

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ. 707/2020*

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 27^η Μαρτίου 2020, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Καλλιόπη Μπενετάτου (Αντιπρόεδρος)

Παναγιώτης Φώτης,

Ιωάννης Στεφάτος,

Μαρία Ιωαννίδου (Εισηγήτρια),

Μαρία Ιωάννα Ράντου,

Ιωάννης Πετρόγλου και

Σωτήριος Καρκαλάκος.

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα.

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της υπ' αρ. πρωτ. 7979/6.12.2019 προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, από την επιχείρηση με την επωνυμία «OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ», η οποία ανήκει στον όμιλο COSCO, και τον Αντώνιο Παναγόπουλο σχετικά με την απόκτηση από μέρος τους κοινού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία «PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS LIMITED»

Πριν την έναρξη της συζητήσεως, ο Προεδρεύων της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο, Ηλιάνα Κούτρα, με αναπληρώτρια την Ευαγγελία Ρουμπή.

Στην αρχή της συζήτησης τον λόγο έλαβε η Εισηγήτρια της υπόθεσης, Μαρία Ιωαννίδου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ' αριθ. πρωτ. 2455/24.3.2020 γραπτής Εισήγησης επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, την έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, της από 6.12.2019 (υπ' αρ. πρωτ. 7979) γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, που αφορά στην απόκτηση κοινού ελέγχου επί της PEARL Ltd. από την OCEAN και τον Α. Παναγόπουλο, δεδομένου ότι η εν λόγω

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε μία επιπλέον έκδοση με τα διακριτικά «Έκδοση για το ΦΕΚ». Στη γνωστοποιούσα εταιρία θα επιδοθεί η απόρρητη έκδοση. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του Ν. 3959/2011 (ΦΕΚ 93 Α'/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β'/16.1.2013).

συγκέντρωση, παρόλο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η Επιτροπή μετά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης της Εισήγησης, αφού αποχώρησαν από την αίθουσα οι υπηρεσιακοί παράγοντες προχώρησε σε διάσκεψη επί της υπόθεσης με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Μαρίας Ιωαννίδου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την υπ' αριθ. πρωτ. 2455/24.3.2020 Έκθεση της αρμόδιας Εισηγήτριας, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ.....	4
A.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
B. ΤΑ ΜΕΡΗ.....	4
B.1 OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ (Γνωστοποιούσα).....	4
B.1.1 ΟΜΙΛΟΣ COSCO.....	6
<i>B.1.1.1 COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E.....</i>	<i>6</i>
<i>B.1.1.2 ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.</i>	<i>7</i>
<i>B.1.1.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.</i>	<i>7</i>
<i>B.1.1.4 ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.</i>	<i>8</i>
B.2 ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ (Γνωστοποιών)	8
B.3 PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS LIMITED (Εταιρεία-στόχος)	8
Γ. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ	10
Γ.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ.....	10
Γ.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ	12
Δ. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ/ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ – ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	13
Δ.1 ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ/ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	13
Δ.2 ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	15
Δ.3 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ.....	18
Δ.4 ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....	23
Ε. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	24
Ε.1 Παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services)	24
Ε.2 Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)	26
Ε.3 Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων	29
ΣΤ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ.....	31

ΣΤ.1 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις στις αγορές της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και της παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων	31
ΣΤ.2 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις στις αγορές της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	33
Z. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ.....	35

Α. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

Α.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 6.12.2019, η εταιρία με την επωνυμία «OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ» (εφεξής και «OCEAN»), η οποία ανήκει στον όμιλο COSCO, και ο Αντώνιος Παναγόπουλος (εφεξής από κοινού «γνωστοποιούντες») υπέβαλαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») έντυπο συνοπτικής γνωστοποίησης συγκέντρωσης (εφεξής και «αρχικό έντυπο»), σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν. 3959/2011, σχετικά με την απόκτηση κοινού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία «PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS LIMITED» (εφεξής και «PEARL Ltd.»).
2. Σε συνέχεια σχετικού αιτήματος της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, οι γνωστοποιούντες υπέβαλαν στις 21.1.2020 έντυπο πλήρους γνωστοποίησης (εφεξής και «έντυπο γνωστοποίησης»). Κατόπιν σχετικής αλληλογραφίας για την παροχή πρόσθετων στοιχείων η γνωστοποίηση υποβλήθηκε προσηκόντως στις 26.2.2020.
3. Ειδικότερα, η OCEAN, δυνάμει της από 9.11.2019 σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (εφεξής και «σύμβαση πώλησης»), αποκτά από τον Α. Παναγόπουλο (εφεξής και «πωλητής») [...] μετοχές [...] της PEARL Ltd. [...] και οι οποίες προ της συναλλαγής ανήκαν στον Α. Παναγόπουλο.
4. Στη σύμβαση πώλησης περιλαμβάνεται, ως παράρτημα, συμφωνία, η οποία θα διέπει τις σχέσεις των προαναφερόμενων ως μετόχων της PEARL Ltd. (εφεξής και «συμφωνία μετόχων») και θα υπογραφεί κατά την Ημερομηνία Κλεισίματος¹. Όπως αναφέρουν οι γνωστοποιούντες, από την εν λόγω συμφωνία μετόχων συνάγεται ότι ο έλεγχος επί της PEARL Ltd. (και συνεπώς επί των θυγατρικών αυτής) θα ασκείται από κοινού από την OCEAN και τον Α. Παναγόπουλο.
5. Η ολοκλήρωση της συναλλαγής τελεί μεταξύ άλλων υπό την αίρεση, αφενός της λήψης εγκρίσεων από τις Αρχές Ανταγωνισμού της Ελλάδας και της Βόρειας Μακεδονίας² και αφετέρου της λήψης των τυχόν απαιτούμενων εγκρίσεων από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (εφεξής και «ΡΑΣ») σχετικά με την άδεια της «PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ» (εφεξής και «PEARL A.E.») για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Β. ΤΑ ΜΕΡΗ

Β.1 OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ (Γνωστοποιούσα)

¹ Επισημαίνεται ότι όροι με κεφαλαία γράμματα αναφερόμενοι στη σύμβαση πώλησης ή στη συμφωνία μετόχων έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς στην οικεία σύμβαση.

² Σημειώνεται ότι η Αρχή Ανταγωνισμού της Βόρειας Μακεδονίας ενέκρινε την παρούσα πράξη στις 26.12.2019 άνευ όρων (βλ. με αριθ. πρωτ. 1235/13.2.2020 επιστολή).

6. Η OCEAN ιδρύθηκε στις 22.12.2017 και είναι κατά ποσοστό 100% θυγατρική του ομίλου COSCO.
7. Η μετοχική σύνθεση της εταιρίας έχει ως εξής:
- [...],
 - [...]και
 - [...]³.
8. Ο καταστατικός σκοπός της εταιρίας περιλαμβάνει (μεταξύ άλλων): (1) την ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών με ίδια ή μη μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, (2) την ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών και διεθνών πολυτροπικών και διατροπικών (multimodal intermodal) και συνδυασμένων (combined) μεταφορών με ίδια ή μη μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, (3) την ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών ή διεθνών οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών όχι με ίδια μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, (4) την οργάνωση, επίβλεψη και επιστασία της φορτοεκφόρτωσης γενικών, ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων φορτίων, με φυσικά ή μηχανικά μέσα, καθώς και της διακίνησης των φορτίων αυτών, (5) την αποθήκευση και φύλαξη καθώς και προσωρινή εναπόθεση εμπορευμάτων ή/και εμπορευματοκιβωτίων τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων σε χώρους ιδιόκτητους ή μισθωμένους ή σε τελωνειακούς χώρους είτε αυτά είναι ελεύθερα είτε υποκείμενα σε δασμούς, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής αρχής, (6) την πραγματοποίηση επενδύσεων και διαχείριση σιδηροδρομικών υποδομών στην Ελλάδα και άλλες χώρες της Ευρώπης, (7) την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορικών ή/και ναυτιλιακών εταιριών σε σταθμούς υποδοχής και εξυπηρέτησης ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων φορτίων, (8) την αντιπροσώπευση ημεδαπών και αλλοδαπών μεταφορικών, διαμεταφορικών, εμπορικών, βιομηχανικών και ναυτιλιακών εταιριών, (9) τον εκτελωνισμό, διαδικασίες τελωνειακής μεταφόρτωσης και ασφάλιση εμπορευμάτων σύμφωνα με την αντίστοιχη νομοθεσία, (10) την παραλαβή, συγκέντρωση, συσκευασία και ταξινόμηση μικροδεμάτων, εγγράφων και αντικειμένων επείγουσας διαβίβασης (courier), (11) την εμπορία, κατασκευή, επιδιόρθωση και πώληση υλικών συσκευασίας, παλετών, εμπορευματοκιβωτίων (containers), προστατευτικών επενδύσεων εμπορευμάτων και υπηρεσίες συσκευασίας ή προστατευτικής επένδυσης εμπορευμάτων προς μεταφορά, καθώς και κάθε συναφή εργασία, (12) την παροχή επιχειρηματικών συμβουλών και άλλων συμβουλών διαχείρισης, και (13) την παροχή συμβουλών για θέματα εφοδιασμού και άλλων συμβουλών διαχείρισης.
9. Η εταιρία μέχρι σήμερα δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight forwarding services) αποκλειστικά προς τις εταιρίες του ομίλου COSCO. Ειδικότερα, η εταιρία παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων προς την εταιρία COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E.

³ [...].

στον λιμένα Ριέκα της Κροατίας, όσον αφορά μεταφορτούμενο φορτίο που προέρχεται από τον λιμένα Πειραιά και προωθείται στη Βουδαπέστη και στο Βελιγράδι⁴.

10. Η εταιρία δεν παρέχει σήμερα τις υπηρεσίες της εντός Ελλάδος.
11. Εν συνεχεία παρουσιάζονται στοιχεία για τον όμιλο COSCO, στον οποίο ανήκει η γνωστοποιούσα, καθώς και για τις λοιπές εταιρίες του ομίλου που έχουν δραστηριοποίηση στην ελληνική επικράτεια.

B.1.1 ΟΜΙΛΟΣ COSCO

12. Ο όμιλος COSCO δημιουργήθηκε μετά τη συγχώνευση το 2016 των CHINA OCEAN SHIPPING (GROUP) COMPANY (COSCO) και CHINA SHIPPING (GROUP) COMPANY (CHINA SHIPPING), η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία της CHINA COSCO SHIPPING CORPORATION LIMITED (εφεξής και «COSCO SHIPPING»). Η COSCO SHIPPING είναι, επομένως, σήμερα η απόλυτη μητρική εταιρία του ομίλου COSCO.
13. Ο όμιλος COSCO δραστηριοποιείται σε διάφορους επιχειρηματικούς τομείς μέσω μίας ή περισσότερων θυγατρικών του. Οι τομείς αυτοί περιλαμβάνουν τη ναυτιλία, υπηρεσίες logistics, υπηρεσίες χρηματοδότησης, υπηρεσίες κατασκευής, κοινωνικές υπηρεσίες και υπηρεσίες πληροφορικής.
14. Στην Ελλάδα, ο όμιλος COSCO δραστηριοποιείται σήμερα μέσω των εταιριών: (α) COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E. (εφεξής και «COSCO SHIPPING LINES GREECE»), (β) ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε. (εφεξής και «ΣΕΠ»), (γ) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (εφεξής και «ΟΛΠ») και (δ) ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε. (εφεξής και «PCDC»).
15. Σημειώνεται ότι ο όμιλος COSCO με τις παραπάνω θυγατρικές του λειτουργεί και στην Ελλάδα ως μια πλήρως καθετοποιημένη επιχείρηση, παρέχοντας ένα ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών στις εμπορευματικές μεταφορές. Συγκεκριμένα, ο όμιλος COSCO προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (εφεξής και «ε/κ») δια θαλάσσης με ιδιότητα πλοία, υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων μέσω των εταιριών ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε. (ΣΕΠ) στις προβλήτες II και III και ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΟΛΠ) στην προβλήτα I, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης, αποθήκευσης και διανομής εμπορευματοκιβωτίων μέσω της εταιρίας ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε., έχει δε την COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E. ως τοπικό ναυτιλιακό πράκτορα. Επιπλέον, ελέγχει τη Λιμενική Αρχή ΟΛΠ.

B.1.1.1 COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E.

16. Η COSCO SHIPPING LINES GREECE A.E. ελέγχεται [...].

⁴ Η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2019. Κατά το 2018 η εταιρία παρείχε συμβουλευτικές υπηρεσίες προς την COSCO SHIPPING LINES (GREECE) A.E. και ειδικότερα υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης και συμβουλών.

17. Η κύρια επιχειρηματική της δραστηριότητα συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών πρακτόρευσης προς την COSCO SHIPPING LINES CO. LTD. (εφεξής και «COSCO SHIPPING LINES»)⁵.
18. Η COSCO SHIPPING LINES GREECE ενεργεί ως ναυτιλιακός πράκτορας των πλοίων της COSCO SHIPPING LINES και είναι, επίσης, υπεύθυνη για τα πρακτορεία στη Βουλγαρία, στην Κύπρο, στη Σερβία, στο Κόσσοβο, στη Βοσνία - Ερζεγοβίνη, στην Αλβανία και στη Βόρεια Μακεδονία.

B.1.1.2 ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.

19. Η ΣΕΠ αποτελεί θυγατρική [...] ⁶ και δραστηριοποιείται στη λειτουργία, διαχείριση και εμπορική εκμετάλλευση των Προβλητών II και III του λιμένα Πειραιά δυνάμει της από 25.11.2008 Σύμβασης Παραχώρησης με την ΟΛΠ.
20. Κύριες δραστηριότητες της ΣΕΠ είναι η παροχή υπηρεσιών φόρτωσης/εκφόρτωσης και αποθήκευσης για εισαγόμενα και εξαγόμενα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται μέσω του λιμένα Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά μόνον ως ενδιάμεσο σταθμό μεταφοράς (φορτία διαμετακόμισης).
21. Ο καταστατικός σκοπός της εταιρίας είναι η διοίκηση και εκμετάλλευση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε άμεση συνάφεια προς τη λιμενική δράση, για την υποστήριξη δραστηριοτήτων που εξυπηρετούν άμεσα την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων σε όλα τα πλοία κομίζοντα εμπορευματοκιβώτια.

B.1.1.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

22. Η εταιρία ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΟΛΠ) αποτελεί τη Λιμενική Αρχή (Port Authority) του λιμένα Πειραιά και ελέγχεται αποκλειστικά από τον όμιλο COSCO.
23. Επιπλέον, είναι ο πάροχος όλων των λιμενικών υπηρεσιών (τερματικοί σταθμοί ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας, χύδην ξηρού φορτίου κ.λπ.), εκτός από τις προβλήτες II και III, που όπως προαναφέρθηκε έχουν παραχωρηθεί στη ΣΕΠ.
24. Η ΟΛΠ υπέγραψε τη σύμβαση παραχώρησης με τον όμιλο COSCO το 2008 και στη συνέχεια η COSCO SHIPPING (HONG KONG) CO LTD. υπέγραψε σύμβαση πώλησης μετοχών με το ΤΑΙΠΕΔ για την απόκτηση ποσοστού 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ, που θα ολοκληρωνόταν σε δύο στάδια: σε πρώτο στάδιο ποσοστό 51% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ θα μεταβιβαζόταν στην COSCO SHIPPING (HONG KONG) CO LTD με τις υπόλοιπες προς πώληση μετοχές (που αντιπροσωπεύουν το 16% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ) να έχουν παρακατατεθεί σε ειδικό λογαριασμό παρακαταθήκης μετοχών, και, σε δεύτερο στάδιο και υπό τον όρο πλήρωσης των επιπλέον επενδυτικών προϋποθέσεων της ως άνω σύμβασης πώλησης μετοχών, οι παρακατατεθειμένες μετοχές, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 16% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ, θα μεταβιβαζόνταν στην COSCO SHIPPING (HONG KONG) CO LTD. Το δεύτερο στάδιο

⁵ Η εταιρία COSCO SHIPPING LINES, με έδρα τη Σαγκάη, ηγείται της επιχειρηματικής δραστηριότητας του ομίλου COSCO στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και σχετικών υπηρεσιών.

⁶ Η εταιρία [...].

της συναλλαγής δεν έχει ακόμη λάβει χώρα και, επομένως, σήμερα η COSCO SHIPPING (HONG KONG) CO LTD κατέχει επισήμως το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ⁷.

25. Το κύριο αντικείμενο δραστηριότητας της εταιρίας είναι, βάσει του καταστατικού της, η εκπλήρωση των υποχρεώσεων, η πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων και η άσκηση των ευχερειών που απορρέουν από τη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ της εταιρίας και του Ελληνικού Δημοσίου αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων περιοχών και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Πειραιά.

B.1.1.4 ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.

26. Η εταιρία PCDC αποτελεί κοινή επιχείρηση και ανήκει κατά ποσοστό 50% στην εταιρία COSCO PORTS (GREECE) S.A.R.L., εταιρία του ομίλου COSCO με έδρα το Λουξεμβούργο, και κατά ποσοστό 50% στην εταιρία DIAKINISIS PORT (CY) LIMITED (DPORT), εταιρία με έδρα την Κύπρο που δεν έχει σχέση με τον όμιλο COSCO.
27. Οι δραστηριότητές της περιλαμβάνουν υπηρεσίες εκκένωσης, πλήρωσης και φύλαξης εμπορευματοκιβωτίων, υπηρεσίες άμεσης μεταφόρτωσης φορτίου από εμπορευματοκιβώτιο σε φορτηγό με σκοπό την προώθησή του σε διάφορους προορισμούς (cross docking), υπηρεσίες logistics σε σχέση με ξηρό φορτίο, ψυχόμενο φορτίο και φορτίο κατάψυξης, διαχείριση εφοδίων πλοίων, υπηρεσίες διανομής και λοιπές ειδικές υπηρεσίες.

B.2 ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ (Γνωστοποιών)

28. Ο Α. Παναγόπουλος είναι [...] μέτοχος της PEARL Ltd. και μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής θα διατηρήσει ποσοστό [...] επί του μετοχικού κεφαλαίου της ως άνω εταιρίας.
29. Κατά δήλωση των γνωστοποιούντων, δεν ασκεί οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα και δεν ασκεί έλεγχο επί οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης εκτός της PEARL Ltd. Για τον λόγο αυτό οι γνωστοποιούντες θεωρούν ότι ο προαναφερόμενος δε συνιστά συμμετέχουσα επιχείρηση στο πλαίσιο της υπό κρίση συγκέντρωσης⁸, αλλά αναφέρουν ωστόσο ότι ο Α. Παναγόπουλος συνυποβάλλει το έντυπο γνωστοποίησης για λόγους πληρότητας και ασφάλειας δικαίου⁹.

B.3 PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS LIMITED (Εταιρεία-στόχος)

30. Η PEARL Ltd. αποτελεί εταιρία συσταθείσα υπό το δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία ιδρύθηκε την 1.5.2015. Είναι εταιρία συμμετοχών (holding company), επικεφαλής των εταιριών του ομίλου PEARL, και δεν ασκεί η ίδια οποιαδήποτε δραστηριότητα.
31. Στην Ελλάδα ο όμιλος PEARL δραστηριοποιείται μέσω της εταιρίας «PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ» (εφεξής και «PEARL A.E.»), η οποία είναι 100% θυγατρική της PEARL Ltd. Οι υπόλοιπες θυγατρικές εταιρίες του ομίλου είναι η PEARL (BUL) EOOD (τόπος σύστασης: Σόφια, Βουλγαρία), η PEARL RAIL LOGISTICS D.O.O. Beograd (τόπος

⁷ Για την εν λόγω συναλλαγή έχει εκδοθεί η υπ' αρ. 627/2016 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

⁸ Παραπέμπουν σχετικά στην παρ. 151 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 95/1 της 16.4.2008) και στην Ε. Επ. Μ. 3762 - APAX/TRAVELEX.

⁹ Βλ. σελ. 1 και 4 του αρχικού εντύπου.

σύστασης: Βελιγράδι, Σερβία) και η PEARL LLC SKOPJE (τόπος σύστασης: Σκόπια, Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας).

32. Η PEARL A.E. παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services) κυρίως από και προς τον λιμένα Πειραιά. Κύρια δραστηριότητα της PEARL A.E. είναι η ανάληψη οργάνωσης εθνικών/διεθνών συνδυασμένων (intermodal) και χύδην (bulk) σιδηροδρομικών μεταφορών με τη χρήση πλήρων συρμών (block trains), μέσω ανάθεσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικής έλξης (rail traction services), πάσης φύσεως προϊόντων και ειδών. Η PEARL A.E. παρέχει, επίσης, και παρεμφερείς υπηρεσίες μέσω υπεργολάβων, όπως φόρτωση/εκφόρτωση φορτίων, στοιβασία, δέσιμο - πρόσδεση (lashing), αποθήκευση, εκτελωνισμό κ.λπ., όχι σε σταθερή βάση αλλά ως μέρος επιχειρηματικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης (business contingency plan).
33. Ο σκοπός της PEARL A.E., σύμφωνα με το καταστατικό της, είναι (μεταξύ άλλων): (1) η ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών όχι με ίδια μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, υποπροϊόντων και παντός είδους εμπορεύματος και αντικειμένου, καθώς και κάθε παρεμφερή με τις μεταφορές αυτές δραστηριότητα. Οι υπηρεσίες παροχής σιδηροδρομικής έλξης, (2) η ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών και διεθνών πολυτροπικών και διατροπικών (multimodal - intermodal) και συνδυασμένων (combined) μεταφορών όχι με ίδια μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, υποπροϊόντων και παντός είδους εμπορεύματος και αντικειμένου με όλα τα μεταφορικά μέσα, καθώς και κάθε παρεμφερή με τις μεταφορές αυτές δραστηριότητα, (3) η ανάληψη οργάνωσης, διενέργειας και εκτέλεσης εθνικών ή διεθνών οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών όχι με ίδια μέσα κάθε είδους ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων προϊόντων, υποπροϊόντων και παντός είδους εμπορεύματος και αντικειμένου με όλα τα μεταφορικά μέσα, καθώς και κάθε παρεμφερή με τις μεταφορές αυτές δραστηριότητα, (4) η οργάνωση, επίβλεψη και επιστασία της φορτοεκφόρτωσης γενικών, ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων φορτίων, με φυσικά ή μηχανικά μέσα, καθώς και της διακίνησης των φορτίων αυτών (5) η διανομή εμπορευμάτων και παντός είδους αντικειμένου στην Ελλάδα, (6) η εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορικών ή/και ναυτιλιακών εταιρειών σε σταθμούς υποδοχής και εξυπηρέτησης ομαδοποιημένων και μοναδοποιημένων φορτίων, όπως εμπορευματικά κέντρα, σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια, λιμάνια και η οργάνωση των επιχειρήσεων στους σταθμούς και τα κέντρα αυτά, για λογαριασμό των εταιρειών αυτών, (7) η αντιπροσώπευση ημεδαπών και αλλοδαπών μεταφορικών, διαμεταφορικών, εμπορικών, βιομηχανικών και ναυτιλιακών εταιρειών, (8) ο εκτελωνισμός, οι διαδικασίες τελωνειακής μεταφόρτωσης και η ασφάλιση εμπορευμάτων σύμφωνα με την αντίστοιχη νομοθεσία, (9) η αποθήκευση και φύλαξη καθώς και η προσωρινή εναπόθεση εμπορευμάτων ή/και εμπορευματοκιβωτίων τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων σε χώρους ιδιόκτητους ή μισθωμένους ή σε τελωνειακούς χώρους, (10) η παραλαβή, συγκέντρωση, συσκευασία και ταξινόμηση μικροδεμάτων, εγγράφων και αντικειμένων επείγουσας διαβίβασης (courier), (11) η εμπορία, κατασκευή, επιδιόρθωση και πώληση υλικών συσκευασίας, παλετών, εμπορευματοκιβωτίων (containers), προστατευτικών επενδύσεων εμπορευμάτων και οι υπηρεσίες συσκευασίας ή προστατευτικής επένδυσης εμπορευμάτων προς μεταφορά.

34. Στις 23.5.2016, η PEARL A.E. έλαβε άδεια από τη ΡΑΣ για την εκτέλεση υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, μετά τη λήψη των δύο Πιστοποιητικών Ασφαλείας, έχει πλήρη άδεια εκτέλεσης των εν λόγω υπηρεσιών. Συνεπώς, η PEARL A.E. έχει πλέον άδεια να παρέχει, επίσης, υπηρεσίες έλξης (traction services), οι οποίες, ωστόσο, προς το παρόν δεν εκτελούνται, γιατί, σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, η εταιρία βρίσκεται ακόμη σε διαπραγματεύσεις για τη μίσθωση μηχανών έλξης και τα μέλη του προσωπικού που προσελήφθησαν (6 εργαζόμενοι) βρίσκονται ακόμη σε εκπαίδευση στη Σιδηροδρομική Ακαδημία της Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ).¹⁰
35. Σημειώνεται ότι η PEARL A.E. δεν έχει άδεια να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

Γ. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Γ.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

36. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του Ν. 3959/2011 συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται, όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία μία ή περισσότερες επιχειρήσεις ή ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μια επιχείρηση αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο. Η γενική ρήτρα της εν λόγω διάταξης συγκεκριμενοποιείται περαιτέρω με τις παρ. 3 και 4 του ίδιου άρθρου, που ορίζουν την έννοια και το υποκείμενο του ελέγχου αντίστοιχα.
37. Εν προκειμένω, και όπως αναφέρουν και οι γνωστοποιούντες (παρ. 4 ανωτέρω), η γνωστοποιούμενη πράξη αφορά στην απόκτηση κοινού ελέγχου από την OCEAN και τον Α. Παναγόπουλο επί της PEARL Ltd., η οποία προ της συναλλαγής τελούσε υπό τον αποκλειστικό έλεγχο του Α. Παναγόπουλου.

Γ.1.1 ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

¹⁰ Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρίας (ημ. πρόσβασης 18.3.2020), η PEARL A.E. έχει υπογράψει σύμβαση μίσθωσης για 6 μηχανές έλξης (ντίτζελ / ηλεκτρικές) με παράδοση το 2^ο εξάμηνο του 2020, ενώ προχωράει σε διερεύνηση διαθεσιμότητας για περισσότερες.

38. Κατά την Ημερομηνία Κλεισίματος η OCEAN θα αποκτήσει ποσοστό [...] % του μετοχικού κεφαλαίου της PEARL Ltd. Οι σχέσεις της με τον [...] μέτοχο της εταιρίας, τον Α. Παναγόπουλο, ο οποίος θα διατηρήσει ποσοστό [...] % του μετοχικού κεφαλαίου, θα διέπονται από τη συμφωνία μετόχων που πρόκειται να υπογραφεί κατά την ανωτέρω ημερομηνία και η οποία ήδη περιλαμβάνεται ως παράρτημα στην υπογραφείσα σύμβαση πώλησης. [...].
39. Περαιτέρω, βάσει της συμφωνίας μετόχων οι μέτοχοι της PEARL Ltd. [...] ¹¹, [...] ¹².
40. Περαιτέρω, βάσει της συμφωνίας μετόχων [...].
41. Επίσης, [...] ¹³ [...] ¹⁴.
42. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, συνάγεται ότι [...]. Ακολούθως, συνάγεται ότι ο Α. Παναγόπουλος και η OCEAN έχουν τη δυνατότητα μέσω της κοινής συμμετοχής τους να ασκούν από κοινού αποφασιστική επιρροή και να καθορίζουν την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά της PEARL Ltd. και συνακόλουθα των θυγατρικών αυτής, μεταξύ των οποίων και η PEARL A.E., [...]. Συνεπώς, για τη λήψη σχετικής απόφασης θα απαιτείται συνεργασία αμφότερων των μετόχων.
43. Τα προαναφερόμενα δεν αναιρούνται από το γεγονός ότι, [...] ¹⁵, [...] ¹⁶. [...] Σε κάθε περίπτωση κριτήριο για τη διαπίστωση ύπαρξης κοινής επιχείρησης αποτελεί η δυνατότητα δημιουργίας αδιεξόδου, η οποία εν προκειμένω είναι σαφές ότι υφίσταται, και όχι η τυχόν πρόβλεψη ή μη διαδικασίας επίλυσης του εν δυνάμει αδιεξόδου.
44. Συνεπώς, συντρέχουν εν προκειμένω οι προϋποθέσεις της απόκτησης de jure κοινού ελέγχου από τους γνωστοποιούντες επί της εταιρίας-στόχου. Ως εκ τούτου, με τη γνωστοποιηθείσα πράξη επέρχεται μεταβολή του αποκλειστικού μέχρι σήμερα ελέγχου του Α. Παναγόπουλου επί της PEARL Ltd. σε κοινό μεταξύ του ιδίου και της OCEAN (ήτοι ποιοτική μεταβολή του ελέγχου).

Γ.1.2 ΕΠΙ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

¹¹ [...].

¹² [...].

¹³ [...].

¹⁴ [...].

¹⁵ [...].

¹⁶ Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 69.

Γ.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ

45. Στην υπό κρίση πράξη, η OCEAN θα αποκτήσει στην προϋπάρχουσα εταιρεία PEARL Ltd. από κοινού τον έλεγχο με τον αρχικό αποκλειστικώς ελέγχοντα μέτοχο Α. Παναγόπουλο. Στην περίπτωση αυτή, καθώς το ως άνω φυσικό πρόσωπο (Α. Παναγόπουλος) δεν ασκεί άλλη οικονομική δραστηριότητα ούτε ελέγχει άλλη επιχείρηση, για τη θεμελίωση της αρμοδιότητας λαμβάνεται υπόψη ο κύκλος εργασιών των ομίλων COSCO και PEARL¹⁷.
46. Κατά δήλωση των εταιριών και σύμφωνα με τα προσκομισθέντα οικονομικά στοιχεία, οι κύκλοι εργασιών των μερών OCEAN και PEARL και των Ομίλων COSCO και PEARL κατά το τελευταίο οικονομικό έτος (2018), ήτοι το προηγούμενο της γνωστοποιηθείσας πράξης οικονομικό έτος, έχουν ως εξής:

Πίνακας 1: Κύκλοι Εργασιών 2018			
	Κύκλος Εργασιών	Ενδοομιλικός Κύκλος Εργασιών	Τελικός Κύκλος Εργασιών (μη συμπεριλαμβανομένου του ενδοομιλικού)
ΟΜΙΛΟΣ PEARL	[...]	[...]	[...]
PEARL A.E.	[...]	[...]	[...]
PEARL BUL EOOD	[...]	[...]	[...]
PEARL LLC SKOPJE	[...]	[...]	[...]
PEARL RAIL LOGISTICS DOO BEOGRAD	[...]	[...]	[...]
ΟΜΙΛΟΣ COSCO	[...]	[...]	[...]
OCEAN RAIL LOGISTICS	[...]	[...]	[...]
COSCO SHIPPING LINES GREECE	[...]	[...]	[...]
ΣΕΠ	[...]	[...]	[...]
ΟΛΠ	[...]	[...]	[...]
PCDC	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 23, 24 και 25, και Παράρτημα Ε της υπ' αρ. πρωτ. 1235/13.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

47. Δεδομένου ότι σύμφωνα με τα προαναφερόμενα η COSCO SHIPPING LINES GREECE και η PCDC αποτελούν κοινές επιχειρήσεις, έκαστη των οποίων ελέγχεται από κοινού [...].
48. Με βάση τα ανωτέρω, οι κύκλοι εργασιών, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 3959/2011, έχουν ως εξής:

Πίνακας 2: Κύκλοι Εργασιών 2018		
Όμιλοι	Παγκόσμιος Κύκλος Εργασιών	Κύκλος Εργασιών στην Ελλάδα
ΟΜΙΛΟΣ PEARL	[...]	[...]
ΟΜΙΛΟΣ COSCO	[...]	[...]

Πηγή: Έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 23- 25 και Παράρτημα Ε της υπ' αρ. πρωτ. 1235/13.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

¹⁷Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (παρ. 139, 140 και 151). EUROPEAN MERGER CONTROL LAW, Levy, §6.05 [4][b].

49. Βάσει των προαναφερόμενων κύκλων εργασιών καταρχήν πληρούνται τα ποσοτικά όρια που τίθενται με τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 του Ν. 3959/2011.
50. Περαιτέρω, η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν έχει κοινοτική διάσταση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού 139/2004¹⁸. Ειδικότερα, λόγω του ύψους του κύκλου εργασιών του ομίλου PEARL, ο οποίος υπολείπεται των €250 εκ., δεν πληρούται το ποσοτικό όριο της παρ. 2 στ. β. Για τον ίδιο λόγο δε συντρέχει περίπτωση εφαρμογής ούτε της επικουρικής διάταξης της παρ. 3 του ίδιου άρθρου, επιπλέον δε διότι ο κύκλος εργασιών του ως άνω ομίλου πραγματοποιείται μόνο στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να μην πληρούνται τα κριτήρια των στ. γ και δ της ως άνω διάταξης.
51. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση συγκέντρωση έχει εθνική διάσταση και υπόκειται σε γνωστοποίηση ενώπιον της ΕΑ.

Δ. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ/ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Δ.1 ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ/ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. Παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services)

52. Η εταιρία PEARL Ltd. δραστηριοποιείται μέσω της θυγατρικής της PEARL A.E. στην αγορά παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία, κατά τους γνωστοποιούντες αποτελεί σχετική αγορά της εν λόγω συγκέντρωσης.
53. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (εφεξής και «Ε.Επ.»), η διαμεταφορά εμπορευμάτων (freight forwarding) έχει οριστεί ως «η διοργάνωση μεταφοράς εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως βοηθητικών δραστηριοτήτων όπως ο εκτελωνισμός, η αποθήκευση, οι υπηρεσίες εδάφους κ.λπ.) για λογαριασμό των πελατών σύμφωνα με τις ανάγκες τους»¹⁹. Σημειώνεται ότι ο διαμεταφορέας συνήθως δεν διαθέτει τα μέσα (πλοία, αεροπλάνα, φορτηγά ή άλλα) που είναι απαραίτητα για τη μεταφορά και ούτε εκτελεί την πραγματική μεταφορά αλλά, γενικά, προσλαμβάνει μεταφορική ικανότητα από τρίτους.
54. Η εν λόγω αγορά έχει διακριθεί σε αεροπορική, χερσαία και θαλάσσια διαμεταφορά εμπορευμάτων²⁰. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επίσης εξετάσει εάν θα ήταν κατάλληλη μία περαιτέρω διάκριση της χερσαίας υπηρεσίας διαμεταφοράς με βάση τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς των εμπορευμάτων, ήτοι με σιδηροδρομικά και οδικά μέσα, καταλήγοντας ότι αυτό δεν είναι απαραίτητο, καθώς «η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι υπάρχει τουλάχιστον μερική υποκατάσταση ανάμεσα στις υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων με σιδηροδρομικά μέσα και με οδικά μέσα»²¹.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 139/2004 του Συμβουλίου της 20^{ης} Ιανουαρίου 2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 24/1 της 29.1.2004).

¹⁹ Βλ. ενδεικτικά υπόθεση COMP/M.4786 - Deutsche Bahn/Transfesa, παρ. 9.

²⁰ Βλ. υποθέσεις COMP/M.4746 - Deutsche Bahn / EWS, COMP/M.4045 - Deutsche Bahn / BAX Global, COMP/M.3971 - Deutsche Post / Exel και COMP/M. 1794 - Deutsche Post/Air Express International.

²¹ Βλ. υπόθεση COMP/M.4786 - Deutsche Bahn/Transfesa, παρ. 11.

55. Περαιτέρω διακρίσεις των υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων δεν έχουν υιοθετηθεί²², ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει, επίσης, προχωρήσει σε περαιτέρω διάκριση ανάμεσα σε τυπικές (standard) και ταχείες (express) υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων εν γένει²³.
56. Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς εξέτασης της υπό κρίση πράξης ως σχετική αγορά ορίζεται η αγορά παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων γενικά, χωρίς δηλαδή να υιοθετείται περαιτέρω διάκριση αυτής σε υποαγορές αεροπορικής, χερσαίας και θαλάσσιας, δεδομένου ότι υπό οποιαδήποτε θεώρηση των αγορών η αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης δεν μεταβάλλεται.

2. Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)

57. Η εταιρία PEARL A.E., θυγατρική της εταιρίας – στόχου PEARL Ltd., έχει λάβει από το 2016 άδεια από τη ΡΑΣ για την εκτέλεση υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (rail freight transport services) και, μετά τη λήψη των δύο Πιστοποιητικών Ασφαλείας Α και Β τον Νοέμβριο του 2017, έχει πλήρη άδεια εκτέλεσης των εν λόγω υπηρεσιών, χωρίς ωστόσο να έχει ξεκινήσει τη δραστηριοποίησή της.
58. Σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, η PEARL A.E. θα μπορούσε, θεωρητικά, να ξεκινήσει να προσφέρει τις συγκεκριμένες υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων εντός του 2020. Παραταύτα, σε επιστολή τους οι γνωστοποιούντες υποστήριξαν ότι δεν έχει προγραμματιστεί κανένα δρομολόγιο για το 2020 παρά μόνο για το 2021 και το 2022. Συνεπώς δεν υπάρχουν προς το παρόν έσοδα από την εν λόγω υπηρεσία, αλλά θα υπάρξουν στο εγγύς μέλλον.
59. Στο πλαίσιο αυτό, οι γνωστοποιούντες δεν θεωρούν την αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ως σχετική, καθώς ο όμιλος COSCO δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά και η PEARL A.E. δεν έχει ξεκινήσει ακόμη να προσφέρει τέτοιες υπηρεσίες.
60. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει ότι δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων ως δυνάμενοι να υποκατασταθούν μεταξύ τους και ότι *«υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι υφίσταται μία ξεχωριστή αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, η δε αγορά αυτή θα μπορούσε να υποδιαιρεθεί περαιτέρω σε αγορά τρένων με μεμονωμένες φορτάμαξες (market for single wagon) και τρένων με πλήρη αμαξοστοιχία (market for block trains)»*^{24,25}.

²² Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει προχωρήσει σε περαιτέρω υποδιαίρεση της αγοράς με κριτήριο το βάρος ή τη μορφή του μεταφερόμενου εμπορεύματος ή το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (π.χ. αναλώσιμα εμπορεύματα, είδη μεγάλης αξίας κ.λπ.), λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διαμεταφορείς εμπορευμάτων μπορούν γενικά να εξυπηρετήσουν κάθε είδος πελάτη, δίχως να διαχωρίζουν τους πελάτες ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (βλ. υπόθεση COMP/M. 1794 - Deutsche Post/Air Express International, παρ. 10 - 11).

²³ Βλ. υπόθεση COMP/M.4045 - Deutsche Bahn/BAX Global, παρ. 8.

²⁴ Τα τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (block trains) είναι ολόκληρα τρένα τα οποία μετακινούνται από ένα σημείο προέλευσης προς ένα σημείο προορισμού, ενώ τα τρένα με μεμονωμένες φορτάμαξες (single-wagon trains) συναρμολογούνται σε ένα σταθμό διαλογής στην περιοχή προέλευσης, μεταφέρονται σε ένα σταθμό διαλογής στην περιοχή προορισμού και αποσυναρμολογούνται σε φορτία μεμονωμένων φορταμαξών για μεταφορά στον τελικό τους προορισμό.

61. Ενόψει των ανωτέρω, για τους σκοπούς εξέτασης της παρούσας συγκέντρωσης, ως σχετική αγορά δύναται να θεωρηθεί η αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων γενικά, χωρίς δηλαδή να υιοθετείται περαιτέρω διάκριση αυτής σε υποαγορές, στην οποία δυναμικά δραστηριοποιείται η PEARL A.E. Σε κάθε περίπτωση υπό οποιαδήποτε θεώρηση της εν λόγω αγοράς η αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης δεν μεταβάλλεται, καθώς η PEARL A.E. δεν έχει ξεκινήσει ακόμα να παρέχει τέτοιες υπηρεσίες.

3. Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container liner shipping services)

62. Ο όμιλος COSCO δραστηριοποιείται στην αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης με πλοία τακτικής δρομολόγησης (container liner shipping services) μέσω της εταιρίας COSCO SHIPPING LINES, η οποία αποτελεί μέρος της ευρύτερης επιχειρηματικής δραστηριότητας του ομίλου στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και σχετικών υπηρεσιών.
63. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής²⁶ καθώς και τη σχετική νομολογία της ΕΑ²⁷, η εν λόγω αγορά ορίζεται ως διακριτή και περιλαμβάνει την παροχή τακτικών και προγραμματισμένων υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου εμπορευματοκιβωτίων μέσω πλοίων τύπου container και διακρίνεται σε ναυτιλία βαθέων υδάτων (deep sea shipping) και ναυτιλία μικρών αποστάσεων (short sea shipping).
64. Για τις ανάγκες εξέτασης της υπό κρίση συγκέντρωσης, ως σχετική ορίζεται η αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τακτικά και προγραμματισμένα δρομολόγια μέσω πλοίων τύπου container.

Δ.2 ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

1. Παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services)

65. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η αγορά διαμεταφοράς εμπορευμάτων έχει διακριθεί σε υπηρεσίες εγχώριας και διεθνούς (διασυνοριακής) διαμεταφοράς εμπορευμάτων²⁸. Εγχώρια διαμεταφορά εμπορευμάτων σημαίνει την παροχή υπηρεσιών εντός μίας χώρας, ενώ διεθνής διαμεταφορά εμπορευμάτων σημαίνει την παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων από μία χώρα σε μία άλλη οπουδήποτε στον κόσμο. Όσον αφορά τη διασυνοριακή διαμεταφορά εμπορευμάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει σε παλαιότερες αποφάσεις της ότι οι διαμεταφορείς εμπορευμάτων γενικά

²⁵ Βλ. υπόθεση COMP/M.5096 - RCA/MAVCARGO, παρ. 41.

²⁶ Μία στενότερη αγορά προϊόντος είναι η αγορά για τη μεταφορά προϊόντων ψυγείου, η οποία θα μπορούσε να περιοριστεί μόνο σε εμπορευματοκιβώτια με ψυκτικούς θαλάμους ή θα μπορούσε επίσης να περιλαμβάνει τη μεταφορά σε συμβατικά πλοία-ψυγεία. Σύμφωνα με την νομολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εάν η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με ψυκτικούς θαλάμους είναι κάτω από το 10% της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, η μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια με ψυκτικούς θαλάμους δεν αξιολογείται χωριστά αλλά ως τμήμα της συνολικής αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων (βλ. υπόθεση M.3829 - MAERSK/PONL (29.07.2005) παρ. 10). Σημειώνεται ότι αρκετά αργότερα, η έρευνα αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οδήγησε σε ανάμεικτα αποτελέσματα, όσον αφορά τον ορισμό μιας στενότερης αγοράς μεταφοράς προϊόντων ψυγείου (βλ. υπόθεση M.7268 - CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG (11.9.2014)).

²⁷ ΕΑ 627/2016.

²⁸ Βλ. υποθέσεις COMP/M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, παρ. 9, COMP/M.4746 - DEUTSCHE BAHN/EWS, παρ. 9.

μπορούν και πράγματι εξυπηρετούν όλους τους προορισμούς που ζητούνται από τους πελάτες τους (είτε μέσω του δικού τους δικτύου είτε μέσω τοπικών πρακτόρων)²⁹. Επομένως, παρά το γεγονός ότι ορισμένοι διαμεταφορείς εμπορευμάτων διαθέτουν ισχυρή παρουσία σε ορισμένες εμπορικές διαδρομές, μία διάκριση της αγοράς βάσει συγκεκριμένων διαδρομών δεν ενδείκνυται για τη διαμεταφορά εμπορευμάτων.

66. Σε άλλες αποφάσεις της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αφήσει ανοικτό το εάν η αγορά διαμεταφοράς εμπορευμάτων (ή οι επιμέρους υπο-αγορές αυτής) θα έπρεπε να θεωρηθεί ως εθνική, λόγω γλωσσικών ή ρυθμιστικών περιορισμών, ή ευρύτερη σε έκταση, λόγω της τάσης των σημαντικών ανταγωνιστών να δημιουργούν διακρατικά δίκτυα ή δίκτυα που εκτείνονται ακόμα και σε ολόκληρο τον ΕΟΧ.³⁰ Ειδικότερα, σε μία πιο πρόσφατη υπόθεση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η γεωγραφική αγορά για τη διαμεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να θεωρηθεί ως εθνική ή ευρύτερη, σημειώνοντας ότι ο ακριβής γεωγραφικός προσδιορισμός μπορεί να μείνει ανοικτός, διότι η εξεταζόμενη συναλλαγή δεν θεωρήθηκε ότι εγείρει αμφιβολίες σε επίπεδο ανταγωνισμού βάσει οποιουδήποτε πιθανού ορισμού της αγοράς διαμεταφοράς εμπορευμάτων³¹.
67. Ως προς τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς, τα μέρη αναφέρουν ότι για τους σκοπούς της παρούσας γνωστοποίησης λαμβάνουν υπόψη τους ότι η γεωγραφική αγορά παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων είναι εθνική.
68. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η PEARL A.E. δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική διαμεταφορά του ενδοχώριου φορτίου του λιμένα Πειραιά, η σχετική γεωγραφική αγορά της παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων ορίζεται ως εθνική ή ευρύτερη, δεδομένου ότι σιδηροδρομικές μεταφορές πραγματοποιούνται από τον λιμένα Πειραιά (Νέο Ικόνιο) με προορισμό την ελληνική επικράτεια αλλά και την Κεντρική Ευρώπη (Ουγγαρία, Σλοβακία και Τσεχία)³², και η ζήτηση της σιδηροδρομικής διαμεταφοράς είναι παράγωγη της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Σε κάθε περίπτωση, για τους σκοπούς της εν λόγω συγκέντρωσης η ακριβής οριοθέτησή της, υπό οποιαδήποτε θεώρηση, δεν μεταβάλλει την αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης.

2. Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)

69. Όσον αφορά τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει ότι, λόγω διαφορετικών τεχνικών και ρυθμιστικών απαιτήσεων, οι αγορές τόσο των εγχώριων όσο και των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών τείνουν να είναι εθνικές³³, αλλά θα μπορούσαν να γίνουν διεθνείς σε ορισμένες διαδρομές που αποτελούν μέρος ενός συγκεκριμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου³⁴. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή έκρινε

²⁹ Βλ. υπόθεση COMP/M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, παρ. 9.

³⁰ Βλ. υπόθεση COMP/M.6059 - Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, παρ. 20.

³¹ Βλ. υπόθεση COMP/M.7523 - CMA CGM/OPDR, παρ. 75.

³² Βλ. ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ www.trainose.gr (ημ. πρόσβασης 20.3.2020).

³³ Βλ. υποθέσεις COMP/M.2905 - Deutsche Bahn/Stinnes, COMP/M.4746 - Deutsche Bahn/EWS, COMP/M.5096 - RCA/MÁV Cargo.

³⁴ Μια προσέγγιση που βασίζεται στην οριοθέτηση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής διαδρομής θεωρεί ότι οι υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ ορισμένων περιοχών, κυρίως λόγω γεωγραφικών και τεχνικών περιορισμών, δεν

ότι η οριοθέτηση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής διαδρομής θα μπορούσε να αντανakλά καλύτερα την κατάσταση του ανταγωνισμού, όπως για παράδειγμα ο σιδηροδρομικός άξονας που συνδέει τη Λυών με το Τορίνο δια μέσου του περάσματος Frejus/Mont Cenis και αφορά τις μεταφορές από και προς τη Βορειοδυτική Ευρώπη (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο, Κάτω Χώρες, Βέλγιο, Λουξεμβούργο και Γαλλία) προς και από τη βορειοδυτική περιοχή της Ιταλίας καθώς οι εναλλακτικές διαδρομές δεν είναι υποκατάστατες λόγω ρυθμιστικών κυρίως περιορισμών (π.χ. βάρος, επικίνδυνα φορτία κ.λπ.)³⁵.

70. Εν προκειμένω και σύμφωνα με τους γνωστοποιούντες, η PEARL A.E. πρόκειται να δραστηριοποιηθεί [...].
71. Σημειώνεται ότι από τα ανωτέρω [...].
72. Επομένως, η γεωγραφική αγορά θα μπορούσε να οριστεί ως εθνική ή ως αγορά [...]. Ωστόσο, η ακριβής οριοθέτηση παραμένει ανοικτή, καθώς εκτιμάται ότι δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της παρούσης συγκέντρωσης.

3. Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container liner shipping services)

73. Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής³⁶, η γεωγραφική διάσταση της θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ αποτελείται από εμπορικές διαδρομές (trades) που ορίζονται από δύο γεωγραφικές περιοχές λιμένων (legs of port ranges) που εξυπηρετούνται από τις παρεχόμενες υπηρεσίες.
74. Από την εξέταση των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκύπτει ότι οι εμπορικές διαδρομές σε παγκόσμιο επίπεδο είναι 24 (ή 48 συμπεριλαμβάνοντας και τις δύο κατευθύνσεις), ενώ κάθε εμπορική διαδρομή έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ανάλογα με τον όγκο και τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τα λιμάνια που εξυπηρετούνται και το μήκος της διαδρομής από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού³⁷.
75. Ο ανωτέρω ευρύς ορισμός γεωγραφικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής π.χ. Βόρειος Ευρώπη – Ανατολική Ασία, συχνά περιλαμβάνει λιμένες προσέγγισης που δεν είναι υποκατάστατοι μεταξύ τους. Σε αποφάσεις της η Ε.Επ. αναγνωρίζει ότι όλοι οι λιμένες των εμπορικών διαδρομών δεν είναι υποκατάστατοι μεταξύ τους και ενδεχομένως κάποιες διαδρομές να αποτελούν ξεχωριστές αγορές³⁸.
76. Επίσης, η ΕΑ στην απόφασή της 627/2016 υιοθέτησε τον ορισμό της εμπορικής διαδρομής³⁹, αλλά παραταύτα καταλήγει στο «ότι ο ακριβής γεωγραφικός προσδιορισμός

είναι εξίσου εφικτές ούτε οικονομικά ούτε τεχνικά να προσφερθούν από άλλες πιθανές διαδρομές. Στην περίπτωση αυτή, κάθε διαδρομή πρέπει να θεωρείται ως μια ξεχωριστή γεωγραφική αγορά. Βλ. υποθέσεις COMP/M.4746 - DeutscheBahn/EWS και COMP/M.4786 - DeutscheBahn/ Transfesa.

³⁵ Βλ. υπόθεση COMP/M.3150 - SNCF/Trenitalia.

³⁶ Βλ. υποθέσεις Ε.Επ. Μ. 8594 - COSCO SHIPPING/OOIL, Μ.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company.

³⁷ Βλ. υπόθεση Ε.Επ. COMP/M.5450 - KÜHNE/HGV/TUI/HAPAG-LLOYD, παρ. 14 και υπόθεση COMP/M.3973 - CMACGM / DELMAS, παρ. 8.

³⁸ Βλ. υπόθεση IV/34.446 - Trans Atlantic Agreement (1994), παρ. 60-62 και Μ.8594 - COSCO SHIPPING/OOIL (5.12.2017).

³⁹ Βλ. σκ. 95. «Η γεωγραφική αγορά ορίζεται ανάλογα με την εμπορική διαδρομή που ακολουθείται, η οποία στην προκειμένη περίπτωση μπορεί να οριστεί (ευρύτερα) ως Μεσόγειος από και προς χώρες εκτός ΕΕ ή (στενότερα) ως Μεσόγειος - Ασία.».

δύναται στην προκειμένη περίπτωση να παραμείνει ανοικτός, καθώς εκτιμάται ότι δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της παρούσης συγκέντρωσης»⁴⁰.

77. Κοινό χαρακτηριστικό των αποφάσεων της Ε.Επ. αποτελεί ότι αφορούν σε συγκεντρώσεις μεταξύ εταιριών τακτικών γραμμών (που μπορεί να έχουν και κάθετα αποτελέσματα)⁴¹ ή σε κάθετες συγκεντρώσεις μεταξύ εταιριών τακτικών γραμμών και τερματικών σταθμών ε/κ⁴². Εν προκειμένω, η υπό αξιολόγηση συγκέντρωση αφορά στην κάθετη σχέση που δημιουργείται μεταξύ της εταιρίας τακτικών γραμμών COSCO SHIPPING LINES και της εταιρίας PEARL A.E. που είναι διαμεταφορέας και επιπλέον, θα δραστηριοποιηθεί στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές που συνδέουν τον τερματικό σταθμό ε/κ Πειραιά με το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου και γενικότερα το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επομένως, δύναται να μην οριστεί η γεωγραφική αγορά ως παγκόσμια, ούτε ως μία ή περισσότερες εμπορικές διαδρομές (π.χ. Κεντρική Ασία – Μεσόγειος), καθώς οι διαδρομές αυτές περιλαμβάνουν λιμένες που δεν είναι ανταγωνιστικοί μεταξύ τους στο ενδοχώριο φορτίο, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με τους λιμένες της Μεσογείου.
78. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης εφοδιαστικής αλυσίδας (supply chain) στην οποία δραστηριοποιούνται οι εταιρίες τακτικών γραμμών προσφέροντας υπηρεσία πόρτα – πόρτα (door to door services), ειδικά για τους σκοπούς της υπό κρίση πράξης, και λόγω της επέκτασης της καθετοποίησης του ομίλου COSCO, ως γεωγραφική αγορά δύναται να οριστεί η θαλάσσια μεταφορά ε/κ ως μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας που περιλαμβάνει τον λιμένα Πειραιά, ήτοι τις εμπορικές διαδρομές από/προς λιμένα Πειραιά. Σε κάθε περίπτωση ο ακριβής γεωγραφικός προσδιορισμός δύναται στην προκειμένη περίπτωση να παραμείνει ανοικτός, καθώς εκτιμάται ότι δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της παρούσης συγκέντρωσης ακόμα και υπό αυτή τη στενότερη θεώρησή του.

Δ.3 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

1. Παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων

79. Σύμφωνα με την Κλαδική Μελέτη της ICAP⁴³, το μέγεθος της ελληνικής αγοράς διαμεταφοράς εμπορευμάτων, σε όρους αξίας (€), ανήλθε σε €[...] εκ. το 2018, από τα οποία τα €[...] εκ. αντιστοιχούσαν σε χερσαίες υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων, από τα οποία (€[...] εκ.) μόνο τα €[...]εκ. αντιστοιχούσαν σε υπηρεσίες σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων.
80. Γενικά, στην αγορά διαμεταφοράς εμπορευμάτων υπάρχει μεγάλος αριθμός δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων και η αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και κανένας μεμονωμένος ανταγωνιστής δεν έχει μερίδιο αγοράς άνω του [0-5]%⁴⁴.

⁴⁰ Ο.π. σκ. 95.

⁴¹ Βλ. υποθέσεις M.7523 -CMA CGM /OPDR, M.7908 -CMA CGM/NOL, M.8120 -HAPAG LLOYD/UNITED ARAB SHIPPING COMPANY, M.8330 -MAERSK LINE/HSDG, M.8472- NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA/MITSUI OSK LINES/KAWASAKI KISEN KAISHA.

⁴² Βλ. υποθέσεις M.2422 -Hapag-Lloyd/Hamburger Hafen-Und Lagerhaus/HHLA-CTA, M.3576 -ECT/PONL/EUROMAX, M.5066 - Eurogate/APMM.

⁴³ Κλαδική Μελέτη Υπηρεσίες Διαμεταφοράς (2019), ICAP (εφεξής και «μελέτη της ICAP»).

⁴⁴ Τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών στην Ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων παρατίθενται στη σελ. 94 της μελέτης της ICAP.

81. Το εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς της PEARL A.E. στην ελληνική αγορά διαμεταφοράς εμπορευμάτων το 2018 ανήλθε σε μόλις [0-5]%. Η OCEAN δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά στην ελληνική επικράτεια.

2. Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)

82. Το σιδηροδρομικό έργο για τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα μικρό και υστερεί σημαντικά σε σχέση με τον ρόλο που διαδραματίζει στις ευρωπαϊκές μεταφορές. Σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων αντιστοιχεί περίπου στο 1,5% του συνολικού μεταφορικού έργου της χώρας.

83. Η συνολική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ήταν της τάξεως των 254 εκ. τονοχιλιομέτρων σε όγκο το 2016, 358 εκ. τονοχιλιόμετρα το 2017 και 420 εκ. τονοχιλιόμετρα το 2018. Τα συνολικά έσοδα των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ανήλθαν σε μόλις €12 εκ. το 2016, σε €14 εκ. το 2017 και σε €13 εκ. το 2018⁴⁵.

84. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς στην Ελλάδα, δεδομένου ότι μόνο προσφάτως απελευθερώθηκε η Ελληνική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει όλους τους πόρους και τα μέσα που απαιτούνται για την εκτέλεση της μεταφοράς, ήτοι οδηγούς μηχανών έλξης, μηχανές έλξης κ.λπ.

85. Άλλες εταιρίες, πέραν της PEARL A.E., που έχουν πρόσφατα λάβει άδεια για την εκτέλεση εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα⁴⁶ είναι οι εταιρίες ΜΑΚΙΟΣ LOGISTICS A.E., η οποία είναι αδειοδοτημένη από το 2018 αλλά δεν έχει λάβει ακόμη, σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ασφαλείας, και RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E., η οποία είναι αδειοδοτημένη από τα τέλη του 2015, έχει λάβει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ασφαλείας και, σύμφωνα με τη γνωστοποίηση, έχει ήδη αποκτήσει δικό της εξοπλισμό έλξης και δικούς της μηχανοδηγούς και έχει αρχίσει να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων από το 2018⁴⁷.

86. Επιπλέον, οι ρουμανικές σιδηροδρομικές εταιρίες GRUP FERVIAR ROMAN S.A. και TEF LOGISTICA FERVIARA προχώρησαν το 2018 σε εγκατάσταση στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστημάτων και κοινοποίησαν στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης δηλώνοντας πρόθεση δραστηριοποίησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή. Και οι δύο εταιρίες για να ξεκινήσουν το μεταφορικό τους έργο θα πρέπει να ολοκληρώσουν τις διαδικασίες για τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφαλείας⁴⁸.

⁴⁵ Βλ. Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ.

⁴⁶ Σημειώνεται ότι η άδεια για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών που χορηγείται από ένα κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ισχύει για όλα τα κράτη μέλη.

⁴⁷ Η εταιρία RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E. είναι κοινή επιχείρηση μεταξύ του Ομίλου RAIL CARGO (49%) των Αυστριακών Σιδηροδρόμων και της GOLDAIR CARGO (51%), η οποία παρέχει και υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων (βλ. μελέτη της ICAP).

⁴⁸ Βλ. Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ.

87. Αναφορικά με τα μερίδια αγοράς σημειώνεται ότι το ανωτέρω μέγεθος της αγοράς ταυτίζεται ουσιαστικά με τη δραστηριοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς μέχρι πριν το 2018 δεν υπήρχε άλλη εταιρία η οποία να παρέχει σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων^{49,50}.
88. Ο όμιλος COSCO δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά ενώ η PEARL A.E. δεν έχει ξεκινήσει ακόμα την παροχή σχετικών υπηρεσιών, επομένως, τα μερίδια αγοράς είναι μηδενικά.

3. Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων

89. Όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί, το συνολικό φορτίο ε/κ που διακινήθηκε από τις εταιρίες τακτικών γραμμών μέσω του λιμένα Πειραιά το 2018 ανήλθε σε [...] TEUs⁵¹, εκ του οποίου το φορτίο ενδοχώρας⁵², περιλαμβανομένων εισαγωγών και εξαγωγών έμφορτων και άδειων ε/κ, είναι [...] TEUs και το μεταφορτούμενο φορτίο ε/κ είναι [...] TEUs. Αντίστοιχα, το συνολικό φορτίο ε/κ που διακινήθηκε από τις εταιρίες τακτικών γραμμών το 2017 είναι [...] TEUs, εκ του οποίου το φορτίο ε/κ ενδοχώρας είναι [...] TEUs και το μεταφορτούμενο φορτίο ε/κ είναι [...] TEUs, το 2016 είναι [...] TEUs, εκ του οποίου το φορτίο ενδοχώρας είναι [...] TEUs και το μεταφορτούμενο φορτίο είναι [...] TEUs.

Πίνακας 3: Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν από τις εταιρίες τακτικών γραμμών στον λιμένα Πειραιά (TEUs)			
	2016	2017	2018
ΜΕΤΑΦΟΡΤΟΥΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ	[...]	[...]	[...]
ΕΝΔΟΧΩΡΙΟ ΦΟΡΤΙΟ	[...]	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Παράρτημα Α της υπ' αρ. πρωτ. 1653/26.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

90. Το συνολικό φορτίο ε/κ, ενδοχώρας και μεταφορτούμενο, που διακίνησε ο όμιλος COSCO στον λιμένα του Πειραιά ανήλθε το 2018 σε [...] TEUs, το 2017 σε [...] TEUs και το 2016 σε [...] TEUs, ήτοι το μερίδιο του ομίλου στην αγορά υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή στον λιμένα του Πειραιά ανερχόταν σε [25-35]% το 2018, [25-35]% το 2017 και [15-25]% το 2016 (βλ. πίνακα 4).

Πίνακας 4: Μερίδιο COSCO στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ενδοχώρας και μεταφορτούμενο του λιμένα Πειραιά (TEUs)			
	2016	2017	2018

⁴⁹ Βλ. Απόφαση 680/2019 της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 76.

⁵⁰ Η RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E. ξεκίνησε τα δρομολόγια της το 2018.

⁵¹ Twenty-foot Equivalent Unit (TEU): Πρόκειται για εμπορευματοκιβώτιο ISO μήκους 20 ποδιών (6,10 μ.).

⁵² Ως ενδοχώρα θεωρείται η περιοχή η οποία εξυπηρετείται από τον λιμένα για τις εισαγωγές/εξαγωγές φορτίων και καλύπτεται από οδικούς ή/και σιδηροδρομικούς δρόμους μεταφοράς και ως εκ τούτου, στην ευρωπαϊκή νομολογία το επονομαζόμενο ως hinterland φορτίο δεν ταυτίζεται κατ' ανάγκη με εθνική ή τοπική εμβέλεια, αλλά με την εκάστοτε γεωγραφική περιοχή που μπορεί να καλύψει το φορτίο μέσω χερσαίας μεταφοράς από και προς το λιμένα στον οποίο εκφορτώνεται. Έτσι, η γεωγραφική κάλυψη είναι τοπικής εμβέλειας, όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο, εθνικής εμβέλειας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εθνικό εμπόριο της χώρας και μπορεί να είναι διεθνούς εμβέλειας, όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εμπόριο πολλών χωρών.

Πίνακας 4: Μερίδιο COSCO στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ενδοχώρας και μεταφορούμενο του λιμένα Πειραιά (TEUs)			
	2016	2017	2018
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ COSCO	[...]	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ ΛΙΜΕΝΑ	[...]	[...]	[...]
ΜΕΡΙΔΙΟ COSCO	[15-25]%	[25-35]%	[25-35]%

Πηγή: Παράρτημα Α της υπ' αριθ. πρωτ. 1653/26.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

91. Τα μερίδια των βασικών ανταγωνιστών του ομίλου COSCO στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ μέσω του λιμένα Πειραιά παρουσιάζονται στον πίνακα 5.

Πίνακας 5: Μερίδια βασικών ανταγωνιστών της COSCO στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά			
	2016	2017	2018
EVERGREEN	[25-35]%	[25-35]%	[15-25]%
MSC	[15-25]%	[15-25]%	[15-25]%
HAPAG LLOYD	[0-5]%	[0-5]%	[10-15]%
CMA CGM	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
MAERSK	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Πηγή: Παράρτημα Α της υπ' αρ. πρωτ. 1653/26.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

92. Ως προς το φορτίο ενδοχώρας, το οποίο αντιπροσωπεύει εν γένει κάτω του [15-25]% των διακινούμενων μέσω του λιμένα Πειραιά ε/κ αναφέρονται τα κάτωθι.
93. Περαιτέρω, το συνολικό φορτίο εμπορευματοκιβωτίων ενδοχώρας που διακίνησε ο όμιλος COSCO στον λιμένα Πειραιά ανήλθε το 2018 σε [...] TEUs, το 2017 σε [...] TEUs και το 2016 σε [...] TEUs, ήτοι το μερίδιο αγοράς του ομίλου ήταν [15-25]% το 2018, [15-25]% το 2017 και [10-15]% το 2016 (βλ. πίνακα 6).

Πίνακας 6: Μερίδιο COSCO στην ενδοχώρια κίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά (TEUs)			
	2016	2017	2018
ΕΝΔΟΧΩΡΙΟ ΦΟΡΤΙΟ COSCO	[...]	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΝΔΟΧΩΡΙΟ ΦΟΡΤΙΟ ΛΙΜΕΝΑ	[...]	[...]	[...]
ΜΕΡΙΔΙΟ COSCO ΣΕ ΕΝΔΟΧΩΡΙΟ ΦΟΡΤΙΟ	[10-15]%	[15-25]%	[15-25]%

Πηγή: Παράρτημα Α της υπ' αρ. πρωτ. 1653/26.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

94. Τα μερίδια των βασικών ανταγωνιστών του ομίλου COSCO στο ενδοχώριο φορτίο ε/κ του λιμένα Πειραιά παρουσιάζονται στον πίνακα 7.

Πίνακας 7: Μερίδια βασικών ανταγωνιστών της COSCO SHIPPING στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ ενδοχώρας προς/από λιμένα Πειραιά			
	2016	2017	2018
MSC	[25-35]%	[25-35]%	[15-25]%
MAERSK	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%

Πίνακας 7: Μερίδια βασικών ανταγωνιστών της COSCO SHIPPING στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ ενδοχώρας προς/από λιμένα Πειραιά			
	2016	2017	2018
EVERGREEN	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
CMA CGM	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
HAPAG LLOYD	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Πηγή: Παράρτημα Α της υπ' αρ. πρωτ. 1653/26.2.2020 επιστολής παροχής στοιχείων

95. Συμπερασματικά, ο τερματικός σταθμός ε/κ στον Πειραιά λειτουργεί ως τερματικός σταθμός κοινής χρήσης (common user terminal) και όχι ως σταθμός αποκλειστικής χρήσης (dedicated terminal) στον όμιλο COSCO. Τα διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια μέσω της COSCO SHIPPING LINES αυξάνονται αλλά αυξάνεται και η συνολική κίνηση του λιμένα Πειραιά και επομένως το μερίδιο της COSCO SHIPPING LINES στην αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ από τον λιμένα Πειραιά το 2018 είναι [25-25]%. Περαιτέρω, το μερίδιο της COSCO SHIPPING LINES στο διακινούμενο φορτίο ενδοχώρας, ανέρχεται στο [15-25]% για το έτος 2018 και [15-25]% για το έτος 2017.
96. Περαιτέρω, καθώς η COSCO SHIPPING LINES ανήκει στην ίδια συμμαχία ναυτιλιακών εταιριών με τις εταιρίες CMA CGM/APL και EVERGREEN (Ocean Alliance), εάν ληφθεί υπόψη το συνολικό μερίδιο αυτών,⁵³ τότε το συνολικό μερίδιο στην ενδοχώρια κίνηση ε/κ του Πειραιά ανέρχεται για το έτος 2018 στο [35-45]% και στη συνολική κίνηση ε/κ του Πειραιά ανέρχεται σε επίπεδα της τάξης του [45-55]%.

Δ.4 ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

97. Για τους σκοπούς της υπό κρίση συγκέντρωσης, δεν υπάρχουν οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές⁵⁴ δεδομένου ότι η PEARL Ltd., μέσω της PEARL A.E., δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων, με μερίδιο αγοράς κάτω του [0-5]%, ενώ η OCEAN, καίτοι το αντικείμενο δραστηριότητάς της περιλαμβάνει επίσης την παροχή υπηρεσιών (σιδηροδρομικής) διαμεταφοράς εμπορευμάτων, δεν προσφέρει επί του παρόντος τέτοιες υπηρεσίες στην Ελλάδα.
98. Ως προς την εξέταση τυχόν καθέτως επηρεαζόμενων αγορών⁵⁵ λεκτέα είναι τα εξής. Η θυγατρική της PEARL Ltd. στην Ελλάδα, ήτοι η PEARL A.E., δραστηριοποιείται στην αγορά υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ ο όμιλος COSCO, στον οποίο ανήκει η OCEAN, δραστηριοποιείται στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Γενικά, η αγορά υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων είναι κατάντη αγορά της αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων^{56,57}, δεδομένου ότι ο

⁵³ Βλ. υποθέσεις M.8594 - COSCO SHIPPING / OOIL, παρ. 51, M.8120- Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company, M.7908- CMA CGM/NOL, παρ. 148-150, M.7268-CSAV/HGV/Kuhne Maritime/Hapag-Lloyd AG, παρ. 206.

⁵⁴ Ως οριζόντια επηρεαζόμενη αγορά νοείται κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες τουλάχιστον δύο από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή τουλάχιστον 15%. Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά στον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού.

⁵⁵ Ως κάθετα επηρεαζόμενη αγορά νοείται κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο (της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος) σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον. Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά στον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού.

⁵⁶ Βλ. υπόθεση M.8594 – COSCO SHIPPING/OOIL, παρ. 49 έως 51 και M.8330 – MAERSK LINE/HSDG, παρ. 28, 37 και 220.

⁵⁷ Επιπλέον, ο όμιλος της OCEAN, ήτοι ο όμιλος COSCO, ελέγχει, μέσω της θυγατρικής εταιρίας ΣΕΠ, τη λειτουργία, διαχείριση και εμπορική εκμετάλλευση των Προβλητών II και III του λιμένα Πειραιά και μέσω της ΟΛΠ την εκμετάλλευση του λιμένα Πειραιά περιλαμβανομένης και της Προβλήτας I, ήτοι δραστηριοποιείται στην αγορά υπηρεσιών τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Η αγορά υπηρεσιών τερματικών

διαμεταφορέας είναι ο πελάτης των εταιριών τακτικών γραμμών, καθώς μεσολαβεί μεταξύ φορτωτή (shipper) και μεταφορέα. Οι εταιρίες τακτικών γραμμών, ως καθετοποιημένες επιχειρήσεις, παρέχουν και υπηρεσίες διαμεταφοράς. Εν προκειμένω, η PEARL A.E. μέχρι σήμερα συμβάλλεται με τον όμιλο COSCO παρέχοντας υπηρεσίες διαμεταφοράς σε ένα τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, που δεν δραστηριοποιείται ο όμιλος.

99. Περαιτέρω, η PEARL A.E. πρόκειται να δραστηριοποιηθεί στην αγορά των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία είναι ανάντη αγορά της αγοράς της θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ.⁵⁸
100. Ως εκ τούτου, η συναλλαγή θα δημιουργήσει κάθετες σχέσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών ως εξής: α) μεταξύ της αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και της αγοράς υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων και β) μεταξύ της αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
101. Επομένως, καθώς το μερίδιο αγοράς του ομίλου COSCO το 2018 στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων είναι άνω του ορίου του 25% ([25-35]%), και η PEARL A.E. δραστηριοποιείται στην αγορά επόμενου σταδίου (ήτοι των υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων) και στην αγορά προηγούμενου σταδίου (ήτοι των υπηρεσιών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών), οι εν λόγω αγορές είναι καθέτως επηρεαζόμενες για τους σκοπούς της υπό κρίση συγκέντρωσης.

E. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

E.1 Παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services)

Ωριμότητα αγοράς - εξέλιξη της ζήτησης

102. Η ζήτηση για υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων επηρεάζεται κυρίως από την εξέλιξη της βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας, το μέγεθος και την εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου, το κόστος των ναύλων και των καυσίμων και το κόστος και τις διαδικασίες εκτελωνισμού (όταν αυξάνονται τα κόστη μεταφοράς μειώνεται η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς και διαμεταφοράς).
103. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μέσος δείκτης βιομηχανικής παραγωγής το 2018 παρουσίασε αύξηση κατά [...] % σε σχέση με το 2017 και ο δείκτης μεταποίησης παρουσίασε ποσοστιαία άνοδο κατά [...] % το ίδιο έτος.⁵⁹ Αντίστοιχα, ανοδικά κινήθηκαν την τελευταία τριετία οι συνολικές εισαγωγές εμπορευμάτων (σε αξία) στην Ελλάδα. Αναλυτικά, το 2018 η αξία των εισαγωγών κατέγραψε αύξηση [...] % έναντι του 2017, διαμορφούμενες στα €[...]δισ. το ίδιο έτος⁶⁰.
104. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση είναι η εγχώρια υποδομή, καθώς αυτό συνδέεται άμεσα με την ποιότητα των παρεχομένων μεταφορικών υπηρεσιών.

σταθμών εμπορευματοκιβωτίων είναι ανάντη αγορά της αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων αλλά η εν λόγω κάθετη σχέση δεν αφορά τη συγκέντρωση που εξετάζουμε.

⁵⁸ Βλ. υπόθεση Ε.Ε.π. Μ.8330 – MAERSK LINE/HSDG, παρ. 220.

⁵⁹ Βλ. μελέτη της ICAP σελ. 21.

⁶⁰ Ο.π. σελ. 22.

Στον άξονα αυτό, σημειώνεται ότι το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας έχει αναβαθμιστεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια μετά και την ολοκλήρωση των βασικών αυτοκινητόδρομων που κατασκευάστηκαν με πρότυπα υψηλής ποιότητας. Αντίθετα, το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο το 2018 είναι 2.748 χλμ. με ενεργό δίκτυο 2.240 χλμ., δεν παρουσίασε καμία διαφοροποίηση την τετραετία 2015 – 2018. Από αυτό ένα μεγάλο ποσοστό (40%) καταλαμβάνουν γραμμές με επιτρεπόμενη ταχύτητα από 80 έως 119 χλμ./ώρα. Τέλος, ο στόλος των κυκλοφορούντων φορτηγών οχημάτων παρουσιάζει οριακές θετικές μεταβολές τα τελευταία έτη, όπως, για παράδειγμα, αύξηση 0,02% το 2018⁶¹.

105. Όλα τα ανωτέρω, σε συνδυασμό και με την βελτίωση του γενικότερου οικονομικού κλίματος, καταδεικνύουν μια θετική συγκυρία για τον κλάδο των μεταφορών και των διαμεταφορών τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP, η εγχώρια αγορά των υπηρεσιών διαμεταφοράς παρουσιάζει ανοδική πορεία από το 2014 και μετά. Το μέγεθος της αγοράς, σε όρους αξίας, το 2018 ανήλθε σε €[...] εκ., από €[...] εκ. το 2014⁶².

Διάρθρωση προσφοράς – ανταγωνισμός

106. Ο κλάδος των διαμεταφορών περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν είτε ως απλοί διαμεσολαβητές μεταφορικού έργου, είτε ως πλήρως καθιερωμένες επιχειρήσεις. Αρκετές διαμεταφορικές επιχειρήσεις παρέχουν πλέον και υπηρεσίες Third Party Logistics, δεδομένου ότι οι εταιρίες πελάτες τους ζητούν ολοκληρωμένες λύσεις για τις ανάγκες τους. Ειδικότερα παρέχουν παράλληλα και υπηρεσίες αποθήκευσης, οργάνωσης και παρακολούθησης αποθεμάτων, συσκευασίας, ανασυσκευασίας, ετικετοποίησης, διανομής των προϊόντων κ.α.
107. Στο πλαίσιο αυτό, η αγορά είναι έντονα ανταγωνιστική με πολλές εταιρίες να δραστηριοποιούνται σε αυτή και με διαφορετικά μέσα μεταφοράς να είναι διαθέσιμα στους πελάτες, ανάλογα με τις ανάγκες τους. Σημειώνεται ότι δεν υφίστανται προτιμήσεις πελατών, πίστη σε συγκεκριμένο σήμα και κόστος μεταστροφής. Οι πελάτες θα επιλέξουν τον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων (οδικός, σιδηροδρομικός, αεροπορικός ή θαλάσσιος) καθώς και τον διαμεταφορέα που καλύπτει με τον βέλτιστο τρόπο τις ανάγκες τους.
108. Ο οδικός τομέας κυριαρχεί στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών διαχρονικά, με ποσοστό συμμετοχής της τάξης του [...] % το 2018 και ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με [...] %, οι αεροπορικές με [...] %, οι σιδηροδρομικές με [...] % και οι συνδυασμένες με [...] %⁶³.
109. Γενικά, δεν πρόκειται για αγορά που παρουσιάζει υψηλό βαθμό συγκέντρωσης. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP, οι 10 μεγαλύτερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων εκπροσωπούν συνολικά ποσοστό μεταξύ [...] % - [...] % της αγοράς το 2018⁶⁴.
110. Οι συνολικές πωλήσεις των παρουσιαζόμενων στη μελέτη της ICAP επιχειρήσεων διαμορφώθηκαν σε €[...] δισ. το 2018. Τα έσοδα που προήλθαν μόνο από τον τομέα των

⁶¹Ο.π. σελ. 26.

⁶²Ο.π. σελ. 89.

⁶³Ο.π. σελ. 92.

⁶⁴Ο.π. σελ. 95.

υπηρεσιών διαμεταφοράς εκτιμάται ότι κάλυψαν ποσοστό της τάξης του [...] % του συνολικού κύκλου εργασιών των παρουσιαζόμενων εταιρειών το 2018⁶⁵.

Διαπραγματευτική δύναμη αγοραστών και προμηθευτών

111. Η ζήτηση για υπηρεσίες διαμεταφοράς προέρχεται κυρίως από τις βιομηχανικές και τις μεγάλες εμπορικές επιχειρήσεις (εισαγωγείς και εξαγωγείς). Δεδομένου του έντονου ανταγωνισμού που επικρατεί στον κλάδο, οι μεγάλοι επιχειρηματικοί πελάτες οι οποίοι έχουν σύνθετες ανάγκες και διακινούν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων, διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη και πιέζουν για καλύτερες τιμές και ευνοϊκότερη πιστωτική πολιτική, με αποτέλεσμα τη συμπίεση των περιθωρίων κέρδους των επιχειρήσεων διαμεταφοράς.
112. Προμηθευτές των επιχειρήσεων του κλάδου θεωρούνται οι οδικοί μεταφορείς, ατομικές κυρίως επιχειρήσεις, από τις οποίες οι διαμεταφορικές μισθώνουν τα φορτηγά, καθώς και οι αεροπορικές, οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί. Η διαπραγματευτική δύναμη των οδικών μεταφορέων περιορίζεται όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος της διαμεταφορικής εταιρίας. Όσον αφορά τις αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρίες καθώς και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, η διαπραγματευτική τους δύναμη είναι ισχυρή και συνήθως χρεώνουν βάσει τιμοκαταλόγων.

Εμπόδια εισόδου/υποκατάσταση/δυναμικός ανταγωνισμός

113. Η ελληνική αγορά υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων (περιλαμβανομένων οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορικών μέσων) είναι έντονα ανταγωνιστική, καθώς δεν απαιτείται κάποια ειδική άδεια και δεν υπάρχουν ειδικές ρυθμιστικές απαιτήσεις για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά αλλά και το κόστος της αρχικής επένδυσης είναι χαμηλό.
114. Επιπλέον, δεν υπάρχουν πραγματικές δυσκολίες για μια εταιρία που επικεντρώνεται στην παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων μέσω συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου (οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς και δια θαλάσσης) να παρέχει επίσης υπηρεσίες μέσω άλλου μεταφορικού μέσου ή να αλλάξει μέσο παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων, υπό την έννοια ότι δεν απαιτείται ειδική τεχνογνωσία. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο όσον αφορά τις χερσαίες διαμεταφορές.
115. Σε σχέση, ειδικότερα, με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων, ο διαμεταφορέας δεν απαιτείται να έχει στην ιδιοκτησία του τον σχετικό εξοπλισμό, αλλά μπορεί να μισθώσει τα βαγόνια και να συνάψει συμβάσεις με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς για την παροχή υπηρεσιών έλξης.

E.2 Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)

Ωριμότητα αγοράς

⁶⁵Ο.π. σελ. 40.

116. Το σιδηροδρομικό έργο για τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα μικρό και υστερεί σημαντικά σε σχέση με τον ρόλο που διαδραματίζει στις ευρωπαϊκές μεταφορές.
117. Γενικά, η συμμετοχή του σιδηροδρόμου στη διαμετακόμιση προϊόντων παραμένει χαμηλή, καθώς το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις των εμπορευματικών μεταφορών, ενώ ανεπαρκείς κρίνονται και οι υποδομές διασύνδεσης του δικτύου με τους κυριότερους λιμένες της χώρας, μέσω των οποίων διακινείται ο κύριος όγκος του εμπορευματικού φορτίου.
118. Το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο το 2018 είναι 2.748 χλμ. με ενεργό δίκτυο 2.240 χλμ., δεν παρουσίασε ουσιαστική διαφοροποίηση την τετραετία 2015 – 2018. Από αυτό ένα μεγάλο ποσοστό (40%) καταλαμβάνουν γραμμές με επιτρεπόμενη ταχύτητα από 80 έως 119 χλμ./ώρα (βλ. παρ. 104).
119. Η συνολική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ήταν της τάξεως των 254 εκ. τονοχιλιομέτρων σε όγκο το 2016, 358 εκ. τονοχιλιόμετρα το 2017 και 420 εκ. τονοχιλιόμετρα το 2018. Τα συνολικά έσοδα των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ανήλθαν σε μόλις €12 εκ. το 2016, σε €14 εκ. το 2017 και σε €13 εκ. το 2018⁶⁶.

Διάρθρωση προσφοράς – ανταγωνισμός

⁶⁶ Βλ. Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ.

120. Ο σιδηροδρομικός τομέας στην Ελλάδα, όπως και σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χαρακτηρίζονταν παραδοσιακά ως φυσικό μονοπώλιο. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί λειτουργούσαν ως καθετοποιημένες επιχειρήσεις, που επιτελούσαν όλες τις απαραίτητες λειτουργίες: από τη διαχείριση κι ανάπτυξη της υποδομής, τη διαχείριση του τροχαίου υλικού και των περιουσιακών στοιχείων, την ανάπτυξη και διαχείριση της σηματοδότησης, μέχρι την παροχή εμπορευματικών και επιβατικών υπηρεσιών. Στην Ελλάδα ο εν λόγω μονοπωλιακός φορέας ήταν ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ).
121. Ο κύριος στόχος της νομοθετικής μεταρρύθμισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν και είναι, να φέρει οικονομικό εξορθολογισμό και αποτελεσματικότητα στον σιδηροδρομικό τομέα μέσω της απελευθέρωσης της αγοράς. Υπάρχουν τρία βασικά συστατικά στοιχεία αυτής της διαδικασίας: (α) οι σιδηρόδρομοι πρέπει να διαχωριστούν πλήρως, και σαφώς, από το κράτος και να αντιμετωπισθούν σαν εμπορικά νομικά πρόσωπα με βιώσιμα χρηματοοικονομικά μεγέθη, (β) οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες οφείλουν να διαχωριστούν σε εκείνες που έχουν φυσικό μονοπωλιακό χαρακτήρα, δηλαδή το δίκτυο υποδομής, και εκείνες που δύναται να εισαχθεί ανταγωνισμός, δηλαδή την εκμετάλλευση των τρένων και της μεταφοράς και (γ) το σιδηροδρομικό δίκτυο, λόγω της μονοπωλιακής τους φύσης, πρέπει να ρυθμίζεται από κανόνες λειτουργίας και πρόσβασης που δεν στρεβλώνουν τις διαδικασίες ελεύθερου ανταγωνισμού και ισότιμης πρόσβασης υπό τον όρο ότι εξασφαλίζονται η ασφάλεια και οι ειδικές τεχνικές απαιτήσεις.
122. Στο πλαίσιο αυτό, η ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ είναι σήμερα ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς στην Ελλάδα, που διαθέτει όλους τους πόρους και τα μέσα που απαιτούνται για την εκτέλεση της μεταφοράς, αλλά πλέον έχουν αδειοδοτηθεί ή είναι στη διαδικασία αδειοδότησης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω (παρ. 85-86), και νέες εταιρείες ως εναλλακτικοί πάροχοι εμπορευματικών μεταφορών, όπως η PEARL A.E., η RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E., η MAKIOS LOGISTICS A.E., η GRUP FERROVIAR ROMAN S.A. και η TEF LOGISTICA FERROVIARA.
123. Ακόμα βέβαια οι περισσότερες, ανταγωνιστικές της ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ, εταιρίες δεν έχουν ξεκινήσει την παροχή σχετικών υπηρεσιών, οπότε η μονοπωλιακή/δεσπόζουσα θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ στην παροχή υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών παραμένει.

Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός

124. Η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων υπόκειται στην υποχρεωτική λήψη άδειας παροχής εμπορευματικού μεταφορικού έργου καθώς και λήψη σχετικών πιστοποιητικών ασφαλείας, τα οποία χορηγούνται από τη ΡΑΣ, γεγονός που αποτελεί ένα εμπόδιο εισόδου, τουλάχιστον για τη βραχυχρόνια περίοδο, νέων εταιριών στην αγορά.
125. Επιπλέον, το κόστος της αρχικής επένδυσης είναι σχετικά υψηλό, καθώς η νεοεισερχόμενη εταιρία θα πρέπει να εξασφαλίσει συρμούς και μηχανές έλξης με συγκεκριμένες προδιαγραφές ανάλογα με τη σιδηροδρομική υποδομή καθώς και εξειδικευμένο προσωπικό,

π.χ. μηχανοδηγούς, για την κίνηση αυτών. Ωστόσο, η μίσθωση και όχι η κτήση του τροχαίου υλικού περιορίζει το κόστος επένδυσης.

126. Τέλος, προκειμένου ένας εναλλακτικός πάροχος να κυκλοφορήσει στο σιδηροδρομικό δίκτυο, υποχρεούται να ζητήσει από τον διαχειριστή της υποδομής, την ΟΣΕ, να του εκχωρήσει μια διαδρομή και να καταβάλει ένα τέλος πρόσβασης για τη χρήση κάθε χιλιομέτρου του σιδηροδρομικού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό, κάθε πάροχος υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να συμβληθεί με την ΟΣΕ για να εξασφαλίσει πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

E.3 Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων

Ωριμότητα αγοράς

127. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) αποτελεί σημαντικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας. Τα τελευταία έτη κυρίαρχη τάση στον κλάδο είναι η συγκέντρωση, η εμπορική συνεργασία των εταιριών του κλάδου μέσω των ναυτιλιακών συμμαχιών (alliances) και η καθετοποίηση των εταιριών μέσω των επενδύσεών τους σε τερματικούς σταθμούς, χερσαίες μεταφορές, υπηρεσίες logistics και διαμεταφοράς. Σημειώνεται ότι οι 20 μεγαλύτερες εταιρίες κατείχαν το 26% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1980, το 42% το 1992, και περισσότερο από το 60% το 2008. Το 2019 οι 10 μεγαλύτερες εταιρίες κατείχαν το 83% της συνολικής χωρητικότητας.⁶⁷
128. Η πορεία της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης είναι παράλληλη με αυτή της φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, κάτι λογικό καθώς πρόκειται για αγορές προηγούμενου-επόμενου σταδίου. Στο πλαίσιο αυτό, η ευρύτερη αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (container terminal services) βρίσκεται σε σταθερά ανοδική πορεία παγκοσμίως τα τελευταία έτη, με εξαίρεση τη σημαντική πτώση που σημείωσε ο κλάδος το 2009, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Ειδικότερα, οι μεγάλες περιοχές διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν σταθερή αύξηση των διακινούμενων όγκων φορτίων από τα τέλη της δεκαετίας του 80.
129. Αναφορικά με την ελληνική αγορά, προκύπτει ότι παρά την ευρύτερη πτώση στις λοιπές κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών (επιβάτες, αυτοκίνητα, φορτηγά, λοιπά φορτία) για την περίοδο 2009-2014, η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε γενικά αύξηση στα λιμάνια όπου προσφέρεται. Η ΣΕΠ εμφάνισε σωρευτική αύξηση ετήσιου διακινούμενου φορτίου 331%, ο ΟΛΘ 30% και ο ΟΛΒ 3%. Μείωση εμφάνισαν ο ΟΛΠ (-10%) και ο λιμένας Ηρακλείου (-12%)⁶⁸. Η πολύ μεγάλη αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά είναι πολλαπλάσια του μέσου ρυθμού ανάπτυξης του κλάδου και είχε ως

⁶⁷ ALPHALINER, Alphaliner Top 100 (ημ. πρόσβασης: 6.7.2019)<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>.

⁶⁸ Βλ. PortGraphic: economic crisis and ports – the greek case, February 18th 2016, <http://www.porteconomics.eu/2016/02/18/portgraphic-the-greek-ports-lost-significant-traffic-during-the-economic-crisis-with-the-exception-of-containers/> και Διάγραμμα 3 στο Παράρτημα 11.

αποτέλεσμα την ανέλιξη του λιμένα στην 8η θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης (βάσει διακινούμενου όγκου σε TEUs) ήδη από το 2012⁶⁹.

Συνθήκες ζήτησης

130. Οι πελάτες των ναυτιλιακών εταιριών είναι οι φορτωτές, άμεσα ή έμμεσα μέσω των διαμεταφορέων τους. Η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση. Σε περιόδους που η οικονομία χαρακτηρίζεται από ύφεση η ζήτηση για μεταφορές μειώνεται αντίστοιχα και ο κλάδος χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά.

Συνθήκες προσφοράς

131. Οι μεγάλες εταιρίες τακτικών γραμμών (π.χ. MAERSK, MSC, COSCO, CMA CGM) παρέχουν υπηρεσίες πόρτα – πόρτα κανονίζοντας και τη χερσαία μεταφορά των ε/κ από και προς τον λιμένα. Έτσι οι εν λόγω παρεχόμενες υπηρεσίες συνδέονται κάθετα με τη θαλάσσια μεταφορά ε/κ.
132. Ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς ε/κ ανέρχεται σε 6,143 πλοία με συνολική χωρητικότητα 23,677,973 TEUs⁷⁰.

Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός

133. Τα εμπόδια εισόδου στη συγκεκριμένη αγορά είναι ιδιαίτερα υψηλά. Εκτός από τα απαιτούμενα κεφάλαια, καθώς η αγορά είναι εντάσεως κεφαλαίου, εμπόδιο εισόδου αποτελούν οι συμμαχίες των εταιριών τακτικών γραμμών και η καθετοποίησή τους.

Τιμολόγηση

⁶⁹Βλ. T. Noteboom και P. De Langen, “Container port competition in Europe”, www.porteconomics.eu, σ. 9-10.

⁷⁰Βλ. Alphaliner TOP100 (ημ. πρόσβασης 19.3.2020) <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100>.

134. Το κόστος μεταφοράς των ε/κ που χρεώνουν οι εταιρίες τακτικών γραμμών στους φορτωτές, αποτελείται από τον ναύλο (freight), που είναι το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς πλέον των λιμενικών χρεώσεων (Terminal Handling Charges, THCs). Επιπλέον, οι χρεώσεις των ναυτιλιακών εταιριών περιλαμβάνουν τέλη παραστατικών (documentation fees), επίναυλο καυσίμων (bunker-related surcharges) κ.λπ.
135. Το ύψος των ναύλων επηρεάζεται από τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης και συχνά είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης μεταξύ εταιριών τακτικών γραμμών και μεγάλων φορτωτών.

ΣΤ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

136. Όπως προαναφέρθηκε, ο όμιλος COSCO παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, η PEARL A.E., θυγατρική της εταιρίας-στόχου, δραστηριοποιείται ήδη στη διαμεταφορά εμπορευμάτων (αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας), αλλά πρόκειται στο άμεσο μέλλον να δραστηριοποιηθεί και στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας), γεγονός που λαμβάνεται υπόψη ως μελλοντική εξέλιξη που αναμένεται εύλογα⁷¹. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη αποτελεί κάθετη συγκέντρωση.

ΣΤ.1 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις στις αγορές της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και της παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων

α) Ως προς τις επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες)

137. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα ο όμιλος COSCO κατέχει γενικά στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ ένα μερίδιο αγοράς της τάξης του [25-35]%. Το εν λόγω μερίδιο περιλαμβάνει τη διακίνηση τόσο ενδοχώριου όσο και μεταφορτούμενου φορτίου. Ωστόσο, λόγω της φύσης των υπηρεσιών που παρέχει η PEARL A.E. (σιδηροδρομική διαμεταφορά), κρίνεται ότι για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης ακριβέστερη ένδειξη για την όποια ισχύ του ομίλου COSCO στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας παρέχει το μερίδιό του ειδικά στη διακίνηση ενδοχώριου φορτίου ε/κ και όχι στη μεταφορά ε/κ αδιακρίτως.
138. Το μερίδιο του ως άνω ομίλου στη διακίνηση ενδοχώριου φορτίου ανέρχεται σε [15-25]%. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι το ενδοχώριο φορτίο δεν ταυτίζεται με το φορτίο που μεταφέρεται σιδηροδρομικώς, αλλά περιλαμβάνει επιπλέον και το φορτίο που μεταφέρεται οδικώς. Συνεπώς, από το προαναφερόμενο μερίδιο ποσοστού [15-25]% του ομίλου COSCO μόνο ένα μέρος αυτού αφορά θαλάσσια μεταφορά ε/κ που διακινούνται σιδηροδρομικώς⁷². Λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι, όσον αφορά τη χερσαία διαμεταφορά, οι υπηρεσίες οδικής διαμεταφοράς υπερτερούν κατά πολύ σε σχέση με αυτές της σιδηροδρομικής διαμεταφοράς, λόγω της αναβαθμισμένης κατάστασης του οδικού σε σχέση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αντιλαμβάνεται κανείς, κατά λογική ακολουθία, ότι το τμήμα του ως

⁷¹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 20.

⁷² Βλ. επιστολή υπ' αρ. πρωτ. 1235/13.02.2020, παράρτημα Θ: «Ειδικά για το 2018 εκ των [...]TEUs εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων του ομίλου COSCO μόνο [...]TEUs μεταφέρθηκαν το 2018 στον τελικό τους προορισμό από τον Πειραιά σιδηροδρομικώς (ή αντίστροφα). με το υπόλοιπο να μεταφέρεται οδικώς».

άνω μεριδίου του ομίλου COSCO που αφορά φορτίο διακινούμενο σιδηροδρομικώς είναι αρκετά μικρότερο σε σχέση με αυτό που αφορά φορτίο που διακινείται οδικώς.

139. Ωστόσο, ακόμη και υπό την ευρύτερη θεώρηση επί τη βάση του μεριδίου του [15-25]%, παρατηρείται ότι στη θαλάσσια μεταφορά ενδοχώριου φορτίου υφίστανται και άλλοι αξιολογοί ανταγωνιστές με εξίσου σημαντικά -αν όχι μεγαλύτερα- μερίδια, όπως η MSC και η MAERSK με [15-25]% και [5-10]% αντίστοιχα.
140. Σε κάθε περίπτωση, παρά την κάθετη σύνδεση μεταξύ των αγορών θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ και διαμεταφοράς, αποτελεί γεγονός κατά τα προαναφερόμενα ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες δεν είναι οι μοναδικοί προμηθευτές για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη διαμεταφορά, αλλά υφίστανται σημαντικές εναλλακτικές πηγές προμήθειας⁷³, όπως οι οδικοί μεταφορείς, οι αεροπορικές εταιρίες και οι σιδηροδρομικοί μεταφορείς, και δη χωρίς να υπάρχει δυσχέρεια για τους διαμεταφορείς κατά τη μεταστροφή από τη μία πηγή προμήθειας στην άλλη. Λαμβανομένου δε υπόψη ότι η αγορά της διαμεταφοράς είναι άμεσα συναρτώμενη με τις αγορές των μεταφορών και ότι στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών κυριαρχεί ο οδικός τομέας, καθίσταται αντιληπτό ότι οι οδικοί μεταφορείς αποτελούν μία σημαντική πηγή προμήθειας για τους διαμεταφορείς. Πέραν τούτου, δεδομένου ότι στον κλάδο των διαμεταφορών δραστηριοποιούνται και καθετοποιημένες επιχειρήσεις, οι εν λόγω καθετοποιημένοι διαμεταφορείς εξασφαλίζουν πρόσβαση σε προμηθευτή λόγω ακριβώς του ότι δραστηριοποιούνται και στην αγορά της προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας.
141. Περαιτέρω, προκειμένου να υφίσταται κίνδυνος αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες, απαιτείται η συμμετέχουσα στη συγκέντρωση επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας να αποτελεί σημαντικό πελάτη με μεγάλη ισχύ στην αγορά αυτή⁷⁴. Εν προκειμένω, δεν συντρέχει κάτι τέτοιο, καθώς η PEARL A.E., ακόμη και υπό το στενότερο ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς ως εθνικής, κατέχει στην αγορά διαμεταφοράς μερίδιο μόλις [0-5]%.
142. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι και στην υποθετική περίπτωση που ο όμιλος COSCO θα είχε τη δυνατότητα και το κίνητρο να αποκλείσει τους ανταγωνιστές του από την πρόσβαση σε πελάτες, μία τέτοια στρατηγική δε θα είχε αποτέλεσμα, καθώς η αγορά διαμεταφοράς αποτελεί μία ιδιαίτερος ανταγωνιστική αγορά, η οποία, λόγω του ότι εξαρτάται άμεσα από τη ζήτηση στην αγορά μεταφορών, βρίσκεται σε ανοδική πορεία και χαρακτηρίζεται από έλλειψη εμποδίων εισόδου (τόσο ρυθμιστικών όσο και από άποψη κόστους επένδυσης). Συνεπώς, πρόκειται για μία αγορά ανοιχτή στη δραστηριοποίηση νέων παικτών.
143. Τέλος, σε κάθε περίπτωση, λόγω του ως άνω μικρού μεριδίου της PEARL A.E., ο όμιλος COSCO στερείται του κινήτρου για εφαρμογή των ως άνω τακτικών αποκλεισμού, καθώς η βάση πωλήσεων επί της οποίας θα απολάμβανε τα όποια περιθώρια κέρδους θα ήταν πολύ περιορισμένη⁷⁵. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη η ισχυρή διαπραγματευτική θέση των πελατών των διαμεταφορέων (επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους που διακινούν μεγάλους όγκους

⁷³ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 34 και 50.

⁷⁴ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 61.

⁷⁵ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 43 και 70.

φορτίων) σε συνδυασμό με την απουσία εκ μέρους τους προτιμήσεων σε συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς, την έλλειψη προσκόλλησης σε συγκεκριμένο σήμα και την ευχέρεια μεταστροφής, καθίσταται αντιληπτό ότι δε θα ήταν συμφέρουσα για τον όμιλο COSCO μία στρατηγική αποκλεισμού των ανταγωνιστών του από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες.

144. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει μη συντονισμένα αποτελέσματα στις ανωτέρω αγορές μέσω του αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες.

β) Ως προς τις επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)

145. Με την υπό κρίση πράξη δεν επέρχονται δομικές αλλαγές στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ και διαμεταφοράς, καθώς δεν εξαλείφεται κάποιος ανταγωνιστής. Περαιτέρω, η εν λόγω συγκέντρωση δεν αυξάνει τα σημαντικά εμπόδια εισόδου που ήδη υφίστανται στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ αλλά ούτε δημιουργεί εμπόδια εισόδου στην αγορά διαμεταφοράς⁷⁶.
146. Άλλωστε, σε έναν ενδεχόμενο συντονισμό δε φαίνεται να υπάρχει δυνατότητα επιβολής κυρώσεων, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των συντονιζομένων, αφού σύμφωνα με τα προεκτεθέντα (παρ. 140) υφίστανται σημαντικές εναλλακτικές πηγές προμήθειας για τους διαμεταφορείς, η δε PEARL A.E. δεν αποτελεί σημαντικό πελάτη των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ⁷⁷.
147. Ως εκ τούτου, με την υπό κρίση συγκέντρωση δεν τίθεται ζήτημα πρόκλησης συντονισμένων αποτελεσμάτων στις ανωτέρω αγορές.

ΣΤ.2 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις στις αγορές της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

α) Ως προς τις επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες)

⁷⁶ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 89.

⁷⁷ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 88.

148. Όπως προαναφέρθηκε, επί του παρόντος στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων δραστηριοποιείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία διαθέτει ιδιαιτέρως ισχυρή θέση, καθώς, λόγω του μέχρι πρότινος ισχύοντος μονοπωλίου, εξακολουθεί να αποτελεί το βασικό πάροχο των ανωτέρω υπηρεσιών χάρη στα μέσα που διαθέτει (μηχανές έλξης και εκπαιδευμένους οδηγούς). Επίσης, μόλις από το 2018 παρέχει υπηρεσίες και η RAIL CARGO LOGISTICS-GOLDAIR A.E. και [...] πρόκειται να ξεκινήσει να παρέχει υπηρεσίες η PEARL A.E. Πέραν αυτών, αναμένεται να εισέλθουν στην εν λόγω αγορά και άλλες εταιρίες που διαθέτουν τη νόμιμη αδειοδότηση και εκκρεμεί να λάβουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ασφαλείας (ΜΑΚΙΟΣ LOGISTICS A.E., GRUP FERROVIAR ROMAN S.A. και TEF LOGISTICA FERROVIARA).
149. Λαμβανομένης υπόψη της θέσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της πολύ πρόσφατης απελευθέρωσης της εν λόγω αγοράς και του γεγονότος ότι μεταξύ των λοιπών παικτών που δραστηριοποιούνται/πρόκειται να δραστηριοποιηθούν σε αυτή περιλαμβάνονται ορισμένοι που ανήκουν σε μεγάλους σιδηροδρομικούς οργανισμούς⁷⁸, κρίνεται ότι η δραστηριοποίηση της PEARL A.E., [...], δε θα της προσδώσει ισχύ ικανή, ώστε να έχει τη δυνατότητα να αποκλείσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά της επόμενης οικονομικής βαθμίδας (θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων) από την πρόσβαση σε εισροές.
150. Μάλιστα, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, η PEARL A.E. [...]. Συνεπώς, παραμένει διαθέσιμη χωρητικότητα, όσον αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή, για να δραστηριοποιηθούν και άλλοι πάροχοι υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και, ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών που προσεγγίζουν το λιμένα του Πειραιά θα έχουν εναλλακτικές πηγές προμήθειας.
151. Επιπλέον, εν προκειμένω ελλείπει το κίνητρο για μία πρακτική αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές, καθώς η PEARL A.E. αποτελεί κοινή επιχείρηση και, συνεπώς, το ενδεχόμενο ο έτερος ελέγχων μέτοχος αυτής Α. Παναγόπουλος να έχει συμφέρον από μία τέτοια πρακτική είναι μάλλον απίθανο.
152. Περαιτέρω, λαμβανομένων υπόψη των προαναφερόμενων υπό ενότητα ΣΤ.1 υπό α σχετικά με τη θέση του ομίλου COSCO στη διακίνηση ενδοχώριου φορτίου ε/κ, κρίνεται ότι δε δημιουργείται κίνδυνος αποκλεισμού των ανταγωνιστών της PEARL A.E. από την πρόσβαση σε πελάτες.

β) Ως προς τις επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)

⁷⁸ Ήτοι η RAIL CARGO LOGISTICS-GOLDAIR A.E., στην οποία συμμετέχει ο όμιλος του αυστριακού σιδηροδρομικού οργανισμού, καθώς και οι ρουμανικές σιδηροδρομικές εταιρίες GRUP FERROVIAR ROMAN S.A. και TEF LOGISTICA FERROVIARA.

153. Με την παρούσα συγκέντρωση δεν επέρχονται δομικές αλλαγές στις αγορές παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και θαλάσσιας μεταφοράς ε/κ, η δε PEARL A.E. δεν έχει ακόμη ξεκινήσει να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς. Περαιτέρω, με την υπό εξέταση πράξη δεν αυξάνονται τα εμπόδια εισόδου που ήδη υφίστανται στις προαναφερόμενες αγορές⁷⁹.
154. Άλλωστε, σε περίπτωση τυχόν συντονισμού δε φαίνεται να υπάρχει δυνατότητα επιβολής κυρώσεων, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των συντονιζομένων, αφού σύμφωνα με τα προεκτεθέντα (παρ. 149-150) η PEARL A.E. δεν αποτελεί σημαντικό προμηθευτή των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια μεταφορά ε/κ και αντίστοιχα ο όμιλος COSCO δεν αποτελεί κρίσιμο πελάτη για τους σιδηροδρομικούς μεταφορείς⁸⁰.
155. Ως εκ τούτου δεν τίθεται ζήτημα πρόκλησης συντονισμένων αποτελεσμάτων στις ανωτέρω αγορές.

Z. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

156. Η σύμβαση πώλησης περιλαμβάνει [...].
157. Συναφώς, στη συμφωνία μετόχων περιλαμβάνεται [...] ⁸¹. [...].
158. Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011: «Οι αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6 καλύπτουν και τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης και είναι απαραίτητοι γι' αυτή». Ως εκ τούτου, οι τυχόν περιορισμοί που συνδέονται άμεσα με την εκάστοτε συγκέντρωση και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίησή της (δευτερεύοντες / παρεπόμενοι περιορισμοί) καλύπτονται αυτομάτως από την εγκριτική της συγκέντρωσης απόφαση. Η Ε.Α. δεν υποχρεούται να αξιολογεί τους εν λόγω περιορισμούς κατά περίπτωση.
159. Συνιστά ωστόσο καθήκον των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αξιολογούν μόνες τους εάν και σε ποιο βαθμό οι συμφωνίες τους μπορούν να θεωρηθούν ως παρεπόμενες μιας πράξης συγκέντρωσης. Οι περιορισμοί που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσα συνδεδεμένοι και απαραίτητοι για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 και 101 και 102 ΣΛΕΕ⁸².

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια ομόφωνα εγκρίνει, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, την από 6.12.2019 (υπ' αρ. πρωτ. 7979) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, που αφορά στην απόκτηση κοινού ελέγχου επί της PEARL Ltd. από την

⁷⁹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 89.

⁸⁰ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 88.

⁸¹ Σύμφωνα με τους ορισμούς στις δραστηριότητες του ομίλου PEARL περιλαμβάνονται οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) και η σιδηροδρομική διαμεταφορά εμπορευμάτων.

⁸² Βλ. σχετικά σκέψη 21 Κανονισμού του Συμβουλίου 139/2004 της 20.01.2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»), ΕΕ L 024 της 29.01.2004, σελ. 1 – 22, καθώς και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με τις συγκεντρώσεις και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίησή τους, παρ. 2 επ.

OCEAN και τον Α. Παναγόπουλο, δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρόλο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε την **27^η Μαρτίου 2020**

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 3959/2011.

Ο Πρόεδρος

Ιωάννης Λιανός

Η Συντάκτης της Απόφασης

Μαρία Ιωαννίδου

Η Γραμματέας

Ηλιάνα Κούτρα