση γίνεται με μέσα της καταγγελλόμενης και με δικό της έμπειρο προσωπικό και για αυτό το λόγο δεν αντιμετωπίζει καθόλου ζημιές σε αντίθεση με τα containers όπου δεν απαιτείται τόσο προσεκτικός χειρισμός αφού είναι κατασκευασμένα από σίδηρο και το κόστος αγοράς τους μεταχειρισμένα είναι περίπου 1800- 2500 Ευρώ.

Δηλαδή, στην περίπτωση του πλοίου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη η φόρτωση και εκφόρτωση εκτελείται πάντα από την ίδια με πιο λίγη ευθύνη και λιγότερα έξοδα για την διαχειρίστρια εταιρεία. Αυτό το μειωμένο κόστος για τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού αντικατοπτρίζεται και στις περιορισμένες χρεώσεις που επιβάλλουν οι διαχειριστές των τερματικών για τρέιλερ (€150) το οποίο είναι αισθητά χαμηλότερο από αυτό που επιβάλλουν για εμπορευματοκιβώτια καθότι η φόρτωση και εκφόρτωση είναι κυρίως ευθύνη και εργασία του πλοίου και των αντιπροσώπων του.

Επίσης, για την οργάνωση και προγραμματισμό της εν λόγω εργασίας και της παραλαβής και διεκπεραίωσης των αναγκών των πελατών του πλοίου απασχολούνται από την καταγγελλόμενη πολύ περισσότερα άτομα σε εξειδικευμένο γραφειακό προσωπικό από ότι χρειάζονται για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (περίπου 7 άτομα για το Ro-Ro Alexo ενώ 4 άτομα για ένα container ship) ενόψει του ότι οι διαδικασίες οργάνωσης και συντονισμού της γραμμής Ro-Ro είναι πολύ πιο περίπλοκες και χρονοβόρες λόγω της ιδιαιτερότητας του κάθε ενός από τα διαφορετικά φορτία που μεταφέρονται. Μεταξύ άλλων, αναφέρουμε ότι στο πλοίο Ro-Ro μεταφέρονται εμπορεύματα με διάφορους τρόπους ο καθένας από τους οποίους χρειάζεται ειδική μεταχείριση (όπως για παράδειγμα τρέιλερ, άλλα

*οχήματα, εμπορευματοκιβώτια με ξηρό φορτίο ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία, νταλίκες με ζώα κ.α.).*

*Δηλαδή, προκύπτει ότι η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι χωρίς αμφιβολία πολύ διαφορετική και δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτήν που πραγματοποιείται σε σχέση με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι χρεώσεις είναι επομένως αναμενόμενο να διαφέρουν».*

Όπως υποστήριξε η καταγγελλόμενη, το βάρος δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο πλοίο Ro-Ro, αλλά το είδος και εύρος της εργασίας που πρέπει να διενεργηθεί από την καταγγελλόμενη και ιδίως με δικό της εξοπλισμό και προσωπικό 12 ατόμων που απασχολείται επί τόπου. Στην περίπτωση των τρέιλερ, η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από τους εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης σε αντίθεση με τα container ships όπου το κόστος λειτουργίας του γερανού είναι στο διαχειριστή του τερματικού αντί στο ναυτιλιακό πράκτορα.

Η καταγγελλόμενη διαφώνησε με τη θέση της P&M ότι οι χρεώσεις των containers που μεταφέρονται από το πλοίο Alexo είναι πολύ μικρότερες από την περίπτωση των λιμενικών εξόδων φόρτωσης και εκφόρτωσης τρέιλερ και με την αναφορά της ότι για τις τελευταίες το κόστος είναι €700 - 840 (αντί €325 και €425 που χρεώνονται αντίστοιχα για τα container 20 και 40 ποδιών). Οι τιμές αυτές που αφορούν άλλες εταιρείες δεν περιλαμβάνουν τα έξοδα του Πειραιά. Τα εν λόγω ποσά που αφορούν τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης (€700-840) περιλαμβάνουν επίσης τα φορτωτικά και εκφορτωτικά της Ελλάδας, τα οποία δεν αφορούν χρεώσεις της καταγγελλόμενης.

Όπως εξηγεί η καταγγελλόμενη, μια νταλικά μπορεί μεν να συγκριθεί από πλευράς βάρους και χωρητικότητας με ένα 45άρι εμπορευματοκιβώτιο αλλά σίγουρα όχι με αυτά των 20 ή 40 ποδών, όμως επί της ουσίας δεν μπορεί να γίνει σύγκριση του κόστους φόρτωσης και εκφόρτωσης από πλευράς βάρους και ειδικότερα δυνατότητας μεταφοράς μεταξύ των δύο ειδών πλοίων. Η καταγγελλόμενη επαναλαμβάνει ότι, ένα τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο δύσκολη και εξειδικευμένη εργασία για να φορτωθεί στο Ro-Ro. Επίσης, η σύγκριση με εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται από το Ro-Ro είναι άνευ σημασίας, καθότι ο αριθμός τους είναι πολύ περιορισμένος και αποτελεί ένα μικρό μέρος της χωρητικότητας του πλοίου. Η βασική δραστηριότητα του Ro-Ro αφορά τα οχήματα (Rolling on – Rolling off cargo) όπως φορτηγά, τρέιλερ με ψυγεία ή ξηρό φορτίο κλπ. Η μεταφορά από και προς το πλοίο, των containers που τοποθετούνται πάνω στο πλοίο Alexo, γίνεται με εξοπλισμό και προσωπικό από την διαχειρίστρια του Τερματικού Πολλαπλής Χρήσης (δηλαδή την DP world), επομένως το κόστος φόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη είναι μικρότερο αναλογικά από αυτό που χρεώνει για την φόρτωση των τρέιλερ που γίνεται με μηχανήματα της ίδιας. Είναι γι' αυτό το λόγο που οι τιμές φόρτωσης του Alexo για εμπορευματοκιβώτια κυμαίνονται στο ίδιο επίπεδο

με αυτές που ισχύουν για ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων στο πλοίο Ro-Ro γίνεται από την ίδια την καταγγελλόμενη γι' αυτό και υπάρχει κάποια διαφορά από τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης για εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται με το πλοίο Alasa.

Σε σχέση με τη θέση της P&M για τα κατ' ισχυρισμό ψηλότερα ναύλα, η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι το ύψος των θαλάσσιων ναύλων καθορίζεται από την Salamis Lines και όχι από την καταγγελλόμενη, η οποία ως ο ναυτιλιακός πράκτορας απλά εφαρμόζει την εν λόγω τιμολογιακή πολιτική.

Η Salamis Shipping σημειώνει ότι δεν μπορεί να γίνει απόλυτη σύγκριση του ναύλου που αφορά νταλικά ή τρέιλερ με αυτό που χρεώνει μια ναυτιλιακή γραμμή που μεταφέρει μόνο εμπορευματοκιβώτια, καθώς πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια (container ships) έχει συνήθως δυνατότητα να μεταφέρει περίπου 700 TEU<sup>83</sup> που αντιστοιχεί σε 350 εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδών ή σε 700 των 20 ποδών (με ανάλογες οικονομίες κλίμακας και δυνατότητες), ενώ ο συνολικός αριθμός τρέιλερ που μεταφέρει το Ro-Ro Alexo είναι πολύ μικρότερος περίπου 110 με 120 τρέιλερ που έχουν παρόμοια χωρητικότητα με εμπορευματοκιβώτιο 45 ποδών.

Βάσει των πιο πάνω υπολογίστηκε η χρέωση που επιβάλλει η καταγγελλόμενη για ένα φορτίο 15 τόνων και για ένα φορτίο 30 τόνων ξεχωριστά.

Ο πιο κάτω Πίνακας 16 δεικνύει για ένα φορτίο 15 τόνων το σύνολο εξόδων εκφόρτωσης και φόρτωσης στον οποίο διαφαίνεται ότι όσον αφορά τα έξοδα εκφόρτωσης οι χρεώσεις για την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €404 ενώ για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 ανερχόταν στα €436 (μικρή αύξηση ύψους €32). Παρομοίως, για τα έξοδα φόρτωσης οι χρεώσεις για την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €351, ενώ για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €436 (μικρή αύξηση ύψους €85). **Η συνολική αύξηση για φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου 15 τόνων ανέρχεται στα €117.**

**Πίνακας 16: Πίνακας που δεικνύει για ένα φορτίο 15 τόνων το σύνολο εξόδων εκφόρτωσης και φόρτωσης για την περίοδο πριν και μετά την αλλαγή στις χρεώσεις**

---

<sup>83</sup> TEU stands for Twenty-Foot Equivalent Unit which can be used to measure a ship's cargo carrying capacity.

**(Φεβρουάριος 2017)**

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΗ ΧΡΕΩΣΕΩΝ										
	Basis						Χρεώσεις για 15 τόνους πριν Φεβ. 2017	Χρεώσεις για 15 τόνους μετά Φεβ. 2017	Διαφορά για 15 τόνους φορτίο	
							€	€	€	
<b>Agency fees - Limassol (Εκφόρτωση)</b>		<i>εισπράττεται από το ναυτιλιακό πράκτορα του λιμένας Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιες ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</i>								
Terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00	150,00	
Landing portorage's	Per trailer						55,11	0,00	-55,11	
Primage	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					10,25	16,00	5,75	
Service fee CY	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					31,00	35,00	4,00	
<b>Agency fees CY</b>	Per tonne									
	5-10 tonnes									
	10-15 tonnes						16,65	190	173,35	
	15-30 tonnes									
	πέραν των 30 τόνων									
Notification fee	Per bill of lading	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Delivery Charges CY"					21,00	35,00	14,00	
FIOS CY	Per tonne						270	0	-270	
Other charges	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα					0,00	10,00	10,00	
<b>Σύνολο εξόδων εκφόρτωσης</b>							404,01	436,00	31,99	επιπλέον κόστος μετά τον Φεβρ. 2017
<b>Agency fees - Limassol (Φόρτωση)</b>		<i>εισπράττεται από το ναυτιλιακό πράκτορα του λιμένας Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιες ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</i>								
terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00	150,00	
Primage per trailer	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					10,00	16,00	6,00	
Service fee CY	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					31,00	35,00	4,00	
BVL fees	Per bill of lading						30,00	35,00	5,00	
FIOS CY	Per tonne	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"							0	
	5-10 tonnes									
	10-15 tonnes						270	190	-80	
	15-30 tonnes									
	πέραν των 30 τόνων									
Other charges	Per trailer						10,00	0,00	-10,00	
Other charges	Per bill of lading	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					0,00	10,00	10,00	
<b>Σύνολο εξόδων φόρτωσης</b>							351,00	436,00	85,00	επιπλέον κόστος μετά τον Φεβρ. 2017
<b>Σύνολο διαφοράς εξόδων για φόρτωση &amp; εκφόρτωση</b>									<b>116,99</b>	

Ο πιο κάτω Πίνακας 17 δεικνύει για ένα φορτίο 30 τόνων το σύνολο εξόδων εκφόρτωσης και φόρτωσης στον οποίο διαφαίνεται ότι όσον αφορά τα έξοδα εκφόρτωσης οι χρεώσεις για την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €691 ενώ για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 ανερχόταν στα €576. (μείωση ύψους €115). Παρομοίως, για τα έξοδα φόρτωσης οι χρεώσεις για την περίοδο πριν τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €621, ενώ για την περίοδο μετά τον Φεβρουάριο 2017 ανέρχονταν στα €576 (μικρή μείωση ύψους €45). **Η συνολική μείωση για φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου 30 τόνων ανέρχεται στα €160.**

**Πίνακας 17: Πίνακας που δεικνύει για ένα φορτίο 30 τόνων το σύνολο εξόδων εκφόρτωσης και φόρτωσης για την περίοδο πριν και μετά την αλλαγή στις χρεώσεις (Φεβρουάριος 2017).**

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΗ ΧΡΕΩΣΕΩΝ							Χρεώσεις για 30 τόνους πριν Φεβ. 2017	Χρεώσεις για 30 τόνους μετά Φεβ. 2017	Διαφορά για 30 τόνους φορτίο		
	Basis						€	€	€		
Sea freight	Per trailer	εισπράττεται από την Salamis Shipping Services Ltd και μεταφέρεται αυτούσα ως έσοδο του θαλάσσιου μεταφορέα									
Bunker Adjustment Factor	Per trailer	"									
Fios GR or Agency fees GR	Per trailer	"									
Discharging fees GR	Per trailer	"									
<b>Agency fees - Limassol (Εκφόρτωση)</b>		<b>εισπράττεται από το ναυτιλιακό πράκτορα του λιμένας Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιες ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</b>									
Terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00	150,00		
Landing portorage's	Per trailer						55,11	0,00	-55,11		
Primage	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					10,25	16,00	5,75		
Service fee CY	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "delivery charges"					31,00	35,00	4,00		
<b>Agency fees CY</b>	Per tonne										
	5-10 tonnes										
	10-15 tonnes										
	15-30 tonnes						33,3	330	296,70		
	πέραν των 30 τόνων										
Notification fee	Per bill of lading	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Delivery Charges CY"					21,00	35,00	14,00		
FIOS CY	Per tonne						540	0	-540,00		
Other charges	Per trailer	από Φεβρ. 2017 και μετά κατηγοριοποιούνται ως ένα					0,00	10,00	10,00		
<b>Σύνολο εξόδων εκφόρτωσης</b>							690,66	576,00	-114,66		Λιγότερο κόστος μετά τον Φεβρ. 2017
<b>Agency fees - Limassol (Φόρτωση)</b>		<b>εισπράττεται από το ναυτιλιακό πράκτορα του λιμένας Λαυρίου και αποδίδονται αυτούσιες ως έσοδο της Salamis Shipping Services Ltd</b>									
terminal operator charges	Per trailer						0,00	150,00	150,00		
Primage per trailer	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					10,00	16,00	6,00		
Service fee CY	Per trailer	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					31,00	35,00	4,00		
BVL fees	Per bill of lading						30,00	35,00	5,00		
FIOS CY	Per tonne	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"									
	5-10 tonnes										
	10-15 tonnes										
	15-30 tonnes						540	330	-210,00		
	πέραν των 30 τόνων								0,00		
Other charges	Per trailer						10,00	0,00	-10,00		
Other charges	Per bill of lading	κατηγοριοποιούνται ως ένα σύνολο "Loading expenses CY"					0,00	10,00	10,00		
<b>Σύνολο εξόδων φόρτωσης</b>							621,00	576,00	-45,00		Λιγότερο κόστος μετά τον Φεβρ. 2017
<b>Σύνολο διαφοράς εξόδων για φόρτωση &amp; εκφόρτωση</b>									<b>-159,66</b>		

Από τους πιο πάνω πίνακες 16 και 17 φαίνεται ότι η επίπτωση των αλλαγών στις χρεώσεις που έλαβαν χώρα τον Φεβρουάριο 2017 εξαρτάται από την χωρητικότητα (δηλαδή το βάρος) των εκάστοτε τρέιλερ που επιλέγει η καταγγέλλουσα εταιρεία να αποστείλει μέσω της καταγγελλόμενης. Όπως φαίνεται, ενώ κάποιες χρεώσεις έχουν πράγματι αυξηθεί, εντούτοις άλλες έχουν μειωθεί.

Για παράδειγμα, η χρέωση «Terminal operator charges» ύψους €150 έχει προστεθεί τον Φεβρουάριο 2017, ενώ προηγουμένως δεν υπήρχε τέτοια χρέωση. Σημειώνεται όμως ότι,



όπως προαναφέρθηκε, η χρέωση αυτή εισπράττεται από την καταγγελλόμενη και μεταφέρεται αυτούσια στη διαχειρίστρια εταιρεία του λιμένος Λεμεσού.

Μικρότερες αυξήσεις σημειώθηκαν στις κατηγορίες όπως «primage per trailer» από €10,25 σε €16, «service fee CY» από €31 σε €35, BV/L fee από €30 σε €35 και Notification fee από €{..} σε €{..}. Εν αντιθέσει, η χρέωση για «Landing Porterage's fee» ύψους €55,11 αφαιρέθηκε εντελώς.

Η σημαντικότερη όμως αλλαγή ήταν αυτή που αφορούσε τα έξοδα FIOS CY. Η αλλαγή αυτή λειτουργεί υπέρ των εταιρειών μεταφοράς μεγάλων φορτίων αφού αντί να χρεώνει €18 τον τόνο άρχισε να χρεώνει πάγιο ποσό ανά κλίμακα συν €8 τον τόνο. Όπως διαφάνηκε στον πιο πάνω πίνακα 13, οι χρεώσεις για «Φόρτωση» είναι πιο συμφέρουσες για τρέιλερς με βάρος 25 τόνων και άνω. Παρομοίως, στον πίνακα 14, οι χρεώσεις για «Εκφόρτωση» αρχίζουν να είναι πιο συμφέρουσες για τρέιλερς με βάρος 19 τόνων και άνω. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό είναι η υιοθέτηση των πάγιων χρεώσεων (δηλαδή χρεώσεις που δεν κυμαίνονται με το βάρος του φορτίου). Με άλλα λόγια, οι χρεώσεις για έξοδα FIOS CY είναι προς όφελος των εταιρειών οι οποίες αποστέλλουν φορτία με μεγάλο βάρος.

## **(2) Οικονομική Ανάλυση σχετικά με τη σύγκριση χρεώσεων της καταγγελλόμενης με αυτές τις ανταγωνίστριας εταιρείας «Sarris Shipping Services Ltd»**

Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται πως, οι υπερβολικές και αυθαίρετες χρεώσεις των καταγγελλόμενων εις βάρος των πελατών της δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο. Ειδικότερα όμως αμέσως μετά την 17/11/2010 που απέκτησαν το μονοπώλιο στη σχετική αγορά υπηρεσιών, εκμεταλλευόμενοι καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση τους, επέβαλαν χρεώσεις για Fios πέραν του τριπλάσιου από αυτές που επέβαλλαν οι μοναδικοί ως τότε ανταγωνιστές τους (Sarris Shipping Services Ltd). Επισυνάφθηκε τιμολόγιο της Sarris Shipping Services Ltd προς την P&M ημερομηνίας 17/11/2010 με χρέωση για Fios €171, καθώς επίσης τιμολόγιο της καταγγελλόμενης εταιρείας προς την P&M ημερομηνίας 24/11/2010 με αντίστοιχη χρέωση για Fios €558. Μετά δε την ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού το 2017, από τη στιγμή που δεν μπορούσαν πλέον να επιβάλλουν χρεώσεις για FIOS (στοιβατορικά) οι καταγγελλόμενοι, προσάρμοσαν τις χρεώσεις τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε πλοίο τύπου Ro-Ro, αυξάνοντας τις κατακόρυφα εν μία νυχτί από τις 12/02/2017.

Επίσης ισχυρίζεται ότι αμέσως μετά που σταμάτησε ο εν λόγω ανταγωνιστής να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές και η καταγγελλόμενη απέκτησε όχι δεσπόζουσα, αλλά μονοπωλιακή θέση στη συγκεκριμένη αγορά υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης με πλοία Ro-Ro, η καταγγελλόμενη επέβαλε στην P&M αντίστοιχη χρέωση για FIOS €18.00/τόνο. Αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Λεμεσού το 2017 και από τη στιγμή που πλέον δεν μπορούσε η καταγγελλόμενη να χρεώνει για FIOS την P&M εφήυρε μια εντελώς νέα κατηγορία

χρέωσης την οποία ονόμασε “Agency Fee”, αυξάνοντας παράλληλα το ύψος και των υπόλοιπων χρεώσεων τις οποίες επέβαλλε προηγουμένως (π.χ. Primage, Notification Fee, Service fee κ.ο.κ). Αυτό το Agency Fee ούτε δικαιολογείται ούτε και υφίσταται στην πραγματικότητα σύμφωνα με την P&M. Ο μοναδικός του σκοπός είναι να επιτρέψει στην καταγγελλόμενη να συνεχίσει να εισπράττει εξωφρενικά μεγάλα ποσά για ανύπαρκτες υπηρεσίες. Επομένως, ο ουσιώδης χρόνος σύμφωνα με την καταγγέλλουσα σε ό,τι αφορά τις χρεώσεις FIOS αφορά το χρονικό διάστημα από 24/11/2010 μέχρι 11/02/2017 και τις χρεώσεις Agency Fee και την επιβολή αύξησης στις υπόλοιπες χρεώσεις από 12/2/2017 μέχρι και σήμερα.

Η P&M επισύναψε έγγραφο με επικεφαλίδα «*Συγκριτικός Πίνακας Sarris/Salamis για Fios, Freight και Κυπριακά έξοδα*» στο οποίο παρατίθενται, μεταξύ άλλων στοιχεία αναφορικά με τις συνολικές χρεώσεις Fios που επέβαλαν στην P&M η μεν εταιρεία Sarris Shipping Services Ltd κατά τα έτη 2007, 2008, 2009, και 2010 (μέχρι την ημερομηνία διακοπής της λειτουργίας του δρομολογίου Λεμεσός-Πειραιάς-Λεμεσός), η δε Salamis Shipping Services Ltd κατά τα έτη 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, και 2017 (μέχρι δηλ. την 31/01/2017 που παραχωρήθηκε η διαχείριση του Λιμανιού Λεμεσού σε ιδιώτες).

Από τον προαναφερόμενο πίνακα που απέστειλε η εταιρεία P&M, ως αυτή διατείνεται, προκύπτει ότι η χρέωση Fios που επέβαλλε η Sarris κατά τα 4 πιο πάνω έτη κυμαινόταν μεταξύ €8,32 και €9.01 ανά τόνο, καθώς και ότι η αντίστοιχη χρέωση Fios που επέβαλλε η Salamis μεταξύ 2010 και 2017 (είτε αυτή αφορούσε αρχικά το δρομολόγιο Λεμεσός-Πειραιάς-Λεμεσός είτε αργότερα το παρόμοιο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο-Λεμεσός) κυμαινόταν μεταξύ €17,55 και €18,13 ανά τόνο, δηλαδή τα διπλάσια από αυτά που χρέωνε την P&M η Sarris μέχρι την ημερομηνία που έπαψε να ενεργεί ως ανταγωνιστής της Salamis στη συγκεκριμένη αγορά προϊόντων.

Η P&M επισύναψε ακόμα ένα συγκριτικό πίνακα στον οποίο αναλύεται το υποθετικό σενάριο που θα προέκυπτε εάν η Sarris συνέχιζε να δραστηριοποιείται ως ανταγωνιστής της Salamis στη συγκεκριμένη αγορά προϊόντων μετά το 2010 και μέχρι τον Ιανουάριο του 2017. Σε τέτοια περίπτωση και με μέσο όρο τα €8,75 ανά τόνο (€8,32 - €9,01) που χρέωνε μεταξύ 2007 και 2010, η συνολική χρέωση Fios την οποία θα επέβαλλε η Sarris στην P&M θα ανερχόταν σε €503.191,89 σε σύγκριση με την πραγματική χρέωση Fios που επέβαλε η Salamis για τη συγκεκριμένη περίοδο (2010-2017), η οποία ανήλθε σε €1.033.322,23.

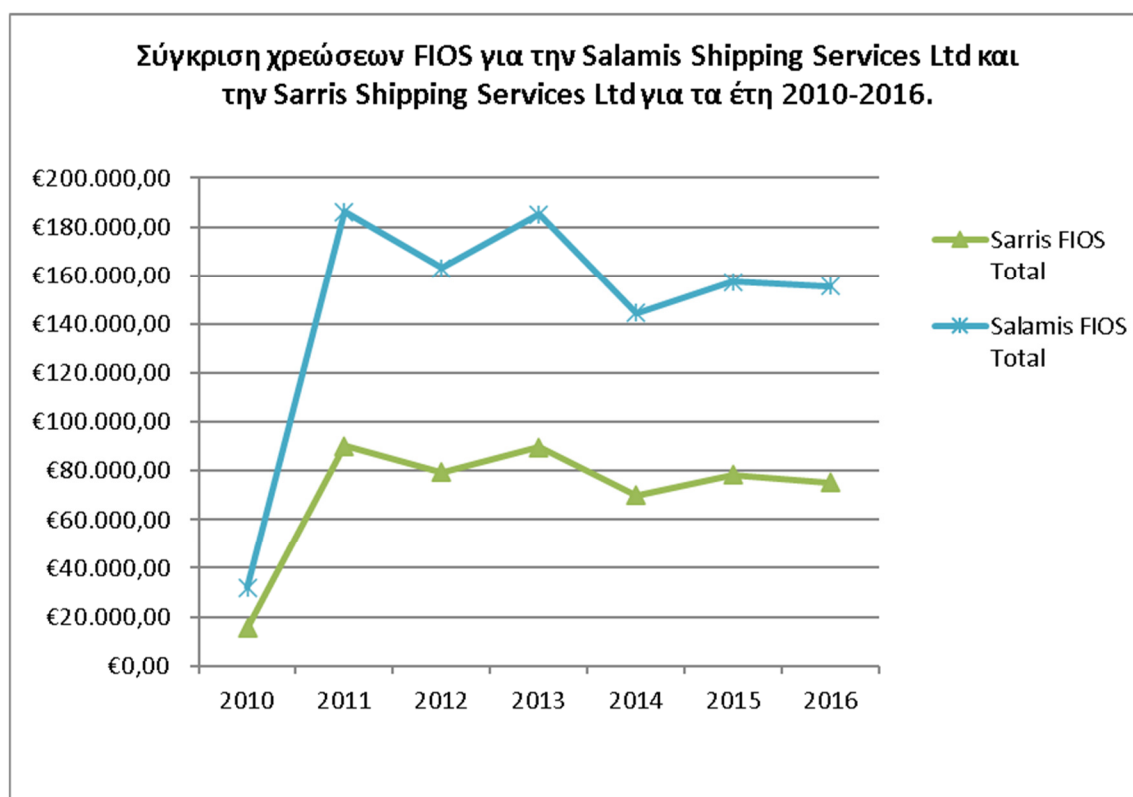
Από στοιχεία που δόθηκαν από την καταγγέλλουσα διαφάνηκε ότι τα έξοδα FIOS για την Sarris Shipping Services Ltd (εφεξής η «Sarris») ήταν πιο χαμηλά από αυτά που χρέωνε η καταγγελλόμενη για το ίδιο βάρος φορτίου και ιδιαίτερα για τα έτη 2010-2016. Αυτό είναι λογικό καθώς όπως διαφαίνεται, η Sarris υπολογίζει τα έξοδα FIOS βάσει του ποσού €8,75/τόνο, ενώ

η Salamis βάσει του ποσού των €18,00/τόνο. Σχετικά με το έτος 2017 παρασχέθηκαν στοιχεία μόνο για τον μήνα που έληξε 31/1/2017 και ως εκ τούτου δεν ήταν εφικτή η ανάλυση του εξόδου FIOS για τις εν λόγω εταιρείες μετά την αλλαγή στις χρεώσεις που έλαβε χώρα τον Φεβρουάριο 2017. Σχετικός είναι ο πίνακας που ακολουθεί:

**Πίνακας 18: Συγκριτικός πίνακας χρεώσεων εξόδων FIOS της Salamis Shipping Services Ltd και της Sarris Shipping Services Ltd.**

Year	Total weight (Kg)	Sarris Fios/kg €/kg	Salamis Fios/kg €/kg	Sarris FIOS Total €	Salamis FIOS Total €	FIOS Difference €	Invoice FIOS difference €
2010	1.767,621	8,75	18,27	15.466,68	32.040,54	16.573,86	198,00
2011	10.303,789	8,75	18,09	90.158,15	186.121,05	95.962,90	1.242,00
2012	9.092,762	8,75	17,97	79.561,67	163.250,77	83.689,10	1.008,00
2013	10.257,890	8,75	18,07	89.756,54	185.219,33	95.462,79	1.350,00
2014	7.998,220	8,75	18,07	69.984,43	144.449,02	74.464,60	1.026,00
2015	8.960,074	8,75	18,03	78.400,65	157.281,37	78.880,72	954,00
2016	8.600,658	8,75	18,14	75.255,76	155.466,92	80.211,16	970,00
Until 31/1/2017	526,631	8,75	18,03	4.608,02	9.493,73	4.885,71	108,00
<b>Total</b>	<b>57.507,645</b>	<b>8,75</b>	<b>18,08</b>	<b>503.191,89</b>	<b>1.033.322,73</b>	<b>530.130,84</b>	<b>6.856,00</b>

**Γραφική παράσταση 3:**



Εξ' όσων διαφαίνεται από τα εν λόγω τιμολόγια το έξοδο FIOS που χρεώθηκε η καταγγέλλουσα από την Sarris Shipping Services (αριθμός τιμολογίου 18603 και ημερομηνία

17/11/2010) αφορά την εισαγωγή βάρους 18,5 τόνων. (Υπολογισμός 19 τόνοι x €9 = €171.00). Εν αντιθέσει, η απόδειξη που εκδόθηκε από την καταγγελλόμενη με αριθμό 104400 ημερομηνίας 21/11/2010 αφορά την εισαγωγή 30.2 τόνων (Υπολογισμός 31 τόνοι x €18 = €558). Αν και η χρέωση της Sarris Shipping Services είναι 9 ευρώ τον τόνο αντί 18 ευρώ τον τόνο που είναι της καταγγέλλουσας, υπάρχει όμως μεγάλη διαφορά στους τόνους κάθε τιμολογίου.

Η Επιτροπή τονίζει ότι σε σχέση με την χρέωση της καταγγελλόμενης για έξοδα FIOS €18.00 τον τόνο η χρέωση αυτή εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη και εξ' όσων διαφάνηκε από στοιχεία που επισύναψε εφαρμόστηκε πριν από τις 24/11/2010 προς άλλους πελάτες της και συγκεκριμένα πριν από το έτος 2010. Προς τούτο επισύναψε αριθμό τιμολογίων προς πελάτες της στα οποία επιβλήθηκε η χρέωση FIOS που είχαν εκδοθεί κατά τα έτη 2009-2010 σε σχέση με τρέιλερ/ψυγεία. Ως εκ τούτου διαφαίνεται ότι αυτή η χρέωση δεν επιβλήθηκε κατά το χρονικό διάστημα που η Salamis Lines παρέμεινε ως η μόνη διαχειρίστρια πλοίου Ro-Ro για τρέιλερς.

Η καταγγελλόμενη ανέφερε επίσης ότι μετά την ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού εξακολούθησε να χρεώνει για έξοδα FIOS υπό την χρέωση καλούμενη ως "agency fee" που διαφαίνεται στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης αφού συνέχιζε να προσφέρει υπηρεσίες που σχετίζονται με τη φορτοεκφόρτωση και στοιβασία του φορτίου.

Η Επιτροπή σε σχέση με τον πίνακα που επισύναψε η καταγγέλλουσα, ο οποίος ετοιμάστηκε με υποθετικό σενάριο, αναφέρει ότι ο πίνακας αυτός δεν αντικατοπτρίζει πραγματικά στοιχεία, αλλά είναι αποτέλεσμα, όπως ανέφερε και η ίδια η καταγγέλλουσα, υποθετικών σεναρίων τα οποία βασίζονται στην προϋπόθεση ότι η εταιρεία Sarris Shipping Services Ltd παρέμενε σε λειτουργία και δεν τερμάτιζε τις δραστηριότητες της το έτος 2010. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι σε θέση να εκφέρει γνώμη μόνο για το ύψος των χρεώσεων της καταγγελλόμενης και όχι σε σύγκριση με το υποθετικό σενάριο των χρεώσεων της ανταγωνίστριας εταιρείας Sarris Shipping Services Ltd.

### **(3) Οικονομική Ανάλυση σχετικά με τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης προς την θυγατρική της εταιρεία C.I.R και προς την καταγγέλλουσα**

Στις 18/7/2019, η καταγγελλόμενη κατά την προκαταρκτική έρευνα της υπόθεσης, επισύναψε παραρτήματα στα οποία γίνεται ανάλυση των χρεώσεων που αναγράφονται σε τιμολόγια της καταγγελλόμενης και στα οποία παρουσιάζονται λεπτομερώς οι διαφορές στις χρεώσεις σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. για τις εν λόγω υπηρεσίες.

Εξ' όσων διαφάνηκε από στοιχεία που προσκόμισε η καταγγελλόμενη στις 6/11/2020, υφίσταται μεγάλη διαφορά στους όγκους που μεταφέρει η C.I.R. στο πλοίο Ro-Ro σε σύγκριση με αυτούς που μεταφέρει η καταγγέλλουσα. Συγκεκριμένα, ο όγκος πωλήσεων της Salamis

Shipping προς την C.I.R. για τα έτη 2016-2018 ήταν €{.....}, €{.....} και €{.....}. Με βάση στοιχεία που απέστειλε η καταγγέλλουσα στις 3/6/2019 αναφέρθηκε ότι ο όγκος πωλήσεων προς αυτήν ανερχόταν σε €{.....}, €{.....} και €{.....} αντίστοιχα για τα έτη 2017-2019.

Είναι επομένως ξεκάθαρο ότι σε σχέση με όλες τις υπηρεσίες δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν όμοιες περιπτώσεις πελάτη. Επίσης, υπογραμμίζεται ότι η C.I.R. είναι χωρίς αμφιβολία ο βασικός και μεγαλύτερος πελάτης τόσο της εν λόγω ναυτιλιακής γραμμής όσο και της καταγγελλόμενης.

Σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, τα τιμολόγια που εκδίδει, δεν αφορούν μόνο τις υπηρεσίες που προσφέρει η ίδια αλλά και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που λαμβάνει η καταγγέλλουσα (ή η C.I.R.) σε σχέση με εισαγωγές και εξαγωγές που αφορούν τα εν λόγω τιμολόγια, δηλαδή και τις χρεώσεις που και η καταγγελλόμενη με την σειρά της πιστώνει την Salamis Shipping S.A (για υπηρεσίες στο Λαύριο) και τον θαλάσσιο μεταφορέα που είναι η Salamis Lines.

Όπως προκύπτει από ανάλυση των παραρτημάτων “invoice analysis by item” το μεγαλύτερο έξοδο ήταν η κατηγορία «sea freight» ύψους €900 ανά τρέιλερ τα οποία εισπράττονται από την καταγγελλόμενη, αλλά μεταφέρονται αυτούσια ως έσοδο του θαλάσσιου μεταφορέα Salamis Lines και το BAF το οποίο ήταν €{...} ανά τρέιλερ μεταφέρεται ως έσοδο του ναυτιλιακού πράκτορα του Λιμένος Λαυρίου (Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε.).

Οι πιο κάτω πίνακες ετοιμάστηκαν στη βάση των παραρτημάτων που υποβλήθηκαν από την καταγγελλόμενη.

**Πίνακας 19:**

<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η “C.I.R” ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2013-2017</u></b>							
	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Κατηγορία χρέωσης	€	€	€	€	€	€	€
BAF per trailer	{.....}	{.....}	{.....}	από {.....} μέχρι {.....}	από {..} μέχρι {.....}	---	---
Discharging expenses GR/ FIOS GR per trailer	{.....}	{.....}	{.....}	από {.....} μέχρι {.....}	{.....}	{.....}	{.....}
Notification fee per invoice			{...}	{...}	{...}	{...}	---

Από τον πιο πάνω Πίνακα 19 προκύπτει ότι οι διαφορές στις χρεώσεις αφορούν μόνο τη χρέωση “Bunker Adjustment Fee,” η οποία ανερχόταν μέχρι και €{..} για την πιο πάνω επταετία 2011-2017, τη χρέωση “Discharging expenses GR”, οι οποίες κυμαίνονταν από €{..} μέχρι €{..} και τη χρέωση “Notification fee per invoice” που ανερχόταν μέχρι και €{..}. Σημειώνεται ότι υπήρχαν και άλλες διαφορές στις κατηγορίες “Primage” και “Agency Fees CY”, οι οποίες κρίνονται άνευ σημασίας, καθώς αφορούν μηδαμινά ποσά.

Για σκοπούς εξακρίβωσης της σημασίας των πιο πάνω διαφορών, ως προς το σύνολο των τιμολογίων, πραγματοποιήθηκε υπολογισμός ποσοστών των πιο πάνω διαφορών ως προς τη συνολική χρέωση τιμολογίου, όπως φαίνονται στον Πίνακα 20 πιο κάτω.

**Πίνακας 20:**

<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΣΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η “C.I.R” ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2013-2017</b>							
<b>ΕΤΗ</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ %</b>	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Από τον Πίνακα 20 προκύπτει ότι οι διαφορές στις χρεώσεις σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. (θυγατρική εταιρεία της καταγγελλόμενης) αντί για την καταγγέλλουσα κυμαίνονταν μεταξύ [0-5]% - [5-10]% του συνολικού ποσού του τιμολογίου. Εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη, στις 18/7/2019 προέβη σε εξηγήσεις σχετικά με τις πιο πάνω διαφορές. Συγκεκριμένα ανέφερε τα εξής:

Η χρέωση **BAF (Bunker Adjustment Factor)** αφορά τον Παράγοντα Ρύθμισης Καυσίμων η οποία προς την C.I.R. ανερχόταν σε €{...} ανά trailer από το Μάρτιο του 2013 μέχρι και το Φεβρουάριο του 2017 και αφορά ποσό το οποίο μεταφέρεται αυτούσια στην Salamis Lines. Η αντίστοιχη χρέωση για την P&M κατά την εν λόγω περίοδο ήταν ως ακολούθως: για την ίδια περίοδο κυμαινόταν από €{...}-€{...}.

Από ό,τι είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η χαμηλότερη χρέωση προς την C.I.R. διδόταν ενόψει του ότι η C.I.R. ήταν και είναι με μεγάλη διαφορά ο μεγαλύτερος και βασικότερος χρήστης του συγκεκριμένου πλοίου. Η καταγγελλόμενη επισήμανε ότι ο βασικός

ναύλος που χρεωνόταν ήταν ο ίδιος για την εν λόγω περίοδο και για τις δύο εταιρείες καθώς επίσης ότι, ο θαλάσσιος ναύλος έχει παραμείνει σταθερός κατά τη διάρκεια όλης της περιόδου.

Η καταγγελλόμενη υποστήριξε ότι είναι απόλυτα σύνηθες να δίδονται εκπτώσεις σε σχέση με χρεώσεις που επιβάλλει μια γραμμή σε πελάτες με μεγάλους όγκους (όπως μεταφορικές εταιρείες), καθότι, μεταξύ άλλων, δημιουργούν σταθερή πελατεία και σταθερό εισόδημα σε μια γραμμή όπως και οικονομίες κλίμακας αναφορικά με την εξυπηρέτηση. Όπως είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η C.I.R. έχει λάβει χαμηλότερες τιμές και από άλλες ναυτιλιακές γραμμές που χρησιμοποιεί λόγω των όγκων που μεταφέρει.

Οι χρεώσεις "**Discharging Expenses GR**" ή **FIOS GR** αφορούν τα φορτωτικά / εκφορτωτικά του λιμένος Λαυρίου και ανέρχονταν για την C.I.R. για την περίοδο Μαρτίου 2013 με Σεπτέμβριο 2014 στα €{...} ανά trailer και από τον Σεπτέμβριο του 2014 και μετέπειτα ήταν €{...} ανά trailer. Οι αντίστοιχες χρεώσεις για την P&M για την περίοδο Μαρτίου 2013 και μετέπειτα ήταν €{...} ανά trailer.

Η καταγγελλόμενη δήλωσε πως εξ' όσων γνωρίζει, η χαμηλότερη τιμή προς την C.I.R. (δηλαδή €{...} και €{...} ευρώ αντί €{...} ευρώ) οφείλεται στο ότι η C.I.R. εργοδοτεί προσωπικό το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A στο λιμάνι Λαυρίου, αλλά και στο ότι η C.I.R. είναι ο μεγαλύτερος και βασικότερος πελάτης.

Όσον αφορά τους {...} υπαλλήλους που εργοδοτούνται από την C.I.R. στην Ελλάδα από το {...}, η καταγγελλόμενη διευκρίνισε ότι {...} ως μέρος της εργασίας τους διεκπεραιώνουν εργασίες που αφορούν την φορτοεκφόρτωση του πλοίου Alexo σε σχέση με φορτώσεις της C.I.R. στο Λιμάνι Λαυρίου. Η C.I.R. διευκρίνισε πως δεν επωμίζεται μόνο το κόστος του μισθολογίου των εν λόγω υπάλληλων της στην Ελλάδα, αλλά επίσης επωμίζεται το κόστος μεταφοράς του προσωπικού από τον Πειραιά όπου είναι το γραφείο τους στο λιμάνι Λαυρίου στην κάθε αφίξοαναχώρηση του πλοίου Alexo.

Επίσης, η καταγγελλόμενη διευκρίνισε πως οι εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν μέρος των εργασιών της Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. (του ναυτιλιακού δηλ. πράκτορα στο λιμάνι Λαυρίου) που διεκπεραιώνονται από την C.I.R. λόγω του μεγάλου όγκου των εμπορευμάτων της C.I.R.

#### **Χρεώσεις που αφορούσαν αυτούσια έσοδα της καταγγελλόμενης**

Η χρέωση **Notification fee**, η οποία χρεωνόταν ανά φορτωτική. Στην περίπτωση της καταγγελλουσας χρεωνόταν με ένα ποσό της τάξης των €{..} που αφορούσε την ενημέρωση που λαμβάνει για την άφιξη του πλοίου με ηλεκτρονικό μήνυμα. Στην περίπτωση της C.I.R., εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη, επειδή αυτή στεγάζεται στο ίδιο κτίριο με την καταγγελλόμενη, δεν χρειαζόταν να αποστέλλεται τέτοια ενημέρωση.

Η χρέωση **Primage per trailer**, η διαφορά της οποίας είναι ελάχιστη, δηλαδή 0.25 cents ανά trailer.

Η χρέωση **Agency fee**, η οποία χρεωνόταν €1.11 ανά τόνο. Η καταγγέλλουσα σημειώνει ότι η διαφορά αυτή «αφορούσε το γεγονός ότι για την P&M ο υπολογισμός γινόταν όπως και για το FIOS δηλαδή στρογγυλοποίηση ανά θάλαμο, ενώ για την C.I.R η χρέωση ήταν με βάση το ακριβές βάρος». Η καταγγελλόμενη σε παράδειγμα της παρέθεσε τη χρέωση που θα λάμβανε η C.I.R. και η P&M για ένα trailer βάρους 29.3 τόνους η οποία ανέρχεται στα €32.5 και €33.3 αντίστοιχα. Η διαφορά στη χρέωση ανέρχεται σε λιγότερο από €1 για ένα τρέιλερ.

Επιπλέον, η καταγγελλόμενη τόνισε ότι το μεγαλύτερο μέρος των χρεώσεων που επέβαλλε μεταξύ 2013 και Φεβ. 2017 αφορούσε το FIOS CY, για το οποίο καμία διαφοροποίηση δεν υπήρχε μεταξύ της χρέωσης προς την C.I.R. και την P&M. Αυτό αντικαταστάθηκε από την χρέωση Agency Fees CY χωρίς όμως να εντοπίζεται οποιαδήποτε διαφοροποίηση. Για το υπόλοιπο του 2017 (όταν δηλαδή άρχισαν να εφαρμόζονται οι νέες χρεώσεις μετά την εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού) η μόνη διαφοροποίηση στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης αφορούσε τις χρεώσεις της Salamis Shipping S.A (discharging expenses GR/FIOS GR) για τις οποίες προσφέρεται χαμηλότερη τιμή στην C.I.R επειδή εργοδοτεί δικό της προσωπικό στην Ελλάδα το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A. Οι διαφορές που προκύπτουν από δείγμα 4 τιμολογίων για κάθε έτος από το 2011-2012 τιμολόγια που εκδόθηκαν προς την καταγγέλλουσα σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. αντί η καταγγέλλουσα αφορούν τις εξής κατηγορίες:

**Πίνακας 21:**

<b><u>ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R ANTI Η P&amp;M ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2011-2012</u></b>				
ΑΡ. ΤΙΜ.	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R</u></b>				
BAF				
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}



NOTIFICATION FEE				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[0-5]%</b>	<b>[0-5]%</b>	<b>[0-5]%</b>	<b>[0-5]%</b>
ΑΡ. ΤΙΜ.	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.</b>	<b>{.....}</b>	<b>{.....}</b>	<b>{.....}</b>	<b>{.....}</b>
	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R</u></b>				
BAF		{.....}	{.....}	{.....}
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
NOTIFICATION FEE				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{.....}	{.....}	{.....}	{.....}
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[0-5]%</b>	<b>[0-5]%</b>	<b>[5-10]%</b>	<b>[5-10]%</b>

Εξ' όσων φαίνεται από τον Πίνακα 21 το ποσοστό διαφοράς στο ποσό τιμολογίου σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. αντί για την καταγγέλλουσα κυμαινόταν ως εξής:

- Για το 2011 από [0-5]%μέχρι [0-5]%
- Για το 2012 από [0-5]%μέχρι [5-10]%

Η Επιτροπή κρίνει ότι τα πιο πάνω ποσοστά διαφορών δεν θεωρούνται σημαντικά αφού αντιπροσωπεύουν πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού ποσού τιμολογίων.

Οι διαφορές που προκύπτουν από δείγμα 10 τιμολογίων για κάθε έτος από το 2013-2017, τιμολόγια που εκδόθηκαν προς την καταγγέλλουσα σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. αντί η καταγγέλλουσα αφορούν τις εξής κατηγορίες:

**Πίνακας 22:**

<b><u>ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R ΑΝΤΙ Η Ρ&amp;Μ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2013-2017</u></b>										
ΑΡ. ΤΙΜ.	{...}	{...}	{...}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}

ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R.</u></b>										
BAF	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}
NOTIFICATION FEE		{.... }			{.... }		{.... }		{.... }	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[5-10] %</b>
ΑΡ. ΤΙΜ.	{...}	{...}	{.... }	{.... }	{.... }	{.... }	{.... }	{.... }	{.... }	{.... }
ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }	{... ..... }
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η C.I.R.</u></b>										
BAF	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{.... ...}	{... ...}	{.... ...}	{... ...}	{.... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}	{... ...}

NOTIFICATION FEE	{....}					{....}	{....}	{....}	{....}	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[5-10]</b>
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ΑΡ. ΤΙΜ.	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}
<b>ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.</b>	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η Σ.Ι.Ρ.</u></b>										
ΒΑΦ	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	{....}	-	-	-
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
NOTIFICATION FEE		{...}	-	{...}	-	{...}	{...}	-	{...}	-
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
.										
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[5-10]</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[0-5]</b>	<b>[0-5]</b>
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ΑΡ. ΤΙΜ.	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b>ΗΜΕΡ. ΤΙΜ.</b>	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}

	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η Σ.Ι.Ρ.</u></b>										
ΒΑΦ										
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
NOTIFICATION FEE		{.}		{...}		{...}	{...}		{...}	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[5-10] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>
ΑΡ. ΤΙΜ.	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
ΗΜΕΡ, ΤΙΜ.	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
<b><u>ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΕΙΤΟ Η Σ.Ι.Ρ.</u></b>										
ΒΑΦ										
DISCHARGING EXPENSES GR/FIOS GR	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
NOTIFICATION FEE										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΜΙΚΡΟΔΙΑΦΟΡΕΣ)										
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>	<b>[0-5] %</b>

Εξ' όσων διαφαίνεται από τον Πίνακα 22 το ποσοστό διαφοράς στο ποσό τιμολογίου σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. αντί για την καταγγέλλουσα κυμαινόταν ως εξής:

- Για το 2013 από [5-10]% μέχρι [5-10]%
- Για το 2014 από [5-10]% μέχρι [5-10]%
- Για το 2015 από [0-5]% μέχρι [5-10]%
- Για το 2016 από [0-5]% μέχρι [5-10]%
- Για το 2017 από [0-5]% μέχρι [0-5]%

Η Επιτροπή κρίνει ότι τα πιο πάνω ποσοστά διαφορών έχουν δικαιολογηθεί ότι προέρχονται κυρίως από το BAF που χρεώνεται και μεταφέρεται αυτούσιο στη Salamis Lines και το FIOS GR λόγω του ότι αυτή εργοδοτεί υπαλλήλους στο λιμάνι Λαυρίου και δεν επιβάλλονται ως αυτόνομες από τη Salamis Shipping.

#### **(4) Οικονομική ανάλυση της κερδοφορίας του δρομολογίου**

Ως έχει ήδη αναφερθεί, το ΔΕΕ στην υπόθεση *United Brands*<sup>84</sup> έκρινε ότι: «Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα. Μπορούν να επινοηθούν και άλλες μέθοδοι —και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές — προκειμένου να καθορισθεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη».

Συνεπώς, το Δικαστήριο εφάρμοσε ένα τεστ δύο σταδίων για τον καθορισμό περιπτώσεων υπερβολικής τιμολόγησης. Το εν λόγω τεστ προβλέπει ότι για να στοιχειοθετηθεί υπερβολική τιμολόγηση απαιτείται:

- (α) να καθορισθεί κατά πόσο υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ του κόστους της δεσπόζουσας επιχείρησης και της τιμής που επιβλήθηκε από αυτή και,
- (β) αν διαφανεί όντως μια τέτοια δυσαναλογία, εξετάζεται κατά πόσο η εν λόγω τιμή είναι μη εύλογη είτε από μόνη της ή κατόπιν σύγκρισης με ανταγωνιστικά προϊόντα.

Περαιτέρω, προς επίρρωση των πιο πάνω επισημαίνεται ότι τα σημεία/στάδια που ακολουθεί η νομολογία αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση σημειώνονται περαιτέρω στην

---

<sup>84</sup> Βλ. *supra* υποσ. 74, παρά. 249.

ανάπτυξη των Προτάσεων του Γενικού Εισαγγελέα Nils Wahl στην Υπόθεση C-177/16, στις οποίες αναφέρθηκαν τα εξής:<sup>85</sup>

«16. Με την απόφαση *United Brands* (2), καθώς και με πολλές μεταγενέστερες αποφάσεις (3), το Δικαστήριο έκρινε ότι η εφαρμογή τιμής που είναι υπερβολική ως δυσανάλογη προς την οικονομική αξία του προσφερόμενου προϊόντος αντιβαίνει στο νυν άρθρο 102 ΣΛΕΕ. Κατά συνέπεια, μόνο «δυσανάλογες» ή «υπερβολικές» τιμές μπορεί να συνιστούν παράβαση της εν λόγω διατάξεως (4). Η σχετική ανάλυση του Δικαστηρίου αναπτύσσεται σε δύο στάδια.

17. Κατά το πρώτο στάδιο της ανάλυσης, εξετάζεται εάν υπάρχει υπερβολική απόκλιση –ήτοι, σημαντική διαφορά– μεταξύ της τιμής που πράγματι χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόμενη θέση στην οικεία αγορά και της τιμής που θα χρέωνε υποθετικά η ίδια επιχείρηση, εάν υπήρχε αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά (στο εξής: τιμή αναφοράς) (5).

18. Το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι μπορεί να υπάρχουν διαφορετικές μέθοδοι προκειμένου να καθοριστεί αν η τιμή είναι υπερβολική (6). Επί παραδείγματι, εφόσον είναι εφικτό και σκόπιμο, μπορεί να γίνει σύγκριση μεταξύ της τιμής πωλήσεως και του κόστους παραγωγής (7). Αυτή η μέθοδος φαίνεται να βασίζεται στην ιδέα ότι υπάρχει μια κατώτατη τιμή με την οποία διασφαλίζεται ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους (8) σε σχέση με το κόστος και ότι, πέρα από αυτό το κατώτατο όριο, η τιμή που χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόμενη θέση είναι υπερβολική (9). Ως εκ τούτου, η ανάλυση επικεντρώνεται στα περιθώρια κέρδους (ή στην κερδοφορία) που καρπώνεται η επιχείρηση με δεσπόμενη θέση κατά την πώληση των εκάστοτε προϊόντων ή υπηρεσιών.

19. Σε άλλες περιπτώσεις, το Δικαστήριο προέβη σε σύγκριση μεταξύ, αφενός, της τιμής που χρεώνει για το επίμαχο προϊόν η δεσπόμενη επιχείρηση και, αφετέρου, των τιμών που χρεώνουν στην ίδια αγορά μη δεσπόμενες επιχειρήσεις (σύγκριση μεταξύ ανταγωνιστών) (10) ή η ίδια επιχείρηση με δεσπόμενη θέση σε διαφορετικά χρονικά σημεία (διαχρονική σύγκριση) (11) ή των τιμών που χρεώνει σε άλλες γεωγραφικές αγορές η ίδια δεσπόμενη επιχείρηση (12) ή άλλες επιχειρήσεις (γεωγραφική σύγκριση) (13). Η βασική ιδέα είναι ότι, εάν τα επιλεγμένα προϊόντα ή οι γεωγραφικές αγορές είναι αρκούντως ομοιογενείς, η σύγκριση των τιμών μπορεί να έχει κάποιο νόημα (14). Ομοίως, χρήσιμες ενδείξεις μπορεί να αντλούνται και από τα δεδομένα τιμολόγησης της επιχειρήσεως με την πάροδο του χρόνου.

---

<sup>85</sup> Ibid.

20. Άπαξ και εξακριβωθεί, βάσει μίας ή περισσοτέρων από αυτές τις μεθόδους, ότι υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ της τιμής που χρεώνεται στην πράξη από την δεσπόζουσα επιχείρηση και της τιμής αναφοράς, πρέπει να προσδιοριστεί ο βαθμός κατά τον οποίο η εν λόγω πραγματική τιμή είναι μη δίκαιη, είτε αυτή καθ' εαυτήν είτε σε σύγκριση με ανταγωνιστικά προϊόντα (15).

21. Το δεύτερο αυτό στάδιο της ανάλυσης αποσκοπεί στη διερεύνηση του κατά πόσον η διαφορά στην τιμή είναι απλώς αποτέλεσμα της καταχρήσεως από τη δεσπόζουσα επιχείρηση της ισχύος της στην αγορά ή εάν οφείλεται σε άλλους θεμιτούς λόγους.

22. Μόνο αν δεν υπάρχει βάσιμη δικαιολογία για τη διαφορά μεταξύ της τιμής αναφοράς και της πραγματικής τιμής που επέβαλε η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση στους πελάτες της μπορεί η τιμή να θεωρηθεί «μη δίκαιη» κατά την έννοια του άρθρου 102, παράγραφος 2, στοιχείο α', ΣΛΕΕ.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική ανάλυση που προηγήθηκε, η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι βάσει της κοστολογικής ανάλυσης τα περιθώρια κέρδους που έχει επιτύχει η Salamis Shipping δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπερβολικά, καθότι αυτά κυμαίνονται μεταξύ **6.9% με 10.6%** για τα έτη 2014 με 2016, ενώ μόνο το 2017 ανήλθαν σε **20.07%**. Συγκεκριμένα, τα καθαρά περιθώρια κέρδους πριν τη φορολογία της καταγγελλόμενης για το 2014 ανήλθαν στο 10.6%, το 2015 μόλις στο 6.9%, το 2016 στο 9.84% και το 2017 στο 20.07%.

Επαναλαμβάνεται ότι ο διπλασιασμός του περιθωρίου κέρδους της καταγγελλομένης στην προκειμένη περίπτωση, κατά το 2017 σε σχέση με το 2016 και τα προηγούμενα έτη, οφείλεται στην αύξηση των εσόδων της, ήτοι του κύκλου εργασιών και όχι λόγω αύξησης των χρεώσεων της καταγγελλόμενης. Επίσης, από τα στοιχεία που υπέβαλε, φαίνεται να αύξησε αρκετά τον κύκλο εργασιών της από τις δραστηριότητες της πέραν της πρακτόρευσης του πλοίου Ro-Ro. Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί σύννομο μια επιχείρηση να αυξάνει τον κύκλο εργασιών της συνεπεία οικονομικών κλίμακας που προέκυψαν.

Συνεπώς, η Επιτροπή, βασιζόμενη στο πρώτο στάδιο της ανάλυσης, ως προκύπτει από την προαναφερθείσα νομολογία, αναφορικά με την εξέταση της ύπαρξης «υπερβολικής απόκλισης –ήτοι, σημαντικής διαφοράς– μεταξύ της τιμής που πράγματι χρεώνει η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην οικεία αγορά και της τιμής που θα χρέωνε υποθετικά η ίδια επιχείρηση, εάν υπήρχε αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά», δηλαδή του κατά πόσο υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ του κόστους της δεσπόζουσας επιχείρησης και της τιμής που επιβλήθηκε από αυτήν, εκτιμά ότι τα περιθώρια κέρδους (ή η κερδοφορία) που καρπώνεται η Salamis Shipping δεν δύνανται να χαρακτηριστούν ως υψηλά και υπερβολικά.

Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ακόμα και στη νομολογία και δη στην υπόθεση *United Brands*,<sup>86</sup> το Δικαστήριο θεώρησε ότι σε κάθε περίπτωση διαφορά 7% μεταξύ της τιμής του υπό εξέταση προϊόντος σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά, δεν μπορεί αυτομάτως ως υπερβολική και επομένως μη δίκαια. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή σημειώνει ότι βάσει νομολογίας δεν υφίσταται ελάχιστο κατώτατο όριο από το οποίο μια τιμή μπορεί να χαρακτηριστεί «αισθητά υψηλότερη», δεδομένου ότι οι ιδιαίτερες περιστάσεις κάθε περιπτώσεως είναι αποφασιστικής σημασίας.

Σε σχέση με τη χρέωση «Terminal operator charges» ύψους €150 έχει προστεθεί από την καταγγελλόμενη τον Φεβρουάριο 2017, ενώ προηγουμένως δεν υπήρχε τέτοια χρέωση. Σημειώνεται όμως ότι η χρέωση αυτή εισπράττεται από την καταγγελλόμενη και μεταφέρεται αυτούσια στη διαχειρίστρια εταιρεία του λιμένος Λεμεσού και δεν αποτελεί δηλαδή έσοδο της Salamis Shipping.

Εξ' όσων διαφαίνεται από τα στοιχεία που αποστάλθηκαν στις 7/7/2021 από την καταγγελλόμενη, δεν είναι δυνατό να κατανεμηθούν συγκεκριμένες εργασίες και κόστη λειτουργίας της καταγγελλόμενης με ακρίβεια σε κάθε μια από τις χρεώσεις με διαφορετικές ονομασίες αλλά μόνο στο σύνολο τους και ως εκ τούτου το ύψος όλων των χρεώσεων θα πρέπει να κριθεί στο σύνολο του και όχι η κάθε μια ξεχωριστά απομονωμένα στη βάση της διαφορετικής ονομασίας τους. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι το ύψος των χρεώσεων δεν μπορεί να συγκριθεί με το υποκείμενο κόστος για κάθε είδος χρέωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση της τιμολόγησης της καταγγελλόμενης προς τους πελάτες της συνολικά για όλες τις χρεώσεις.

Σε σχέση με τον Πίνακα 4 που απεστάλη, διαφαίνεται ότι για το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός, ο όγκος σε τόνους για τα τροχοφόρα φορτία αυξήθηκε κατά {...}% και συνολικά (από εμπορευματοκιβώτια, τροχοφόρα φορτία και χύμα) αυξήθηκε κατά {...}%. Το γεγονός αυτό είναι σε συνάρτηση με την θέση της καταγγελλόμενης ότι «η εταιρεία με τις υφιστάμενες υποδομές της κατά τη διάρκεια του 2017 και χωρίς να αυξήσει αναλογικά τα λειτουργικά της έξοδα κατάφερε να εξυπηρετήσει τις εργασίες της επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας και αυξάνοντας τα λειτουργικά της κέρδη».

#### **Κατανομή λειτουργικών εξόδων στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός**

Σε σχέση με τον Πίνακα 5, ο οποίος αφορά τα έσοδα και έξοδα του δρομολογίου Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός διαφαίνεται ότι τα λειτουργικά έξοδα δεν συμπεριλήφθηκαν στον υπολογισμό του κέρδους. Αναφορικά με τα λειτουργικά έξοδα η Salamis Shipping ανέφερε ότι «αναφορικά με το δρομολόγιο Λαύριο-Λεμεσός και Λεμεσός-Λαύριο δεν είναι εφικτός ο ακριβής

---

<sup>86</sup> *Supra* υποσ. 74.



υπολογισμός τους [...] Το υψηλό αυτό λειτουργικό κόστος αφορά κυρίως την διεκπεραίωση των εργασιών της για εξυπηρέτηση του φορτίου των πλοίων τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει». Εξ' όσων διαφαίνεται από τον Πίνακα 5, το 2016 και 2017 σημειώθηκε μεικτό κέρδος (πριν τα λειτουργικά έξοδα) ύψους €{.....} και €{.....} ή ποσοστό περιθωρίου μεικτού κέρδους (πριν τα λειτουργικά έξοδα) ύψους {..}% (€{.....} /€{.....}) και {..}% (€{.....} / €{.....}) αντίστοιχα.

Η αύξηση των εξόδων (εξαιρουμένων των λειτουργικών εξόδων) από το 2016 στο 2017 ανήλθε σε {..}%, τα έσοδα αυξήθηκαν κατά {..}% και το μεικτό κέρδος (πριν αφαιρεθούν τα λειτουργικά έξοδα) αυξήθηκε κατά {..}%. Η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι η αύξηση των εσόδων της εταιρείας οφείλεται εν μέρει στις αυξημένες χρεώσεις TOC και στην αύξηση του όγκου φορτίου σε όλες τις κατηγορίες φορτίου και ειδικότερα στα εμπορευματοκιβώτια όπου σημειώθηκε αύξηση κατά {..}%. Επίσης εξ' όσων αναφέρθηκε «εάν από την αύξηση των εσόδων ύψους €{.....} αφαιρεθούν οι αυξημένες χρεώσεις από τους διαχειριστές του λιμένος ύψους €{.....} τότε η αύξηση στα έσοδα ανέρχεται σε €{.....}. Το εν λόγω ποσό είναι αυξημένο κατά {....}% σε σχέση με τα έσοδα του 2016. Η αύξηση αυτή φαίνεται να συνάδει με την αύξηση του όγκου πωλήσεων το 2017 σε σχέση με το 2016».

Σε σχέση με τα πιο πάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πιο κάτω ισχυρισμοί της καταγγελλόμενης είναι βάσιμοι: «Η αύξηση στα συνολικά έσοδα της Καταγγελλόμενης αναφορικά με την εξυπηρέτηση της Καταγγέλλουσας δεν αφορά αύξηση στις χρεώσεις της ανά τρέιλερ αλλά προέρχεται από την αύξηση των φορτίων της Καταγγέλλουσας που εξυπηρετήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο. Η συσχέτιση της αύξησης των συνολικών εσόδων με τα συνολικά έξοδα δεν είναι ο κατάλληλος συσχετισμός για την παρούσα υπόθεση που αφορά προσφορά υπηρεσιών. Όπως καταγράφεται και στο σχετικό πίνακα αναφορικά με τα λειτουργικά έξοδα, η εταιρεία για τη διεκπεραίωση των εργασιών της διατηρεί διαχρονικά τις απαραίτητες υποδομές σε εξοπλισμό και προσωπικό για το οποίο και επωμίζεται ένα υψηλό και σταθερό λειτουργικό κόστος. Το λειτουργικό αυτό κόστος για την περίοδο 2014 με 2017 κυμαίνεται μεταξύ €1,65 εκ και €1,78 εκ. Η εταιρεία με τις υφιστάμενες υποδομές της κατά τη διάρκεια του 2017 και χωρίς να αυξήσει αναλογικά τα λειτουργικά της έξοδα κατάφερε να εξυπηρετήσει τις εργασίες της επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας και αυξάνοντας τα λειτουργικά της κέρδη».

Τα λειτουργικά έξοδα (μισθολογικό κόστος, έξοδα διοίκησης, έξοδα διανομής και πωλήσεων, και έξοδα χρηματοδότησης) της καταγγελλόμενης για το 2016 και 2017 ανέρχονται σε €1,705,242 και €1,776,842. Πραγματοποιήθηκε κατανομή αυτών στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός με βάση την αναλογία μεικτού κέρδους από την φορτοεκφόρτωση πλοίων που αντιστοιχεί στο εν λόγω δρομολόγιο σε σχέση με τα άλλα δρομολόγια ή/και πλοία. Εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη στις απαντήσεις της με ημερομηνία 7/7/2021: «Ο

κυριότερος λόγος της αύξησης της κερδοφορίας της εταιρείας αφορά την αύξηση του μεικτού κέρδους του τομέα φορτοεκφόρτωσης όλων των πλοίων που αντιπροσωπεύει (δηλ. RO-RO και κοντέινερ) κατά €{.....}. Ειδικότερα σε σχέση με τον τομέα φορτοεκφόρτωσης πλοίων η αύξηση της μεικτής κερδοφορίας το 2017 σε σχέση με το 2016, που αφορά το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ανέρχεται σε €{.....}ενώ η υπόλοιπη αύξηση κατά €{.....}αφορά αύξηση της μικτής κερδοφορίας από το πλοίο ALASA (πλοίο κοντέινερ) κατά €{.....}και κατά €{.....}αύξηση κερδοφορίας του δρομολογίου Λεμεσός-Χάιφα & Χάιφα-Λεμεσός με πλοίο Ro-Ro».

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι, εφόσον το {...}% της κερδοφορίας ({.....}/ {.....}) έχει δημιουργηθεί από και σχετίζεται άμεσα με το δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός και λαμβανομένου υπόψη της δήλωσης της καταγγελλόμενης ότι «το υψηλό αυτό λειτουργικό κόστος αφορά κυρίως την διεκπεραίωση των εργασιών της για εξυπηρέτηση του φορτίου των πλοίων τύπου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει.»<sup>87</sup> τότε η κατανομή των λειτουργικών εξόδων θα πρέπει να γίνει βάσει του προαναφερόμενου ποσοστού {...}%.

Η Επιτροπή καταλήγει ότι τα λειτουργικά έξοδα που αναλογούν στο δρομολόγιο αυτό είναι €{.....}<sup>88</sup> και €{.....}<sup>89</sup> για το 2016 και 2017, αντίστοιχα.

Το αναθεωρημένο κέρδος μετά την αναγνώριση των λειτουργικών εξόδων που αναλογεί στο δρομολόγιο Λεμεσός-Λαύριο και Λαύριο-Λεμεσός ανέρχεται σε €{.....} (€{.....} - €{.....}) και €{.....} (€{.....}- €{.....}) για τα έτη 2016 και 2017 αντίστοιχα. Τα ποσοστά περιθωρίου κέρδους ανέρχονται σε [5-10]% (€{.....}/€{.....}) και [20-25]% (€{.....}/ €{.....}). Σημειώνεται ότι τα γενικά περιθώρια καθαρού κέρδους της εταιρείας ανέρχονται σε 9.84% και 20.07% για τα έτη 2016 και 2017 αντίστοιχα.

#### **Υπολογισμός μέσης χρέωσης ανά τρέιλερ και ανά τόνο για τα έτη 2016 και 2017.**

Σχετικά με τον Πίνακα 6, έπειτα από στοιχεία που δόθηκαν από την καταγγελλόμενη, φάνηκε ότι εάν ληφθούν υπόψη όλα τα τιμολόγια που εκδόθηκαν προς την καταγγέλλουσα και υπολογιστεί η μέση χρέωση ανά τρέιλερ και ανά τόνο, τότε η διαφορά από έτος σε έτος είναι μηδαμινή. Στον Πίνακα 6, ο οποίος περιλαμβάνει τις συνολικές χρεώσεις, που αφορά την ανάλυση χρεώσεων όλων των τιμολογίων που εκδόθηκαν προς την P&M για τα έτη 2016 και 2017 (δηλαδή συμπεριλαμβανομένου της περιόδου όπου έγινε η αλλαγή – Φεβρουάριος 2017), σημειώθηκαν τα πιο κάτω, τα οποία αναφέρθηκαν και από την καταγγελλόμενη ως εξής: «Το έτος 2016 αφορά {...} τρέιλερ και η περίοδος του 2017 αφορά {...} τρέιλερ. Η μέση

<sup>87</sup> Σημειώνεται ότι για την περίοδο του 2014 μέχρι και το Νοέμβριο του 2015 αντιπροσώπευε μόνο ένα πλοίο, το "ALIOS", τύπου RO-RO.

<sup>88</sup> Κατανομή λειτουργικών εξόδων 2016: 1,705,242 \* {...}%

<sup>89</sup> Κατανομή λειτουργικών εξόδων 2017: 1,776,842 \* {...}%

χρέωση ανά τρέιλερ ανήλθε το έτος 2016 σε €{.....} σε σχέση με €{.....} την περίοδο του 2017 δηλαδή μείωση ανά €{....}ή κατά {...}%.

Η μέση χρέωση ανά τόνο φορτίου ανήλθε το έτος 2016 σε €{....} σε σχέση με €{....} τη περίοδο του 2017 δηλαδή αύξηση ανά €{....} ανά τόνο ή κατά {...}%. Η μικρή αυτή αύξηση στη μέση χρέωση ανά τόνο οφείλεται κυρίως στην αύξηση των χρεώσεων ΤΟC μετά το Φεβρουάριο του {...} που αφορούν την διαχειρίστρια».

**(γ) Συμπεράσματα αναφορικά με τον ισχυρισμό περί υπερβολικής τιμολόγησης κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ**

Εν κατακλείδι, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ούτε τα περιθώρια κέρδους της καταγγελλόμενης για τα έτη 2014 έως και 2016 μπορούν να χαρακτηριστούν ως υψηλά, αλλά ούτε και του έτους 2017 το περιθώριο κέρδους αυτής δύναται να αποτελέσει απόδειξη της ύπαρξης υπερβολικών χρεώσεων δια τους λόγους που αναπτύχθηκαν ανωτέρω και δη λόγω του ότι αποτελεί μόνο ένα έτος κατά το οποίο πραγματοποιήθηκε αυξημένος κύκλος εργασιών.<sup>90</sup> Επομένως, η τιμολογιακή πολιτική της καταγγελλόμενης εταιρείας και δη οι χρεώσεις της δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπερβολικές. Πέραν τούτου, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η κυρίως χρέωση του ναύλου για την υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς αποδίδονται αυτούσια στην πλοιοκτήτρια εταιρεία Salamis Lines, της οποίας αποτελεί αποδιδόμενο έσοδο.

Επομένως, δεν μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη σημαντικής διαφοράς μεταξύ κόστους και τελικής τιμής χρέωσης ή εξαιρετικά υψηλών περιθωρίων κέρδους της καταγγελλόμενης και συνεπώς δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του πρώτου σκέλους της νομολογίας *United Brands*. Δεδομένου ότι το ανωτέρω τεστ της νομολογίας είναι σωρευτικό, αρκεί το γεγονός ότι δεν πληρούται το πρώτο σκέλος, προκειμένου να εξαχθεί τελικό συμπέρασμα για τη μη ύπαρξη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι δεν υφίσταται οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου αναφορικά με τους ισχυρισμούς της καταγγελλόμενης εταιρείας για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης με την υπερβολική τιμολόγηση προς αυτήν. Επομένως, δεν συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος περαιτέρω δράσης αναφορικά με το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ.

<sup>90</sup> Υπόθεση C-177/16, ημερομηνίας 14/9/2017 παρ. 61.

### **8.5.2.2 Άρθρο 6(1)(β) του Νόμου/Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ/Άρνηση Παροχής Ηλεκτροδότησης**

#### **(α) Νομολογία:**

Μια επιχείρηση, η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση, έχει κατ' αρχήν το δικαίωμα να επιλέγει τους εμπορικούς της εταίρους και να διαθέτει ελεύθερα τα περιουσιακά της στοιχεία, καθορίζοντας στη βάση αντικειμενικών κριτηρίων τους πελάτες, τα προϊόντα και τις ποσότητες προϊόντων που προμηθεύει.

Επιπροσθέτως, κάθε επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην αγορά δικαιούται να λαμβάνει τα μέτρα που κρίνει πρόσφορα για την προστασία των εμπορικών της συμφερόντων, όταν τα τελευταία θίγονται, εφόσον τα μέτρα αυτά είναι θεμιτά και ανάλογα σε σχέση με την απειλή. Κατά συνέπεια, ακόμη και μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην αγορά, μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις, να αρνηθεί να πωλήσει ή να αλλάξει την πολιτική της αναφορικά με τις παραδόσεις ή τον εφοδιασμό, χωρίς η πρακτική της αυτή να αντίκειται στις διατάξεις του Νόμου.

Ωστόσο, βάσει του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου, μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση καταχράται τη θέση της εάν η πράξη της έχει σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα τον περιορισμό της διάθεσης, προς ζημιά των καταναλωτών. Ακόμα, ως έχει εξαχθεί από τη νομολογία του ΔΕΕ, θεωρείται ότι υπάρχει περιορισμός της διάθεσης ή άρνηση συναλλαγής εν γένει, είτε αυτή είναι άρνηση πώλησης προϊόντος ή υπηρεσίας ή άρνηση σύναψης σύμβασης, κτλ. και η οποία προβάλλεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση και δεν δικαιολογείται αντικειμενικά.<sup>91</sup>

Ο λόγος για τον οποίο απαγορεύεται η συγκεκριμένη πρακτική βάσει του άρθρου 6(1) του Νόμου, είναι ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιορισμό του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, όπως επίσης και σε εξαφάνιση κάθε ανταγωνισμού εκ μέρους της επιχείρησης.

Επίσης, μια επιχείρηση καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της όταν χωρίς αντικειμενική αιτιολογία διακόπτει την προμήθεια πελάτη της με τον οποίο έχει ήδη εμπορικές σχέσεις, καθόσον η άρνηση πωλήσεως περιορίζει τη διάθεση και τις αγορές προς ζημιά των καταναλωτών ή εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να περιέρχονται ορισμένες επιχειρήσεις σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία, η άρνηση πωλήσεων από επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην παραγωγή ή/και τη διανομή ενός προϊόντος, όταν εκδηλώνεται προς ένα σταθερό πελάτη της, δηλαδή ως διακοπή εφοδιασμού ενός πελάτη με τον οποίο συνδέεται ήδη με

<sup>91</sup> Βλ. Υπόθεση 6 και 7/73, *Instituto Chemioterapico Italiano S.p.A. και Commercial Solvents Corporation κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1974] ECR 223.

συναλλακτική σχέση, είναι δυνατόν να συνιστά κατάχρηση, όταν η συμπεριφορά αυτή δεν στηρίζεται σε λόγους αντικειμενικά δικαιολογημένους. Σε αυτό το πλαίσιο, η υποχρέωση συνέχισης προμήθειας ενός παλαιού πελάτη του οποίου οι παραγγελίες δεν παρουσιάζουν ανωμαλία ισχύει για όσο καιρό η προμηθεύτρια επιχείρηση διατηρεί δεσπόζουσα θέση και άρα ιδιαίτερη ευθύνη να μη θίγει με τη συμπεριφορά της την άσκηση πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού.

Εξάλλου, η διακοπή εμπορικών σχέσεων από την πλευρά της δεσπόζουσας επιχείρησης, μπορεί να στοχεύει στην παρεμπόδιση του αντισυμβαλλομένου της να εισέλθει ή να αναπτυχθεί στην αγορά που δραστηριοποιείται και η δεσπόζουσα επιχείρηση. Δύναται, να οδηγήσει ακόμα και στον πλήρη εξοβελισμό του εμπορικού της εταίρου από την αγορά, ήτοι ενέχει τον κίνδυνο να εξαλειφθεί ο ανταγωνισμός εκ μέρους αυτού του πελάτη στο επίπεδο όπου δραστηριοποιείται.

Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι, η νομολογία γενικά αποδέχεται αναφορικά με την έννοια της άρνησης συναλλαγής ότι αυτή καλύπτει όχι μόνο μία ξεκάθαρη άρνηση, αλλά επίσης πρακτικές που προορίζονται να μεταπείσουν έμμεσα έναν πελάτη από την επιδίωξη του για συναλλαγή (αντί για μία άμεση άρνηση). Οι πρακτικές αυτές, που αναφέρονται ως εποικοδομητική άρνηση εφοδιασμού/συναλλαγής (constructive refusal to supply),<sup>92</sup> μπορεί να επιβάλουν αντικειμενικά παράλογους όρους, όπως αδικαιολόγητα υψηλές τιμές ή άλλους αθέμιτους όρους, καθώς και να συμμετέχουν σε διαπραγμάτευση με κακή τη πίστη, ή να χρησιμοποιούνται τακτικές παρέλκυσης ώστε να αποσυρθεί μια παραγγελία.<sup>93</sup>

Στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: «*Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις*»,<sup>94</sup> αναφέρεται ότι η άρνηση παροχής καταρχήν περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα πρακτικών, από τις οποίες οι πιο τυπικές αρνήσεις είναι: α) η άρνηση διάθεσης προϊόντων/υπηρεσιών σε υφιστάμενους ή νέους πελάτες, β) η άρνηση χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης για δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, ακόμη και όταν αυτό είναι απαραίτητο για την παροχή πληροφοριών για διεπαφές και, γ) η άρνηση χορήγησης πρόσβασης σε εγκατάσταση (essential facility) ή δίκτυο πρωταρχικής σημασίας.

<sup>92</sup> Βλ. σχετικά 1999/243/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΚ (Υπόθεση IV/35.134 - συμφωνία διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης) ΕΕ L 95 της 9.4.1999, σ. 1 έως 112, παραρ. 141. 2001/892/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2001, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ (COMP/C-1/36.915 — Deutsche Post AG — Παρακράτηση διασυννοριακού ταχυδρομείου) ΕΕ L 331 της 15.12.2001, σ. 40 έως 78, παραρ. 553.

<sup>93</sup> FAULL & NIKPAY, § 3.146 – 3.148, ed. Oxford Univ. Press, εκδ. 1999.

<sup>94</sup> ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις (2009/C 45/02).

Καταγράφεται περαιτέρω στο Κεφάλαιο για την άρνηση προμήθειας ότι: «79. Η Επιτροπή δεν θεωρεί απαραίτητο το προϊόν που αποτελεί το αντικείμενο της άρνησης να έχει ήδη διατεθεί στο εμπόριο: αρκεί να υπάρχει ζήτηση από δυνητικούς αγοραστές και να μπορεί να προσδιοριστεί μία δυνητική αγορά για τη συγκεκριμένη εισροή. Κατά τον ίδιο τρόπο, δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει πραγματική άρνηση εκ μέρους δεσπόζουσας επιχείρησης· αρκεί μία «εξυπνοούμενη άρνηση». Μία εξυπνοούμενη άρνηση μπορεί, για παράδειγμα, να λάβει τη μορφή υπερβολικής καθυστέρησης ή άλλης υποβάθμισης της προμήθειας του προϊόντος ή να συνίσταται στην επιβολή παράλογων όρων σε αντάλλαγμα της προμήθειας».

Επίσης, ως αναφέρεται στην εν λόγω Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αυτή έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις όπου «76. Τυπικά προβλήματα ανταγωνισμού δημιουργούνται όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση ανταγωνίζεται στην αγορά «επόμενου σταδίου» τον αγοραστή που αρνείται να προμηθεύσει.», και «Ο όρος «αγορά επόμενου σταδίου» χρησιμοποιείται σε σχέση με την αγορά για την οποία η εισροή που μία εταιρεία αρνείται να παράσχει είναι απαραίτητη για την κατασκευή προϊόντος ή την παροχή υπηρεσίας».

Σύμφωνα με τη ενωσιακή νομολογία υποχρέωση εφοδιασμού κατά την έννοια του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ μπορεί να επιβληθεί μόνον κατόπιν εξετάσεως των πραγματικών και οικονομικών δεδομένων και, πάντως, μόνον σε περιορισμένο βαθμό.

Η απόφαση *Commercial Solvents*<sup>95</sup> επιβεβαίωσε για πρώτη φορά ότι μια κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να υποχρεωθεί να εφοδιάσει τους πελάτες με τους οποίους έχει ήδη εμπορικές σχέσεις. Η υπόθεση αφορούσε την άρνηση της *Commercial Solvents* να εξακολουθήσει να εφοδιάζει μια τρίτη επιχείρηση, τη *Zoja*, με πρώτες ύλες που ήταν απαραίτητες για την παρασκευή παράγωγου προϊόντος και που μπορούσε να προμηθεύσει αποκλειστικώς η *Commercial Solvents*. Η άρνηση οφειλόταν στην απόφαση της *Commercial Solvents* να ασκήσει ανταγωνισμό στη *Zoja* στη δευτερογενή αγορά του εν λόγω παράγωγου προϊόντος. Το Δικαστήριο έκρινε ότι μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην αγορά πρώτων υλών, η οποία χρησιμοποιεί την εν λόγω πρώτη ύλη αποκλειστικώς για την παρασκευή ίδιων παράγωγων προϊόντων και αρνείται να προμηθεύσει έναν πελάτη που παρασκευάζει ο ίδιος τα εν λόγω παράγωγα προϊόντα, εκμεταλλεύεται καταχρηστικώς τη δεσπόζουσα θέση της, αλλά μόνον εφόσον ενεργεί «με κίνδυνο να εξαφανίσει κάθε ανταγωνισμό από μέρους του πελάτη αυτού».<sup>96</sup>

Στην απόφαση *United Brands*,<sup>97</sup> μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην παραγωγή μπανανών (*UBC*), η οποία ασκούσε εμπορικές δραστηριότητες με την επωνυμία *Chiquita*,

<sup>95</sup> Υπόθεση C-6/73, *Istituto Chemioterapico Italiano and Commercial Solvents κατά Επιτροπής*, [1974] Συλλογή τόμος 1974, σ. 113.

<sup>96</sup> *Ibid* σκ.25.

<sup>97</sup> Υπόθεση C- 27/76, *United Brands κατά Επιτροπής*, [1978] Συλλογή τόμος 1978, σ. 75.

έπαυσε να εφοδιάζει ένα καλλιεργητή/διανομέα, όταν αυτός, χωρίς να έχει συνάψει σχετική συμφωνία με την κατέχουσα δεσπόζουσα θέση εταιρία, άρχισε να προωθεί την πώληση μπανανών ενός ανταγωνιστή παραγωγού και να ασχολείται λιγότερο με την καλλιέργεια των μπανανών της UBC. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι «πρέπει να σημειωθεί ευθύς εξαρχής ότι η επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση ως προς τη διανομή ενός προϊόντος –η οποία απολαύει του κύρους ενός γνωστού και εκτιμώμενου από τους καταναλωτές σήματος– δεν επιτρέπεται να διακόψει την παράδοση προϊόντων της προς ένα παλιό πελάτη ο οποίος τηρεί τις εμπορικές συνήθειες, εφόσον οι παραγγελίες του τελευταίου δεν παρουσιάζουν καμία ανωμαλία».

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι η εν λόγω συμπεριφορά ήταν ασυμβίβαστη με το άρθρο 82 ΕΚ, «καθόσον η άρνηση πωλήσεως περιορίζει τις αγορές προς ζημία των καταναλωτών και εισάγει δυσμενείς διακρίσεις που μπορούν να φθάσουν μέχρι τον αποκλεισμό ενός εμπορικώς συνεργαζόμενου από την οικεία αγορά». Το Δικαστήριο αναγνώρισε, ωστόσο, ότι ακόμη και μια επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση πρέπει να έχει την ευχέρεια να λαμβάνει τα μέτρα που κρίνει πρόσφορα για την προάσπιση των εμπορικών συμφερόντων της, υπό τον όρο ότι η συμπεριφορά της είναι ανάλογη προς την απειλή και δεν σκοπεύει στην ενίσχυση ή την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως της επιχειρήσεως.

Η υπόθεση *BP*<sup>98</sup> αφορούσε τον περιορισμό εφοδιασμού στον οποίο προέβη μια κατέχουσα δεσπόζουσα θέση πετρελαϊκή εταιρία κατά την περίοδο της πετρελαϊκής κρίσεως 1973-1974. Η BP προσέβαλε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία της προσήψε ότι εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικώς τη δεσπόζουσα θέση της, όταν περιόρισε τον εφοδιασμό ενός συγκεκριμένου πελάτη ουσιωδώς και σε μεγαλύτερο βαθμό έναντι των λοιπών πελατών, χωρίς η συμπεριφορά της να δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι μια κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση πρέπει να κατανέμει δίκαια τις διαθέσιμες ποσότητες του προϊόντος της σε όλους τους πελάτες, με την επιφύλαξη των ιδιαιτεροτήτων ή των διαφορών της εμπορικής τους καταστάσεως. Σε περίπτωση γενικευμένης κρίσεως στον εφοδιασμό, η εν λόγω επιχείρηση πρέπει, κατά την εν λόγω Επιτροπή, να στρέφεται καταρχάς στους συνήθεις πελάτες της, ο δε περιορισμός του εφοδιασμού των αγοραστών σε περίοδο ανεπάρκειας πρέπει να γίνεται βάσει περιόδου αναφοράς προγενέστερης της περιόδου κρίσεως. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να καθοριστεί ως περίοδος αναφοράς χρονικό διάστημα ενός έτους.

Ο Γενικός Εισαγγελέας Warner υποστήριξε ότι ο ορισμός της καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως που δέχθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε πρακτική αξία, λαμβανομένης υπόψη της δυσκολίας να καθοριστεί η προτεινόμενη περίοδος αναφοράς και να εκτιμηθεί αν η

---

<sup>98</sup> Υπόθεση C-77/77, *BP κατά Επιτροπής*, [1978] Συλλογή τόμος 1978, σ. 483.

διαφορετική κατάσταση στην οποία βρίσκονταν οι πελάτες δικαιολογούσε τη διαφορετική μεταχείρισή τους. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η BP δεν είχε εκμεταλλευτεί τη δεσπόζουσα θέση της, καθότι ο εν λόγω πελάτης είχε παύσει τις συνήθεις συναλλαγές του με την εν λόγω εταιρία κατά το έτος που προηγήθηκε της κρίσεως. Δεδομένου, επομένως, ότι, όταν εκδηλώθηκε η κρίση, δεν ήταν παρά περιστασιακός πελάτης, η BP δεν μπορούσε να του επιφυλάξει ίση μεταχείριση με τους παραδοσιακούς πελάτες της.<sup>99</sup> Το Δικαστήριο έκρινε, εξάλλου, ότι η περίοδος αναφοράς δεν ισχύει, τουλάχιστον, στην περίπτωση που οι εμπορικές σχέσεις με τον πελάτη διακόπηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Τέλος, το Δικαστήριο επισήμανε ότι ο εν λόγω πελάτης είχε τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που προκάλεσε η κρίση. Κατά συνέπεια, δεν εθίγη κατά τρόπο αναμφισβήτητο, άμεσο και ουσιώδη η ανταγωνιστική θέση του στην αγορά και δεν απειλήθηκε με εξαφάνιση.<sup>100</sup>

### **(β) Ανάλυση σε σχέση με την Άρνηση Παροχής Ηλεκτροδότησης**

Η Επιτροπή σημειώνει πως βάσει του περιεχομένου της υποβληθείσας καταγγελίας, τίθεται ο ισχυρισμός πως η καταγγελλόμενη ενώ γνωρίζει ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρονται στις νταλίκες της P&M είναι ευπαθή, αρνείται πεισματικά να της παρέχει ηλεκτροδότηση, όπως επιβάλλεται βάσει του Ναυτικού Δικαίου, πάνω στα πλοία κατά τη μεταφορά τους για να διατηρηθούν σε καλή κατάσταση, με αποτέλεσμα να υποχρεώνεται η P&M να μεριμνά με δική της δαπάνη με την κατανάλωση πετρελαίου για το σκοπό αυτό. Κατά συνέπεια, το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Σύμφωνα με την P&M, η καταγγελλόμενη μεριμνά πάντοτε για την ηλεκτροδότηση των νταλικών της συνδεδεμένης με αυτή εταιρείας C.I.R. σε αντίθεση με τις νταλίκες της P&M για τις οποίες η Salamis Shipping επικαλείται ότι δεν έχει υποχρέωση να το πράξει. Η P&M προσκόμισε αποδείξεις πληρωμής για προμήθεια πετρελαίου για σκοπούς ηλεκτροδότησης των νταλικών της τόσο κατά τη φόρτωση όσο και κατά την εκφόρτωση τους στο πλοίο πουπρακτορεύει η καταγγελλόμενη.

Η P&M επικαλέστηκε ότι η νομική βάση στην οποία στηρίζει τη θέση της για την υποχρέωση της καταγγελλομένης να της παρέχει ηλεκτροδότηση είναι το άρθρο 27 του Π.Δ. 177/2000 (ΦΕΚ 166Α) Κανονισμός καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο της Οδηγίας 98/18/ΕΚ) το οποίο ορίζει τα ακόλουθα:

*«Η λειτουργία των ψυκτικών μηχανημάτων των αυτοκινήτων ψυγείων ή εμπορευματοκιβωτίων (Containers) στους κλειστούς χώρους οχημάτων των*

<sup>99</sup> *Ibid* σκ. 28 έως 29 και 32 έως 33.

<sup>100</sup> *Ibid* σκ. 20 και 42.



οχηματαγωγών πλοίων κατά τη διάρκεια του πλου, επιτρέπεται, εφόσον είναι απαραίτητη, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Οι ψυκτικές εγκαταστάσεις των οχημάτων ή εμπορευματοκιβωτίων τροφοδοτούνται από το πλευρικό κύκλωμα του πλοίου με στεγανούς ή αντικρηκτικούς ρευματολήπτες, ή

(β) Υπάρχει οποιοδήποτε άλλο σύστημα που κατά την κρίση του ΚΕΕΠ και ύστερα από έλεγχο των σχετικών στοιχείων παρέχει ισοδύναμο βαθμό ασφάλειας».

Παράλληλα, η Ρ&Μ επικαλέστηκε ότι η πιο πάνω ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν περιέχει οποιαδήποτε συγκεκριμένη και/ή ρητή αναφορά στην υποχρέωση ψύξης ευπαθών εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης, διατυπώνει όμως τις γενικές αρχές και κανόνες ασφάλειας στην μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Ρητή και συγκεκριμένη αναφορά γίνεται μόνο στο άρθρο 27 του ΠΔ 177/2000. Εν πάση περιπτώσει, το Άρθρο III του Παραρτήματος του περί Μεταφοράς Αγαθών διά θαλάσσης Νόμου (Κεφ. 263) προνοεί (μεταξύ άλλων) τα ακόλουθα:

«Ο μεταφορέας υποχρεούται, πριν από και κατά την έναρξη του ταξιδιού, να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια-

(α) για να καταστήσει το πλοίο πλόιμο

(β) για να επαναδρώσει, εξοπλίσει και προμηθεύσει το πλοίο κατάλληλα

(γ) για να καταστήσει τα αμπάρια, τους θαλάμους κατάψυξης και ψύξης, και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου στα οποία μεταφέρονται αγαθά, κατάλληλα και ασφαλή για την τοποθέτηση, μεταφορά και συντήρηση τους.»

Επίσης, οι διατάξεις του άρθρου IV του ίδιου Παραρτήματος, προνοούν (μεταξύ άλλων) τα ακόλουθα:

«Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημιά που προκύπτει ή είναι το αποτέλεσμα θαλασσοταραχής εκτός αν προκλήθηκε λόγω έλλειψης της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να καταστήσει το πλοίο πλόιμο, και να διασφαλίσει την κατάλληλη επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό του πλοίου και να καταστήσει τα αμπάρια, και τους θαλάμους κατάψυξης και ψύξης και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου στα οποία μεταφέρονται αγαθά, κατάλληλα και ασφαλή για την τοποθέτηση, μεταφορά και διατήρηση τους σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου III».

Η Ρ&Μ υποστήριξε περαιτέρω ότι η ζημιά ή/και απώλεια που υπέστη λόγω της άρνησης της καταγγελλομένης να της παρέχει ηλεκτροδότηση ανέρχεται και ξεπερνά το ποσό των €100.000 και αντιστοιχεί στην επιπρόσθετη επιβάρυνση (κόστος πετρελαίου) την οποία

επωμίσθηκε η P&M για να καταστεί δυνατή η ηλεκτροδότηση τους. Ειδικότερα, από την 01/01/2011 (αφότου η καταγγελλόμενη απέκτησε μονοπώλιο) η συνολική δαπάνη αγοράς πετρελαίου μέχρι και το 2019 ανήλθε σε €121.506,19 από μέρους της P&M.

Η Salamis Shipping σε απαντητική επιστολή της ημερομηνίας 5/3/2018 προς την καταγγέλλουσα αναφέρει ότι: «[...] Ανάλογα ισχύουν για τις περιπτώσεις ηλεκτροδότησης αφού τέτοια δυνατότητα συναρτάται επιπρόσθετα των πιο πάνω και με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρομηχανών και καλωδιώσεων με τον υφιστάμενο εξοπλισμό και τις θερμοκρασίες των αποθηκευτικών χώρων και τις υποκατάστατες πηγές ηλεκτρική ενέργειας».

Επίσης, η Salamis Shipping, σε απαντητική της επιστολή ημερομηνίας 11/9/2018 προς την Υπηρεσία, επισήμανε ότι δεν υπάρχει υποχρέωση είτε από τη γραμμή είτε από τον πράκτορα, να παρέχουν ηλεκτροδότηση προς τρέιλερ και container που φορτώνονται στο πλοίο Alexo. Η καταγγελλόμενη επισύναψε τους συμβατικούς όρους βάσει των οποίων διενεργείται η μεταφορά τρέιλερ και άλλων φορτίων εμπορευμάτων, οι οποίοι προνοούν μεταξύ άλλων ότι: «*The vessel is NOT obliged to provide electricity support to reefer trailers during the voyage and therefore, all trailers must be in good working condition and full of diesel for the whole voyage's duration is imperative*».

Σε σχέση με τον πιο πάνω όρο, η P&M υποστηρίζει ότι ο συγκεκριμένος όρος τίθεται από την καταγγελλόμενη και κατά συνέπεια μονομερής επίκληση του πιο πάνω όρου, χωρίς η καταγγελλόμενη να έχει τη δυνατότητα να τον αποδεχτεί ή όχι συνιστά κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης, και δεν την απαλλάσσει από την υποχρέωση ηλεκτροδότησης των νταλικών – ψυγείων της P&M. Επίσης, υπέδειξε ότι ο εν λόγω όρος τέθηκε για πρώτη φορά προς την P&M στις 24/1/2018 με την επιστολή της Σαλαμής Ναυτιλιακή Α.Ε. Μέχρι τότε, δεν είχε τεθεί είτε από την καταγγελλόμενη είτε από άλλη εταιρεία του ίδιου ομίλου τέτοιος όρος. Η P&M δεν θεωρεί καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι ο όρος αυτός τέθηκε μετά την υποβολή της καταγγελίας στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή εξέτασε το σύνολο των ισχυρισμών αμφοτέρων μερών αναφορικά με το αν και κατά πόσον υπήρξε καθ' οιονδήποτε χρόνο άρνηση προμήθειας λόγω της άρνησης της καταγγέλλουσας να παρέχει ηλεκτροδότηση στα τρέιλερς της P&M.

Η Επιτροπή, εξετάζοντας τους ισχυρισμούς των εμπλεκόμενων μερών, παρατηρεί καταρχάς ότι παρέχεται ηλεκτροδότηση στα ψυγεία των πελατών της Salamis Shipping βάσει των δυνατοτήτων του πλοίου. Ειδικότερα, όπως υπέδειξε η καταγγελλόμενη, ακολουθείται συγκεκριμένο σύστημα βάσει του οποίου φορτώνονται και εκφορτώνονται τα τρέιλερ και τα εμπορευματοκιβώτια πάνω στο πλοίο Alexo, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του πλοίου και τις δυνατότητές του. Επίσης ακολουθείται συγκεκριμένη προτεραιότητα σε σχέση με το συγκεκριμένο χώρο που δίδεται στα τρέιλερ, στα εμπορευματοκιβώτια και στα άλλα οχήματα

και που θα δίδεται προτεραιότητα αναφορικά με τη χρήση των περιορισμένων πριζών παροχής ρεύματος που βρίσκονται στο πλοίο. Η καταγγελλόμενη τόνισε παράλληλα ότι δίδεται πρώτη προτεραιότητα στα εμπορευματοκιβώτια ψυκτικούς θαλάμους (reefer containers) που δεν έχουν diesel mode), δεύτερη προτεραιότητα στα τρέιλερ ψυγεία που θα μείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στο πλοίο (δηλαδή αυτά που θα διακινηθούν μεταξύ Λαυρίου και Χάιφας) με φόρτωση στο κυρίως κατάστρωμα και στον ημίκλειστο χώρο του Upper Garage και τρίτη προτεραιότητα στα τρέιλερ ψυγεία τα οποία αντιμετωπίζουν προβληματική λειτουργία στο diesel mode. Εάν μείνουν άλλες διαθέσιμες πρίζες που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν τότε θα δοθούν σε άλλα τρέιλερ που έχουν δυνατότητα diesel mode. Τα τρέιλερ ψυγεία έχουν πάντα τη δυνατότητα λειτουργίας σε diesel mode με αποτέλεσμα να τους δίδεται τρίτη προτεραιότητα. Το ζήτημα της προτεραιότητας είναι πάντα συνυφασμένο με τη χώρα άφιξης των φορτίων, το βάρος του εκάστοτε φορτίου και με άλλους παράγοντες που πρέπει να προσμετρηθούν τόσο για σκοπούς ασφάλειας, αλλά και λόγω του ότι η δυνατότητα παροχής ρεύματος από το πλοίο είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να καλύψει όλα τα ψυγεία φορτία. Στην πράξη δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται όλες οι πρίζες ταυτόχρονα για λόγους διασφάλισης της επάρκειας της ηλεκτροδότησης του πλοίου (security of supply).<sup>101</sup>

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την περιορισμένη δυνατότητα παροχής ρεύματος από το πλοίο, καθώς δεν είναι δυνατό να καλυφθούν όλα τα ψυγεία φορτία σε αυτό, διαπιστώνει ότι τηρούνται ορισμένα κριτήρια προτεραιότητας βάσει των οποίων αποφασίζεται η παροχή ηλεκτροδότησης. Συνεπώς, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, η μη παροχή ρεύματος προς τα τρέιλερ της P&M σε ορισμένες περιπτώσεις δεν μπορεί να συνηγορεί δίχως άλλο υπέρ της θεμελίωσης άρνησης προμήθειας κατά παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου, και του αντίστοιχου 102 της ΣΛΕΕ, καθώς αφενός η καταγγέλλουσα δεν αντιμετώπιζε την απόλυτη άρνηση της καταγγελλόμενης για παροχή ρεύματος σε κάθε περίπτωση και αφετέρου δεν μπορεί να ειπωθεί ότι πρόκειται ενδεχομένως για εξυπακουόμενη άρνηση, καθώς οι δύο εταιρείες συνεχίζουν απρόσκοπτα μέχρι και σήμερα τη συνεργασία τους και η Salamis Shipping αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ της P&M, τις οποίες ενίοτε ηλεκτροδοτεί, μεταφέροντας τα εμπορεύματα της με ασφάλεια από τη Λεμεσό στο Λαύριο και αντίστροφα.

Επιπλέον δεν διέλαθε της προσοχής της Επιτροπής ότι η P&M υποστήριξε ότι υπάρχει νομοθετική υποχρέωση παροχής ηλεκτροδότησης βάσει του Άρθρο III του Παραρτήματος του περί Μεταφοράς Αγαθών διά θαλάσσης Νόμου (Κεφ. 263) εν αντιθέσει με την Salamis Shipping που υποστήριξε ότι τέτοια υποχρέωση δεν υπάρχει και ότι η πρακτική αυτή

---

<sup>101</sup> Τεχνική Έκθεση των τεχνικών διευθυντών των πλοίων Alios και Alexo «Οδηγίες ηλεκτροδότησης των Ψυγείων».

εφαρμόζεται διεθνώς στη Ναυτιλία και είναι καθόλα νόμιμη και αποδεκτή σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική καθότι όλα τα τρέιλερ είναι κατασκευασμένα με δυνατότητα για αυτονομία ψύξης.

Επ' αυτού, η Επιτροπή σημειώνει ότι αν και η εν λόγω νομοθεσία (Κεφ. 263), καθώς και η Ευρωπαϊκή Οδηγία 98/18/ΕΚ<sup>102</sup> που αναφέρονται από την καταγγέλλουσα εταιρεία, δεν άπτονται των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής, παρατηρεί ωστόσο ότι δεν γίνεται ξεκάθαρη μνεία περί της υποχρεωτικής ηλεκτροδότησης των ψυγείων επί του πλοίου. Πέραν τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κατ'επίκληση Προεδρικό Διάταγμα αφορά την Ελληνική Επικράτεια και στο οποίο επίσης δεν τίθεται ρητή υποχρέωση.

Βάσει των πραγματικών περιστατικών της προκειμένης υπόθεσης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί ο ισχυρισμός περί άρνησης προμήθειας ηλεκτροδότησης των νταλικών της καταγγέλλουσας, καθότι η καταγγελλόμενη ηλεκτροδοτούσε τα τρέιλερς των πελατών της (μεταξύ των οποίων και της P&M) βάσει συγκεκριμένων προκαθορισμένων κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη και τη διασφάλιση της ασφάλειας της μεταφοράς. Εξάλλου, όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη μετά την αναβάθμιση των ηλεκτρομηχανολογικών υποδομών του πλοίου της, η καταγγελλόμενη προβαίνει συχνότερα από ότι πριν το 2017, σε παροχή ηλεκτροδότησης προς την καταγγέλλουσα. Το γεγονός ότι δεν υπάρχει πάντοτε η δυνατότητα παροχής ηλεκτροδότησης όλων των πελατών της καταγγελλόμενης, οδηγεί στο συμπέρασμα πως η μη παροχή ηλεκτροδότησης στην καταγγέλλουσα σε ορισμένες περιπτώσεις δεν μπορεί να θεμελιώσει αφ' εαυτής άρνηση προμήθειας (παροχής ηλεκτρισμού των νταλικών). Η Επιτροπή έχην άποψη ότι η μη προμήθεια ηλεκτρισμού, συνυφαίνεται με την αντικειμενική δυνατότητα του πλοίου να παρέχει αυτή την υποδομή.

Εξάλλου, η Επιτροπή συνεκτιμά το γεγονός ότι και η C.I.R., εταιρεία που ανήκει στον ίδιο όμιλο με την καταγγελλόμενη, δεν ηλεκτροδοτείτο πάντοτε, αλλά ενίοτε προβαίνει και αυτή, όπως και η καταγγέλλουσα, σε αγορά πετρελαίου για την ηλεκτροδότηση των νταλικών της. Εξ' αυτού του λόγου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι σκοπός της Salamis Shipping είναι η άσκηση ανταγωνισμού εις βάρος της P&M, ώστε να εξοβελίσει αυτή από την αγορά προς όφελος της C.I.R..

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πρόθεση της δεσπόζουσας επιχείρησης μέσω της υποτίμησης για εξοβελισμό των ανταγωνιστών πρέπει να προκύπτει από σοβαρές και συγκλίνουσες περιστάσεις, όπως η διάρκεια, η συνέχεια και η κλίμακα των ζημιών, ακόμα και η εσκεμμένη φύση τους.<sup>103</sup> Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Salamis Shipping

<sup>102</sup> Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 123 της 17/05/2003 σ. 0018 – 0021.

<sup>103</sup> *Supra*, υποσ. 70, *Tetra Pak κατά Επιτροπής*, σκ. 190.

δεν ενεργεί με κίνδυνο να εξαφανίσει κάθε ανταγωνισμό από μέρους του πελάτη της,<sup>104</sup> ο οποίος δραστηριοποιείται στην αγορά με διαρκώς αυξημένο όγκο φορτίων. (βλ. Πίνακα 2).

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή αξιολόγησε και τον ισχυρισμό της P&M ότι ο όρος που προνοεί ότι δεν υπάρχει υποχρέωση παροχής ηλεκτροδότησης εκ μέρους της Salamis Shipping, τέθηκε από την καταγγελλόμενη για πρώτη φορά προς την P&M στις 24/1/2018 με την επιστολή της Σαλαμής Ναυτιλιακή Α.Ε. Εν αντιθέσει με όσα διατείνεται η P&M, η Επιτροπή παρατηρεί ότι παρόμοιος όρος υπήρχε και σε επιστολή της Salamis Shipping προς την P&M ημερομηνίας 30.08.16, πριν δηλαδή την ημερομηνία υποβολής της καταγγελίας. Όπως εξάλλου υπέδειξε η καταγγελλόμενη, η ίδια, αποφάσισε να μην αναλάβει τέτοια δέσμευση έναντι των πελατών της, καθότι η πρακτική αυτή εφαρμόζεται διεθνώς στη Ναυτιλία, σύμφωνα με τις δυνατότητες του κάθε πλοίου, αλλά και της πολιτικής που εφαρμόζει η κάθε ναυτιλιακή γραμμή. Συνεπώς, η Επιτροπή, ομόφωνα απορρίπτει τον ισχυρισμό της P&M ότι ο εν λόγω όρος τέθηκε για πρώτη φορά προς την P&M στις 24/1/2018 με την επιστολή της Σαλαμής Ναυτιλιακή Α.Ε.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η P&M, η οποία διαθέτει δικές της νταλίκες, δεν αντιμετωπίζει πάντοτε την άρνηση της Salamis Shipping για ηλεκτροδότηση των νταλικών της. Επομένως, αυτό που στην ουσία διερευνάται είναι αν και κατά πόσο στις περιπτώσεις που η καταγγελλόμενη δεν παρείχε ηλεκτροδότηση στην P&M, υπήρχαν αντικειμενικοί λόγοι για τη συμπεριφορά της αυτή. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ότι, η δυνατότητα παροχής ρεύματος από το πλοίο είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να καλύψει όλα τα φορτηγά ψυγεία (σύμφωνα και με την έκθεση των τεχνικών διευθυντών του πλοίου που πρακτορεύει η Salamis Shipping), αλλά και για σκοπούς ασφάλειας κατά τη μεταφορά του πλοίου, εκτιμά ότι υπάρχει αντικειμενικός λόγος που δικαιολογεί το ότι δεν προσφέρεται ηλεκτροδότηση σε κάθε περίπτωση στις νταλίκες της P&M.

Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κατά το 2017 έγινε προσπάθεια από τη ναυτιλιακή γραμμή για αναβάθμιση των ηλεκτρομηχανολογικών της εγκαταστάσεων, ώστε να εξυπηρετείται μεγαλύτερος αριθμός πελατών. Συγκεκριμένα, όπως εξέθεσε η καταγγελλόμενη, η Salamis Lines, λαμβάνοντας υπόψη τις περιορισμένες ηλεκτρομηχανολογικές δυνατότητες ως προς την παροχή ηλεκτροδότησης που είχε το πλοίο ALEXO όταν αγοράστηκε το Φεβρουάριο του 2017, είχε ξεκινήσει τη σταδιακή αναβάθμιση των ηλεκτρομηχανολογικών υποδομών του πλοίου, αρχίζοντας από τα μέσα του 2017 και συνεχίζοντας μέχρι και το τέλος του 2018, επενδύοντας ένα μεγάλο ποσό ώστε να μπορεί το πλοίο να εξυπηρετεί όσο το δυνατό περισσότερους πελάτες με την παροχή ηλεκτροδότησης, χωρίς όμως ταυτόχρονα να αναλαμβάνει τέτοια υποχρέωση.

---

<sup>104</sup> *Ibid* σκ. 25.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή, διαπιστώνει πως η P&M δεν αντιμετωπίζει την απόλυτη άρνηση της καταγγελλόμενης να ηλεκτροδοτήσει τις νταλίκες της, με το σκοπό να την εξοβελίσει από την αγορά. Από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η μη παροχή ηλεκτροδότησης προς την P&M σε ορισμένες περιπτώσεις δικαιολογείται αντικειμενικά από την ανάγκη διασφάλισης της ασφάλειας της μεταφοράς με το πλοίο Ro-Ro με δεδομένο ότι το πλοίο διαθέτει περιορισμένες δυνατότητες παροχής ηλεκτροδότησης. Επιπρόσθετα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η καταγγελλόμενη έχει προβεί σε διαβήματα για αναβάθμιση των ηλεκτρομηχανολογικών υποδομών του πλοίου για να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού πελατών.

Επομένως, η Επιτροπή στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, όσον αφορά τον ισχυρισμό στην προκειμένη καταγγελία περί ύπαρξης αδικαιολόγητης άρνησης προμήθειας εκ μέρους της δεσπόζουσας επιχείρησης κατά παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, ομόφωνα αποφασίζει ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι δεν υφίσταται οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1)(β) του Νόμου σε σχέση με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας εταιρείας περί άρνησης παροχής ηλεκτροδότησης προς αυτήν από μέρους της καταγγελλόμενης. Επομένως, δεν συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος περαιτέρω δράσης αναφορικά με το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ.

#### **8.5.2.3 Άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου/ Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ/ Διακριτική Μεταχείριση**

Το άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου, αντίστοιχο του άρθρου 102, ορίζει ότι απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων που κατέχει ή κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο ή μέρος της εγχώριας αγοράς ενός προϊόντος, ιδιαίτερα εάν η πράξη έχει ως αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στο ανταγωνισμό θέση. Συνεπώς, προκειμένου να διαπιστωθεί διακριτική μεταχείριση από μέρους μιας δεσπόζουσας επιχείρησης, θα πρέπει (α) η δεσπόζουσα επιχείρηση να εφαρμόζει έναντι των πελατών της άνισους όρους επί ισοδύναμων παρόχων ή ίσους όρους επί ανισοδύναμων παροχών και (β) οι πελάτες της να τίθενται σε μειονεκτική θέση από πλευράς ανταγωνισμού.

Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, και την ύπαρξη παράβασης του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου η Επιτροπή αντλεί καθοδήγηση από την ενωσιακή νομολογία. Η Επιτροπή σημειώνει ότι στην υπόθεση *BPB Industries and British Gypsum Ltd v. Commission*, το Δικαστήριο επισήμανε ότι ένα από τα συστατικά στοιχεία που πρέπει να διαπιστωθούν ώστε να εξακριβωθεί παράβαση

διά της διακριτικής μεταχείρισης, είναι η αξιολόγηση της ισοδυναμίας ή μη των αντιπαροχών των αντισυμβαλλομένων της δεσπόζουσας επιχείρησης.<sup>105</sup>

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή σημειώνει τα λεχθέντα στο σύγγραμμα των Van Bael & Bellis,

*«In order to determine whether a price is discriminatory, it is essential to determine whether there are equivalent transactions in respect of which different prices are being charged. This requires consideration of the products or services that are the subject of the different transactions as well as the commercial conditions of the transactions. This analysis is abstract, and in practice, there may be a multitude of factors that make comparisons of apparently similar transactions highly complex. These could include, for example, differences in product composition or in the timing of the transactions. However, a broad interpretation of the concept of equivalent has sometimes been applied in practice, resulting in transactions which were not obviously equivalent being found to be so. In addition, previous cases demonstrate that the Commission does not need to establish that the transactions have precisely identical supply costs.»<sup>106</sup>*

Τέλος, ως επισημαίνεται και στην απόφαση της ομόλογης Αρχής Ανταγωνισμού της Ελλάδος EA 486/VI/2010, δεν υφίσταται διακριτική μεταχείριση, όταν οι αντιπαροχές των αντισυμβαλλομένων της δεσπόζουσας επιχείρησης δεν είναι ισοδύναμες.<sup>107</sup>

Στην προκείμενη υπόθεση, σύμφωνα με την P&M, η διακριτική μεταχείριση της καταγγελλόμενης εταιρείας εις βάρος της, εδράζεται στα ακόλουθα:

(α) Αδικοιολόγητα υψηλές χρεώσεις για έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων σε νταλίκες στο πλοίο «ALEXO» τύπου Ro-Ro σε αντίθεση με το ύψος των αντίστοιχων χρεώσεων από την καταγγελλόμενη εταιρεία για containers όπου ο ανταγωνισμός με άλλες εταιρείες είναι έντονος.

(β) Παράνομη άρνηση και/ή παράλειψη ρευματοδότησης πάνω στο πλοίο των νταλικών-ψυγείων που μεταφέρουν ευπαθή εμπορεύματα σε αντίθεση με τις νταλίκες-ψυγεία της αδελφής (της καταγγελλόμενης) εταιρείας C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο Όμιλο Εταιρειών με την καταγγελλόμενη) τις οποίες πάντοτε η καταγγελλόμενη μεριμνά όπως ρευματοδοτούνται.

(γ) Τοποθέτηση των νταλικών τους στο ανοικτό κατάστρωμα του πλοίου όπου είναι εκτεθειμένες σε φθορά από τα φυσικά στοιχεία σε αντίθεση με τις νταλίκες της αδελφής (της καταγγελλόμενης) εταιρείας C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο Όμιλο

<sup>105</sup> Υπόθεση T-65/89, *BPB Industries and British Gypsum Ltd v. Commission*, [1993] ECR II-389.

<sup>106</sup> Σύγγραμμα με τίτλο *Competition Law of the European Community*, Van Bael & Bellis, 4<sup>η</sup> έκδοση, Kluwer Law International.

<sup>107</sup> Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 486/VI/2010, βλ. σελίδα 10.

εταιρειών με την καταγελλόμενη) τις οποίες τοποθετούν πάντοτε στο στεγασμένο χώρο του πλοίου.

(δ) Συστηματική καθυστέρηση στην εκφόρτωση των νταλικών της P&M κατά την άφιξη του πλοίου στα Λιμάνια Λεμεσού και Λαυρίου και παράλογη απαίτηση όπως οι νταλικές της P&M να βρίσκονται στο χώρο του Λιμανιού για φόρτωση τους στο πλοίο αρκετή ώρα πριν από την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης.

Η Επιτροπή διεξήλθε με προσοχή όλων των πιο πάνω ισχυρισμών και αναφορικά με κάθε ένα εξ' αυτών ομόφωνα αποφάσισε:

Σε σχέση με τον πρώτο ισχυρισμό περί διακριτικής μεταχείρισης αναφορικά με τις αδικαιολόγητα υψηλές χρεώσεις για έξοδα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε νταλικές στο πλοίο τύπου Ro-Ro «ALEXO», σε αντίθεση με το ύψος των αντίστοιχων χρεώσεων για εμπορευματοκιβώτια όπου ο ανταγωνισμός με άλλες εταιρείες είναι έντονος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το εδάφιο (γ) του άρθρου 6(1) του Νόμου, απαγορεύει στη δεσπύζουσα επιχείρηση να εφαρμόζει ανόμοιους όρους για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στο ανταγωνισμό θέση.

Στην προκειμένη περίπτωση, στη βάση των ενώπιον της Επιτροπής στοιχείων προκύπτει ότι η δεσπύζουσα επιχείρηση τιμολογεί με διαφορετικό τρόπο τις διαφορετικές υπηρεσίες που παρέχει. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ο ισχυρισμός που προβάλλεται δεν άγει οποιαδήποτε επιχείρηση σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, λαμβάνοντας υπόψη ότι η Salamis Shipping χρεώνει με όμοιο τρόπο τους πελάτες της για όμοιου τύπου υπηρεσίες που τους προσφέρει. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ο εν λόγω ισχυρισμός είναι ανεδαφικός δεδομένου ότι δεν δύναται να θεμελιωθεί οποιαδήποτε διακριτική μεταχείριση συνεπεία διαφορετικών χρεώσεων που επιβάλλει η καταγελλόμενη για παροχή ανόμοιων υπηρεσιών. Επιπρόσθετα δεν έχουν υποδειχθεί, αν υπάρχουν, οποιοσδήποτε άνισες συναλλαγές έναντι των εμπορικών συναλλασσομένων της Salamis Shipping.

Όσον όμως αφορά τη διαφορετική τιμολόγηση μεταξύ των εμπορευματοκιβωτίων και των νταλικών, όπως έχει ήδη αναλυθεί επισταμένα στο Κεφάλαιο 9.5, οι διαφορετικές χρεώσεις που επιβάλλει η καταγελλόμενη για φορτοεκφόρτωση νταλικών σε σχέση με τις χρεώσεις για φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων οφείλονται στα διαφορετικά κόστη που συνεπάγεται η παροχή της κάθε υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, για την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου Ro-Ro Alexo απαιτείται η διαθεσιμότητα επί τόπου πολύ περισσότερου προσωπικού (περίπου 10 άτομα) και χρήση ιδιόκτητων ειδικών μηχανημάτων που ανήκουν στην καταγελλόμενη.<sup>108</sup>

<sup>108</sup> Τα εν λόγω μηχανήματα και το προσωπικό χρησιμοποιούνται για την οδήγηση των τρέιλερ και νταλικών (περιλαμβανομένων και αυτών της καταγγέλλουσας) και του υπόλοιπου φορτίου εντός και εκτός του πλοίου όταν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και για την σιτοβασία εντός του πλοίου.



Η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ σε Ro-Ro χρίζει πιο εξειδικευμένου χειρισμού από τα containers. Η φόρτωση των τρέιλερ απαιτεί πολύ πιο προσεκτικό χειρισμό αφού είναι κατασκευασμένα από fiberglass και σε περίπτωση πρόσκλησης ζημιών, το κόστος επισκευής είναι πολύ μεγάλο.<sup>109</sup>

Δηλαδή, στην περίπτωση του πλοίου Ro-Ro, η φορτοεκφόρτωση εκτελείται πάντα από την ίδια την καταγγελλόμενη με πιο λίγη ευθύνη και λιγότερα έξοδα για την διαχειρίστρια εταιρεία. Αυτό το μειωμένο κόστος για τη διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού αντικατοπτρίζεται και στις περιορισμένες χρεώσεις που επιβάλλει για τρέιλερ (€150), ποσό χαμηλότερο από αυτό που επιβάλλει για εμπορευματοκιβώτια, καθότι η φόρτωση και εκφόρτωση είναι κυρίως ευθύνη και εργασία του πλοίου και των αντιπροσώπων του.

Επίσης, για την οργάνωση και προγραμματισμό της εν λόγω εργασίας και της παραλαβής και διεκπεραίωσης των αναγκών των πελατών του πλοίου απασχολούνται από την καταγγελλόμενη πολύ περισσότερα άτομα σε εξειδικευμένο γραφειακό προσωπικό από ότι χρειάζονται για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (περίπου 7 άτομα για το Ro-Ro Alexo, ενώ 4 άτομα για ένα container ship) ενόψει του ότι οι διαδικασίες οργάνωσης και συντονισμού της γραμμής Ro-Ro είναι πολύ πιο περίπλοκες και χρονοβόρες λόγω της ιδιαιτερότητας του κάθε ενός από τα διαφορετικά φορτία που μεταφέρονται. Στο πλοίο Ro-Ro μεταφέρονται εμπορεύματα με διάφορους τρόπους ο καθένας από τους οποίους χρειάζεται ειδική μεταχείριση (όπως για παράδειγμα τρέιλερ, άλλα οχήματα, εμπορευματοκιβώτια με ξηρό φορτίο ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία, νταλίκες με ζώα κ.α.).

Όπως υπέδειξε η καταγγελλόμενη, το βάρος δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο πλοίο Ro-Ro, αλλά το είδος και εύρος της εργασίας που πρέπει να διενεργηθεί από την καταγγελλόμενη και ιδίως με δικό της εξοπλισμό και προσωπικό 12 ατόμων που απασχολείται επί τόπου. Στην περίπτωση των τρέιλερ, η οδήγηση εντός και εκτός του πλοίου γίνεται από τους εξειδικευμένους οδηγούς της καταγγελλόμενης σε αντίθεση με τα container ships όπου το κόστος λειτουργίας του γερανού είναι στο διαχειριστή του τερματικού αντί στο ναυτιλιακό πράκτορα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι διαφορετική ανάμεσα στα πλοία Ro-Ro και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επομένως και οι χρεώσεις είναι αναμενόμενο να διαφέρουν.

Η καταγγελλόμενη διαφωνεί με τη θέση της P&M ότι οι χρεώσεις των containers που μεταφέρονται από το πλοίο Alexo είναι πολύ μικρότερες από την περίπτωση των λιμενικών εξόδων φόρτωσης και εκφόρτωσης τρέιλερ, και με την αναφορά της ότι για τις τελευταίες το

---

<sup>109</sup> Ένα τρέιλερ μεταχειρισμένο στοιχίζει μεταξύ €20-40 χιλιάδες ενώ ένα καινούργιο €55-60 χιλιάδες.

κόστος είναι €700 - 840 (αντί €325 και €425 που και €425 που χρεώνονται αντίστοιχα για τα container 20 και 40 ποδιών). Οι τιμές αυτές που αφορούν άλλες εταιρείες δεν περιλαμβάνουν τα έξοδα του Πειραιά. Τα εν λόγω ποσά που αφορούν τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης (€700-840) περιλαμβάνουν επίσης τα φορτωτικά και εκφορτωτικά της Ελλάδας, τα οποία δεν αφορούν χρεώσεις της καταγγελλόμενης.

Όπως εξηγεί η καταγγελλόμενη, μια νταλικά μπορεί μεν να συγκριθεί από πλευράς βάρους και χωρητικότητας με ένα 45άρι εμπορευματοκιβώτιο αλλά σίγουρα όχι με αυτά των 20 ή 40 ποδών, όμως επί της ουσίας δεν μπορεί να γίνει σύγκριση του κόστους φόρτωσης και εκφόρτωσης από πλευράς βάρους και ειδικότερα δυνατότητας μεταφοράς μεταξύ των δύο ειδών πλοίων. Επίσης, η σύγκριση με εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται από το Ro-Ro είναι άνευ σημασίας καθότι ο αριθμός τους είναι πολύ περιορισμένος και αποτελεί ένα μικρό μέρος της χωρητικότητας του πλοίου. Η βασική δραστηριότητα του Ro-Ro αφορά τα οχήματα (Rolling on – Rolling off cargo) όπως φορτηγά, τρέιλερ με ψυγεία ή ξηρό φορτίο κλπ. Η μεταφορά από και προς το πλοίο, των containers που τοποθετούνται πάνω στο πλοίο Alexo, γίνεται με εξοπλισμό και προσωπικό από την διαχειρίστρια του Τερματικού Πολλαπλής Χρήσης (δηλαδή την DP world), επομένως το κόστος φόρτωσης που χρεώνει η καταγγελλόμενη είναι μικρότερο αναλογικά από αυτό που χρεώνει για την φόρτωση των τρέιλερ που γίνεται με μηχανήματα της ίδιας. Για αυτό το λόγο οι τιμές φόρτωσης του Alexo για εμπορευματοκιβώτια κυμαίνονται περίπου στο ίδιο επίπεδο με αυτές που ισχύουν για ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων στο πλοίο Ro-Ro γίνεται από την ίδια την καταγγελλόμενη για αυτό και υπάρχει κάποια διαφορά από τις χρεώσεις της καταγγελλόμενης για εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται με το πλοίο Alasa.

Σε ό,τι αφορά τη διακριτική τιμολόγηση της C.I.R. έναντι της P&M, όπως προέκυψε από την οικονομική ανάλυση πιο πάνω στο Κεφάλαιο 4.1.2.1, οι διαφορές στις χρεώσεις της C.I.R. και P&M αφορούν μόνο τη χρέωση “Bunker Adjustment Fee”, η οποία ανερχόταν μέχρι και €{..} για την πιο πάνω επταετία 2011-2017, τη χρέωση “Discharging expenses GR”, η οποία κυμαινόταν από €{..} μέχρι €{..} και τη χρέωση “Notification fee per invoice”, που ανερχόταν μέχρι και €{..}. Σημειώνεται ότι υπήρχαν και άλλες διαφορές στις κατηγορίες “Primage” και “Agency Fees CY”, οι οποίες κρίθηκαν άνευ σημασίας, καθώς αφορούν μηδαμινά ποσά (βλ. Πίνακα 19).

Για σκοπούς εξακρίβωσης της σημασίας των πιο πάνω διαφορών ως προς το σύνολο των τιμολογίων, υπολογίστηκαν τα ποσοστά των πιο πάνω διαφορών ως προς τη συνολική χρέωση τιμολογίου, όπως διαφαίνονται στο Πίνακα 20 πιο πάνω. Οι διαφορές στις χρεώσεις σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. (θυγατρική εταιρεία της καταγγελλόμενης) αντί για την

καταγγέλλουσα κυμαίνονταν μεταξύ {...}% - {...}% του συνολικού ποσού του τιμολογίου για τα έτη 2013-2017.

Η Επιτροπή αφού έλαβε υπόψη της ότι καταγγελλόμενη έδωσε κατάλληλες εξηγήσεις για τους λόγους για τους οποίους υφίστανται αυτές οι διαφορές, εκτιμά ότι αυτές δεν θεωρούνται σημαντικές. Ειδικότερα, εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη, η χρέωση **BAF (Bunker Adjustment Factor)** αφορά τον Παράγοντα Ρύθμισης Καυσίμων η οποία προς την C.I.R. ανερχόταν σε €{...} ανά trailer από το Μάρτιο του 2013 μέχρι και το Φεβρουάριο του 2017 και αφορά ποσό το οποίο μεταφέρεται αυτούσια στην Salamis Lines. Η αντίστοιχη χρέωση για την P&M κατά την εν λόγω περίοδο ήταν ως ακολούθως: για την ίδια περίοδο κυμαινόταν από €{...}-€{....}.

Από ό,τι είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η χαμηλότερη χρέωση προς την C.I.R. δίδοταν ενόψει του ότι η C.I.R. ήταν και είναι με μεγάλη διαφορά ο μεγαλύτερος και βασικότερος χρήστης του συγκεκριμένου πλοίου. Η καταγγελλόμενη επισημαίνει ότι ο βασικός ναύλος που χρεωνόταν ήταν ο ίδιος για την εν λόγω περίοδο και για τις δύο εταιρείες, καθώς επίσης ότι, ο θαλάσσιος ναύλος έχει παραμείνει σταθερός κατά την διάρκεια όλης της περιόδου.

Η καταγγελλόμενη διατείνεται ότι είναι απόλυτα σύνηθες να δίδονται εκπτώσεις σε σχέση με χρεώσεις που επιβάλλει μια γραμμή σε πελάτες με μεγάλους όγκους (όπως μεταφορικές εταιρείες), καθότι μεταξύ άλλων δημιουργούν σταθερή πελατεία και σταθερό εισόδημα σε μια γραμμή όπως και οικονομίες κλίμακας αναφορικά με την εξυπηρέτηση. Η καταγγελλομένη αναφέρει ότι η C.I.R. έχει λάβει χαμηλότερες τιμές και από άλλες ναυτιλιακές γραμμές που χρησιμοποιεί λόγω των όγκων που μεταφέρει.

Οι χρεώσεις "Discharging Expenses GR" ή FIOS GR αφορούν τα φορτωτικά/εκφορτωτικά του λιμένος Λαυρίου και ανέρχονταν για την C.I.R., για την περίοδο Μαρτίου 2013 με Σεπτέμβριο 2014, στα στα €{...} ανά trailer και από τον Σεπτέμβριο του 2014 και μετέπειτα ήταν €{...} ανά trailer. Οι αντίστοιχες χρεώσεις για την P&M για την περίοδο Μαρτίου 2013 και μετέπειτα ήταν €{...} ανά trailer.

Από ό,τι είναι σε θέση να γνωρίζει η καταγγελλόμενη, η χαμηλότερη τιμή προς την C.I.R. (δηλαδή €{...} και €{...} ευρώ αντί €{...} ευρώ) οφείλεται στο ότι η C.I.R. εργοδοτεί προσωπικό το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A. στο λιμάνι Λαυρίου, αλλά και στο ότι η C.I.R. είναι ο μεγαλύτερος και βασικότερος πελάτης.

Όσον αφορά τους {...} υπαλλήλους που εργοδοτούνται από τη C.I.R. στην Ελλάδα {.....}, η καταγγελλόμενη διευκρίνισε ότι αυτά τα άτομα ως μέρος της εργασίας τους διεκπεραιώνουν εργασίες που αφορούν την φορτοεκφόρτωση του πλοίου Alexo σε σχέση με φορτώσεις της C.I.R. στο Λιμάνι Λαυρίου. Η C.I.R., διευκρίνισε, δεν

επωμίζεται μόνο το κόστος του μισθολογίου των εν λόγω υπάλληλων της στην Ελλάδα, αλλά επίσης επωμίζεται το κόστος μεταφοράς του προσωπικού από τον Πειραιά όπου είναι το γραφείο τους στο λιμάνι Λαυρίου στην κάθε αφιξοαναχώρηση του πλοίου Alexo.

Επίσης, η καταγγελλόμενη διευκρίνισε πως οι εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν μέρος των εργασιών της Σάλαμις Ναυτιλιακή Α.Ε. (του ναυτιλιακού δηλ. πράκτορα στο λιμάνι Λαυρίου) που διεκπεραιώνονται από την C.I.R. λόγω του μεγάλου όγκου των εμπορευμάτων της C.I.R..

Η χρέωση Notification fee, η οποία χρεωνόταν ανά φορτωτική, στην περίπτωση της καταγγέλλουσας χρεωνόταν με ένα ποσό της τάξης των €{..} που αφορούσε την ενημέρωση που λαμβάνει για την άφιξη του πλοίου με ηλεκτρονικό μήνυμα. Στην περίπτωση της C.I.R. εξ' όσων ανέφερε η καταγγελλόμενη επειδή αυτή στεγάζεται στο ίδιο κτίριο με την καταγγελλόμενη, δεν χρειαζόταν να αποστέλλεται τέτοια ενημέρωση.

Η διαφορά στη χρέωση Primage per trailer είναι ελάχιστη, δηλαδή 0.25 cents ανά trailer.

Σε ό,τι αφορά τη χρέωση «Agency fee» σημειώνεται ότι χρεωνόταν €1.11 ανά τόνο. Η καταγγέλλουσα σημειώνει ότι η διαφορά αυτή «αφορούσε το γεγονός ότι για την P&M ο υπολογισμός γινόταν όπως και για το FIOS δηλαδή στρογγυλοποίηση ανά θάλαμο, ενώ για την C.I.R η χρέωση ήταν με βάση το ακριβές βάρος». Η καταγγελλόμενη σε παράδειγμα της παρέθεσε τη χρέωση που θα λάμβανε η C.I.R και η P&M για ένα trailer βάρους 29.3 τόνους, η οποία ανέρχεται στα €32.5 και €33.3 αντίστοιχα. Η διαφορά στη χρέωση ανέρχεται σε λιγότερο από €1 για ένα τρέιλερ.

Επιπλέον, η καταγγελλόμενη τόνισε ότι το μεγαλύτερο μέρος των χρεώσεων που επέβαλλε μεταξύ 2013 και Φεβ.2017 αφορούσε το FIOS CY, για το οποίο καμία διαφοροποίηση δεν υπήρχε μεταξύ της χρέωσης προς την C.I.R και την P&M. Αυτό αντικαταστάθηκε από τη χρέωση Agency Fees CY χωρίς όμως να εντοπίζεται οποιαδήποτε διαφοροποίηση. Για το υπόλοιπο του 2017 (όταν δηλαδή άρχισαν να εφαρμόζονται οι νέες χρεώσεις μετά την εμπορικοποίηση του Λιμανιού Λεμεσού), η μόνη διαφοροποίηση στα τιμολόγια της καταγγελλόμενης αφορούσε τις χρεώσεις της Salamis Shipping S.A (discharging expenses GR/FIOS GR) για τις οποίες προσφέρεται χαμηλότερη τιμή στην C.I.R επειδή εργοδοτεί δικό της προσωπικό στην Ελλάδα το οποίο εκτελεί ένα μέρος των εργασιών της Salamis Shipping S.A.

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι, τα ποσοστά διαφοράς στο ποσό τιμολογίου σε περίπτωση που τιμολογείτο η C.I.R. αντί για την καταγγέλλουσα αντιπροσώπευαν πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού ποσού τιμολογίων (βλ. Πίνακες 18 και 19).

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν προκύπτει οποιαδήποτε δυσμενής διάκριση τιμολογιακού χαρακτήρα, εις βάρος της P&M και προς όφελος της C.I.R.

Επίσης, αναφορικά με το ζήτημα της δυσμενούς μεταχείρισης της P&M από την καταγγελλόμενη εταιρεία σε ό,τι αφορά το ύψος των επιβαλλόμενων χρεώσεων σε συνάρτηση με τις αντίστοιχες χρεώσεις που της επιβάλλει η διαχειρίστρια εταιρεία του Λιμανιού Λεμεσού DP World, το οποίο όμως είχε τεθεί ως ισχυρισμός από την καταγγέλλουσα σε μετέπειτα της καταγγελίας της επιστολή, η P&M ανέφερε συγκεκριμένο περιστατικό όπου για την καθυστερημένη άφιξη τεσσάρων νταλικών στο Λιμάνι Λεμεσού επιβλήθηκε σ' αυτή συνολική χρέωση ύψους €2.022,37 για την φόρτωση τους στο πλοίο μετά τις 6:30 μ.μ. Αυτό το κόστος, η καταγγελλόμενη εταιρεία το μετακύλησε ολόκληρο στην P&M με τιμολόγιο (αρ. 181126) που εξέδωσε την προηγούμενη μέρα (17/04/2018).

Σε σχέση με το εν λόγω ζήτημα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ζητήθηκαν διευκρινήσεις κατά την προκαταρκτική έρευνα από την καταγγελλόμενη, η οποία υπέδειξε ότι το συγκεκριμένο τιμολόγιο (με αρ. 181126) αφορούσε επιπλέον κόστος ομοχειρίας που προέκυψε από τη χρέωση της διαχειρίστριας του Λιμανιού. Όπως εξήγησε η καταγγελλόμενη, οι πρωινές ομοχειρίες στο λιμάνι εργάζονται μέχρι τις 18.30 και πέραν αυτής της ώρας αλλάζει η ομοχειρία με επιπλέον χρέωση από το λιμάνι. Σύμφωνα με την άφιξη του κάθε πλοίου και τον όγκο του φορτίου που έχει να φορτώσει και να εκφορτώσει αποφασίζει το λιμάνι ποια ομοχειρία θα φορτοεκφορτώσει το πλοίο. Στην συγκεκριμένη περίπτωση το πλοίο με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης και αναχώρησης αλλά και με τον όγκο των φορτίων που είχε να φορτοεκφορτώσει το λιμάνι παραχώρησε πρωινή ομοχειρία η οποία εργάζεται μέχρι τις 18.30. Η καταγγελλόμενη, επισύναψε το πρόγραμμα του πλοίου όπου αναγραφόταν ξεκάθαρα η υπολογιζόμενη ώρα άφιξης και αναχώρησης. Εξ' όσων αναφέρει η καταγγελλόμενη, η αλλαγή του προγράμματος (εν πάση περιπτώσει είναι συνήθης πρακτική στην ναυτιλία) την συγκεκριμένη εβδομάδα έγινε λόγω αργιών της Αγίας εβδομάδας καθότι το πλοίο θα έπρεπε να φτάσει στην Λεμεσό την Τετάρτη 4/4/2018, και να αναχωρήσει αυθημερόν για φτάσει την επομένη στο λιμάνι της Χάιφα και εκεί να αναχωρήσει για το λιμάνι του Λαυρίου όπου έπρεπε να φτάσει πρωί το Μεγάλο Σάββατο για να μπορέσει να εκφορτώσει αφού την Κυριακή του Πάσχα το λιμάνι στο Λαύριο θα ήταν κλειστό. Η προγραμματισμένη αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι του Λαυρίου ήταν στις 2/4/2018 και η ώρα 21:00 και με άφιξη στην Λεμεσό στις 10:00 η ώρα στις 4/4/2018 και με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 17:00 την ίδια ημέρα. Παρόλα αυτά το πλοίο αναχώρησε από το λιμάνι του Λαυρίου η ώρα 02:12, στις 3/4/2018 και αντί να αφιχθεί στις 10:00 στις 4/4 που ήταν προγραμματισμένο έφτασε στις 11:00. Παρόλα αυτά η προγραμματισμένη αναχώρηση είχε παραταθεί στις 18.00 (δηλ. μια ώρα αργότερα). Η εκφόρτωση του πλοίου είχε ξεκινήσει η ώρα 11:25 στις 4/4/2018. Όλα τα τρέιλερ που σχετίζονταν με την καταγγέλλουσα είχαν εκφορτωθεί στις 4/4/2018 μέχρι τις 12:28 και ήταν ελεύθερα να αναχωρήσουν από το λιμάνι. Αναφορικά με την καταγγέλλουσα, μέχρι και τις 18:00 δεν είχε αφιχθεί κανένα τρέιλερ που σχετιζότο με αυτή στο λιμάνι Λεμεσού.

Κατόπιν επικοινωνίας με την καταγγελλόμενη, η P&M ζήτησε όπως καθυστερήσει η αναχώρηση του πλοίου και όπως αιτηθεί η καταγγελλόμενη από το λιμάνι όπως δοθεί νυχτερινή ομοχειρία. Βάσει των αποδεικτικών στοιχείων που προσκόμισε η καταγγελλόμενη, διαφαίνεται ότι κατόπιν επικοινωνίας με την P&M, αυτή είχε επιβεβαιώσει στην καταγγελλόμενη ότι θα αναλάμβαναν όπως μετακυληθεί αυτούσιο το κόστος της ομοχειρίας στην εταιρεία τους (επειδή προφανώς γνώριζε ότι τα δικά της τρέιλερ θα καθυστερούσαν). Όπως εξάλλου τόνισε η καταγγελλόμενη, από πλευράς της, δεν είχε προβεί σε καμία επιπλέον χρέωση για κάλυψη δικών της εξόδων ή και υπερωριών. Η καταγγελλόμενη, υποστήριξε παράλληλα πως η καθυστέρηση των τρέιλερ που σχετίζονται με την καταγγέλλουσα φαίνεται να ήταν προγραμματισμένη και αυτό αποδεικνύεται από την επιστολή ενημέρωσης που απέστειλαν προς την πύλη του λιμανιού στις 16:46 με την οποία ενημέρωναν για την καθυστέρηση και ότι θα έφταναν στο λιμάνι μεταξύ των ωρών 18:30 με 19:30 ενώ την καταγγελλόμενη την ενημέρωσαν μόλις στις 18:00. Αξιοσημείωτο ότι η σχετική έγκριση από το λιμάνι αφορούσε την είσοδο τους στο λιμάνι και όχι οποιαδήποτε παράταση της ομοχειρίας από την καθυστέρηση του πλοίου. Σχετικό είναι το τιμολόγιο της διαχειρίστριας του Λιμανιού που αναφέρει ότι οι συγκεκριμένες νταλίκες έφτασαν όλες μετά τις 18:30.

Ως αποτέλεσμα το πλοίο αναχώρησε από το λιμάνι Λεμεσού στις 19:12. Σημειώνεται ότι από τα 4 τρέιλερ που είχε να φορτώσει η καταγγέλλουσα εκείνη τη μέρα στο πλοίο που αντιπροσωπεύει η καταγγελλόμενη το ένα δεν είχε αφιχθεί εκείνη την ημέρα στην Κύπρο με το εν λόγω πλοίο. Το τέταρτο τρέιλερ και συγκεκριμένα το 8602 CT ευρισκόταν στην Κύπρο ήδη και παρόλο που η καταγγέλλουσα είχε την ευχέρεια να το φορτώσει νωρίτερα και θα μπορούσε να είχε αφιχθεί στο λιμάνι πριν τις 18:00, εντούτοις καθυστέρησε και τελικά έφτασε στις 18.48.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό για παράνομη άρνηση και/ή παράλειψη ρευματοδότησης πάνω στο πλοίο των νταλικών-ψυγείων που μεταφέρουν ευπαθή εμπορεύματα σε αντίθεση με τις νταλίκες-ψυγεία της αδελφής (της καταγγελλόμενης) εταιρείας C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο Όμιλο εταιρειών με την καταγγελλόμενη) τις οποίες πάντοτε η καταγγελλόμενη μεριμνά όπως ρευματοδοτούνται, η Επιτροπή εξέτασε το σύνολο των ισχυρισμών αμφοτέρων μερών για να διαπιστώσει αν και κατά πόσον υπήρξε καθ' οιονδήποτε χρόνο διακριτική μεταχείριση της καταγγέλλουσας έναντι της C.I.R, εταιρεία που ανήκει στον ίδιο όμιλο με τη Salamis Shipping.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχει ήδη εξετάσει το θέμα του εν λόγω ισχυρισμού της καταγγέλλουσας εταιρείας στο Κεφάλαιο 8.5.2.2, όπου, μεταξύ άλλων, έχει καταλήξει ότι η Salamis Shipping παρείχε ηλεκτροδότηση των ψυγείων των πελατών της και στην C.I.R., βάσει των δυνατοτήτων του πλοίου. Η C.I.R., εταιρεία που ανήκει στον ίδιο όμιλο με την

καταγγελλόμενη δεν έχει διαφανεί να ηλεκτροδοτείται πάντοτε, αλλά ενίοτε φαίνεται να προβαίνει και αυτή, όπως και η καταγγέλλουσα, σε αγορά πετρελαίου για την ηλεκτροδότηση των νταλικών της.

Επομένως, βάσει και των όσων έχουν ήδη αναλυθεί, η Επιτροπή διαπιστώνει πως δεν στοιχειοθετείται οποιοσδήποτε ισχυρισμός τόσο περί άρνησης προμήθειας όσο και περί διακριτικής μεταχείρισης της Salamis Shipping κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου εις βάρος της P&M και προς όφελος της C.I.R., εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο με την καταγγελλόμενη.

Σχετικώς με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι: *«η καταγγελλόμενη εταιρεία, επιδεικνύοντας καταφανή εύνοια προς την αδελφή της εταιρεία C.I.R, τοποθετεί τις νταλικές της τελευταίας στο κλειστό κατάστρωμα του πλοίου ενώ τις νταλικές των πελατών μου στο ανοιχτό αμπάρι του πλοίου όπου υφίστανται επιπρόσθετη ζημιά τα μηχανήματα τους λόγω της συνεχούς έκθεσης τους στις καιρικές συνθήκες και στην αλμύρα της θάλασσας»*, σημειώνονται τα εξής:

Η καταγγελλόμενη απορρίπτει τον πιο πάνω ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η τοποθέτηση από το πλοίο των νταλικών που σχετίζονται με αυτή στο upper deck του πλοίου μπορούσε να προκαλέσει επιπρόσθετη ζημιά στα μηχανήματα. Η καταγγελλόμενη παραδέχεται ότι τρέιλερ συμπεριλαμβανομένων και αυτών που είχαν σχέση με την καταγγέλλουσα είναι συνήθως πρακτική να τοποθετούνται στο upper deck του πλοίου. Επίσης, τα τρέιλερ που είχαν σχέση με την καταγγέλλουσα φορτώνονταν σχεδόν κοντά το ένα με το άλλο και αυτό είχε άμεση σχέση με τη σειρά φόρτωσης που ακολουθείται, αλλά και με την ώρα άφιξης τους στο λιμάνι φόρτωσης όπου έφθαναν ως συνήθως αργά και όλα μαζί την ίδια ώρα. Είναι καθόλα αποδεκτό και αναμενόμενο ένα τρέιλερ να τοποθετείται στο upper deck του πλοίου, όπως τα υπό αναφορά.

Η καταγγελλόμενη επισύναψε σχετική μελέτη της εταιρείας {.....} ημερομηνίας 3/11/2020, η οποία καταδεικνύει ότι κάτι τέτοιο δεν εμπεριείχε κανένα κίνδυνο για τα τρέιλερ. Παρατίθεται αυτούσιο απόσπασμα της εν λόγω μελέτης:

«.....  
.....  
.....  
.....» και,  
«.....  
.....  
.....  
.....».

Η καταγγελλόμενη ανέφερε επίσης ότι ο αριθμός από τα τρέιλερ της συγγενικής εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο (δηλ. της C.I.R.) επίσης τοποθετούταν στο ανοικτό κατάστρωμα (upper deck) του πλοίου γεγονός το οποίο, σύμφωνα με την ίδια, καταρρίπτει τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας.

Κατά την προκαταρκτική έρευνα, η καταγγελλόμενη προσκόμισε στοιχεία αναφορικά με τα σημεία τοποθέτησης πάνω στο πλοίο Ro – Ro των τρέιλερ ψυγείων της P&M, καθώς επίσης αυτών της C.I.R. (ή και άλλων εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών της Salamis Tours (Holdings) Public Ltd, από το 2015-2017 για το δρομολόγιο Λεμεσός – Λαύριο και αντίστροφα, με σχεδιαγράμματα που επισυνάφθηκαν για το πλοίο ALIOS και το πλοίο ALEXO. Η Επιτροπή, διαπιστώνει ότι τόσο τα τρέιλερ της καταγγέλλουσας όσο και τα τρέιλερ της C.I.R. ήταν τοποθετημένα στα διάφορα καταστρώματα χωρίς να προκύπτει οποιαδήποτε εύνοια υπέρ της C.I.R.

Επομένως, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι οι ισχυρισμοί της καταγγέλλουσας εταιρείας περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης εταιρείας κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου στη βάση διακριτικής μεταχείρισης προς όφελος της C.I.R. και εις βάρος της P&M, συνεπεία της κατ' ισχυρισμό ευνοϊκότερης τοποθέτησης των τρέιλερ της C.I.R. στο κλειστό κατάστρωμα του πλοίου, δεν έχουν στοιχειοθετηθεί.

Σε ό,τι αφορά τον ισχυρισμό περί συστηματικής καθυστέρησης στην εκφόρτωση των νταλικών της P&M κατά την άφιξη του πλοίου στα Λιμάνια Λεμεσού και Λαυρίου και παράλογη απαίτηση όπως οι νταλικές της P&M να βρίσκονται στο χώρο του Λιμανιού για φόρτωσή τους στο πλοίο αρκετή ώρα πριν από την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου γίνεται πάντοτε με συγκεκριμένα κριτήρια από το πλοίο και τον πλοίαρχο με σκοπό την μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις φαίνεται να αντάλλαξαν επιστολές σε σχέση με το ζήτημα αυτό, κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας. Συγκεκριμένα στις 24/4/2019, η P&M έστειλε επιστολή στην Salamis Shipping παραπονούμενη για την καθυστερημένη εκφόρτωση 2 νταλικών της, σε αντίθεση με τις νταλικές της C.I.R., οι οποίες εκφορτώθηκαν πολύ νωρίτερα, γεγονός που ανάγκασε την P&M να φορτοεκφορτώσει εκ νέου τις νταλικές της πολύ νωρίτερα λόγω περιορισμένου χρόνου. Η Salamis Shipping απάντησε στις 15/5/19 ότι η εκφόρτωση του καταστρώματος με τα τρέιλερς ξεκίνησε στις 13:45 και ολοκληρώθηκε στις 16:30 την ίδια μέρα. Συνεπώς, οι δύο νταλικές της P&M εκφορτώθηκαν 45 λεπτά μετά την έναρξη της εκφόρτωσης. Μάλιστα, τη συγκεκριμένη μέρα η P&M είχε 7 νταλικές οι 5 εκ των οποίων εκφορτώθηκαν πολύ νωρίτερα.



Η Επιτροπή, αξιολογώντας τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, θεωρεί ότι δεν έχει προκύψει οποιαδήποτε αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά της Salamis Shipping έναντι της P&M ως προς το ζήτημα αυτό, καθώς η φορτοεκφόρτωση των τρέιλερ τόσο της C.I.R. όσο και της P&M γίνεται εντός ορισμένων ωρών και δεν διαφαίνεται να τίθεται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό η P&M καθ' οιονδήποτε τρόπο.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι δεν στοιχειοθετείται καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης εταιρείας κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(γ) του Νόμου σε σχέση με την ύπαρξη οποιουδήποτε από τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας περί διακριτικής μεταχείρισης προς αυτήν. Επομένως, δεν συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος περαιτέρω δράσης αναφορικά με το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ.

### **8.6 Άρθρο 6(2) του Νόμου/Σχέση Οικονομικής εξάρτησης**

Η καταγγέλλουσα, επικαλείται παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου και της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, που έχει με την Salamis Shipping, καθώς είναι αναγκασμένη όπως ισχυρίζεται να προμηθεύεται τις υπηρεσίες που παρέχει ως ναυτικός πράκτορας του πλοίου Ro-Ro που αντιπροσωπεύει, επειδή δεν διαθέτει οποιαδήποτε ισοδύναμη εναλλακτική λύση για μεταφορά ευπαθών προϊόντων από και προς το λιμάνι Λαυρίου.

Συγκεκριμένα, η καταγγέλλουσα εταιρεία ανέφερε μεταξύ άλλων στην καταγγελία της ότι: *«Η μοναδική εταιρεία στην Κύπρο που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου «ro-ro» είναι οι καταγγελλόμενοι. Ως εκ τούτου, κατέχουν δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά. Ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων από την Κύπρο προς το εξωτερικό και αντίστροφα είναι πολύ μικρότερος με πλοία τύπου «ro-ro» παρά με τα συνηθισμένα πλοία. Ως εκ τούτου, και λόγω του ότι οι καταγγελλόμενοι είναι η μοναδική εταιρεία στην Κύπρο που παρέχει τις συγκεκριμένες υπηρεσίες, η σχέση των παραπονούμενων προς τους καταγγελλόμενους είναι σχέση οικονομικής και/ή άλλη εξάρτησης».*

Δεδομένων αυτών των ισχυρισμών, η Επιτροπή σημειώνει ότι το άρθρο 6(2) του Νόμου προνοεί ότι:

*«(2) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκεται προς αυτή ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη, προμηθευτή, παραγωγού, αντιπροσώπου, διανομέα ή εμπορικού συνεργάτη τους, ακόμη κι ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών, και δε διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση.*

*Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης μπορεί να συνίσταται ιδιαίτερα στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή*

*διακριτικής μεταχείρισης, ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων.»*

Με το άρθρο 6(2) του Νόμου για την «Απαγόρευση καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης» γίνεται καταρχήν μία παρέκκλιση από το ενωσιακό δίκαιο του ανταγωνισμού και παρέχεται αποτελεσματική προστασία στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που είναι ευάλωτες σε σχέσεις εξάρτησης από επιχειρήσεις, οι οποίες, λόγω του επιχειρηματικού τους εύρους και της δυναμικότητας, μπορούν να επιβάλλουν καταχρηστικούς όρους συναλλαγών.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή της είναι η ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, (και όχι δεσπόζουσας θέσης), σε σημείο που η μονομερής διακοπή της σχέσης αυτής να καθιστά αδύνατη την εξεύρεση από την εκμεταλλεούμενη επιχείρηση ισοδύναμων εναλλακτικών λύσεων εμπορικών επιλογών και συναλλαγών. Η αυθαίρετη και καταχρηστική μονομερής διακοπή τέτοιων συμβάσεων από τον «ισχυρό» αντισυμβαλλόμενο μπορεί να δημιουργήσει ανεπανόρθωτη βλάβη στην επιχείρηση, η οποία έχει οργανωθεί και βασιστεί με γνώμονα τις συμβάσεις που έχει πετύχει. Η εφαρμογή του εν λόγω άρθρου προσθέτει μία ακόμα νομική βάση για τις μικρές κυρίως επιχειρήσεις ενάντια σε τυχόν αυθαιρεσίες των «ισχυρών», όταν η απρόσκοπτη τήρηση συγκεκριμένων όρων και συνθηκών συναλλαγών αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Η Επιτροπή σημειώνει το λεκτικό του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών στην υπόθεση αρ. 2498/2010, όπου έκρινε αναφορικά με την εφαρμογή του αντίστοιχου άρθρου 6(2) του Νόμου, το άρθρο 2α του Ν. 703/1977, ο οποίος εφαρμόζεται από την Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού λέγοντας ότι: «Επειδή, με την επέκταση του ελέγχου καταχρηστικότητας με τις διατάξεις του άρθρου 2α του ν. 703/1977 σε επιχειρήσεις, που δεν κατέχουν δεσπόζουσα θέση, αποκλείεται το παράδοξο αποτέλεσμα να υπόκειται σε έλεγχο καταχρηστικότητας η πρακτική των επιχειρήσεων με μεγάλο μερίδιο αγοράς ενώ αυτή των εξίσου ισχυρών αλλά με μικρό μερίδιο να εκφεύγει αυτού καθόσον η καταχρηστική εκμετάλλευση τόσο της δεσπόζουσας θέσης όσο και της οικονομικής εξάρτησης εκλύει όμοια αντανταγωνιστικά αποτελέσματα αφού δεν διασφαλίζει την πρόσβαση της εξαρτώμενης επιχείρησης στην αγορά, η οποία πρέπει να διατηρείται ανοικτή και να διασφαλίζεται ισότητα ευκαιριών στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σ' αυτήν. Επομένως η τελολογική προσέγγιση της εν λόγω διάταξης του άρθρου 2α του ν. 703/1977 πρέπει να υπολαμβάνει ότι δεν δύναται να διαφέρουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης αυτής με τις αντίστοιχες του άρθρου 2 του ίδιου νόμου. (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στη βάση της πιο πάνω αναφοράς, είναι σαφές ότι η διάταξη του άρθρου 6(1) και η διάταξη του άρθρου 6(2) του Νόμου κάνουν αναφορά σε όμοιες περιστάσεις, με διακριτή όμως τη διαφορά στην πρώτη περίπτωση όπου η εταιρεία αποδεδειγμένα κατέχει δεσπύζουσα θέση στη σχετική αγορά, ενώ στη δεύτερη περίπτωση, πρόκειται για ισχυρή επιχείρηση, χωρίς όμως την ύπαρξη δεσπύζουσας θέσης από μέρους της, αλλά με σχέση οικονομικής εξάρτησης με τον πελάτη της ή/και προμηθευτή της κτλ.

Οι δύο αυτές διατάξεις του Νόμου τέθηκαν με σκοπό να αλληλοκαλύπτουν η μία την άλλη και σε περιπτώσεις που δεν εφαρμόζεται η διάταξη 6(1) να προστατεύονται οι μικρές επιχειρήσεις από ισχυρές μεν επιχειρήσεις, που όμως στην ευρύτερη αγορά δεν κατέχουν δεσπύζουσα θέση. Η Επιτροπή έχοντας συνεκτιμήσει τα πιο πάνω και λαμβάνοντας υπόψη ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία στηρίζει στους ισχυρισμούς της για εφαρμογή του άρθρου 6(2) του Νόμου στα ίδια γεγονότα που επικαλέστηκε για να τεκμηριώσει τους ισχυρισμούς της για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπύζουσας θέσης της Salamis Shipping στη σχετική αγορά, θεωρεί ότι οι ισχυρισμοί για καταχρηστικές πρακτικές, έχουν ήδη εξετασθεί κάτω από το Κεφάλαιο της Κατάχρησης της Δεσπύζουσας θέσης.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι στην υπό εξέταση καταγγελία, η παράλληλη εφαρμογή και των δύο διατάξεων του Νόμου, για τις ίδιες κατ' ισχυρισμό καταχρηστικές πρακτικές από μέρους μίας επιχείρησης, που αναφέρονται στα ίδια γεγονότα και δεδομένα έχουν ήδη εξετασθεί και αφού στοιχειοθετήθηκε ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει δεσπύζουσα θέση, η εξέταση του εν λόγω άρθρου παρέλκει.

Η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι η εξέταση των εν λόγω ισχυρισμών της καταγγέλλουσας εταιρείας περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης από την Salamis Shipping προς αυτήν, ήτοι του άρθρου 6(2) του Νόμου, παρέλκει.

## **9. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ**

Η Επιτροπή, αφού αξιολόγησε όλα τα ενώπιον της στοιχεία και δεδομένα, σε συνάρτηση με τις γραπτές θέσεις της εταιρείας P&M, ομόφωνα καταλήγει στο τελικό συμπέρασμα ότι η Salamis Shipping δεν καταχράστηκε τη δεσπύζουσα θέση που κατέχει στη σχετική αγορά κατά παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου και δεν συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος περαιτέρω δράσης αναφορικά με το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα ότι η εξέταση του ισχυρισμού περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης από την Salamis Shipping προς την P&M, του άρθρου 6(2) του Νόμου, παρέλκει λόγω του ότι η P&M στηρίζει στους ισχυρισμούς της για εφαρμογή του άρθρου 6(2) του Νόμου στα ίδια γεγονότα που

επικαλέστηκε για να τεκμηριώσει τους ισχυρισμούς της σε σχέση με το άρθρο 6(1) για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της Salamis Shipping.

Λουκία Χριστοδούλου  
Πρόεδρος Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού

Ανδρέας Καρύδης  
Μέλος Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού

Παναγιώτης Ουστάς  
Μέλος Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού

Άριτος Αριστείδου Παλούζας  
Μέλος Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού

Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης  
Μέλος Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού