



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

11 Οκτωβρίου 2024

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 5670

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 827/2023\*

**Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων, σύμφωνα με τα άρθρα 5-10 του ν. 3959/2011, δυνάμει της οποίας η εταιρεία με την επωνυμία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ θα συγχωνευθεί δια απορρόφησης από την εταιρεία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.**

### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 12η Ιουλίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Χαρίκλεια Νικολοπούλου (Αντιπρόεδρος)

Παναγιώτης Φώτης

Ιωάννης Στεφάτος

Χαρίκλεια Βλάχου

Παντελής Μπορόβας

Άννα Γκάτζιου (Εισηγήτρια)

Μιχαήλ Πολέμης και

Χρυσοβαλάντου - Βασιλική Μήλλιου

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων, σύμφωνα με τα άρθρα 5-10 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, δυνάμει της οποίας η εταιρεία με την επωνυμία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ θα συγχωνευθεί δια απορρόφησης από την εταιρεία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής Επιτροπή ή Ε.Α.) όρισε

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε τρεις επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: (1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2) Έκδοση για την εταιρεία «ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ» και (3) Έκδοση για την εταιρεία «ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ». 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 (Α' 93), και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β' 1790/2023).

Γραμματέα της συζήτησης την Ηλιάνα Κούτρα με αναπληρώτρια αυτής, την Ευγενία Ντόρντα.

Η συζήτηση της υπόθεσης συνεχίσθηκε και κατά τις συνεδριάσεις της Επιτροπής α) την 17η Ιουλίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 9:00, β) την 24η Ιουλίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 9:00, και γ) 25η Ιουλίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 9:00, οπότε και ολοκληρώθηκε.

Τα Μέλη της Επιτροπής, Παναγιώτης Φώτης και Μιχαήλ Πολέμης, συμμετείχαν στη συνεδρίαση της 12ης Ιουλίου 2023, μέσω τηλεδιάσκεψης, σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 9α του ν. 3959/0211, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και την παρ. 9 του άρθρου 22 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α. (ΚΛΔ) (Β' 1790)<sup>1</sup>.

Στη συζήτηση της υπόθεσης οι νομίμως κλητευθείσες εταιρείες παραστάθηκαν ως ακολούθως: α) η εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (εφεξής ΑΤΤΙΚΑ) παραστάθηκε με τους νομίμους εκπροσώπους της [...]<sup>2</sup> και [...], μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Παναγιώτη Μπερνίτσα, Μαρίνας Ανδρουλακάκη, και Αρετής-Τάνιας Πατσαλιά, β) η εταιρεία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (εφεξής ΑΝΕΚ) με τους νόμιμους εκπροσώπους, [...] και [...], μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων Παναγιώτη Μπερνίτσα, Μαρίνας Ανδρουλακάκη και Αρετής-Τάνιας Πατσαλιά.

Στην υπό κρίση υπόθεση κατατέθηκε, βάσει του άρθρου 23 του ΚΛΔ, το υπ' αρ. 4369/31.05.2023 υπόμνημα των εταιρειών ΣΙ ΤΖΕΤΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και ΚΙΑΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ως τρίτοι (εφεξής οι Τρίτοι) με το οποίο ζητούσαν να γίνει δεκτό το υπόμνημά τους, να απαγορευτεί η υπό εξέταση συγκέντρωση, να παραστούν ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού στη συζήτηση της υπόθεσης και να εξετάσουν μάρτυρες<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Βλ. κοινή υπουργική απόφαση 24611/21.03.2023 (Β' 1790)

Βλ. σχετικώς τις υπ' αρ. οικ. 142/27.06.2023, 143/27.06.2023, 144/27.06.2023 και 145/27.06.2023 επιστολές της Ε.Α. προς την ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ και τους Τρίτους.

<sup>2</sup> [...] συμμετείχε στη συνεδρίαση της 24ης Ιουλίου 2023 με τηλεδιάσκεψη.

<sup>3</sup> Το υπόμνημα των Τρίτων επιδόθηκε στην ΑΤΤΙΚΑ και στην ΑΝΕΚ κατά τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 23 του ΚΛΔ. Με την υπ' αρ. 4946/19.06.2023 ηλεκτρονική αλληλογραφία του πληρεξουσίου δικηγόρου τους, οι Τρίτοι αποσαφήνισαν ότι το υπόμνημά τους κατατέθηκε βάσει του άρθρου 23 του ΚΛΔ και αιτήθηκαν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 23 του ΚΛΔ.

Η Επιτροπή, με τις υπ' αρ. οικ. 134/21.06.2023 και 135/21.06.2023 επιστολές, ενημέρωσε τους Τρίτους ότι κατά τις συνεδριάσεις της στις 9 Ιουνίου 2023 και 20 Ιουνίου 2023 εξέτασε τα σχετικά αιτήματα και αποφάσισε να επιτρέψει να εκφράσουν προφορικά τις απόψεις τους, να απευθύνουν ερωτήσεις σε τυχόν μάρτυρες των εταιρειών ΑΤΤΙCΑ ή ΑΝΕΚ ή σε τυχόν μάρτυρες κληθέντες από την Ε.Α., να παραλάβουν τα πρακτικά της διαδικασίας, καθ'ο μέρος συμμετείχαν σε αυτήν, ώστε να υποβάλουν υπόμνημα μετά το τέλος της και να παραλάβουν αντίγραφα των μη εμπιστευτικών εκδόσεων των υπομνημάτων της ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ<sup>4</sup>.

Στη συζήτηση της υπόθεσης παραστάθηκαν ως τρίτοι, α) η εταιρεία ΣΙ ΤΖΕΤΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με τους εκπροσώπους της, [...] και [...], μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Νικολάου Κοσμίδη και Χριστιάννας Μαρά και β) η ΚΙΑΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, με τους εκπροσώπους της, [...] και [...], μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Νικολάου Κοσμίδη και Χριστιάννας Μαρά<sup>5</sup>.

Επί της κρινόμενης υπόθεσης, κατατέθηκε από την εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε (εφεξής ΜΙΝΟΑΝ) το υπ' αρ. 158/07.07.2023 υπόμνημα, βάσει του άρθρου 23 του ΚΛΔ, με το οποίο ζητούσε να εκφράσει προφορικά τις απόψεις της, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 23 παρ. 5 του ΚΛΔ. Η Επιτροπή, με την υπ' αρ. οικ. 169/11.07.2023 επιστολή, ενημέρωσε την εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε, ότι, κατά τη συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2023, ομόφωνα (χωρίς την ψήφο της Εισηγήτριας Άννας Γκάτζιου) απέρριψε το εν λόγω υπόμνημα, λόγω μη εμπρόθεσμης άσκησης του, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 23 παρ. 2 και 4 του ΚΛΔ. Επιπρόσθετα, η ΜΙΝΟΑΝ κατέθεσε το υπ' αρ. 196/21.07.2023 υπόμνημα, το οποίο η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εξέτασε κατά τη συνεδρίασή της 24ης Ιουλίου 2023 και ομόφωνα (χωρίς την ψήφο της Εισηγήτριας Άννας Γκάτζιου) το απέρριψε, ως απαράδεκτο, λόγω μη εμπρόθεσμης υποβολής του, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 23 παρ. 2 και 4 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΕΑ<sup>6</sup>.

Στη συνέχεια η Επιτροπή κατά τη συνεδρίασή της 12ης Ιουλίου 2023, προχώρησε στην συζήτηση της υπόθεσης με την ανάπτυξη της υπ' αρ. 4969/19.6.2023 γραπτής έκθεσης επί της υπόθεσης (εφεξής και η Έκθεση) από την Εισηγήτρια Άννα Γκάτζιου (χωρίς τη συμμετοχή των Τρίτων), η οποία πρότεινε για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Έκθεση, την έγκριση από την Επιτροπή

<sup>4</sup> Με τις ως άνω επιστολές οι Τρίτοι κλήθηκαν, επίσης, σε προπαρασκευαστική συνάντηση κατ' άρθρο 23<sup>Α</sup> του ΚΛΔ.

Η Ε.Α., με τις υπ' αρ. οικ. 132/21.06.2023 και 133/21.06.2023 επιστολές, ενημέρωσε τις εταιρείες ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ για τις εν λόγω αποφάσεις σε σχέση με τους Τρίτους.

Επίσης, χορηγήθηκαν στους Τρίτους με την από 11.07.2023 αλληλογραφία, οι μη εμπιστευτικές εκδόσεις των Υπομνημάτων των Μερών (βλ. και υπ' αρ. 154.07.2023 και 168/11.07.2023 αλληλογραφία των Τρίτων) βλ. επίσης και την από 02.08.2023 αλληλογραφία και την υπ' αρ. 225/08.08.2023 επιστολή της Ε.Α.

<sup>5</sup> Βλ. σχετικώς τις υπ' αρ. 177/14.07.2023, 180/14.07.2023, 182/14.07.2023 και 183/14.07.2023 επιστολές.

<sup>6</sup> Βλ. σελ. 1 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023 καθώς και την υπ' αρ. 200/24.07.2023 επιστολή της Ε.Α. προς την ΜΙΝΟΑΝ.

Ανταγωνισμού, κατ' άρθρο 8 παρ. 6 του ν. 3959/2011, της υπ' αρ. 9484/25.10.2022 γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, η οποία συνίσταται στην συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας με την επωνυμία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ από την εταιρεία ΑΤΤΙCΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (εφεξής και τα Μέρη), δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρ' ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, δεν θα περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Στην ίδια συνεδρίαση η Επιτροπή, με ομόφωνη απόφασή της (χωρίς την ψήφο της Εισηγήτριας Άννας Γκάτζιου) όρισε, σύμφωνα με τα άρθρα 21 παρ. 7 του ν. 3959/2011 και 20 παρ. 2 του ΚΛΔ, ως εμπειρογνώμονα για την υπόθεση, τον Καθηγητή [...], (εφεξής Εμπειρογνώμονας Ε.Α.) ο οποίος ταυτοποιήθηκε και ορκίσθηκε ενώπιον της Ολομέλειας, μέσω τηλεδιάσκεψης, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 9 του άρθρου 22 του ΚΛΔ. Στη συνέχεια η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικώς τα Μέρη και τους Τρίτους<sup>7</sup>.

Κατόπιν, και κατά τη διάρκεια των προαναφερθεισών συνεδριάσεων, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των Μερών και οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της εισήγησης και συντάχθηκαν με αυτήν, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής. Στις προαναφερθείσες συνεδριάσεις, το λόγο έλαβαν και οι Τρίτοι και οι πληρεξούσιοι δικηγόροι τους, καθ'ο μέρος συμμετείχαν σε αυτές, ανέπτυξαν τις απόψεις τους και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος, τα Μέλη της Επιτροπής και τα Μέρη.

Κατά τη διάρκεια τη ακροαματικής διαδικασίας για την υπόθεση, εκλήθησαν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 20 παρ. 1 και 23 παρ. 1 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (υπ' αρ. 24611/17.3.2023 κοινή υπουργική απόφαση, Β' 1790/2023) και κατέθεσαν οι εξής μάρτυρες: 1) ο [...] ([...]της ΜΙΝΟΑΝ), 2) ο [...] ([...]του Ομίλου της Τράπεζας Πειραιώς), 3) ο [...] ([...]της ΑΤΤΙCΑ BANK), 4) ο [...] ([...]του Υπουργείου Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής) και 5) ο [...] ([...]της Τράπεζας Πειραιώς, [...])<sup>8</sup>.

Στη συνεδρίαση της 24ης Ιουλίου 2023 παρουσιάσθηκε μέσω τηλεδιάσκεψης ενώπιον της Επιτροπής με τη συμμετοχή των Μερών, ο Εμπειρογνώμονας Ε.Α., ο οποίος παρείχε διευκρινίσεις και απάντησε σε ερωτήσεις των Μελών της ΕΑ και των Μερών, στο πλαίσιο της υπ' αρ. 194/21.7.2023 έκθεσης πραγματογνωμοσύνης που κατέθεσε (εφεξής η Έκθεση Εμπειρογνώμονα Ε.Α).

Μετά την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, ο Πρόεδρος χορήγησε προθεσμία στα Μέρη και στους Τρίτους για την υποβολή των συμπληρωματικών υπομνημάτων τους μέχρι την 31η Ιουλίου 2023. Τα απομα-

<sup>7</sup> Βλ. σελ. 131-135 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023 καθώς και την υπ' αρ. οικ. 181/14.07.2023 επιστολή της Ε.Α.

<sup>8</sup> Για την κλήτευση μαρτύρων ενημερώθηκαν τα Μέρη και οι Τρίτοι από την Ε.Α. (βλ. την από 14.07.2023 αλληλογραφία της Ε.Α. καθώς και σελ. 131-135 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023).

γνητοφωνημένα πρακτικά απεστάλησαν από τη Γραμματεία της Επιτροπής στα Μέρη και στους Τρίτους, οι οποίοι κατέθεσαν τα συμπληρωματικά τους υπομνήματα εντός της προσδιορισθείσας προθεσμίας.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη την 1η Αυγούστου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 12:00, η οποία συνεχίστηκε την 2α Αυγούστου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11:00 και την 3η Αυγούστου 2023, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9:00, οπότε και ολοκληρώθηκε.

Η Επιτροπή, κατά τις διασκέψεις της με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Άννας Γκάτζιου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, αφού έλαβε υπόψιν της όλα τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Έκθεση, τις ενστάσεις και τις απόψεις που διατύπωσαν εγγράφως και προφορικά κατά τη συζήτηση της υπόθεσης τα Μέρη και οι Τρίτοι, τις απόψεις που διατύπωσε εγγράφως και προφορικά ο Εμπειρογνώμονας, τα υπομνήματα και συμπληρωματικά υπομνήματα που υπέβαλαν τα Μέρη και οι Τρίτοι, καθώς και όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία, σκέφθηκε ως εξής:

#### Περιεχόμενα

I	Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ .....	
I.1	Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ ΜΕ ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΑΝΕΚ .....	
II	ΤΑ ΜΕΡΗ .....	
II.1	Η ΑΤΤΙΚΑ .....	
II.2	Η ΑΝΕΚ .....	
II.2.1	Η ΕΠΙΒΑΡΥΜΕΝΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΚ .....	
III	Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΕΚ .....	
IV	ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ .....	
IV.1	ΕΝΣΤΑΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΚΛΗΘΕΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΑΡΤΥΡΕΣ .....	
IV.2	ΕΝΣΤΑΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΘΕΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΣΘΕΝΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ .....	
IV.3	ΕΝΣΤΑΣΗ ΛΟΓΩ ΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΜΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ .....	
V	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ .....	
V.1	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ .....	
V.2	ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ .....	
V.3	ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΗΚΟΥΣΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ .....	
V.4	Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ .....	
VI	ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	
VI.1	ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	
VI.1.1	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ .....	
VI.1.2	ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ .....	
VI.1.3	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ .....	
VI.2	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	
VI.3	ΠΤΩΧΕΥΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ .....	
VII	ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
VII.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ .....	
VII.2	ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	
VII.2.1	Σχετική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς (επιβατών, ΙΧ οχημάτων, φορτηγών) .....	
VII.2.1.1	Η άποψη των Μερών .....	
VII.2.1.2	Οι απόψεις των ανταγωνιστών .....	
VII.2.1.3	Η έρευνα της Υπηρεσίας .....	
VII.2.1.4	Συμπέρασμα .....	
VII.2.2	Σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας .....	
VII.2.2.1	Η άποψη των Μερών .....	
VII.2.2.2	Οι απόψεις των ανταγωνιστών .....	
VII.2.2.3	Οι απόψεις λοιπών φορέων .....	
VII.2.2.4	Η έρευνα της Υπηρεσίας .....	
VII.2.2.5	Συμπέρασμα .....	
VII.3	ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
VII.3.1	Σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.....	
VII.3.1.1	Η άποψη των Μερών.....	
VII.3.1.2	Οι απόψεις των ανταγωνιστών.....	
VII.3.1.3	Η έρευνα της Υπηρεσίας.....	
VII.3.1.4	Συμπέρασμα .....	
VII.3.2	Σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας .....	

VII.4	ΛΟΙΠΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
VII.5	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ .....	
VIII	ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
IX	ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
IX.1	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ .....	
IX.2	ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ- ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ .....	
	Ελληνική επικράτεια - Επιβάτες .....	
	Ελληνική επικράτεια - ΙΧ οχήματα .....	
	Ελληνική επικράτεια - φορτηγά .....	
IX.3	ΜΕΡΙΔΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΑ Π&Π ΜΕΣΩ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας) .....	
	Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας) .....	
IX.3.1	Μερίδια αγοράς στις επηρεαζόμενες αγορές στην Αδριατική .....	
	Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ANEK μέσω Κοινοπραξίας) .....	
	Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα - Μπάρι .....	
	Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ μέσω Κοινοπραξίας) .....	
	Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ μέσω Κοινοπραξίας) .....	
	Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ μέσω Κοινοπραξίας) .....	
	Πάτρα-Ανκόνα-Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας) .....	
	Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)...	
	Κέρκυρα-Ανκόνα-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας) .....	
	Πάτρα - Βενετία- Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας) .....	
	Ηγουμενίτσα - Βενετία- Ηγουμενίτσα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)	
IX.4	ΜΕΡΙΔΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ	
IX.4.1	Αγορά υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας .....	
X	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....	
X.1	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ .....	
	Εποχικότητα .....	
	Τουριστική κίνηση - Εξέλιξη της ζήτησης .....	
	Μεταφορά εμπορευμάτων .....	
	Τιμές και λοιποί παράγοντες ανταγωνισμού .....	
	Πίστη στο σήμα & φήμη .....	
	Διαπραγματευτική δύναμη αγοραστών - πελατών .....	
X.2	ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΕΩΝ .....	
X.2.1	Το δίκτυο της ΑΤΤΙCΑ .....	
X.2.2	Το δίκτυο της ANEK .....	
X.2.3	Τα δίκτυα των ανταγωνιστών .....	
X.2.4	Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών .....	
X.3	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	
	Ρυθμιστικά εμπόδια .....	
	Κόστος εισόδου και ανάπτυξης .....	
	Είσοδος νέων ανταγωνιστών .....	
	Διαφήμιση - πίστη και φήμη .....	
	Δυνατότητα κερδοφορίας κατά την είσοδο/επέκταση .....	
	Ως προς την κερδοφορία της γραμμής Πειραιάς - Χανιά .....	
	Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης - ΣΔΥ .....	
	Συμπέρασμα .....	
XI	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ .....	
XI.1	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ.....	
XI.1.1	Οριζόντιες επιπτώσεις της συγκέντρωσης .....	
XI.1.2	Επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς.....	
XI.1.3	Επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς .....	
XI.2	ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ .....	
XI.3	ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ .....	
XI.4	ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ .....	
XI.5	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ .....	
XI.5.1	Επιπτώσεις στην ελληνική επικράτεια στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών .....	

XI.5.2	Επιπτώσεις στις επιμέρους γεωγραφικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών .....
XI.5.2.1	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Πειραιάς - Ηράκλειο- Πειραιάς στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη .....
XI.5.2.2	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Πειραιάς -Χανιά- Πειραιάς στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη .....
XI.5.2.3	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Κέρκυρα - Βενετία -Κέρκυρα στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ANEK.....
XI.5.2.4	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Μπάρι- Πάτρα/Ηγουμενίτσα - Μπάρι - Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα - Μπάρι- Κέρκυρα, στα οποία δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCA .....
XI.5.2.5	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Αγκόνα - Πάτρα/Ηγουμενίτσα -Αγκόνα- Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα -Αγκόνα- Κέρκυρα, στα οποία δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη .....
XI.5.2.6	Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Βενετία - Πάτρα/Ηγουμενίτσα -Βενετία- Ηγουμενίτσα, στα οποία δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη .....
XI.5.3	Επιπτώσεις στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας .....
XII	ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....
XII.1	ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΘΑ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ .....
XII.1.1	Η άποψη των Μερών .....
XII.1.2	Έρευνα και ανάλυση της Υπηρεσίας .....
XII.1.2.1	Αξιολόγηση από την Υπηρεσία της υφιστάμενης χρηματοοικονομικής κατάστασης του Ομίλου ANEK .....
XII.1.2.2	Η φθίνουσα πορεία της ANEK παρά τις ποικίλες προσπάθειες .....
XII.1.2.3	Ανάλυση της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας του Ομίλου ANEK υπό διαφορετικά σενάρια ....
XII.1.2.4	Οικονομική κατάσταση των μετόχων του Ομίλου ANEK .....
XII.1.2.5	Συμπέρασμα ως προς το πρώτο κριτήριο .....
XII.2	ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΑΠΟΥΣΙΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ, ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΠΙΒΛΑΒΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ .....
XII.2.1	Η άποψη των Μερών .....
XII.2.2	Έρευνα και ανάλυση της Υπηρεσίας .....
XII.2.2.1	Ενέργειες για την αναζήτηση εναλλακτικής πρότασης .....
XII.2.2.2	Το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιρειών .....
XII.2.2.2.1	Η από 19.06.2023 πρόταση εξαγοράς και η από 3.7.2023 επικαιροποιημένη πρόταση εξαγοράς τρίτων εταιρειών .....
XII.2.2.2.2	Αξιολόγηση της Πρότασης Εξαγοράς και της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς .....
XII.2.3	Συμπέρασμα ως προς το δεύτερο κριτήριο .....
XII.3	ΤΡΙΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΘΑ ΤΕΘΟΥΝ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ .....
XII.3.1	Η άποψη των Μερών .....
XII.3.2	Έρευνα και ανάλυση της Υπηρεσίας .....
XII.3.3	Συμπέρασμα ως προς το τρίτο κριτήριο .....
XII.4	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ...
XIII	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣ ΜΕ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ .....
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....
XIV	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....

#### Ι Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

1. Στις 25.10.2022 υπεβλήθη στην Υπηρεσία, βάσει του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, η υπ' αρ. 9484 γνωστοποίηση συγκέντρωσης (εφεξής και «Έντυπο Γνωστοποίησης» ή «Γνωστοποίηση»)<sup>9</sup>, σχετικά με τη συγχώνευση δια απορρόφησης της εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» και διακριτικό τίτλο «ΑΝΕΚ» από την εταιρεία με την επωνυμία «ΑΤΤΙCA ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» και τον διακριτικό τίτλο «ΑΤΤΙCA GROUP», σύμφωνα με τους όρους της από 23.9.2022 σχετικής συμφωνίας της ΑΤΤΙCA με τους πιστωτές και μετόχους της πλειοψηφίας του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK (συγκεκριμένα συνολικού ποσοστού 57,7%) στην οποία αποτυπώνεται το σχέδιο διάσωσης, το οποίο υπέβαλε ο Όμιλος ΑΤΤΙCA τον Αύγουστο 2021 στους πιστωτές και μετόχους της τελευταίας.

2. Η γνωστοποιηθείσα από την ΑΤΤΙCA και την ANEK (από κοινού «Γνωστοποιούντα Μέρη» ή «Μέρη») πράξη αφορά στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ήτοι στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων και οχημάτων και πιο συγκεκριμένα στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών με επιβατηγά-οχηματαγωγά συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, στις ελληνικές εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές και στην Αδριατική, όπου δραστηριοποιούνται πλοία αμφότερων των Μερών, καθώς και στην παροχή

<sup>9</sup> Με έντυπο πλήρους γνωστοποίησης το οποίο έλαβε αριθμό πρωτοκόλλου την επομένη εργάσιμη, ήτοι στις 25.10.2022.

υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

3. Κατά τα Γνωστοποιούντα Μέρη, η υπό εξέταση συναλλαγή αποτελεί εξυγιαντική συγκέντρωση λαμβανομένης υπόψιν της πολύ κακής και συνεχώς επιδεινούμενης οικονομικής κατάστασης της ANEK, και ως εκ τούτου αυτή πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της θεωρίας της προστασίας προβληματικής επιχείρησης (failing firm defense) (εφεξής και «ΠΠΕ»). Τούτο διότι (α) από τα αποτυπωμένα στις Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις οικονομικά στοιχεία του Ομίλου ANEK, χωρίς τη γνωστοποιηθείσα συναλλαγή, η ANEK και, κατ' επέκταση ο Όμιλος ANEK, θα αναγκασθεί άμεσα να αποχωρήσει από την αγορά λόγω των ανυπέρβλητων πλέον οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, (β) δεν υφίσταται καμία άλλη ρεαλιστική και βιώσιμη πιθανή λύση λιγότερο επιβλαβής για τον ανταγωνισμό και (γ) αν δεν υλοποιηθεί η εν λόγω συναλλαγή, η ANEK θα παύσει αναπόφευκτα να ασκεί τις δραστηριότητές της στην αγορά και τα στοιχεία του ενεργητικού της θα τεθούν αναπόφευκτα εκτός αυτής.

4. Όσον αφορά στους στρατηγικούς και οικονομικούς λόγους που δικαιολογούν την εν λόγω συγκέντρωση, τα Μέρη αναφέρουν ότι η ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με τη συνέχιση της δραστηριότητας της ANEK λόγω της οικονομικής της δυσχέρειας καθώς και η επιθυμία των πιστωτών και μετόχων της ANEK αποφυγής της κατάρρευσης της τελευταίας, οδήγησε την ΑΤΤΙCΑ στην εκπόνηση σχεδίου διάσωσης της ANEK με σκοπό τη διασφάλιση του δικτύου δρομολογίων της ANEK. Με άξονα τη βιωσιμότητα της ANEK, το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει ειδικότερα τη συγχώνευση με απορρόφησή της από την ΑΤΤΙCΑ, τον εξορθολογισμό του συνολικού δανεισμού της σε βιώσιμα επίπεδα, την περικοπή εξόδων μέσω συνεργειών κόστους και την ενίσχυσή της με νέα κεφάλαια για επενδύσεις σε πλοία και σε κεφάλαια κίνησης<sup>10</sup>.

#### 1.1 Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙCΑ ΜΕ ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΑΝΕΚ

5. Δυνάμει της από 23.9.2022 Ιδιωτικής Σύμβασης με Πιστωτές και Μετόχους της ANEK<sup>11</sup> που υπεγράφη μεταξύ της ΑΤΤΙCΑ και των μεγαλύτερων πιστωτών ("ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.", "ΑΛΦΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.", "ASTIR NPL FINANCE 2020-1 DESIGNATED ACTIVITY COMPANY" και "CROSS OCEAN AGG COMPANY I") και μετόχων ("ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.", "ΑΛΦΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.", "ΑΤΤΙCΑ BANK", "CROSS OCEAN AGG COMPANY I" και "VARMIN A.E.B.E.") οι οποίοι εκπροσωπούν ποσοστό 57,70% του συνολικού κεφαλαίου της ANEK, συμφωνήθηκε α) η συγχώνευση με απορρόφηση της ANEK από την ΑΤΤΙCΑ με σχέση ανταλλαγής μία (1) κοινή ή προνομιούχα μετοχή της ANEK προς 0,1217 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές της ΑΤΤΙCΑ και β) η καταβολή του ποσού των 80.000.000 ευρώ προς πλήρη και ολοσχερή εξόφληση του δανεισμού της ANEK προς τους ανωτέρω πιστωτές (ανεξόφλητο κεφάλαιο ύψους € 236.419.251,23 ευρώ πλέον του συνόλου ανεξόφλητων τόκων ως την ημερομηνία ολο-

κλήρωσης της συναλλαγής) από το ενοποιημένο σχήμα που θα προκύψει κατά την ημερομηνία ολοκλήρωσης της συγχώνευσης<sup>12</sup> (εφεξής η «Σύμφωνία» ή «Σύμβαση»). Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Σύμβαση, η ANEK θα συγχωνευθεί με την ΑΤΤΙCΑ, με απορρόφηση της πρώτης από τη δεύτερη, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4601/2019 και με σχέση ανταλλαγής μετοχών ως εξής: μία (1) κοινή ή/και προνομιούχος μετοχή της ANEK προς 0,1217 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές της ΑΤΤΙCΑ<sup>13</sup>. [...] <sup>14</sup>. Μετά την ολοκλήρωση της ως άνω συγχώνευσης και για την πλήρη και ολοσχερή εξόφληση του δανεισμού της ANEK, συμφωνείται ότι η νέα οντότητα ΑΤΤΙCΑ θα καταβάλει στους Πιστωτές της ANEK σε μετρητά το ποσό των ογδόντα εκατομμυρίων ευρώ (€80.000.000).

#### II ΤΑ ΜΕΡΗ

##### II.1 Η ΑΤΤΙCΑ

6. Η ΑΤΤΙCΑ είναι εταιρεία συμμετοχών και επικεφαλής του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ με έδρα την Καλλιθέα Αττικής. Οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

7. Δραστηριοποιείται κυρίως στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων και οχημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο και συγκεκριμένα, μέσω των θυγατρικών της εταιρειών SUPERFAST FERRIES, BLUE STAR FERRIES, HELLENIC SEAWAYS, στις ελληνικές εσωτερικές γραμμές και στις γραμμές Ελλάδα-Ιταλίας και, μέσω της θυγατρικής της AFRICA MOROCCO LINKS, μεταξύ Μαρρόκου και ηπειρωτικής Ευρώπης. Ο στόλος του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ αριθμεί σήμερα 33 ιδιόκτητα πλοία<sup>15</sup>, από τα οποία 20 είναι συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά, 12 είναι ταχύπλοα και ένα πλοίο είναι φορτηγό-οχηματαγωγό. Όλα τα πλοία του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ είναι ιδιόκτητα. Πέραν των ιδιόκτητων πλοίων, η ΑΤΤΙCΑ διαθέτει δύο επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία τα οποία είναι [...].

8. Ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ διατηρεί διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων των εισιτηρίων των πλοίων του σε όλο τον κόσμο και συνεργάζεται με λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων, οι οποίοι λειτουργούν και ως ταξιδιωτικά γραφεία. Διαθέτει κεντρικά συστήματα κρατήσεων με συνδέσεις ταξιδιωτικών γραφείων, call center για πληροφορίες δρομολογίων και κρατήσεις εισιτηρίων και εταιρικές ιστοσελίδες για την κράτηση εισιτηρίων (Book Online).

9. Η ΑΤΤΙCΑ δραστηριοποιείται ακόμη στον τουριστικό κλάδο μέσω της θυγατρικής της ΑΤΤΙCΑ BLUE HOSPITALITY ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε., η οποία πρόσφατα αγόρασε τα ξενοδοχεία Naxos Resort Beach Hotel και Tinos Beach στον Άγιο Γεώργιο Νάξου και στην Τήνο.

10. Σύμφωνα με τα Γνωστοποιούντα Μέρη, κατά την ημερομηνία υποβολής της Γνωστοποίησης, η ΑΤΤΙCΑ ελεγχόταν άμεσα και έμμεσα από τη ΜΑRFIN INVESTMENT GROUP ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (εφεξής «MIG») κατά ποσοστό [...] %.

<sup>12</sup> [...]

<sup>13</sup> [...].

<sup>14</sup> Βλ. υπ' αρ. 10923/2.12.2022 απαντητική επιστολή. [...]. Βλ. υπ' αρ. 1409/14.2.2023 απαντητική επιστολή των Μερών.

<sup>15</sup> Βλ. Παράρτημα Β του Εντύπου Γνωστοποίησης σχετικά με τον υφιστάμενο στόλο της ΑΤΤΙCΑ.

<sup>10</sup> Βλ. Τμήμα 1 Εντύπου Γνωστοποίησης.

<sup>11</sup> Βλ. τις ενδιάμεσες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της 30.06.2022 της ANEK.

11. Με την υπ' αρ. 811/2023 απόφαση της ΕΑ εγκρίθηκε στις 23.2.2023 η απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της ΑΤΤΙCΑ άμεσα από τη STRIX και έμμεσα από την BLANTYRE<sup>16</sup>. Βάσει της εν λόγω εγκριθείσας συναλλαγής, το συνολικό ποσοστό [...] % το οποίο κατείχε η MIG (άμεσα και έμμεσα μέσω της 100% θυγατρικής της MIG SHIPPING S.A.) στο μετοχικό κεφάλαιο της ΑΤΤΙCΑ, μεταβιβάστηκε στη STRIX, η οποία κατείχε ήδη ποσοστό [...] % στην ΑΤΤΙCΑ. Στο πλαίσιο αυτό, και λαμβανομένης υπόψιν της ολοκλήρωσης της μεταβίβασης των μετοχών στην STRIX στις 12.5.2023, τον αποκλειστικό έλεγχο επί της ΑΤΤΙCΑ έχει άμεσα η STRIX, και έμμεσα η BLANTYRE<sup>17</sup>.

12. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η μετοχική σύνθεση της ΑΤΤΙCΑ βάσει της απόφασης Ε.Α. 811/2023 διαμορφώνεται ως εξής:

Μέτοχος	Ποσοστό (%) συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο
STRIX HOLDINGS LIMITED PARTNERSHIP	[...]
Επενδυτικό Κοινό	[...]
Σύνολο	100,000

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων

13. Σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην απόφαση Ε.Α. 811/2023, βάσει των πληροφοριών που παρέχουν τα μέρη στη συγκεκριμένη συγκέντρωση, η STRIX και η BLANTYRE, ως απώτερος αποκλειστικός μέτοχος της ΑΤΤΙCΑ, δεν ελέγχουν και δεν συμμετέχουν σε εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας στην ελληνική επικράτεια ή στην Αδριατική. Επίσης, δεν δραστηριοποιούνται στις λοιπές αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η ANEK και οι οποίες αναφέρονται κατωτέρω, ήτοι στην παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού και στην εμπορία χυμών ή στην τυποποίηση

<sup>16</sup> [https://www.epant.gr/enimerosi/deltia-typou/item/2535-deltio-typou-egkrisi-tis-apoktisis-apokleistikoy-elegchou-apo-tin-blantyre-capital-epi-tis-attica-ae-symmetoxon.html?idU=1&utm\\_source=newsletter\\_688&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=deltio-typou-egkrisi-tis-apoktisis-apokleistikoy-elegchou-apo-tin-blantyre-capital-epi-tis-attica-ae-symmetoxon](https://www.epant.gr/enimerosi/deltia-typou/item/2535-deltio-typou-egkrisi-tis-apoktisis-apokleistikoy-elegchou-apo-tin-blantyre-capital-epi-tis-attica-ae-symmetoxon.html?idU=1&utm_source=newsletter_688&utm_medium=email&utm_campaign=deltio-typou-egkrisi-tis-apoktisis-apokleistikoy-elegchou-apo-tin-blantyre-capital-epi-tis-attica-ae-symmetoxon)

<sup>17</sup> Δεδομένης της ολοκλήρωσης της απόκτησης του αποκλειστικού ελέγχου της STRIX επί της ΑΤΤΙCΑ στις 12.5.2023, σε συνέχεια έγκρισης της συναλλαγής από την ΕΑ με την υπ' αρ. 811/2023 απόφαση (βλ. σχετική ανάλυση κατωτέρω) η μετοχική σύνθεση της νέας οντότητας ΑΤΤΙCΑ διαμορφώνεται ως εξής:

Μέτοχοι ΑΤΤΙCΑ	Ποσοστό (%) συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο
STRIX HOLDINGS LIMITED PARTNERSHIP (STRIX)	[...]
Μέτοχοι ΑΤΤΙCΑ σε διασπορά	[...]
Μέτοχοι ANEK	[...]
Σύνολο	100,000

Πηγή: Επεξεργασία από την Υπηρεσία

και εμπορία αγροτικών προϊόντων, ούτε σε αγορές προηγούμενου ή επόμενου οικονομικού σταδίου.

## II.2 Η ANEK

14. Η εταιρεία είναι επικεφαλής του Ομίλου ANEK με έδρα τα Χανιά Κρήτης. Οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών<sup>18</sup>. Δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, μέσω της απόκτησης και εκμετάλλευσης πλοίων, με σκοπό τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων και οχημάτων στις γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα, Βενετία, Μπάρι), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων.

15. Ο στόλος του Ομίλου ANEK περιλαμβάνει σήμερα επτά (7) ιδιότητα πλοία, ήτοι τα ΕΛΥΡΟΣ, ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, OLYMPIC CHAMPION, HELLENIC SPIRIT, ΚΡΗΤΗ I, ΚΡΗΤΗ II και ΠΡΕΒΕΛΗΣ (το οποίο εκτελεί δρομολόγια βάσει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων), καθώς και το ΚΥΔΩΝ το οποίο έχει ναυλώσει η ANEK [...].

16. Η κατά 100% θυγατρική εταιρεία της ANEK με την επωνυμία «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ») δραστηριοποιείται ομοίως στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και χρονοναυλώνει το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ το οποίο κατά τα έτη 2018-2022 εκτελούσε δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

17. Για τις γραμμές Κρήτης και Αδριατικής, στις οποίες τα πλοία της ANEK εκτελούν διαδρομές κοινοπρακτικά με τον Όμιλο ΑΤΤΙCΑ, η ANEK συνεργάζεται με κεντρικά πρακτορεία στα λιμάνια του Πειραιά, στα Χανιά και στο Ηράκλειο, τα οποία συγχρόνως παρέχουν υπηρεσίες λιμενικής πρακτορείωσης στα αντίστοιχα λιμάνια ενώ διαθέτει και ιστοσελίδα για απευθείας κράτηση και αγορά εισιτηρίων.

18. Η ANEK δραστηριοποιείται επίσης στους κλάδους α) της παραγωγής και διάθεσης εμφιαλωμένου νερού μέσω της θυγατρικής της, «ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ Α.Ε.» (ΕΤΑΝΑΠ), β) της τυποποίησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων και ειδών μέσω της θυγατρικής της, ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ, και γ) του τουρισμού στην Ελλάδα μέσω της θυγατρικής της ANEK, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ - ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, και η οποία επί του παρόντος δεν έχει δραστηριότητα.

<sup>18</sup> Η υφιστάμενη μετοχική σύνθεση της ANEK έχει ως εξής:

Μέτοχος	Ποσοστό (%) συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο
ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	[...]
ΒΑΡΜΙΝ	[...]
[...]*	[...]
Επενδυτικό Κοινό**	[...]
Σύνολο	100,000

\* [...]

\*\* Στο επενδυτικό κοινό περιλαμβάνονται, ως κατέχοντες ποσοστό <5% του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK, είναι και οι μέτοχοι ALPHA BANK, ΑΤΤΙCΑ BANK και CROSS OCEAN AGG COMPANY I.

Πηγή: Έντυπο Γνωστοποίησης

## II.2.1 Η ΕΠΙΒΑΡΥΜΕΝΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ANEK

19. Η εταιρεία ANEK, όπως έχει ήδη αναφερθεί, δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, μέσω της εκμετάλλευσης 7 ιδιόκτητων πλοίων και ενός ναυλωμένου, τα οποία εκτελούν δρομολόγια στην Κρήτη (Ηράκλειο και Χανιά), στην Ιταλία (Αγκόνα, Βενετία) και στις Κυκλάδες, [...].

20. Με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της τελευταίας εξαετίας (2017-2022) ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών του Ομίλου ANEK, στο διάστημα 2017-2019 εμφάνισε μικρή έστω ανοδική τάση με ετήσια αύξηση κατά 2%-3%, ωστόσο λόγω της πανδημίας και των περιορισμών στις μετακινήσεις μειώθηκε έντονα το 2020 (μείωση 28,7% σε σχέση με το 2019). Στο διάστημα 2021-2022 ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών εμφάνισε σταδιακή ανάκαμψη με ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 20% περίπου, διαμορφούμενος σε 180 εκ. ευρώ το 2022, υπερκαλύπτοντας (σε ονομαστικούς όρους) τον ενοποιημένο κύκλο εργασιών της χρήσης του 2019<sup>19</sup>.

21. Το μεταφορικό έργο του Ομίλου στο ίδιο διάστημα (2017-2022) παρουσίασε α) σχετικά μικρές μεταβολές (και στις τρεις βασικές αγορές, επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στην τριετία 2017-2019 (μικρές μειώσεις το 2018 και αντίστοιχες περίπου αυξήσεις το 2019), β) συρρίκνωση το 2020 λόγω της πανδημίας και γ) σταδιακή ανάκαμψη στο διάστημα 2021-2022. Ωστόσο, το μεταφορικό έργο του 2022, για το σύνολο των δρομολογιακών γραμμών που δραστηριοποιείται η ANEK στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, υπολείπεται σημαντικά σε σχέση με τα επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί το 2019. Ενδεικτικά, διακινήθηκαν: [...] χιλ. επιβάτες το 2022, έναντι [...] χιλ. το 2019, ήτοι μειωμένοι κατά 22,4%, [...] χιλ. ΙΧ οχήματα το 2022, έναντι [...] χιλ. το 2019, ήτοι μειωμένα κατά 8,4% και [...] χιλ. φορτηγά το 2022, έναντι [...] χιλ. το 2019 ήτοι μειωμένα κατά 12,1%.

22. Η λειτουργική αποδοτικότητα εκμετάλλευσης του Ομίλου περιορίστηκε σημαντικά από το 2020 και μετά, τόσο σε επίπεδο μικτής (προ αποσβέσεων) κερδοφορίας (από 20,4% επί του κύκλου εργασιών -εφεξής και «ε./κ.ε.»- το 2020 σε 10,8% ε./κ.ε. το 2022), όσο και σε επίπεδο λειτουργικού αποτελέσματος προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (από 5,5% ε./κ.ε. το 2020 σε οριακά θετικό 0,5% ε./κ.ε. το 2022). Η ως άνω έντονα πτωτική εξέλιξη της λειτουργικής αποδοτικότητας εκμετάλλευσης του Ομίλου ANEK αποδίδεται (α) στο σχετικά μειωμένο μεταφορικό έργο του Ομίλου, το οποίο μετά τον έντονο περιορισμό του κατά τη χρήση του 2020 δεν έχει επανέλθει στα επίπεδα του 2019, κυρίως όμως (β) στην έντονη και διαχρονική αύξηση του κόστους των καυσίμων.

23. Ειδικότερα ως προς το κόστος των καυσίμων, σύμφωνα με στοιχεία του Ομίλου ANEK, το μέσο ανά μονάδα ετήσιο κόστος τους (σύνολο ετήσιας ποσότητας καυσίμων που αναλώθηκε από όλα τα πλοία του Ομίλου προς την αντίστοιχη αξία των εν λόγω καυσίμων) αυξήθηκε

κατά [...] % στη χρήση του 2021 σε σχέση με το 2020 και κατά [...] % το 2022, σε σχέση με το 2021.

24. Τα λειτουργικά προ τόκων και αποσβέσεων αποτελέσματα (EBITDA) που πραγματοποίησε ο Όμιλος κατά την τελευταία τριετία (2020-2022) δεν ήταν αρκετά για να καλύψουν ακόμη και τα χρηματοοικονομικά έξοδα των υφιστάμενων τραπεζικών υποχρεώσεων, που κυμάνθηκαν σε 10 εκ. ευρώ περίπου ετησίως<sup>20</sup>, γεγονός που οδήγησε, μαζί με το λογισμό των αποσβέσεων χρήσης και ζημιών από απομειώσεις της αξίας περιουσιακών στοιχείων, σε έντονες ζημιές προ φόρων.

25. Επισημαίνεται ότι η εταιρεία με λογιστικό 31.12.2022 είχε συσσωρευμένα αρνητικά «αποτελέσματα εις νέον» συνολικού ύψους -167,8 εκ. ευρώ από ζημιές προηγούμενων χρήσεων (εκ των οποίων τα -74 εκατ. ευρώ ζημιές του διαστήματος 2020-2022), οι οποίες υπερκάλυψαν το μετοχικό της κεφάλαιο (ποσού 64,7 εκ. ευρώ) και τα λοιπά αποθεματικά (39 εκ. ευρώ), διαμορφώνοντας τα Ίδια Κεφάλαια σε έντονα αρνητικά ύψους -61,4 εκ. ευρώ.

26. Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων του Ομίλου ανήλθε σε 316,3 εκ. ευρώ την 31.12.2022 (από 303,3 εκ. ευρώ την 31.12.2021), με το μεγαλύτερο μέρος τους να αφορά σε τραπεζικές δανειακές οφειλές (269,5 εκ. ευρώ με λογιστικό 31.12.2022, οι οποίες τραπεζικές οφειλές καλύπτουν το 85% των συνολικών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων), έναντι βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων ύψους 43,5 εκ. ευρώ, διαμορφώνοντας έτσι έντονα αρνητικό κεφάλαιο κίνησης (ήτοι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις μείον βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις) ύψους -272,8 εκ. ευρώ στις 31.12.2022, γεγονός που επιβαρύνει την κεφαλαιακή διάρθρωση και δημιουργεί έντονα πιεστικές συνθήκες ρευστότητας στον Όμιλο.

27. Ο βραχυπρόθεσμος χαρακτήρας των δανειακών της υποχρεώσεων ύψους 269,5 εκ. ευρώ είναι συνέπεια [...], δεδομένου ότι η ANEK, ως οφειλέτης, τουλάχιστον την τελευταία δεκαετία δεν ήταν σε θέση να επιτύχει την ομαλή αποπληρωμή τους. Ωστόσο, από το 2019 και έπειτα, δεν είναι ούτε σε θέση να καταβάλει τόκους έναντι των εν λόγω δανείων.

28. Ως εκ τούτου, ο Όμιλος ANEK συνολικά, χαρακτηρίζεται από α) δυσμενή κεφαλαιακή διάρθρωση (έντονα αρνητικά ίδια κεφάλαια και έντονα αρνητικό κεφάλαιο κίνησης), β) αδυναμία ομαλής εξυπηρέτησης (με βάση τα αποτελέσματα και τα ταμιακά διαθέσιμα από τη δραστηριότητά του) των συνολικών του υποχρεώσεων, με μεγάλο ύψος τραπεζικών δανείων τα οποία δεν εξυπηρετούνται, ούτε ως προς τους τόκους, καθώς επίσης και γ) πιεστικές ανάγκες ρευστότητας που απειλούν τη συνέχιση της λειτουργίας του.

### III Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ ANEK

29. Το 2011 οι εταιρείες ANEK, και θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ<sup>21</sup> συνέστησαν κοινοπραξία εσόδων πλοίων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ANEK-

<sup>19</sup> Δηλαδή χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός τη σχετική περίοδο.

<sup>20</sup> Λογισθέντα χρηματοοικονομικά έξοδα στα ετήσια αποτελέσματα εκμετάλλευσης, όπως αποτυπώνονται στις σχετικές ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου.

<sup>21</sup> [...].



SUPERFAST» και τον διακριτικό τίτλο «Κ/Ξ Γραμμών Κρήτης και Αδριατικής» με έδρα τον Δήμο Καλλιθέας Αττικής (εφεξής η «Κοινοπραξία»). Στην Κοινοπραξία προσχώρησαν και οι θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ, [...]. Η διάρκεια της Κοινοπραξίας ορίστηκε, κατόπιν τροποποιήσεων του ιδιωτικού συμφωνητικού σύστασης κοινοπραξίας (εφεξής «Κοινοπρακτικό»), έως τις [...], ενώ στη συνέχεια η διάρκεια παρατάθηκε έως τις [...]<sup>22</sup>.

30. Σκοποί της Κοινοπραξίας, ήταν η από κοινού εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών εσωτερικού Πειραιά - Κρήτης (Ηράκλειο, Χανιά), και των διεθνών συγκοινωνιακών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Ανκόνα, Μπάρι, Βενετία), η από κοινού έκδοση εισιτηρίων και φορτωτικών, η από κοινού διάθεση εισιτηρίων, η βελτίωση των προσφερόμενων από την κοινοπραξία υπηρεσιών και η ορθολογικότερη ανάπτυξη των δρομολογίων στις ως άνω ακτοπλοϊκές γραμμές.

31. Η επιχειρηματική δραστηριότητα των κοινοπρακτούντων μελών παρέμεινε αυτόνομη και ανεξάρτητη αναφορικά με όλες τις υπηρεσίες που δύναντο να παράσχουν σε όσες γραμμές δραστηριοποιούνταν ή προτίθεντο μεμονωμένα να δραστηριοποιηθούν ενώ κοινοπρακτούσαν ως προς τα έσοδα και τα έξοδα της Κοινοπραξίας.

32. Σύμφωνα με την από 30.9.2022 τροποποίηση του Κοινοπρακτικού, το σύνολο των πλοίων εντός της Κοινοπραξίας δεν θα υπερέβαινε τα δέκα, εκ των οποίων τέσσερα πλοία θα συνεισφέρονταν από την ANEK και έξι από τις συμβαλλόμενες θυγατρικές εταιρείες της ΑΤΤΙΣΑ. Τα πλοία του ομίλου ΑΤΤΙΣΑ εκτελούν συνδυαστικά δρομολόγια με πλοία της ANEK στη γραμμή Πειραιά- Χανίων, με δύο πλοία συνδυαστικά (ένα για κάθε κοινοπρακτούν μέλος), στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου ομοίως με δύο πλοία συνδυαστικά (ένα για κάθε κοινοπρακτούν μέλος) και στις γραμμές της Αδριατικής, με έξι πλοία συνδυαστικά (αρχικά κάθε κοινοπρακτούν μέλος συνεισέφερε στην κοινοπραξία από τρία πλοία, ενώ από τον Φεβρουάριο του 2022, η ΑΤΤΙΣΑ συμμετέχει με τέσσερα πλοία και η ANEK με δύο, λόγω οικονομικών δυσχερειών της τελευταίας)<sup>23</sup>. Στο ως άνω πλαίσιο, αρχικά, τα ποσοστά συμμετοχής στα κοινά ως άνω έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας ήταν [...]. Κατόπιν της από 8.2.2022 τροποποίησης του Κοινοπρακτικού, τα ποσοστά συμμετοχής διαμορφώθηκαν πλέον σε [...]<sup>24</sup>. Η ως άνω τροποποίηση επί των ποσοστών επήλθε καθώς [...]<sup>25</sup>. [...] με αντίστοιχη τροποποίηση των ποσοστών συμμετοχής των κοινοπρακτούντων μελών στην Κοινοπραξία.

33. Σύμφωνα με τους όρους του Κοινοπρακτικού, η Κοινοπραξία λύεται α) [...], β) [...], γ) σε περίπτωση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αίτησης για υπαγωγή στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα οποιουδήποτε μέλους της, δ) [...], ε) [...].

34. Στον κατωτέρω Πίνακα αναφέρονται τα δρομολόγια στην Κρήτη και την Αδριατική στα οποία δραστηριοποιούνταν τα Μέρη πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας και στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας:

Πίνακας 2: Δραστηριοποίηση των Μερών πριν και μετά την Κοινοπραξία στις αγορές Κρήτης και Αδριατικής				
	Δραστηριοποίηση Μερών πριν την Κοινοπραξία (2011)		Δραστηριοποίηση Μερών μετά την Κοινοπραξία - σήμερα (2023)	
	ΑΤΤΙΣΑ	ΑΝΕΚ	ΑΤΤΙΣΑ	ΑΝΕΚ
ΠΑΤΡΑ - ΑΝΚΟΝΑ	X	X	X	X
ΠΑΤΡΑ - ΒΕΝΕΤΙΑ	—	X	X	X
ΠΑΤΡΑ - ΜΠΑΡΙ	X	—	X	—
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	—	X	X	X
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	X	X	X	X

Πηγή: Η υπ' αρ. 4628/12.6.2023 επιστολή των Μερών

#### IV ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

35. Τόσο κατά την διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας όσο και με σχετικά έγγραφα που υπέβαλαν τα Μέρη και οι Τρίτοι, προβλήθηκαν οι ακόλουθες ενστάσεις<sup>26</sup>:

##### IV.1 ΕΝΣΤΑΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΚΛΗΘΕΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΑΡΤΥΡΕΣ

36. Κατά την ακροαματική διαδικασία της 17ης Ιουλίου 2023 και της 24ης Ιουλίου 2023 τα Μέρη διατύπωσαν ένσταση ως προς τον αριθμό των μαρτύρων που κλήθηκαν να εξεταστούν από την Ε.Α. και ένσταση περί του απαρα-

<sup>22</sup> Για την αυτεπάγγελτη έρευνα της Ε.Α. για την Κοινοπραξία βλ. σχετικά Έκθεση Πεπραγμένων 2020, σελ 86.

<sup>23</sup> Βλ. Γνωστοποίηση.

<sup>24</sup> [...].

<sup>25</sup> Βλ. Γνωστοποίηση.

<sup>26</sup> Οι βασικές θέσεις και οι ισχυρισμοί των Μερών και των Τρίτων εξετάζονται αναλυτικά στα επιμέρους κεφάλαια της παρούσας.

δέκτου της εξέτασης του [...] της ΜΙΝΟΑΝ, ως μάρτυρα, ενόψει της απόρριψης από την Ε.Α. των υπομνήματων που κατέθεσε η εταιρεία ως εκπροθέσμων<sup>27</sup>.

37. Οι εν λόγω ενστάσεις είναι απορριπτέες. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 23 του ΚΛΔ, η Ε.Α. μπορεί σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας να κλητεύσει στη συζήτηση οποιοδήποτε τρίτο ως μάρτυρα, εφόσον κρίνει ότι η συμμετοχή του συμβάλλει στην εξέταση της υπόθεσης. Η Ε.Α. έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια ως προς τον αριθμό και τα πρόσωπα τα οποία δύνανται να καλέσει ως μάρτυρες κατά τη συζήτηση μίας υπόθεσης. Το γεγονός, δε, ότι ένα υπόμνημα κατατεθέν από μία εταιρεία, κατά το άρθρο 23 παρ. 2 του ΚΛΔ, απερρίφθη για τυπικούς λόγους, ως εκπρόθεσμο από την Ε.Α., ουδόλως την εμποδίζει να καλέσει ως μάρτυρα, φυσικό πρόσωπο αυτής της εταιρείας, κατά το άρθρο 23 παρ. 1 του ΚΛΔ, εφόσον κρίνει ότι η συμμετοχή του συμβάλλει στην εξέταση της υπόθεσης. Σε κάθε, δε, περίπτωση, προβάλλονται αλυσιτελώς καθώς στα Μέρη δόθηκε η δυνατότητα να υποβάλουν ερωτήσεις σε όλους τους κληθέντες μάρτυρες και να διατυπώσουν τις απόψεις τους με την κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος, τηρουμένων όλων των εκ του νόμου προβλεπόμενων διαδικαστικών εγγυήσεων για την ακρόαση και άμυνά τους ενώπιον της Ε.Α.<sup>28</sup>.

38. Επίσης, τα Μέρη κατά την ακροαματική διαδικασία της 17ης Ιουλίου 2023 διατύπωσαν ένσταση περί του παραδεκτού της εξέτασης του [...] της ΑΤΤΙΣΑ, ως μάρτυρα, υπό την ιδιότητά του ως [...] του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), λαμβάνοντας υπόψιν ότι ως νόμιμος εκπρόσωπος της ΑΤΤΙΣΑ, θα παρίστατο στη συνέχεια καθ' όλη την διάρκεια της διαδικασίας εξέτασης της υπόθεσης μέχρι και την ολοκλήρωση της ακροαματικής. Η εν λόγω ένσταση έγινε ομόφωνα (χωρίς την ψήφο της Εισηγήτριας, Άννας Γκάτζιου) δεκτή από την Ε.Α. κατά τη συνεδρίαση της 17ης Ιουλίου 2023<sup>29</sup>, καθώς η ΑΤΤΙΣΑ είχε δικαίωμα να παρίσταται ο νόμιμος εκπρόσωπός της στην διαδικασία εξέτασης της υπόθεσης, γεγονός το οποίο δεν θα μπορούσε να συμβεί, αφής στιγμής το συγκεκριμένο φυσικό πρόσωπο εξεταζόταν και ως μάρτυρας, υπό την άλλη του ιδιότητα, του [...] του ΣΕΕΝ. Σε κάθε, δε, περίπτωση οι ισχυρισμοί που τέθηκαν από τους Τρίτους ως προς τις επιπτώσεις της εξετασθείσας συγκέντρωσης στο ΣΕΕΝ, εξετάστηκαν κατά την ακροαματική διαδικασία κατά τον τρόπο που αναλύεται εκτενώς κατωτέρω.

#### IV.2 ΕΝΣΤΑΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΘΕΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΣΘΕΝΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

39. Τα Μέρη, κατά την ακροαματική διαδικασία της 12ης και 17ης Ιουλίου 2023 καθώς και με το υπ' αρ. 184/14.07.2023 έγγραφό τους, κατέθεσαν ένσταση ως προς το εύρος του αντικειμένου το οποίο η Ε.Α. ανέθεσε

<sup>27</sup> Βλ. και το υπ' αρ. 197/24.07.2023 έγγραφου των Μερών.

<sup>28</sup> Βλ. το υπ' αρ. 208/31.07.2023 και 209/31.07.2023 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της ΑΤΤΙΣΑ και της ΑΝΕΚ, αντίστοιχα.

<sup>29</sup> Βλ. και υπ' αρ. 186/17.07.2023 επιστολή της Ε.Α.

στον Εμπειρογνώμονα να εξετάσει αναφορικά με το επιχείρημα της Προστασίας Προβληματικής Επιχείρησης.

40. Η εν λόγω ένσταση είναι απορριπτέα. Σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 7 του ν. 3959/2011, η Ε.Α. μπορεί να συμβουλευτεί εμπειρογνώμονες για ιδιαίτερα θέματα και προβλήματα εφόσον το κρίνει αναγκαίο και σκόπιμο ενώ σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 3 του ΚΛΔ, η Ε.Α. μπορεί να διατάζει πραγματογνωμοσύνες και να ορίζει εμπειρογνώμονες για τη διερεύνηση ζητημάτων των οποίων απαιτούνται ειδικές γνώσεις. Η Ε.Α. έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια να συμβουλευτεί εμπειρογνώμονες για ιδιαίτερα θέματα και θέματα για τα οποία απαιτούνται ειδικές γνώσεις, χωρίς να περιορίζεται ως προς το αντικείμενο. Εν προκειμένω, το αντικείμενο της πραγματογνωμοσύνης που τέθηκε στον Εμπειρογνώμονα ήταν πολύ συγκεκριμένο και αφορούσε στην ανάλυση του κατάλληλου αντιπαραδείγματος στο πλαίσιο του επιχειρήματος της ΠΠΕ, ήτοι, τις συνθήκες που θα επικρατούσαν στην αγορά στην περίπτωση που δεν ολοκληρώνονταν η υπό εξέταση συγκέντρωση. Σημειωτέον ότι το επιχείρημα της ΠΠΕ αντιμετωπιζόταν για πρώτη φορά σε υπόθεση από την Ε.Α. Σε κάθε, δε, περίπτωση, προβάλλεται αλυσιτελώς καθώς στα Μέρη γνωστοποιήθηκε εγκαίρως το προσδιορισθέν από την Ε.Α. αντικείμενο της Πραγματογνωμοσύνης<sup>30</sup>, δόθηκε πρόσβαση στην Έκθεση Εμπειρογνώμονα Ε.Α. καθώς και η δυνατότητα να υποβάλουν ερωτήσεις στον Εμπειρογνώμονα και να διατυπώσουν τις απόψεις τους με την κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος, τηρουμένων όλων των εκ του νόμου προβλεπόμενων διαδικαστικών εγγυήσεων για την ακρόαση και άμυνά τους ενώπιον της Ε.Α.<sup>31</sup>.

#### IV.3 ΕΝΣΤΑΣΗ ΛΟΓΩ ΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΜΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

41. Οι Τρίτοι, με το υπ' αρ. 198/24.07.2023 έγγραφό τους, κατέθεσαν ένσταση λόγω μη πρόσβασης σε ουσιαστικό μέρος της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης και λόγω μη πρόσβασης στην ενότητα της Έκθεσης ως προς το επιχείρημα της ΠΠΕ (εφόσον τέτοια ενότητα υπήρχε). Συναφώς, οι Τρίτοι κατέθεσαν ένσταση λόγω μη δυνατότητας υποβολής στον Εμπειρογνώμονα ερωτήσεων. Τέλος, διατύπωσαν ένσταση ως προς τη γλώσσα σύνταξης της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης, η οποία ήταν στην αγγλική.

42. Οι εν λόγω ενστάσεις είναι απορριπτέες. Κατά την προπαρασκευαστική συνάντηση, η οποία διενεργήθηκε στις 05.07.2023 σύμφωνα με το άρθρο 23Α του ΚΛΔ, προκειμένου να ενημερωθούν από τον Πρόεδρο αναφορικά με την διαδικασία που θα ακολουθούσαν κατά την ορισθείσα στις 12 Ιουλίου 2023 συζήτηση της υπόθεσης και κατά την οποία συνάντηση τηρήθηκαν πρακτικά, τα Μέρη και οι Τρίτοι ενημερώθηκαν από τον Πρόεδρο, πέραν των άλλων, για το ενδεχόμενο ορισμού πραγματογνώμονα από την Ε.Α. και για τη λήψη πρόσβασης

<sup>30</sup> Βλ. την υπ' αρ. 181/14.06.2023 επιστολή της Ε.Α.

<sup>31</sup> Βλ. και το υπ' αρ. 208/31.07.2023 και 209/31.07.2023 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της ΑΤΤΙΣΑ και της ΑΝΕΚ, αντίστοιχα.

στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης σε αντίστοιχη μη εμπιστευτική έκδοση, εφόσον συντασσόταν<sup>32</sup>. Συναφώς κατά την ακροαματική της 12ης Ιουλίου 2023, οπότε και αποφασίστηκε από την Ολομέλεια ο ορισμός του Εμπειρογνώμονα, οι Τρίτοι ενημερώθηκαν εκ νέου από τον Πρόεδρο ότι θα λάβουν πρόσβαση σε μη εμπιστευτική έκδοση της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης Ε.Α. καθ' ο μέρος αφορούσε και στην πρόταση εξαγοράς της ANEK, την οποία είχαν υποβάλει οι εταιρείες ΣΙ ΤΖΕΤΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ΚΙΑΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και GOLDENSTEP SHIPPING LIMITED (βλ κατωτέρω αναλυτικά υπό ενότ. XII.2.2) και ότι ο Πραγματογνώμονας δεν θα εξεταζόταν ως μάρτυρας στην διαδικασία, βάσει του άρθρου 23 παρ. 1 του ΚΛΔ, περίπτωση κατά την οποία δόθηκε στους Τρίτους από την Ε.Α., η δυνατότητα να εξετάσουν μάρτυρες των Μερών ή τυχόν μάρτυρες κληθέντες από την Ε.Α<sup>33</sup>. Το τμήμα στο οποίο έλαβαν πρόσβαση οι Τρίτοι αφορούσε στην πρόταση εξαγοράς την οποία κατέθεσαν οι ως άνω αναφερόμενες εταιρείες. Τα υπόλοιπα τμήματα αφορούσαν σε εμπιστευτικά στοιχεία αναφορικά με τα Μέρη, στο πλαίσιο του επιχειρήματος της ΠΠΕ στα οποία οι Τρίτοι δεν μπορούσαν να λάβουν πρόσβαση. Ως προς τη γλώσσα σύνταξης της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης, δεν προκύπτει από πουθενά ότι αυτή έπρεπε να είχε συνταχθεί στην ελληνική. Κατά τα λοιπά, οι εν λόγω ενστάσεις προβάλλονται αορίστως. Αναφορικά, δε, με τα θέματα ουσίας της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης που τέθηκαν από τους Τρίτους με το ως άνω έγγραφό τους και με το υπ' αρ. 212/31.07.2023 συμπληρωματικό υπόμνημα, αυτά εξετάζονται αναλυτικώς κατωτέρω.

## Β Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

### Β.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

43. Υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποίησης μιας σχεδιαζόμενης συναλλαγής στην ΕΑ προκύπτει όταν συντρέχει η βασική προϋπόθεση της υπαγωγής της πράξης στην έννοια της συγκέντρωσης και επιπλέον πληρούνται τα ποσοτικά κριτήρια και οι τυπικές προϋποθέσεις του άρθρου 6 του ν. 3959/2011.

44. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, (α) στην περίπτωση κατά την οποία δύο ή περισσότερες προηγούμενες ανεξάρτητες επιχειρήσεις συγχωνεύονται με οποιονδήποτε τρόπο σε μια νέα επιχείρηση και παύουν ως εκ τούτου να υφίστανται ως χωριστές νομικές οντότητες, είτε (β) στην περίπτωση κατά την οποία ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση, ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο. Ειδικότερα, συγκέντρωση υφίσταται εφόσον με την εκάστοτε υπό εξέταση πράξη επέρχεται μόνιμη μεταβολή ως προς τα (φυσικά ή νομικά) πρόσωπα που ασκούν

έλεγχο ή ως προς την ποιότητα του ελέγχου που ασκείται επί της επιχείρησης - στόχου<sup>34</sup>.

45. Συγκέντρωση σύμφωνα με το υπό στοιχείο α) ανωτέρω μπορεί επίσης να υπάρξει όταν μια επιχείρηση απορροφάται από μία άλλη, η οποία διατηρεί τη νομική της ταυτότητα, ενώ η πρώτη παύει να υφίσταται ως νομική οντότητα<sup>35</sup>. Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι στις περιπτώσεις συγχώνευσης δια απορρόφησης η μεταβολή που επέρχεται με την πράξη συγχώνευσης στη νομική προσωπικότητα και στη δομή των συγχωνευόμενων εταιρειών είναι αυτή που οδηγεί σε μόνιμη μεταβολή στη διάρθρωση της αγοράς, ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο θα διαρθρωθεί ο έλεγχος στη νέα οντότητα<sup>36</sup>. Η συγχώνευση μέσω απορρόφησης συνιστά μορφή συγκέντρωσης ανεξαρτήτως της μορφής και των προσώπων που θα ασκούν έλεγχο στην απορροφώσα μετά την ολοκλήρωση της απορρόφησης. Ως εκ τούτου, η απορροφώσα παύει να ισχύει ως ξεχωριστή νομική οντότητα οπότε και η απόκτηση ελέγχου από μια επιχείρηση επί μίας άλλης δεν συνιστά το καθοριστικό κριτήριο διάγνωσης ύπαρξης συγκέντρωσης<sup>37</sup>.

46. Εν προκειμένω, διά της γνωστοποιηθείσας συγχώνευσης, διά απορρόφησης, πράξης, η ANEK κατόπιν ολοκλήρωσης της υπό εξέταση συναλλαγής θα πάψει να υφίσταται και θα υποκατασταθεί ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της από τη νέα οντότητα ΑΤΤΙCΑ. Ως εκ τούτου, η ΑΤΤΙCΑ θα συνιστά διάδοχο της ANEK. Με βάση τα ανωτέρω, η υπό κρίση συναλλαγή συνιστά συγκέντρωση επιχειρήσεων η οποία χρήζει γνωστοποίησης, κατά την έννοια του άρθρου 5 παρ. 2 στοιχ. α) του ν. 3959/2011.

### Β.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ

47. Για τον καθορισμό της αρμοδιότητας, ως συμμετέχουσες επιχειρήσεις θεωρούνται οι επιχειρήσεις που

<sup>34</sup> Έλεγχο συνιστά η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, ενώ όσον αφορά στα μέσα απόκτησης ελέγχου, ορίζεται ότι ο έλεγχος δύναται να απορρέει μεταξύ άλλων από δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν την δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων της επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών. Βλ. σχετικά αρθ. 5 παρ. 3 ν. 3959/2011.

<sup>35</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, 2008/C 95/01 (εφεξής «Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση») παρ. 9, καθώς και Υποθέσεις COMP/M. 1673 — Veba/VIAG της 13ης Ιουνίου 2000, COMP/M.1806 — AstraZeneca/Novartis της 26ης Ιουλίου 2000, COMP/M.2208 — Chevron/Texaco της 26ης Ιανουαρίου 2001, IV/M.1383 — Exxon/Mobil της 29ης Σεπτεμβρίου 1999. Συγκέντρωση, κατά την έννοια του άρθρου 3 παρ. 1 του Κανονισμού 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων (εφεξής «Κανονισμός Συγκεντρώσεων») στοιχείο α), δεν θεωρείται ότι υπάρχει εάν η εταιρεία-στόχος συγχωνεύεται με θυγατρική της αποκτώσας επιχείρησης, με αποτέλεσμα η μητρική επιχείρηση να αποκτά τον έλεγχο της επιχείρησης-στόχου βάσει του άρθρου 3 παρ. 1 στοιχείο β) του Κανονισμού Συγκεντρώσεων. Βλ. COMP/M.2510 — Cendant/Galileo της 24<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001.

<sup>36</sup> Βλ. απόφαση ΕΑ 534/VI/2012.

<sup>37</sup> Βλ. Ritter/Braun, European Competition Law: A practitioner's guide, 3rd edition, Kluwer Law, σελ. 51.

<sup>32</sup> Βλ. το από 05.07.2023 πρακτικό οργάνωσης συζήτησης κατά το άρθρο 23<sup>Α</sup> του ΚΛΔ.

<sup>33</sup> Βλ. σχετικά τις υπ' αρ. οικ. 134/21.06.2023, 135/21.06.2023 και 183/14.07.2023 επιστολές της Ε.Α. προς τους Τρίτους.

μετέχουν στη συγκέντρωση. Σε μια συγχώνευση, συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι όλες οι συγχωνευόμενες οντότητες<sup>38</sup>. Η παρούσα υπόθεση αφορά στην συγχώνευση με απορρόφηση της ANEK από την ΑΤΤΙCΑ. Επομένως, ως συμμετέχουσες, για τον καθορισμό της αρμοδιότητας, στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, θεωρούνται αφενός η απορροφώσα ΑΤΤΙCΑ και αφετέρου η απορροφώμενη ANEK.

48. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισαν τα Γνωστοποιούντα Μέρη και τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων, οι υπολογισθέντες κατά το άρθρο 10 του ν. 3959/2011, κύκλοι εργασιών τους, κατά την ημερομηνία της γνωστοποίησης<sup>39</sup>, ήτοι κατά την προηγούμενη, ελέγχουσα την ΑΤΤΙCΑ, εταιρεία, παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 3: Κύκλοι εργασιών έτους 2021 (σε '000 €)		
	Παγκόσμιος	Ελληνικός
MIG	[...]	[...]
Όμιλος Attica <sup>40</sup>	[...]	[...]
ANEK	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]
Πηγή: Έντυπο Γνωστοποίησης		

49. Βάσει του ανωτέρω Πίνακα, πληρούνται τα ποσοτικά όρια που τίθενται με τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, δεδομένου ότι για το έτος 2021: (α) ο κύκλος εργασιών των Γνωστοποιούντων Μερών στην Ελλάδα, υπερβαίνει έκαστος τα 15.000.000 ευρώ ενώ (β) ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών των Μερών υπερβαίνει τα 150.000.000 ευρώ. Επιπλέον, η παρούσα συναλλαγή δεν έχει ενωσιακή διάσταση, διότι δεν πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004.

### 5.3 ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΗΚΟΥΣΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

50. Η Συμφωνία μεταξύ της ΑΤΤΙCΑ και των Πιστωτών και Μετόχων της ANEK υπεγράφη στις 23.9.2022, η δε Γνωστοποίηση υπεβλήθη ηλεκτρονικά στις 24.10.2022,

<sup>38</sup> Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 132.

<sup>39</sup> Σε συνέχεια της υπ' αρ. 811/2023 απόφασης της ΕΑ περί έγκρισης της απόκτησης αποκλειστικού ελέγχου επί της ΑΤΤΙCΑ, άμεσα από τη STRIX και έμμεσα από την BLANTYRE και της ολοκλήρωσης της σχετικής συναλλαγής στις 12.5.2023, οι υπολογισθέντες κατά το άρθρο 10 του ν. 3959/2011, κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων, παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα:

Κύκλοι εργασιών έτους 2021 (σε '000 €)		
	Παγκόσμιος	Ελληνικός
BLANTYRE	[...]	[...]
Όμιλος Attica	[...]	[...]
ANEK	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]
Πηγή: Έντυπο Γνωστοποίησης και απόφαση ΕΑ 811/2023		

<sup>40</sup> Κύκλος εργασιών με βάση τη γεωγραφική κατανομή των πελατών, ήτοι επιμερισμένος βάσει της γεωγραφικής περιοχής/του τόπου του πελάτη έκδοσης και χρέωσης εισιτηρίων.

και έλαβε τον αριθ. 9484/25.10.2022, ήτοι υπεβλήθη εντός της προβλεπόμενης από το άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011 τριακονθήμερης προθεσμίας. Συνεπώς, η γνωστοποιηθείσα πράξη υποβλήθηκε εμπρόθεσμα, βάσει του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, και είναι παραδεκτή<sup>41</sup>.

51. Η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση κατέστη πλήρης και προσηκούμενη στις 3.4.2023, δεδομένης της ανάγκης συμπλήρωσης του φακέλου. Εν συνεχεία, κατά την εξέταση της Γνωστοποίησης διαπιστώθηκε ότι σε ορισμένες από τις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορούσε η γνωστοποιηθείσα πράξη προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό τους με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, στις 4.5.2023 εκδόθηκε η σχετική πράξη του Προέδρου της ΕΑ εκκίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 8 παρ. 4 και 11 του ν. 3959/2011<sup>42</sup>. Ως καταληκτική ημερομηνία εισαγωγής της υπόθεσης ενώπιον της ΕΑ ορίστηκε η 19.6.2023<sup>43</sup> και ως καταληκτική ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της ΕΑ η 5.8.2023<sup>44</sup>.

### 5.4 Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

52. Προκείμενου να συλλεχθούν απόψεις και πληροφορίες για την υπό κρίση υπόθεση, η Υπηρεσία, πέραν των Μερών, απευθύνθηκε, μέσω ερωτηματολογίων για παροχή στοιχείων, στις ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις επηρεαζόμενες αγορές. Συγκεκριμένα εστάλησαν επιστολές προς τις εταιρείες ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε., ΖΑΝΤΕ FERRIES Α.Ν.Μ.Ε.Ζ. Α.Ε., GOLDEN STAR FERRIES Ν.Ε., SEASPEED FERRIES, FAST FERRIES Ν.Ε., MINOAN Α.Ν.Ε., CRETA CARGO LINES, AEINAYTHS, ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΜΑΙΣΤΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ ΝΕ, ΣΑΟΣ FERRIES, ALCO SHIPPING ΝΕ, ΔΟΔΕΚΑΝΙΣΟΣ SEAWAYS, ΑΕΓΕΑΝ SEA LINES, HORIZON SEA LINES, PANELENNIC Ν.Ε., NOBEL MARITIME INC, με τον διακριτικό τίτλο VENTOURIS FERRIES.

53. Πέραν των ανωτέρω ακτοπλοϊκών εταιρειών, η Υπηρεσία απευθύνθηκε στους Πιστωτές και Μετόχους της ANEK (ALPHA BANK, ΑΤΤΙCΑ BANK, ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ΒΑΡΜΙΝ) στον Όμιλο Τράπεζας Πειραιώς, στην BLANTYRE, σε μεταφορικές εταιρείες<sup>45</sup>, στην Ομοσπον-

<sup>41</sup> Προσκομίσθηκε το προβλεπόμενο στο άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 3959/2011 ποσό των €1.100 και εν συνεχεία το προβλεπόμενο στο εδ. β' της παρ. 1 του άρθρου 45 ποσό των 3.000 ευρώ, λόγω εκκίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης καθώς και το φύλλο της εφημερίδας «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ» της 26<sup>ης</sup>.10.2022 στο οποίο δημοσιεύθηκε η δημόσια ανακοίνωση σε σχέση με την ανωτέρω συγκέντρωση (βλ. σελ. 29), ενώ σχετική ανάρτηση έγινε και στον διαδικτυακό τόπο της ΕΑ την 04.11.2022 κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και στην απόφαση ΕΑ 780/2022.

<sup>42</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3504/4.5.2023 απόφαση του Προέδρου της ΕΑ.

<sup>43</sup> Βλ. άρθρο 8 παρ. 5 του ν. 3959/2011 σύμφωνα με την οποία «...η υπόθεση εισάγεται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε προθεσμία σαράντα πέντε (45) ημερών από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης».

<sup>44</sup> Βλ. άρθρο 8 παρ. 6 του ν. 3959/2011 σύμφωνα με την οποία «Με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία εκδίδεται μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης, απαγορεύεται...».

<sup>45</sup> Πρόκειται για τις ακόλουθες μεταφορικές εταιρείες, ήτοι: [...].

δία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), στην Ομοσπονδία Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος, σε ταξιδιωτικά πρακτορεία<sup>46</sup>, στο Υπουργείο Τουρισμού και στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας, στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Ελαφρών Φορτηγών, στην Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού, στον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων, στον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, στον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, στον Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων, προκειμένου να συλλεχθούν πληροφορίες και να σταθμιστούν οι απόψεις τους για την υπό εξέταση υπόθεση.

## VI ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### VI.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

#### VI.1.1 ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

54. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα διέπονται από τον ν. 4948/2022<sup>47</sup>, ο οποίος κατ' επανάληψη του ν. 2932/2001 προβλέπει την απελευθέρωση της αγοράς της εγχώριας ακτοπλοΐας με την άρση του καμποτάζ<sup>48</sup>. Δημιουργήθηκε ειδικότερα ένα γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, με στόχο τη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα καθώς και των νησιών μεταξύ τους. Με τον ως άνω νόμο ρυθμίζονται αφενός οι γραμμές τακτικής δρομολόγησης και αφετέρου οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες αφορούν σε γραμμές για τις οποίες δεν εκδηλώθηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον (άγονες).

55. Δυνάμει της παρ. 1 του άρθρου 170 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου<sup>49</sup> (ΚΔΝΔ), θεσπίστηκε το

<sup>46</sup> Πρόκειται για τα ακόλουθα ταξιδιωτικά πρακτορεία, ήτοι: [...].

<sup>47</sup> ν. 4948/2022 «Κύρωση κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών» (Α' 125). Με το άρθρο 48 περ. γ του ν. 4948/2022 καταργήθηκε ο ν. 2932/2001, με τον οποίο ρυθμιζονταν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές και ο οποίος μετέφερε στην ελληνική έννομη τάξη τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

<sup>48</sup> Το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 4948/2022 ορίζει ότι «Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματοαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1373/1983 (Α' 92), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., και φέρουν τη σημαία του».

<sup>49</sup> (Α' 261/1973).

π.δ. 814/1974<sup>50</sup>, με το οποίο καθορίστηκαν οι κατηγορίες των επιβατών δρομολογιακών γραμμών προς εξυπηρέτηση της μεταφοράς μεταξύ των ελληνικών λιμένων. Κατά το άρθρο 2 του εν λόγω π.δ. οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε α) κύριες δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες, έχουν ως λιμένα αφετηρίας τον Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους του ενός Νομούς, β) δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες και έχουν ως λιμένα αφετηρίας έτερο πλην του Πειραιά λιμένα και εκτείνονται σε περισσότερους του ενός Νομούς και σε γ) τοπικές δρομολογιακές γραμμές<sup>51</sup>.

56. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου κάθε έτους, εκδίδεται υπουργική απόφαση, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)<sup>52</sup> για τον καθορισμό Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και τη διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες<sup>53</sup>. Το εν λόγω δίκτυο δεν καθορίζει τις γραμμές, αφού αυτές είναι ενδεικτικές για τους πλοιοκτήτες, ωστόσο, λαμβάνεται υπόψη για την επιδότηση των «κενών» των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, όπως αυτά προκύπτουν μετά από την υποβολή των ετήσιων και ελεύθερων δηλώσεων των πλοιοκτητών σχετικά με την τακτική δρομολόγηση των πλοίων τους<sup>54</sup>. Στο πλαί-

<sup>50</sup> (Α' 359/1974).

<sup>51</sup> Οι τοπικές δρομολογιακές γραμμές συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες με τις ακόλουθες διακρίσεις i) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού και σε απόσταση μέχρι τρία ναυτικά μίλια, ii) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού και σε απόσταση μεγαλύτερη από τρία ναυτικά μίλια, iii) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού, σε απόσταση μεγαλύτερη από τρία ναυτικά μίλια, υφισταμένης όμως παράλληλως και κύριας ή δευτερεύουσας δρομολογιακής γραμμής που συνδέει εν όλω ή εν μέρει τους ίδιους λιμένες, και iv) η γραμμή Αργοσαρωνικού, ήτοι η συνδέουσα τον Πειραιά με τους λιμένες Αίγινας - Μεθάνων - Πόρου - Ύδρας - Ερμιόνης - Σπετσών- Π. Χελίου και Λεωνιδίου. Επίσης ως τοπικές δρομολογιακές γραμμές θεωρούνται αυτές οι οποίες συνδέουν δύο χερσαίες οδικές αρτηρίες, οι οποίες διακόπτονται από λωρίδα θάλασσας εύρους μέχρι τριών ναυτικών μιλίων ή σημεία των ακτών της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τα απέναντι νησιά, της ίδιας ως ανωτέρω κατά μέγιστον απόστασης ανεξαρτήτως της υπαγωγής των συνδεόμενων σημείων στα όρια του ίδιου Νομού, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως, την διακίνηση οχημάτων. Βλ. σχετικά την ΥΑ 2253.1-1/76240/2022 (Β'5542/27.10.2022) αναφορικά με τον καθορισμό ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες για τη δρομολογιακή περίοδο 01.11.2023- 31.10.2024.

<sup>52</sup> Βλ. αναλυτικά για το ΣΑΣ άρθρο 20 του ν. 4948/2022.

<sup>53</sup> Βλ. ενδεικτικά για τα έτη 2022 και 2023 τις 2253.1-1/75649/2021 (Β' 4833) και 2253.1-1/76240/2022 (Β' 5542) υπουργικές αποφάσεις αντίστοιχα, και άρθρο 2 παρ. 4 του ν. 4948/2022.

<sup>54</sup> Προκειμένου να διασφαλισθεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας, το δίκτυο που προκύπτει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης ελέγχεται από το ΣΑΣ και αξιολογείται προκειμένου να διαπιστωθεί η συγκοινωνιακή κάλυψη και να επιδοτηθούν τα ενδεχόμενα κενά των ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Κατά την αξιολόγηση, ελέγχονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα κριτήρια: α) αν οι νησιωτικοί λιμένες που βρίσκονται σε πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα με ηπειρωτικά λιμάνια, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με μια τουλάχιστον κύρια γραμμή, β) αν τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον τρεις ημέρες την εβδομάδα απευθείας ή με ανταπόκριση με την πρωτεύουσα του Νομού όπου υπάγονται

σιο αυτό, με υπουργική απόφαση, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Δεν απαιτείται γνώμη του ΣΑΣ για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας<sup>55</sup>.

57. Πιο συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, που πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης του άρθρου 3 παρ. 2 του ν. 4948/2022<sup>56</sup>, υποβάλλουν, μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους, δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων τους (επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού, φορτηγού)<sup>57</sup>, για περίοδο ενός (1) έτους, ήτοι για την περίοδο από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου κάθε έτους, έως την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου του επομένου έτους (τακτική δρομολόγηση). Η αρμόδια υπηρεσία εκδίδει μέχρι την 10<sup>η</sup> Φεβρουαρίου δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20<sup>η</sup> Φεβρουαρίου του ιδίου έτους να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια υπηρεσία ανακοινώνει τις πιθανές τροποποιήσεις μέχρι την 28<sup>η</sup> Φεβρουαρίου. Μετά την 31<sup>η</sup> Μαρτίου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τις δηλώσεις δρομολόγησης πλοίων, μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων<sup>58</sup>.

58. Σε ειδικές περιπτώσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς τα στοιχεία των δρομολογίων αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι: α) οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στον λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μετα-

διοικητικά, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με τοπικές γραμμές και γ) αν τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην ίδια Περιφέρεια συνδέονται τουλάχιστον μια ημέρα την εβδομάδα απευθείας ή με ανταπόκριση με την έδρα της Περιφέρειας - Βλ. άρθρο 3 των υπ' αρ. 2253.1-1/75649/2021 (Β' 4833) και 2253.1-1/76240/2022 (Β' 5542) υπουργικών αποφάσεων.

<sup>55</sup> Βλ. την παρ. 6 του άρθρου 2 του ν. 4948/2022.

<sup>56</sup> Ήτοι το πλοίο να πληροί τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών, να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, να μην συμπληρώνει ηλικία τριάντα ετών από την ημερομηνία καθέλκυσης, η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος δεν έχει καταδικαστεί για συγκεκριμένες παραβάσεις.

<sup>57</sup> Σημειώνεται ότι, αναφορικά με τα επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία οι προϋποθέσεις και η διαδικασία τακτικής δρομολόγησής τους είναι ίδιες με αυτές που ορίζονται στις παρ. 2 έως 6 του άρθρου 3 και στις παρ. 2, 3, 4 και 7 του άρθρου 4 του ν. 4948/2022, και περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο 5 του ν. 4948/2022. Η δρομολόγηση γίνεται κατά τη διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων μηνών, από τους οποίους οι τρεις θερινοί μήνες, ήτοι ο Ιούνιος, ο Ιούλιος και ο Αύγουστος, είναι συνεχόμενοι.

<sup>58</sup> Βλ. άρθρο 4 παρ. 3 του ν. 4948/2022.

φορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στον χρόνο που δηλώνει και γ) η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών. Μάλιστα στις περ. α) και β) οι πλοιοκτήτες καλούνται να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις, για την επίλυση των προβλημάτων. Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων, κατόπιν γνωμοδότησης του ΣΑΣ<sup>59</sup>.

59. Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική. Ως εκ τούτου, ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού, δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολογία, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένης της δρομολογιακής γραμμής και του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, επιτρέπεται με υποβολή σχετικού αιτήματος και με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος. Η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος<sup>60</sup>.

60. Συναφώς, κατόπιν αιτήματος πλοιοκτήτριας εταιρείας επιτρέπεται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ η δρομολόγηση ενός επιπλέον πλοίου κατά τη χρονική περίοδο από Ιούνιο μέχρι Σεπτέμβριο (επιπλέον πλοίο), στη δρομολογιακή γραμμή ή μέρος αυτής για την οποία έχει ανακοινωθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρεία δήλωση τακτικής δρομολόγησης πλοίου, και για συνεχόμενο διάστημα το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των εξήντα ημερών. Το αίτημα για τη δρομολόγηση του επιπλέον πλοίου υποβάλλεται τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη των δρομολογίων<sup>61</sup>.

61. Πέραν της τακτικής δρομολόγησης επιτρέπεται η εκπρόθεσμη δρομολόγηση εφόσον υποβληθεί σχετικό αίτημα από κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία και εφόσον κριθεί με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 3 του ν. 4948/2022 αναφορικά με το πλοίο και τον πλοιοκτήτη, ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες οι οποίες δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία και δεν προκαλούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών<sup>62</sup>.

62. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται στις ακόλουθες περιπτώσεις: α) για χρονικό διάστημα μέχρι εξήντα (60) ημέρες, εντός του οποίου διενεργείται υποχρεωτικά, εφόσον απαιτείται, και η ετήσια επιθεώρηση του πλοίου, β) για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και

<sup>59</sup> Βλ. άρθρο 4 παρ. 4 του ν. 4948/2022.

<sup>60</sup> Βλ. άρθρο 7 παρ. 1, 2 του ν. 4948/2022.

<sup>61</sup> Βλ. άρθρο 4 παρ. 6 του ν. 4948/2022.

<sup>62</sup> Βλ. άρθρο 4 παρ. 5 του ν. 4948/2022.

για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο για αυτήν, γ) για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου, και δ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανωτέρας βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Διευκρινίζεται ακόμη, ότι με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του ΣΑΣ, μπορεί να ορίζεται ειδικότερα η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων: α) μέχρι 45 συνεχόμενες ημέρες, εφόσον οι κοινωνιακές ανάγκες της γραμμής καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία, β) σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων με εποχιακή μόνο κίνηση<sup>63</sup>.

63. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων για την τακτική δρομολόγηση, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4948/2022 και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες ή επείγουσες κοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία (έκτακτη δρομολόγηση). Η έκτακτη δρομολόγηση δεν μπορεί να υπερβαίνει χρονικό διάστημα 30 ημερών με δυνατότητα παράτασης, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μόνο μία φορά και μέχρι 30 επιπλέον ημέρες, εφόσον δεν έχουν εξαλειφθεί οι λόγοι που τη δικαιολογούν<sup>64</sup>. Έκτακτη δρομολόγηση είναι δυνατή και στις γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας<sup>65</sup>.

64. Σημειώνεται ακόμη, ότι σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου<sup>66</sup>, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον υποβάλλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4948/2022<sup>67</sup>.

<sup>63</sup> Βλ. άρθρο 7 παρ. 3 του ν. 4948/2022.

<sup>64</sup> Βλ. άρθρο 8 παρ. 1 του ν. 4948/2022.

<sup>65</sup> Βλ. άρθρο 9 παρ. 5 του ν. 4948/2022.

<sup>66</sup> Βλ. άρθρο 6 του ν. 4948/2022.

<sup>67</sup> Σύμφωνα με τη διάταξη, «Η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος: δα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους, για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, τα αδικήματα του άρθρου 291 ΠΚ, πειρατεία, διακίνηση ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, χρεοκοπία με δόλο, για τα αδικήματα που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 και στο άρθρο 4 του ν. 4557/2018 (Α' 139), δβ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) δγ) είναι φορολογικά και ασφαλιστικά ενήμερος ως προς τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας όπου είναι εγκατεστημένος».

#### VI.1.2 ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ<sup>68</sup>

65. Σε περίπτωση που α) δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης πλοίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 του ν. 4849/2022, ή β) οι δηλώσεις που έχουν υποβληθεί δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του ως άνω άρθρου ή γ) δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας ενός έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών<sup>69</sup> (αποκλειστική εξυπηρέτηση γραμμών).

66. Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το αργότερο μέχρι την 30<sup>η</sup> Απριλίου κάθε έτους, (ήτοι εντός τριών μηνών από τη πάροδο της προθεσμίας δήλωσης δρομολογίων και εντός ενός μηνός από την ενημέρωση των αρμοδίων λιμενικών αρχών και λοιπών φορέων περί των τελικών δηλώσεων δρομολόγησης και κατόπιν σχετικής πρόσκλησης η οποία δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία εφημερίδα πανελληνίας εμβέλειας<sup>70</sup>, καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών άνευ μισθώματος με σύναψη σχετικής σύμβασης<sup>71</sup>.

67. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν έχουν υποβληθεί προτάσεις μέσω της ως άνω διαδικασίας αποκλειστικής εξυπηρέτησης γραμμών ή οι προτάσεις που υποβλήθηκαν δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της πρόσκλησης και δεν έχουν υποβληθεί ούτε δηλώσεις εκπρόθεσμης δρομολόγησης, οι οποίες ικανοποιούν τις ανάγκες της δρομολογιακής γραμμής ή γραμμών, στις οποίες αφορά η πρόσκληση, προκηρύσσεται, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, μειοδοτικός διαγωνισμός<sup>72</sup> για τη

<sup>68</sup> Για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που σύνηψαν τα Μέρη για την περίοδο 2018 - 2022 βλ. αναλυτικά ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V.

<sup>69</sup> Βλ. άρθρο 9 παρ. 1 του ν. 4948/2022.

<sup>70</sup> Βλ. άρθρο 9 παρ. 2 και 3 του ν. 4948/2022. Στην πρόσκληση αναφέρονται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η δρομολογιακή γραμμή ή γραμμές, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και την ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της σύμβασης, το ύψος της εγγυητικής επιστολής, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάπτωσης αυτής, η σταδιακή απόδοσή της στον εγγυητή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη και τα θέματα τα οποία αφορούν στους ναύλους.

<sup>71</sup> Σημειώνεται ότι κατά τα έτη 2018-2022 δεν συνήφθη καμία σύμβαση στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας αποκλειστικής εξυπηρέτησης γραμμών και όλες οι συμβάσεις συνήφθησαν κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας έναντι μισθώματος. Βλ. υπ' αρ. 3271/26.4.2023 απαντητική επιστολή του Υπουργείου.

<sup>72</sup> Σημειώνεται ότι ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία

σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας από ένα έως δώδεκα έτη, έναντι μισθώματος<sup>73,74</sup> (συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έναντι μισθώματος (επιδοτούμενες)<sup>75</sup>- εφεξής και «ΣΔΥ»). Οι όροι της προκήρυξης των εν λόγω διαγωνισμών αποτελούν όρους της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας<sup>76</sup>.

68. Ειδικότερα, οι διαγωνισμοί που προκηρύσσονται είναι ανοιχτοί, δημόσιοι διεθνείς μειοδοτικοί διαγωνισμοί και αφορούν στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας, οι οποίοι ομοίως δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία εφημερίδα πανελλήνιας εμβέλειας. Σε περίπτωση που ο αρχικός διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, ο διαγωνισμός δύναται να επαναληφθεί μετά από γνωμοδότηση του ΣΑΣ. Οι συμμετέχοντες στον διαγωνισμό οφείλουν να διαθέτουν πλοίο ή πλοία τα οποία πληρούν τα ελάχιστα απαιτούμενα χαρακτηριστικά<sup>77</sup> που αναφέρονται στην εκάστοτε προκήρυξη και δύνανται να εκτελούν τη δρομολογιακή γραμμή για την οποία έχει κατατεθεί προσφορά. Η επιλογή των προσωρινών μειοδοτών γίνεται με σειρά προτεραιότητας κατηγορίας πλοίων και εν συνεχεία με τη δυνατότητα αντικατάστασής του. Τα πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: α) πλοία μήκους άνω των 100 μ., β) πλοία μήκους μεγαλύτερου των 75 μ. και μικρότερου ή ίσου

για την εξυπηρέτηση μίας ακτοπλοϊκής γραμμής υπάρχει ένας μόνο ενδιαφερόμενος μειοδότης, το διαγωνιστικό πλαίσιο υφίσταται στη βάση της βέλτιστης δυνατής επιλογής με αντικειμενικές προϋποθέσεις, οι οποίες αφορούν, αφενός στο κατά το δυνατόν χαμηλότερο μίσθωμα και αφετέρου σε συγκεκριμένα ποιοτικά κριτήρια που τίθενται από την προκήρυξη, όπως η ηλικία του προσφερόμενου πλοίου, η μεταφορική του ικανότητα κ.λπ. με σκοπό τη διασφάλιση ενός απολύτως ικανοποιητικού επιπέδου κοινωνικής για τους κατοίκους των νησιών. Βλ. υπ' αρ. 3271/26.4.2023 επιστολή του Υπουργείου.

<sup>73</sup> Βλ. άρθρο 10 παρ. 1 του ν. 4948/2022.

<sup>74</sup> Διευκρινίζεται ότι στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας αναφέρεται το μίσθωμα ανά πλήρες δρομολόγιο στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η επιστροφή, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στην εκάστοτε σύμβαση.

<sup>75</sup> Σε αντιδιαστολή με τις μη επιδοτούμενες γραμμές για τις οποίες υφίσταται υποχρέωση από την προκήρυξη διενέργειας του δρομολογίου π.χ. Πειραιάς-Σαντορίνη, για την οποία όμως η ανάδοχος εταιρεία δεν αποζημιώνεται.

<sup>76</sup> Σημειώνεται ότι, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται, μετά από διενέργεια μειοδοτικού διαγωνισμού, μπορεί να παρατείνονται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ, πριν από τη λήξη τους, με τους ίδιους όρους, είτε εφάπαξ, είτε αλλεπάλληλα, για χρονικό διάστημα μέχρι και τέσσερις μήνες συνολικά. Βλ. άρθρο 12 του ν. 4948/2022.

<sup>77</sup> Αναφέρονται ενδεικτικά τα εξής: συγκεκριμένη μεταφορική ικανότητα επιβατών, συγκεκριμένο μήκος, συγκεκριμένη ηλικία πλοίου, συγκεκριμένη επιφάνεια φόρτωσης για οχήματα/φορτηγά, να είναι κατάλληλα για την ασφαλή προσέγγιση στα λιμάνια των γραμμών που εκδηλώνεται ενδιαφέρον. Ανάλογα με την κατηγορία στην οποία υπάγεται ένα πλοίο βάσει των χαρακτηριστικών του, προσδιορίζεται στην προκήρυξη και το συνολικό ποσό της επιδότησης που θα λάβει σε περίπτωση κατακύρωσης του διαγωνισμού, ήτοι πλοίο νεότερης ηλικίας λαμβάνουν μεγαλύτερο ποσό επιδότησης σε σχέση με παλαιότερα πλοία.

των 100 μ. και γ) πλοία μήκους μικρότερου ή ίσου των 75 μ. Ανάλογα με την κατηγορία των προσφερόμενων πλοίων διαμορφώνεται και το εκάστοτε μίσθωμα.

69. Για το χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού (αρχικού ή και επαναληπτικών) και την υπογραφή του εγγράφου της σύμβασης, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή εξουσιοδοτημένο από αυτόν όργανο, μπορεί για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών, να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, τη διενέργεια δρομολογίων σε πλοιοκτήτη πλοίου που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος (απευθείας ανάθεση)<sup>78</sup>. Απευθείας ανάθεση κατά τα ανωτέρω είναι δυνατή και στην περίπτωση μη εκτέλεσης των δρομολογίων, λόγω αθέτησης της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη ή αδυναμίας εκτέλεσης αυτών για οποιονδήποτε λόγο, στο πλαίσιο, είτε τακτικής (εμπρόθεσμης ή εκπρόθεσμης<sup>79</sup>) δρομολόγησης, είτε με οποιασδήποτε μορφής σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αν κρίνεται απολύτως αναγκαίο, για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, καθώς και στην περίπτωση αδυναμίας για οποιονδήποτε λόγο, κάλυψης των ως άνω αθετούμενων δρομολογίων<sup>80</sup>.

70. Σημειώνεται ότι είναι δυνατό να δραστηριοποιούνται σε ίδιες δρομολογιακές γραμμές ή τμήματα αυτών εταιρείες που λειτουργούν τόσο με ελεύθερη δρομολόγηση όσο και με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο στις περιπτώσεις αυτές, η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έρχεται να καλύψει κενά και πραγματικές ανάγκες που δεν καλύπτει πλήρως η ελεύθερη δρομολόγηση (πχ. συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα ή συχνότητα εξυπηρέτησης)<sup>81</sup>.

71. Συμπερασματικά, εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές ρυθμίζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε αφενός, με τις προβλεπόμενες αυστηρές προθεσμίες (υποβολή αιτήσεων δρομολόγησης μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου για τη δρομολογιακή περίοδο που ξεκινά δέκα μήνες μετά, ήτοι την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του ίδιου έτους) να ολοκληρώνεται εγκαίρως η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης, και αφετέρου να υφίσταται η δυνατότητα, μέσω των έκτακτων δρομολογήσεων και των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας να καλύπτονται ανάγκες, καθώς και κενά δρομολογίων σε προορισμούς οι οποίοι δεν εξυπηρετούνται από τα δηλωθέντα δρομολογημένα πλοία.

<sup>78</sup> Βλ. άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 4948/2022.

<sup>79</sup> Για την εκπρόθεσμη τακτική δρομολόγηση βλ. άρθρο 4 παρ. 5 του ν. 4948/2022.

<sup>80</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν. 4948/2022 η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται το αργότερο μέχρι την έναρξη της εκτέλεσης δρομολογίων με τακτική (εμπρόθεσμη ή εκπρόθεσμη) δρομολόγηση, διαφορετικά μέχρι τη σύναψη σύμβασης αποκλειστικής εξυπηρέτησης της δρομολογιακής γραμμής και σε περίπτωση που δεν συναφθεί τέτοια σύμβαση μέχρι την προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού, οπότε έχει εφαρμογή το άρθρο 11 του ν. 4948/2022.

<sup>81</sup> Βλ. υπ' αρ. 3271/26.4.2023 απαντητική επιστολή του Υπουργείου, στοιχείο ε.



### VI.1.3 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ

72. Το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο στις θαλάσσιες ενδομεταφορές συμπληρώνεται με σειρά υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις καθώς και το ύψος των ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών καθαρού ναύλου<sup>82</sup>.

73. Ειδικότερα η υπ' αρ. 3323.1/01/05<sup>83</sup> υπουργική απόφαση, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει μέχρι 30.4.2024<sup>84</sup>, καθορίζει τις ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, ιδιωτικής χρήσης οχημάτων (μέχρι 4,25 μ.), φορτηγών (ανά μήκος) και εμπορευμάτων πλοίων ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά κατηγορία πλοίου, πέραν των οποίων η τιμολόγηση θεωρείται υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον. Ο ανώτατος επιτρεπόμενος καθαρός ναύλος είναι το σύνολο των τιμών που προκύπτουν από την συνάρτηση τιμή/ναυτικό μίλι x απόσταση x συντελεστή απόστασης. Τα ως άνω ισχύουν και σε συνδέσεις δρομολογιακών γραμμών οι οποίες εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με τη διαφορά ότι στις ΣΔΥ ορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμή και για όλες τις υπόλοιπες θέσεις επιβατών, ήτοι οικονομικής θέσης με κλίνη, διακεκριμένης θέσης Β, διακεκριμένης θέσης ΑΒ και διακεκριμένης θέσης Α.

74. Συναφώς, σύμφωνα με την υπ' αρ. 3323.1/02/08 υπουργική απόφαση, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται με πλοία της ακτοπλοΐας στις συνδέσεις τόσο μεταξύ ηπειρωτικών με νησιωτικούς λιμένες, όσο και νησιωτικών λιμένων μεταξύ τους, εφόσον πληρούνται μια τουλάχιστον από τις ακόλουθες προϋποθέσεις, ήτοι α) η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε 2 τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες και ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν ο καθένας ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των 150.000 ή/και β) ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν ο καθένας ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των 300.000 βάσει των πρόσφατων κάθε φορά στοιχείων<sup>85</sup>.

75. Σε μικτό δρομολόγιο το οποίο περιλαμβάνει αφενός ελεύθερες συνδέσεις και αφετέρου συνδέσεις «δημόσιας υπηρεσίας», η τιμή ναύλου για κάθε λιμένα προορισμού σύνδεσης δημόσιας υπηρεσίας δεν θα υπερβαίνει την τιμή ναύλου του τελευταίου προ αυτού λιμένα ελεύθερης σύνδεσης. Σε αυτή την περίπτωση η

ελεύθερη σύνδεση δεν αποζημιώνεται από το κράτος (μη επιδοτούμενη γραμμή) καθορίζεται ωστόσο από την προκήρυξη του μειοδοτικού διαγωνισμού για σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και κατά τούτο καθίσταται υποχρεωτική ως προς την εκτέλεσή της<sup>86</sup>.

76. Περαιτέρω, αναφορικά με τη σύνθεση πληρώματος των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών, τουριστικών) πλοίων, νομοθετικές προβλέψεις περιέχονται στα άρθρα 87 επόμενου ΚΔΝΔ και συμπληρώνονται από το π.δ. 177/1974<sup>87</sup> ενώ δυνάμει συλλογικών συμβάσεων εργασίας ορίζονται οι όροι εργασίας. Η σύνθεση του πληρώματος τελεί σε συνάρτηση προς την ολική χωρητικότητα του πλοίου.

### VI.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

77. Οι εκπομπές από τον κλάδο της ναυτιλίας που οφείλονται στη χρήση καυσίμων πλοίων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο συντελούν στην ατμοσφαιρική ρύπανση με τη μορφή διοξειδίου του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων. Στο πλαίσιο αυτό, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ), εξέδωσε το 2008 ψήφισμα για την τροποποίηση του παραρτήματος VI του πρωτοκόλλου του 1997 περί τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (1973), όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL), το οποίο περιλαμβάνει κανονισμούς για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και για την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, θεσπίστηκαν αυστηρότερα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο παγκοσμίως, ήτοι 3,50% από την 1.1.2012 ενώ από την 1.1.2020 η ανώτατη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων μειώθηκε σε 0,5%.

78. Αντίστοιχα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εκδόθηκε η Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11<sup>ης</sup> 5.2016 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με την υπ' αρ. 128/2016<sup>88</sup> κοινή υπουργική απόφαση. Στο άρθρο 6 παρ. 1α) περ. α) ορίζεται η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων, ήτοι 0,5% από 1.1.2020 στα χωρικά ύδατα των Κρατών-Μελών, στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και στις ζώνες ελέγχου της ρύπανσης. Επιπλέον, στο άρθρο 15 αυτής προβλέπονται σχετικές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών με τα σχετικά όρια.

79. Σημειώνεται ότι η συμμόρφωση με το ως άνω νομοθετικό πλαίσιο δύναται εναλλακτικά να επιτευχθεί με τη χρήση μεθόδων μείωσης εκπομπών οξειδίων του θείου από τα πλοία, ήτοι με την εγκατάσταση συστημάτων

<sup>82</sup> Επιπρόσθετα, με το π.δ. 405/1996, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη φόρτωση, εκφόρτωση, διακίνηση και παραμονή επικινδύνων ειδών σε λιμένες καθώς και η μεταφορά αυτών δια θαλάσσης.

<sup>83</sup> (Β' 718/2005).

<sup>84</sup> Βλ. υπ' αρ. 2252.2.1/33577/2023 (Β' 3113) υπουργική απόφαση.

<sup>85</sup> Βλ. παρ. 1 της υπ' αρ. 3323.1/02/2008 (Β' 530) υπουργικής απόφασης. Αναφορικά με τον καθορισμό των λιμένων για τους οποίους πληρούνται οι προϋποθέσεις της υπ' αρ. 3323.1/02/08 υπουργικής απόφασης βλ. την Εγκύκλιο 2252.2-4/74492/19.10.2022 του Υπουργείου Ναυτιλίας.

<sup>86</sup> Βλ. υπ' αρ. 3146/20.4.2023 απαντητική επιστολή των Μερών και ενδεικτικά την προσκομισθείσα Επαναληπτική Προκήρυξη Διαγωνισμού ΣΔΥ 2022-2023, Παράρτημα IV, δρομολογιακή γραμμή 6Α κατά την οποία το τμήμα π.χ. Πειραιάς-Θήρα, διενεργείται υποχρεωτικά στο πλαίσιο της ΣΔΥ, ωστόσο είναι μη επιδοτούμενο ενώ επιδοτείται μόνο το τμήμα ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΔΙΑΦΑΝΙ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ.

<sup>87</sup> (Α' 64/1977). Η σχετική νομοθεσία συμπληρώνεται από υπουργικές αποφάσεις εκδιδόμενες κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 87 ΚΔΝΔ) π.χ. ειδικές συνθέσεις πληρωμάτων).

<sup>88</sup> (Β' 3958/2016).

μείωσης των εκπομπών, όπως για παράδειγμα α) μίγματα καυσίμων πλοίων με αέρια εξάτμισης (boiloffgas), β) συστήματα έκπλυσης καυσαερίων (scrubbers), γ) χρήση βιοκαυσίμων (biofuels), δ) χρήση LNG, LPG ή μεθανόλης<sup>89</sup>.

80. Το 2018 ο ΔΝΟ συμφώνησε να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία κατά τουλάχιστον 50% έως το 2050. Στον κατάλογο των καθορισμένων υποψήφιων βραχυπρόθεσμων μέτρων, ο ΔΝΟ περιλαμβάνει την προαγωγή της διάδοσης εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών και την ηλεκτροδότηση από ξηράς. Αντίστοιχα, η Ευρωπαϊκή Ένωση με το νομοθετικό πακέτο «Fit for 55», το οποίο περιλαμβάνει τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, φιλοδοξεί να επιτύχει μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55% έως το 2030 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990) καθώς και κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Το ως άνω πακέτο περιλαμβάνει και ρυθμίσεις αναφορικά με την μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων για τη ναυτιλία. Η πρωτοβουλία της ΕΕ «FuelEU Maritime» διασφαλίζει ότι η ένταση αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων που χρησιμοποιεί ο τομέας της ναυτιλίας θα μειωθεί σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, κατά 2% το 2025 έως και κατά 80% το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2020. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2022 συμφωνήθηκε η συμπερίληψη των εκπομπών από τη ναυτιλία στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ).

### VI.3 ΠΤΩΧΕΥΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

81. Με τον ν. 4738/2020 «Ρύθμιση οφειλών και παροχή δεύτερης ευκαιρίας και άλλες διατάξεις»<sup>90</sup> ρυθμίζεται η συνολική πρόληψη και αντιμετώπιση της αφερεγγυότητας μιας επιχείρησης. Η πτωχευτική διαδικασία εκκινεί εφόσον έχουν αποτύχει οι εξωδικαστικές διαδικασίες ρύθμισης οφειλών<sup>91</sup> ή όταν πλέον αυτές παρέλκουν<sup>92</sup>.

82. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της πρόληψης με τον ως άνω νόμο θεσπίστηκε διαδικασία πρόσβασης του οφειλέτη σε σαφή και διαφανή εργαλεία έγκαιρης προειδοποίησης<sup>93</sup>, τα οποία εντοπίζουν περιστάσεις οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε αφερεγγυότητα, καθώς και να επισημαίνουν στον οφειλέτη την ανάγκη άμεσης αντίδρασης<sup>94</sup>. Επιπλέον, προς αποφυγή της πτώχευσής του,

<sup>89</sup> Βλ. άρθρο 8 και Παράρτημα III της υπ' αρ. 128/2016 κοινής υπουργικής απόφασης.

<sup>90</sup> (Α' 207/2020).

<sup>91</sup> Βλ. άρθρα 5 - 30 του ν. 4738/2020.

<sup>92</sup> Σημειώτεον ότι οι γενικές διατάξεις που διέπουν την υπαγωγή μιας επιχείρησης στον πτωχευτικό κώδικα και τις διαδικασίες εκποίησης των περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη εφαρμόζονται και στην περίπτωση των πλοίων.

<sup>93</sup> Πρόκειται για τα ακόλουθα εργαλεία: α) ηλεκτρονικοί μηχανισμοί έγκαιρης ειδοποίησης του οφειλέτη τριών επιπέδων κινδύνου (χαμηλό - μέτριο - υψηλό), καθώς και β) συμβουλευτικές υπηρεσίες παρεχόμενες από τα Κέντρα Εξυπηρέτησης Δανειοληπτών και τους Επαγγελματικούς Φορείς, όπως τα Επιμελητήρια, οι Επαγγελματικοί Σύλλογοι και τα Ινστιτούτα Θεσμικών Κοινωνικών Εταιρών.

<sup>94</sup> Βλ. άρθρα 1 - 4 του ν. 4738/2020, με τα οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία (ΕΕ) 2019/1023 περί πλαισίου

ο οφειλέτης μπορεί να εκκινήσει διαπραγματεύσεις με τους πιστωτές του για την εξωδικαστική ρύθμιση των χρεών του και την ανόρθωση της επιχείρησής του. Ως εκ τούτου, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει πτωχευτική ικανότητα μπορεί να υποβάλει αίτηση για εξωδικαστική ρύθμιση των χρηματικών οφειλών του προς τους χρηματοδοτικούς φορείς<sup>95, 96</sup>, με στόχο την υπογραφή μεταξύ των συναινούντων πιστωτών<sup>97</sup> και του οφειλέτη σύμβασης αναδιάρθρωσης<sup>98</sup>. Πλεονεκτήματα της ως άνω διαδικασίας είναι το χαμηλό κόστος σε σχέση με τη διαδικασία πτώχευσης, η ταχύτητα, η εχεμύθεια και επομένως η αποφυγή αρνητικής δημοσιότητας για την επιχείρηση, καθώς και η μη ενεργοποίηση ρητρών λύσης συμβάσεων και η αποφυγή καταγγελιών δανειακών συμβάσεων<sup>99</sup>. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι οι ως άνω συμβάσεις αναδιάρθρωσης δεσμεύουν μόνο τον οφειλέτη και τους πιστωτές οι οποίοι έχουν συμβληθεί.

83. Στο πλαίσιο αυτό, ο ως άνω νόμος προβλέπει ειδικές συμβατικές συλλογικές προπτωχευτικές διαδικασίες, όπως η διαδικασία εξυγίανσης<sup>100</sup> η οποία αποσκοπεί στη διατήρηση, αξιοποίηση, αναδιάρθρωση και ανόρθωση της επιχείρησης με την επικύρωση της σχετικής συμφωνίας, η οποία δεσμεύει ακόμη και τους πιστωτές οι οποίοι δεν συμφώνησαν και δεν συμμετέχουν σε αυτήν, υπό την προϋπόθεση ότι πληροῦται η αρχή της μη χειροτέρευσης της θέσης των πιστωτών. Πιο συγκεκριμένα, κάθε πρόσωπο το οποίο ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα, έχει το κέντρο των κυρίων συμφερόντων του στην Ελλάδα και βρίσκεται σε παρούσα ή επαπειλούμενη αδυναμία εκπλήρωσης των ληξιπρόθεσμων χρηματικών υποχρεώσεών του κατά τρόπο γενικό, δύναται να αιτείται την επικύρωση συμφωνίας εξυγίανσης<sup>101</sup>. Προ-

για την προληπτική αναδιάρθρωση, την απαλλαγή από τα χρέη και τις ανικανότητες ή την έκπτωση οφειλετών, καθώς και περί μέτρων βελτίωσης των διαδικασιών αυτών.

<sup>95</sup> Βλ. άρθρα 5 - 10 του ν. 4738/2020. Σημειώνεται ότι οι χρηματοδοτικοί φορείς μπορούν ως πιστωτές να κινήσουν τη διαδικασία εξωδικαστικής ρύθμισης οφειλών κοινοποιώντας στον οφειλέτη πρόσκληση για την εξωδικαστική αναδιάρθρωση των οφειλών του θέτοντας προθεσμία για την υποβολή της αίτησης της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4738/2020 έως 45 ημερολογιακές ημέρες.

<sup>96</sup> Από την οριστική υποβολή της αίτησης στην Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (ΕΓΔΙΧ) και μέχρι την με οποιονδήποτε τρόπο περάτωση της διαδικασίας αναστέλλεται η διαδικασία του Κώδικα Δεοντολογίας Τραπεζών, καθώς και, σε σχέση με τους συμμετέχοντες πιστωτές, η λήψη αναγκαστικών μέτρων και η συνέχιση της διαδικασίας αναγκαστικής εκτέλεσης επί απαιτήσεων, κινητών και ακινήτων κατά του οφειλέτη αναφορικά με τις οφειλές των οποίων ζητείται η ρύθμιση.

<sup>97</sup> Ως «πιστωτές» νοούνται οι χρηματοδοτικοί φορείς, το Δημόσιο και οι Φορείς Κοινωνικής Ασφάλισης, οι οποίοι έχουν χρηματικές απαιτήσεις κατά του οφειλέτη. Για τον ορισμό των χρηματοδοτικών φορέων βλ. άρθρο 6 παρ. 1 στ. δ) του ν. 4738/2020.

<sup>98</sup> Βλ. αναλυτικά για τη σύμβαση αναδιάρθρωσης, άρθρα 14 επόμεν. του ν. 4738/2020. Σημειώνεται ότι ο οφειλέτης οφείλει να τηρεί τη ρύθμιση και να καταβάλει το σύνολο των δόσεων, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης αναδιάρθρωσης.

<sup>99</sup> Βλ. Ευάγγελος Περράκης, *Πτωχευτικό Δίκαιο, Ο νέος ν. 4738/2020 για την αφερεγγυότητα όπως ισχύει μετά τον ν. 4818/2021*, Νομική Βιβλιοθήκη 2021, παρ.10.

<sup>100</sup> Βλ. άρθρα 31 επ. του ν. 4738/2020.

<sup>101</sup> Αρμόδιο δικαστήριο είναι το Πολυμελές Πρωτοδικείο, στην

κειμένου να επικυρωθεί από το Δικαστήριο συμφωνία εξυγίανσης<sup>102</sup> πρέπει να παρασχεθεί συναίνεση από τον οφειλέτη και από πιστωτές του οι οποίοι εκπροσωπούν αφενός περισσότερο από το 50% των απαιτήσεων με ειδικό προνόμιο και αφετέρου περισσότερο από το 50% των λοιπών απαιτήσεων<sup>103</sup>.

84. Σε πτώχευση κηρύσσεται με δικαστική απόφαση ο οφειλέτης που βρίσκεται σε παύση πληρωμών<sup>104</sup>, ήτοι αυτός που αδυνατεί να εκπληρώνει τις ληξιπρόθεσμες χρηματικές υποχρεώσεις του κατά τρόπο γενικό και μόνιμο, κατόπιν αίτησης<sup>105</sup> ενός ή περισσότερων πιστωτών με έννομο συμφέρον, καθώς και του εισαγγελέα πρωτοδικών, εφόσον τούτο δικαιολογείται από λόγους δημόσιου συμφέροντος, ή του ίδιου του οφειλέτη. Η πτώχευση αποσκοπεί στη συλλογική ικανοποίηση των πιστωτών του οφειλέτη με την εκποίηση μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης του συνόλου της περιουσίας του οφειλέτη ή επιμέρους λειτουργικών συνόλων αυτής ή των κατ'ιδίαν περιουσιακών του στοιχείων και στην επιστροφή παραγωγικών μέσων σε δυναμικά παραγωγικές χρήσεις το συντομότερο δυνατό<sup>106</sup>. Αρμόδιο πτωχευτικό δικαστήριο είναι το Πολυμελές Πρωτοδικείο, στην περιφέρεια του οποίου ο οφειλέτης έχει το κέντρο των κύριων συμφερόντων του.

85. Η απόφαση που κηρύσσει την πτώχευση υπόκειται σε ανακοπή<sup>107</sup>. Βασικό περιεχόμενο της απόφασης<sup>108</sup> είναι το αν η πτωχευτική επιχείρηση θα εκποιηθεί ως σύνολο ή κατά επιμέρους λειτουργικά σύνολα, ή αν τα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη θα εκποιηθούν χωριστά. Για να αποφανθεί προς τούτο το δικαστήριο, θα λάβει υπόψη του κυρίως τις απόψεις των πιστωτών που συμμετέχουν στη διαδικασία, τις οποίες και θα σταθμίσει

περιφέρεια του οποίου ο οφειλέτης έχει το κέντρο των κυρίων συμφερόντων του, το οποίο δικάζει με τη διαδικασία της εκουσίας δικαιοδοσίας.

<sup>102</sup> Για το περιεχόμενο της συμφωνίας εξυγίανσης βλ. άρθρο 39 του ν. 4738/2020.

<sup>103</sup> Βλ. άρθρο 34 του ν. 4738/2020.

<sup>104</sup> Ως μαχητό τεκμήριο, ο οφειλέτης βρίσκεται σε παύση πληρωμών, όταν δεν καταβάλει ληξιπρόθεσμες χρηματικές υποχρεώσεις του προς το Δημόσιο, τους Φορείς Κοινωνικής Ασφάλισης ή πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα, σε ύψος τουλάχιστον 40% των συνολικών ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεών του για περίοδο τουλάχιστον έξι (6) μηνών, εφόσον η μη εξυπηρετούμενη υποχρέωσή του υπερβαίνει το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

<sup>105</sup> Βλ. αναλυτικά για την αίτηση πτώχευσης άρθρο 79 του ν. 4738/2020.

<sup>106</sup> Βλ. αναλυτικά άρθρα 75 - 211 του ν. 4738/2020. Σημειώνεται ότι το άρθρο 75 αντιμετωπίζει την πτώχευση αποκλειστικά και μόνο ως διαδικασία εκποιήσεων, αν δε σε άλλες διατάξεις γίνεται λόγος για διατήρηση της επιχείρησης, τούτο γίνεται δευτερευόντως και μόνο για την καλύτερη εκποίησή της. Βλ. Ευάγγελος Περάκης, Πτωχευτικό Δίκαιο, Ο νέος ν. 4738/2020 για την αφερεγγυότητα όπως ισχύει μετά τον ν. 4818/2021, Νομική Βιβλιοθήκη 2021, παρ.14.

<sup>107</sup> Η ανακοπή απευθύνεται κατά του συνδίκου και ασκείται ενώπιον του δικαστηρίου που εξέδωσε την απόφαση από τον οφειλέτη και οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον, εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευση της απόφασης. - Βλ. άρθρο 82 του ν. 4738/2020.

<sup>108</sup> Για το περιεχόμενο της απόφασης βλ. άρθρο 81 του ν. 4738/2020.

σε συνάρτηση με το ύψος των απαιτήσεων καθενός από αυτούς. Σε περίπτωση που δεν έχει υποβληθεί σχετικό αίτημα ή το δικαστήριο πιθανολογήσει ότι ο βαθμός ικανοποίησης των πιστωτών δεν θα βελτιωθεί με τη συνολική εκποίηση<sup>109</sup>, θα διατάξει τη χωριστή εκποίηση<sup>110, 111</sup>. Από την κήρυξη της πτώχευσης επέρχεται πτωχευτική απαλλοτρίωση, ήτοι ο οφειλέτης στερείται αυτοδικαίως της διοίκησης (διαχείρισης και διάθεσης) της περιουσίας του, την οποία ασκεί μόνος ο σύνδικος<sup>112</sup>. Μόνη εξέλιξη της πτωχευτικής διαδικασίας είναι επομένως η εκποίηση του ενεργητικού του οφειλέτη, ανάλογα με τις προβλέψεις της πτωχευτικής απόφασης.

86. Ειδικότερα, η διαδικασία εκποίησης μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης του ενεργητικού της περιουσίας του οφειλέτη ως συνόλου ή κατά λειτουργικά σύνολα<sup>113</sup>, εφόσον αυτό έχει προβλεφθεί στη σχετική δικαστική απόφαση, θεωρείται ότι έχει λήξει σε περίπτωση που παρέλθουν δεκαοκτώ μήνες από την κήρυξη της πτώχευσης και δεν εκκρεμεί πλειοδοτική διαδικασία για την εκποίηση του συνόλου του ενεργητικού της επιχείρησης ή επιμέρους λειτουργικών συνόλων της επιχείρησης ή περιουσιακών στοιχείων<sup>114</sup>. Η διαδικασία της χωριστής εκποίησης<sup>115</sup> καταλαμβάνει τα επιμέρους περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη<sup>116</sup>, για τα οποία δεν αποφασίστηκε από το δικαστήριο η συνολική εκποίηση (άρθρο 81) ή η διαταχθείσα συνολική εκποίηση απέτυχε (άρθρο 161).

87. Η πτώχευση περατώνεται α) με την εκποίηση όλων των στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης και τη διανομή του προϊόντος των εκποιήσεων στους πιστωτές, β) με την παύση των εργασιών της λόγω της έλλειψης ενεργητικού<sup>117</sup> ή γ) λόγω παρέλευσης πέντε ετών<sup>118</sup> (εκτός αν συμφωνηθεί παράταση)<sup>119</sup> ή δ) λόγω

<sup>109</sup> Για τη συνολική εκποίηση βλ. άρθρα 158 επ. του ν. 4738/2020.

<sup>110</sup> Για τη χωριστή εκποίηση βλ. άρθρα 162 επ. του ν. 4738/2020.

<sup>111</sup> Βλ. Ευάγγελος Περάκης, Πτωχευτικό Δίκαιο, Ο νέος ν. 4738/2020 για την αφερεγγυότητα όπως ισχύει μετά τον ν. 4818/2021, Νομική Βιβλιοθήκη 2021, παρ.21.

<sup>112</sup> Βλ. άρθρο 93 του ν. 4738/2020.

<sup>113</sup> Πρόκειται για επιμέρους «κλάδους» της επιχείρησης.

<sup>114</sup> Βλ. άρθρο 161 του ν. 4738/2020.

<sup>115</sup> Οι πράξεις εκποίησης της περιουσίας του οφειλέτη στο πλαίσιο της πτώχευσης αντιστοιχούν σε πράξεις αναγκαστικής εκτέλεσης και δεν αποτελούν ιδιωτικές πράξεις μεταβίβασης. Βλ. Ευάγγελος Περάκης, Πτωχευτικό Δίκαιο, Ο νέος ν. 4738/2020 για την αφερεγγυότητα όπως ισχύει μετά τον ν. 4818/2021, Νομική Βιβλιοθήκη 2021, παρ.64.

<sup>116</sup> Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακίνητα, τα πλοία, τα αεροσκάφη, ανεξαρτήτως αξίας, καθώς και κινητά ή ομάδες κινητών του οφειλέτη, η αξία καθενός από τα οποία είναι τουλάχιστον ίση με 50.000 ευρώ. Βλ. άρθρο 162 παρ. 1 του ν. 4738/2020.

<sup>117</sup> Πρόκειται για έλλειψη των απαραίτητων χρηματικών μέσων για τη συνέχιση της πτωχευτικής διαδικασίας, ήτοι για την κάλυψη εξόδων δημοσιεύσεων, καταβολή αμοιβής στο σύνδικο, κ.λπ.

<sup>118</sup> Στην περίπτωση αυτή η περάτωση είναι άμεση, χωρίς να απαιτείται κάποια αναγνωριστική ή διαπλαστική απόφαση (ούτε πάροδος μηνός, όπως στην παύση των εργασιών, αφού δεν εκδίδεται δικαστική απόφαση). Βλ. Ευάγγελος Περάκης, Πτωχευτικό Δίκαιο, Ο νέος ν. 4738/2020 για την αφερεγγυότητα όπως ισχύει μετά τον ν. 4818/2021, Νομική Βιβλιοθήκη 2021, παρ.71.

<sup>119</sup> Κατ'εξαίρεση και μόνο, εάν μέχρι τη συμπλήρωση της προθεσμίας των πέντε ετών έχει συνταχθεί πίνακας διανομής, κατά του οποίου εκκρεμεί ανακοπή, το αρμόδιο πτωχευτικό δικαστήριο,

της εξόφλησης όλων των πτωχευτικών πιστωτών κατά το κεφάλαιο και τους τόκους μέχρι την κήρυξη της πτώχευσης<sup>120</sup>.

## VII ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

### VII.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

88. Ο κλάδος της ακτοπλοΐας είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Ελλάδα, μια χώρα με έντονο νησιωτικό χαρακτήρα και δεύτερη χώρα στην Ευρώπη, μετά την Ιταλία σε θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, συμβάλλοντας στην εθνική και τη νησιωτική οικονομία. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, με το μεγάλο μήκος ακτογραμμών (15.000 χλμ.) και το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα (περί των 3.000 - 3.500 μικρών, μεσαίων και μεγάλων νησιών) αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή της ακτοπλοΐας εκτιμάται σε 332 χιλιάδες θέσεις εργασίας ή αλλιώς στο 8,5% της συνολικής απασχόλησης<sup>121</sup>. Η Ελλάδα διαθέτει περισσότερα από 200 κατοικημένα νησιά, στα οποία διαβίει περίπου το 17% του συνολικού πληθυσμού της χώρας<sup>122</sup>, και τα οποία υποδέχονται χιλιάδες επισκέπτες κάθε χρόνο.

89. Για να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο συνδεσιμότητας των νησιών με την ηπειρωτική χώρα, καθόλη τη διάρκεια του έτους, καταβάλλονται κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες τα τελευταία δύο χρόνια αυξήθηκαν σημαντικά λόγω της πανδημίας και των μέτρων που ελήφθησαν για περιορισμό των μετακινήσεων. Ωστόσο, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις συχνά χαρακτηρίζονται από χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης για τους χρήστες, ήτοι για το πλοίο, τον επιβάτη, τον οδηγό ΦΔΧ κ.λπ., τόσο από την άποψη της μεταφορικής ικανότητας και της ποιότητας της θαλάσσιας μεταφοράς (συχνότητα, κανονικότητα, ταχύτητα), όσο και από την άποψη των λιμενικών εγκαταστάσεων (π.χ. τερματικοί σταθμοί επιβατών, επαρκή και ασφαλή κρηπιδώματα). Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, στόχος είναι να εξορθολογιστεί η σύνδεση με τα νησιά, που συνδέεται με την τουριστική και οικονομική ανάπτυξή τους, και να προταθούν λύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών χωρίς να αυξηθεί η κρατική υποστήριξη<sup>123</sup>.

90. Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού και αφορά στη σύνδεση νησιών με την ηπειρωτική χώρα μεγάλων αποστάσεων και νησιών μεταξύ τους, τις πορθμειακές γραμμές,

έχει τη δυνατότητα, να παρατείνει, περαιτέρω, την πτωχευτική διαδικασία, μέχρι την έκδοση αμετακλήτου αποφάσεως, επί της ανακοπής και την, χωρίς καθυστέρηση, ολοκλήρωση της διανομής. Επιπλέον σημειώνεται ότι εφόσον υπάρχει απόφαση της συνέλευσης των πιστωτών, το δικαστήριο μπορεί να παρατείνει την πτωχευτική διαδικασία άπαξ μέχρι δύο έτη. Βλ. άρθρο 191 παρ. 4 και 6 του ν. 4738/2020.

<sup>120</sup> Βλ. άρθρο 189 του ν. 4738/2020.

<sup>121</sup> Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) (2021), «Επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016 — 2020: Επιδόσεις συμβολή στην οικονομία, προοπτικές».

<sup>122</sup> Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), απογραφή 2011.

<sup>123</sup> Βλ. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (Ιούλιος 2019) σελ. 34.

οι οποίες εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου (ferry-boats), θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο και τις εκμεταλλεύονται κυρίως μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρίες ή κοινοπραξίες και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συσχετισμένες και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συσχετισμένες, οι οποίες συνδέονται με την αγορά της Αδριατικής Θάλασσας και συγκεκριμένα με τη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία. Η εσωτερική ακτοπλοΐα εκτιμάται ότι κατέλαβε περίπου το 65% της αξίας του συνόλου της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, η γραμμή της Αδριατικής κάλυψε το 23% και οι γραμμές των πορθμείων το υπόλοιπο 12% (το έτος 2020)<sup>124</sup>.

91. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού συνδέουν 95 νησιά με την ηπειρωτική χώρα ή μεταξύ τους, με το μεγαλύτερο ποσοστό των νησιών να μην έχουν εναλλακτική λύση μεταφοράς, δεδομένου ότι αερολιμένες υπάρχουν σε 25 νησιά, ενώ η λειτουργία των υδροπλάνων βρίσκεται σε στάδιο αδειοδότησης.

92. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία 2022»<sup>125</sup> (εφεξής και «μελέτη της ICAP»), η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία ανήλθε σε 985 εκ. ευρώ το 2019 (αυξημένη κατά 2,5% σε σχέση με το 2018) και μειώθηκε σε 637 εκ. ευρώ το 2020 (λόγω των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας του covid-19. Η αγορά της ακτοπλοΐας εσωτερικού εκτιμάται σε 635 εκ. ευρώ το 2019, ενώ το 2020 και 2021 διαμορφώνεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα της τάξεως των 415 εκ. ευρώ και 490 εκ. ευρώ, λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19.

93. Ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας βάσει τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο 1.11.2022 - 31.10.2023, αριθμεί 250 πλοία εκ των οποίων το 64% περίπου είναι επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία<sup>126</sup>. Ως προς την κίνηση, κατά το έτος 2020, το σύνολο των επιβατών που διακινήθηκε από όλες τις γραμμές της ακτοπλοΐας εσωτερικού ανήλθε σε 8,1 εκατ., έναντι 17,4 εκατ. το 2019 (ήτοι μείωση κατά 53,3% το 2020 σε σχέση με το 2019). Αντίστοιχη περίπτωση εξέλιξη σημείωσαν και τα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά), τα οποία μεταφέρθηκαν από όλα τα πλοία της εσωτερικής ακτοπλοΐας. Ειδικότερα, το έτος 2020 μεταφέρθηκαν 2,1 εκατ. οχήματα, από 3,0 εκατ. το 2019 (ήτοι μείωση κατά 28,5% το 2020 σε σχέση με το 2019). Στο πρώτο εξάμηνο του 2021, ο αριθμός των επιβατών και των οχημάτων που διακινήθηκαν αυξήθηκε σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2020 και διαμορφώθηκε σε 2,6 εκατ. (αύξηση κατά 19,3% στο εξάμηνο του 2021 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2020) και 0,9 εκατ. αντίστοιχα (αύξηση κατά 30,1% στο εξάμηνο του 2021 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2020).

94. Η επιβατική κίνηση των γραμμών ακτοπλοΐας εξωτερικού (Ελλάδα - Ιταλία) ακολούθησε ανάλογη περίπου πορεία με την κίνηση του εσωτερικού. Ειδικότερα, το 2019 σημείωσε μικρή μείωση σε σχέση με το 2018.

<sup>124</sup> Βλ. Κλαδική Μελέτη ICAP, Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, Απρίλιος 2022.

<sup>125</sup> Βλ. Κλαδική μελέτη ICAP Απριλίου 2022 για την Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία.

<sup>126</sup> Βλ. ICAP, Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, Απρίλιος 2022 σελ. 49.

Το 2020 λόγω των περιορισμών της πανδημίας, ο αριθμός των επιβατών εξωτερικού που διακινήθηκαν ανήλθε σε 0,7 εκατ., μειωμένος κατά 63,3% σε σχέση με το 2019. Αντίστοιχα, η κίνηση των οχημάτων σημείωσε το 2020 έντονη μείωση κατά 31,7% σε σχέση με το 2019 και ανήλθε σε 0,5 εκατ. οχήματα.

95. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθεται η κίνηση επιβατών και οχημάτων ακτοπλοΐας στο εσωτερικό και στο εξωτερικό (Ελλάδα - Ιταλία) κατά το διάστημα 2007-2021.

Έτος	Εσωτερικού			Εξωτερικού		
	Επιβάτες * (χιλ.)	Οχήματα ** (χιλ.)	Σύνολο Εσόδων (χιλ. €)	Επιβάτες * (χιλ.)	Οχήματα ** (χιλ.)	Σύνολο Εσόδων (χιλ. €)
2007	18.672	3.213	785.700	2.523	956	434.700
2008	18.069	3.087	844.500	2.292	875	455.600
2009	17.442	3.046	760.000	2.269	872	391.500
2010	16.587	2.861	725.000	2.155	867	352.000
2011	15.072	2.620	670.000	1.969	809	354.500
2012	13.608	2.257	600.000	1.514	653	290.300
2013	13.602	2.276	565.000	1.608	676	289.100
2014	14.463	2.336	575.000	1.669	772	280.200
2015	14.288	2.247	580.000	1.742	801	270.000
2016	14.542	2.572	590.000	1.527	689	271.300
2017	15.938	2.767	615.000	1.700	672	190.000
2018	16.887	2.903	625.000	1.808	729	198.000
2019	17.413	3.038	635.000	1.793	760	210.000
2020	8.130	2.173	415.000	658	519	147.000
2021***	2.609	867	490.000	173	278	176.000

Πηγή: Κλαδική Μελέτη ICAP, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 4<sup>ος</sup> 2022 (επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)/ \*Επιβάτες επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες, \*\*Οχήματα φορτωθέντα και εκφορτωθέντα, \*\*\*Αφορά το Α εξάμηνο του 2021.

96. Καθότι η επιβατική κίνηση των γραμμών ακτοπλοΐας εσωτερικού εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την τουριστική κίνηση, παρατίθενται κατωτέρω στοιχεία που αφορούν στην εξέλιξη των αφίξεων μη κατοίκων στην Ελλάδα. Εν προκειμένω, με βάση τα στοιχεία της «Έρευνας Συνόρων» η οποία πραγματοποιείται από κοινού από την Τράπεζα της Ελλάδος και την ΕΛ.ΣΤΑΤ., στο διάστημα 2008-2019 σχεδόν διπλασιάστηκαν οι αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (από 15,9 εκατ. το 2008 σε 31,3 εκατ. το 2019). Ωστόσο στη χρήση του 2020, οι αφίξεις σημείωσαν ιδιαίτερα έντονη μείωση λόγω των περιορισμών της πανδημίας κατά 76,5% σε σχέση με το 2019, ενώ το 2021 εμφάνισαν ανάκαμψη με διπλασιασμό του σχετικού αριθμού των αφίξεων σε σχέση με το 2020. Σχετικός είναι ο παρακάτω πίνακας.

Έτος	Επιβάτες (χιλ.)	Έτος	Επιβάτες (χιλ.)	Έτος	Επιβάτες (χιλ.)
2008	15.938.806	2013	17.919.580	2018	30.122.781
2009	14.914.534	2014	22.033.463	2019	31.348.379
2010	15.007.490	2015	23.599.455	2020	7.374.000
2011	16.427.247	2016	24.799.346	2021	14.700.000
2012	15.517.622	2017	27.194.200		

Πηγή: Κλαδική Μελέτη ICAP, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 4<sup>ος</sup> 2022 (επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ./ΤτΕ)

## VII.2 ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

### VII.2.1 Σχετική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς (επιβατών, ΙΧ οχημάτων, φορτηγών)

#### VII.2.1.1 Η άποψη των Μερών

97. Τα Μέρη θεωρούν ότι οι σχετικές αγορές υπηρεσιών που διακρίνονται στην παρούσα συγκέντρωση είναι η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) επιβατών, β) αυτοκινήτων οχημάτων και δικύκλων ιδιωτικής χρήσης και γ) φορτηγών οχημάτων δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης<sup>127</sup>. Ειδικά για τα ταχύπλοα, τα Μέρη θεωρούν<sup>128</sup> ότι

<sup>127</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>128</sup> Βλ. την υπ' αρ. 10923/2.12.2022 απαντητική επιστολή επιστολή.

ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά επιβατών και ΙΧ οχημάτων με τα συμβατικά πλοία, καθώς πλέον στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές είναι δρομολογημένα μεγάλα ταχύπλοα επιβατηγά-οχηματαγωγά, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν έως 2.000 επιβάτες και 500 ΙΧ οχήματα. Τα Μέρη προσθέτουν ότι αυτή είναι και η βασική θέση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) στη διαβούλευση με το Υπουργείο Ναυτιλίας, για την ψήφιση του Κανονισμού του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), ο οποίος συνιστά αναγκαία προϋπόθεση λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, σύμφωνα με τον ν. 4948/2022, προκειμένου να συνεξετάζονται τα αιτήματα δρομολόγησης και τροποποίησης δρομολογίων των συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων.

98. Περαιτέρω, κατά την άποψη των Μερών<sup>129</sup>, δεν μπορεί να παραβλεφθεί ο ανταγωνισμός από τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν, μεν, ανεξάρτητες υπηρεσίες, αλλά λειτουργούν πλέον εναλλάξιμα και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, αφού απευθύνονται στο ίδιο επιβατικό κοινό και ανταγωνίζονται άμεσα στους προορισμούς και αγορές που εξυπηρετούν και οι δύο, καθόλη τη διάρκεια του έτους. Τα Μέρη προσθέτουν ότι, συνολικά, η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία έχει παρουσιάσει σημαντική βελτίωση τις τελευταίες δεκαετίες, τόσο σε επίπεδο ανανέωσης στόλου, όσο και σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς η δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων (επιβατηγών/οχηματαγωγών) και νεότερης τεχνολογίας πλοίων (ταχυπλόων) μείωσαν σημαντικά τους χρόνους ταξιδιού και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμη πιο ανταγωνιστική έναντι των αεροπορικών μεταφορών.

99. Συναφώς, τα Μέρη αναφέρουν<sup>130</sup> ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει σημαντική ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (low cost air carriers), όπως η Ryanair και η Volotea, οι οποίες έχουν εισέλθει στην ελληνική αγορά πραγματοποιώντας πτήσεις εσωτερικού προς Κρήτη (Χανιά), Ρόδο, Σαντορίνη, Μύκονο, Μυτιλήνη, Κέρκυρα, σε τιμές, οι οποίες, σε αρκετές περιπτώσεις, υπολείπονται του κόστους των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων ενώ η αύξηση των πτήσεων των αεροπορικών εταιρειών σε συνάρτηση με τις τιμές πλέον των αεροπορικών εισιτηρίων καθιστούν το αεροπλάνο ως έναν από τους κύριους ανταγωνιστές στους προορισμούς (νησιά) που διαθέτουν αεροδρόμιο, περιλαμβανομένης της Κρήτης. Επιπροσθέτως, αναφέρουν ότι ο ανταγωνισμός θα καταστεί εντονότερος με τη λειτουργία των υδροπλάνων, που, επίσης, θα εξυπηρετούν νησιωτικούς προορισμούς, δεδομένης της ύπαρξης του νομοθετικού πλαισίου που επιτρέπει την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομίων ανά την ελληνική επικράτεια και δίνει τη δυνατότητα στα υδροπλάνα να λειτουργήσουν ως εναλλακτικό μέσο αεροπορικής μεταφοράς<sup>131</sup>. Τέλος, όπως αναφέρουν τα Μέρη σχετικά με τη μεταφορά επιβατών το διαχρονικό πλεονέκτημα της θαλάσσιας

μεταφοράς ως προς τη μεταφορά αυτοκινήτου, έχει εξισορροπηθεί με την ταχύρρυθμη ανάπτυξη των πολυεθνικών εταιρειών ενοικιάσεων αυτοκινήτων στον τόπο προορισμού, οι οποίες προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές για τον επιβάτη με προσωποποιημένη, γρήγορη και εύκολη πρόσβαση σε ψηφιακές πλατφόρμες αναφορικά με την ημερομηνία και την τοποθεσία παραλαβής και παράδοσης του ενοικιαζόμενου μεταφορικού μέσου<sup>132</sup>.

#### VII.2.1.2 Οι απόψεις των ανταγωνιστών

100. Με την οριοθέτηση των αγορών βάσει του μέσου με το οποίο πραγματοποιούνται και βάση της μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, συμφωνούν και οι ανταγωνιστές των Μερών.

101. Ειδικότερα, ως προς το μέσο μεταφοράς, σύμφωνα με τις απόψεις ανταγωνιστριών εταιρειών<sup>133</sup>, η ύπαρξη αεροδρομίου ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις στη δραστηριότητα της ακτοπλοΐας. Εντούτοις, καμία ανταγωνίστρια εταιρεία δεν ανέφερε ότι οι αεροπορικές συνδέσεις ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά με τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταφοράς επιβατών. Κατά την άποψη της εταιρείας MINOAN η ύπαρξη αεροδρομίου στους προορισμούς Χανιά και Ηράκλειο ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις στη δραστηριότητα της ακτοπλοΐας. Αναφορικά με τις γραμμές Ελλάδα - Ιταλία, ο Όμιλος GRIMALDI αναφέρει ότι, εκτός από τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών, ειδικά σε περιόδους περιορισμένης ζήτησης, οι επιβάτες «βομβαρδίζονται από καθημερινές προσφορές και αυξημένα αεροπορικά δρομολόγια».

102. Ως προς την οριοθέτηση της αγοράς με βάση το είδος του πλοίου, κατά την εκτίμηση των εταιρειών υπό το σήμα SEAJETS (εφεξής για λόγους συντομίας SEAJETS) καθώς και των Τρίτων, υφίσταται συμπληρωματικότητα και όχι εναλλαξιμότητα συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων. Συναφώς, τα ταχύπλοα ασκούν κάποιες περιόδους του έτους ανταγωνιστική πίεση στα συμβατικά πλοία αλλά οι δύο κατηγορίες παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές<sup>134</sup>. Ειδικότερα, κατά τη SEAJETS τα συμβατικά είναι βασικά μέσα μεταφοράς (εκτελώντας πλόες δέκα με δώδεκα μήνες το χρόνο, με αντίξοες καιρικές συνθήκες, έχοντας την ικανότητα να προσφέρουν καμπίνες προς τους ταξιδιώτες όταν εκτελούν νυχτερινούς πλόες αλλά και ημερήσιους πλόες και πιο άνετο ταξίδι σε σχέση με τα ταχύπλοα), τα οποία εκτελούν δρομολόγια για τέσσερις μήνες το χρόνο. Η ζήτηση στα συμβατικά είναι ανελαστική, λόγω του ότι προσεγγίζουν πολύ περισσότερα νησιά, στα περισσότερα από τα οποία δεν υπάρχουν αεροδρόμια, ενώ στα ταχύπλοα είναι ελαστική, λόγω τιμής και

<sup>132</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>133</sup> Βλ. υπ' αρ. 1966/3.3.2023 απαντητική επιστολή της MINOAN και την υπ' αρ. 4151/25.5.2023 απαντητική επιστολή του Ομίλου GRIMALDI.

<sup>134</sup> Βλ. το υπ' αρ. 3795/15.5.2023 κείμενο θέσεων της SEAJETS. Επιπλέον κατά την SEAJETS εφόσον το ταχύπλοο λειτουργεί πάνω από δέκα ώρες στην υψηλή περίοδο υποχρεούται να έχει δύο πληρώματα ημερησίως (βλ. ν. 4078/2012 και π.δ. 381/2001 αντίστοιχα) και οικονομικότερη κατανάλωση καυσίμου. Βλ. και το υπ' αρ. 4369/31.05.2023 υπόμνημα των Τρίτων.

<sup>129</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>130</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>131</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

εποχικότητας. Επίσης, τα ταχύπλοα δεν εξυπηρετούν όλα τα νησιά. Περαιτέρω, τα συμβατικά πλοία διαθέτουν μεγαλύτερο γκαράζ με ταυτόχρονη δυνατότητα μεταφοράς πολλαπλάσιων φορτηγών, με αποτέλεσμα υψηλότερα έσοδα για την εταιρεία (ενώ ένα οχηματαγωγό ταχύπλοο μπορεί να μεταφέρει μικρό αριθμό και κατά κανόνα μόνο μικρού μεγέθους φορτηγά), ένα πλήρωμα ημερησίως σε σχέση με τα δύο πληρώματα που απαιτούνται για ένα ταχύπλοο (στα συμβατικά ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος απασχόλησης πληρώματος είναι δεκατέσσερις ώρες, ενώ στα ταχύπλοα δέκα. Το μόνο πλεονέκτημα που έχει το ταχύπλοο είναι η γρηγορότερη μετάβαση στον προορισμό, πλεονέκτημα όμως το οποίο τα τελευταία χρόνια τείνει να εξαιρεθεί λόγω των αυξημένων ταχυτήτων των νέων συμβατικών πλοίων, των οποίων οι ταχύτητες αγγίζουν τα 26 - 28 μίλια, δηλ. περίπου τις ταχύτητες των ταχύπλοων, τα οποία κινούνται με 27 - 32 μίλια. Η, δε, ταχύτητα αυτή επηρεάζεται από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, όπου οι χρόνοι των ταχυπλόων αυξάνονται και έρχονται κοντά σε αυτούς των συμβατικών πλοίων. Τέλος, το ταχύπλοο απευθύνεται κατά πλειοψηφία σε ανώτερη οικονομικά (εύρωστη) κατηγορία τουριστών. Συνεπώς, κατά την SEAJETS τα ταχύπλοα είναι μία αγορά συμπληρωματική της αγοράς των συμβατικών, με τεράστια λειτουργικά έξοδα, λόγω του κόστους καυσίμων και των πολύ ακριβών ανταλλακτικών για την συντήρηση των πολύστροφων και ευπαθών μηχανών τους και ως εκ τούτου εμφανίζουν ελάχιστη κερδοφορία.

### VII.2.1.3 Η έρευνα της Υπηρεσίας

103. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Επ) σε προηγούμενες αποφάσεις της<sup>135</sup> διακρίνει τις αγορές των μεταφορών κατ' αρχήν βάσει του μέσου με το οποίο πραγματοποιούνται σε θαλάσσιες, εναέριες και χερσαίες. Όλοι οι ανωτέρω τρόποι μεταφοράς συνιστούν, εξ επόψεως ζήτησης και προσφοράς, διακριτές αγορές, λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών τους, όπως είναι το κόστος, η προσβασιμότητα, η ευελιξία, η κανονικότητα, η συχνότητα και η ταχύτητα. Επίσης, οι θαλάσσιες μεταφορές, διακρίνονται σε εμπορευματικές και επιβατικές, ακτοπλοϊκές ή ανοιχτής θαλάσσης μεταφορές. Περαιτέρω, η Ε.Επ. διακρίνει την αγορά των ακτοπλοϊκών θαλάσσιων μεταφορών σε αγορά υπηρεσιών μεταφοράς τουριστών επιβατών (επιβάτες και οχήματα) και σε αγορά υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου<sup>136</sup>.

104. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της ΕΑ<sup>137</sup>, η ακτοπλοϊκή μεταφορά διακρίνεται περαιτέρω στις κάτωθι αγορές, αναλόγως του αντικειμένου μεταφοράς: α) μεταφορά επιβατών διά θαλάσσης, β) μεταφορά ΙΧ οχημάτων και δικύκλων διά θαλάσσης και γ) μεταφορά φορτηγών και λεωφορείων διά θαλάσσης. Το θέμα των ανταγωνιστικών πιέσεων από άλλα μέσα μεταφοράς αντιμετωπίστηκε από την Ε.Επ. στην υπόθεση Ολυμπι-

ακή-Aegean<sup>138</sup> για όλα τα νησιωτικά αεροδρόμια προς/ από τα οποία εκτελούσαν πτήσεις τα μέρη. Στην εν λόγω υπόθεση η Ε.Επ. έκρινε ότι είναι αναγκαία η ανάλυση- σύγκριση αφενός ανά δρομολόγιο (route by route) και αφετέρου ανά κατηγορία επιβατών, ήτοι επιβατών για τους οποίους ο χρόνος ταξιδιού είναι σημαντικός (time sensitive) και επιβατών για τους οποίους ο χρόνος ταξιδιού είναι μη σημαντικός (non time sensitive). Για την πρώτη κατηγορία επιβατών, η απόφαση κατέληξε ότι οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές εταιρείες αποτελούν τμήματα δύο διαφορετικών αγορών. Εξαιρέση αποτελεί η διαδρομή Αθήνα-Μύκονος, στην οποία οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς<sup>139</sup>. Όσον αφορά στη δεύτερη κατηγορία επιβατών, η Ε.Επ. άφησε ανοιχτό το ζήτημα αν ανήκουν στην ίδια αγορά οι δύο προαναφερόμενες υπηρεσίες μεταφορών, με εξαίρεση τις διαδρομές Αθήνα-Μύκονος και Αθήνα-Ρόδος, επισημαίνοντας ότι οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι «μακρινά υποκατάστατα» των αεροπορικών υπηρεσιών<sup>140</sup>. Ως εκ τούτου παρότι οι αεροπορικές συνδέσεις δύνανται να ασκούν ανταγωνιστικές πιέσεις μόνο στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, εντούτοις συνιστούν διακριτές σχετικές αγορές.

105. Επιπλέον, αν και η αγορά δύναται να διακριθεί βάσει του τύπου πλοίου σε μεταφορά με ταχύπλοα ή μεταφορά με συμβατικά πλοία<sup>141</sup>, σύμφωνα με την πρακτική της ΕΑ<sup>142</sup> η εν λόγω διάκριση δεν απηχεί τις συνθήκες ανταγωνισμού λόγω α) της διαπιστωθείσας σύγκλισης των τιμών εισιτηρίων και διάρκειας ταξιδιού μεταξύ των τύπων πλοίων, β) της μη διαφοροποίησης του δικτύου πωλήσεων και των ωρών αφίξεων/αναχωρήσεων, και γ) του γεγονότος ότι τα ταχύπλοα πλοία κατά τους μήνες που δραστηριοποιούνται είναι απολύτως ανταγωνιστικά των συμβατικών πλοίων, καθότι παρέχουν στον κατανα-

<sup>138</sup> Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. Μ.5830 -Olympic/Aegean Airlines και Μ.6796 -Olympic/Aegean Airlines II.

<sup>139</sup> Βλ. απόφαση Ε.Επ. Μ.5830 -Olympic/Aegean Airlines, παρ. 269 και Μ.6796 -Olympic/Aegean Airlines II, παρ. 487

<sup>140</sup> Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. Μ.5830 -Olympic/Aegean Airlines, παρ. 270 και Μ.6796 -Olympic/Aegean Airlines II, παρ. 54.

<sup>141</sup> Συμβατικό πλοίο είναι το μεγάλο πλοίο που μπορεί να μεταφέρει πολλούς επιβάτες και οχήματα. Με διαστάσεις έως 220 μέτρα μήκος και 30 μέτρα πλάτος, το συμβατικό πλοίο ταξιδεύει με μέγιστο 30 κόμβους και φιλοξενεί περίπου 2000 επιβάτες σε 1000 κλίνες και 1000 θέσεις αυτοκινήτων. Το συμβατικό πλοίο αναφέρεται και ως πλοίο ROPAX (roll-on/roll-off passenger), δηλ. επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο (Ε/Γ - Ο/Γ), το οποίο είναι κατασκευασμένο για τη μεταφορά οχημάτων, αλλά και επιβατών. Τεχνικά, αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει όλα τα οχηματαγωγά πλοία με γκαράζ οχημάτων τύπου roll-on/roll-off μαζί με χώρους μεταφοράς επιβατών.

Ταχύπλοο σκάφος σημαίνει μηχανοκίνητο σκάφος μέχρι δεκαπέντε μέτρα που μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον δεκαπέντε κόμβων (ναυτικά μίλια ανά ώρα).

Το πλοίο Ro-Ro (αγγλικά: roll-on/roll-off) είναι τύπος εμπορικού πλοίου, σχεδιασμένο για την μεταφορά τροχοφόρων φορτίων, όπως αυτοκίνητα, φορτηγά, ημιρυμουλκούμενα, ρυμουλκούμενα και βαγόνια. Η φόρτωσή τους γίνεται είτε με ίδια μέσα, είτε με τροχοφόρες πλατφόρμες.

<sup>142</sup> Βλ. απόφαση ΕΑ 658/2018, σκ. 166.

<sup>135</sup> Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. Μ. 4746, Deutsche Bahn/EWS, σκ. 13-17, και Μ. 5480, Deutsche Bahn/PCC Logistics, σκ. 20.

<sup>136</sup> Βλ. αποφάσεις Ε.Επ. IV/36.253 - P&O Stena Line I και Μ. 2838 - P&O/P&O Stena Line.

<sup>137</sup> Βλ. αποφάσεις ΕΑ 658/2018, 759/2021 και 793/2022.

λωτή από κάθε άποψη υπηρεσίες αντίστοιχης ποιότητας με τα συμβατικά<sup>143</sup>.

106. Περαιτέρω, αναφορικά με τυχόν κατάτμηση της αγοράς ανά είδος πλοίου (ταχύπλοα - συμβατικά) σημειώνεται ότι η ΕΑ στην απόφασή της υπ' αρ. 658/2018 είχε αποφανθεί ότι το ταξίδι είναι κατά κανόνα συντομότερο με ταχύπλοο από ότι με συμβατικό πλοίο, ωστόσο, εξαιτίας αφενός του κόστους των καυσίμων που οδήγησε τις εταιρείες που διαχειρίζονται ταχύπλοα να λειτούργουν τα πλοία σε χαμηλότερες επιχειρησιακές ταχύτητες και αφετέρου της ανανέωσης του στόλου των συμβατικών πλοίων, η διαφορά στη διάρκεια ταξιδιού μεταξύ των δύο κατηγοριών δεν φαίνεται να είναι πλέον σημαντική, το δίκτυο πώλησης των δύο τύπων πλοίων δεν διαφοροποιείται και ο παράγοντας της εποχικότητας δεν επαρκεί προκειμένου να προκριθεί η κατάτμηση των σχετικών αγορών σε συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, ενόψει της έλλειψης κρίσιμων ποιοτικών διαφορών μεταξύ των εν λόγω υπηρεσιών. Η αμελητέα διαφορά στη διάρκεια του ταξιδιού αναφέρεται και από την SEAJETS, καθώς τα τελευταία χρόνια λόγω των αυξημένων ταχυτήτων των νέων συμβατικών πλοίων, η διαφορά ταχύτητας μεταξύ ταχύπλοων και συμβατικών πλοίων τείνει να εξαλειφθεί.

#### VII.2.1.4 Συμπέρασμα

107. Επομένως, κατά την κρίση της Επιτροπής, για τους σκοπούς εξέτασης της παρούσας συναλλαγής ως σχετικές αγορές παροχής υπηρεσίας θεωρούνται οι εξής:

- α) Μεταφορά επιβατών διά θαλάσσης,
- β) μεταφορά ΙΧ οχημάτων και δικύκλων διά θαλάσσης και
- γ) μεταφορά φορτηγών και λεωφορείων διά θαλάσσης, αγορά στην οποία τα ταχύπλοα έχουν επουσιώδη και εν πολλοίς περιστασιακή παρουσία και στην οποία περιλαμβάνονται τα πλοία τύπου RO-RO για τη μεταφορά γενικού φορτίου και μόνο<sup>144</sup>.

#### VII.2.2 Σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

##### VII.2.2.1 Η άποψη των Μερών

108. Σύμφωνα με τα Γνωστοποιούντα Μέρη<sup>145</sup> τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο ελεύθερης δρομολόγησης δεν ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά με τα δρομολόγια που εκτελούνται με σύμβαση δημόσιας ανάθεσης, για τους εξής λόγους:

(α) Στην πρώτη περίπτωση (ΕΔ), τα δρομολόγια προγραμματίζονται από τους πλοιοκτήτες με βάση τα εμπο-

<sup>143</sup> Σημειώνεται ότι από 1.1.2020 τα συμβατικά πλοία είναι υποχρεωμένα να καταναλώνουν το ίδιο ακριβότερο καύσιμο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο με τα ταχύπλοα. Τα συμβατικά πλοία έχουν την επιλογή να εξακολουθούν να καταναλώνουν καύσιμο με μεγαλύτερη περιεκτικότητα σε θείο, εφόσον τοποθετήσουν πλυντρίδες (scrubbers).

<sup>144</sup> Βλ. απόφαση ΕΑ 658/2018. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, απαγορεύεται η μεταφορά επικίνδυνου φορτίου με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Συνεπώς, οι εταιρείες με πλοία τύπου Ro-Ro αποτελούν κατ' αρχήν ανταγωνιστές των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων για τη μεταφορά γενικού φορτίου και μόνο.

<sup>145</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4112/24.5.2023 επιστολή τους.

ρικά τους συμφέροντα, ενώ στη δεύτερη περίπτωση (ΣΔΥ) πρόκειται για δρομολόγια που οι πλοιοκτήτες, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους ίδιους όρους, (β) για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, προκηρύσσεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανοικτός δημόσιος διεθνής μειοδοτικός διαγωνισμός, με σκοπό την εξυπηρέτηση μιας συγκεκριμένης δρομολογιακής γραμμής και για συγκεκριμένους λόγους, (γ) η επιλογή της ημέρας αναχώρησης του δρομολογίου δημόσιας υπηρεσίας γίνεται μετά από την σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως ρητά αναφέρει η προκήρυξη, με γνώμονα την εξυπηρέτηση των επιβατών και την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών (δ) οι προδιαγραφές των πλοίων στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προϋποθέτουν τη δυνατότητα του πλοίου να μεταφέρει επιβάτες, ΙΧ οχήματα και φορτηγά, ενώ διαφορετικού τύπου πλοία ελεύθερης δρομολόγησης (όπως ταχύπλοα), μπορούν να εκτελούν δρομολόγια στις ίδιες δρομολογιακές γραμμές, (ε) οι ναύλοι στις συνδέσεις δημόσιας υπηρεσίας υπάγονται σε ανώτατο ναυολόγιο, ενώ σε περίπτωση μικτού δρομολογίου ισχύουν τα οριζόμενα εκ του νόμου. Αντίθετα, οι τιμές των εισιτηρίων των συνδέσεων που εκτελούνται με ελεύθερη δρομολόγηση, καθορίζονται ελεύθερα, βάσει απόστασης και ζήτησης και, κατά την άποψη των Μερών, για τη διαμόρφωσή τους δεν λαμβάνονται υπόψη οι τιμές των εισιτηρίων που ορίζονται στο πλαίσιο σύμβασης δημόσιας ανάθεσης για την ίδια σύνδεση.

##### VII.2.2.2 Οι απόψεις των ανταγωνιστών

109. Αναφορικά με το ζήτημα εάν το δρομολόγιο που εκτελείται από μία εταιρεία στο πλαίσιο δημόσιας ανάθεσης (έστω Α) μπορεί να ενταχθεί στην ίδια αγορά με το ίδιο δρομολόγιο που εκτελείται από άλλη εταιρεία στο πλαίσιο ελεύθερης δρομολόγησης (έστω Β) όσοι εκ των ανταγωνιστών διατύπωσαν την άποψή τους, ανέφεραν τα ακόλουθα.

110. Η FAST FERRIES<sup>146</sup>, λαμβάνοντας υπόψη ότι πλοίο Α που δρομολογείται με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας και πλοίο Β που δρομολογείται με ελεύθερη δρομολόγηση έχουν ουσιώδεις διαφορές στη λειτουργία τους και στην εκμετάλλευσή τους που αφορούν σε κανόνες δρομολόγησης, χρόνο δραστηριοποίησης, διαφορετικές υποχρεώσεις εκτέλεσης ή διακοπής δρομολογίων, παροχή μισθώματος και τήρηση κρατικού ναυολογίου μόνο για εκείνα που είναι με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας όπως και για συγκεκριμένες προσεγγίσεις στο σύνολο του δρομολογίου τους, θεωρεί ότι δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των πλοίων Α και Β. Η ΜΑΪΣΤΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ<sup>147</sup> αναφέρει ότι δεν υφίστανται ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών Α και Β, εάν οι ημέρες και ώρες αναχώρησης των πλοίων για τον ίδιο προορισμό είναι διαφορετικές. Η SEAJETS, αντίθετα, θεωρεί ότι όταν σε μια γραμμή δραστηριοποιείται ένα πλοίο στο πλαίσιο ελεύθερης δρομολόγησης και ένα άλλο στο πλαίσιο δημόσιας ανάθεσης τότε σε ένα βαθμό τα πλοία είναι ανταγωνιστικά<sup>148</sup>. Τέλος, η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ<sup>149</sup> θεωρεί ότι, παρότι οι εταιρείες Α και Β εντάσσονται στην ίδια αγορά, ωστόσο καταστρατηγείται η έννοια του θεμιτού ανταγωνισμού

<sup>146</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3743/12.5.2023 επιστολή.

<sup>147</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3916/17.5.2023 επιστολή.

<sup>148</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4423/02.06.2023 επιστολή.

<sup>149</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3733/11.5.2023 επιστολή.



υπέρ της εταιρείας Α, ενώ αποτρέπεται επίσης η δραστηριοποίηση νέας εταιρείας ή τυχόν παραμονής της ήδη υπάρχουσας σε δωδεκάμηνη βάση, δημιουργώντας μονοπωλιακές συνθήκες στην αγορά.

#### VII.2.2.3 Οι απόψεις λοιπών φορέων

111. Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής<sup>150</sup> κατά τη δραστηριοποίηση εταιρειών σε όμοιες δρομολογιακές γραμμές που λειτουργούν τόσο με ελεύθερη δρομολόγηση όσο και με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δεν υφίστανται ενδείξεις ανταγωνισμού μεταξύ των πλοίων που εκτελούν τις αντίστοιχες δρομολογιακές γραμμές. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου πρόκειται για δύο ίδιες γραμμές ως προς τους λιμένες προσέγγισης και η μία εκ των οποίων εκτελείται με δήλωση δρομολόγησης ενώ η άλλη δυνάμει σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επισημαίνεται ότι αυτές διαφοροποιούνται ως προς τη σκοπιμότητα τους. Ειδικότερα, η επιδότηση των δρομολογιακών γραμμών στις περιπτώσεις όπου ήδη υφίσταται μία παρόμοια γραμμή με δήλωση δρομολόγησης, πραγματοποιείται για τους εξής λόγους: α) στο πλαίσιο βελτίωσης της συχνότητας των δρομολογίων και προκειμένου, κατά κανόνα, να καλύψει η επιδοτούμενη γραμμή συμπληρωματικά τη συχνότητα της ελεύθερης εξυπηρέτησης<sup>151</sup>, β) επειδή δεν καλύπτεται το απαιτούμενο χρονικό διάστημα εξυπηρέτησης (π.χ. κάλυψη μόνο θερινών μηνών αντί ετήσιας κάλυψης), γ) για την εκτέλεση δρομολογίων από πλοία με συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά (όπως π.χ. το είδος πλοίου -Ε/Γ-Ο/Γ ή Φ/Γ- με δυνατότητα μεταφοράς συγκεκριμένου αριθμού επιβατών ή με δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων ή/και εμπορευμάτων κ.λπ.) και δ) για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών των γραμμών, όπως λ.χ. ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε άλλους λιμένες.

112. Ως εκ τούτου και σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας «το καθεστώς κάλυψης των γραμμών με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κινείται σε διαφορετικό πλαίσιο σκοπιμότητας και δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστεί ανταγωνιστικό σε αυτό των πλοίων με ελεύθερη δρομολόγηση, τα οποία εκ των προτέρων (a priori) λειτουργούν σε περιβάλλον επιχειρηματικού ενδιαφέροντος (κέρδους)».

113. Περαιτέρω το Υπουργείο Ναυτιλίας αναφέρει ότι οι μη επιδοτούμενες συνδέσεις, για τις οποίες δεν υφίστανται περιορισμοί αναφορικά με τους ναύλους, καλύπτουν ανάγκες μεταφορικού έργου με επιχειρηματικό/εμπορικό ενδιαφέρον (δρομολόγια σε ώρες αιχμής, μικρότερος χρόνος ταξιδιού) και στο πλαίσιο αυτό υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών, οι οποίες διαμορφώνουν ελεύθερα την τιμολογιακή τους πολιτική. Αντίθετα, οι δρομολογιακές γραμμές που εκτελούνται μέσω σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, υπόκεινται σε ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές ναύλων, ήτοι σχετικά χαμηλές τιμές ναύλων, οι οποίες περιορίζουν αντίστοιχα το περιθώριο κέρδους για τις εταιρείες<sup>152</sup>.

#### VII.2.2.4 Η έρευνα της Υπηρεσίας

114. Σε προηγούμενη απόφασή της, η Ε.Επ.<sup>153</sup> διέκρινε τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (PSO routes) στην αγορά αεροπορικών μεταφορών επιβατών, αναγνωρίζοντας ότι υφίσταται ανταγωνισμός «για την αγορά» (for the market) στο επίπεδο των διαγωνισμών.

115. Με βάση την εκτίμηση του νομοθετικού πλαισίου και των διαθέσιμων στοιχείων της Υπηρεσίας, τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, διακρίνονται από εκείνα της ελεύθερης δρομολόγησης.

116. Καταρχήν, σε αντίθεση με τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης, οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, είναι γραμμές για τις οποίες δεν εκδηλώθηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον (άγονες). Οι εν λόγω γραμμές καθορίζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, προκηρύσσονται με διαγωνισμό, γίνονται κατά κανόνα για να καλύψουν ελλείψεις τόσο στη συχνότητα της ελεύθερης εξυπηρέτησης και στο χρονικό διάστημα διενέργειας των δρομολογίων όσο και στις προσεγγίσεις λιμένων, απαιτείται, δε, τα πλοία τους να φέρουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά βάσει των προκηρύξεων.

117. Συγκεκριμένα σε περίπτωση που δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης σε γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας ή αν από αυτές που υποβλήθηκαν δεν καλύπτονται πλήρως οι πάγιες ανάγκες του μεταφορικού έργου, το Υπουργείο Ναυτιλίας προβαίνει (μέχρι την 30.4 του έτους) στη δημοσίευση πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών, άνευ μισθώματος. Στην περίπτωση που με την ανωτέρω διαδικασία δεν καλύπτονται πλήρως οι συκοινωνιακές ανάγκες, μετά από γνωμοδότηση του ΣΑΣ, εκδίδεται από το Υπουργείο προκήρυξη για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν ανοιχτού δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού, έναντι μισθώματος (επιδοτούμενες γραμμές).

118. Εν προκειμένω επισημαίνεται ότι το σύνολο των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών, κατά τα έτη 2018-2022, αφορούν μόνο σε συμβάσεις έναντι μισθώματος (ήτοι δεν υπήρξε καμία σύμβαση στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας της αποκλειστικής εξυπηρέτησης). Οι συμβάσεις αυτές συνήφθησαν ως επί το πλείστον, κατόπιν διαγωνιστικών διαδικασιών οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 10 του ν. 4948/2022, αλλά και κατά παρέκκλιση, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία, με σχετικές απευθείας αναθέσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 11 και 13 του ίδιου νόμου<sup>154</sup>.

119. Περαιτέρω, οι συμμετέχοντες στον διαγωνισμό οφείλουν να διαθέτουν πλοίο ή πλοία που να πληρούν τα ελάχιστα απαιτούμενα χαρακτηριστικά<sup>155</sup>, τα οποία

<sup>150</sup> Βλ. ειδικότερα την υπ' αρ. 3926/17.5.2023 επιστολή της Διεύθυνσης Θαλάσσιων, Συγκοινωνιών, Κλάδος Ναυτιλίας, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής.

<sup>151</sup> Ο.π.

<sup>152</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3271/26.4.2023 επιστολή.

<sup>153</sup> Βλ. απόφαση Ε.Επ. Μ. 6796 -Olympic/Aegean Airlines II, παρ. 34-37 και εκεί παραπομπές.

<sup>154</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3271/26.4.2023 επιστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας.

<sup>155</sup> Αναφέρονται ενδεικτικά τα εξής: συγκεκριμένη μεταφορική ικανότητα επιβατών, συγκεκριμένο μήκος, συγκεκριμένη επιφά-

αναφέρονται στην εκάστοτε προκήρυξη, και να δύνανται να εκτελούν την δρομολογιακή γραμμή για την οποία έχει κατατεθεί προσφορά. Η επιλογή των προσωρινών μειοδοτών γίνεται με σειρά προτεραιότητας κατηγορίας πλοίων<sup>156</sup> και εν συνεχεία με τη δυνατότητα αντικατάστασής του. Ανάλογα με την κατηγορία των προσφερόμενων πλοίων διαμορφώνεται και το εκάστοτε μίσθωμα.

120. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής<sup>157</sup> και αφορούν στους διαγωνισμούς (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V) που προκηρύχθηκαν για τις δρομολογιακές γραμμές 2018-2019 έως και 2022-2023, προκύπτει ότι η συμμετοχή σε αυτούς απαιτεί ένα προγραμματισμό από την πλευρά των εταιρειών, δεδομένου ότι ο στόλος της κάθε εταιρείας είναι ήδη κατανομημένος στα δρομολόγια της ελεύθερης δρομολόγησης. Υπό αυτή την έννοια, κάθε εταιρεία προκειμένου να αποφασίσει στο πλαίσιο ενός διαγωνισμού σε ποια δρομολογιακή γραμμή θα συμμετέχει, θα πρέπει να λάβει υπόψη τον αριθμό των πλοίων που έχει διαθέσιμα προς τον σκοπό αυτόν.

121. Επιπρόσθετα, οι συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές υπόκεινται σε ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές ναύλων οι οποίες διαφοροποιούνται από αυτές που ισχύουν σε καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού. Όπως προαναφέρθηκε, με υπουργικές αποφάσεις<sup>158</sup> ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης καθώς και το ύψος των ανώτατων τιμών καθαρού ναύλου. Ειδικότερα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία<sup>159</sup>, για τα δρομολόγια έναντι μισθώματος ή αποκλειστικής εξυπηρέτησης, προσδιορίζονται οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, Ι.Χ.Ε. οχημάτων μήκους μέχρι 4,25μ. και φορτηγών οχημάτων πλοίων ακτοπλοϊας κατά κατηγορία πλοίου, ηλικία και κατά σύνδεση. Διευκρινίζεται ακόμη, ότι σε μικτό δρομολόγιο που περιλαμβάνει αφενός ελεύθερες συνδέσεις και αφετέρου συνδέσεις δημόσιας υπηρεσίας, η τιμή ναύλου για κάθε λιμένα προορισμού σύνδεσης δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει την τιμή ναύλου του τελευταίου προ αυτού λιμένα ελεύθερης σύνδεσης<sup>160</sup>.

122. Περαιτέρω, σύμφωνα με την έρευνα της Υπηρεσίας, οι τιμές των δρομολογιακών γραμμών με ΣΔΥ διαφοροποιούνται από εκείνες της ελεύθερης δρομολόγησης. Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται ότι οι τιμές των εισιτηρί-

νια φόρτωσης για οχήματα/φορτηγά, να είναι κατάλληλα για την ασφαλή προσέγγιση στα λιμάνια των γραμμών που εκδηλώνεται ενδιαφέρον.

<sup>156</sup> Ειδικότερα τα πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: α) πλοία μήκους άνω των 100μ., β) πλοία μήκους μεγαλύτερου των 75μ. και μικρότερου ή ίσου των 100μ. και γ) πλοία μήκους μικρότερου ή ίσου των 75μ.

<sup>157</sup> Βλ. σχετικά την υπ' αρ. 3926/17.5.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>158</sup> Βλ. αναλυτικά νομοθετικό πλαίσιο Ενότητα VI.

<sup>159</sup> Βλ. ΚΥΑ 3323.1/01/05/26.05.2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

<sup>160</sup> Σημειώνεται ότι «ελεύθερες» νοούνται οι συνδέσεις εκείνες που εμπίπτουν σε μία τουλάχιστον από τις περιπτώσεις της παραγράφου 1 της ΥΑ 3323.1/02/08 και «δημόσιας υπηρεσίας» νοούνται οι συνδέσεις που εμπίπτουν σε μία τουλάχιστον από τις περιπτώσεις της παραγράφου 4 της ΥΑ 3323.1/02/08.

ων των επιβατών, οχημάτων και φορτηγών μεταξύ των δρομολογίων που εκτελούνται στα πλαίσια σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κυμαίνονται κατά μέσο όρο σε επίπεδα χαμηλότερα σε σχέση με τις τιμές των εισιτηρίων που εκτελούνται στα πλαίσια ελεύθερης δρομολόγησης, ενώ παράλληλα οι διάρκειες των ταξιδιών στις ΣΔΥ είναι μεγαλύτερες και η συχνότητα μικρότερη σε σχέση με τις ελεύθερες δρομολογίες. Ενδεικτικά, στα δρομολόγια ελεύθερης δρομολόγησης Πειραιάς-Σαντορίνη, η μέση τιμή για την μετακίνηση ενός επιβάτη τον Ιούνιο του 2023<sup>161</sup> είναι 67 ευρώ στην οικονομική θέση, με μέση διάρκεια συμβατικών και ταχύπλων 6,8 ώρες, με καθημερινά δρομολόγια, ενώ στα πλαίσια των δρομολογίων σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας η αντίστοιχη τιμή κυμαίνεται στα 47 ευρώ, με μέση διάρκεια 9.2 ώρες και συχνότητα δύο-τριών δρομολογίων την εβδομάδα. Προκύπτει επομένως, ότι η επιλογή της ελεύθερης δρομολόγησης για τον επιβάτη με προορισμό την Σαντορίνη είναι κατά μέσο όρο 42% ακριβότερη, 2.45 ώρες ταχύτερη και συχνότερη, με ποικιλία επιλογών καθημερινών δρομολογίων. Αντίστοιχη, είναι η εικόνα π.χ. για τη Ρόδο, όπου μέσω ελεύθερης δρομολόγησης η τιμή επιβάτη ανέρχεται κατά μέσο όρο 91 ευρώ, με μέση διάρκεια ταξιδιού τις 16.7 ώρες, ενώ στα δρομολόγια της άγονης γραμμής της Κασοκαρπαθίας μέσω σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η μέση τιμή για τον επιβάτη είναι 58 ευρώ και μέση διάρκεια 22.4 ώρες, ήτοι στην περίπτωση της επιλογής ελεύθερης δρομολόγησης, η τιμή είναι κατά 57% υψηλότερη, η διάρκεια του ταξιδιού κατά 8 ώρες συντομότερη, με καθημερινά δρομολόγια έναντι των τριών δρομολογίων ανά εβδομάδα που προσφέρει η επιλογή πλοίου στο πλαίσιο της ΣΔΥ.

123. Συμπληρωματικά, κατά το έτος 2022<sup>162</sup> οπότε το δρομολόγιο Πειραιάς-Ρόδος πραγματοποιούταν από την ANEK, μέσω του πλοίου ΠΡΕΒΕΛΗΣ στα πλαίσια της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, με μέση διάρκεια ταξιδιού 34,5 ώρες και μέσω της ΑΤΤΙΣΑ στα πλαίσια ελεύθερης δρομολόγησης με μέση διάρκεια μικρότερη των 18 ωρών, τα εισιτήρια για τους επιβάτες και τα ΙΧ οχήματα ήταν ακριβότερα μέσω της ελεύθερης δρομολόγησης κατά 89% και 42% έναντι των αντίστοιχων εισιτηρίων για τα δρομολόγια που εκτελούνταν στο πλαίσιο ΣΔΥ<sup>163</sup>.

124. Τρίτον, ο ανταγωνισμός των εταιρειών στην αγορά ακτοπλοϊκής μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες προκηρύσσονται μειοδοτικοί διαγωνισμοί, εκδηλώνεται ως ανταγωνισμός για την αγορά (δηλαδή για την μειοδοσία της σύμβασης, «competition for the market»). Στην αγορά ακτοπλοϊ-

<sup>161</sup> Πηγή: Έρευνα από ημερήσια στοιχεία Ιουνίου 2023 για τις τιμές εισιτηρίων στο δρομολόγιο Αττική-Σαντορίνη από τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων όλων των δραστηριοποιούμενων εταιρειών Ferryscanner, Ferryhopper κ.λπ.

<sup>162</sup> Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τις υπ' αρ. 10923/2.12.2022, 2328/17.3.2023 επιστολές των Γνωστοποιούντων μερών.

<sup>163</sup> Αναφορικά με τις τιμές των φορτηγών, λόγω διαφοροποίησης στην κλίμακα χρέωσης ανά εταιρεία, δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση σύγκρισης των χρεώσεων αυτών μεταξύ των δραστηριοποιούμενων εταιρειών.

κής μεταφοράς τακτικής/ελεύθερης δρομολόγησης ο ανταγωνισμός υφίσταται για το μερίδιο του μεταφορικού έργου και υπάρχει διάδραση μεταξύ ανταγωνιστών μέσα στην αγορά («competition in the market»).

#### VII.2.2.5 Συμπέρασμα

125. Ως εκ τούτου, κατά την κρίση της Επιτροπής, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης και λαμβάνοντας υπόψη τόσο το νομοθετικό πλαίσιο, όσο και την ενωσιακή πρακτική, η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών δύναται να διακριθεί σε α) αγορά ακτοπλοϊκής μεταφοράς τακτικής (ελεύθερης) δρομολόγησης και β) σε αγορά ακτοπλοϊκής μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

### VII.3 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

#### VII.3.1 Σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς

##### VII.3.1.1 Η άποψη των Μερών

126. Σύμφωνα με τα Μέρη, οι εγχώριες ακτοπλοϊκές γραμμές περιλαμβάνουν: (α) όλα τα επιμέρους δρομολόγια από λιμάνι/τόπο αναχώρησης προς λιμάνι/τόπο προορισμού, στα οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία τους και όπου οι λιμένες Πειραιά, Λαυρίου και Ραφήνας λαμβάνονται ενιαία υπόψη<sup>164</sup>. Ωστόσο, αναφορικά με τις συνδέσεις Ελλάδας - Ιταλίας, τα Μέρη, επικαλούμενα αποφάσεις της Ε.Επ., θεωρούν ότι η αγορά πρέπει να οριστεί ως η σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας συνολικά, ήτοι διάδρομος (corridor) της Αδριατικής, αποτελούμενος από τις διαδρομές Ελλάδας-Ιταλίας, από τους λιμένες της Ελλάδας προς/από τους αντίστοιχους λιμένες της Ιταλίας.

127. Συγκεκριμένα τα Μέρη αναφέρουν<sup>165</sup> ότι οι διεθνείς θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας, αποτελούν ένα από τα μέσα, το οποίο ο επιβάτης δύναται να επιλέξει, προκειμένου να ταξιδέψει προς την Κεντρική Ευρώπη ή/και την Ιταλία (Βόρεια και Νότια), ενώ παράλληλα μέσω αυτών διακινείται σημαντικό μερίδιο εισαγωγών-εξαγωγών της Ελλάδας. Περαιτέρω, τα Μέρη αναφέρουν ότι η Ε.Επ. έχει εξετάσει τη σχετική γεωγραφική αγορά γραμμών εξωτερικού σύμφωνα με την ταξινόμηση σε ευρύτερους γεωγραφικούς διαδρόμους (corridors)<sup>166</sup>.

##### VII.3.1.2 Οι απόψεις των ανταγωνιστών

128. Οι απόψεις των ανταγωνιστών, οι οποίες αναφέρονται κατωτέρω, εστιάζουν στην Κρήτη και την Ιταλία, κατά περίπτωση, δεδομένου ότι σε αυτές εντοπίζονται επικαλύψεις μεταξύ των Μερών.

##### Κρήτη

129. Σύμφωνα με την άποψη της MINOAN<sup>167</sup> το κάθε ζεύγος λιμένων αποτελεί διακριτή γεωγραφική αγορά. Περαιτέρω, κατά την εκτίμηση της εταιρείας οι λιμένες

Ηράκλειο και Χανιά δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ενιαία αγορά «κυρίως λόγω της απόστασης μεταξύ τους». Επίσης, κατά την άποψη της εταιρείας, αλλαγές στα δρομολόγια Πειραιάς - Ηράκλειο (π.χ. ακυρώσεις δρομολογίων) δεν επηρεάζουν τα δρομολόγια Πειραιάς - Χανιά (δεν υπάρχει μεταφορά ζήτησης για τα Χανιά), κάτι που αποδεικνύει ότι τα δρομολόγια δεν είναι εναλλάξιμα από πλευράς ζήτησης. Μία ακόμα ένδειξη διάκρισης των αγορών, είναι ότι, παρότι υπάρχει διαφορά στην τιμή των εισιτηρίων Πειραιάς - Χανιά και Πειραιάς - Ηράκλειο, ύψους 10% με φθηνότερο προορισμό τα Χανιά, αυτό δεν αποτελεί κίνητρο για έναν επιβάτη να μεταβεί στον φθηνότερο προορισμό με το πλοίο, ήτοι στα Χανιά, και στη συνέχεια να μεταβεί με άλλο μέσο (π.χ. οδικώς) στο Ηράκλειο.

130. Την ίδια άποψη εκφράζει και η SEAJETS<sup>168</sup>, αναφέροντας ότι η χιλιομετρική απόσταση Χανίων-Ηρακλείου, το κακό οδικό δίκτυο και σε ένα βαθμό ο τοπικισμός των επιβατών και επιχειρήσεων οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η πολύ μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών και οδηγών δεν αξιολογεί ως εναλλάξιμους τους δύο λιμένες.

131. Ομοίως, η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ<sup>169</sup>, η οποία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη μεταφορά φορτηγών οχημάτων, εκτιμά ότι τα ζεύγη λιμένων Πειραιάς - Ηράκλειο και Πειραιάς - Χανιά αποτελούν διακριτές γεωγραφικές αγορές δεδομένου ότι, ενώ η συχνότητα των δρομολογίων και για τα δύο είναι ίδια (καθημερινές αναχωρήσεις) και με πλοία περίπου της ίδιας μεταφορικής ικανότητας και παραπλήσιους ναύλους μεταφοράς, η χιλιομετρική απόσταση μεταξύ των λιμένων Ηρακλείου και Χανίων είναι αυτή που καθορίζει την επιλογή των επιβατών και οδηγών ΙΧ και φορτηγών οχημάτων να επιλέξουν ανάλογα με την έδρα τους το λιμάνι άφιξης ή αναχώρησης.

##### Αδριατική

132. Ως προς τις γραμμές της Αδριατικής, ο όμιλος GRIMALDI<sup>170</sup> αναφέρει ότι τα ζεύγη λιμένων ορίζουν διακριτές γεωγραφικές αγορές καθώς αποσκοπούν σε διαφορετικές αγορές και πελάτες. Ως παράδειγμα αναφέρει ότι η ζήτηση στη γραμμή Μπάρι - Πάτρα δεν σχετίζεται με τη ζήτηση στη γραμμή Μπάρι - Ηγουμενίτσα, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις γραμμές Ανκόνα - Ηγουμενίτσα και Ανκόνα - Πάτρα. Ο όμιλος GRIMALDI προσθέτει ότι ενώ η Πάτρα προσελκύει φορτηγά (trucks) και ρυμουλκούμενα (trailers), η Ηγουμενίτσα προσελκύει μόνο φορτηγά. Περαιτέρω, ο λιμένας της Πάτρας εξυπηρετεί το νότιο μέρος της Ελλάδας, περιλαμβανομένης της Αττικής, ενώ η Ηγουμενίτσα προσελκύει φορτίο και επιβάτες προς και από τη Βόρεια Ελλάδα, τα Βαλκάνια και την Τουρκία.

133. Την ίδια άποψη εκφράζει και η NOBEL<sup>171</sup> (εφεξής και VENTOURIS) αναφέροντας ότι οι πορθμειακές γραμμές διασύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία δεν αποτελούν ενιαία γεωγραφική αγορά, αλλά διακρίνονται ανάλογα με τον λιμένα διασύνδεσης στην Ιταλία σε

<sup>164</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>165</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>166</sup> M. 2838-P&O Stena Line, M. 9673 - COLUMBIA THREADNEEDLE INVESTMENTS/BRITTANY FERRIES/CONDOR, M. 5756 - DFDS/NORFOLK.

<sup>167</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1966/3.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>168</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2139/13.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>169</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1855/1.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>170</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4151/25.5.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>171</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2364/20.3.2023 απαντητική επιστολή. Η εταιρεία διαχειρίζεται πλοία υπό το διακριτικό σήμα VENTOURIS FERRIES.

αγορές των γραμμών του Βορρά (Ανκόνα, Βενετία) και των γραμμών του Νότου (Μπρίντζι, Μπάρι) οι οποίες αποτελούν διακριτές μεταξύ τους γεωγραφικές αγορές, καθώς έχουν διαφορετικά η καθεμιά γεωπολιτικά και οικονομικά δεδομένα και απευθύνονται σε διαφορετικό αγοραστικό κοινό. Συγκεκριμένα, η εταιρεία αναφέρει ότι οι γραμμές Πάτρα/Ηγουμενίτσα-Ανκόνα και Πάτρα/Ηγουμενίτσα-Βενετία απευθύνονται κυρίως στον επιβάτη (τουρίστα ή επαγγελματία) που θέλει να ταξιδέψει στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, οι γραμμές Πάτρα/Ηγουμενίτσα-Μπρίντζι και Πάτρα/Ηγουμενίτσα-Μπάρι απευθύνονται κυρίως στον επιβάτη (τουρίστα ή επαγγελματία) που θέλει να ταξιδέψει στην Κεντρική και Νότια Ευρώπη.

#### VII.3.1.3 Η έρευνα της Υπηρεσίας

134. Σύμφωνα με την απόφαση της ΕΑ 658/2018 η σχετική γεωγραφική αγορά της υπό εξέταση πράξης αφορά κατ' αρχήν στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας, στην οποία είναι δυνατή η δραστηριοποίηση των μερών και των ανταγωνιστών τους, υπό ομοιογενείς όρους<sup>172</sup>.

135. Περαιτέρω σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές συνθήκες ανταγωνισμού, κάθε νησί-προορισμός από συγκεκριμένο λιμένα-περιοχή αφετηρίας θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά χωριστή γεωγραφική αγορά. Επομένως, η οριοθέτηση κάθε σχετικής γεωγραφικής αγοράς δεν γίνεται σε επίπεδο δρομολογιακής γραμμής αλλά με βάση τη μέθοδο Προέλευση/Προορισμός (Π&Π), κατά την οποία θεωρείται κρίσιμος ο τόπος προέλευσης και ο τόπος προορισμού του χρήστη της μεταφορικής υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι λιμένες αυτοί θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, στο πλαίσιο του ορισμού των γεωγραφικών αγορών, ως ενιαία γεωγραφική περιοχή Προέλευσης ή Προορισμού, και συνεπώς βάσει των ανωτέρω, κάθε νησί-προορισμός από συγκεκριμένο λιμένα-περιοχή αφετηρίας συνιστά χωριστή γεωγραφική αγορά. Επιπροσθέτως, εναλλαξιμότητα υφίσταται μόνο στην περίπτωση κοντινών μεταξύ τους λιμένων σε περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (π.χ. Πειραιάς, Λαύριο, Ραφήνα)

136. Συναφώς, σε προηγούμενη απόφαση της Ε.Επ., οι ακτοπλοϊκές μεταφορές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία διακρίνονται σε μεταφορά επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών στα δρομολόγια (ζεύγη λιμένων) Πάτρα - Ανκόνα, Πάτρα - Πρίντζι, Πάτρα - Μπάρι, Πάτρα Τεργέστη και Πάτρα - Βενετία<sup>173</sup>.

#### VII.3.1.4 Συμπέρασμα

137. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, κατά την κρίση της Επιτροπής, στις ακτοπλοϊκές θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού προκρίνεται η οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς βάσει της μεθοδολογίας του «Π&Π», λαμβάνοντας υπόψη ιδίως ότι από την πλευρά της ζήτησης, σημαίνουντα ρόλο έχει ο αρχικός και τελικός προορισμός, που συνήθως αφορά σε ένα συγκεκριμένο νησί ή σε έναν νομό της ηπειρωτικής χώρας. Στις συνδέσεις, δε, Ελλάδας-Ιταλίας, και υπό την πιο στενή και αυστηρή

οριοθέτηση της αγοράς, επίσης προκρίνεται η ως άνω οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς βάσει της μεθοδολογίας του «Π&Π» και όχι ως ζεύγος χωρών, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση διαφοροποιείται ανά λιμένα προορισμού εξυπηρετώντας διαφορετικούς σκοπούς ως προς τους καταναλωτές.

#### VII.3.2 Σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

138. Αναφορικά με την αγορά της συμμετοχής σε διαγωνισμούς για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, όπως προαναφέρθηκε, οι μειοδοτικοί διαγωνισμοί που προκηρύσσονται είναι ανοιχτοί δημόσιοι διεθνείς διαγωνισμοί και αφορούν στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Λαμβάνουν, δε, ευρεία δημοσιότητα εντός της χώρας και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή προσέλκυση ενδιαφερομένων πλοιοκτητών και η διασφάλιση του μειοδοτικού τους χαρακτήρα<sup>174</sup>.

139. Έχοντας υπόψη, ωστόσο, ότι οι δρομολογιακές γραμμές που προκηρύσσονται αφορούν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση γραμμών στην ενδοχώρα και όχι σε άλλους προορισμούς του εξωτερικού, για τους σκοπούς της παρούσας συναλλαγής, ως σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται η ελληνική επικράτεια.

#### VII.4 ΛΟΙΠΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

140. Τέλος στις σχετικές αγορές εμφιάλωσης και εμπορίας εμφιαλωμένου νερού, εμπορίας φυσικών χυμών, τυποποίησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων και εμπορίας ξυδιού και υποκατάστατων ξυδιού σε επίπεδο χονδρικής στην ελληνική επικράτεια δραστηριοποιείται μόνο η ANEK, μέσω των θυγατρικών της εταιρειών ΕΤΑ-ΝΑΠ και ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ αντίστοιχα, και ως εκ τούτου δεν εξετάζονται περαιτέρω.

#### VII.5 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

141. Με βάση τα ανωτέρω, κατά την κρίση της Επιτροπής, για τους σκοπούς εξέτασης της παρούσας συγκέντρωσης, οι σχετικές αγορές ορίζονται ως ακολούθως:

i) Ως προς τις σχετικές αγορές θαλάσσιων υπηρεσιών: (α) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, (β) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων (γ) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών οχημάτων<sup>175</sup> και (δ) παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

ii) Ως προς τις σχετικές γεωγραφικές αγορές: (α) αναφορικά με την αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας στην επικράτεια, με περαιτέρω διάκριση, σε όλα τα επιμέρους δρομολόγια από λιμάνι/τόπο αναχώρησης προς λιμάνι/τόπο προορισμού (Π-Π), στα δρομολόγια που δραστηρι-

<sup>172</sup> Βλ. ΕΑ 658/2018 παρ. 179.

<sup>173</sup> Βλ. απόφαση της Ε.Επ. IV/34466 - Greek Ferries (09.12.1998).

<sup>174</sup> Βλ. υπ' αρ. 3926/17.5.2023 επιστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής..

<sup>175</sup> Στη σχετική υπό-αγορά μεταφοράς φορτηγών εξαιρούνται τα φορτηγά που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο.

οποιούνται τα πλοία των Μερών<sup>176</sup> και (β) αναφορικά με την αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η ελληνική επικράτεια.

142. Εντός των σχετικών αγορών, όπως αυτές προσδιορίστηκαν ανωτέρω, ο Όμιλος ΑΤΤΙΣΑ εξυπηρετεί νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, του Β.Α. Αιγαίου και την Κρήτη (μέσω της Κοινοπραξίας) με συμβατικά και ταχύπλοα πλοία και με αφετηρία τα λιμάνια της Αττικής (Πειραιάς, Ραφήνα, Λαύριο), στο πλαίσιο τακτικής δρομολόγησης και συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης εκτελεί δρομολόγια στην Αδριατική στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας. Η ANEK εκτελεί πλόες μέσω σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, με συμβατικά πλοία προς τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα και μέσω τακτικής/ελεύθερης δρομολόγησης προς Κρήτη (μέσω της Κοινοπραξίας), από το λιμάνι του Πειραιά ενώ εκτελεί δρομολόγια στην Αδριατική, ομοίως στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας.

143. Ειδικότερα, ο Όμιλος ΑΤΤΙΣΑ<sup>177</sup> εξυπηρετεί τα εξής νησιά-προορισμούς:

- Σαρωνικό και Αίγινα από τον λιμένα του Πειραιά: Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι, Αίγινα, Αγκίστρι,

- Σποράδες από τον λιμένα του Βόλου: Σκόπελος, Σκιάθος, Βόλος, Αλόνησος,

- Κυκλάδες από Αττική: Ηρακλεία, Σχοινούσα, Κουφονήσι, Δονούσα, Αμοργός, Αστυπάλαια, Νάξος, Πάρος, Σύρος, Σαντορίνη, Ίος, Τήνος, Μύκονος, Ανάφη, Κύθνος, Κέα, Σέριφος, Σίφνος, Κίμωλος, Μήλος, Άνδρος, Σίκινος, Φολέγανδρος,

- Δωδεκάνησα από Αττική: Κως, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη, Ρόδος, Καστελόριζο, Κάλυμνος, Πάτμος, Λειψοί, Λέρος, Κάρπαθος, Κάσος, Αστυπάλαια,

- Β.Α. Αιγαίο από Αττική: Χίος, Φούρνοι, Ικαρία, Λήμνος, Μυτιλήνη, Σάμος, Οινούσες, Ψαρά, Θεσσαλονίκη, Καβάλα,

- Κρήτη από Αττική: προς Ηράκλειο και Χανιά (σε συνεργασία με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας),

- Ιταλία από Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα: προς Ανκόνα, Βενετία, Μπάρι σε συνεργασία με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας συνεισφέροντας τα πλοία SUPERFAST XI, SUPERFAST I, SUPERFAST II και ASTERION II<sup>178</sup>.

144. Η ANEK με τα συμβατικά πλοία της, εξυπηρετεί τα εξής νησιά-προορισμούς:

- Κυκλάδες από Αττική: Σαντορίνη, Ανάφη με Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας<sup>179</sup>,

- Δωδεκάνησα από Αττική: Κάσος, Κάρπαθος, Χάλκη, Ρόδος με Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας,

- Κυκλάδες από Σητεία, Ηράκλειο: Σαντορίνη, Ανάφη με Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας,

- Δωδεκάνησα από Σητεία, Ηράκλειο: Κάσος, Κάρπαθος, Χάλκη, Ρόδος με Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας,

- Κρήτη από Αττική (σε συνεργασία με την ΑΤΤΙΣΑ στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας): Χανιά και Ηράκλειο).

- Ιταλία από Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα: Ανκόνα, Βενετία, (σε συνεργασία με την ΑΤΤΙΣΑ στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας),

145. Όσον αφορά στα δρομολόγια εσωτερικού, οι σχετικές αγορές για το έτος 2022 παρουσιάζονται αναλυτικά στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι (Πίνακας\_Παράρτ. 1 και Πίνακας\_Παράρτ. 2), στο οποίο αναφέρονται, για κάθε συνδυασμό λιμένα/τόπου αναχώρησης και λιμένα/τόπου προορισμού, καθένα από τα εξακόσια τριάντα τρία (633) δρομολόγια εσωτερικού της ΑΤΤΙΣΑ και καθένα από τα ενενήντα ένα (91) δρομολόγια εσωτερικού στα οποία δραστηριοποιείται η ANEK. Ομοίως για το εξωτερικό παρουσιάζονται τα δέκα οκτώ (18) δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, ενώ ειδικότερα η ΑΤΤΙΣΑ δραστηριοποιείται με δικά της πλοία σε 16 εξ αυτών και η ANEK σε 12 εξ αυτών.

146. Βάσει των ανωτέρω δρομολογίων για το έτος 2022 οι σχετικές αγορές στη μεταφορά επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών εσωτερικού, παρατίθενται κατωτέρω:

Πίνακας 6: Αριθμός σχετικών αγορών για το έτος 2022 <sup>180</sup>	
Σχετικές αγορές εσωτερικού ΑΤΤΙΣΑ	633
Σχετικές αγορές εξωτερικού ΑΤΤΙΣΑ	16
Σχετικές αγορές εσωτερικού ANEK	91
Σχετικές αγορές εξωτερικού ANEK	12

147. Σημειώνεται ότι στις 12 αγορές εξωτερικού στις οποίες δραστηριοποιείται η ANEK, περιλαμβάνονται 10 αγορές στις οποίες εκτελούνται από κοινού δρομολόγια με την ΑΤΤΙΣΑ στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας και 2 αγορές στις οποίες η ANEK εκτελεί μόνη της δρομολόγια στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας. Αντίστοιχα, στις 16 αγορές εξωτερικού στις οποίες δραστηριοποιείται η ΑΤΤΙΣΑ, ομοίως περιλαμβάνονται 10 αγορές στις οποίες εκτελού-

οποιές πραγματοποιούνται από το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ της ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ, με σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ως προς τον από 9.9.2022 αρχικό διαγωνισμό για την περίοδο 2022-2023, επειδή στον εν λόγω διαγωνισμό δεν συμμετείχε καμία εταιρεία, έγινε από το Υπουργείο απευθείας ανάθεση στην ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ (σύμβαση με ημερομηνία 25.10.2022), βάσει της οποίας το Υπουργείο παρέτεινε τη σύμβαση με ισχύ από 1.11.2022 και έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού και τη σύμβαση της σχετικής σύμβασης των εν λόγω δρομολογιακών γραμμών και, σε κάθε περίπτωση, όχι πέραν της 31.10.2023. Η διαδικασία του διαγωνισμού ολοκληρώθηκε και οι ως άνω γραμμές κατακυρώθηκαν στην εταιρεία ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ν.Ε. του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ. (Βλ. την υπ' αρ. 3146/20.04.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών).

<sup>180</sup> Στις σχετικές αγορές της κάθε εταιρείας περιλαμβάνονται και οι κοινές.

<sup>176</sup> Για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης, τα εισιτήρια των λιμένων του Πειραιά, Λαυρίου και Ραφήνας αθροίζονται και παρουσιάζονται ως εισιτήρια της «Αττικής».

<sup>177</sup> Βάσει των προσκομισθέντων στοιχείων για τα δρομολόγια της ΑΤΤΙΣΑ κατά τα έτη 2020, 2021 και 2022.

<sup>178</sup> Το ASTERION II εκτελούσε τη σύνδεση Πάτρα-Βενετία ναυλωμένο από την ANEK έως 6.2.2022. Από 7.2.2022 το ASTERION II εκτελεί τη σύνδεση ναυλωμένο από τον Όμιλο ΑΤΤΙΣΑ.

<sup>179</sup> Επισημαίνεται ότι για τις δρομολογιακές γραμμές (α) Πειραιάς-Θήρα-Ανάφη-Κάσος-Πηγάδια Καρπάθου-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος μετ' επιστροφής και (β) Πειραιάς-Θήρα-Ανάφη-Σητεία-Κάσος-Πηγάδια Καρπάθου-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος μετ' επιστροφής, οι

νται από κοινού δρομολόγια με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, καθώς και 6 αγορές, στις οποίες η ΑΤΤΙCΑ εκτελεί μόνη της δρομολόγια στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας.

#### VIII ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

148. Σύμφωνα με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο<sup>181</sup> για τις ανάγκες αξιολόγησης της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης και τη συγκέντρωση των απαιτούμενων πληροφοριών, με τον όρο «επηρεαζόμενη αγορά» στην περίπτωση οριζοντίων σχέσεων νοείται κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15%.

149. Με βάση την ανάλυση της Υπηρεσίας, ελλείπει καθέτων σχέσεων μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, ως οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές εξετάζονται:

(i) Το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας,

(ii) εκάστη των αγορών μεταφοράς (α) επιβατών, (β) ΙΧ οχημάτων και (γ) φορτηγών σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας, δεδομένου ότι τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των Μερών ξεπερνούν το 15%,

(iii) είκοσι δυο (22) σχετικές αγορές ελεύθερης δρομολόγησης σε επίπεδο Π&Π, εκάστη των οποίων εξυπηρετούν πλοία των δύο μερών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, δηλαδή κάθε κοινό νησί/λιμένας-προορισμός, το οποίο προσεγγίζουν πλοία των ΑΤΤΙCΑ ή/και ΑΝΕΚ, καθώς τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των Μερών στην αγορά αυτή, ξεπερνούν το 15%, και

(iv) η αγορά υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (στο σύνολό τους), καθώς το μερίδιο αγοράς των Μερών υπερβαίνει το 15%.

150. Οι υπό (iii) σχετικές αγορές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

α) Δύο (2) δρομολόγια εξωτερικού για τη γραμμή Κέρκυρα-Βενετία και επιστροφή, τα οποία εκτελούνται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας μόνο από την ΑΝΕΚ εκ των δύο μερών,

β) έξι (6) δρομολόγια εξωτερικού για τη γραμμή από Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα προς Μπάρι και επιστροφή, στα οποία δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ εκ των δύο μερών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας

γ) τέσσερα (4) δρομολόγια εσωτερικού για τη δρομολογιακή γραμμή από Αττική προς Ηράκλειο και από Αττική προς Χανιά και επιστροφή, στα οποία δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα η ΑΤΤΙCΑ και η ΑΝΕΚ, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας και

δ) 10 δρομολόγια εξωτερικού για τις γραμμές Αδριατικής και ειδικότερα από Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα προς Ανκόνα και επιστροφή καθώς και από Πάτρα, Ηγουμενίτσα προς Βενετία και επιστροφή, στα οποία δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα η ΑΤΤΙCΑ και η ΑΝΕΚ, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας.

Πίνακας 7: Δρομολόγια τακτικής/ελεύθερης δρομολόγησης ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ - 2022

α/α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝ/ΞΙΑ (ΚΞ)	ΕΙΔΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
1	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ
2	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΑΝΙΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ
3	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ
4	ΧΑΝΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ
5	ΠΑΤΡΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
6	ΑΝΚΟΝΑ	ΠΑΤΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
7	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
8	ΑΝΚΟΝΑ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
9	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
10	ΑΝΚΟΝΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
11	ΠΑΤΡΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
12	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΠΑΤΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI
13	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ
14	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ
15	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΝΕΚ
16	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΝΕΚ
17	ΠΑΤΡΑ	ΜΠΑΡΙ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, GRIMALDI
18	ΜΠΑΡΙ	ΠΑΤΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, GRIMALDI
19	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΜΠΑΡΙ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, VENTOURIS
20	ΜΠΑΡΙ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, VENTOURIS

<sup>181</sup> Απόφαση ΕΑ 780/2022 «Καθορισμός, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 5 και 6 του ν. 3959/2011, του ειδικότερου περιεχομένου της γνωστοποίησης συγκέντρωσης επιχειρήσεων, κατ' άρθρα 5-10 του ν. 3959/2011».

Πίνακας 7: Δρομολόγια τακτικής/ελεύθερης δρομολόγησης ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ - 2022					
α/α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝ/ΞΙΑ (ΚΞ)	ΕΙΔΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
21	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΠΑΡΙ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, VENTOURIS
22	ΜΠΑΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΚΞ	ΕΔ	ΑΤΤΙCΑ, VENTOURIS

151. Όσον αφορά στην αγορά υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αυτή θεωρείται διακριτή και επηρεαζόμενη αγορά, καθώς το μερίδιο αγοράς των Μερών υπερβαίνει το 15%. Στην ενότητα που ακολουθεί γίνεται ανάλυση της μεθοδολογίας υπολογισμού των μεριδίων και ανάλυση των μεριδίων αγοράς των Μερών στις επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές.

#### ΙΧ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

##### ΙΧ.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ

152. Για τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας ανά σχετική αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών κατά τα έτη 2019-2022, προκρίθηκε για τους σκοπούς της παρούσας ο κατ' όγκο υπολογισμός (αριθμός εισιτηρίων ανά σχετική αγορά) για την αποτύπωση της δύναμης της κάθε συμμετέχουσας, στη συναλλαγή, εταιρείας στις επιμέρους σχετικές αγορές. Εν προκειμένω, ελήφθη υπόψη η διαφορετική φύση των επιμέρους σχετικών υπηρεσιών, η παλαιότερη πρακτική της ΕΑ<sup>182</sup>, ο τρόπος καταγραφής των σχετικών στοιχείων από την ICAP και την ΕΛΣΤΑΤ, για τις αγορές των επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, σε όγκο και όχι σε αξία, καθώς και ο βαθμός δυσκολίας της συγκέντρωσης της αξίας των πωλήσεων εισιτηρίων από όλες τις εταιρείες του κλάδου ανά σχετική αγορά, τουλάχιστον για την τελευταία τριετία, προκειμένου να εξαχθεί το ακριβές συνολικό μέγεθος των αγορών.

153. Αναφορικά με την σχετική αγορά ελεύθερης δρομολόγησης ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι οι εταιρείες λειτουργούν σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού (διακρίνοντας την από την αγορά συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας). Προκειμένου να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις της υπό κρίση πράξης σε αυτήν, ακολουθείται η μεθοδολογία του υπολογισμού των μεριδίων αγοράς σε επίπεδο επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, ανά δρομολόγιο Π&Π, για δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε δρομολογίου. Ως εκ τούτου τα μερίδια αγοράς για τις επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές των δρομολογίων που εκτελούνται στο πλαίσιο της ελεύθερης δρομολόγησης, παρουσιάζονται αναλυτικά σε επίπεδο επιβατών, ΙΧ οχημάτων στις επόμενες ενότητες.

154. Περαιτέρω, και ειδικά στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, τα Μέρη δραστηριοποιούνται μέσω ελεύθερης δρομολόγησης σε επίπεδο Π&Π στα επιμέρους δρομολόγια τα οποία αφορούν σε Αττική-Κρήτη και Ελλάδα-Ιταλία (Αδριατική). Σε προηγούμενες αποφάσεις της, η Ε.Επ. εξέτασε περιπτώσεις συγκεντρώσεων στις οποίες τα μέρη συμμετείχαν σε συμφωνίες συνεργασίας για την από κοινού παροχή υπηρεσιών σε επίπεδο δρομολογίων<sup>183</sup> λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι ακόμα και στις περιπτώσεις που μια συμφωνία προ της συγκέντρωσης πρακτικά περιορίζει ή εξαλείφει τον ανταγωνισμό μεταξύ των μερών, αυτό δεν σημαίνει αυτομάτως ότι δεν μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική επιδείνωση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού<sup>184</sup>. Για την αξιολόγηση της συγκέντρωσης η Ε.Επ. έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι μια εκτεταμένης μορφής συνεργασία προ της συγκέντρωσης αντικαταστάθηκε από ένα μόνιμο διαρθρωτικό δεσμό (permanent structural link), όπως εν προκειμένω τη μετάβαση από την Κοινοπραξία στη νέα οντότητα που θα προκύψει μετά τη συγκέντρωση. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Επ. εξέτασε τη θέση των μερών και εν συνεχεία τις συγκεκριμένες συνθήκες ανταγωνισμού σε επίπεδο δρομολογίων («route by route basis» και συγκεκριμένα «hub-to-hub routes»), έτσι ώστε να αξιολογήσει το βαθμό επηρεασμού της αγοράς και τις επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό μετά τη συγκέντρωση<sup>185</sup>.

155. Ως εκ τούτου και ανεξάρτητα από τον βαθμό συνεργασίας των Μερών προ της συγκέντρωσης, για τους σκοπούς της παρούσας, τα μερίδια αγοράς των Μερών λαμβάνονται υπόψη ξεχωριστά και αξιολογούνται οι επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στις επηρεαζόμενες αγορές ανά δρομολόγιο (σε επίπεδο επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) συνεπεία της δραστηριοποίησής τους, πλέον, ως μιας ενιαίας οντότητας στην αγορά μετά τη συγκέντρωση.

<sup>182</sup> Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 227/III/2003, 355/V/2007, 427/V/2009 και 658/2018.

<sup>183</sup> Βλ. ενδεικτικά την απόφαση COMP/M.5440- LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES (28.8.2009). Στην εν λόγω συγκέντρωση τα μέρη (Lufthansa-LH και Austrian Airlines-OS) συμμετείχαν σε διάφορες συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ των οποίων μια «κοινοπραξία» για τον από κοινού διαμοιρασμό των εσόδων-εξόδων (cost and revenue sharing joint venture) για όλα τα δρομολόγια στη σύνδεση Γερμανία-Αυστρία, καθώς και συνεργασίες με χρήση κοινών κωδικών (code-share) για τις πτήσεις στη σύνδεση Ελβετία-Αυστρία και Βιέννη-Λονδίνο (βλ. σχετικά παρ. 57).

[https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5440\\_20090828\\_20600\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5440_20090828_20600_en.pdf).

<sup>184</sup> Ο.π. βλ. παρ. 67-69.

<sup>185</sup> Βλ. σχετικά και απόφαση COMP/M.5181 – Delta Air Lines /Northwest Airlines (06.08.2008), παρ. 30-33, όπου η Ε.Επ. εστιάζει στο γεγονός ότι η μόνη αλλαγή που θα επέλθει συνεπεία της συγκέντρωσης είναι ότι η απουσία αποτελεσματικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών μετά τη συγκέντρωση θα είναι πλέον αποτέλεσμα της ένταξης τους σε μια ενιαία οντότητα και όχι της μεταξύ τους εκτεταμένης συνεργασίας (που υφίστατο προ της συγκέντρωσης). Ως εκ τούτου δεν αποκλείεται ότι σε συγκεκριμένα δρομολόγια (hub-to-hub routes) και ανάλογα με τη θέση των μερών στην αγορά, η συγκέντρωση να επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό.

[https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5181\\_20080806\\_20310\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5181_20080806_20310_en.pdf).

156. Περαιτέρω και όπως προαναφέρθηκε, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης η σχετική αγορά θαλάσσιας μεταφοράς διακρίνεται σε αγορά θαλάσσιας μεταφοράς τακτικής (ελεύθερης) δρομολόγησης (competition in the market) και σε αγορά θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (competition for the market) λαμβάνοντας υπόψη το νομοθετικό πλαίσιο, τις απόψεις των Μερών, των ανταγωνιστών και των λοιπών φορέων της αγοράς.

157. Αναφορικά με την σχετική αγορά θαλάσσιας μεταφοράς μέσω της ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και συνεκτιμώντας το γεγονός ότι το σύνολο των συμβάσεων ανάθεσης, κατά έτη 2018-2022, αφορούν μόνο συμβάσεις έναντι μισθώματος<sup>186</sup>, ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς τόσο των Μερών όσο και των ανταγωνιστών γίνεται επί του συνόλου της, ήτοι του συνόλου των μισθωμάτων που καταβλήθηκαν απολογιστικά ανά έτος στις πλοιοκτήτριες εταιρείες με τις οποίες συνήφθησαν οι εν λόγω συμβάσεις με το Υπουργείο Ναυτιλίας, για την εξυπηρέτηση των προκηρυχθέντων δρομολογιακών γραμμών (είτε ως μειοδότες εταιρείες στο πλαίσιο των διαγωνιστικών διαδικασιών του άρθρου 10 του ν. 4948/2022 είτε κατόπιν απευθείας ανάθεσης).

#### ΙΧ.2 ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ - ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

158. Τα μερίδια αγοράς των κυριότερων εταιρειών στην ελληνική επικράτεια, για την αγορά επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών συνολικά για τα έτη 2019-2021, έχουν ως ακολούθως<sup>187</sup>.

Πίνακας 8: Αριθμός εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) και μερίδια αγοράς Ελληνική επικράτεια	Μεταβολή αριθ. εισιτηρίων									
	2019		2020		2021		2022		Δ 2022-2021	Δ 2022-2019
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
SEA JET	[...]	[10-15%]	[...]	[5-10%]	[...]	[10-15%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΛΟΙΠΕΣ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	μ/δ	μ/δ		
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΣΤΑΤ)	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	μ/δ	μ/δ		

Πηγή: Η υπ' αριθ. 4506/7.6.2023 επιστολή της ΕΛΣΤΑΤ, προσκομισθέντα στοιχεία από τις εταιρείες και επεξεργασία ΓΔΑ

159. Βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ ο συνολικός αριθμός επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική επικράτεια ανέρχεται σε [...] εκ. για το έτος 2021, σε [...] εκ. για το 2020 και σε [...] εκ. το 2019. Βάσει των προσκομισθέντων από τις εταιρείες στοιχείων για το έτος 2021 η ΑΤΤΙCΑ αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία στην ελληνική ακτοπλοΐα, με βάση τον συνολικό αριθμό εισιτηρίων, με μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται σε [35-45%], ενώ της ΑΝΕΚ σε [0-5%]. Ως εκ τούτου το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών το έτος 2021 εκτιμάται σε [35-45%], ενώ το επαυξητικό για τη νέα οντότητα μερίδιο ανέρχεται σε [...]%. Το μερίδιο αγοράς της SEA JETS ανέρχεται σε [10-15%] και ακολουθούν οι εταιρείες ΜΙΝΟΑΝ με [5-10%], FAST FERRIES με [0-5%] και ZANTE FERRIES με [0-5%]. Σημειώνεται ωστόσο ότι σημαντική αύξηση στις πωλήσεις του 2022 σε σχέση με τις πωλήσεις του 2021, βάσει αριθμού εισιτηρίων, παρουσιάζουν οι εταιρείες SEA JETS και FAST FERRIES.

160. Πέραν των ως άνω κυριότερων εταιρειών, δραστηριοποιείται στην ελληνική επικράτεια και μεγάλος αριθμός μικρότερων εταιρειών, γεγονός που προκύπτει από το μερίδιο αγοράς που καταλαμβάνουν οι λοιπές εταιρείες στον ανωτέρω πίνακα. Λαμβάνοντας υπόψη τη δυσκολία συγκέντρωσης στοιχείων για όλες τις επιμέρους εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά, η συλλογή των στοιχείων επικεντρώθηκε στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις επηρεαζόμενες αγορές. Ως εκ τούτου για την ελληνική επικράτεια ο υπολογισμός του δείκτη ΗΗΙ με τα διαθέσιμα στοιχεία δεν θα ήταν ενδεικτικός.

Ελληνική επικράτεια - Επιβάτες

161. Βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική επικράτεια ανέρχεται σε περίπου [...] εκ. για το έτος 2021, σε [...] εκ. το 2020 και σε [...] εκ. το 2019. Όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα και βάσει των στοιχείων του φακέλου, η ΑΤΤΙCΑ αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία στην ελληνική ακτοπλοΐα, με βάση τον αριθμό εισιτηρίων επιβατών με μερίδιο αγοράς το 2021 το οποίο ανέρχεται σε

<sup>186</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3271/26.4.2023 επιστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας.

<sup>187</sup> Περιλαμβάνεται το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων. Σημειώνεται ότι για το έτος 2022 δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ για το σύνολο της αγοράς.



[25-35%], ενώ της ANEK σε [0-5%]. Το μερίδιο αγοράς της SEAJETS ανέρχεται σε [10-15%] (από [10-15%] το 2019) και ακολουθούν οι εταιρείες MINOAN με [5-10%], FAST FERRIES με [0-5%] και ZANTE FERRIES με [0-5%].

Πίνακας 9: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια									Μεταβολή αριθ. εισιτηρίων	
	2019		2020		2021		2022		Δ 2022-2021	Δ 2022-2019
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ANEK	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
SEA JETS	[...]	[10-15%]	[...]	[5-10%]	[...]	[10-15%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
MINOAN	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΛΟΙΠΕΣ <sup>190</sup>	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	μ/δ	μ/δ		
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΣΤΑΤ)	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	μ/δ	μ/δ		

Πηγή: Η υπ' αριθ. 4506/7.6.2023 επιστολή της ΕΛΣΤΑΤ, προσκομισθέντα στοιχεία από τις εταιρείες και επεξεργασία ΓΔΑ

#### Ελληνική επικράτεια - ΙΧ οχήματα

162. Βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός ΙΧ οχημάτων<sup>188</sup> που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική επικράτεια ανέρχεται σε περίπου [...] εκ. το 2021, σε [...] εκ. το 2020 και σε [...] εκ. το 2019. Το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ για το 2021 ανέρχεται σε [25-35%], ενώ της ANEK σε [0-5%]. Το αθροιστικό μερίδιο αγοράς για το έτος 2021 εκτιμάται σε [35-45%]. Ακολουθούν οι εταιρείες SEAJETS και MINOAN με μερίδιο αγοράς [5-10%] έκαστη (από [0-5%] και [5-10%] αντιστοίχως έκαστη), η FAST FERRIES με [5-10%] και η ZANTE FERRIES με [0-5%].

Πίνακας 10: Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια									Μεταβολή αριθ. εισιτηρίων	
	2019		2020		2021		2022		Δ 2022-2021	Δ 2022-2019
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ANEK	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
SEA JETS	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
MINOAN	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΛΟΙΠΕΣ <sup>190</sup>	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	μ/δ	μ/δ		
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΣΤΑΤ)	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	μ/δ	μ/δ		

Πηγή: Η υπ' αριθ. 4506/7.6.2023 επιστολή της ΕΛΣΤΑΤ, προσκομισθέντα στοιχεία από τις εταιρείες και επεξεργασία ΓΔΑ

#### Ελληνική επικράτεια - φορτηγά

163. Βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός φορτηγών οχημάτων<sup>189</sup> που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα ανέρχεται σε [...] χιλ. για το έτος 2021, σε [...] χιλ. για το έτος 2020 και σε [...] χιλ. για το έτος 2019. Το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ στη διακίνηση φορτηγών οχημάτων στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας το έτος 2021 ανέρχεται σε [45-55%] και της ANEK [10-15%] με αθροιστικό μερίδιο αγοράς [55-65%]. Από τις λοιπές εταιρείες, ακολουθεί η MINOAN με μερίδιο αγοράς [10-15%] και οι εταιρείες FAST FERRIES με μερίδιο [5-10%], ZANTE FERRIES με μερίδιο [0-5%] και SEAJETS με μερίδιο [0-5%]. Σημειώνεται ότι σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας σημαντική αύξηση στον αριθμό εισιτηρίων σε φορτηγά παρουσιάζει η SEAJETS κατά το έτος 2022 σε σχέση με το 2021 (αλλά και σε σχέση με τα προηγούμενα έτη). Αντίστοιχα, η ΑΤΤΙΚΑ το 2022 σημειώνει αύξηση κατά 8% σε σχέση με το 2022 και η MINOAN κατά περίπου [...] σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

<sup>188</sup> Περιλαμβάνει τα ΙΧ αυτοκίνητα οχήματα και τα δίκυκλα, για το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων.

<sup>189</sup> Περιλαμβάνονται φορτηγά, λεωφορεία και «ρυμουλκούμενα Ro-Ro (non self-propelled)» για το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων σύμφωνα με τους προσκομισθέντες πίνακες της ΕΛΣΤΑΤ.

<sup>190</sup> Σημειώνεται ότι στις λοιπές εταιρείες περιλαμβάνεται και η εταιρεία ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, η οποία μεταφέρει κατά κύριο λόγο φορτηγά,

Πίνακας 11: Αριθμός εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια									Μεταβολή αριθ. εισιτηρίων	
	2019		2020		2021		2022		Δ 2022-2021	Δ 2022-2019
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
SEA JETS	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΛΟΙΠΕΣ <sup>190</sup>	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	[...]	[10-15%]	μ/δ	μ/δ		
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΣΤΑΤ)	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	μ/δ	μ/δ		

Πηγή: Η υπ' αριθ. 4506/7.6.2023 επιστολή της ΕΛΣΤΑΤ, προσκομισθέντα στοιχεία από τις εταιρείες και επεξεργασία ΓΔΑ

164. Το επαυξητικό μερίδιο αγοράς [...] για τη νέα οντότητα στην αγορά φορτηγών αφορά κατά κύριο λόγο στη δραστηριοποίηση της ΑΝΕΚ στην Κρήτη, αγορά στην οποία η ΑΝΕΚ εκτελεί δρομολόγια μέσω ελεύθερης δρομολόγησης κατά κύριο λόγο και στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας. Τα υπόλοιπα δρομολόγια της ΑΝΕΚ (πλην αυτών της Κρήτης) εκτελούνται μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Πίνακας 12: Αριθμός εισιτηρίων φορτηγών της ΑΝΕΚ στην Κρήτη				
	2019	2020	2021	2022
ΑΝΕΚ	[...]	[...]	[...]	[...]
εκ των οποίων ΚΡΗΤΗ	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων από τα Μέρη

### ΙΧ.3 ΜΕΡΙΔΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΑ Π&Π ΜΕΣΩ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

165. Οι επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές για την μεταφορά επιβατών, οχημάτων και φορτηγών στην Κρήτη ανέρχονται σε τέσσερα δρομολόγια και αφορούν τις γραμμές Πειραιάς-Χανιά, Χανιά-Πειραιάς, Πειραιάς-Ηράκλειο, Ηράκλειο-Πειραιάς. Βάσει των προσκομισθέντων στοιχείων των Μερών και των ανταγωνιστών στο σύνολο των εν λόγω δρομολογίων διακινήθηκαν κατά το έτος 2022 περίπου [...] χιλ. επιβάτες, [...] χιλ. ΙΧ οχήματα και [...] χιλ. φορτηγά, μέσω των εταιρειών ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ, ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, Creta Cargo.

166. Τα δρομολόγια μεταξύ Πειραιά και Κρήτης εντάσσονται στα σημαντικότερα της ελληνικής ακτοπλοΐας καθώς αντιπροσωπεύουν κατά προσέγγιση το 14% της συνολικής επιβατικής κίνησης, 16% των οχημάτων και 39% των φορτηγών. Οι ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ και ΜΙΝΟΑΝ οι οποίες δραστηριοποιούνται στα πλαίσια ελεύθερης δρομολόγησης σε αυτές τις γραμμές, (Πειραιάς – Ηράκλειο – Πειραιάς και Πειραιάς – Χανιά – Πειραιάς) διακινούν πλοία υψηλής χωρητικότητας, μεταφορικής ικανότητας, επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων με ειδικά διαμορφωμένα γκαράζ και σημαντικό αριθμό καμπινών. Δοθείσης της σημαντικής γεωγραφικής παραγωγής της Κρήτης, η μεταφορά φορτηγών αποτελεί σημαντικό έσοδο για τις εταιρείες σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αντίθετα, η κίνηση των επιβατών και ΙΧ οχημάτων χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα, σημειώνοντας σημαντική αύξηση την περίοδο Ιουλίου-Σεπτεμβρίου. Το μεγαλύτερο μέρος του κύκλου εργασιών στις συνδέσεις της Κρήτης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προέρχεται από τη διακίνηση φορτηγών. Η κερδοφορία βασίζεται ειδικότερα, στα βραδινά δρομολόγια από Χανιά/Ηράκλειο προς τον Πειραιά, έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά των προϊόντων των φορτηγών στον Πειραιά, με άφιξη το πρωί, και η μετέπειτα προώθησή τους στους σχετικούς προορισμούς τους, και με επαναφόρτωση προϊόντων κατά τη διάρκεια της ημέρας και μεταφορά το βράδυ από Πειραιά σε Χανιά και Ηράκλειο. Η κατηγορία των φορτηγών αποτελεί τον κρισιμότερο παράγοντα για να αποβεί η εκμετάλλευση ενός δρομολογίου προσοδοφόρα. Βασικός λόγος είναι ότι η εν λόγω κατηγορία δεν επηρεάζεται από εποχικότητα, επο-

με μερίδιο αγοράς της τάξεως [0-5%] το 2019 και τα [0-5%] τα έτη 2020-2021 στην αγορά φορτηγών. Ο αριθμός των εισιτηρίων της σε φορτηγά το έτος 2022 ανέρχεται σε [...]. Ομοίως σε αυτές περιλαμβάνεται και η Creta Cargo, η οποία μεταφέρει κυρίως φορτηγά (όλων των κατηγοριών), με μερίδιο αγοράς της τάξεως [0-5%] το 2020 και [0-5%] το 2021 στην εν λόγω αγορά. Ο αριθμός εισιτηρίων της για τα φορτηγά το έτος 2022 ανέρχεται σε [...] για το 2022.

μένως μπορεί να συντηρήσει τη λειτουργία ενός πλοίου κατά την χαμηλή περίοδο που αποτελεί και τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους (περί τους εννέα από τους δώδεκα μήνες)<sup>191</sup>.

167. Η εταιρεία ANEK (στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας) δρομολογεί στη σύνδεση Πειραιά-Χανιά ένα πλοίο (εκ των ΚΡΗΤΗ II, ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ<sup>192</sup>, ΕΛΥΡΟΣ) και στη σύνδεση Πειραιά-Ηρακλείου ομοίως ένα πλοίο (εκ των πλοίων ΚΡΗΤΗ I<sup>193</sup>, ΚΡΗΤΗ II, ΕΛΥΡΟΣ και HELLENIC SPIRIT).

168. Η ΑΤΤΙΚΑ αντίστοιχα (στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας) δρομολογεί στη σύνδεση Πειραιά-Χανιά ένα πλοίο (εκ των πλοίων BLUE HORIZON και BLUE GALAXY) και στη σύνδεση Πειραιά-Ηράκλειο ομοίως ένα πλοίο (εκ των πλοίων BLUE HORIZON και NISSOS RODOS).

169. Η εταιρεία MINOAN δραστηριοποιούνταν έως τον Ιανουάριο του 2023 στα τέσσερα δρομολόγια της Κρήτης για τη διακίνηση επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, δρομολογώντας δύο πλοία για τη σύνδεση Πειραιάς-Ηράκλειο και ένα πλοίο για τη σύνδεση Πειραιάς-Χανιά (μέσω των πλοίων ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ, ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ, ΚΥΔΩΝ ΠΑΛΑΣ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΠΑΛΑΣ). Από τον Φεβρουάριο του 2023 η εταιρεία διέκοψε<sup>194</sup> την εκτέλεση του δρομολογίου Πειραιάς - Χανιά - Πειραιάς, κατόπιν σχετικού αιτήματος προς το Υπουργείο Ναυτιλίας, εκτελώντας από τότε μόνο το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς με δύο συμβατικά πλοία<sup>195</sup>.

170. Ως εκ τούτου, από τον Φεβρουάριο του 2023 έως και σήμερα, στα δρομολόγια των Χανίων στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών δραστηριοποιείται μόνο η Κοινοπραξία, και στην αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και φορτηγών δραστηριοποιείται η Κοινοπραξία και οι εταιρείες ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ CRETA CARGO, ακτοπλοϊκές εταιρείες τύπου RO-RO. Στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, εκτός των εταιρειών ΑΤΤΙΚΑ, ANEK και MINOAN δεν δραστηριοποιείται άλλη εταιρεία.

171. Επισημαίνεται ότι στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά της Κρήτης, δεν έγινε ποτέ προσπάθεια εισόδου άλλης εταιρείας, ενώ στα Χανιά η προσπάθεια που έγινε, από την ΗSW το 2007-2008 με το πλοίο Αριάδνη δεν ευοδώθηκε. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο-Πειραιάς είναι δρομολογημένα τέσσερα πλοία (δύο της MINOAN και δύο της Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΑ - ANEK), ενώ στα Χανιά όπως παρουσιάστηκε και ανωτέρω, ήταν δρομολογημένα τρία πλοία (ένα της MINOAN, δύο της Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΑ - ANEK), και τρία πλοία τύπου RO-RO, (ένα της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και δύο της CRETA CARGO).

Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

172. Στην διακίνηση των επιβατών της σύνδεσης Πειραιάς-Ηράκλειο όπως αποτυπώνεται και στους πίνακες που ακολουθούν, η εταιρεία MINOAN κατά το έτος 2022 κατέχει το υψηλότερο μερίδιο, το οποίο ανέρχεται σε [55-65%] και για τα δύο δρομολόγια. Ακολουθούν η ΑΤΤΙΚΑ και ANEK με μερίδιο [15-25%] έκαστη για το 2022 για το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο και αθροιστικό μερίδιο [35-45%]. Αντίστοιχα για τη σύνδεση Ηράκλειο-Πειραιάς, η ΑΤΤΙΚΑ και ANEK κατέχουν έκαστη [15-25%] και [15-25%], με συνδυαστικό μερίδιο [35-45%]. Για τα έτη 2020-2021 η κατανομή των μεριδίων στα δύο αυτά δρομολόγια είναι ανάλογη, ενώ για το έτος 2019 η MINOAN κατέχει μερίδιο [45-55%] και [45-55%] αντίστοιχα στις γραμμές Πειραιάς-Ηράκλειο και Ηράκλειο-Πειραιάς, με τις ΑΤΤΙΚΑ και ANEK να κατέχουν αθροιστικά το υπόλοιπο [45-55%] και [45-55%] αντίστοιχα.

Πίνακας 13: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019		2020		2021		2022	
	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 14: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019		2020		2021		2022	
	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]

<sup>191</sup> Βλ. άποψη των MINOAN και SEAJETS για τα χαρακτηριστικά της αγοράς της Κρήτης.

<sup>192</sup> Το πλοίο ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ εκτελούσε δρομολόγια μέχρι το έτος 2020. Βλ. υπ' αριθ. 1954/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Γνωστοποιούντων μερών.

<sup>193</sup> Το πλοίο ΚΡΗΤΗ I δρομολογείται εκ περιτροπής με το ΚΡΗΤΗ II στη γραμμή του Ηρακλείου.

<sup>194</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3710/11.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας MINOAN LINES.

<sup>195</sup> [...].

Πίνακας 14: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

173. Στη μεταφορά των ΙΧ οχημάτων για το δρομολόγιο Πειραιάς - Ηράκλειο τα μερίδια των ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ δι-αμορφώνονται σε [15-25%] και [15-25%] το 2022, με αθροιστικό μερίδιο [45-55%]. Αντίστοιχα, το μερίδιο αγοράς της μοναδικής ανταγωνίστριας εταιρείας, ΜΙΝΟΑΝ ανέρχεται σε [45-55%] το 2022. Στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πει-ραιάς τα μερίδια των ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ διαμορφώνονται σε [15-25%] και [15-25%] το 2022 με αθροιστικό μερίδιο [35-45%] ενώ η ΜΙΝΟΑΝ κατέχει υψηλότερο, κατά [...] ποσοστιαίες μονάδες, μερίδιο στα ΙΧ οχήματα σε σχέση με το αντίστροφο δρομολόγιο, ήτοι [55-65%], το 2022.

Πίνακας 15: Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 16: Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

174. Στα δρομολόγια του Ηρακλείου η διάρθρωση της αγοράς αναφορικά με τη μεταφορά των φορτηγών απο-τυπώνεται στον πίνακα που ακολουθεί με την ΜΙΝΟΑΝ να πραγματοποιεί [...] της μεταφορικής κίνησης των φορ-τηγών και τις εταιρείες ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ να μοιράζονται το υπόλοιπο. Το 2022 το συνδυαστικό μερίδιο των ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ στο δρομολόγιο Πειραιάς- Ηράκλειο-Πειραιάς (και στις δύο διαδρομές) ανέρχεται σε [45-55%] και το με-ρίδιο της ΜΙΝΟΑΝ ανήλθε σε [45-55%], αυξανόμενο κατά [...] περίπου σε σχέση με το 2019.

Πίνακας 17: Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 18: Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

175. Το μεγαλύτερο μερίδιο των διακινηθέντων επιβατών στη σύνδεση Πειραιάς-Χανιά κατέχει η εταιρεία ΑΤΤΙCΑ και συγκεκριμένα [35-45%] το 2022, ενώ ακολουθούν η ΑΝΕΚ με μερίδιο [25-35%], αθροιζόμενα σε [65-75%], και η ΜΙΝΟΑΝ με μερίδιο [25-35%], ενώ για το αντίστροφο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς τα μερίδια των ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ διαμορφώθηκαν λίγο υψηλότερα αθροίζοντας κατά το έτος 2022 στο [75-85%], με την ΜΙΝΟΑΝ να κατέχει το υπόλοιπο [15-25%].

Πίνακας 19: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 20: Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[75-85%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

176. Στη διακίνηση των ΙΧ οχημάτων στα δρομολόγια Πειραιάς-Χανιά οι ΑΤΤΙΚΑ-ΑΝΕΚ έχουν συνδυαστικό μερίδιο [65-75%] και η ΜΙΝΟΑΝ [25-35%]. Το μερίδιο της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και της Creta Cargo στην εν λόγω αγορά είναι [...]. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας τετραετίας η εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ ενίσχυσε τη θέση της στην αγορά Πειραιάς-Χανιά, με την ΜΙΝΟΑΝ να έχει απωλέσει [...] ποσοστιαίες μονάδες.

177. Στη γραμμή Χανιά-Πειραιάς τα μερίδια στην αγορά των ΙΧ οχημάτων των ΑΤΤΙΚΑ και ΑΝΕΚ είναι υψηλότερα κατά [...] % και αντίστοιχα της ΜΙΝΟΑΝ κατά [...] % χαμηλότερο σε σχέση με το αντίστροφο δρομολόγιο.

Πίνακας 21: Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 22: Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

178. Τέλος, στη μεταφορά των φορτηγών στην ακτοπλοϊκή σύνδεση Πειραιάς-Χανιά το υψηλότερο μερίδιο κατέχει η εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ με ποσοστό [35-45%] το 2022, ακολουθούμενη από την ΑΝΕΚ με ποσοστό [25-35%], την ΜΙΝΟΑΝ με [15-25%], την Creta Cargo με [5-10%] και την ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ με [0-5%]. Αθροιστικά οι εταιρείες ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ κατέχουν το [65-75%] της αγοράς. Στο αντίστροφο δρομολόγιο Χανιά- Πειραιάς το αθροιστικό μερίδιο των Μερών ανέρχεται σε [55-65%] το 2022 (ήτοι [35-45%] η ΑΤΤΙΚΑ και [15-25%] η ΑΝΕΚ).

Πίνακας 23: Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]

ANEK	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]
MINOAN	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας 24: Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς

	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ANEK	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[65-75%]	[...]	[55-65%]
MINOAN	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
CRETA CARGO	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

#### Δείκτης ΗΗΙ για τα δρομολόγια της Κρήτης

179. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται εκτίμηση για το δείκτη συγκέντρωσης Herfindahl-Hirschman (ΗΗΙ)<sup>196</sup> πριν και μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, βάσει στοιχείων έτους 2022 για το σύνολο των αγορών επιβατών, Ι.Χ. οχημάτων και φορτηγών χωριστά για τα δρομολόγια που συνδέουν τον Πειραιά με το Ηράκλειο και τα Χανιά. Ο δείκτης συγκέντρωσης ΗΗΙ υπολογιζόμενος για τις τρεις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην δρομολογιακή γραμμή του Πειραιά-Ηρακλείου ήδη προ συγκέντρωσης ξεπερνά τις 4.000 μονάδες και για τα δύο δρομολόγια, μέγεθος το οποίο αντανάκλα τον υψηλό βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς, καταλήγοντας σε δείκτη ΗΗΙ μεγαλύτερο των 5.000 μονάδων με την απόκτηση της ANEK από την ΑΤΤΙΚΑ. Η μεταβολή του (δέλτα), μετά τη συγκέντρωση, υπό συνθήκες λειτουργίας δυοπωλίου στο δρομολόγιο Πειραιάς – Ηράκλειο- Πειραιάς, διαμορφώνεται στις 941 και 867 μονάδες, αριθμός μονάδων ο οποίος ενισχύει τον ήδη υψηλό βαθμό συγκέντρωσης της σχετικής αυτής αγοράς.

180. Αντίστοιχη, είναι η εικόνα με τον βαθμό συγκέντρωσης στα δρομολόγια που συνδέουν τον Πειραιά με τα Χανιά, με τον αρχικό δείκτη ΗΗΙ να ξεκινά από τις 3.382 και 3.460 μονάδες αντίστοιχα και να καταλήγει σε τιμές μετά την συγκέντρωση στις 5.981 και 6.238 μονάδες. Σε σύγκριση με τις σχετικές αγορές του Ηρακλείου, η μεταβολή του δείκτη ΗΗΙ για τα δρομολόγια των Χανίων υπερβαίνει τις 2.500 μονάδες, γεγονός το οποίο συνιστά σοβαρή ένδειξη ως προς τον βαθμό συγκέντρωσης στα συγκεκριμένα δρομολόγια.

Πίνακας 25: Δείκτης ΗΗΙ για τα δρομολόγια Κρήτης				
2022	Δείκτης ΗΗΙ Πειραιάς-Ηράκλειο	Δείκτης ΗΗΙ Ηράκλειο-Πειραιάς	Δείκτης ΗΗΙ Πειραιάς-Χανιά	Δείκτης ΗΗΙ Χανιά-Πειραιάς
Προ της συγκέντρωσης	4.146	4.273	3.382	3.460

<sup>196</sup> Ο δείκτης *Herfindahl-Hirschman (ΗΗΙ)* δίνει μια εικόνα του βαθμού συγκέντρωσης της υπό εξέταση αγοράς. Όσο πιο συγκεντρωμένη είναι η αγορά, τόσο μεγαλύτερη είναι η τιμή που λαμβάνει ο δείκτης. Σε μια συγκεντρωμένη αγορά διευκολύνεται η επικοινωνία μεταξύ των επιχειρήσεων και ο συντονισμός των στρατηγικών και πολιτικών τους. Η ΕΑ είναι ελάχιστα πιθανό να εντοπίσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού σε αγορές όπου ο δείκτης ΗΗΙ μετά τη συγκέντρωση δεν θα ξεπερνά το 1000 ή που κυμαίνεται μεταξύ 1000-2000 και 'δέλτα' κάτω από 250 ή που είναι πάνω από 2000 με 'δέλτα' κάτω από 150 εκτός ειδικών περιπτώσεων. Όταν ο δείκτης ΗΗΙ υπερβαίνει τις 2000 μονάδες, αυτό αποτελεί ένδειξη μιας συγκεντρωμένης αγοράς (βλ. Γ. Κατσουλάκο - Ν. Βέττα, Τυπωθήτω - Γιώργος Δάρδανος, Ρυθμιστική Πολιτική και Πολιτική Ανταγωνισμού, 1998, σ. 326-327). Στην ακραία περίπτωση όπου η αγορά είναι μονοπωλιακή (και λειτουργεί σε αυτή μία μόνο επιχείρηση με μερίδιο ίσο με 100%), ο δείκτης λαμβάνει τιμή ίση με 10.000 μονάδες. Εφόσον ο υπολογισμός του δείκτη λαμβάνει υπόψη τα τετράγωνα των μεριδίων αγοράς ( $HHI = \sum s_i^2$ , όπου  $s_i$  είναι το μερίδιο της  $i$  επιχείρησης και  $i = 1, 2, \dots, n$ ), όσο πιο μεγάλη είναι η επιχείρηση τόσο μεγαλύτερη βαρύτητα έχει στον υπολογισμό του ΗΗΙ. Ο δείκτης ΗΗΙ δίνει μια στατική εικόνα για την αγορά εφόσον στηρίζεται αποκλειστικά στα τρέχοντα μερίδια αγοράς.

Ειδικότερα, σύμφωνα και με τις κατευθυντήριες οδηγίες για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων (βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ΕΕ 2004 C31/5, παρ. 16), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι ελάχιστα πιθανό να διαπιστώσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού σε μια συγκέντρωση με δείκτη ΗΗΙ > 2000 μονάδων και βαθμό μεταβολής αυτού (ΔΗΗΙ) μικρότερο των 150 μονάδων, ή σε μια συγκέντρωση με δείκτη που κυμαίνεται στο διάστημα 1000 < ΗΗΙ < 2000 μονάδων και βαθμό μεταβολής του δείκτη μικρότερο των 250 μονάδων. Τέλος, όταν ο δείκτης ΗΗΙ είναι μικρότερος των 1000 μονάδων, τότε θεωρείται ότι ο βαθμός συγκέντρωσης μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης είναι πάρα πολύ χαμηλός στη σχετική αγορά προϊόντος που αφορά. Ο δείκτης ΗΗΙ λαμβάνει υπόψη του τόσο τον αριθμό των επιχειρήσεων όσο και την ανισότητα των μεριδίων αγοράς, ενώ κατά τον υπολογισμό του λαμβάνονται υπόψη στοιχεία από όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου. Τέλος, τονίζεται ότι ο δείκτης είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων λόγω του τετραγωνισμού των μεριδίων αγοράς.

Πίνακας 25: Δείκτης ΗΗΙ για τα δρομολόγια Κρήτης				
2022	Δείκτης ΗΗΙ Πειραιάς-Ηράκλειο	Δείκτης ΗΗΙ Ηράκλειο-Πειραιάς	Δείκτης ΗΗΙ Πειραιάς-Χανιά	Δείκτης ΗΗΙ Χανιά-Πειραιάς
Μετά τη συγκέντρωση	5.087	5.139	5.981	6.238
Μεταβολή (Δ)	941	867	2.599	2.778

### ΙΧ.3.1 Μερίδια αγοράς στις επηρεαζόμενες αγορές στην Αδριατική

181. Αναφορικά με τη συνολική κίνηση (αριθμός εισιτηρίων) των δρομολογίων της Αδριατικής στα οποία δραστηριοποιούνται τα Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας<sup>197</sup>, σημειώνεται ότι η σύνδεση της Ανκόνας<sup>198</sup> αποτελεί το [...] % της συνολικής κίνησης σε επίπεδο επιβατών, το [...] % σε επίπεδο ΙΧ οχημάτων και το [...] % σε επίπεδο φορτηγών. Η σύνδεση του Μπάρι<sup>199</sup> αποτελεί το [...] % της συνολικής κίνησης σε επίπεδο επιβατών, το [...] % σε επίπεδο ΙΧ οχημάτων και το [...] % σε επίπεδο φορτηγών. Η σύνδεση της Βενετίας<sup>200</sup> αποτελεί το [...] % της συνολικής κίνησης σε επίπεδο επιβατών, το [...] % σε επίπεδο ΙΧ οχημάτων και το [...] % σε επίπεδο φορτηγών. Αναλυτικά τα στοιχεία κίνησης για το 2022 παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII.

182. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς, τόσο της ΑΤΤΙCΑ και της ΑΝΕΚ, όσο και των ανταγωνιστών, για τα επιμέρους δρομολόγια των Μερών στην Αδριατική σε επίπεδο Π&Π για όλες στις σχετικές αγορές της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΝΕΚ μέσω Κοινοπραξίας)

183. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς των Μερών στο δρομολόγιο Κέρκυρα-Βενετία για τα έτη 2019-2022. Στο δρομολόγιο Κέρκυρα-Βενετία δραστηριοποιήθηκε μόνο η ΑΝΕΚ, μέσω της Κοινοπραξίας, για όλη την περίοδο 2019-2022 στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων με μερίδιο αγοράς 100% ενώ η εταιρεία GRIMALDI δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω γραμμή. Αναφορικά με την αγορά φορτηγών το μερίδιο αγοράς της ήταν 0% τα έτη 2020-2022 και 100% το 2019.

Πίνακας 26: Κέρκυρα-Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	100%	100%	100%	100%
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	100%	100%	100%	100%
GRIMALDI	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 27: Κέρκυρα-Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	100%	100%	100%	100%
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	100%	100%	100%	100%
GRIMALDI	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 28: Κέρκυρα-Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	100%	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	100%	-	-	-

<sup>197</sup> Ήτοι, τη συνολική κίνηση μόνο για τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα Μέρη και σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την Υπηρεσία από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εν λόγω αγορές, κατά τα έτη 2019-2022. Για παράδειγμα η Αδριατική περιλαμβάνει επίσης τις συνδέσεις της Ελλάδας με Μπρίντζι και Τεριέστη στις οποίες ωστόσο δεν δραστηριοποιούνται τα Μέρη.

<sup>198</sup> Και ειδικότερα τα δρομολόγια Ανκόνα-Πάτρα-Ανκόνα, Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα-Ανκόνα-Κέρκυρα.

<sup>199</sup> Και ειδικότερα τα δρομολόγια Μπάρι-Πάτρα-Μπάρι, Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα.

<sup>200</sup> Και ειδικότερα τα δρομολόγια Πάτρα-Βενετία-Πάτρα, Ηγουμενίτσα-Βενετία-Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα.

Πίνακας 28: Κέρκυρα-Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
GRIMALDI	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

184. Για το δρομολόγιο Βενετία-Κέρκυρα το μερίδιο αγοράς της ANEK<sup>201</sup> ήταν 100% τα έτη 2020-2022 στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων και φορτηγών<sup>202</sup>, καθώς στο εν λόγω διάστημα είναι η μοναδική εταιρεία που δραστηριοποιείται σε αυτήν. Κατά το έτος 2019 είχαν παρουσία τόσο η ANEK (μερίδιο αγοράς επιβάτες: [35-45%], ΙΧ οχήματα: [45-55%] και φορτηγά: [45-55%]) όσο και η GRIMALDI, η οποία κατείχε το υπόλοιπο ποσοστό ανά σχετική αγορά.

Πίνακας 29: Βενετία-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	[35-45%]	100%	100%	100%
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[35-45%]	100%	100%	100%
GRIMALDI	[45-55%]	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 30: Βενετία-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	[45-55%]	100%	100%	100%
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	100%	100%	100%
GRIMALDI	[45-55%]	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 31: Βενετία-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	-	-	-	-
ΑΝΕΚ	[45-55%]	-	100%	100%
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	0%	100%	100%
GRIMALDI	[45-55%]	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

185. Το εν λόγω δρομολόγιο παρουσιάζει περιορισμένη κίνηση, καθώς αποτελεί ένα μικρό ποσοστό επί του συνολικού αριθμού εισιτηρίων στις αγορές της Αδριατικής που δραστηριοποιούνται μέσω της Κοινοπραξίας τα Μέρη (ήτοι επί συνόλου δεκαοκτώ δρομολογίων). Η εν λόγω δρομολογιακή σύνδεση αποτελεί το [...] % της συνολικής κίνησης σε επίπεδο επιβατών, το [...] % σε επίπεδο ΙΧ οχημάτων και το [...] % σε επίπεδο φορτηγών), και παρουσιάζει εποχικότητα<sup>203</sup>.

Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα – Μπάρι

186. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς για το έτος 2022 για τη σύνδεση από Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα προς Μπάρι και επιστροφή, δρομολόγια στα οποία δραστηριοποιείται με δικά της πλοία μόνο η ΑΤΤΙΚΑ, εκ των δύο μερών και στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας.

Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙΚΑ μέσω Κοινοπραξίας)

<sup>201</sup> Με τα πλοία OL. CHAMPION ή/και HELLENIC SPIRIT.

<sup>202</sup> Με εξαίρεση το 2020 που δεν είχε παρουσία καμία εταιρεία στα φορτηγά.

<sup>203</sup> Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από την ANEK για το 2022 ανά τρίμηνο, η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στα εν λόγω δρομολόγια μόνο κατά το δεύτερο (Απρίλιος-Ιούνιος) και τρίτο τρίμηνο (Ιούλιος-Σεπτέμβριος).



187. Στη σύνδεση Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα η ΑΤΤΙCΑ κατέχει διαχρονικά υψηλό μερίδιο αγοράς [95-100%] στις αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων με χαμηλή παρουσία της GRIMALDI, ενώ στην αγορά φορτηγών το μερίδιο της ανέρχεται σε [65-75%], αγορά στην οποία έχει επίσης σημαντική θέση η GRIMALDI. Σημειώνεται το μερίδιο της ΑΤΤΙCΑ στην αγορά φορτηγών έχει σημειώσει μείωση από [65-75%] το 2019 σε [65-75%] το 2022.

Πίνακας 32: Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	100%	100%	100%	[95-100%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	100%	100%	100%	[95-100%]
GRIMALDI	-	-	-	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Πάτρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 33: Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	100%	100%	100%	100%
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	100%	100%	100%	100%
GRIMALDI	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Πάτρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 34: Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[55-65%] και [65-75%]	[55-65%] και [65-75%]	[65-75%] και [65-75%]	[55-65%] και [65-75%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%] και [65-75%]	[55-65%] και [65-75%]	[65-75%] και [65-75%]	[55-65%] και [65-75%]
GRIMALDI	[15-25%] και [35-45%]	[15-25%] και [35-45%]	[25-35%] και [25-35%]	[25-35%] και [35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Πάτρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]

Ηγουμένισα-Μπάρι-Ηγουμένισα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ μέσω Κοινοπραξίας)

188. Αναφορικά με τη σύνδεση Ηγουμένισα-Μπάρι-Ηγουμένισα τα μερίδια αγοράς των Μερών κυμαίνονται κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2019-2022) για τις αγορές επιβατών σε [75-85%], ΙΧ οχημάτων σε [75-85%] και φορτηγών σε [95-100%]. Αντίστοιχα το μερίδιο αγοράς της VENTOURIS, η οποία δραστηριοποιείται μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, διαμορφώνεται σε [15-25%] στην αγορά επιβατών, σε [25-35%] για την αγορά ΙΧ οχημάτων σε [25-35%] ενώ στην αγορά φορτηγών έχει πολύ πιο περιορισμένη θέση ήτοι [5-10%] (έναντι [95-100%] της ΑΤΤΙCΑ).

Πίνακας 35: Ηγουμένισα-Μπάρι-Ηγουμένισα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]
VENTOURIS	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 35: Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]
Σύνολο εισιτηρίων Ηγουμενίτσα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]
Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85%]	[65-75%]	[75-85%]	[75-85%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[65-75%]	[75-85%]	[75-85%]
VENTOURIS	[15-25%]	[25-35%]	[15-25%]	[15-25%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Ηγουμενίτσα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 36: Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100%]	[85-95%]	[85-95%]	[85-95%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[95-100%]	[85-95%]	[85-95%]	[85-95%]
VENTOURIS	[0-5%]	[5-10%]	[5-10%]	[5-10%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Ηγουμενίτσα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]

Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙΚΑ μέσω Κοινοπραξίας)

189. Αναφορικά με τη σύνδεση Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ τα έτη 2021-2022 στην αγορά επιβατών είναι της τάξεως του [35-45%] με την VENTOURIS να κατέχει την πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς [55-65%]. Σημειώνεται περαιτέρω ότι στο εν λόγω δρομολόγιο όπως και αυτό της επιστροφής, η ΑΤΤΙΚΑ δραστηριοποιήθηκε μόνο κατά το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2022 και όχι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους<sup>204</sup>. Τα δε έτη 2019-2020 το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ περιορίστηκε περισσότερο κυμαινόμενο μεταξύ [5-10%] και [15-25%].

Πίνακας 37: Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[10-15%]	[35-45%]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[15-25%]	[10-15%]	[35-45%]	[35-45%]
VENTOURIS	[65-75%]	[85-95%]	[65-75%]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Κέρκυρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Κέρκυρα	[...]	[...]	[...]	[...]

190. Στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων για τη διετία 2021-2022 το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ ανέρχεται σε [35-45%] με την VENTOURIS να έχει την πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται σε [55-65%]. Ομοίως τα έτη 2019-2020 το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ ήταν μικρότερο ([5-10%] και [25-35%]) σε σχέση με τη διετία 2021-2022.

<sup>204</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από την ΑΤΤΙΚΑ ανά τρίμηνο για το έτος 2022.

Πίνακας 38: Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[25-35%]	[15-25%] /[5-10%]	[35-45%]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[25-35%]	[15-25%] /[5-10%]	[35-45%]	[35-45%]
VENTOURIS	[65-75%]	[75-85%] /[85-95%]	[55-65%]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Κέρκυρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Κέρκυρα	[...]	[...]	[...]	[...]

191. Τέλος και αναφορικά με την αγορά φορτηγών η ΑΤΤΙΚΑ τη διετία 2021-2022 κατέχει την πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς [65-75%]/[75-85%] ενώ η VENTOURIS καλύπτει το υπόλοιπο ποσοστό της αγοράς. Τη διετία 2019-2020 το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ κυμάνθηκε από [0-5%] έως [5-10%] το 2020 και από [15-25%]/[35-45%] το 2020, ενώ την πρώτη θέση είχε η VENTOURIS στην αγορά (από [55-65%] έως [95-100%] τη διετία)<sup>205</sup>.

Πίνακας 39: Κέρκυρα-Μπάρι-Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%] /[35-45%]	[0-5%] /[5-10%]	[55-65%] /[65-75%]	[65-75%] /[75-85%]
ΑΝΕΚ	-	-	-	-
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[15-25%] /[35-45%]	[0-5%] /[5-10%]	[55-65%] /[65-75%]	[65-75%] /[75-85%]
VENTOURIS	[75-85%] /[55-65%]	[95-100%] /[85-95%]	[35-45%] /[25-35%]	[25-35%] /[15-25%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
Σύνολο εισιτηρίων Κέρκυρα-Μπάρι	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εισιτηρίων Μπάρι-Κέρκυρα	[...]	[...]	[...]	[...]

Πάτρα-Ανκώνα-Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

192. Στο δρομολόγιο Πάτρα-Ανκώνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών ανήλθε σε [55-65%] το 2022 στην αγορά επιβατών (ήτοι [15-25%] το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ και [35-45%] της ΑΝΕΚ), ενώ κυμαίνεται κατά την περίοδο 2019-2022 από [45-55%] έως [55-65%]. Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI καλύπτει το υπόλοιπο ποσοστό στην αγορά ήτοι [35-45%] το 2022 (με μια διακύμανση από [35-45%] έως [45-55%] την περίοδο 2019-2021).

Πίνακας 40: Πάτρα-Ανκώνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[55-65%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

193. Αντίστοιχα για το δρομολόγιο Ανκώνα-Πάτρα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά επιβατών κυμαίνεται ανήλθε σε [55-65%] το 2022 (ενώ κυμαίνεται από [45-55%] έως [55-65%] τα έτη 2019-2021) ενώ το υπόλοιπο καλύπτεται από την εταιρεία GRIMALDI με μερίδιο αγοράς από [35-45%] έως [45-55%] κατά την εξεταζόμενη περίοδο η οποία κατέχει επίσης σημαντική θέση στην αγορά.

<sup>205</sup> Σημειώνεται ότι η VENTOURIS δραστηριοποιείται στα δρομολόγια από Ηγουμένισσα, Κέρκυρα προς Μπάρι και επιστροφή μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (βλ. την υπ' αρ. 4240/29.5.2023 επιστολή της VENTOURIS).

Πίνακας 41: Ανκόνα-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

194. Για το δρομολόγιο Πάτρα-Ανκόνα στην αγορά ΙΧ οχημάτων το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών ανήλθε σε [55-65%] το 2022 (και από [45-55%] έως [55-65%] κατά τα έτη 2019-2021), με τη GRIMALDI να κατέχει επίσης σημαντικό μερίδιο στην αγορά ΙΧ οχημάτων το οποίο κυμαίνεται από [35-45%] έως [45-55%] τα έτη 2019-2022). Αντίστοιχα για το δρομολόγιο της επιστροφής Ανκόνα-Πάτρα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών ανήλθε σε [55-65%] το 2022 (κυμαίνεται από [45-55%] έως [55-65%] τα έτη 2019-2021) με την GRIMALDI να δραστηριοποιείται επίσης στα ως άνω δρομολόγια και να κατέχει το υπόλοιπο ποσοστό.

Πίνακας 42: Πάτρα-Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[25-35%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[35-45%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[55-65%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[35-45%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 43: Ανκόνα-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[35-45%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[55-65%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

195. Για το δρομολόγιο Πάτρα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών ανήλθε σε [55-65%] το 2022 (από [45-55%] έως [55-65%] τα έτη 2019-2021). Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI ανήλθε σε [35-45%] το 2022 (από [35-45%] έως [45-55%] την ίδια περίοδο), σημειώνοντας διακυμάνσεις από έτος σε έτος. Αντίστοιχα μερίδια παρατηρούνται και για το αντίστροφο δρομολόγιο.

Πίνακας 44: Πάτρα-Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[25-35%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 45: Ανκόνα-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]

Πίνακας 45: Ανκόνα-Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

196. Για το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά επιβατών ανέρχεται σε [55-65%] το 2022 (με μια διακύμανση από [35-45%] έως [55-65%] την περίοδο 2019-2022). Σημαντικό είναι και το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI το έτος 2022 ύψους [35-45%] (κυμαινόμενο από [35-45%] έως [45-55%] τα έτη 2019-2022). Αντίστοιχα για το δρομολόγιο Ανκόνα-Ηγουμενίτσα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών ανέρχεται σε [55-65%]. Η GRIMALDI καλύπτει το υπολειπόμενο μερίδιο αγοράς.

Πίνακας 46: Ηγουμενίτσα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[35-45%]	[45-55%]	[55-65%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 47: Ανκόνα – Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[35-45%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]	[55-65%]
GRIMALDI	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

197. Στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο Μερών στην αγορά ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε [65-75%] το 2022 ([65-75%] τα έτη 2021-2022 και [45%-55%] τα έτη 2019-2020). Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI ανέρχεται σε [25-35%] το 2022 (σημειώνοντας μείωση από [55-65%] το 2019). Αντίστοιχα είναι τα μερίδια αγοράς και για το δρομολόγιο Ανκόνα-Ηγουμενίτσα με πολύ μικρές διαφοροποιήσεις.

Πίνακας 48: Ηγουμενίτσα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[45-55%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[35-45%]	[45-55%]	[65-75%]	[65-75%]
GRIMALDI	[55-65%]	[45-55%]	[25-35%]	[25-35%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 49: Ανκόνα – Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[10-15%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]

Πίνακας 49: Ανκόνα – Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[35-45%]	[45-55%]	[65-75%]	[65-75%]
GRIMALDI	[55-65%]	[45-55%]	[25-35%]	[25-35%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

198. Στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών μειώνεται σταδιακά εντός της τετραετίας, ανερχόμενο σε [15-25%] (2022), από [45-55%] το 2019. Αντίθετα το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI σημείωσε αύξηση καθόλη την εξεταζόμενη περίοδο και διαμορφώθηκε από [45-55%] το 2019 σε [75-85%] το 2022 κατέχοντας την πρώτη θέση στην αγορά φορτηγών. Ως προς το δρομολόγιο Ανκόνα-Ηγουμενίτσα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών ανήλθε σε [15-25%] το 2022. Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI ανέρχεται σε [65-75%] το 2022.

Πίνακας 50: Ηγουμενίτσα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[5-10%]	[5-10%]
ΑΝΕΚ	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[35-45%]	[25-35%]	[15-25%]
GRIMALDI	[45-55%]	[55-65%]	[65-75%]	[75-85%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 51: Ανκόνα – Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25%]	[15-25%]	[5-10%]	[5-10%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[45-55%]	[45-55%]	[25-35%]	[15-25%]
GRIMALDI	[45-55%]	[45-55%]	[65-75%]	[65-75%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Κέρκυρα-Ανκόνα-Κέρκυρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

199. Για το δρομολόγιο Κέρκυρα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά επιβατών ανέρχεται σε [55-65%] το 2022. Στο εν λόγω δρομολόγιο, όπως και αυτό της επιστροφής, τα Μέρη δραστηριοποιήθηκαν μόνο κατά το τρίτο τρίμηνο (Ιούλιος-Σεπτέμβριος) του 2022 και όχι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους<sup>206</sup>. Σημαντικό μερίδιο αγοράς κατέχει και η GRIMALDI το 2022 της τάξεως του [35-45%]. Για το δρομολόγιο Ανκόνα-Κέρκυρα το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών ανέρχεται σε [55-65%] το 2022, ενώ το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI ανέρχεται σε [35-45%].

Πίνακας 52: Κέρκυρα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[5-10%]	[5-10%]	[15-25%]	[10-15%]
ΑΝΕΚ	[45-55%]	[35-45%]	[35-45%]	[45-55%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[35-45%]	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>206</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από την ΑΤΤΙΚΑ και την ΑΝΕΚ ανά τρίμηνο για το έτος 2022

Πίνακας 53: Ανκόνα – Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[5-10%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[45-55%]	[35-45%]	[25-35%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[45-55%]	[45-55%]	[55-65%]
GRIMALDI	[35-45%]	[45-55%]	[45-55%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

200. Για το δρομολόγιο Κέρκυρα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά ΙΧ οχημάτων, το έτος 2022, είναι [55-65%], με το μερίδιο της GRIMALDI να διαμορφώνεται σε [25-35%]. Για το αντίστροφο δρομολόγιο Ανκόνα-Κέρκυρα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών είναι [55-65%] το 2022 ενώ το υπόλοιπο μερίδιο κατέχει η GRIMALDI.

Πίνακας 54: Κέρκυρα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[5-10%]	[10-15%]	[15-25%]	[10-15%]
ΑΝΕΚ	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]	[45-55%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[55-65%]	[65-75%]	[65-75%]
GRIMALDI	[35-45%]	[35-45%]	[25-35%]	[25-35%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 55: Ανκόνα – Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[5-10%]	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[45-55%]	[35-45%]	[35-45%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[55-65%]	[55-65%]	[55-65%]
GRIMALDI	[35-45%]	[35-45%]	[35-45%]	[35-45%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

201. Αναφορικά με την αγορά φορτηγών στο δρομολόγιο Κέρκυρα-Ανκόνα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών ανήλθε σε [95-100%] το 2022, με το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI να ανέρχεται σε [0-5%].

Πίνακας 56: Κέρκυρα – Ανκόνα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[15-25%]	[25-35%]
ΑΝΕΚ	[85-95%]	[85-95%]	65-75%	[65-75%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[85-95%]	[85-95%]	[85-95%]	[95-100%]
GRIMALDI	[0-5%]	[10-15%]	[5-10%]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

202. Για το αντίστροφο δρομολόγιο (Ανκόνα-Κέρκυρα) το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών το 2022 ανήλθε σε [65-75%] ενώ το υπόλοιπο ποσοστό κατέχει η GRIMALDI με ποσοστό [25-35%].

Πίνακας 57: Ανκόνα – Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	[5-10%]	[15-25%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[75-85%]	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[55-65%]	[45-55%]	[65-75%]
GRIMALDI	[15-25%]	[35-45%]	[45-55%]	[25-35%]

Πίνακας 57: Ανκόνα – Κέρκυρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πάτρα – Βενετία- Πάτρα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)

203. Για το δρομολόγιο Πάτρα -Βενετία το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών στην αγορά επιβατών ανέρχεται σε [95-100%] το 2022. Εν προκειμένω στην εν λόγω αγορά η GRIMALDI δραστηριοποιείται μόνο με πλοία τύπου RO-RO. Σημειώνεται ότι τα μερίδια αγοράς κατά τα έτη 2019-2021 είναι υψηλά για την ANEK (από [65-75%] έως [85-95%]) και πολύ χαμηλά για την ΑΤΤΙCΑ (από [0%-5%])<sup>207</sup> ενώ το 2022, το εν λόγω μερίδιο ανέρχεται σε [55-65%] για την ΑΤΤΙCΑ και σε [25-35%] για την ANEK. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι τα δρομολόγια της ΑΤΤΙCΑ την εν λόγω περίοδο είναι δρομολόγια στα πλαίσια της Κοινοπραξίας, που εκτελέσθηκαν σε αντικατάσταση πλοίων της ANEK, τα οποία είχαν διακόψει τα δρομολόγια τους για ετήσια συντήρηση<sup>208</sup>.

204. Ειδικότερα σε σχέση με το ASTERION II σημειώνεται ότι, από τις 7.2.2022 η ANEK σταμάτησε να δραστηριοποιείται με το εν λόγω πλοίο στην Αδριατική (στη σύνδεση Πάτρα-Βενετία), λόγω [...] στο πλαίσιο σύμβασης ναύλωσης, συνεπεία της δυσμενούς οικονομικής της κατάστασης<sup>209</sup>. Ως εκ τούτου, η ΑΤΤΙCΑ προέβη στη ναύλωση του εν λόγω πλοίου, προκειμένου συνεχιστεί απρόσκοπτα η εξυπηρέτηση των δρομολογίων στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας. Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, καθώς και τον Πίνακα 2, συνάγεται ότι στη γραμμή Πάτρα-Βενετία, η ΑΤΤΙCΑ, δεν δραστηριοποιείτο πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας, αλλά και μετά τη σύσταση της Κοινοπραξίας, δραστηριοποιήθηκε ουσιαστικά κατόπιν της ναύλωσης του ASTERION II και συνεπεία της αδυναμίας της ANEK να συνεχίσει να ναυλώνει το εν λόγω πλοίο<sup>210</sup>.

205. Κατά τα έτη 2019-2020 δραστηριοποιείτο στην εν λόγω γραμμή η GRIMALDI (με ποσοστό ([15-25%]/[25-35%]), ενώ η παρουσία της περιορίστηκε στην αγορά επιβατών κατά έτη 2021 ([0-5%]) και 2022 ([0-5%]) λόγω της δραστηριοποίησής της σε αυτήν πλέον μόνο με RO-RO.

Πίνακας 58: Πάτρα – Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[55-65%]
ΑΝΕΚ	[65-75%]	[75-85%]	[85-95%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[65-75%]	[75-85%]	[95-100%]	[95-100%]
GRIMALDI	[25-35%]	[15-25%]	-	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

206. Αντιστοίχως και στο δρομολόγιο Βενετία-Πάτρα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά επιβατών κυμαίνεται από [75-85%] έως [95-100%], με τη GRIMALDI να έχει απωλέσει το μερίδιο αγοράς της κατά έτη 2019-2020 (ύψους [15%-25%]), καθώς το 2021-2022 περιορίστηκε σημαντικά σε [0%-5%], εξαιτίας του γεγονότος ότι δραστηριοποιείται πλέον μόνο με πλοία RO-RO.

Πίνακας 59: Βενετία – Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[75-85%]	[75-85%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[75-85%]	[95-100%]	[95-100%]
GRIMALDI	[15-25%]	[15-25%]	-	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>207</sup> Συγκεκριμένα η ΑΤΤΙCΑ, πριν την ναύλωση του ASTERION II το 2022, δραστηριοποιήθηκε στη γραμμή Πάτρα-Βενετία, μόνο το 2021 (και όχι κατά τα έτη 2019-2020) με το πλοίο ARIADNE και με περιορισμένη κίνηση, ήτοι στο δρομολόγιο Πάτρα-Βενετία: [...] επιβάτες, [...] ΙΧ οχήματα και [...] φορτηγά και στο Βενετία-Πάτρα: [...] επιβάτες, [...] ΙΧ οχήματα και [...] φορτηγά.

<sup>208</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4698/12.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

<sup>209</sup> [...] Βλ. Γνωστοποίηση.

<sup>210</sup> Σημειώνεται ότι η ΑΤΤΙCΑ και προ της ναύλωσης του ASTERION, κατά την περίοδο 2019-2021, δραστηριοποιήθηκε στο δρομολόγιο Πάτρα-Βενετία μόνο το 2021 με το πλοίο ARIADNE και με περιορισμένη κίνηση, προς αντικατάσταση πλοίων της ANEK λόγω βλάβης.



207. Για το δρομολόγιο Πάτρα -Βενετία το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών στην αγορά ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 100% τα έτη 2021-2022 ενώ κυμαίνεται από [65-75%] έως [75-85%] τα έτη 2019-2020. Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI μειώθηκε από [25-35%] το 2019, σε [15-25%] το 2020 και [0-5%] τα έτη 2021-2022, καθώς η GRIMALDI, όπως προαναφέρθηκε, πλέον δραστηριοποιείται μόνο με RO-RO. Αντίστοιχα για το δρομολόγιο Βενετία-Πάτρα το αθροιστικό μερίδιο ανέρχεται σε 100% το έτος 2021 και [0-5%] το έτος 2022 με σταδιακή αύξηση από [75-85%] (2019) σε [85-95%] (2020) ενώ μειώθηκε αντίστοιχα το μερίδιο της GRIMALDI, λόγω μη δραστηριοποίησης της με συμβατικά πλοία.

Πίνακας 60: Πάτρα – Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[55-65%]
ΑΝΕΚ	[65-75%]	[75-85%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[65-75%]	[75-85%]	[95-100%]	100%
GRIMALDI	[25-35%]	[15-25%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 61: Βενετία – Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[75-85%]	[85-95%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[75-85%]	[85-95%]	[95-100%]	[95-100%]
GRIMALDI	[15-25%]	[5-10%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

208. Αναφορικά με το δρομολόγιο Πάτρα -Βενετία το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών στην αγορά φορτηγών εκτιμάται σε [25-35%] το 2022. Υψηλό είναι το μερίδιο της GRIMALDI το οποίο ανέρχεται το 2022 σε [65-75%]. Σημειώνεται ότι το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ το 2020 ήταν μηδενικό και σχεδόν μηδενικό κατά τα έτη 2019 και 2021 ([0%-5%]), ενώ το 2022 αυξήθηκε σε [15-25%] λόγω της ναύλωσης του ASTERION II. Αντίστοιχα για το δρομολόγιο Βενετία-Πάτρα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών ανέρχεται σε ποσοστό [25-35%], υπολειπόμενο του μεριδίου της GRIMALDI η οποία κατείχε την πρώτη θέση στη συγκεκριμένη αγορά με μερίδιο αγοράς [65-75%] το 2022.

Πίνακας 62: Πάτρα – Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[5-10%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]
GRIMALDI	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 63: Βενετία - Πάτρα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[35-45%]	[25-35%]	[25-35%]	[10-15%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[35-45%]	[25-35%]	[25-35%]	[25-35%]
GRIMALDI	[55-65%]	[65-75%]	[55-65%]	[65-75%]
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Ηγουμένισα – Βενετία- Ηγουμένισα (στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη μέσω της Κοινοπραξίας)  
209. Για το δρομολόγιο Ηγουμένισα-Βενετία, το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά επιβατών ανήλθε σε 100% τα έτη 2021-2022 και από [65-75%] έως [65-75%] κατά τα έτη 2019-2020, ενώ η GRIMALDI είχε παρουσία

στο εν λόγω δρομολόγιο μόνο κατά τα έτη 2019-2020 με ποσοστά από [25-35%] έως [25-35%]. Σημειώνεται ότι το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙCΑ τα έτη 2019-2021 ήταν [0%-5%], ενώ το 2022 αυξήθηκε σε [65-75%] λόγω της ναύλωσης του ΑΣΤΕΡΙΟΝ ΙΙ, όπως προαναφέρθηκε. Αναφορικά με το αντίστροφο δρομολόγιο Βενετία-Ηγουμενίτσα στην αγορά επιβατών το αθροιστικό μερίδιο των Μερών διαμορφώνεται σε [95-100%] για τα έτη 2021-2022 από [55-65%]/[65-75%] τα έτη 2019-2020 (με το μερίδιο της GRIMALDI να μειώνεται από [35-45%] το 2019, σε [25-35%] το 2020 και σε 0% τα έτη 2021-2022).

Πίνακας 64: Ηγουμενίτσα - Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[65-75%]	[65-75%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[65-75%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[35-45%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 65: Βενετία - Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[55-65%]	[65-75%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[35-45%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

210. Για το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Βενετία το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά ΙΧ οχημάτων είναι 100% τα έτη 2021-2022, χωρίς δραστηριοποίηση άλλου ανταγωνιστή, ενώ κατά τα προηγούμενα έτη το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI μειώθηκε από [35-45%] (2019) σε [25-35%] (2020). Αντίστοιχα για το Βενετία-Ηγουμενίτσα το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά ΙΧ οχημάτων είναι 100% για τα έτη 2021-2022, ενώ η παρουσία της GRIMALDI περιορίστηκε στα σταδιακά με μερίδια αγοράς από [35-45%] το 2019, σε [25-35%] το 2020 και σε 0% τα έτη 2021-2020.

Πίνακας 66: Ηγουμενίτσα - Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[55-65%]	[65-75%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[35-45%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας 67: Βενετία - Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙCΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[55-65%]	[65-75%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[55-65%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[35-45%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

211. Τέλος και αναφορικά με το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Βενετία το αθροιστικό μερίδιο των Μερών στην αγορά φορτηγών ανέρχεται σε 100% τα έτη 2021-2022, χωρίς δραστηριοποίηση άλλου ανταγωνιστή (κυμαίνεται από [65-75%] έως [65-75%] τα έτη 2019-2020 με παρουσία και της GRIMALDI στην αγορά κατά το υπόλοιπο ποσοστό). Ση-

μειώνεται ότι το έτος 2020 το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ [...] ενώ για τα έτος 2019 [...]. Το εν λόγω μερίδιο ανήλθε σε [0-5%] το 2021, ενώ το 2022, οπότε ναυλώθηκε το ASTERION II από την ΑΤΤΙΚΑ, το μερίδιο αγοράς της αυξήθηκε σε [55-65%], ενώ της ANEK διαμορφώθηκε σε [35-45%] (από [85-95%] το 2021).

Πίνακας 68: Ηγουμενίτσα - Βενετία				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[65-75%]	[65-75%]	[95-100%]	[35-45%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[65-75%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[25-35%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

212. Αντιστοίχως για το αντίστροφο δρομολόγιο Βενετία-Ηγουμενίτσα το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των Μερών στην αγορά φορτηγών ανήλθε σε 100% τα έτη 2021-2022, χωρίς δραστηριοποίηση άλλου ανταγωνιστή, ενώ το έτος 2020 το αθροιστικό μερίδιο ανήλθε σε [65-75%] (GRIMALDI [25-35%]) έναντι [55-65%] το 2019 (GRIMALDI [35-45%]).

Πίνακας 69: Βενετία - Ηγουμενίτσα				
Αριθμός συνολικών εισιτηρίων φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΑ	[0-5%]	-	[0-5%]	[65-75%]
ΑΝΕΚ	[65-75%]	[65-75%]	[95-100%]	[25-35%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[65-75%]	[65-75%]	100%	100%
GRIMALDI	[35-45%]	[25-35%]	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	[...]	[...]	[...]	[...]

Δείκτης ΗΗΙ για τα δρομολόγια της Αδριατικής

213. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται εκτίμηση για το δείκτη συγκέντρωσης ΗΗΙ πριν και μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, βάσει στοιχείων έτους 2022 για το σύνολο των αγορών επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών για τα επιμέρους δρομολόγια στις επηρεαζόμενες αγορές της Αδριατικής. Ο δείκτης συγκέντρωσης ΗΗΙ υπολογιζόμενος για τις τρεις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις δρομολογιακές γραμμές της Αδριατικής, ήδη προ συγκέντρωσης ξεπερνά τις 3.000 μονάδες και για όλα τα επιμέρους δρομολόγια Π&Π, γεγονός που αντανακλά τον υφιστάμενο υψηλό βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς, ενώ μετά τη συγκέντρωση ο δείκτης ΗΗΙ ξεπερνά τις 5.000 για τα ίδια δρομολόγια καθώς στην αγορά θα δραστηριοποιούνται πλέον δύο εταιρείες από τρεις προ της συγκέντρωσης, στην πλειονότητα των περιπτώσεων. Αναφορικά με τα δρομολόγια Ηγουμενίτσα-Βενετία-Ηγουμενίτσα στα οποία δραστηριοποιούνται μόνο τα Μέρη, η διαφορά του δείκτη ΗΗΙ εκτιμάται σε περίπου 4.000, ενώ στην αγορά θα δραστηριοποιείται πλέον μόνο η νέα οντότητα. Στην προκειμένη περίπτωση ο δείκτης ΗΗΙ ανέρχεται σε 10.000 μονάδες, υποδεικνύοντας το σχετικό μονοπώλιο στις επιμέρους αγορές.

Πίνακας 70: Δείκτης ΗΗΙ στα επηρεαζόμενα δρομολόγια της Αδριατικής						
	Αναχώρηση	Προορισμός	Ανταγωνιστές προ της συγκέντρωσης	ΗΗΙ προ της συγκέντρωσης	ΗΗΙ μετά τη συγκέντρωση	Διαφορά
1	Πάτρα	Αγκόνα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.446	5.365	1.918
2	Αγκόνα	Πάτρα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.487	5.238	1.751
3	Ηγουμενίτσα	Αγκόνα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.662	5.088	1.426
4	Αγκόνα	Ηγουμενίτσα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.601	5.227	1.626
5	Κέρκυρα	Αγκόνα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.989	5.382	1.393
6	Αγκόνα	Κέρκυρα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.684	5.158	1.474
7	Πάτρα	Βενετία	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.527	5.390	1.864
8	Βενετία	Πάτρα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, GRIMALDI	3.641	5.230	1.589
9	Ηγουμενίτσα	Βενετία	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	5.904	10.000	4.096
10	Βενετία	Ηγουμενίτσα	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	6.065	10.000	3.935

214. Κατωτέρω παρατίθεται συνοπτικός πίνακας με τα μερίδια αγοράς των Μερών και του επόμενου ανταγωνιστή στις επιμέρους σχετικές αγορές για το έτος 2022 (πλην των μεριδίων στην ελληνική επικράτεια που αφορούν το έτος 2021).

Πίνακας 71: Σύνοψη μεριδίων αγοράς						
Σχετική αγορά	Υπό αγορά	ΑΤΤΙCΑ	ΑΝΕΚ	Αθροιστικό μερίδιο	Επόμενος ανταγωνιστής	
Ελληνική επικράτεια	Σύνολο	[35-45%]	[0-5%]	[35-45%]	SEAJETS	[10-15%]
	Επιβάτες	[25-35%]	[0-5%]	[35-45%]	SEAJETS	[10-15%]
	ΙΧ	[25-35%]	[0-5%]	[35-45%]	SEAJETS & MINOAN	[5-10%] έκαστη
	Φορτηγά	[45-55%]	[10-15%]	[55-65%]	MINOAN	[10-15%]
Πειραιάς-Ηράκλειο	Επιβάτες	[15-25%]	[15-25%]	[35-45%]	MINOAN	[55-65%]
	ΙΧ	[15-25%]	[15-25%]	[45-55%]	MINOAN	[45-55%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[15-25%]	[45-55%]	MINOAN	[45-55%]
Ηράκλειο- Πειραιάς	Επιβάτες	[15-25%]	[15-25%]	[35-45%]	MINOAN	[55-65%]
	ΙΧ	[15-25%]	[15-25%]	[35-45%]	MINOAN	[55-65%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[15-25%]	[45-55%]	MINOAN	[45-55%]
Πειραιάς - Χανιά	Επιβάτες	[35-45%]	[25-35%]	[65-75%]	MINOAN	[25-35%]
	ΙΧ	[35-45%]	[25-35%]	[65-75%]	MINOAN	[25-35%]
	Φορτηγά	[35-45%]	[25-35%]	[65-75%]	MINOAN	[15-25%]
Χανιά - Πειραιάς	Επιβάτες	[35-45%]	[25-35%]	[75-85%]	MINOAN	[15-25%]
	ΙΧ	[35-45%]	[25-35%]	[65-75%]	MINOAN	[25-35%]
	Φορτηγά	[35-45%]	[15-25%]	[55-65%]	MINOAN	[15-25%]
Κέρκυρα- Βενετία	Επιβάτες	-	100%	100%	-	-
	ΙΧ	-	100%	100%	-	-
	Φορτηγά	-	-	-	-	-
Βενετία Κέρκυρα	Επιβάτες	-	100%	100%	-	-
	ΙΧ	-	100%	100%	-	-
	Φορτηγά	-	100%	100%	-	-
Πάτρα – Μπάρι – Πάτρα	Επιβάτες	[95-100%]	-	[95-100%]	GRIMALDI	[0-5%]
	ΙΧ	100%	-	100%	-	-
	Φορτηγά	[55-65%] / [65-75%]	-	[55-65%] / [65-75%]	GRIMALDI	[25-35%] / [35-45%]
Ηγουμενίτσα- Μπάρι- Ηγουμενίτσα	Επιβάτες	[75-85%]	-	[75-85%]	VENTOURIS	[15-25%]
	ΙΧ	[75-85%]	-	[75-85%]	VENTOURIS	[15-25%]
	Φορτηγά	[85-95%]	-	[85-95%]	VENTOURIS	[5-10%]
Κέρκυρα – Μπάρι- Κέρκυρα	Επιβάτες	[35-45%]	-	[35-45%]	VENTOURIS	[55-65%]
	ΙΧ	[35-45%]	-	[35-45%]	VENTOURIS	[55-65%]
	Φορτηγά	[65-75%] / [75-85%]	-	[65-75%] / [75-85%]	VENTOURIS	[25-35%] / [15-25%]
Πάτρα – Ανκόνα	Επιβάτες	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	ΙΧ	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
Ανκόνα- Πάτρα	Επιβάτες	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	ΙΧ	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
Ηγουμενίτσα - Ανκόνα	Επιβάτες	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	ΙΧ	[15-25%]	[35-45%]	[65-75%]	GRIMALDI	[25-35%]
	Φορτηγά	[5-10%]	[15-25%]	[25-35%]	GRIMALDI	[65-75%]
Ανκόνα - Ηγουμενίτσα	Επιβάτες	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	ΙΧ	[15-25%]	[45-55%]	[65-75%]	GRIMALDI	[25-35%]
	Φορτηγά	[5-10%]	[15-25%]	[15-25%]	GRIMALDI	[65-75%]
Κέρκυρα - Ανκόνα	Επιβάτες	[10-15%]	[45-55%]	55-65%	GRIMALDI	[35-45%]
	ΙΧ	[10-15%]	[45-55%]	[65-75%]	GRIMALDI	[25-35%]
	Φορτηγά	[25-35%]	[65-75%]	[95-100%]	GRIMALDI	[0-5%]

Πίνακας 71: Σύνοψη μεριδίων αγοράς						
Σχετική αγορά	Υπό αγορά	ΑΤΤΙΚΑ	ΑΝΕΚ	Αθροιστικό μερίδιο	Επόμενος ανταγωνιστής	
Αγκόνα - Κέρκυρα	Επιβάτες	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[45-55%]
	ΙΧ	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	GRIMALDI	[35-45%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[45-55%]	[65-75%]	GRIMALDI	[25-35%]
Πάτρα - Βενετία	Επιβάτες	[55-65%]	[25-35%]	[95-100%]	GRIMALDI	[65-75%]
	ΙΧ	[55-65%]	[25-35%]	100%	-	[0-5%]
	Φορτηγά	[15-25%]	[5-10%]	[25-35%]	GRIMALDI	65-75%
Βενετία - Πάτρα	Επιβάτες	[65-75%]	[25-35%]	[95-100%]	GRIMALDI	[0-5%]
	ΙΧ	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-
	Φορτηγά	[15-25%]	[10-15%]	[25-35%]	GRIMALDI	65-75%
Ηγουμενίτσα - Βενετία	Επιβάτες	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-
	ΙΧ	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-
	Φορτηγά	[55-65%]	[35-45%]	100%	-	-
Βενετία - Ηγουμενίτσα	Επιβάτες	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-
	ΙΧ	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-
	Φορτηγά	[65-75%]	[25-35%]	100%	-	-

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων.

#### ΙΧ.4 ΜΕΡΙΔΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

##### ΙΧ.4.1 Αγορά υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

215. Όπως προαναφέρθηκε οι δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας λειτουργούν σε διαφορετικό πλαίσιο, από πλευράς ανταγωνισμού, σε σχέση με εκείνες της ελεύθερης δρομολόγησης, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι εταιρείες δραστηριοποιούνται σε αυτές προκειμένου να εξυπηρετήσουν μια ανάγκη (π.χ. κάλυψη μόνο θερινών μηνών, κάλυψη τμήματος γραμμής, ενίσχυση της συχνότητας δρομολογίων, ειδικά χαρακτηριστικά πλοίων κ.λπ.), ενώ επιπρόσθετα οι εν λόγω γραμμές υπόκεινται και σε ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές ναύλων (ήτοι σχετικά χαμηλές τιμές ναύλων με χαμηλό περιθώριο κέρδους).

216. Το μερίδιο αγοράς της κάθε εταιρείας εξετάζεται επί του συνολικού ποσού των επιδοτήσεων που δίνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας προκειμένου να εκτελεστούν τα υπό κρίση δρομολόγια κατόπιν των προκηρυχθέντων διαγωνισμών.

217. Ως προς την αγορά συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η νέα οντότητα αποκτά μερίδιο αγοράς [35-45%] στο σύνολο της αγοράς (ήτοι στο συνολικό ποσό επιδοτήσεων που καταβάλλονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας ετησίως), ενώ το επαυξητικό μερίδιο για τη νέα οντότητα δεν ξεπερνάει το [...] % για το έτος 2022. Από το έτος 2020 το μερίδιό της βαίνει πτωτικό. Ειδικότερα για τα έτος για το 2020 αυτό ανέρχεται σε ποσοστό [35-45%] ενώ για το έτος 2021 το εν λόγω μερίδιο αγοράς ανέρχεται σε [35-45%]. Αναλυτικά οι εταιρείες στις οποίες κατακυρώθηκαν οι επιμέρους διαγωνισμοί στην εν λόγω αγορά κατά τα έτη 2020-2022 παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V.

218. Κατωτέρω παρατίθεται πίνακας με τα μερίδια αγοράς στην αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω ΣΔΥ:

Πίνακας 72: Συνολικές επιδοτήσεις μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και μερίδια αγοράς 2020-2022						
ΟΜΙΛΟΣ/ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Ποσό επιδότησης 2020	Μερίδιο αγοράς 2020	Ποσό επιδότησης 2021	Μερίδιο αγοράς 2021	Ποσό επιδότησης 2022	Μερίδιο αγοράς 2022
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΝΕΚ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΜΕΡΩΝ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
SEA JETS <sup>211</sup>	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΦΝΙΩΤΙΣΣΑ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
ΑΝΜΕΖ Α.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΕΝΩΣΗ ΙΟΝΙΣΣΟΣ Φ - ΛΕΒΑΝΤΕ Φ - ΙΟΝΙΣΣΟΣ Φ ΙΙΙ - ΛΕΒΑΝΤΕ Φ V	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]





### Μεταφορά εμπορευμάτων

229. Η διακίνηση εμπορευμάτων μέσω του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας (ΟΛΠ) ανήλθε σε 14.367 χιλ. μετρικούς τόνους το 2022, παρουσιάζοντας μικρή αύξηση κατά 3,1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος<sup>216</sup>. Αναφορικά με την πρόβλεψη της ζήτησης τα επόμενα έτη 2023 - 2025, προβλέπεται ανοδική τάση και ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς φορτηγών οχημάτων, παρά τις μακροοικονομικές μεταβλητές που περιορίζουν την παγκόσμια κίνηση αγαθών κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Περαιτέρω, η διαμόρφωση της ζήτησης των υπηρεσιών μεταφοράς φορτηγών κάθε πλοίου επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως την ηλικία του πλοίου, την ταχύτητά του, το σήμα της εταιρείας στην αγορά, την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ώρα αναχώρησης και άφιξης του πλοίου στον λιμένα προορισμού του<sup>217</sup>.

δημιουργήσει μια σταθερά πτωτική κίνηση στη μεταφορά επιβατών αλλά και αγαθών. Εντούτοις, η αναζήτηση νέων τουριστικών προορισμών, καθώς και ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών και των αεροπορικών εταιρειών, θα συμβάλει στη σταθερή με τάσεις αυξητική ζήτηση για την επόμενη τριετία για όλα τα είδη πλοίων. Ομοίως, εκτίμηση για αύξηση της ζήτησης στα συμβατικά πλοία κάνει και η ΜΑΪΣΤΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ. Η επιβατική κίνηση, σύμφωνα με την άποψη του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) αναμένεται να είναι αυξημένη στα επίπεδα του έτους 2019 και εκτιμάται ότι θα συνεχίσει στα ίδια επίπεδα και την τριετία 2024-2026 με ενδεχόμενη οριακή περαιτέρω αύξηση της κίνησης κάθε χρόνο. Ο ΣΕΕΝ προσθέτει ότι η ζήτηση για την ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση επηρεάζεται αρνητικά από γεγονότα και κρίσεις, όπως φυσικές καταστροφές, τρομοκρατικές επιθέσεις, επιδημίες, πολιτική και κοινωνική αστάθεια. Επιπλέον, ο ΣΕΕΝ αναφέρει ότι ο επιβάτης ως καταναλωτής για την επιλογή του σταθμίζει κυρίως τον παράγοντα κόστους, ταχύτητας άφιξης στον τελικό προορισμό και ποιότητας της μεταφορικής υπηρεσίας. Την ίδια άποψη σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης στις ακτοπλοϊκές μεταφορές εκφράζει και το πρακτορείο εισιτηρίων FERRY SCANNER αποδίδοντας την αύξηση στην άνοδο του τουριστικού κλάδου στην Ελλάδα.

<sup>216</sup> Βλ. σχετικά Στατιστικό Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας της Τράπεζας της Ελλάδος, Τεύχος 209, Μάρτιος- Απρίλιος 2023, σελ. 21.

<sup>217</sup> Βλ. σχετικά απαντητικές επιστολές εταιρειών: Ο όμιλος GRIMALDI προβλέπει ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς φορτηγών οχημάτων, παρά τις μακροοικονομικές μεταβλητές που περιορίζουν την παγκόσμια κίνηση αγαθών κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, ενώ η διαχρονική μείωση της κίνησης επιβατών επιβάλει την αναθεώρηση της συχνότητας της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας. Η CRETA CARGO, η οποία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην αγορά μεταφοράς φορτηγών οχημάτων, αναφέρει ότι η διαμόρφωση της ζήτησης των υπηρεσιών κάθε πλοίου επηρεάζεται κατά σειρά αξιολόγησης από α) την ηλικία του πλοίου, β) την ταχύτητα του πλοίου, γ) το brand name/σήμα της εταιρείας στην αγορά, δ) την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και ε) την ώρα αναχώρησης του πλοίου και άφιξης στον λιμένα προορισμού του. Η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ η οποία δραστηριοποιείται μόνο στη μεταφορά φορτηγών οχημάτων, αναφέρει ότι λόγω της υφιστάμενης ενεργειακής και οικονομικής κρίσης οι ναυτιλιακές εταιρείες προσάρμοσαν τους τιμοκαταλόγους τους βάση των κοινωνικών αναγκών με αποτέλεσμα η ελαστικότητα της ζήτησης τη δεδομένη χρονική περίοδο να παραμένει αμετάβλητη. Η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος ΟΦΑΕ εκτιμά ότι η ζήτηση για μετακίνηση φορτηγών στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας εσωτερικού και των δρομολογιακών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας κατά την τριετία 2023-2025 θα είναι ανοδική.

### Τιμές και λοιποί παράγοντες ανταγωνισμού

230. Οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων στην ελεύθερη δρομολόγηση για τις περισσότερες από τις συνδέσεις διαμορφώνονται ελεύθερα από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ενώ για όσες συνδέσεις δεν πληρούν τα κριτήρια διακινούμενων επιβατών της υπ' αρ. 3323.1/02/08 Υπουργικής Απόφασης, καθορίζονται ανώτατες τιμές καθαρού ναύλου<sup>218,219</sup>. Ο επίναυλος είναι ένα επιπλέον κόστος το οποίο επιβάλλεται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, κυρίως στα φορτηγά οχήματα προκειμένου να μεταφερθεί στον χρήστη της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας η έκτακτη αύξηση του λειτουργικού κόστους της εταιρείας. Έκτακτη αύξηση κόστους συνήθως προκύπτει από την αύξηση των καυσίμων και ο επίναυλος ονομάζεται επίναυλος καυσίμων<sup>220</sup>. Ο επίναυλος στην Ελλάδα δεν είναι θεσμοθετημένος. Προς την κατεύθυνση της μείωσης του κόστους μεταφοράς των κατοίκων των νησιών, εφαρμόζεται το Μεταφορικό Ισοδύναμο ως μέτρο ενίσχυσης και ανάπτυξης στη νησιωτική Ελλάδα, με το οποίο επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους μετακίνησης, που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς, με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.<sup>221</sup>

231. Η τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη την εποχικότητα, την οικονομική κρίση, τυχόν άμεσο και έμμεσο ανταγωνισμό (πλοίο - αεροπλάνο), καθώς και την ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή. Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες έκαναν την τιμή το πιο σημαντικό κριτήριο επιλογής πλοίου, εταιρείας ή δρομολογίου. Ωστόσο και λοιποί παράγοντες διαδραματίζουν ρόλο στη διαμόρφωση της εμπορικής και τιμολογιακής πολιτικής των εταιρειών, όπως η ημέρα και ώρα ταξιδιού και το μεταφορικό κόστος σε συνάρτηση με τη διάρκεια ταξιδιού<sup>222</sup>.

<sup>218</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2252.2.4/71887/20/27.10.2020 εγκύκλιο (ΑΔΑ: ΩΓΖΘ4653ΠΩ-9Τ3) και την υπ' αρ. 3323.1/01/05/26-05-2005 ΚΥΑ (Β'718) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

<sup>219</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3323.1/02/2008 υπουργική απόφαση (Β'530), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

<sup>220</sup> Ειδικά το κόστος καυσίμων αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Η δυσκολία διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους οφείλεται στο γεγονός ότι είναι εκθετικό σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent, αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων. Το 2021, η τιμή καυσίμων αυξήθηκε σημαντικά λόγω της παγκόσμιας ενεργειακής κρίσης. Το 2022 συνεχίσθηκε περαιτέρω η αύξηση τιμής των ναυτιλιακών καυσίμων.

<sup>221</sup> Βλ. ΚΥΑ 2475 (Β'2986/24.7.2018).

<sup>222</sup> Βλ. σχετικά απαντήσεις των εταιρειών: Τα Μέρη αναφέρουν ότι ο σημαντικότερος παράγοντας επιλογής μιας εταιρείας/ενός πλοίου για τους καταναλωτές που αναχωρούν από την Αττική είναι η τιμή των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και ότι οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες χαρακτηρίζονται από υψηλή ελαστικότητα ζήτησης, δεδομένου ότι η αύξηση στην τιμή των ναύλων, οδηγεί σε άμεση μείωση του μεταφερόμενου όγκου, ενώ αντίστροφα οι μειώσεις των ναύλων οδηγούν σε αύξηση της κίνησης. Σε προορισμούς όπου υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ πλοίων και αεροπλάνων (λαμβάνοντας υπόψη τους χαμηλούς, πλέον, ναύλους των αεροπορικών εταιρειών), η ελαστικότητα αυξάνει σημαντικά, όπως



232. Πέραν της τιμολογιακής πολιτικής, ο ανταγωνισμός μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών επικεντρώνεται και στην παροχή κινήτρων (π.χ. δωρεάν μίλια, πακέτα κ.λπ.) στη διάρκεια του ταξιδιού (μείωση του χρόνου του ταξιδιού), στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, στην ασφάλεια και τη συχνότητα των δρομολογίων<sup>223</sup>.

233. Περαιτέρω, υφίσταται διαφάνεια ως προς το ύψος των τιμών, ειδικά των επιβατικών μεταφορών στον κλάδο. Ο βαθμός αυτός διαφάνειας διευκολύνεται ιδιαίτερα από τη σύγκριση τιμών από τον καταναλωτή, κυρίως μέσω ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων, στις οποίες, εφόσον επιλέξει την επιθυμητή αφετηρία, προορισμό και ημέρα αναχώρησης, εμφανίζονται όλες οι εναλλακτικές επιλογές πλοίων και οι τιμές των εισιτηρίων αντίστοιχα.

Πίστη στο σήμα και φήμη

234. Παρά την άποψη των Μερών ότι υπάρχει στενή υποκατάσταση μεταξύ των υπηρεσιών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά και, συνεπώς, δεν υπάρχει ιδιαίτερα διευρυμένη πίστη του καταναλωτή σε συγκεκριμένο σήμα, καθώς, όπως διαπιστώνεται, οι πελάτες επιλέγουν κατά κύριο λόγο με βάση τον τόπο αναχώρησης/προορισμού και την τιμή, εντούτοις η φήμη αποτελεί σημαντικό παράγοντα, η οποία όταν συνδυάζεται με τη σωστή εμπορική πολιτική (κίνητρα για αύξηση των ταξιδιών, προγράμματα πιστότητας πελατών κ.λπ.), δημιουργεί πίστη και επαναλαμβανόμενη πελατεία. Το σήμα και η φήμη κάθε ναυτιλιακής εταιρείας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην τελική επιλογή από τον καταναλωτή, καθώς αντικατοπτρίζουν την αξιοπιστία και την εμπειρία κάθε ναυτιλιακής εταιρείας στην παροχή υπηρεσιών και υπό αυτή την έννοια συντελούν στη δημιουργία «πιστής πελατείας»<sup>224</sup>.

αποδεικνύεται από τη μεταφορά επιβατών από την ακτοπλοΐα προς τις αερομεταφορές. Η MINOAN αναφέρει ότι για τη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής της σε ετήσια βάση, λαμβάνεται υπόψη η εποχικότητα, η οικονομική κρίση, ο άμεσος και έμμεσος ανταγωνισμός (πλοίο - αεροπλάνο), η ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή. Στην ίδια κατεύθυνση ο όμιλος GRIMALDI, στον οποίο ανήκει η MINOAN αναφέρει ότι αναπόφευκτα οι κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες έκαναν την τιμή το πιο σημαντικό, αν όχι το μοναδικό, κριτήριο επιλογής πλοίου, εταιρείας ή δρομολογίου. Η SEAJETS αναφέρει ότι η τιμή διαδραματίζει ρόλο στην επιλογή της ακτοπλοϊκής εταιρείας. Ωστόσο, σημαντικό ρόλο παίζουν και τα σήματα (ANEK, ATTICA, MINOAN, SEA JETS κ.λπ.) και η φήμη των εταιρειών. Κατά την άποψη της FAST FERRIES δεν υφίσταται ελαστικότητα ζήτησης σε περιπτώσεις λογικής μεταβολής της τιμής, καθώς η ακτοπλοϊκή μεταφορά πρωτίστως αποτελεί υπηρεσία και αγαθό πρώτης ανάγκης. Η εταιρεία προσθέτει ότι ειδικά για τους χρήστες της υπηρεσίας που ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής, η ζήτηση επηρεάζεται περισσότερο από εξωγενείς παράγοντες,

<sup>223</sup> Βλ. ICAP, Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, Απρίλιος 2022, σελ. 103.

<sup>224</sup> Βλ. σχετικά τις απαντήσεις των εταιρειών: Ο όμιλος Grimaldi σημειώνει τη σημαντικότητα της φήμης και αξιοπιστίας στις παρεχόμενες υπηρεσίες, η οποία εξασφαλίζει ένα σταθερό πελατολόγιο. Η NOBEL-VENTOURIS εκτιμά ότι πέρα από την τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας, το σήμα και η φήμη κάθε ναυτιλιακής εταιρείας παίζουν ρόλο στην τελική επιλογή από τον καταναλωτή. Η ZANTE αναφέρει ότι η σημασία του σήματος και της φήμης της ναυτιλιακής εταιρείας, είναι σημαντική στη διατήρηση της πελατείας. Αντίστοιχα, η FAST FERRIES αναφέρει ότι σχεδόν όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν θεσπίσει διάφορα προγράμματα

Διαπραγματευτική δύναμη αγοραστών - πελατών

235. Πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι οι ιδιώτες, οι μεταφορικές εταιρείες και τα διάφορα τουριστικά-ταξιδιωτικά πρακτορεία. Αναφορικά με τον κλάδο των διαμεταφορών, οι μεταφορικές εταιρείες εξαρτώνται σε σημαντικό βαθμό από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, καθώς στις νησιωτικές περιοχές δεν υπάρχει εναλλακτική επιλογή, όσον αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων. Ωστόσο, η διαπραγματευτική δύναμη μιας μεταφορικής εταιρείας είναι ανάλογη του μεταφορικού της έργου. Τα τουριστικά-ταξιδιωτικά γραφεία, ιδιαίτερα τις περιόδους θερινών διακοπών, εορτών και αργιών, μεταφέρουν μαζικά μέσω των επιβατηγών πλοίων μεγάλο μέρος της πελατείας τους, εντούτοις η διαπραγματευτική τους δύναμη εκτιμάται περιορισμένη έναντι των μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών<sup>225</sup>. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες συνάπτουν μη αποκλειστικές συμβάσεις πρακτορέυσης με αντιπροσώπους και λιμενικούς πράκτορες<sup>226</sup>.

236. Ως προς τη συνεργασία των ακτοπλοϊκών εταιρειών με τις μεταφορικές εταιρείες<sup>227</sup> τα θέματα που διαπραγματεύονται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες με την εκάστοτε μεταφορική εταιρεία αφορούν στο αντίτιμο του εισιτηρίου, στη χρονική διάρκεια της πίστωσης και στον αριθμό φορτηγών οχημάτων που πρόκειται να μεταφερθούν ανά μήνα και ανά έτος. Η διαπραγματευτική δύναμη των μεταφορικών εταιρειών σε σχέση με αυτή των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι πολύ μικρή, καθώς οι μεταφορικές εταιρείες είναι εταιρείες με μικρό αριθμό φορτηγών οχημάτων, από 5 έως 20 οχήματα. Η διάρκεια των συμβάσεων είναι συνήθως ετήσια και οι όροι τους μεταβάλλονται από την ίδια την ακτοπλοϊκή εταιρεία για λόγους που σχετίζονται κυρίως με την αύξηση της τιμής των καυσίμων.

## Χ.2 ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΕΩΝ

237. Το δίκτυο διανομής και πωλήσεων των ακτοπλοϊκών εταιρειών περιλαμβάνει τις ακόλουθες δομές λειτουργίας και συνεργασίας:

- α) Κεντρικά γραφεία - πρακτορεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών,
- β) λιμενικοί - ναυτικοί πράκτορες,
- γ) ταξιδιωτικά γραφεία,
- δ) εναλλακτικά δίκτυα πωλήσεων εισιτηρίων, όπως εταιρικά τηλεφωνικά κέντρα (call centers), πωλήσεις μέσω διαδικτύου από εταιρικές ιστοσελίδες και πωλήσεις μέσω διαδικτύου από πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων.

επιβράβευσης συχνών πελατών και συνήθως οι επιβάτες συμμετέχουν στα προγράμματα όλων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή που τους ενδιαφέρει ενώ θεωρεί ότι το σήμα ή η φήμη της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας δεν αποτελεί τον πλέον καθοριστικό παράγοντα επιλογής πλοίου ή εταιρείας εκ μέρους της επιβατικής κίνησης. Τέλος και η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ θεωρεί ότι η σημασία του σήματος και της φήμης της ναυτιλιακής εταιρείας είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τον όρο «πιστή πελατεία», καθώς οι εταιρείες έχουν σταθερό πελατολόγιο που χαρακτηρίζεται από μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

<sup>225</sup> Βλ. σχετικά τις υπ' αρ. 2921/10.4.2023 και υπ' αρ. 3384/2.5.2023 απαντητικές επιστολές ταξιδιωτικών πρακτορειών.

<sup>226</sup> Ο.π.

<sup>227</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3525/4.5.2023 απαντητική επιστολή της ΟΦΑΕ.

238. Κατά τη διάθεση εισιτηρίων από ταξιδιωτικά γραφεία και πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων, ο καταναλωτής μπορεί να δηλώσει την επιθυμητή αφηρησία, προορισμό και ημέρα αναχώρησης και να επιλέξει μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών επιλογών πλοίων/εταιρειών, καθώς κατά τη συνήθη πρακτική στον κλάδο, τα εν λόγω γραφεία και διαδικτυακές πλατφόρμες δεν διαθέτουν εισιτήρια αποκλειστικά μιας εταιρείας, αλλά του συνόλου των εταιρειών.

239. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν την υποχρέωση, κατά το π.δ. 229/1995 όπως ισχύει, να ορίζουν έναν υπεύθυνο λιμενικό-ναυτικό πράκτορα σε κάθε λιμένα προσέγγισης του πλοίου τους, ο οποίος εκπροσωπεί στο εκάστοτε λιμάνι την πλοιοκτήτρια εταιρεία με την οποία συνεργάζεται, προκειμένου να διευθετεί όλα τα σχετικά έγγραφα, τα δικαιολογητικά και τις διαδικασίες εν γένει που αφορούν την εταιρεία που εκπροσωπεί έναντι των λιμενικών αρχών. Οι λοιπές δομές και συνεργασίες αποτελούν τομείς απόφασης, οργάνωσης και εν τέλει εμπορικής πολιτικής της εκάστοτε ακτοπλοϊκής εταιρείας, εντός του πλαισίου της γεωγραφικής αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται.

#### Χ.2.1 Το δίκτυο της ΑΤΤΙCΑ

240. Ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ διατηρεί δίκτυο διανομής και πωλήσεων των εισιτηρίων των πλοίων του σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>228</sup>. Διαθέτει δύο κεντρικά συστήματα κρατήσεων, με συνδέσεις ταξιδιωτικών γραφείων, call center για πληροφορίες δρομολογίων και κρατήσεις εισιτηρίων, πέντε εταιρικές ιστοσελίδες για την κράτηση εισιτηρίων (Book Online), πρόγραμμα επιβράβευσης συχνών επιβατών, ενώ έχει παρουσία και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, με στόχο την προώθηση των πωλήσεων του.

241. Ειδικότερα, ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ συνεργάζεται με (α) λιμενικούς (ναυτικούς) πράκτορες, (β) premium πράκτορες πωλήσεων (PSA), και (γ) υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία, [...].

242. Συνολικά, το δίκτυο διανομής του ομίλου ΑΤΤΙCΑ κατά τα έτη 2020 και 2021 παρουσιάζεται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 74: ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΤΤΙCΑ GROUP						
ΕΤΟΣ	PSA εσωτερικού*	PSA εξωτερικού	ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (συνεργ. με PSA)
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

\* Το σύνολο των PSA εσωτερικού ήταν ταυτόχρονα και λιμενικοί πράκτορες και για τα δύο έτη.

Πηγή: Έντυπο Γνωστοποίησης.

243. Οι λιμενικοί πράκτορες λειτουργούν και ως ταξιδιωτικά γραφεία εκδίδοντας εισιτήρια επιβατών και ΙΧ οχημάτων για τα οποία λαμβάνουν προμήθεια επί του καθαρού ναύλου, ανάλογα με την αγορά, από [...], και εκδίδουν, επιπλέον, [...], τα εισιτήρια των φορτηγών, έναντι προμήθειας επί του καθαρού ναύλου κυμαινόμενης μεταξύ [...] ανάλογα με την αγορά.

244. Οι PSA επίσης λειτουργούν και ως ταξιδιωτικά γραφεία, εκδίδοντας εισιτήρια επιβατών και ΙΧ οχημάτων, ενώ εάν είναι ταυτόχρονα και λιμενικοί πράκτορες εκδίδουν κατ' αποκλειστικότητα και τα εισιτήρια των φορτηγών. Επίσης, κατά κανόνα συμβάλλονται με τους υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία της περιοχής τους για τη μεσολάβησή τους στην πώληση των εισιτηρίων της ΑΤΤΙCΑ με τους υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία, [...]. Ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ δύναται να συμβάλλεται απευθείας με ταξιδιωτικά γραφεία για την πώληση των εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων Ι.Χ. για τα πλοία του.

245. Η ΑΤΤΙCΑ παρέχει υπηρεσίες web check-in και έτσι όταν ο καταναλωτής πραγματοποιήσει κράτηση και πληρωμή εισιτηρίου μέσω των εναλλακτικών καναλιών κράτησης εισιτηρίων του Ομίλου, μπορεί να επιβιβασθεί απευθείας στο πλοίο με την κάρτα επιβίβασης-εισιτήριο που έχει εκδοθεί από την υπηρεσία web check-in, χωρίς να χρειάζεται να παραλάβει έντυπα εισιτήρια από τα κεντρικά λιμενικά γραφεία. Η ανωτέρω υπηρεσία παρέχεται για το σύνολο των συνεργαζόμενων πρακτορείων. [...]. Συγκεκριμένα, ποσοστό [...] % για το 2020, [...] % το 2021 και [...] % για το εννιάμηνο του 2022, εκ των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων του ομίλου ΑΤΤΙCΑ, πραγματοποιήθηκε μέσω των ιστοσελίδων και του τηλεφωνικού κέντρου του Ομίλου.

246. Αναλυτικά οι προμήθειες που καταβάλει η ΑΤΤΙCΑ στα ταξιδιωτικά γραφεία ακτοπλοΐας (εσωτερικού) και Αδριατικής (εξωτερικού), στους λιμενικούς πράκτορες ακτοπλοΐας (εσωτερικού) και Αδριατικής (εξωτερικού), καθώς και στους Premium Sales Agents (PSA) για την έκδοση εισιτηρίων ανά αγορά παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

<sup>228</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

Πίνακας 75: ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΑΤΤΙΣΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ (ΕΠΙΒΑΤΕΣ & ΟΧΗΜΑΤΑ)										
Κατηγορία	Ταξιδιωτικά Γραφεία Γραμμών Ακτοπλοΐας		Ταξιδιωτικά Γραφεία Γραμμών Αδριατικής		Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Ακτοπλοΐας		Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Αδριατικής		Premium Sales Agents	
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Β.ΑΙΓΑΙΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΡΗΤΗ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΑΝΚΟΝΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΜΠΑΡΙ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΒΕΝΕΤΙΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πηγή: Βλ. Παράρτημα θ της υπ' αρ. 427/16.1.2023 επιστολής των Γνωστοποιούντων										

247. Συμπληρωματικά, στον Πίνακα 76 παρατίθενται οι προμήθειες που λαμβάνουν οι PSA και οι λιμενικοί πράκτορες, όταν συμβάλλονται με τους υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία της περιοχής τους για τη μεσολάβησή τους στην πώληση των εισιτηρίων πλοίων του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ. [...].

Πίνακας 76: ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΑΤΤΙΣΑ ΑΠΟ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ											
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ & PREMIUM SALES AGENTS ΑΠΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΤΟΥΣ							ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΑΠΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ GROUPS		ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ (ΦΟΡΤΗΓΑ)		
Κατηγορία	Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Ακτοπλοΐας		Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Αδριατικής		Premium Sales Agents		Ταξιδιωτικά Γραφεία Γραμμών Ακτοπλοΐας		Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Ακτοπλοΐας	Λιμενικοί Πράκτορες Γραμμών Αδριατικής	Premium Sales Agents
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	GROUPS	GROUPS	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Β.ΑΙΓΑΙΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΡΗΤΗ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΑΝΚΟΝΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΜΠΑΡΙ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΒΕΝΕΤΙΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πηγή: Βλ. Παράρτημα θ της υπ' αρ. 427/16.1.2023 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.											

## Χ.2.2 Το δίκτυο της ANEK

248. Αναφορικά με το δίκτυο των πωλήσεων της ANEK<sup>229</sup>, για τις γραμμές Κρήτης και Αδριατικής, στις οποίες τα πλοία της ANEK εκτελούν διαδρομές κοινοπρακτικά με τον Όμιλο ΑΤΤΙΣΑ, η ANEK συνεργάζεται με κεντρικά πρακτορεία στα λιμάνια του Πειραιά, στα Χανιά και στο Ηράκλειο, τα οποία συγχρόνως παρέχουν υπηρεσίες λιμενικής πρακτορευσης στα αντίστοιχα λιμάνια, [...]. Απευθείας κράτηση και αγορά εισιτηρίων από τον τελικό καταναλωτή πραγματοποιείται και μέσω της ιστοσελίδας της ANEK.

249. Εκ του συνόλου των πωλήσεων εισιτηρίων επιβατών και ΙΧ οχημάτων της Κοινοπραξίας, ποσοστό [...] % το 2020 και [...] % το 2021 πραγματοποιήθηκε μέσω των ιστοσελίδων της ANEK και ποσοστό [...] % το 2020 και [...] % το 2021 μέσω του τηλεφωνικού κέντρου. Προκύπτει επομένως βάσει των προσκομισθέντων στοιχείων, ότι σχεδόν [...] % για το 2020 και το [...] % για το 2021, εκ του συνόλου των εκδοθέντων εισιτηρίων της ANEK εκδίδεται από τρίτους.

250. Συνολικά, το δίκτυο διανομής της ANEK κατά τα έτη 2020 και 2021, η κατανομή πωλήσεων εισιτηρίων της κατά τα έτη 2020-21 ανά συνεργαζόμενο κανάλι και γεωγραφική περιοχή και οι πωλήσεις εισιτηρίων της ANEK ανά κατηγορία πρακτορευσης, παρουσιάζονται στους πίνακες που ακολουθούν:

<sup>229</sup> Βλ. σελ. 53 του υπ' αρ. 9484/25.10.2022 Έντυπου Γνωστοποίησης.

Πίνακας 77: ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ANEK						
ΕΤΟΣ	PSA εσωτερικού*	PSA εξωτερικού	ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (συνεργ. με PSA)
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Παράρτημα Υ της υπ' αρ. 10923/2.12.2022 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

Πίνακας 78: Κατανομή πωλήσεων ANEK 2020-21 ανά συνεργαζόμενο κανάλι και γεωγραφική περιοχή						
Πωλήσεις ANEK	Αδριατικής 2020	Κρήτης 2020	Σύνολο 2020	Αδριατικής 2021	Κρήτης 2021	Σύνολο 2021
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Γενικό Άθροισμα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πωλήσεις Λ. Πρακτόρων/PSAs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Λοιπά Πρακτορεία	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Πηγή: Βλ. Παράρτημα Θ της υπ' αρ. 427/16.1.2023 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

251. Η ANEK στα ταξιδιωτικά γραφεία Αδριατικής (εξωτερικού) παρέχει προμήθεια [...] για τις απευθείας εκδόσεις, [...] στον υποπράκτορα και [...] στους PSA, όταν συμβάλλονται με τους υποπράκτορες για τη μεσολάβησή τους στην πώληση των εισιτηρίων πλοίων της ANEK. Για την Κρήτη τα αντίστοιχα ποσοστά προμήθειας είναι [...] για τις απευθείας εκδόσεις, [...] για τους υποπράκτορες και [...] για τους PSA<sup>230</sup>.

### Χ.2.3 Τα δίκτυα των ανταγωνιστών

252. Ο αριθμός των τουριστικών γραφείων με τα οποία συνεργάζονται οι κυριότεροι ανταγωνιστές<sup>231</sup> των Μερών για το έτος 2022 παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 79: Αριθμός συνεργαζόμενων λιμενικών πρακτόρων και τουριστικών γραφείων ανταγωνιστών στην ελληνική επικράτεια		
Ανταγωνιστές	Αριθμός κεντρικών λιμενικών πρακτόρων	Αριθμός τουριστικών γραφείων
MAISTROS SANTORINI	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[...]
MINOAN	[...]	[...]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[...]
SEAJETS	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[...]

253. Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, η ΑΤΤΙΚΑ συνεργάζεται απευθείας με περίπου [...] ταξιδιωτικά γραφεία και η ANEK με [...]. Ο επόμενος ανταγωνιστής<sup>232</sup>, η SEAJETS, διαθέτει δίκτυο [...] ταξιδιωτικών πρακτορείων στο εσωτερικό της χώρας και ακολουθεί η MINOAN με [...] ταξιδιωτικά γραφεία.

254. Αναφορικά με την αναλογία των εκδοθέντων εισιτηρίων ανά είδος πρακτορευσης, προκύπτει εκ των απαντήσεων των ανταγωνιστών, ότι το ποσοστό των απευθείας πωλήσεων τους χωρίς τη διαμεσολάβηση τρίτου, κυμαίνεται σ' ένα ευρύ φάσμα μεταξύ [...] έως [...].

<sup>230</sup> Βλ. Παράρτημα Ξ της υπ' αρ. 10923/2.12.2022 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

<sup>231</sup> Βάσει των στοιχείων των ανταγωνιστριών εταιρειών οι οποίες παρείχαν τις σχετικές πληροφορίες για το δίκτυο διανομής τους.

<sup>232</sup> Σημειώνεται ότι η NOBEL VENTOURIS διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο πωλήσεων περί των [...] ταξιδιωτικών γραφείων, τα οποία ωστόσο βρίσκονται στο εξωτερικό της χώρας.

#### Χ.2.4 Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών

255. Βασικοί προμηθευτές για τη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι κυρίως οι εταιρείες που τις προμηθεύουν με ναυτιλιακά καύσιμα και λιπαντικά, οι προμηθευτές τροφίμων - ποτών αλλά και η «αγορά εργασίας» όσον αφορά τη συγκρότηση των πληρωμάτων. Τα ναυπηγεία (ναυπήγηση και μετατροπές, επισκευές πλοίων), τα συνεργεία που ειδικεύονται σε επισκευές - συντηρήσεις πλοίων, αλλά και οι διάφοροι πλοιοκτήτες που διαθέτουν πλοία προς πώληση ή ακόμα και προς μίσθωση είναι ομοίως προμηθευτές των εταιρειών. Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών συμμετέχει σημαντικά στο λειτουργικό κόστος των ναυτιλιακών εταιρειών. Πρόσθετο επιβαρυντικό παράγοντα του κόστους καυσίμων αποτελεί η υποχρεωτική πλέον (από το 2020) για όλα τα επιβατικά πλοία κατανάλωση ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο (μέχρι 0,5%) το κόστος των οποίων είναι πολύ υψηλότερο από το κόστος καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι και 3,5% που χρησιμοποιούσαν, γεγονός το οποίο επιβαρύνει περαιτέρω την κερδοφορία των εταιρειών. Όσον αφορά τις υπηρεσίες εστίασης των πλοίων, παρατηρείται το φαινόμενο του «outsourcing», με αποτέλεσμα την επέκταση δικτύων γνωστών αλυσίδων εστίασης στις «κλειστές» αγορές των πλοίων.

#### Χ.3 ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

##### Ρυθμιστικά εμπόδια

256. Σύμφωνα με τα αναλυτικώς εκτεθέντα ανωτέρω (παρ. 54) καθώς και τη μελέτη της ICAP, μετά την απελευθέρωση του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών (άρση του cabotage), ως συνέπεια της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε, επιτρέπεται σε οποιαδήποτε εταιρεία με έδρα την Ε.Ε να δρομολογήσει πλοία και στις ελληνικές θάλασσες. Επομένως, καταργήθηκε το 2001 το σημαντικότερο νομικό εμπόδιο εισόδου στην εγχώρια αγορά. Περαιτέρω, με το π.δ. 124/2006 δεν ισχύει πλέον ο περιορισμός σχετικά με την ωφέλιμη ζωή των πλοίων (30-35 έτη), υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν πλήρως προσαρμοστεί σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης της Στοκχόλμης, ενώ με το π.δ. 5/2015 προστέθηκαν σχετικές διαδικασίες και προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση επιβατηγών (Ε/Γ), επιβατηγών -οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίων μετά τη συμπλήρωση της προβλεπόμενης στις οικείες διατάξεις ηλικίας.

257. Οι ελληνικές εταιρείες του κλάδου, μετά και την άρση του cabotage, προχώρησαν στη δρομολόγηση νέων και σύγχρονων πλοίων, αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (ταχύτητα, εκσυγχρονισμός στόλου, συχνότητα και ακρίβεια δρομολογίων).

258. Κατά την άποψη των Μερών<sup>233</sup>, η αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα, είναι μία έντονα ανταγωνιστική αγορά,

χωρίς πραγματικά ή νομικά εμπόδια εισόδου, στην οποία δραστηριοποιούνται τόσο εγχώριες όσο και ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μέσω ελληνικών θυγατρικών εταιρειών, καθώς η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών δεν εξαρτάται πια από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας και η αγορά είναι απελευθερωμένη και μπορεί να δραστηριοποιηθεί σε αυτή οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.). Επομένως, οποιοσδήποτε από τους διεθνείς ομίλους που σήμερα δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη αποτελεί δυναμικό ανταγωνιστή που μπορεί οποτεδήποτε να εισέλθει στην αγορά, εφόσον κρίνει ότι παρουσιάζει επιχειρηματικό ενδιαφέρον<sup>234</sup>.

259. Ως προς την έγκριση της αίτησης δρομολόγησης, τα Μέρη εκτιμούν ότι για αυτήν δεν υπάρχει μεγάλη δυσκολία, επισημαίνουν, ωστόσο, ότι η οποιαδήποτε τροποποίηση δρομολογίου ενός πλοίου που έχει λάβει έγκριση δήλωσης τακτικής δρομολόγησης, (π.χ. αναχώρηση 15 λεπτά αργότερα από το αρχικώς προγραμματισμένο χρόνο), απαιτεί έγκριση από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, γεγονός που καθυστερεί ή και ακυρώνει την υλοποίηση των εμπορικών - επιχειρηματικών σχεδιασμών των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Επιπλέον αναφέρουν ότι, η οικονομική αβεβαιότητα έχει περιορίσει τις νέες επενδύσεις στον κλάδο και έχει οδηγήσει σε αδυναμία εξεύρεσης κεφαλαίων. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία καθώς οι ελληνικές εταιρείες υποχρεούνται, βάσει διεθνούς περιβαλλοντικής νομοθεσίας, να ανανεώσουν τον στόλο τους, άλλως δεν θα μπορούν να συνεχίσουν να έχουν πλοία στις γραμμές<sup>235</sup>. Με δεδομένο ότι το 50% των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων που είναι σήμερα δρομολογημένα, το 2035 θα είναι άνω των 40 ετών, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΕΝ, η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος<sup>236</sup>.

260. Συγκεκριμένα τα Μέρη αναφέρουν ότι η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η μακροπρόθεσμη στρατηγική για την επίτευξη ουδέτερου ισοζυγίου διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050, που αποτελεί στόχο της ενωσιακής νομοθεσίας, επηρεάζει και τη λειτουργία της επιβατηγού ναυτιλίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με την Πρόταση Κανονισμού που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 14.07.2021, για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, που εντάσσεται στη νομοθετική δέσμη «Fit for 55»<sup>237</sup>, επιδιώκεται η προώθηση της χρήσης καθαρότερων (βιώσιμων) καυσίμων από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από ευρωπαϊκούς λιμένες, ώστε να μειωθεί το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα. Στόχος είναι να μειωθεί η ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιούν τα πλοία μέχρι και

<sup>234</sup> Βλ. Γνωστοποίηση.

<sup>235</sup> Βλ. Γνωστοποίηση .

<sup>236</sup> Βλ. Γνωστοποίηση .

<sup>237</sup> Η νομοθετική δέσμη «Fit for 55» αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030.

<sup>233</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

75% έως το 2050, με την προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές (πρωτοβουλία Fuel EU Maritime)<sup>238</sup>.

261. Αναφορικά με τους ανταγωνιστές, η MINOAN εκτιμά ότι βασικό νομικό εμπόδιο εισόδου συνιστούν τα χρονικά όρια προηγούμενης γνωστοποίησης πρόθεσης δρομολόγησης ενός πλοίου, δεδομένου του συνεχώς μεταβαλλόμενου επιχειρηματικού περιβάλλοντος της ναυτιλίας. Ειδικότερα, η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται τον Ιανουάριο, για τα δρομολόγια που θα ξεκινήσουν τον Νοέμβριο και θα ολοκληρωθούν τον Οκτώβριο του επόμενου έτους. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει το πλοίο στη διάθεση του όταν υποβάλλει τη δήλωση δρομολόγησης τον Ιανουάριο, ανεξαρτήτως εάν το πλοίο δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί πριν το Νοέμβριο. Αυτό ευνοεί τα πλοία και εταιρείες που ήδη δραστηριοποιούνται σε σχέση με αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στην αγορά.

262. Η SEAJETS αναφέρει ότι δεν υπάρχουν νομοθετικά εμπόδια στην έγκριση δρομολόγησης πλοίων, ομοίως και η GOLDEN STAR FERRIES<sup>239</sup>, η οποία αναφέρει ότι, σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, η εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρεία δραστηριοποιείται ελεύθερα στα νησιά της επιλογής της και, εφόσον παρατηρηθεί στην αγορά αύξηση της ζήτησης στα συγκεκριμένα νησιά, δεν αποκλείεται η έλευση και νέων ανταγωνιστών.

263. Η AEGEAN SEA LINES<sup>240</sup> θεωρεί ότι μια νέα επένδυση στην ακτοπλοΐα μπορεί να απαιτήσει μέχρι και εικοσιέναν μήνες για να εγκριθούν τα δρομολόγια με προφανείς συνέπειες στη βιωσιμότητα της επένδυσης.

264. Συναφώς, η AEINAYTHS<sup>241</sup> αναφέρει ότι ο χρόνος που απαιτείται για την πραγματοποίηση της εισόδου στις επηρεαζόμενες αγορές από την ημερομηνία λήψης της σχετικής της απόφασης είναι έξι μήνες και ότι η διαδικασία έγκρισης δρομολόγησης δεν παρουσιάζει δυσκολίες, εφόσον το πλοίο τηρεί τις προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία, ενώ αναφορικά με τυχόν αιτήματα τροποποιήσεων, τυχόν απόρριψη δηλώσεων δρομολόγησης, αυτή συνήθως οφείλεται σε πραγματικούς και βάσιμους λόγους. Ομοίως, η CRETA CARGO<sup>242</sup>, η οποία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη μεταφορά φορτηγών οχημάτων, δηλώνει ότι δεν υπάρχουν νομικά εμπόδια και δυσκολίες στη διαδικασία έγκρισης δρομολόγησης, καθώς τηρείται πλήρως η νομοθεσία ενώ ο χρόνος που απαιτείται από τον χρόνο λήψης της απόφασης περί δραστηριοποίησης στις ως άνω επηρεαζόμενες αγορές μέχρι τον χρόνο πραγματοποίησης της πρώτης πλεύσης σε κάποια από αυτές εξαρτάται αποκλειστικά από την

ετοιμότητα του πλοίου και την προσκόμιση όλων των εγγράφων δρομολόγησης.

265. Τόσο ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ)<sup>243</sup>, όσο και η Ομοσπονδία Ελληνικών Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδιών και Τουρισμού (FedHatta)<sup>244</sup> αναφέρουν ότι η αγορά είναι ελεύθερη και οποιοσδήποτε μπορεί να δραστηριοποιηθεί σε αυτήν (είτε από τις εταιρείες που ήδη δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα είτε νέοι παίκτες από το εξωτερικό), οπότε δεν θεωρούν ότι υπάρχουν εμπόδια εισόδου.

266. Ομοίως, κατά την άποψη του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας- ΣΕΕΝ<sup>245</sup> δεν υπάρχουν νομικά ρυθμιστικά εμπόδια ή περιορισμοί στην ελεύθερη πρόσβαση τα οποία επηρεάζουν την είσοδο νέων ανταγωνιστών στις γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου. Η συντονιστική και ρυθμιστική παρέμβαση των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προβλέπεται μόνο αν αιτιολογημένα μετά από πρόταση των Λιμενικών Αρχών διαπιστώνεται αντικειμενική αδυναμία εξυπηρέτησης πλοίων, επιβατών και οχημάτων από τα λιμάνια προσέγγισης καθώς και ζητήματα ασφάλειας του πλοίου και τάξης στον λιμένα.

267. Ως προς τον μέσο χρόνο που απαιτείται από τον χρόνο λήψης της απόφασης περί δραστηριοποίησης μέχρι τον χρόνο πραγματοποίησης της πρώτης πλεύσης, ο ΣΕΕΝ αναφέρει ότι οι αναφερόμενες διαδικασίες και χρόνοι δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι διαφανείς και προσβάσιμες σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Αντίστοιχη είναι η άποψη του ΣΕΕΝ και για τα ενδεχόμενα λοιπά πραγματικά εμπόδια εισόδου, όπως η φήμη, η δύναμη των υφιστάμενων ανταγωνιστών και η πίστη στο σήμα. Συγκεκριμένα, ο ΣΕΕΝ υποστηρίζει ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο παρέχει ισότιμους όρους εισόδου, διαφάνειας και ανταγωνισμού, χωρίς διακρίσεις ή εμπόδια.

268. Ως προς τις διεθνείς θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας, τα Μέρη αναφέρουν ότι αυτές είναι πλήρως απελευθερωμένες, καθώς δεν υπάρχει καμία τυπική διαδικασία για τη δρομολόγηση πλοίου σε αυτές και οποιοσδήποτε ενδιαφέρεται μπορεί να δρομολογήσει πλοίο. Συγκεκριμένα<sup>246</sup>, η αγορά της Αδριατικής είναι μια πλήρως απελευθερωμένη και έντονα ανταγωνιστική αγορά και η κίνηση διατηρείται σε πολύ υψηλά επίπεδα τόσο στα λιμάνια της Βόρειας Ιταλίας (Ανκόνα, Τεριέστη, Βενετία), όσο και της Νότιας Ιταλίας (Μπρίντζι, Μπάρι). Εκτός, δε, από τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες καθ' όλο το έτος (όπως είναι τα πλοία της Κοινοπραξίας), υπάρχουν και επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες κατά τη θερινή περίοδο, επωφελούμενες της αυξημένης τουριστικής κίνησης (π.χ. η εταιρεία VENTOURIS (NOBEL), η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση Ελλάδα-Μπάρι μόνο κατά τους θερινούς μήνες).

269. Κατά την άποψη της GRIMALDI GROUP S.p.A.<sup>247</sup>, στις γραμμές της Αδριατικής δεν υπάρχουν εμπόδια εισόδου και το λιμεναρχείο ανταποκρίνεται άμεσα σε

<sup>238</sup> Τον Ιούνιο του 2022, το Συμβούλιο Υπουργών Θαλάσσιων Μεταφορών της ΕΕ αποφάσισε να συμπεριλάβει διατάξεις στον ως άνω Κανονισμό σύμφωνα με τις οποίες αναγνωρίζεται χρονική εξαίρεση έως τις 31.12.2029 από τον παραπάνω Κανονισμό για καθαρότερα καύσιμα των πλοίων της ακτοπλοΐας όταν αυτά δρομολογούνται σε λιμένες με κάτω των 200.000 κατοίκων.

<sup>239</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1957/3.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>240</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1563/17.2.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>241</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1020/1.2.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>242</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1811/28.02.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>243</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4382/31.5.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>244</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4381/31.5.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>245</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4391/1.6.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>246</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>247</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4151/25.5.2023 απαντητική επιστολή.

κάθε αίτημα για δρομολόγηση. Επιπλέον, όπως αναφέρει ο όμιλος, διαχρονικά δραστηριοποιήθηκαν αρκετές εταιρείες παρέχοντας υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εποχικά, κατά τους θερινούς μήνες και καταλήγει στο ότι ως εμπόδιο θα μπορούσε να θεωρηθεί ο περιορισμένος αριθμός των αποβαθρών στους λιμένες που πιθανόν να δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση, όταν υπάρχουν παράλληλα πολλά αιτήματα για προσόρμιση πλοίων.

270. Η εταιρεία NOBEL - VENTOURIS δεν θεωρεί ότι υπάρχουν νομικά εμπόδια ή δυσκολίες στη διαδικασία έγκρισης αίτησης δρομολόγησης στις επηρεαζόμενες γραμμές και ο χρόνος που απαιτείται για την εκκίνηση δραστηριοποίησης, από τη στιγμή της απόφασης για είσοδο μιας εταιρείας στην αγορά, εκτιμάται μεταξύ έξι και δώδεκα μηνών. Σημειώνει, δε, ότι στις γραμμές διασύνδεσης λιμένων Ελλάδας-Ιταλίας δεν υφίστανται νομικοί περιορισμοί, όπως για παράδειγμα αδειοδοτήσεις για εκτέλεση δρομολογίου.

#### Κόστος εισόδου και ανάπτυξης

271. Σύμφωνα με την Μελέτη της ICAP, η είσοδος νέων επιχειρήσεων στον κλάδο της ακτοπλοΐας δεν θεωρείται εύκολη, λόγω κυρίως των υψηλών κεφαλαίων που απαιτούνται για την αγορά πλοίων. Επίσης, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ήδη στον κλάδο έχουν μακροχρόνια εμπειρία, τα δε πληρώματά τους γνωρίζουν καλά τις ιδιαιτερότητες των ελληνικών θαλασσών και λιμένων.

272. Η MINOAN<sup>248</sup> αναφέρει ότι η μεγαλύτερη δαπάνη για τη δραστηριοποίηση στην αγορά είναι η αγορά πλοίου αν και το κόστος διαφήμισης και δημιουργίας δικτύου είναι υπολογίσιμα και σημαντικά, εντούτοις όχι τα πρωταρχικά κόστη για να μπορέσει μια εταιρεία να εισέλθει στην αγορά.

273. Ομοίως, η GRIMALDI αναφέρει ότι το μεγαλύτερο κόστος προκειμένου να δραστηριοποιηθεί μια εταιρεία, παραμένει το κόστος της εξασφάλισης του πλοίου.

274. Η SEAJETS<sup>249</sup> θεωρεί ότι το κόστος εισόδου στις γραμμές Αττική-Κρήτη είναι σημαντικό, καθώς απαιτείται η αγορά δύο πλοίων για την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων. Το κόστος σύμφωνα με την SEAJETS είναι αποτρεπτικό και εκτιμάται της τάξης των 70-120 εκατ. ευρώ. [...]. Ως επιπρόσθετους αποτρεπτικούς παράγοντες για την δραστηριοποίηση στην εν λόγω αγορά, αναφέρει: i) τα σημαντικά ερείσματα που έχουν οι ήδη δραστηριοποιούμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες στην τοπική κοινωνία, ii) την πολυετή συνεργασία τους με τις μεταφορικές εταιρείες, [...].

275. Η CRETA CARGO<sup>250</sup>, η οποία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη μεταφορά φορτηγών, αναφέρει ως εμπόδιο εισόδου το μεγάλο κόστος αγοράς ή ναύλωσης ανταγωνιστικού πλοίου και τον χρόνο απόσβεσης της επένδυσης.

276. Συναφώς, η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ<sup>251</sup>, η οποία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην αγορά της μεταφοράς φορτηγών, εκτιμά ότι υπάρχουν αρκετά εμπόδια για την

είσοδο των εταιρειών σε νέες αγορές της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα θεωρεί ως κύρια εμπόδια εισόδου στην αγορά i) την αφερεγγυότητα των χερσαίων μεταφορέων, λόγω της ενεργειακής κρίσης, ii) τη δύναμη και υπάρχουσα φήμη των ανταγωνιστών η οποία καθιστά δύσκολη την ένταξη σε μία νέα αγορά, iii) τις υποδομές στους λιμένες, οι οποίες καθιστούν την ταυτόχρονη προσέγγιση δύο πλοίων αδύνατη, iv) την υποχρεωτική στελέχωση του πλοίου καθόλη τη διάρκεια του έτους και το συνεπαγόμενο υψηλό κόστος εργασίας και v) την εύρεση του κατάλληλου πλοίου προς αγορά, καθώς οι λιμένες έχουν αυστηρές προδιαγραφές ως προς τα χαρακτηριστικά των πλοίων που μπορούν να εξυπηρετήσουν. Η εταιρεία εκτιμά ότι το συνολικό κόστος εισόδου είναι περίπου 13 εκατ. ευρώ, από τα οποία τα 12 εκατ. ευρώ αντιστοιχούν στην αγορά πλοίου και τα υπόλοιπα καλύπτουν έξοδα διαφημιστικών δαπανών, οργάνωσης δικτύου κ.ά. Τέλος, η εταιρεία θεωρεί ότι, αν και δεν υπάρχουν νομικά εμπόδια εισόδου, οι συνθήκες στην ακτοπλοΐα καθιστούν την κάθε επένδυση σε αυτήν, επένδυση "υψηλού κινδύνου" και αμφισβητεί την κερδοφορία τέτοιων δραστηριοτήτων ενώ και η NOBEL - VENTOURIS<sup>252</sup> αναφέρει ως κόστος εισόδου το κόστος απόκτησης πλοίου.

#### Είσοδος νέων ανταγωνιστών

277. Όπως προκύπτει από την Έκθεση της ΧRTC για το 2022<sup>253</sup>, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται επέκταση του στόλου (και άρα των δραστηριοτήτων) των ελληνικών εταιρειών του κλάδου ως εξής:

- Η SEAJETS έχει σήμερα 24 ιδιόκτητα πλοία (20 ταχύπλοα και 4 συμβατικά) και διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο ταχύπλοων στο Αιγαίο, εξυπηρετώντας 33 νησιά στις Κυκλάδες, τόσο σε σύνδεση από Πειραιά, Λαύριο, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, Ραφήνα, όσο και σε ενδοκυκλαδικές συνδέσεις ενώ το 2017 διέθετε 7 πλοία.

- Η FAST FERRIES δραστηριοποιείται στην αγορά με 4 πλοία (3 συμβατικά και 1 ταχύπλοο), στις γραμμές Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Κουφονήσια και Πειραιά, Σύρο, Μύκονο, Νάξο, έναντι 3 το 2017.

- Η LEVANTE FERRIES δραστηριοποιείται με 6 πλοία.

278. Με βάση τα προσκομισθέντα από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στοιχεία, κατά τα έτη 2019-2022 ο στόλος των μεγαλύτερων επιχειρήσεων της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας παρέμεινε εν πολλοίς σταθερός, με εξαίρεση τη SEAJETS, η οποία αύξησε τον στόλο της.

279. Ως προς την ύπαρξη δυνητικών ανταγωνιστών, η MINOAN θεωρητικά δεν αποκλείει τυχόν είσοδο νέων ανταγωνιστών στις υπό εξέταση αγορές, ιδίως δε από εταιρείες που δραστηριοποιούνται ήδη σε άλλες σχετικές γεωγραφικές αγορές, λαμβάνοντας υπόψη τις σοβαρές ελλείψεις πλοίων στο Αιγαίο και στην ελληνική ακτοπλοΐα γενικότερα.

280. Αντίθετα, κατά την άποψη της CRETA CARGO, δεν υφίστανται νέοι δυνητικοί ανταγωνιστές στις επηρεαζόμενες αγορές, με εξαίρεση τυχόν πολύ μικρές γραμμές, πορθμειακές ή τοπικές με ενδονησιωτικές συνδέσεις.

<sup>248</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1966/3.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>249</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2424/21.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>250</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1811/28.2.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>251</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1020/1.2.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>252</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2364/20.3.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>253</sup> Βλ. Έκθεση ΧRTC 2022, σελ. 13 επ. και Έντυπο Γνωστοποίησης.

281. Αναφορικά με την είσοδο νέων δυνητικών ανταγωνιστών, στις γραμμές της Αδριατικής η GRIMALDI δεν έχει ενδείξεις εισόδου νέων ανταγωνιστών. Αντίθετα, ως προς την ύπαρξη δυνητικών ανταγωνιστών στις γραμμές της Αδριατικής, η NOBEL – VENTOURIS σημειώνει ότι οι αγορές αυτές είναι «ανοικτές» καθώς δεν υφίστανται περιορισμοί για την είσοδο ανταγωνιστών και νέοι ανταγωνιστές μπορούν να εισέλθουν οποτεδήποτε.

#### Διαφήμιση – πίστη και φήμη

282. Η CRETA CARGO αναφέρει ότι η υπάρχουσα ισχύς και φήμη των μεγάλων εταιρειών, καθώς και η διαφημιστική τους παρουσία συνιστά εμπόδιο εισόδου για τις λοιπές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο.

283. Η εταιρεία NOBEL- VENTOURIS αναφέρει ότι η δύναμη, υπάρχουσα φήμη των υφιστάμενων ανταγωνιστών και η πίστη του καταναλωτικού κοινού στο σήμα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την είσοδο νέων ανταγωνιστών, χωρίς ωστόσο να αποτελούν αποτρεπτικούς παράγοντες .

#### Δυνατότητα κερδοφορίας κατά την είσοδο/ επέκταση

284. Τα Μέρη αναφέρουν<sup>254</sup> ότι η αγορά διακρίνεται από έντονη εποχικότητα με τον κύριο όγκο πωλήσεων να πραγματοποιείται κατά τους θερινούς μήνες (Ιούνιο-Σεπτέμβριο) και τις εορταστικές περιόδους, τόσο σε αριθμό επιβατών, όσο και σε οχήματα, ενώ η ζήτηση κατά τους χειμερινούς μήνες (Οκτώβριο-Μάιο) βγαίνει μειούμενη. Επιπλέον, κατά τους χειμερινούς μήνες η πελατειακή δυναμική αλλάζει υπέρ των φορτίων (φορτηγά και ασυνόδευτα/trailers), καθόσον οι επιβάτες μειώνονται αισθητά, με τη διακίνηση φορτηγών αυτοκινήτων, αντίθετως, να εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η μειωμένη κίνηση στην πράξη σημαίνει, ότι κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους οι περισσότερες εταιρείες αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας, μείωσης εσόδων και ταυτόχρονα (τουλάχιστον πριν την τρέχουσα ενεργειακή κρίση) σταθερά λειτουργικά κόστη (καύσιμα, κόστος δανεισμού, προσωπικού κ.λπ.). Ειδικά το κόστος καυσίμων αποτελεί μία από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Τα Μέρη θεωρούν ότι η δυσκολία διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους οφείλεται στο γεγονός ότι είναι εκτεθειμένο σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent, αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων και προσθέτουν ότι ενώ το 2021, η τιμή καυσίμων αυξήθηκε δραματικά λόγω της παγκόσμιας ενεργειακής κρίσης, το 2022 η αύξηση συνεχίστηκε περαιτέρω. Οι αυξητικές τάσεις στις διεθνείς τιμές πετρελαίου δεν δημιουργούν συνθήκες εφησυχασμού, καθώς είναι σαφές ότι η αύξηση των τιμών καυσίμου θα ζημιώσει εκθετικά τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Σύμφωνα με την Ετήσια Μελέτη της ΧRTC για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022 το κόστος καυσίμων εκτοξεύθηκε από 30-35% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων σε 60-70%<sup>255</sup>. Συνεπώς, η οικονομική αβεβαιότητα και οι δυσμενείς διεθνείς οικονομικές συνθήκες έχουν περιορίσει τις νέες επενδύσεις και έχουν οδηγήσει σε αδυναμία εξεύρεσης κεφαλαίων, έχοντας δυσχεράνει σημαντικά

τη θέση των ελληνικών εταιρειών έναντι των ευρωπαϊών ανταγωνιστών.

285. Η CRETA CARGO αναφέρει ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την κερδοφορία στον κλάδο είναι πολλοί και περίπλοκοι και σημειώνει ότι η υποχρεωτική στελέχωση των δρομολογημένων πλοίων με ελάχιστο αριθμό πληρώματος κατά τη διάρκεια ισχύος της δρομολόγησης συνιστά αποτρεπτικό παράγοντα για νέες επενδύσεις και ανάπτυξη, σε αντίθεση με την NOBEL – VENTOURIS η οποία δεν θεωρεί ότι η υποχρέωση στελέχωσης των δρομολογημένων πλοίων στις γραμμές διασύνδεσης λιμένων Ελλάδας – Ιταλίας με ελάχιστο αριθμό πληρώματος αποτελεί πραγματικό εμπόδιο εισόδου νέων ανταγωνιστών.

Ως προς την κερδοφορία της γραμμής Πειραιάς – Χαγιά

286. Σύμφωνα με τις SEAJETS και MINOAN, λόγω του μεγέθους της αγοράς της Κρήτης, για την εξυπηρέτηση της συνολικής ζήτησης επιβατών, ΙΧ και φορτηγών, του λιμένα των Χανίων, απαιτείται κατ' ελάχιστο η δραστηριοποίηση δύο πλοίων 2000 γραμμικών μέτρων. Η κερδοφορία βασίζεται ειδικότερα, στα βραδινά δρομολόγια από τα Χανιά προς τον Πειραιά, έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά των προϊόντων των φορτηγών στον Πειραιά, με άφιξη το πρωί, και η μετέπειτα προώθησή τους στους σχετικούς προορισμούς τους, και με επαναφόρτωση προϊόντων κατά τη διάρκεια της ημέρας και μεταφορά το βράδυ από Πειραιά σε Χανιά. Η κατηγορία των φορτηγών αποτελεί τον κρισιμότερο παράγοντα για να αποβεί η εκμετάλλευση ενός δρομολογίου προσοδοφόρο. Βασικός λόγος είναι ότι η εν λόγω κατηγορία δεν επηρεάζεται από εποχικότητα, επομένως μπορεί να συντηρήσει τη λειτουργία ενός πλοίου κατά την χαμηλή περίοδο που αποτελεί και τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους (περί τους εννέα από τους δώδεκα μήνες). Ειδικά για τη γραμμή Πειραιάς – Χαγιά (Σούδα), η MINOAN θεωρεί ότι [...]. Η MINOAN [...] τον Φεβρουάριο του 2023 κατέθεσε αίτημα αναστολής δρομολογίου, [...] <sup>256</sup>. Απαντώντας στο ερώτημα περί κερδοφορίας στις επηρεαζόμενες αγορές, η εταιρεία εκτιμά πως (παρά την έλλειψη διαθέσιμων στοιχείων για το σύνολο των αγορών), η αγορά Πειραιάς-Χανιά μπορεί να αποτελέσει κερδοφόρο δραστηριότητα, [...].

287. Περαιτέρω, η MINOAN ανέφερε ότι στην εν λόγω γραμμή δύναται να δραστηριοποιηθούν μόνο δύο πλοία. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της εταιρείας<sup>257</sup>, τη γραμμή των Χανίων μπορούν να εξυπηρετούν, χωρίς να δημιουργούν ζημίες, μόνο δύο πλοία, και για το λόγο αυτό, όπως αναφέρει, αιτήθηκε τη μη εκτέλεση από τον Φεβρουάριο 2023 του δρομολογίου από το πλοίο ΚΥΔΩΝ ΠΑΛΑΣ, γεγονός ωστόσο που δημιουργεί κατά την άποψή της και υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, σοβαρό κίνδυνο μονοπωλιακής κατάστασης [...]. Η MINOAN εκτιμά ότι, με βάση και τη δυνατότητα που διαθέτει για την άμεση εκ νέου δραστηριοποίησή της στην εν λόγω γραμμή, χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες

<sup>256</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1966/3.3.2023 απαντητική επιστολή της MINOAN .

<sup>257</sup> Βλ. υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της MINOAN.

<sup>254</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>255</sup> Βλ. Μελέτη της ΧRTC για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022 σελ. 7.



από οικονομική ή νομοθετική πλευρά και για την οποία έχει ήδη υποβάλει αίτημα τακτικής δρομολόγησης στο Υπουργείο Ναυτιλίας για την περίοδο από 1.11.2023 έως 31.10.2024 με το ίδιο πλοίο<sup>258</sup>, [...], θα δημιουργήσει όρους θεμιτού ανταγωνισμού. Κατά την άποψη της ΜΙΝΟΑΝ, στις υπόλοιπες γραμμές στις οποίες η ίδια ή η μητρική της GRIMALDI έχουν κοινή παρουσία με την κοινοπραξία ΑΤΤΙCΑ – ΑΝΕΚ (γραμμές Ιταλίας, Ηρακλείου Κρήτης), ο ανταγωνισμός λειτουργούσε και λειτουργεί αποτελεσματικά<sup>259</sup>.

288. Για την εξέταση του ως άνω ισχυρισμού ζητήθηκαν από τους Ομίλους ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ και ΜΙΝΟΑΝ<sup>260</sup>, σε ετήσια βάση για το διάστημα (2018-2022) αναλυτικά στοιχεία δραστηριότητας (μεταφορικό έργο, σε επιβάτες, οχήματα, φορτηγά, ποσοστά πληρότητας πλοίων), καθώς και αποδοτικότητα λειτουργίας (ανάλυση εσόδων – εξόδων) των πλοίων τους που εκτελούν τη γραμμή των Χανίων. Από την επεξεργασία των εν λόγω στοιχείων (αναλυτικός πίνακας παρατίθεται στο παράρτημα, Πίνακας Παρ. 36), προκύπτει ότι στο διάστημα αναφοράς (2018-2022) το δρομολόγιο των Χανίων για ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ εμφάνισε θετική λειτουργική κερδοφορία σε όλα τα έτη (εκτός από το 2021 [...]) που ήταν αρνητική με ποσό [...] εκ. ευρώ). Στο ίδιο διάστημα, το δρομολόγιο των Χανίων για την ΜΙΝΟΑΝ<sup>261</sup>, προκύπτει ότι [...].

289. Σημειώνεται ότι πολλά από τα δρομολόγια της ΜΙΝΟΑΝ από Πειραιά προς Χανιά ή και από Χανιά προς Πειραιά, περιλάμβαναν και το Ηράκλειο. Ως εκ τούτου, για τον εξωλογιστικό προσδιορισμό του λειτουργικού αποτελέσματος της γραμμής των Χανίων περιλήφθηκαν μόνο τα αναλογούντα λειτουργικά κόστη των πλοίων που εξυπηρετούσαν τη γραμμή<sup>262</sup>.

290. Σε σχέση με τα ανωτέρω επισημαίνονται τα εξής:

291. Στον πίνακα που ακολουθεί απεικονίζεται ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται από το 2011 στα δύο δρομολόγια των Χανίων στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

Πίνακας 80: ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ 2011 ΕΩΣ 2022 ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ						
Έτος	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά Επιβατών	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά οχημάτων	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά φορτηγών	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ <sup>263</sup>	Αριθμός Πλοίων χωρίς RO-RO	Αριθμός Πλοίων με RO-RO
2011	1	1	1	ΑΝΕΚ (2)	2	2
2012	1	1	1	ΑΝΕΚ (2)	2	2
2013	1	2	2	ΑΝΕΚ (2), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1)	2	3
2014	1	3	3	ΑΝΕΚ (2), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	2	4
2015	2	4	4	ΑΤΤΙCΑ (1), ΑΝΕΚ (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	2	4
2016	2	4	4	ΑΤΤΙCΑ (1), ΑΝΕΚ (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	2	4
2017	2	4	4	ΑΤΤΙCΑ (1), ΑΝΕΚ (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	2	4
2018	3	5	5	ΑΤΤΙCΑ (1), ΑΝΕΚ (1) <sup>264</sup> , ΜΙΝΟΑΝ (1 <sup>265</sup> ), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	3	5

<sup>258</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3710/11.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της ΜΙΝΟΑΝ.

<sup>259</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3710/11.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων.

<sup>260</sup> Βλ. τις υπ' αρ. 3366/28.4.2023 . 3983/19.5.2023, επιστολές παροχής στοιχείων.

<sup>261</sup> Το 2018 ήταν η πρώτη δρομολόγηση πλοίου του Ομίλου πριν τη θερινή περίοδο, ως εκ τούτου τα στοιχεία της εν λόγω χρήσης δεν προσκομίσθηκαν, ως μη συγκρίσιμα.

<sup>262</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3710/11.5.2023 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ, Παράρτημα 1

<sup>263</sup> Σε παρένθεση καταγράφεται ο αριθμός πλοίων με τον οποίο εκτελούσε το δρομολόγιο κάθε εταιρεία, χωρίς να υπολογίζονται τα πλοία αντικατάστασης του βασικού πλοίου της γραμμής κάθε εταιρείας.

<sup>264</sup> Η εταιρεία ΑΝΕΚ κατά τα έτη 2018-2022 εκτέλεσε τα ακόλουθα δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά με τα πλοία ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, ΕΛΥΡΟΣ (βασικό πλοίο), Η. SPIRIT και ΚΡΗΤΗ II και η ΑΤΤΙCΑ με τα πλοία BLUE GALAXY (βασικό πλοίο), BLUE HORIZON, NISSOS RODOS:

Αριθμός Δρομολογίων πλοίων ΑΝΕΚ	2018	2019	2020	2021	2022
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	[...]	[...]	[...]		
ΕΛΥΡΟΣ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Η. SPIRIT			[...]		
ΚΡΗΤΗ II			[...]		
Αριθμός Δρομολογίων πλοίων ΑΤΤΙCΑ	2018	2019	2020	2021	2022
BLUE GALAXY, BLUE HORIZON, NISSOS RODOS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2019	3	5	5	ΑΤΤΙΚΑ (1), ANEK (1), MINOAN (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (1)	3	5
2020	3	5	5	ΑΤΤΙΚΑ (1), ANEK (1), MINOAN (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (2)	3	6
2021	3	5	5	ΑΤΤΙΚΑ (1), ANEK (1), MINOAN (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (1), CRETA CARGO (2)	3	6
2022	3	5	5	ΑΤΤΙΚΑ (1), ANEK (1), MINOAN (1), ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	3	6

Πίνακας 80: ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ 2011 ΕΩΣ 2022 ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Έτος	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά Επιβατών	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά οχημάτων	Αριθμός εταιρειών για την μεταφορά φορτηγών	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ <sup>263</sup>	Αριθμός Πλοίων χωρίς RO-RO	Αριθμός Πλοίων χωρίς RO
				(1), CRETA CARGO (2)		

Πηγή: υπ' αρ. 3360/28.4.2023 επιστολή των Γνωστοποιούντων μερών, υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή της MINOAN, υπ' αρ.1855/1.3.2023 επιστολή της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και υπ' αρ. 1811/28.2.2023 επιστολή της CRETA CARGO

292. Βάσει των προσκομισθέντων, από τις εταιρείες, στοιχείων, ο συνολικός αριθμός επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών που διακινήθηκαν με πλοία στα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και Κρήτης<sup>266</sup> (Χανίων και Ηρακλείου) ανέρχεται σε περίπου [...]εκ. για το 2020, [...]εκ. για το 2021 και [...]εκ. για το έτος 2022.

293. Από την επεξεργασία των προσκομισθέντων στοιχείων, ειδικότερα όσον αφορά στη MINOAN, προκύπτει ότι [...]. Ενδεικτικά, οι επιβάτες που διακινήθηκαν σε ετήσια βάση στη γραμμή των Χανίων μέσω της MINOAN, αφορούσαν [...].

294. Ωστόσο, εκτός από [...], σημαντική επίδραση [...] για την MINOAN, έχει και το γεγονός [...]<sup>267</sup>.

295. Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει ότι η MINOAN [...]<sup>268</sup>, αναλαμβάνοντας μεταφορικό έργο [...].

296. Κατωτέρω παρατίθεται συνοπτικός πίνακας με τη δραστηριότητα και τα αποτελέσματα της γραμμής των Χανίων για τους τρεις βασικούς ανταγωνιστές (ANEK, ΑΤΤΙΚΑ και MINOAN (αναλυτικός πίνακας παρατίθεται στο Παράρτημα, Πίνακας\_Παράρτ. 36).

Δρομολόγιο Χανίων	2018		2019		2020		2021		2022	
		Πληρ. (%)		Πληρ. (%)		Πληρ. (%)		Πληρ. (%)		Πληρ. (%)

<sup>265</sup> Η MINOAN (υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή), αναφέρει ότι στην γραμμή των Χανίων, «η εταιρεία είχε παρουσία με ένα πλοίο [...] σε σύγκριση με την Κοινοπραξία η οποία προσφέρει καθημερινές αναχωρήσεις με δύο πλοία και από τα δύο λιμάνια (Πειραιά και Χανιά)». Ουσιαστικά, η εταιρεία εκτελούσε συνδυαστικά δρομολόγια με την γραμμή του Ηρακλείου, κατά την χειμερινή περίοδο. Συγκεκριμένα, η MINOAN εκτελούσε τη σύνδεση Πειραιά-Χανίων μέσω των κυκλικών δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ/ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΜΗΛΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ/ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ/ΧΑΝΙΑ - ΜΗΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ/ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ/ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ, πραγματοποιώντας με το ίδιο πλοίο δύο δρομολόγια το 24ωρο, αντί της επιλογής των ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ οι οποίες δρομολογούν δύο πλοία ταυτόχρονα (την ώρα που ένα πλοίο της ΑΝΕΚ αναχωρεί από το λιμάνι του Πειραιά με κατεύθυνση προς τα Χανιά, την ίδια στιγμή ένα πλοίο της ΑΤΤΙΚΑ από τα Χανιά κάνει το αντίστροφο δρομολόγιο). Παρακάτω παρατίθεται ο αριθμός των δρομολογίων ανά πλοίο που εκτέλεσε η MINOAN στη σύνδεση Πειραιάς-Χανιά.

Αριθμός Δρομολογίων πλοίων MINOAN	2019	2020	2021	2022
ΚΝΟSSOS PALACE	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΥΔΟΝ PALACE (ex. FESTOS PALACE)	[...]	[...]	[...]	[...]
FESTOS PALACE (ex ΜΥΚΟΝΟΣ PAL.)	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>266</sup> Επισημαίνεται ότι υπάρχει και η σύνδεση Πειραιά-Σητεία, το δρομολόγιο όμως αυτό εκτελείται στα πλαίσια Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης.

<sup>267</sup> Εν προκειμένω, τα δρομολόγια που εκτέλεσε η MINOAN, [...].

<sup>268</sup> [...].

ΑΝΕΚ	Επιβάτες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ΙΧ Οχήμ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Φορτηγά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δρομολ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Λειτ. Αποτ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΑ	Επιβάτες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ΙΧ Οχήμ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Φορτηγά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δρομολ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Λειτ. Αποτ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	Επιβάτες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ΙΧ Οχήμ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Φορτηγά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δρομολ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Λειτ. Αποτ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων των ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ

297. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, πραγματοποιήθηκε επανεκτίμηση της συνολικής (αθροιστικά) αποδοτικότητας εκμετάλλευσης για τους τρεις ανταγωνιστές (ΑΝΕΚ, ΑΤΤΙΚΑ, ΜΙΝΟΑΝ), υπολογίζοντας το συνολικό μεταφορικό έργο για τη γραμμή Πειραιάς Χανιά στα επίπεδα του 2022 (ήτοι [...]), με μέσο έσοδο ανά κατηγορία, ανάλογο περίπου με αυτό που προκύπτει για το 2022 (ήτοι [...]), έναντι των αντίστοιχων μέσων συνολικών τιμών που προκύπτουν με βάση τα συνολικά απολογιστικά στοιχεία, (ήτοι [...]). Το μεταφορικό αυτό έργο εκτιμάται ότι θα εξυπηρετηθεί μέσω [...] δρομολογίων στο έτος (αντιστοιχούν σε 3 δρομολόγια ανά ημέρα, με 1 επιπλέον δρομολόγιο τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο). Τα ανωτέρω διαμορφώνουν τη συνολική αξία του δρομολογίου για το έτος σε [...]εκ. ευρώ. Εφόσον αφαιρεθεί το ετήσιο κόστος καυσίμων ύψους [...] εκ. ευρώ (υπολογίζεται κατανάλωση [...]), ετήσιο κόστος μισθοδοσίας [...] εκ. ευρώ και λοιπές δαπάνες [...] εκ. ευρώ (για ασφάλιστρα, έξοδα λιμενισμού, συντηρήσεις κλπ) μεγέθη αντίστοιχα των υφιστάμενων), προκύπτει συνολικό θετικό λειτουργικό αποτέλεσμα της τάξης των [...]εκ. ευρώ, ανεξάρτητα από την όποια κατανομή του μεταφορικού έργου μεταξύ των ανταγωνιστριών εταιρειών.

298. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τα απολογιστικά δεδομένα των τριών βασικών ανταγωνιστών στη γραμμή των Χανίων (ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ), την ως άνω ενδεικτική εκτίμηση για τη συνολική ετήσια αποδοτικότητα της γραμμής, την αναμενόμενη (όπως παρατίθεται στην ενότητα XII.1.2.3) εκτόνωση του κόστους καυσίμων τα προσεχή έτη, τις ευνοϊκές προοπτικές περαιτέρω αύξησης του μεταφορικού έργου σε όλες τις σχετικές αγορές γενικότερα, καθώς και τις δυνατότητες συνδυασμένων με τα Χανιά δρομολογίων (κυρίως με το Ηράκλειο, δυνατότητα που στο εξεταζόμενο διάστημα αξιοποίησε η ΜΙΝΟΑΝ) προκειμένου να βελτιώνονται οι συνθήκες αποδοτικότητας των πλοίων, εκτιμάται ότι υπάρχουν οι αναγκαίες ενδείξεις για να θεωρηθεί ότι είναι εφικτή η δρομολόγηση τριών πλοίων, τα οποία θα εκτελούν συνολικά τρία με τέσσερα -στις περιόδους αιχμής- δρομολόγια ανά ημέρα τουλάχιστον, με κερδοφόρα αποτελέσματα.

299. Συνεπώς με βάση την ανωτέρω ανάλυση δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός της ΜΙΝΟΑΝ περί της δυνατότητας βιώσιμης δραστηριοποίησης μόνο δύο πλοίων στη γραμμή των Χανίων. Ο εν λόγω ισχυρισμός αποδυναμώνεται και από το γεγονός ότι παρά το αίτημα αποδρομολόγησης<sup>269</sup> του πλοίου της από τη γραμμή των Χανίων για το διάστημα από 28.3.2023 έως 31.10.2023, η ίδια εταιρεία υπέβαλε νέα αίτηση τακτικής δρομολόγησης του ίδιου πλοίου στην ίδια γραμμή για τη δρομολογιακή περίοδο 1.11.2023 – 31.10.2024<sup>270</sup>.

#### Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης - ΣΔΥ

300. Σύμφωνα με τα αναλυτικώς εκτεθέντα ανωτέρω (Ενότητα VI.1.2), η πρόσβαση των εταιρειών στην αγορά των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι σχετικά εύκολη, εφόσον διαθέτουν το κατάλληλο, για την κάθε προκηρυχθείσα δρομολογιακή γραμμή, πλοίο και με την προϋπόθεση της κατάθεσης της σχετικής εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Επί της ουσίας προκηρύσσεται διεθνής μειοδοτικός διαγωνισμός, στον οποίο μπορούν να συμμετάσχουν ελεύθερα εταιρείες ελληνικές ή αλλοδαπές. Σημειώνεται ότι από τις απαντήσεις του συνόλου των ανταγωνιστών, δεν σημειώθηκαν εμπόδια εισόδου στη σχετική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων δημόσιας ανάθεσης υπηρεσίας.

<sup>269</sup> Βλ. υπ' αρ. 3983/19.5.2023 επιστολή και υπ' αρ. 3366/28.4.2023 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ, βάσει των οποίων η αποδρομολόγηση του ΚΥΔΩΝ ΠΑΛΑΣ από τη γραμμή των Χανίων, ζητήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας [...].

<sup>270</sup> Βλ. και Έκθεση Εμπειρογνώμονα Ε.Α. παρ. 2.30 και 2.31 αναφορικά με την εκτίμησή του περί της δυνατότητας δραστηριοποίησης στην εν λόγω γραμμή πέραν των δύο πλοίων.

### Συμπέρασμα

301. Ο κυριότερος αποτρεπτικός παράγοντας εισόδου μιας νέας επιχείρησης στον κλάδο, είναι η απόκτηση πλοίου, λόγω κυρίως των υψηλών κεφαλαίων που απαιτούνται και των δυσκολιών που προκύπτουν για την εξεύρεση χρηματοδότησης, δεδομένης και της οικονομικής αβεβαιότητας και του χαρακτηρισμού των εν λόγω επενδύσεων ως «υψηλού ρίσκου». Ομοίως, τα υψηλά λειτουργικά έξοδα, τόσο των καυσίμων, όσο και της υποχρεωτικής στελέχωσης του πλοίου καθόλη τη διάρκεια του έτους, συνιστούν εμπόδια στην είσοδο ή /και επέκταση ανταγωνιστών στις σχετικές αγορές. Τα ως άνω κόστη, σε συνδυασμό με την εποχικότητα που χαρακτηρίζει τον κλάδο θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την απόφαση εισόδου μιας νέας επιχείρησης, προκειμένου να ελέγχεται η κερδοφορία του δρομολογίου. Στο ως άνω πλαίσιο και δεδομένης της σημαντικής αύξησης του κόστους των καυσίμων, η εκτίμηση της κερδοφορίας εκάστου δρομολογίου, δύναται να συνιστά ανασταλτικό παράγοντα εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά, ωστόσο η πραγματική κερδοφορία θα πρέπει να εκτιμάται υπό τις ιδιαίτερες συνθήκες εκάστου δρομολογίου.

302. Αντιθέτως, δεν παρατηρούνται νομικά εμπόδια εισόδου, ως αποτέλεσμα της άρσης του cabotage ενώ και η διαδικασία έγκρισης αίτησης δρομολόγησης από τις αρμόδιες αρχές θεωρείται εύκολη. Δεν παραβλέπεται, ωστόσο, η χρονική υστέρηση της αίτησης, η οποία υποβάλλεται τον Ιανουάριο, για τη δρομολόγηση πλοίων που θα εκκινήσουν τον Νοέμβριο του ίδιου έτους και θα ολοκληρωθούν τον Οκτώβριο του επόμενου έτους, και η οποία ενδέχεται να ευνοεί τις ήδη υφιστάμενες εταιρείες σε σχέση με αυτές που επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά, καθώς απαιτείται σημαντική επένδυση για την απόκτηση πλοίου, το οποίο πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη δήλωση δρομολόγησης, ενώ δεν εισπράττονται άμεσα έσοδα από τη δρομολόγησή του. Τέλος, οι τροποποιήσεις στα αρχικά δηλωθέντα δρομολόγια, οι οποίες ως επί το πλείστον εγκρίνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, δύναται να δημιουργήσουν πρόσθετη αβεβαιότητα σχετικά με τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά, ειδικά δε, σχετικά με τυχόν αλλαγές στις ώρες αναχώρησης πλοίων, οι οποίες είναι εξαιρετικά σημαντικές για την επιλογή ενός πλοίου από τον καταναλωτή<sup>271</sup>.

303. Ως προς τις γραμμές της Αδριατικής, σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν αντίστοιχα εμπόδια εισόδου, καθώς δεν υφίσταται η σχετική διαδικασία αιτήματος προς έγκριση για δρομολόγηση πλοίου.

304. Ένα άλλο σημαντικό θέμα που αναδεικνύεται είναι η συμμόρφωση των εταιρειών με τη διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία που εντάσσεται στη νομοθετική δέσμη «Fit for 55», η οποία απαιτεί ένα σημαντικό ποσό επένδυσης για την δραστηριοποίησή τους στον κλάδο.

305. Η φήμη της εταιρείας αποτελεί σημαντικό παράγοντα, ο οποίος λαμβάνεται υπόψη για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στις επιμέρους αγορές, όπως άλλωστε και τα εκτεταμένα δίκτυα πωλήσεων των μεγαλύτερων κυρίως εταιρειών.

306. Τέλος, ως προς την είσοδο νέων ανταγωνιστών στις υπό εξέταση επηρεαζόμενες αγορές, σημειώνεται ότι σε ελάχιστες από αυτές παρατηρείται είσοδος νέου πλοίου στην αγορά (κυρίως από υφιστάμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες). Αναφορικά με την ύπαρξη νέων δυνητικών ανταγωνιστών στην ελληνική ακτοπλοΐα εσωτερικού εν γένει, καίτοι νέοι ανταγωνιστές μπορούν να εισέλθουν στην αγορά, εντούτοις τα τελευταία χρόνια αυτό δεν συνέβη, ενώ ως προς τις γραμμές της Αδριατικής και οι ανταγωνίστριες εταιρείες επισημαίνουν ότι δεν υπάρχουν νέοι δυνητικοί ανταγωνιστές, παρά το γεγονός ότι οι γραμμές της Αδριατικής είναι πιο «ανοιχτές», σε σχέση με αυτές της ελληνικής ακτοπλοΐας.

### ΧΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

#### ΧΙ.1 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

307. Κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μίας συγκέντρωσης, συγκρίνονται οι ανταγωνιστικές συνθήκες που θα επικρατήσουν μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, με τις ανταγωνιστικές συνθήκες που θα επικρατούσαν αν δεν πραγματοποιείτο η συγκέντρωση ("counterfactual")<sup>272</sup>. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι συνθήκες ανταγωνισμού που υπάρχουν κατά τον χρόνο της συγκέντρωσης αποτελούν το στοιχείο σύγκρισης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη της και τις μελλοντικές αλλαγές που μπορούν εύλογα να αναμένονται στην αγορά<sup>273</sup>. Ουσιαστικά, με την ανάλυση του αντιπαραδείγματος ("counterfactual"), επιχειρείται να διαπιστωθεί κατά πόσο υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της συγκέντρωσης και τυχόν αντιανταγωνιστικών αποτελεσμάτων.

#### ΧΙ.1.1 Οριζόντιες επιπτώσεις της συγκέντρωσης

308. Οριζόντιες είναι οι συγκεντρώσεις στις οποίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις αποτελούν πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές στην ίδια σχετική αγορά. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να εμποδίσουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης:

α) Καταργώντας σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς). Σημειώνεται ότι συγκέντρωση επιχειρήσεων σε ολιγοπωλιακή αγορά, η οποία οδηγεί στην κατάργηση σημαντικών ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούσαν προηγουμένως μεταξύ τους τα μέρη, σε συνδυασμό με τη μείωση της ανταγωνιστικής πίεσης επί των υπολοίπων ανταγωνιστών δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, ακόμα και αν

<sup>272</sup> Βλ. Levy, European Merger Control Law: A guide to the Merger Regulation, Lexis Nexis (2021), Ενότητα 10.04.

<sup>273</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων (2004/C 31/03) (εφεξής «Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων»), σημείο 9.

<sup>271</sup> Βλ. και απόφαση της ΕΑ 658/2018, σκ. 266-271.

υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα συντονισμού μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου.

β) Μεταβάλλοντας τη φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, να είναι πλέον πιθανότερο να τη συντονίζουν και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλέπουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μια συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς).

309. Κατά την εκτίμηση των εν λόγω επιπτώσεων, η ΕΑ λαμβάνει υπόψη της έναν αριθμό παραγόντων και συνθηκών, όπως αυτοί αναλύονται κατωτέρω, οι οποίοι πάντως δεν αξιολογούνται μηχανικά και στο σύνολό τους σε κάθε περίπτωση. Η ανάλυση κάθε συγκεκριμένης υπόθεσης από πλευράς ανταγωνισμού βασίζεται σε μια γενική αξιολόγηση των προβλεπόμενων επιπτώσεων της συγκέντρωσης λαμβάνοντας υπόψη τους εκάστοτε σχετικούς παράγοντες και τις συνθήκες της υπόθεσης<sup>274</sup>.

310. Σημειώνεται ακόμη ότι για την αξιολόγηση της εκάστοτε υπόθεσης λαμβάνονται υπόψη και τυχόν υφιστάμενες συμφωνίες συνεργασίας<sup>275</sup> μεταξύ των μερών. Οι αρχές ανταγωνισμού που αξιολογούν τη συγκέντρωση λαμβάνουν υπόψη τις εν λόγω συμφωνίες συνεργασίας προκειμένου να αξιολογήσουν την ισχύ του ανταγωνισμού που υφίσταται μεταξύ των εταιρειών πριν τη συγκέντρωση. Σε αυτό το πλαίσιο, σημειώνεται ότι ακόμη και αν προκύπτει από την αξιολόγηση ότι, λόγω της συμφωνίας συνεργασίας, δεν υφίσταται πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών που συγχωνεύονται αυτό δεν σημαίνει αυτομάτως ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική παρεμπόδιση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

311. Ειδικότερα, σε υποθέσεις συγκεντρώσεων στις οποίες είχε ήδη συσταθεί κοινοπραξία εσόδων μεταξύ των μερών και κρίθηκε ότι δεν υπήρχε πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ τους, η Ε.Επ. εξέτασε ούτως ή άλλως τα αποτελέσματα της συγκέντρωσης, δεδομένου ότι η απουσία ανταγωνισμού, η οποία μέχρι πρότινος ήταν προσωρινή, θα ήταν πλέον μόνιμη, λόγω του μόνιμου διαρθρωτικού δεσμού που θα δημιουργείτο μετά τη συγκέντρωση<sup>276</sup>. Συγκεκριμένα, σε υποθέσεις συγκεντρώσεων μεταξύ αεροπορικών εταιρειών οι οποίες είχαν ήδη συστήσει κοινοπραξία ως προς κάποια δρομολόγια, η Ε.Επ. εξέτασε τις επιπτώσεις από την αντικατάσταση του προσωρινού με μόνιμο διαρθρωτικό δεσμό για κάθε χωριστή σχετική αγορά. Ακόμη και στις περιπτώσεις

που διαπίστωσε ότι λόγω της κοινοπραξίας εξέλειπε ο πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των μερών προ της συγκεντρώσεως, η Ε.Επ. αξιολόγησε την εξάλειψη τυχόν δυνητικού ανταγωνισμού μεταξύ τους, συνεπεία της δημιουργίας μόνιμου διαρθρωτικού δεσμού. Προς τον σκοπό αυτό, εξέτασε αν οι δρομολογιακές γραμμές είχαν μεγάλη κίνηση σε βαθμό που θα ήταν εύλογο για τα δύο μέρη να δραστηριοποιούνται στην αγορά ανεξάρτητα, σε περίπτωση που δεν υπήρχε η κοινοπραξία ή κατά πόσο τα μέρη δραστηριοποιούνται όντως ανεξάρτητα πριν τη σύσταση της κοινοπραξίας μεταξύ τους.<sup>277</sup>

312. Η εξάλειψη, άλλωστε, του δυνητικού ανταγωνισμού αναφέρεται και στις Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σύμφωνα με τις οποίες οι συγκεντρώσεις στο πλαίσιο των οποίων μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται ήδη στη σχετική αγορά συγχωνεύεται με ένα δυνητικό ανταγωνιστή της στην αγορά αυτή, μπορεί να έχουν εξίσου δυσμενείς για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις με τις συγχωνεύσεις μεταξύ δύο επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ήδη στην ίδια σχετική αγορά και να παρακλύσουν έτσι σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης. Προκειμένου να έχει σοβαρές δυσμενείς για τον ανταγωνισμό συνέπειες μια συγκέντρωση με δυνητικό ανταγωνιστή, πρέπει να συντρέχουν δύο βασικές προϋποθέσεις: πρώτον, ο δυνητικός ανταγωνιστής πρέπει να ασκεί ήδη σημαντική πίεση ή να υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να εξελιχθεί σε αποτελεσματικό ανταγωνιστικό παράγοντα, δεύτερον, δεν πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός άλλων δυνητικών ανταγωνιστών που να μπορούν να διατηρήσουν αρκετή ανταγωνιστική πίεση και μετά τη συγκέντρωση<sup>278</sup>. Τέλος, σημειώνεται ότι κατά την αξιολόγηση των υφιστάμενων συμφωνιών συνεργασίας, η Ε.Επ. δεν αποφαινεται για τη συμβατότητά τους με το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ούτε αντιστρόφως αυτές μπορούν να θεωρηθούν σχετικό αντιπαράδειγμα<sup>279</sup>.

#### XI.1.2 Επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς

313. Κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων μη συντονισμένης συμπεριφοράς, η ΕΑ λαμβάνει υπόψη της τους ακόλουθους κυρίως παράγοντες:

314. Υψηλά μερίδια αγοράς: Τα μερίδια αγοράς και τα επίπεδα συγκέντρωσης αποτελούν χρήσιμες πρώτες ενδείξεις για τη διάρθρωση της αγοράς και τη σπουδαιότητα τόσο των συμμετεχόντων μερών όσο και των ανταγωνιστών τους από πλευράς ανταγωνισμού<sup>280</sup>. Όσο μεγαλύτερο είναι το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση, τόσο πιθανότερο είναι η συγκέντρωση να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της ισχύος

<sup>274</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 13.

<sup>275</sup> Τέτοιες συμφωνίες συνεργασίας ενδεικτικά είναι: κοινοπραξίες επιμερισμού του κόστους και των εσόδων, διμερείς συμφωνίες συνεργασίας που μπορεί να έχουν ως αντικείμενο την κοινή τιμολογιακή πολιτική ή/και τον κοινό προϋπολογισμό ή/και τον σχεδιασμό και ανάπτυξη του δικτύου, συμφωνίες κοινής χρήσης κωδικών (code-share agreement) κ.α.

<sup>276</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5440-LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, παρ. 64-69, απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5181-Delta Air Lines/Northwest Airlines, παρ. 24-33.

<sup>277</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5440-LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, ενδεικτικά παρ. 145-146 και παρ. 193, 195, 202

<sup>278</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 58-60.

<sup>279</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5403 - Lufthansa/BMI παρ. 42 και υποσημείωση 30, Μ.5335 - Lufthansa/SN Airholding παρ. 263 και υποσημείωση 265.

<sup>280</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 14.

της στην αγορά. Τα πολύ μεγάλα μερίδια (άνω του 50%) μπορεί καθ' αυτά να μαρτυρούν την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στην αγορά<sup>281</sup>. Μία συγκέντρωση στην οποία συμμετέχει μία επιχείρηση με μερίδιο αγοράς που θα παραμείνει κάτω του 50% μετά την πραγματοποίησή της, δύναται να δημιουργεί προβλήματα ανταγωνισμού λαμβανομένων υπόψη και των λοιπών παραγόντων που αναλύονται κατωτέρω<sup>282</sup>. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με πάγια νομολογία ακόμα και μια συγκέντρωση στην οποία το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας θα παραμείνει κάτω από 50% μετά την πραγματοποίησή της, μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ανταγωνισμού, λαμβανομένων υπόψη και των λοιπών παραγόντων και ανταγωνιστικών συνθηκών στις σχετικές αγορές προϊόντος. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Επ. έκρινε για κάποιες συγκεντρώσεις οι οποίες κατέληγαν στη δημιουργία επιχειρήσεων με μερίδιο αγοράς μεταξύ 40 και 50%, και σε ορισμένες περιπτώσεις κάτω από 40%, ότι οδηγούν στη δημιουργία ή στην ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης<sup>283</sup>. Τέλος, η Ε.Επ έχει κρίνει ότι συγκεντρώσεις που οδηγούν σε μερίδια αγοράς μεταξύ 25-40%, κατά κανόνα, δεν προκαλούν προβλήματα μη συντονισμένων αποτελεσμάτων, ιδίως εφόσον υφίστανται στις σχετικές αγορές άλλοι ισχυροί ανταγωνιστές, καθώς και άλλοι μικρότεροι ανταγωνιστές<sup>284</sup>, συνεκτιμώμενης και της απόστασης των μεριδίων αγοράς μεταξύ της νέας οντότητας και των επόμενων ανταγωνιστών<sup>285</sup>.

<sup>281</sup> Βλ. υποθέσεις T-221/95 Endemol, σκ. 134, T-102/96 Gencor, σκ. 205 και T-210/01, General Electric, σκ. 570-574. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3732, Procter & Gamble/Gillette, παρ. 19-21, όπου το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας κυμαίνονταν μεταξύ 65-80% στις περισσότερες τών σχετικών αγορών, με αποτέλεσμα τούτο να αποτελεί ένδειξη κατοχής δεσπόζουσας θέσης, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα μερίδια των ανταγωνιστών ήταν πολύ χαμηλά, M.774, St Gobain/Wacker/NOM, παρ. 223, όπου μερίδιο αγοράς άνω του 60% θεωρήθηκε ενδεικτικό δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα μερίδια των ανταγωνιστών κυμαίνονταν κάτω του 10%, M.3197, CANDOVER/CINVEN/BERTELSMANN-SPRINGER, παρ. 60-63, όπου έγινε δεκτό ότι μερίδιο της τάξης του 50-60% σε συνδυασμό με την έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών είναι επαρκές κατά νόμο για την διαπίστωση δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας, M.4494, EVRAZ/HIGHVELD, παρ. 91-93, όπου έγινε δεκτό ότι μερίδιο αγοράς περίπου 70-80%, σε συνδυασμό με τα χαμηλά μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών και την αδυναμία άμεσης ανεύρεσης επαρκών και αξιόπιστων εναλλακτικών πηγών προμήθειας, συνιστούσε τεκμήριο ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας, και ενδεικτικά Ε.Α. 434/V/2009, σκ. 28.

<sup>282</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 17.

<sup>283</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις παρ. 17 με παραπομπή σε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2337, NESTLE/RALSTON PURINA, παρ. 48-50, Ομοίως αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3829, MAERSK/PONL, παρ. 100-119, και M. 3149, PROCTER & GAMBLE/WELLA, παρ. 50.

<sup>284</sup> Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3267 CRH/CEMENTBOUW, παρ. 21-22 (όπου μερίδια της τάξης του 30-40% θεωρήθηκε ότι δεν δημιουργούσαν προβλήματα ανταγωνισμού λόγω του ότι υπήρχαν ισχυροί ανταγωνιστές με παρόμοια μερίδια και αρκετοί μικρότεροι ανταγωνιστές).

<sup>285</sup> Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3191 Philip Morris/Papastratos, παρ. 17-19., M.2544, MASTERFOODS/ROYAL CHAIN, παρ. 75 (όπου μερίδιο 35-45% έγινε δεκτό ότι συνιστούσε

315. Μερίδια αγοράς της τάξης του 40-50% αξιολογείται ότι δεν δημιουργούν προβλήματα στον ανταγωνισμό, ιδίως όταν συντρέχουν ένας ή περισσότεροι από τους κατωτέρω παράγοντες<sup>286</sup>: (α) το επαυξητικό μερίδιο είναι χαμηλό, κατά κανόνα χαμηλότερο του 5%<sup>287</sup> και, εφόσον συντρέχουν και άλλοι παράγοντες, όταν κυμαίνεται μεταξύ 5 - 10%<sup>288</sup>, (β) η νέα οντότητα θα αντιμετωπίσει ανταγωνισμό από εταιρίες με υψηλά μερίδια αγοράς<sup>289</sup>,

ένδειξη προβλημάτων ανταγωνισμού λόγω σώρευσης χαρτοφυλακίου, εμποδίων εισόδου και ισχυρής θέσης της νέας οντότητας σε παραπλήσια αγορά), και M.1990, UNILEVER/BESTFOODS, παρ. 104-105 (όπου απόσταση άνω του 20% μεταξύ των μεριδίων της νέας οντότητας και των επόμενων ανταγωνιστών θεωρήθηκε ότι συνιστούσε ένδειξη δημιουργίας προβλημάτων ανταγωνισμού).

<sup>286</sup> Βλ και N. Levy παρ. 5.08 [4][c] σελ. 5-191 και ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1882, Pirelli/BICC, όπου μετά την ολοκλήρωσή της τα μερίδια αγοράς της νέας οντότητας θα ανέρχονταν σε 45-55% με τον εγγύτερο ανταγωνιστή της να συγκεντρώνει μερίδια 10-20%. Η συγκέντρωση έγινε δεκτή (σκ. 69-80) διότι 1) η σταδιακή απελευθέρωση της συγκεκριμένης αγοράς εισήγαγε πάλι ποτέ εθνικές αγορές στον ανταγωνισμό με άλλα ευρωπαϊκά κράτη και ως εκ τούτου, τα μερίδια της νέας οντότητας αναμένονταν να μειωθούν με την είσοδο στην αγορά νέων ανταγωνιστών, 2) οι τιμές στην αγορά είχαν μειωθεί έως και 60% εξαιτίας της υπερπροσφοράς 3) μεγάλοι πελάτες κατείχαν δεσπόζουσες θέσεις στις εθνικές αγορές τους έχοντας ισχυρότατη αγοραστική δύναμη ενώ επέλεγαν τον προμηθευτή μέσω διαδικασίας προσφορών, 4) τα μερίδια αγοράς αναμένονταν να μειωθούν, διότι μεγάλοι κοινοί πελάτες των συγχωνευόμενων μερών αναμένονταν να στραφούν σε άλλους παρόχους και 5) υπήρχαν 4 τουλάχιστον μεγάλοι πάροχοι ανταγωνιστές, οι οποίοι ήταν αξιόπιστοι πλειοδότες.

Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2502, Cargill/Cerestar, (σκ. 19) όπου μετά τη συγκέντρωση, η εταιρεία θα είχε μερίδια ύψους 40-50%, με τους λοιπούς ανταγωνιστές να κυμαίνονται μεταξύ του 10 και 30%. Η Επιτροπή ενέκρινε τη συγκέντρωση καταλήγοντας πως δεν θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας (ατομικής ή συλλογικής θέσης) διότι κυρίως 1) τα μερίδια μίας συμμετέχουσας είχαν αρχίσει να μειώνονται προς όφελος των πιο αδύναμων ανταγωνιστών, οι οποίοι είχαν οικονομική δύναμη και επαρκείς πόρους να επεκταθούν και μπορούσαν να κατευθύνουν τις εξαγωγές τους προς την ΕΕΑ, ώστε να μετριάσουν την ανεξάρτητη τιμολογιακή πολιτική της νέας οντότητας και 2) οι βασικοί πελάτες είχαν σημαντική αγοραστική δύναμη.

<sup>287</sup> Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2373, COMPASS/SELECTA, παρ. 29, M.2643, BLACKSTONE/CDPQ/DETEKS BW, παρ. 13-15, M.2740 SCOTTISH & NEWCASTLE/HARTWALL, παρ. 12, και M.1859, ENI/GALP, παρ. 16, M.2517 BRISTOL MYERS SQUIBB/DU PONT, παρ. 28-32, M.1932 BASF/AMERICAN CYANAMID (AHP), παρ. 53, M.2337 NESTLE/RALSTON PURINA, παρ. 38.

<sup>288</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3571, IBM/MAERSKDATA/DMDATA, παρ. 32, όπου επαύξηση μεριδίου έως 10%, κρίθηκε ότι δε δημιουργεί προβλήματα στον ανταγωνισμό δεδομένου ότι στην εξεταζόμενη αγορά υπήρχαν σημαντικοί διεθνείς και τοπικοί ανταγωνιστές, κανείς εκ των οποίων δεν προέβαλε ανησυχίες σχετικά με την υλοποίηση της υπό εξέταση πράξης και τα μερίδια αγοράς ήταν μεταβλητά, καθώς η ανάθεση ενός διαγωνισμού σε μία εταιρεία μπορούσε να τα μεταβάλει αισθητά. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1601, AlliedSignal/Honeywell, παρ. 87-88 όπου επαύξηση μεριδίου αγοράς έως 10% κρίθηκε ότι δεν δημιουργεί προβλήματα στον ανταγωνισμό δεδομένου ότι ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής είχε μερίδιο άνω του 50%.

<sup>289</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1859, ENI/GALP, παρ. 16, σύμφωνα με την οποία η νέα οντότητα θα είχε μερίδιο αγοράς μεταξύ 45-50%, το επαυξητικό μερίδιο ήταν <5% και οι επόμενοι ανταγωνιστές ήταν οι BP Amoco με μερίδιο 20%-25%,

ενώ ειδικώς η απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή αποτελεί σημαντικό παράγοντα αξιολόγησης<sup>290</sup>, ακόμη κι όταν τα μερίδια αγοράς υπερβαίνουν το 50% και υποδεικνύουν σαφέστερα δεσπόζουσα θέση<sup>291</sup> και (γ) η νέα οντότητα θα υφίσταται ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις από νεοεισερχόμενες εταιρίες ή πελάτες<sup>292</sup>.

316. Περαιτέρω, συνεκτιμάται και η δυνατότητα των εναπομεινάντων ανταγωνιστών να ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση στη νέα οντότητα. Στο πλαίσιο αυτό, η σχέση μεταξύ των μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων και των ανταγωνιστών τους (και ιδιαίτερα αυτών που κατέχουν την επόμενη θέση από απόψεως μεγέθους), αποτελεί κριτήριο αξιολόγησης της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης<sup>293</sup>. Έτσι, σύμφωνα με την πρακτική της Ε.Ε., προβλήματα ανταγωνισμού έχουν διαπιστωθεί σε περιπτώσεις όπου η απόσταση ανάμεσα στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις και τον επόμενο ανταγωνιστή είναι από 20% έως και 50%<sup>294</sup>, ιδίως εφόσον οι

η Shell με μερίδιο 15%-20%, η Repsol με μερίδιο 5%-10% ενώ υπήρχε και ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός νεοεισερχομένων επιχειρήσεων. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2609, HP/COMPAQ, παρ. 36 όπου η νέα οντότητα θα είχε μερίδιο 45% - 50%, ακολουθούμενη από τη Dell με μερίδιο αγοράς 20-25%, την IBM και τη Fujitsu-Siemens, εκάστη με μερίδιο 10 -15%, και ορισμένους άλλους μικρότερους ανταγωνιστές.

<sup>290</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2033, Metso/Svedala, παρ. 189, 197, όπου η νέα οντότητα θα είχε μερίδιο αγοράς 35-45%, ο επόμενος ανταγωνιστής 15-25% και ο τρίτος 10-20% και η Επιτροπή κατέληξε ότι αυτή η διαφορά στο μερίδιο αγοράς σημαίνει ότι οι ανταγωνιστές δεν θα μπορούσαν να περιορίσουν την ανταγωνιστική της συμπεριφορά, βλ. παρ. 230-232).

<sup>291</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3083, GE/Instrumentarium, παρ. 116 όπου η νέα οντότητα θα είχε μερίδια άνω του 50%. Αξιολογήθηκε ως σημαντικός παράγοντας και το γεγονός ότι θα είχε διπλάσιο μέγεθος από τους επόμενους ανταγωνιστές. Η θέση των ανταγωνιστών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη θεμελίωση δεσπόζουσας θέσης δεδομένου ότι «η κατοχή ιδιαίτερα σημαντικού μεριδίου αγοράς θέτει την επιχείρηση που κατέχει το μερίδιο αυτό για συγκεκριμένη περίοδο, με τον όγκο παραγωγής και προσφοράς που αντιπροσωπεύει — χωρίς να μπορούν οι κάτοχοι αισθητά μικρότερων μεριδίων να ικανοποιήσουν γρήγορα τη ζήτηση που θα επιθυμούσε να εγκαταλείψει την επιχείρηση που κατέχει το πιο σημαντικό ποσοστό — σε θέση ισχύος που την καθιστά αναγκαστικό συμβαλλόμενο και, ήδη για το λόγο αυτό, της εξασφαλίζει, τουλάχιστον για τη διάρκεια σχετικά μεγάλων περιόδων, την ανεξαρτησία συμπεριφοράς που χαρακτηρίζει τη δεσπόζουσα θέση». Βλ. υπόθεση ΔΕΚ 85/76, Hoffmann-La Roche & Co, σκ. 41.

<sup>292</sup> Βλ. χαρακτηριστικά απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2072, Phillip Morris/Nabisco, παρ. 23-27 όπου η νέα οντότητα είχε μερίδιο αγοράς (σχετική αγορά είχαν οριστεί τα δισκία σοκολάτας) 40-50%. Η Επιτροπή έκρινε ότι παρόλο που οι άλλοι μεγάλοι παραγωγοί προϊόντων σοκολάτας δεν είχαν δραστηριοποιηθεί μέχρι τότε στην παραγωγή δισκίων σοκολάτας, ήταν σε θέση να το πράξουν εύκολα και αυτή τους η ευχέρεια συνιστούσε ανταγωνιστική πίεση στη νέα οντότητα (σε συναφείς αγορές προϊόντων είχαν μερίδια που κυμαίνονταν από 25% έως 60%). Στο ζήτημα της υψηλής ανταγωνιστικής πίεσης στάθηκε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απόφαση Μ.2901, Magna/Donnelly, παρ. 16.

<sup>293</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2187, CVC/Lenzing, παρ. 137 (και νομολογία στην οποία παραπέμπει).

<sup>294</sup> Βλ. Levy Κεφ. 5.10 [6][b] με περαιτέρω παραπομπές. Ειδικώς επί απόστασης της τάξης του 30% βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3197, CANDOVER/CINVEN/BERTELSMANNSPRINGER, παρ. 60 (η απόφαση κάνει δεκτές δε-

ανταγωνιστές αυτού του μεγέθους δεν έχουν τη δυνατότητα να ικανοποιήσουν τυχόν ζήτηση που προέρχεται από τις συμμετέχουσες, λόγω ακριβώς του μεγέθους τους<sup>295</sup>.

317. Λοιποί παράγοντες που καταδεικνύουν δυνατότητες άσκησης ανταγωνιστικής πίεσης είναι η αύξηση των μεριδίων αγοράς των ανταγωνιστών κατά τα τελευταία έτη, οι δυνατότητες αύξησης της παραγωγικής ικανότητας εκ μέρους αντίπαλων επιχειρήσεων, η μη ύπαρξη σημαντικών εμποδίων εισόδου και ο βαθμός ανάπτυξης της αγοράς τα τελευταία χρόνια (εκτός αν η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας έχει ιδιαίτερο κόστος)<sup>296</sup>. Συναφώς, πέραν του μεριδίου αγοράς της νέας οντότητας, αξιολογούνται και ιστορικά στοιχεία των μεριδίων αγοράς. Η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς ερμηνεύεται υπό το πρίσμα των πιθανολογούμενων συνθηκών και των ειδικών χαρακτηριστικών εκάστης αγοράς (π.χ. αν η αγορά έχει πολύ δυναμικό χαρακτήρα ή εάν η διάρθρωσή της είναι ασταθής λόγω της καινοτομίας ή της ανάπτυξης που την χαρακτηρίζει)<sup>297</sup>.

318. Επίπεδα συγκέντρωσης (δείκτης ΗΗΙ): Είναι ελάχιστα πιθανό να εντοπισθούν οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού σε αγορές, όπου ο δείκτης ΗΗΙ μετά τη συγκέντρωση δεν θα ξεπερνά το 1000 ή που κυμαίνεται μεταξύ 1000-2000 με μεταβολή (Δ) κάτω από 250 ή που ξεπερνά το 2000 αλλά η μεταβολή (Δ) κυμαίνεται κάτω από το 150 εκτός ειδικών περιστάσεων<sup>298</sup>.

319. Εγγύτητα ανταγωνιστών: Τα προϊόντα μπορούν να διαφοροποιηθούν εντός της σχετικής αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένα προϊόντα/υπηρεσίες είναι πλησιέστερα υποκατάστατα απ' ό,τι άλλα<sup>299</sup>. Όσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των

σμεύσεις), και Μ.1741, MCI WorldCom/Sprint, παρ. 117 όπου «Ακόμη και αν υποθεθεί ότι ο συνολικός όγκος κίνησης που διαβιβάζεται μέσω των άλλων δικτύων ισούται με το διπλάσιο της αντίστοιχης του ομίλου MCI WorldCom (που, σύμφωνα με την παράγραφο 115 ανωτέρω, είναι αδύνατον εφόσον το συνολικό μέγεθός τους δεν μπορεί να είναι περισσότερες από 1,8 φορές μεγαλύτερο από το μέγεθος του ομίλου MCI WorldCom) τα μέρη θα εξακολουθούν να κατέχουν συνολικό μερίδιο αγοράς της τάξης του 32-35% και [μέχρι] τρεις φορές μεγαλύτερο από το επόμενο δίκτυο» (η απόφαση ακυρώθηκε από το Πρωτοδικείο - βλ. απόφαση Τ-310/00, για λόγους αρμοδιότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής).

<sup>295</sup> Βλ. EU Competition Law Vol II Mergers and Acquisitions Book One 2<sup>nd</sup> ed. Claeyss & Casteels, παρ. 4.126, και αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2033, Metso/Svedala, παρ. 189 και 197, και Μ.3083, GE/Instrumentarium, παρ. 116.

<sup>296</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 33-34.

<sup>297</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 15. Βλ. επίσης Levy, Κεφ. 5.08[3] [d] καθώς και αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2922, Pfizer/Pharmacia, παρ. 65-74, στην οποία πέραν του μειωμένου μεριδίου τα τελευταία δύο έτη ελήφθησαν υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως τα χαρακτηριστικά του προϊόντος (off patent and not heavily promoted), τα μερίδια των λοιπών ισχυρών ανταγωνιστών, εκ των οποίων ενός ήταν αυξητικό, καθώς και ότι υπήρχαν και άλλοι μικρότεροι ανταγωνιστές στην αγορά, Μ. 458, Electrolux/AEG, παρ. 26 και Μ.9, Fiat/Ford, παρ. 28.

<sup>298</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 19.

<sup>299</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 28 επ.

προϊόντων/υπηρεσιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, τόσο πιθανότερο είναι οι τελευταίες να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους.

320. Εναλλακτικές επιλογές εφοδιασμού: Η δυσκολία των πελατών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να ανεύρουν εναλλακτικούς προμηθευτές, είτε διότι αυτοί είναι ελάχιστοι, είτε διότι αντιμετωπίζουν σημαντικά έξοδα προσαρμογής επιτείνει τις πιθανότητες παρακώλυσης του ανταγωνισμού. Οι πελάτες αυτοί επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις αυξήσεις τιμών και η συγκέντρωση μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά τους να προστατευθούν έναντι των αυξήσεων.

321. Δυνατότητα αποκλεισμού ανταγωνιστών: Η προκύπτουσα από τη συγκέντρωση επιχείρηση δύναται να δυσχεράνει την επέκταση μικρότερων εταιριών στη σχετική αγορά ή να περιορίσει την ικανότητα των αντίπαλων επιχειρήσεων να την ανταγωνιστούν, με συνέπεια να είναι περισσότερο δαπανηρή η επέκταση δραστηριοτήτων ή η είσοδος αντιπάλων επιχειρήσεων. Για παράδειγμα, η οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση μπορεί να ελέγχει ή να επηρεάζει σε τέτοιο βαθμό τους όρους προμήθειας εισροών (λόγω π.χ. καθετοποίησης)<sup>300</sup> ή τις δυνατότητες διανομής ώστε να είναι περισσότερο δαπανηρή η επέκταση των δραστηριοτήτων ή η είσοδος των αντιπάλων επιχειρήσεων<sup>301</sup>. Περαιτέρω, έχει γίνει δεκτό ότι η σύναψη συμβάσεων αποκλειστικότητας ιδίως με σημαντικούς πελάτες συμβάλλει στη δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά<sup>302</sup>.

322. Αντισταθμιστική ισχύς πελατών: Ως αντισταθμιστική αγοραστική ισχύς πρέπει να νοείται η διαπραγματευτική ισχύς που έχει ο πελάτης έναντι του πωλητή στις μεταξύ τους διαπραγματεύσεις, λόγω του μεγέθους του, της εμπορικής σημασίας για τον πωλητή και της ικανότητας του πελάτη να στραφεί σε εναλλακτικούς προμηθευτές<sup>303</sup>. Μία πηγή αντισταθμιστικής ισχύος είναι η δυνατότητα του πελάτη να απειλήσει ότι σε εύλογο χρονικό διάστημα θα στραφεί σε εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού, αν ο προμηθευτής αποφάσιζε να αυξήσει τις τιμές ή να εφαρμόσει δυσμενέστερους όρους παράδοσης. Δεν αρκεί η ύπαρξη αγοραστικής ισχύος πριν τη συγκέντρωση, αλλά πρέπει να υπάρχει και μετά την πραγματοποίησή της, καθώς η συγκέντρωση δύο προμηθευτών μπορεί να καταργεί μία αξιόπιστη πηγή εφοδιασμού<sup>304</sup>. Επιπλέον, τυχόν πολιτική των πελατών να προμηθεύονται προϊόντα από πολλαπλές πηγές

(multi-sourcing strategy), συμβάλλει στον περιορισμό της ισχύος του προμηθευτή<sup>305</sup>.

323. Δυνητικός ανταγωνισμός - Εμπόδια εισόδου: Όταν η είσοδος σε μία αγορά είναι πιθανή, έγκαιρη και επαρκής, τότε είναι δυνατόν να ματαιώσει ή να αποτρέψει τις ανταγωνιστικές επιπτώσεις μίας συγκέντρωσης<sup>306</sup>. Η είσοδος είναι πιθανή, εάν είναι επικερδής. Για την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις που θα έχει στις τιμές η αύξηση του όγκου παραγωγής ως αποτέλεσμα της εισόδου του νέου παίκτη και οι πιθανές αντιδράσεις των ήδη δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων<sup>307</sup>. Παραδείγματα επιχειρήσεων που εισήλθαν και εξήλθαν από το κλάδο κατά το παρελθόν μπορούν να προσφέρουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των εμποδίων εισόδου<sup>308</sup>. Περαιτέρω, το εάν θα είναι επικερδής η είσοδος σε μία αγορά εξαρτάται και από το εάν η αγορά είναι υπό ανάπτυξη ή εάν είναι κορεσμένη ή αναμένεται να συρρικνωθεί<sup>309, 310</sup>. Η είσοδος είναι έγκαιρη εάν γίνει εντός δύο (2) ετών, πάντοτε όμως εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της αγοράς. Επίσης, πρέπει να είναι επαρκής, ώστε να θεωρηθεί υπολογίσιμη<sup>311</sup>.

#### ΧΙ.1.3 Επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς

324. Σε ορισμένες αγορές, λόγω της διάρθρωσής τους, οι επιχειρήσεις μπορεί να θεωρήσουν εφικτό, οικονομικά ορθολογικό και συνεπώς προτιμότερο να υιοθετήσουν σε μόνιμη βάση μια συγκεκριμένη τακτική στην αγορά με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές<sup>312</sup>. Συγκεντρώσεις σε αγορές με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία ή την ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, και ως εκ τούτου στην παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, καθώς αυξάνουν την πιθανότητα

<sup>300</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1630, Air Liquide/BOC, παρ. 78-87. Επίσης, απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1157, Skanska/Scancem, παρ. 98-99, 103, 132-135, και απόφαση Τ-221/95, Endemol, σκ.167.

<sup>301</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1630, Air Liquide/BOC.

<sup>302</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.877 Boeing/McDonnell Douglas, ιδίως παρ. 43-46. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.986, Agfa-Gevaert/DuPont, ιδίως παρ. 67-68, και Μ.1313, Danish Crown/Vestjyske Slagterier, παρ. 125.

<sup>303</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2533, παρ. 128-132. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3732, παρ. 24 και Μ.774 Saint-Gobain/Wacker-Chemie, παρ. 228-229.

<sup>304</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 65 και 67.

<sup>305</sup> Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3227 Paperlinx/Buhrmann Paper Merchanting Division, παρ. 18-19, και Μ.477, Mercedes-Benz/Kassbohrer, παρ. 63 και 86.

<sup>306</sup> Βλ. ενδεικτικά υπόθεση Τ-342/99, σκ. 262, 266-268. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3732, παρ. 26-27.

<sup>307</sup> Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο των εφάπαξ εξόδων για την είσοδο στην αγορά, τόσο μεγαλύτερο είναι και το κόστος της αποτυχίας της. Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.774, Saint Gobain/Wacker-Chemie, παρ. 184, Μ.3149, Procter&Gamble/Wella, παρ. 44-46, Μ.877, παρ. 49.

<sup>308</sup> Τα εμπόδια εισόδου μπορεί να λάβουν τις ακόλουθες μορφές: νομικά πλεονεκτήματα που περιορίζουν τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά λόγω π.χ. περιορισμού αριθμού αδειών εκμετάλλευσης, τεχνικά πλεονεκτήματα ήδη δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, όπως π.χ. πρόσβαση σε βασικές τεχνολογίες, η ύπαρξη πείρας ή φήμης που είναι δύσκολο να αποκτηθεί από μία νεοεισερχόμενη επιχείρηση, η προσήλωση στο σήμα, οι στενές σχέσεις προμηθευτών-πελατών, η σημασία της προώθησης των σχετικών προϊόντων μέσω διαφήμισης και το υψηλό κόστος μεταστροφής σε ένα άλλο προμηθευτή.

<sup>309</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.774, παρ. 232.

<sup>310</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 69-71.

<sup>311</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 74-75.

<sup>312</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 39 επ.



συντονισμού<sup>313</sup> μεταξύ των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων αναφορικά με τις τιμές, την παραγωγή, τους πελάτες ή τις πωλήσεις, χωρίς προς τούτο να απαιτείται να προσφύγουν σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική με την έννοια των άρθρων 1 ν. 3959/2011 και 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Συμφωνία «ΣΛΕΕ»)<sup>314</sup> Η συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει το συντονισμό ευκολότερο, πιο σταθερό και πιο αποτελεσματικό για επιχειρήσεις που συντόνιζαν ήδη τη συμπεριφορά τους πριν από τη συγκέντρωση, είτε καθιστώντας πιο συγκροτημένο τον συντονισμό είτε επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να συντονιστούν σε ακόμη υψηλότερες τιμές. Έτσι, μία συγκέντρωση που δημιουργεί ή ενισχύει δεσπόζουσα θέση που κατέχουν οι συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις από κοινού με μία τρίτη επιχείρηση μπορεί να αποδειχθεί ασύμβατη προς το καθεστώς του ανόθευτου ανταγωνισμού.

325. Τα κριτήρια βάσει των οποίων αξιολογείται η ενδεχόμενη δημιουργία ή ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης καθώς και η διατήρηση ενός βιώσιμου συντονισμού παρατίθενται κατωτέρω:

326. Επίπεδο/βαθμός συγκέντρωσης στις υπό εξέταση αγορές: Ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης μίας αγοράς ευνοεί την ανάπτυξη συντονισμού. Η από κοινού κατοχή υψηλού μεριδίου αγοράς, ιδίως στην περίπτωση δυοπωλίου μπορεί, εκτός αποδείξεως του εναντίου, να συνιστά σημαντικότερη ένδειξη ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης<sup>315,316</sup>. Μερίδια αγοράς που ανέρχονται έως

60% της σχετικής αγοράς δεν συνιστούν αποφασιστική ένδειξη για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, ιδίως αν δεν παρουσιάζεται συμμετρία μεταξύ αυτών<sup>317</sup>. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες μετά την συγκέντρωση προκύπτει δυοπώλιο με μερίδιο αγοράς άνω του 60%, τότε υφίσταται σοβαρό έρεισμα για την εξέταση της πιθανότητας συντονισμού λόγω δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης<sup>318</sup>. Περαιτέρω, ενδείξεις ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης υφίστανται και στις περιπτώσεις που μετά την συγκέντρωση προκύπτει ότι τρεις επιχειρήσεις κατέχουν από κοινού μερίδιο αγοράς άνω του 60%<sup>319</sup>. Αντίθετα, στις περιπτώσεις όπου τέσσερις και πλέον επιχειρήσεις κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του 60% μετά τη συγκέντρωση, θεωρείται κατ' αρχήν ότι είναι δύσκολη η διατήρηση του ενδεχόμενου συντονισμού μεταξύ τους<sup>320</sup>. Επίσης, λαμβάνεται υπόψη και η αύξηση του βαθμού συγκέντρωσης που προκύπτει από την υπό εξέταση πράξη συγκέντρωσης. Επιπλέον όσων προαναφέρθηκαν ανωτέρω για το Δείκτη ΗΗΙ, έχει κριθεί ότι δείκτης ΗΗΙ κάτω του επιπέδου των 2000 μονάδων δεν καταδεικνύει την ύπαρξη υψηλού βαθμού συγκέντρωσης στην αγορά<sup>321</sup>.

327. Μερίδια αγοράς ανταγωνιστών: Η σχέση μεταξύ των μεριδίων αγοράς που κατέχουν οι μετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις και αυτών που κατέχουν οι ανταγωνιστές τους αποτελεί παράγοντα που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη διερεύνηση της ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης<sup>322</sup>. Εφόσον οι ανταγωνιστές κατέχουν μικρά μερίδια αγοράς, δεν μπορούν να ασκήσουν αποτελεσματικά ανταγωνιστική πίεση στις επιχειρήσεις που κατέχουν συλλογική δεσπόζουσα θέση<sup>323</sup>.

328. Συνθήκες που ευνοούν την επίτευξη κοινής αντίληψης και τον έλεγχο εκ μέρους των επιχειρήσεων των όρων συντονισμού - Διαφάνεια της αγοράς: Όσο λιγότερο περίπλοκο και περισσότερο σταθερό είναι το οικονομικό περιβάλλον τόσο πιο εύκολο είναι για τις επιχειρήσεις να καταλήξουν σε κοινή αντίληψη για τους

<sup>313</sup> Για να είναι βιώσιμος ο συντονισμός πρέπει να πληρούνται τρεις βασικές προϋποθέσεις: πρώτον, οι επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχουν σε επαρκή βαθμό την τήρηση των όρων του συντονισμού, δεύτερον, η πειθαρχία προϋποθέτει την ύπαρξη κάποιων αξιόπιστων αποτρεπτικών μηχανισμών που μπορούν να ενεργοποιηθούν σε περίπτωση παρέκκλισης, τρίτον, οι αντιδράσεις των τρίτων, όπως υφισταμένων και μελλοντικών ανταγωνιστών που δεν συμμετέχουν στον συντονισμό, καθώς και πελατών, δεν πρέπει να είναι ικανές να θέσουν σε κίνδυνο τα προσδοκώμενα αποτελέσματα του συντονισμού. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 41 και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.580, Airtours/First Choice, παρ. 62.

<sup>314</sup> Όπως επισημαίνεται στην απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.619, Gencor/Lohngo: «Παρόμοια αρνητικά αποτελέσματα με αυτά τα οποία προκύπτουν από μια δεσπόζουσα θέση, την οποία κατέχει μια εταιρεία, προκύπτουν από μια δεσπόζουσα θέση την οποία κατέχει ένα ολιγοπώλιο. Αυτή η κατάσταση μπορεί να εμφανισθεί εκεί όπου η απλή προσαρμογή των μελών του ολιγοπωλίου στις συνθήκες της αγοράς προκαλεί παράλληλη συμπεριφορά μη συμβιβασίμη με τον ανταγωνισμό, οπότε το ολιγοπώλιο αποκτά δεσπόζουσα θέση. Για το λόγο αυτό δεν θα απαιτείτο ενεργός αθέμιτη συνεργασία για τα μέλη του ολιγοπωλίου ώστε να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση και να συμπεριφέρονται σε ένα σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους υπόλοιπους ανταγωνιστές, τους πελάτες και τελικά τους καταναλωτές».

<sup>315</sup> Βλ. υπόθεση T-102/96, *Gencor κατά Επιτροπής*, σκ. 205-206. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1517, Rhodia/Donau Chemie, παρ. 61. Βλ. ωστόσο απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1363, DuPont/Hoechst/Herberts, παρ. 35-36, M.1882, παρ. 87, 91 - 92, και M.3314, Air Liquide/Messer Targets, παρ. 115-116. Βλ. τέλος ενδεικτικά νομολογία που παρατίθεται στο N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][a].

<sup>316</sup> Για την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας

θέσης με τρεις εταιρίες βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2498, παρ. 117-118, M.4338, Cinven/Warburg Pincus/Casema/Multicabel, παρ. 43-48, M.4154, Degussa/Dow, παρ. 28, και M.4523 Travelport/Worldspan, παρ. 149. Βλ. τέλος νομολογία που παρατίθεται στο N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][b].

<sup>317</sup> Βλ. υπόθεση C-68/94, σκέψη 226. Βλ. και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533, BP/EON, παρ. 45 και 72.

<sup>318</sup> Βλ. ενδεικτικά νομολογία που παρατίθεται στο, N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][a].

<sup>319</sup> Βλ. ενδεικτικά νομολογία που παρατίθεται στο N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][b].

<sup>320</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1016, Price Waterhouse/Coopers & Lybrand, παρ. 103, όπου κρίθηκε ότι η δημιουργία συλλογικής δεσπόζουσας θέσης μεταξύ περισσότερων των τριών ανταγωνιστών είναι απίθανη.

<sup>321</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2498, UPM-Kymmene/Haidl, παρ. 115.

<sup>322</sup> Βλ. υπόθεση T-102/96, σκέψεις 202 και 205.

<sup>323</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533, BP/EON, παρ. 52.

όρους συντονισμού<sup>324</sup>. Έτσι είναι ευκολότερο να υπάρξει συντονισμός σε μία αγορά με λίγες επιχειρήσεις που παράγουν ομοιογενή προϊόντα<sup>325</sup>, που χαρακτηρίζεται από σταθερότητα αναφορικά με τη ζήτηση, τα μερίδια αγοράς και τις ανταγωνιστικές συνθήκες, στην οποία επικρατεί διαφάνεια και όπου παρατηρούνται συμμετρικά μερίδια αγοράς και κοινές δομές κόστους<sup>326</sup>. Αντίθετα, η ελαστικότητα ζήτησης σε σχέση με την τιμή, η ασταθής ζήτηση ή η έντονη ανάπτυξη μιας αγοράς ή, αντίθετα, μία έντονη πτωτική πορεία αυτής δηλώνουν ότι οι τρέχουσες συνθήκες αγοράς δεν καθιστούν πιθανό τον συντονισμό<sup>327</sup>.

329. Εξάλλου, όσο μεγαλύτερη η διαφάνεια σε μία αγορά τόσο ευκολότερο καθίσταται για τις επιχειρήσεις να εδραιώσουν επιτυχώς και να διατηρήσουν το μεταξύ τους συντονισμό. Η διαφάνεια σε μία αγορά συνιστά μία από τις βασικές συνθήκες που χαρακτηρίζουν αγορές δεκτικές συντονισμού<sup>328</sup>. Ιδίως η διαφάνεια ως προς τις τιμές συνιστά βασικό παράγοντα κατά την αξιολόγηση του επιπέδου διαφάνειας μιας αγοράς<sup>329</sup>. Οι αγορές πρέπει να είναι αρκετά διαφανείς, ώστε οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο συντονισμό να παρακολουθούν επαρκώς αν οι άλλες επιχειρήσεις παρεκκλίνουν από αυτόν και να τους επιβάλλουν αντίποινα. Όσο μικρότερος ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων σε μία αγορά επιχειρήσεων και όσο λιγότερο περίπλοκο και περισσότερο σταθερό το ανταγωνιστικό περιβάλλον, τόσο υψηλότερος θα είναι ο βαθμός διαφάνειας στην εν λόγω αγορά. Επιπροσθέτως, ο τρόπος με τον οποίο συνάπτονται οι εμπορικές συνερ-

<sup>324</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 45 και 47.

<sup>325</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 45 - ο συντονισμός είναι ευκολότερος σχετικά με την τιμή που θα ισχύει για ένα και μόνο ομοιογενές από, τι για πολλά και ανάμοια προϊόντα.

<sup>326</sup> Ειδικότερα, έχει αξιολογηθεί ότι ο συντονισμός είναι πιο εύκολος σε αγορές που δεν αναπτύσσονται, εμφανίζουν μία ωριμότητα και σταθερότητα, με χαμηλό δείκτη καινοτομίας, με αποτέλεσμα για την οποία έστω μικρή αύξηση της ζήτησης να μην υπάρχει κίνητρο εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά ή υιοθέτησης κάποιας επιθετικής στρατηγικής οικειοποίησης της νέας ζήτησης από τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις. Βλ. αποφάσεις T-102/96, σημεία 235-237 και 244, και T-342/99, σημεία 121-125. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.315, Mannesmann/Vallourec/Ilva, παρ. 55, 78 και 94, M.580, ABB/Daimler-Benz, παρ. 91, M.1225, Enso/Stora, παρ. 67, M.190, Nestle/Perrier, παρ. 126, M.1673, παρ. 81-82, και M.2389, Shell/Dea, παρ. 80.

<sup>327</sup> Η ελαστικότητα της ζήτησης έχει γίνει δεκτό ότι συνιστά παράγοντα αποτροπής της δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης (βλ. υπόθεση T-342/99, σκ. 139-140). Η σταθερή ζήτηση αποτελεί σημαντική ένδειξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2420, παρ. 240, M.190, Nestle/Perrier, παρ. 60 και 124, και M.1673, παρ. 83-84. Βλ. τέλος και υπόθεση C-68/94, σκέψη 238 (όπου θεωρήθηκε ότι η έντονα πτωτική πορεία της ζήτησης, περίπου 30% τα τελευταία πέντε χρόνια, καθιστούσε την αγορά ανταγωνιστική).

<sup>328</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1383, Exxon/Mobil, παρ. 474.

<sup>329</sup> Βλ. υπόθεση T-102/96 Gencor, σκ. 227.

ργασίες σε μία αγορά δύναται να ευνοεί τη διαφάνεια<sup>330, 331</sup>.

330. Τέλος, ο συντονισμός καθίσταται πιο εύκολος μεταξύ επιχειρήσεων που παρουσιάζουν κοινά σημεία π.χ. ως προς τη διάρθρωση του κόστους, τα μερίδια αγοράς, τα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας ή/και κάθετης ολοκλήρωσης<sup>332</sup>. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να συνεκτιμάται ότι ο συντονισμός είναι πιο εύκολος σε περίπτωση συμμετρικών και σταθερών μεριδίων αγοράς<sup>333</sup>. Σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των μεριδίων αγοράς κατά τη διάρκεια ενός χρονικού διαστήματος αποτελούν ένδειξη ότι η αγορά είναι ανταγωνιστική συνηγορώντας κατά της θεμελίωσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά<sup>334</sup>.

331. Παρακολούθηση των παρεκκλίσεων: Όσο μεγαλύτερη είναι η διαφάνεια στη σχετική αγορά, τόσο μεγαλύτερη και η πιθανότητα ανακάλυψης τυχόν παρεκκλίσεων από τους όρους συντονισμού μεταξύ επιχειρήσεων. Σημαντικό στοιχείο είναι να διαπιστωθεί τι μπορούν να συναγάγουν οι επιχειρήσεις από τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες σχετικά με τις ενέργειες άλλων επιχειρήσεων<sup>335</sup>.

332. Αποτρεπτικοί μηχανισμοί - Αντίποινα: Ο βιώσιμος συντονισμός προϋποθέτει την ύπαρξη αξιόπιστων αποτρεπτικών μηχανισμών, δια των οποίων μπορούν να επιβληθούν αντίποινα σε περίπτωση παρέκκλισης από μία επιχείρηση. Η απειλή αντιποίνων είναι πειστική μόνον εφόσον αναμένεται με αρκετή βεβαιότητα ότι, σε περίπτωση παρέκκλισης, θα ενεργοποιηθούν άμεσα οι

<sup>330</sup> Έτσι, η δημοσιοποίηση πληροφοριών (π.χ. για τις τιμές) ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων ή μέσω σταυρωμένων συμμετοχών ή συμμετοχής σε κοινές επιχειρήσεις συνιστούν συνθήκες που διευκολύνουν το συντονισμό. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 47 και 49-50. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3060, UCB/SOLUTION, παρ. 46-47, M.190, Nestle/Perrier, παρ. 121-122, M.1225, Enso/Stora, παρ. 68, και M.3868, DONG/Elsam/Energi E2, παρ. 623-624.

<sup>331</sup> Η διαφάνεια σε μία αγορά ενισχύεται στις περιπτώσεις που οι πελάτες ακολουθούν πολιτική πολλαπλών πηγών προμήθειας, καθώς μέσω των πελατών αυτών μπορεί να υπάρξει ενημέρωση επί εμπιστευτικών στοιχείων των ανταγωνιστών. Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2498, σκ.137.

<sup>332</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 41 και 45-48.

<sup>333</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533, BP/EON, παρ. 45 και 72. Βλ. επίσης υπόθεση T-102/96, σκέψεις 207-208 και 222, και αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.190, Nestle/Perrier, παρ. 123, M.3314, Air Liquide/Messer, παρ. 85, 92, 118, 123, M.315, Mannesmann/Valourec/Ilva, παρ. 48-50, 53, 55 και 59, M.580, ABB/Daimler-Benz, παρ. 88, M.1673, VEBA/VIAG, παρ. 64-65, M.2690, Solvay/Montedison-Ausimont, παρ. 46, M.1440, Lucent Technologies/Ascend Communications, παρ. 18, M.1882, Pirelli/BICC, παρ. 87, M.4215, Glatfelter/Crompton Assets, παρ. 72, 120-121 και M.4215, Glatfelter/Crompton Assets, παρ. 72 και 120-121.

<sup>334</sup> Βλ. υπόθεση T-342/99, σκέψεις 111, 117-119, και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.190, Nestle/Perrier, παρ. 46.

<sup>335</sup> Πρακτικές που διευκολύνουν την παρακολούθηση παρεκκλίσεων είναι π.χ. οι ρήτρες ευθυγράμμισης με τους ανταγωνιστές ή ρήτρες του πλέον ευνοούμενου πελάτη (MFN clauses), η οικειοθελής δημοσίευση πληροφοριών ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 50-51.



στάμενες ανταγωνιστικές πιέσεις στις συνδέσεις αυτές, (β) στις συνδέσεις Αττικής-Κρήτης και Ελλάδας-Ιταλίας, τα Μέρη εκτελούν τα δρομολόγια τους κοινοπρακτικά και στις συνδέσεις αυτές υφίσταται έντονος ανταγωνισμός από τον Όμιλο Grimaldi και άλλους τρίτους, (γ) στις διεθνείς θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας η συναλλαγή θα διασφαλίσει τη συνέχιση της παρουσίας ενός ελληνικού Ομίλου Ικανού να ανταγωνιστεί τον διεθνή Όμιλο Grimaldi, (δ) στις λοιπές εσωτερικές ακτοπολικές γραμμές που προσεγγίζουν αμφότερα τα μέρη (Ανάφη, Θήρα, Κάρπαθος, Κάσος και Ρόδος από/προς Αττική) δεν δημιουργείται, ούτε ενισχύεται, δεσπόζουσα θέση και (δ) οι συνδέσεις αυτές εξυπηρετούνται, από πλευράς Ομίλου ANEK, στο πλαίσιο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένη χρονική διάρκεια και δεν επηρεάζουν τις συνθήκες ανταγωνισμού.

338. Περαιτέρω τα Μέρη αναφέρουν ότι στις γραμμές Αττικής-Κρήτης και Ελλάδας-Ιταλίας υφίσταται έντονος ανταγωνισμός από τον διεθνή Όμιλο Grimaldi και άλλους τρίτους, ενώ η νέα ενιαία οντότητα δεν θα έχει αισθητά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς από τον επόμενο σε μέγεθος ανταγωνιστή μετά τη συγκέντρωση (τον Όμιλο Grimaldi), τόσο στις συνδέσεις Αττικής-Κρήτης (όπου ο Όμιλος Grimaldi δραστηριοποιείται μέσω των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ), όσο και στις διεθνείς θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας.

339. Συμπληρωματικά, τα Μέρη αναφέρουν ότι το σχέδιο για τη βιωσιμότητα και διάσωση της ANEK που εκπόνησε η ΑΤΤΙΣΑ, λόγω της ουσιαστικής αβεβαιότητας που σχετίζεται με τη συνέχιση της δραστηριότητας της ANEK, περιλαμβάνει τη συγχώνευση με απορρόφηση της ANEK από την ΑΤΤΙΣΑ, και την ενίσχυση της εταιρείας με νέα κεφάλαια για επενδύσεις σε πλοία και σε κεφάλαια κίνησης, επιτρέποντας τη συνέχιση του εμπορικού σήματος της ANEK. Επιπλέον, η διάσωση του Ομίλου ANEK θα έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο στην Κρήτη, δεδομένου ότι το όνομα και η λειτουργία του Ομίλου ANEK είναι άρρηκτα δεμένα με την ιστορία του νησιού και την οικονομική του ανάπτυξη, ενώ πολλοί πελάτες και προμηθευτές είναι μέτοχοι της ANEK, καθώς η εταιρεία ξεκίνησε ως λαϊκή βάση.

340. Η εξεταζόμενη συναλλαγή θα επιτρέψει, σύμφωνα με τις Γνωστοποιήσεις, τη συνέχιση λειτουργίας της ANEK μέσω εταιρικού μετασχηματισμού της και εξορθολογισμού του δανεισμού και του λειτουργικού της κόστους, αναβάθμισης των πλοίων της και εξορθολογισμού, συμβάλλοντας περαιτέρω στην επίτευξη των στόχων μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και στην εξέλιξη της τεχνολογικής και οικονομικής προόδου εν γένει και θα αποβεί αναμφίβολα προς όφελος των καταναλωτών.

341. Ειδικά ως προς τους καταναλωτές, τα Μέρη θεωρούν ότι η έγκρισή της συγκέντρωσης θα λειτουργήσει προς όφελος του επιβατικού κοινού και των καταναλωτών, καθώς θα οδηγήσει σε επενδύσεις που συμβάλλουν στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων μέσω της προσαρμογής των πλοίων στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, στην ανάπτυξη καινοτομιών και επενδύσεων και στη συνακόλουθη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

342. Υπό τις υπάρχουσες συνθήκες τα Μέρη εκτιμούν, ότι η εξεταζόμενη συγκέντρωση θα λειτουργήσει προς όφελος του επιβατικού κοινού και των καταναλωτών αλλά και όλων των τρίτων συναλλασσόμενων με τον Όμιλο ANEK, καθόσον θα επιτρέψει α) τη συνέχιση της απρόσκοπτης εξυπηρέτησής του στις συνδέσεις που σήμερα εκτελούν πλοίες τα πλοία της ANEK, β) την παροχή βελτιωμένων ποιοτικά υπηρεσιών λόγω αναβάθμισης των πλοίων της, και γ) την ικανοποίηση των απαιτήσεων τρίτων, περιλαμβανομένων των εργαζομένων, προμηθευτών και των τρίτων συναλλασσόμενων εν γένει με τον Όμιλο ANEK (πλην των τραπεζών), οι οποίοι θα πληρωθούν εν συνόλω.

343. Σύμφωνα με τη μελέτη της ανεξάρτητης συμβουλευτικής εταιρείας HYDRA CONSULTING<sup>345</sup> που προσκόμισαν τα Μέρη, οι συνθήκες της αγοράς μετά τη συγκέντρωση θα παραμείνουν ίδιες ή/και, σε κάθε περίπτωση, δεν θα είναι δυσμενέστερες από αυτές που θα προκύψουν εάν η συγκέντρωση δεν πραγματοποιηθεί και η ANEK εξέλθει αναγκαστικά από την αγορά. Εξ' αυτού του γεγονότος, δεν υφίσταται λόγος να μην πραγματοποιηθεί η εξεταζόμενη συγκέντρωση, αφού δεν θα οδηγήσει σε μεταβολή της μελλοντικής διάρθρωσης της αγοράς και δεν θα επιφέρει αντανταγωνιστικές επιπτώσεις στην αγορά.

344. Ειδικότερα, τα Μέρη αναφέρουν<sup>346</sup> ότι στα πλαίσια του πλάνου παροχής βελτιωμένων ποιοτικά υπηρεσιών μέσω αναβάθμισης των πλοίων της ANEK ο Όμιλος ΑΤΤΙΣΑ πρόκειται, μετά την εξεταζόμενη συγκέντρωση, να επενδύσει [...] ευρώ περίπου για την εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers) στα πλοία [...] της ANEK και [...] ευρώ σε συντήρηση των πλοίων της ANEK, η οποία εκτιμάται ότι, λόγω της οικονομικής δυσχερείας της, παραμένει σε χαμηλά επίπεδα επί σειρά ετών. Επιπλέον, ο Όμιλος ΑΤΤΙΣΑ σκοπεύει, μετά την ολοκλήρωση της Γνωστοποιηθείσας πράξης, [...] για τα πλοία της ANEK<sup>347</sup>.

345. Με βάση τον υφιστάμενο σχεδιασμό<sup>348</sup> του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ για τα παλιότερα και πιο ενεργοβόρα πλοία της ANEK, προβλέπεται η διατήρηση του τρέχοντος δικτύου δρομολογίων των πλοίων του Ομίλου ANEK και ειδικότερα [...] <sup>349</sup>.

346. Ως προς την αξιολόγηση των μη συντονισμένων αποτελεσμάτων από την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, δεν πρόκειται να επέλθει σημαντική ή ουσιαστική μεταβολή στη διάρθρωση των αγορών στις οποίες αφορά, δεδομένου ότι (α) τα μέρη συμμετέχουν σε Κοινοπραξία για την εκτέλεση συνδυαστικά

<sup>345</sup> Βλ. σελ. 93-95 Παράρτημα Ι της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής παροχής στοιχείων.

<sup>346</sup> Βλ. σελ. 19 της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

<sup>347</sup> [...]. Αυτή η μείωση των εκπομπών CO2 αποτελεί θετικό περιβαλλοντικό παράγοντα και αποτελεί βελτίωση αποτελεσματικότητας η οποία κατά την άποψη των μερών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην αξιολόγηση της συγκέντρωσης [...]

<sup>348</sup> Βλ. σελ. 8 της υπ' αρ. 427/16.1.2022 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

<sup>349</sup> Βλ. σελ. 3 της υπ' αρ. 2328/17.3.2023 επιστολής των Γνωστοποιούντων μερών.

των δρομολογίων Αττικής-Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο) και Ελλάδα-Αδριατικής και η μόνη αλλαγή που θα επέλθει είναι ο εταιρικός μετασχηματισμός της ANEK και η δραστηριοποίηση των Μερών εφεξής, στις ίδιες συνδέσεις, ως μια ενιαία οντότητα, χωρίς, ωστόσο, στην πράξη να μεταβάλλονται οι συνθήκες ανταγωνισμού, ή να περιορίζονται οι ανταγωνιστικές πιέσεις, στις συνδέσεις αυτές, και (β) σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, η ANEK θα αναγκασθεί να τεθεί εκτός αγοράς, λόγω του οικονομικού αδιεξόδου στο οποίο βρίσκεται, στην οποία περίπτωση, ούτως ή άλλως, ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ θα συνεχίσει άμεσα να εξυπηρετεί τα δρομολόγια που σήμερα εκτελούνται κοινοπρακτικά με τα πλοία της ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, τόσο στις συνδέσεις της Κρήτης, όσο και της Αδριατικής<sup>350</sup>.

347. Τα Μέρη θεωρούν ότι ο όμιλος Grimaldi (ο οποίος στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις δραστηριοποιείται μέσω των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ) αποτελεί ισχυρό ανταγωνιστή των ΑΤΤΙΚΑ-ANEK [...]<sup>351</sup>.

348. Περαιτέρω, όπως αναφέρουν τα Μέρη, η υψηλή ελαστικότητα ζήτησης των εισιτηρίων σε σχέση με το ναύλο, όπως παρατήρησε η ΕΑ στην 658/2018 απόφασή της, μπορεί να μειώσει τα κίνητρα της ενιαίας οντότητας (ΑΤΤΙΚΑ μετά την απορρόφηση της ANEK) να αυξήσει τις τιμές των εισιτηρίων, εφόσον η ζήτηση αυτή μπορεί να καλυφθεί από τον Όμιλο Grimaldi στην Κρήτη και στην Αδριατική.

349. Αναφορικά με τις Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης, και ειδικότερα σε σχέση με το επαυξητικό μερίδιο της ANEK στις σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ, πέραν του ότι αφορά σε συνδέσεις δημόσιας υπηρεσίας, αυτό προέρχεται από τη συγκέντρωση δύο ανταγωνιστών, οι οποίοι κατά την ίδια μελέτη εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένη συχνότητα και διάρκεια δρομολογίων, ποιότητα πλοίου και «εμπειρία» των καταναλωτών<sup>352</sup>.

350. Σχετικά με τις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές που προσεγγίζουν αμφότερα τα Μέρη (Ανάφη, Θήρα, Κάρπαθος, Κάσος και Ρόδος από/προς Αττική) οι οποίες εξυπηρετούνται, από πλευράς Ομίλου ANEK και ΑΤΤΙΚΑ στο πλαίσιο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (με εξαίρεση την προσέγγιση στη Θήρα από/προς Αττική, σύνδεση η οποία, ωστόσο, είναι υποχρεωτική στο πλαίσιο του δρομολογίου που ανατίθεται μέσω της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας), σύμφωνα με τη μελέτη δεν επηρεάζονται οι συνθήκες ανταγωνισμού, καθώς οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έχουν ορισμένη χρονική διάρκεια, και στη πλειονότητα των συνδέσεων δεν επιφέρουν ουσιαστική αλλαγή στη δομή της αγοράς.

351. Πρόκειται για συνδέσεις για τις οποίες δεν υφίσταται ενδιαφέρον δραστηριοποίησης και για το λόγο αυτό το Υπουργείο αναγκαστικά προβαίνει σε ανάθεση των δρομολογιακών γραμμών μέσω διαγωνισμού.

<sup>350</sup> Βλ. σελ. 115 Παράρτημα Ι της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής παροχής στοιχείων.

<sup>351</sup> Βλ. σελ. 116 Παράρτημα Ι της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής παροχής στοιχείων.

<sup>352</sup> Βλ. σελ. 116-117 Παράρτημα Ι της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής παροχής στοιχείων.

Οποιοσδήποτε ενδιαφέρεται να αναλάβει την εκτέλεση κάποιων εκ των προκηρυχθέντων γραμμών, μπορεί να συμμετέχει στο διαγωνισμό ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας (ο οποίος είναι ετήσιος διεθνής ανοικτός διαγωνισμός) για να αναλάβει την εξυπηρέτησή τους για συγκεκριμένο κάθε φορά χρονικό διάστημα και η απόκτηση της ANEK δεν παρέχει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή εξασφάλιση ως προς αυτό<sup>353</sup>.

352. Περαιτέρω, όσον αφορά στον ανταγωνισμό κατά το στάδιο της ανάθεσης των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας (διαγωνισμός για την αγορά/competition for the market), τα Μέρη αναφέρουν<sup>354</sup> ότι η γνωστοποιούμενη συναλλαγή δεν θα επηρεάσει δυσμενέστερα την αγορά ούτε σε αυτό το στάδιο, δεδομένου ότι σε περίπτωση μη υλοποίησής της, η ANEK θα αναγκασθεί άμεσα να αποχωρήσει από την αγορά λόγω των πλέον ανυπέρβλητων οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, οπότε θα πάψει εκ των πραγμάτων να έχει οποιαδήποτε δραστηριότητα και, επομένως, δεν τίθεται ούτως ή άλλως ζήτημα παραμονής της στην αγορά ή/και εξακολούθησης συμμετοχής της σε διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

353. Ως προς τυχόν επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς, βάσει της ίδιας μελέτης<sup>355</sup> δεδομένου ότι ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ και η ANEK λειτουργούν ήδη συνδυαστικά στις συνδέσεις της Κρήτης και της Αδριατικής και, επομένως, αντιμετωπίζονται ενιαία (από πλευράς προσφοράς και ζήτησης, περιλαμβανομένων των ανταγωνιστών), η συγκέντρωση δεν θα περιορίσει τον ανταγωνισμό, υπό την έννοια ότι δεν θα μεταβάλει στην πράξη τις ανταγωνιστικές συνθήκες και δεν τίθεται ζήτημα συντονισμού με τους ανταγωνιστές.

354. Κατά την άποψη των Μερών, αναφορικά με τη διάρθρωση του κόστους, τα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και τη δυναμικότητα των ανταγωνιστών, δεν παρατηρείται συμμετρία, με συνέπεια οι σχετικές αγορές να μην παρουσιάζουν κοινά σημεία τα οποία να καθιστούν το συντονισμό ευχερή. Επιπρόσθετα, επισημαίνεται ότι η αγορά χαρακτηρίζεται από αδιαφάνεια στις προμήθειες των πρακτορείων (καθώς η προμήθεια των ταξιδιωτικών πρακτόρων είναι αδιαφανής) και από μακροχρόνιες συνεργασίες με εταιρείες φορτηγών οι οποίες προσδίδουν στις τελευταίες διαπραγματευτική δύναμη. Αντίστοιχη είναι η εικόνα και στις αγορές της Αδριατικής. Ακολουθώντας την προσέγγιση της ΕΑ στην Απόφαση 658/2018, δεν υπάρχουν διαρθρωτικοί δεσμοί στην υπό κρίση συγκέντρωση μεταξύ των Μερών και του Ομίλου Grimaldi, βασικότερου ανταγωνιστή τους στις αγορές που αφορά η συγκέντρωση, οι οποίοι θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη δημιουργία ενός μηχανισμού συντονισμού και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση αποκλίσεων από τους όρους συντονισμού.

355. Αναφορικά με τις επιπτώσεις της γνωστοποιηθείσας πράξης στην αγορά πρακτορέυσης, τα Μέρη αναφέρουν ότι η εξεταζόμενη συναλλαγή δεν αναμένεται

<sup>353</sup> Βλ. σελ. 17 της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολή των Μερών.

<sup>354</sup> Βλ. σελ. 2 της υπ' αρ. 427\_16012023 επιστολή των Μερών.

<sup>355</sup> Βλ. σελ. 117-118 Παράρτημα Ι της υπ' αρ. 10923/02.12.2022 επιστολής παροχής στοιχείων.



τηγορία μεταφοράς επιβατών και οχημάτων μέσω πλοίων συμβατικού τύπου, αλλά και στις αγορές που επί του παρόντος δεν ανταγωνίζονται, αλλά δυνητικά θα μπορούσε να παρέχει υπηρεσίες στο μέλλον, η γνωστοποιηθείσα πράξη θα συμβάλλει στην ενδυνάμωση της θέσης των ΑΤΤΙCΑ-ΑΝΕΚ. [...]. Ειδικότερα, ως προς τη γραμμή των Χανίων, ανέφερε ότι μετά την διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων από την ΜΙΝΟΑΝ, έχει αναπτυχθεί μια μονοπωλιακή κατάσταση η οποία στρεβλώνει τον υγιή ανταγωνισμό επαπειλώντας αργά ή γρήγορα μια πιθανή αύξηση των τιμών των εισιτηρίων τόσο εις βάρος των επιβατών, όσο και των μεταφορικών εταιρειών.

363. Η SEAJETS αντίστοιχα διατύπωσε την αντίθεσή της στην ολοκλήρωση της συγκέντρωσης ΑΤΤΙCΑ/ΑΝΕΚ, για την αποτροπή α) της περαιτέρω γιγάντωσης του ομίλου ΑΤΤΙCΑ και β) [...]<sup>363</sup>. Συγκεκριμένα, η SEAJETS αναφέρει ότι η απόκτηση της ΑΝΕΚ θα ενισχύσει έτι περαιτέρω τον όμιλο ΑΤΤΙCΑ, τόσο στην ευρύτερη πανελλαδική αγορά υπηρεσιών ακτοπλοΐας, όσο και σε σειρά από επιμέρους δρομολογιακές γραμμές (Αττική-Κρήτη και γραμμές Αδριατικής), με τη δημιουργία μιας υπερδεσπόμενου ΑΤΤΙCΑ. Στην ευρύτερη αγορά της ελληνικής επικράτειας η ΑΤΤΙCΑ θα λειτουργεί ως απόλυτα δεσπόμενου επιχείρηση, ενώ ειδικά στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά θα καταστεί μονοπώλιο, όπως επίσης και στις γραμμές Ηγουμενίτσα-Βενετία, Πάτρα-Βενετία και Πάτρα-Μπάρι, όπου οι ΑΝΕΚ Lines και Superfast Ferries (όμιλος ΑΤΤΙCΑ) δραστηριοποιούνται ως κοινοπραξία. Στην πράξη οι -κατά τη μελέτη ΧRTC- τρεις μεγάλοι όμιλοι (ΑΤΤΙCΑ, ΜΙΝΟΑΝ, ΑΝΕΚ) θα γίνουν δύο με τη δημιουργία της υπερδεσπόμενου ΑΤΤΙCΑ.

364. Κατά την άποψη της SEAJETS, παρά το γεγονός ότι η ΑΤΤΙCΑ και η ΑΝΕΚ λειτουργούν ήδη ως κοινοπραξία στις αγορές της Κρήτης και της Αδριατικής [...], με την έγκριση της συγκέντρωσης η ένταση του ανταγωνισμού θα αλλάξει ριζικά, καθώς σε αυτή την περίπτωση η διαστρεβλωτική για τον ανταγωνισμό πρακτική θα λάβει μοιμότητα και νομιμότητα, με σοβαρές συνέπειες σε όλους τους δυνητικούς ανταγωνιστές στην αγορά, αναφέροντας ότι στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά θα δημιουργηθεί μονοπώλιο μετά την αποχώρηση της ΜΙΝΟΑΝ από αυτό. Ως εκ τούτου η SEAJETS εκτιμά ότι η συγκέντρωση θα περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό και θα πρέπει να απαγορευτεί τόσο λόγω α) της σημαντικής θέσης και των μεριδίων που κατέχουν οι δύο εταιρείες στην Ελλάδα και στις γραμμές της Αδριατικής όσο, και λόγω β) [...]<sup>364</sup>.

365. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με την SEAJETS, η νέα οντότητα σε περίπτωση έγκρισης της συναλλαγής, θα μπορεί εύκολα να επιλέξει όποια πολιτική επιθυμεί, όπως ενδεικτικά:

i) να προβαίνει σε αγορές ή ναυλώσεις άλλων ταχυπλόων, τα οποία θα δρομολογεί πάνω στα δρομολόγια

<sup>363</sup> Βλ. το υπ' αρ. 3795/15.5.2023 κείμενο θέσεων της SEAJETS και το υπ' αρ. 4369/31.05.2023 υπόμνημα των Τρίτων. Εν προκειμένω αξιολογούνται τα θέματα που εμπίπτουν στην παρούσα συγκέντρωση. Σε κάθε περίπτωση, η παρούσα απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με όσα έχουν ήδη κριθεί με την Απόφαση Ε.Α. 811/2023.

<sup>364</sup> [...].

του ανταγωνισμού προκειμένου να ενισχύσει τη θέση της τόσο στην αγορά συμβατικών όσο και στην αγορά ταχυπλόων πλοίων, [...],

ii) να προβαίνει σε συνδυαστικές προσφορές (και προγράμματα loyalty), τα οποία θα έχουν ως τελικό αποτέλεσμα την γρήγορη επικράτησή της νέας οντότητας έναντι του ανταγωνισμού, τον οποίο σε σύντομο χρονικό διάστημα θα εξαλείψει σε όλα τα επίπεδα, ήτοι έναντι επιβατών και πρακτόρων,

iii) να εντείνει καταχρηστικές πρακτικές και έναντι των μεταφορικών επιχειρήσεων (φορτηγά), όπου η δεσπόμενου θέση του ομίλου ΑΤΤΙCΑ είναι ακόμα μεγαλύτερη, καθώς σε αυτό το τμήμα της αγοράς δεν υφίσταται ουσιαστικός ανταγωνισμός από τα ταχύπλοα. Αυτό αποτελεί σημαντικό εμπόδιο εισόδου για κάθε νέο πιθανό ανταγωνιστή του ομίλου ΑΤΤΙCΑ, διότι σε αυτές τις περιπτώσεις χρησιμοποιούνται αθέμιτες πρακτικές όπως:

- Σύναψη συμβολαίων αποκλειστικότητας με τις μεταφορικές εταιρείες, [...].

- Διακοπή της παροχής πίστωσης [...].

- Αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής [...]<sup>365</sup>,

iv) περαιτέρω ενδυνάμωση της επιρροής του ομίλου ΑΤΤΙCΑ στον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)<sup>366, 367</sup> και στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.)<sup>368, 369, 370</sup> [...].

366. Η SEAJETS καταλήγει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα πρέπει είτε να απαγορευθεί, είτε να επιβληθούν ουσιαστικές δεσμεύσεις, καθώς οποιαδήποτε περαιτέρω ενίσχυση της ήδη υπερδεσπόμενου ΑΤΤΙCΑ θα οδηγήσει σε ανεπίτρεπτες μονοπωλιακές καταστάσεις και πρακτικές. Η επιβολή διαρθρωτικών δεσμεύσεων θα πρέπει να είναι άμεσης εφαρμογής και να αφορούν [...], καταλήγοντας ότι εφόσον η ως διαδικασία γίνει με όρους διαφάνειας και ισοτιμίας, η εταιρεία θα συμμετέχει σε

<sup>365</sup> Ως παράδειγμα των περιπτώσεων αυτών η SEAJETS αναφέρεται [...].

<sup>366</sup> Ο ΣΕΕΝ αποτελεί τον θεσμικό φορέα εκπροσώπησης του κλάδου των επιβατηγών πλοίων στην Ελλάδα και τον επίσημο συνομιλητή το Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Ελληνικής Κυβέρνησης για τη διαμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και γενικότερα για όλα τα θέματα της επιβατηγού ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής. Ως κοινωνικός εταίρος διαπραγματεύεται και υπογράφει τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας πληρωμάτων και υπαλλήλων για τα πλοία ακτοπλοΐας, διεθνών γραμμών και κρουαζιέρας.

<sup>367</sup> [...]. Η SEAJETS αποχώρησε το 2021 από το ΣΕΕΝ σε συνέχεια καταγγελίας του [...]. Βλ. και σελ. 32 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>368</sup> Το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) έχει σειρά από κρίσιμες αρμοδιότητες εκ του νόμου, γνωμοδοτώντας προς το Υπουργείο για σειρά από ζητήματα, μεταξύ άλλων και για δρομολογήσεις πλοίων. Βάσει του άρθρου 20 ν. 4948/2022 Πρόεδρος του Συμβουλίου, ορίζεται ένας (1) εκ των Γενικών Γραμματέων του Υπουργείου και σε αυτό μετέχουν και δύο (2) εκπρόσωποι του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) όπως και σειρά θεσμικών εκπροσώπων.

<sup>369</sup> Τέτοιες γνωμοδοτήσεις μπορεί να αφορούν εξαιρετικά, από εμπορικής απόψεως ζητήματα για μια ακτοπλοϊκή εταιρεία και για τους άμεσους ανταγωνιστές της σε μία δρομολογιακή γραμμή..

<sup>370</sup> Σύμφωνα με όσα αναφέρει η SEAJETS, εκπρόσωποι του ΣΕΕΝ στο Σ.Α.Σ. στον κλάδο ακτοπλοΐας είναι δύο πρόσωπα του ομίλου ΑΤΤΙCΑ και στον κλάδο διεθνών πλόων, δύο πρόσωπα της ΑΝΕΚ.





της ANEK. Εξάλλου, η εταιρεία αναφέρει ότι δεν υπάρχει κάποια δυσκολία στο να στραφούν σε άλλη ακτοπλοϊκή εταιρεία, όπως έχουν πράξει και κατά το παρελθόν. Αντίστοιχα, η εταιρεία [...], η οποία συνεργάζεται με την Κοινοπραξία στις γραμμές Πειραιάς- Κρήτη, θεωρεί ότι η συγκέντρωση δεν θα έχει κάποια περίπτωση στην εταιρεία και θα συνεχιστεί η υφιστάμενη συνεργασία τους<sup>385</sup>. Αντίθετα, η μεταφορική εταιρεία [...] εκτιμά ότι σε περίπτωση συγχώνευσης των γνωστοποιούντων θα προκληθεί πίεση στις τιμές των εισιτηρίων και θα δημιουργηθεί θέμα ως προς την προσβασιμότητα στα πλοία. Η, δε, μεταφορική εταιρεία [...] αναφέρει ότι η μεταφορική τους κίνηση από και προς το λιμάνι των Χανίων είναι ελάχιστη και ως εκ τούτου δεν έχει επηρεαστεί από την μη εκτέλεση των δρομολογίων από την MINOAN. Τέλος, σε σχέση με τις μεταφορικές συνδέσεις της Αδριατικής η εταιρεία [...] αναφέρει ότι έχει πολυετή συνεργασία με τις ΑΤΤΙCΑ - ANEK και σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης και της αποχώρησης της ANEK από την αγορά, η εταιρεία θα έχει πρόβλημα, καθώς θα υπάρχουν λιγότερα πλοία διαθέσιμα και επομένως λιγότερος χώρος για μεταφορά.

375. Ως προς τους τουριστικούς πράκτορες, σχετικά με τη γνωστοποιηθείσα πράξη, το τουριστικό πρακτορείο [...] διατύπωσε ενστάσεις ως προς την ύπαρξη της Κοινοπραξίας ήδη από το 2011, υπό την έννοια ότι οι δύο εταιρείες έχουν κοινά δρομολόγια, κοινή τιμολογιακή πολιτική, κοινούς συνεργάτες<sup>390</sup>. Κατά την άποψη του τουριστικού πρακτορείου [...] η συγκέντρωση θα επιφέρει μια ορθολογικότερη διαχείριση των γραμμών ενώ ο ανταγωνισμός στις ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργεί επαρκώς επειδή κάθε εταιρεία αποβλέπει στη συγκέντρωση μεγαλύτερου μεταφορικού έργου.

376. Τέλος, κατά την άποψη του τουριστικού πρακτορείου της [...] η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση ήδη έχει αρνητικές επιπτώσεις για τα τουριστικά πρακτορεία, καθότι οδηγεί σε μείωση της λαμβάνουσας υπερπρομήθειας για την ANEK-SUPERFAST. Κατά την [...], η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση θα έχει δυσμενείς συνέπειες για την ίδια όπως μείωση προμήθειας και δυσμενέστερους εμπορικούς όρους, ενώ ως προς τους χρήστες των ακτοπλοϊκών μεταφορών, η συγκέντρωση ΑΤΤΙCΑ-ANEK ενδεχομένως θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των τι-

<sup>385</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4880/15.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας.

<sup>386</sup> Βλ. υπ' αρ. 4397/1.6.2023 επιστολή της [...].

<sup>387</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4204/26.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της [...]. Η εταιρεία συνεργάζεται [...].

<sup>388</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4865/15.6.2023 απαντητική επιστολή της.

<sup>389</sup> Βλ. υπ' αρ. 3107/18.4.2023 επιστολή του τουριστικού πρακτορείου [...].

<sup>390</sup> Η εταιρεία διαμαρτύρεται για την πολιτική προμηθειών που ακολουθεί η Κοινοπραξία διαχωρίζοντας τον ναύλο σε τιμή εισιτηρίου και επίναυλο καυσίμων προκειμένου αφενός να αυξάνει τις τιμές κατά το δοκούν και αφετέρου να μειώνει τις προμήθειες των συνεργατών της αφού στον επίναυλο δεν δίνει προμήθεια. [...].

<sup>391</sup> Βλ. υπ' αρ. 3384/2.5.2023 επιστολή του τουριστικού πρακτορείου [...].

<sup>392</sup> Βλ. υπ' αρ. 2921/10.4.2023 επιστολή του τουριστικού πρακτορείου [...].

μών των εισιτηρίων λόγω μειωμένου ανταγωνισμού, και τον περιορισμό των επιλογών καθώς θα διενεργούνται λιγότερα δρομολόγια.

## ΧΙ.5 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ

### ΧΙ.5.1 Επιπτώσεις στην ελληνική επικράτεια στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών

377. Η υπό εξέταση συγκέντρωση δεν μεταβάλλει ουσιαστικά τις ανταγωνιστικές συνθήκες στην ελληνική επικράτεια, δεδομένου ότι παρόλο που μειώνεται ο αριθμός των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στην αγορά, η μεταβολή στο μερίδιο αγοράς συνεπεία της συγκέντρωσης συνολικά (επαυξητικό μερίδιο αγοράς) είναι μόλις [...] με το συνολικό μερίδιο της νέας οντότητας να ανέρχεται (για το έτος 2021) σε [35-45%] από [35-45%] πριν τη συγκέντρωση, χαρακτηρισίζουσα, κατά τούτο, η επαύξηση αμελητέα.

378. Ως προς τις επιμέρους αγορές, στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων το επαυξητικό μερίδιο για το έτος 2021 είναι [...], με το συνολικό ποσοστό να ανέρχεται σε [35-45%] ενώ στην αγορά των οχημάτων το επαυξητικό είναι [...], ανερχόμενο συνολικά σε [35-45%]. Συνεπώς η συγκέντρωση δεν αναμένεται να οδηγήσει σε αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα στις συγκεκριμένες αγορές στην ελληνική επικράτεια<sup>393</sup>. Πέραν αυτού, σημειώνεται ότι η SEAJETS, δεύτερη μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία μετά την ΑΤΤΙCΑ με στόλο [...] πλοίων, θεωρείται ως ο εγγύτερος ανταγωνιστής της ΑΤΤΙCΑ, σύμφωνα και με τις απόψεις των εταιρειών του κλάδου, (και η οποία θα εξακολουθήσει να είναι η δεύτερη μεγαλύτερη μετά την νέα οντότητα), έχει μερίδιο αγοράς, ανερχόμενο σε ποσοστό [10-15%] στο σύνολο, [10-15%] στη μεταφορά επιβατών και [5-10%] στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων, το οποίο βαίνει αυξανόμενο, καταδεικνύοντας τη δυναμική της εταιρείας. Ως εκ τούτου, το αμελητέο επαυξητικό μερίδιο το οποίο προκύπτει συνεπεία της συγκέντρωσης στις αγορές μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων δεν θεωρείται ότι μπορεί να επηρεάσει επί το δυσμενέστερο τις υφιστάμενες ανταγωνιστικές συνθήκες.

379. Τέλος, ως προς την αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών όπου το επαυξητικό μερίδιο αγοράς στην επικράτεια είναι [...] με το συνολικό ποσοστό της νέας οντότητας να ανέρχεται σε [55-65%], σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος του επαυξητικού (ήτοι ποσοστό [...]%) αφορά σε διακίνηση φορτηγών της ANEK στην Κρήτη (Ηράκλειο και Χανιά) τα οποία εξετάζονται εκτενώς, ξεχωριστά, κατωτέρω, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό αντιστοιχεί σε μεταφορά φορτηγών στο πλαίσιο ΣΔΥ με το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ. Παρόλο που το επαυξητικό στα

<sup>393</sup> Βλ. αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2373, COMPASS/SELECTA, παρ. 29, Μ.2643, BLACKSTONE/CDPQ/DETEKS BW, παρ. 13-15, Μ.2740 SCOTTISH & NEWCASTLE/HARTWALL, παρ. 12, και Μ.1859, ENI/GALP, παρ. 16, Μ.2517 BRISTOL MYERS SQUIBB/DU PONT, παρ. 28-32, Μ.1932 BASF/AMERICAN CYANAMID (AHP), παρ. 53, Μ.2337 NESTLE/RALSTON PURINA, παρ. 38.

φορτηγά είναι σχετικά υψηλό και η διαφορά με τον επόμενο ανταγωνιστή της νέας οντότητας είναι μεγάλη, αυτό δεν προέρχεται από τη συγκέντρωση των πιο στενών ανταγωνιστών καθώς μετά την ΑΤΤΙΣΑ, το υψηλότερο μερίδιο στα φορτηγά έχει η ΜΙΝΟΑΝ με ποσοστό στην επικράτεια [10-15]%. [...] Όπως αναφέρουν εταιρείες του κλάδου, οι μεταφορικές εταιρείες διαπραγματεύονται με τις ακτοπλοϊκές, επιμέρους θέματα τιμολόγησης και εμπορικής πολιτικής, όπως το αντίτιμο του εισιτηρίου, τη χρονική διάρκεια της πίστωσης και τον αριθμό φορτηγών οχημάτων που πρόκειται να μεταφερθούν ανά μήνα και ανά έτος, η, δε, μεταφορά φορτηγών είναι σταθερή καθόλη τη διάρκεια του έτους και απαραίτητη για τη βιωσιμότητα των εταιριών της ακτοπλοΐας. Ως εκ τούτου, δύναται να θεωρηθεί ότι οι μεταφορικές εταιρείες ασκούν κάποια ανταγωνιστική πίεση στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ιδίως όταν σε έναν προορισμό δραστηριοποιούνται περισσότερες από μία ακτοπλοϊκές.

380. Αναφορικά με την πιθανότητα συντονισμού μεταξύ της νέας οντότητας και των λοιπών ανταγωνιστών, στην ελληνική επικράτεια, σημειώνεται ότι η δεύτερη μεγαλύτερη SEAJETS έχει αρκετά χαμηλότερο συνολικό μερίδιο αγοράς ([10-15]%) σε σχέση με τη νέα οντότητα ([35-45%]) (στοιχεία 2021) ενώ η αμέσως επόμενη ανταγωνίστρια ΜΙΝΟΑΝ έχει συνολικό μερίδιο αγοράς [5-10]%. Κατά συνέπεια, εμφανίζεται σημαντική ασυμμετρία των μεριδίων αγοράς μεταξύ της νέας οντότητας, του δεύτερου μεγαλύτερου ανταγωνιστή και του τρίτου ανταγωνιστή, γεγονός το οποίο καθιστά το συντονισμό μεταξύ τους απίθανο<sup>394</sup>. Επιπλέον, σημειώνεται ότι, σε επίπεδο επικράτειας, σχετικά υψηλά μερίδια αγοράς κατέχουν πέντε ή έξι επιχειρήσεις συνολικά, και ως εκ τούτου θεωρείται ότι καταλείπεται σημαντικό ανταγω-

<sup>394</sup> Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 48 και Αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.358, Pilkington/SIV, παρ. 63, και Μ.2533, BP/EON, παρ. 45,72, όπου συνολικό μερίδιο περίπου 50-60% θεωρήθηκε ενδεικτικό συλλογικής δεσπόζουσας θέσης λόγω συμμετρίας των μεριδίων, ενώ ταυτόχρονα λήφθηκαν υπόψη η υψηλή παραγωγική δυναμικότητα στα σχετικά προϊόντα των δύο επιχειρήσεων έναντι της αντίστοιχης των ανταγωνιστών (βλ. ιδίως σκ. 47), αλλά και ο μικρός αριθμός των ανταγωνιστών και το γεγονός ότι αυτοί κατείχαν πολύ χαμηλά μερίδια αγοράς (βλ. ιδίως σκ. 48, 50 και 52). Βλ. επίσης απόφαση ΠΕΚΤ-102/96, σκ. 207-208, 222, και αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.190, Nestle/Perrier, παρ. 123, Μ.3314, Air Liquide/Messer Targets, παρ. 85, 92, 118, 123, Μ.315, Mannesmann/Valourec/Ilva, παρ. 48-50, 53, 55, 59 (συμμετρικά θεωρήθηκαν μερίδια 36% και 33% αντίστοιχα), Μ.580, ABB/Daimler-Benz, παρ. 88, Μ.1673, VEBA/VIAG, παρ. 64-65, Μ.2690, Solvay/Montedison-Ausimont, παρ. 46 (συμμετρικά θεωρήθηκαν μερίδια 40-50% και των δύο επιχειρήσεων), Μ.1440, Lucent Technologies/Ascend Communications, παρ. 18 (όπου θεωρήθηκε ότι υπάρχει ασυμμετρία μεταξύ των τριών επιχειρήσεων, καθώς κατείχαν μερίδια αγοράς που απείχαν μεταξύ τους άνω των δέκα ποσοστιαίων μονάδων, γεγονός που σε συνδυασμό με την ανάπτυξη τεχνολογιών και τις ανακατατάξεις στα μερίδια αγοράς κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών καθιστούσε το συντονισμό απίθανο), Μ.1882, Pirelli/BICC, παρ. 87, και Μ.4215, Glatfelter/Crompton Assets, παρ. 72, 120-121 (όπου οι κύριοι λόγοι μη διαπίστωσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης ήταν η μεγάλη ασυμμετρία των μεριδίων αγοράς και η ασυμμετρία ως την παραγωγική ικανότητα των τριών εταιριών).

νιστικό περιθώριο ([25-35]%) σε λοιπές ακτοπλοϊκές εταιρείες, γεγονός το οποίο καθιστά ούτως ή άλλως τον συντονισμό ασαφή. Περαιτέρω, δεν υφίστανται διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ της νέας οντότητας και των δύο επόμενων ανταγωνιστών της, οι οποίοι θα μπορούσαν να αμβλύνουν την αστάθεια και να οδηγήσουν σε συντονισμένα αποτελέσματα.

381. Ενόψει των ανωτέρω αναφερόμενων χαρακτηριστικών της αγοράς και των επιχειρήσεων, και παρά το γεγονός ότι η αγορά χαρακτηρίζεται από διαφάνεια, κατ' αρχήν διότι αφενός δημοσιοποιούνται συγκεντρωτικά στοιχεία για τον κλάδο και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτόν από εταιρείες έρευνας (λ.χ. ICAP, IOBE κ.λπ.), αφετέρου γιατί τόσο οι βασικές τιμές εισιτηρίων επιβατών και αυτοκινήτων όσο και οι τυχόν εκπτώσεις δημοσιοποιούνται, με τη σύγκριση τιμών να είναι εύκολη κυρίως μέσω ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων, στις οποίες με βάση μια αφετηρία, προορισμό και ημέρα αναχώρησης, εμφανίζονται όλες οι εναλλακτικές επιλογές πλοίων και οι τιμές των εισιτηρίων αντίστοιχα, εντούτοις δεν πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα μπορούσε να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις ανωτέρω αγορές μέσω δημιουργίας συντονισμένων αποτελεσμάτων, ιδίως ενόψει του αριθμού των εναπομεινάντων ανταγωνιστών, της σημαντικής ασυμμετρίας μεταξύ του αθροιστικού μεριδίου αγοράς της νέας οντότητας και των μεριδίων αγοράς των ανταγωνιστών.

382. Συναφώς, ο ισχυρισμός της SEAJETS ότι η συγκέντρωση θα περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό εν γένει θεωρείται αβάσιμος. Τούτο διότι το επαυξητικό της συγκέντρωσης τόσο σε επίπεδο επικράτειας όσο και στην αγορά των επιβατών και των ΙΧ είναι πολύ χαμηλό και ως εκ τούτου δεν δύναται να επιφέρει συνέπειες στη διάρθρωση του ανταγωνισμού σε αυτές. Σε σχέση δε με την αγορά των φορτηγών, όπως εκτέθηκε και ανωτέρω, το επαυξητικό αν και υψηλό δεν προέρχεται από τη συγκέντρωση των πιο στενών ανταγωνιστών καθώς μετά την ΑΤΤΙΣΑ, το υψηλότερο μερίδιο στα φορτηγά έχει η ΜΙΝΟΑΝ με ποσοστό στην επικράτεια [10-15]%, δεν υφίστανται και διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ της νέας οντότητας και των λοιπών ανταγωνιστριών εταιριών, δεν υπάρχει διαφάνεια στην εν λόγω αγορά, δεν υπάρχουν συμβάσεις αποκλειστικότητας ενώ οι μεταφορικές εταιρείες ενδεχομένως έχουν κάποια διαπραγματευτική δύναμη. Αναφορικά δε, με τους ισχυρισμούς περί προνομιακής σχέσης και σύνδεσης του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ και της ΑΝΕΚ με [...], αυτοί δεν αξιολογούνται, βάσει των πληροφοριών που παρείχαν τα Μέρη, ως άμεσα συσχετιζόμενοι με την παρούσα συγκέντρωση<sup>395</sup>.

<sup>395</sup> Όπως επίσης και αναφορικά με τον ισχυρισμό της SEAJETS περί [...] της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, [...], τούτος δεν είναι αποτέλεσμα της παρούσας συγκέντρωσης, διότι η συμμετοχή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ στην ΑΝΕΚ προϋπήρχε της συγκέντρωσης, η παρούσα απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με όσα έχουν ήδη κριθεί με την Απόφαση Ε.Α. 811/2023, βάσει των πληροφοριών που παρείχαν τα μέρη στη συγκεκριμένη συγκέντρωση και [...] της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ στην ΑΤΤΙΣΑ δεν είναι αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας.

383. Αντίστοιχα, οι ισχυρισμοί των εταιρειών ZANTE FERRIES, ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, CRETA CARGO και του Ομίλου GRIMALDI και της MINOAN ότι η συγκέντρωση θα συμβάλει στην ενδυνάμωση του Ομίλου ΑΤΤΙΣΑ και θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στις γραμμές των Δωδεκανήσων, Χίου και Μυτιλήνης, αυτοί δεν αφορούν σε επηρεαζόμενες αγορές, σε κάθε δε περίπτωση αξιολογούνται ομοίως ως αβάσιμοι για τους λόγους που εκτίθενται ανωτέρω. Ομοίως, ο ισχυρισμός της [...] ότι θα προκληθεί πίεση στις τιμές των εισιτηρίων και μείωση προσβασιμότητας στα πλοία δεν θεωρείται βάσιμος ενόψει των όσων εκτέθηκαν ανωτέρω για την αγορά των φορτηγών. Ο ισχυρισμός, δε, των τουριστικών πρακτορείων [...] περί συρρίκνωσης των προμηθειών που δίνονται από τον Όμιλο ΑΤΤΙΣΑ, δεν θεωρείται βάσιμος καθώς το χαμηλό επαγγελματικό της συγκέντρωσης σε επίπεδο επικράτειας δεν συνηγορεί υπέρ αυτής της συνέπειας. Περαιτέρω, εκτιμάται ότι η παροχή υψηλότερων προμηθειών από τις ανταγωνίστριες εταιρείες σε συνδυασμό με τις επιλογές μεταξύ δρομολογίων των ακτοπλοϊκών εταιρειών στους περισσότερους προορισμούς, όπως αναφέρει και η FEDHATTA, η οποία θεωρεί ότι καμίας ακτοπλοϊκής εταιρείας τα εισιτήρια δεν είναι «must have», δύνανται να ασκήσουν ανταγωνιστικές πιέσεις στη νέα οντότητα και ενδεχομένως να λειτουργήσουν αποτρεπτικά για μια ενδεχόμενη μείωση της σχετικής προμήθειας των πρακτόρων. Ειδικά, ως προς τους ισχυρισμούς του Ομίλου GRIMALDI και της MINOAN για την ενδυνάμωση της Κοινοπραξίας στην αγορά Πειραιάς-Χανιά, οι επιπτώσεις της συγκέντρωσης αξιολογούνται στην οικεία ενότητα.

#### XI.5.2 Επιπτώσεις στις επιμέρους γεωγραφικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών

##### XI.5.2.1 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Πειραιάς - Ηράκλειο- Πειραιάς στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη

384. Στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη, η κάθε εταιρεία με το δικό της πλοίο στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, ήτοι με κοινή τιμολογιακή πολιτική και με την κάθε εταιρεία να πωλεί εισιτήρια στον ιστότοπό της για το πλοίο της άλλης εταιρείας. Δεδομένης της απουσίας πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των Μερών, λόγω της Κοινοπραξίας, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η συγκέντρωση περιορίζει τον ανταγωνισμό στην εν λόγω σχετική αγορά, μόνο εάν οδηγήσει στην εξάλειψη, από το ως άνω δρομολόγιο, του ενός μέρους ως δυνητικού ανταγωνιστή του έτερου μέρους της συγκέντρωσης<sup>396</sup>.

385. Στην εν λόγω γραμμή κατά το έτος 2022 διακινήθηκαν και στα δύο δρομολόγια (Πειραιάς-Ηράκλειο, Ηράκλειο-Πειραιάς) [...] επιβάτες, [...] ΙΧ οχήματα και [...] φορτηγά. Η εν λόγω γραμμή εμφανίζει πολύ υψηλή κίνηση και, ως εκ τούτου θεωρείται ότι άνευ της Κοινοπραξίας, οι δύο εταιρείες ΑΤΤΙΣΑ και ΑΝΕΚ, θα δραστη-

ριοποιούνταν σε αυτήν η μία ανεξάρτητα από την άλλη, γεγονός το οποίο καθιστά κάθε μία εταιρεία δυνητικό ανταγωνιστή της άλλης. Σημειώνεται, άλλωστε, ότι πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας, στα δρομολόγια προς/ από Ηράκλειο δραστηριοποιούνταν και οι δύο εταιρείες, η κάθε μία ανεξάρτητα, γεγονός το οποίο ενισχύει την ως άνω άποψη.

386. Το αθροιστικό μερίδιο της νέας οντότητας και προς τις δύο κατευθύνσεις το 2022 ανέρχεται στην αγορά μεταφοράς επιβατών κατά μέσο όρο σε [35-45%] ενώ το μερίδιο της μοναδικής ανταγωνίστριας εταιρείας, MINOAN, ανέρχεται σε [55-65%]. Αντίστοιχα στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, το ποσοστό της ενιαίας οντότητας είναι λίγο υψηλότερο και ανέρχεται κατά μέσο όρο σε [35-45%] ενώ το ποσοστό της MINOAN σε [55-65%] αντίστοιχα. Τέλος, στην αγορά της μεταφοράς φορτηγών η νέα οντότητα κατέχει και προς τις δύο κατευθύνσεις μερίδιο [45-55%] με το υπόλοιπο [45-55%] να ανήκει στην μοναδική ανταγωνίστρια εταιρεία, MINOAN. Κατά τη διάρκεια των ετών 2019-2022 το μερίδιο των ΑΤΤΙΣΑ-ΑΝΕΚ φθίνει από [45-55%] το 2019 σε [45-55%] το 2022, προς όφελος της MINOAN, της οποίας το μερίδιο αυξήθηκε από [45-55%] σε [45-55%].

387. Όπως προαναφέρθηκε, η ζήτηση προέρχεται κατά κύριο λόγο από τις μεταφορικές εταιρείες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων και από τους κατοίκους και επισκέπτες του νησιού. Πρόκειται για πελάτες με μηδενική (καταναλωτές/κάτοικοι) ή περιορισμένη για τις μεταφορικές εταιρείες διαπραγματευτική δύναμη έναντι των Μερών, οι οποίοι, ως συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης, σε περίπτωση αύξησης των τιμών, θα έχουν ως μοναδική εναλλακτική επιλογή θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, την εταιρεία MINOAN. Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι μέρος της ανωτέρω ζήτησης θα μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές, σημειώνεται ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν επιλογή μόνο για τους επιβάτες, και όχι για τις μεταφορικές εταιρείες/φορτηγά ή τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από και προς το Ηράκλειο με το όχημά τους.

388. Ωστόσο, σημειώνεται ότι τα μερίδια της MINOAN κατά την τελευταία τετραετία παρουσιάζουν αυξητική τάση και στις τρεις αγορές των γραμμών του Ηρακλείου. Συναφώς, η διαφορά ανάμεσα στα μερίδια της νέας οντότητας και της MINOAN κυμαίνεται από [...] ποσοστιαίες μονάδες (στην αγορά των φορτηγών) έως και [...] ποσοστιαίες μονάδες (στην αγορά των επιβατών), υπέρ της MINOAN, και παρά τις διαφορές στις τιμές εισιτηρίου που προκύπτουν και στις τρεις υποκατηγορίες, και οι οποίες φαίνεται ότι είναι ακριβότερες κατά ποσοστό [...]%, [...] και [...] για την MINOAN<sup>397</sup>. Από τα ως άνω προκύπτει ότι η παρουσία του μοναδικού ανταγωνιστή είναι αρκετά ισχυρή και ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις στην νέα οντότητα. Επίσης, λόγω της υποκαταστασιμότητας μεταξύ των υπηρεσιών των δραστηριοποιούμενων

<sup>396</sup> Ο. π. παρ. 68 και Απόφαση Ε.Επ, Μ. 5181 DELTA AIRLINES/NORTHWEST AIRLINES, παρ. 32 - 33.

<sup>397</sup> Βλ. σχετικά Παράρτημα, Πίνακας Παρ. 27: Σύγκριση τιμών εισιτηρίων έτους 2022 μεταξύ δρομολογίων των ΑΤΤΙΣΑ/ΑΝΕΚ και MINOAN στα δρομολόγια της Κρήτης.

επιχειρήσεων, το κίνητρο της νέας οντότητας να αυξήσει την τιμή των εισιτηρίων μειώνεται, καθώς οι πελάτες των ΑΤΤΙCΑ-ΑΝΕΚ θα μπορούσαν να στραφούν στην ΜΙΝΟΑΝ. Επισημαίνεται ακόμα ότι τις τελευταίες δεκαετίες δεν έγινε ποτέ προσπάθεια εισόδου άλλης εταιρείας στις υπό εξέταση γραμμές του Ηρακλείου<sup>398</sup>, και ως εκ τούτου στο προσεχές διάστημα δεν αξιολογείται ως πιθανή υπό τις παρούσες συνθήκες, η είσοδος νέων ανταγωνιστών εκτός των ΑΤΤΙCΑ, ΑΝΕΚ και ΜΙΝΟΑΝ. Ενόψει των ανωτέρω, συνέπεια της γνωστοποιηθείσας πράξης, οι συνθήκες ανταγωνισμού και η διάρθρωση των αγορών στις αγορές του Ηρακλείου δεν μεταβάλλονται ουσιωδώς, ενώ δεν αναμένεται η δημιουργία ή ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας.

389. Ως προς την ύπαρξη τυχόν επιπτώσεων συντονισμένης συμπεριφοράς μεταξύ των Μερών και της ανταγωνίστριας ΜΙΝΟΑΝ στην ως άνω γραμμή και στις επιμέρους αγορές λεκτέα είναι τα ακόλουθα: στις αγορές μεταφοράς επιβατών και ΙΧ δεν εμφανίζεται συμμετρία μεριδίων καθώς η διαφορά των μεριδίων σε αυτές της νέας οντότητας και της ΜΙΝΟΑΝ ανέρχεται σε [...] και [...] ποσοστιαίες μονάδες υπέρ της ΜΙΝΟΑΝ. Αντίθετα η αγορά των φορτηγών παρουσιάζει έντονη συμμετρία καθώς τα μερίδια των δύο ανταγωνιστών μετά τη συγκέντρωση συγκλίνουν σημαντικά, με [...] ποσοστιαίες μονάδες διαφορά.

390. Περαιτέρω, αναφέρεται ότι η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο Ηράκλειο και στην Κρήτη εν γένει, χαρακτηρίζεται από σταθερότητα καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, με τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς που προσφέρουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στις μεταφορικές εταιρείες να είναι ομοιογενείς, με κοινή διάρθρωση κόστους. Η δυοπωλιακή φύση των αγορών, με την μέχρι στιγμής απουσία ανταγωνιστικού περιθωρίου εισόδου σε λοιπές ακτοπλοϊκές εταιρείες, μπορεί να καταστήσει το συντονισμό ευκολότερο και σταθερότερο, καθώς απλοποιεί στο μέγιστο τη δομή του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, ελαχιστοποιεί τις περιπλοκότητες της αγοράς και μεγιστοποιεί αντίστοιχα, τη σταθερότητα και τον βαθμό διαφάνειάς της. Τέλος, σημειώνεται η μικρή διαπραγματευτική δύναμη των πελατών/μεταφορικών εταιρειών έναντι των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ειδικά την περίοδο του καλοκαιριού.

391. Εντούτοις, η δυοπωλιακή αυτή κατάσταση προϋπήρχε της συγκέντρωσης και δεν συνιστά αποτέλεσμα αυτής, δεδομένου ότι η συγκέντρωση δεν μεταβάλλει την διάρθρωση της αγοράς. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω,

<sup>398</sup> Τα κύρια προαπαιτούμενα για τη διείσοδο μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας στις αγορές του Ηρακλείου βάσει των χαρακτηριστικών των ήδη εκεί δραστηριοποιούμενων εταιρειών, είναι η διακίνηση συμβατικών πλοίων υψηλής μεταφορικής ικανότητας επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, άνω περίπου των 25.000-30.000 τόνων ολικής χωρητικότητας, η ταχύτητα, η δύναμη των υαρχόντων ανταγωνιστών, η φήμη, η πελατειακή πίστη, το δίκτυο πωλήσεων, καθώς επίσης και η προσφορά δύο δρομολογίων ημερησίως για την κατάκτηση της κομβικής σημασίας αγοράς των φορτηγών για την κερδοφορία μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας. Τα χαρακτηριστικά αυτά δεν συνδυάζονται από κάποια άλλη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία στην παρούσα φάση πέρα των ήδη δραστηριοποιούμενων.

ρω, δεν υφίσταται πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των Μερών καθώς λειτουργούν εντός της Κοινοπραξίας, υιοθετούν από κοινού την τιμολογιακή πολιτική και την δρομολόγηση των πλοίων και πωλούν η μία τα εισιτήρια της άλλης. Επιπλέον, ο βαθμός διαφάνειας στις αγορές φορτηγών της εν λόγω δρομολογιακής γραμμής δεν είναι ιδιαίτερα υψηλός, καθώς επιμέρους θέματα τιμολόγησης και εμπορικής πολιτικής, όπως το αντίτιμο του εισιτηρίου, η χρονική διάρκεια της πίστωσης και ο αριθμός φορτηγών οχημάτων που πρόκειται να μεταφερθούν ανά μήνα και ανά έτος είναι ζητήματα διαπραγματεύσεως μεταξύ εκάστης ακτοπλοϊκής και μεταφορικής εταιρείας. Επισημαίνεται, δε, ότι η μεταφορά φορτηγών κατά τους χειμερινούς μήνες είναι απαραίτητη για τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ως εκ τούτου, ο βαθμός διαφάνειας δεν διευκολύνει ιδιαίτερος τον συντονισμό μεταξύ της νέας οντότητας και της ΜΙΝΟΑΝ.

392. Συνοψίζοντας, η ισομερής κατανομή της αγοράς θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στη γραμμή του Ηρακλείου αυξάνει την πιθανότητα συντονισμού της συμπεριφοράς των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων μετά τη συγκέντρωση, εντούτοις ο χαμηλός βαθμός διαφάνειας της αγοράς, αμβλύνει εν μέρει την τυχόν σταθερότητα ενός τέτοιου συντονισμού.

#### ΧΙ.5.2.2 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά- Πειραιάς στο οποίο δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη

393. Στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη, η κάθε εταιρεία με το δικό της πλοίο στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, ήτοι με κοινή τιμολογιακή πολιτική και με την κάθε εταιρεία να πωλεί εισιτήρια στον ιστότοπό της για το πλοίο της άλλης εταιρείας. Δεδομένης της απουσίας πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των Μερών, λόγω της Κοινοπραξίας, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η συγκέντρωση περιορίζει τον ανταγωνισμό στην εν λόγω σχετική αγορά, μόνο εάν οδηγή στην εξάλειψη, από το ως άνω δρομολόγιο, της ΑΝΕΚ ως δυνητικού ανταγωνιστή της ΑΤΤΙCΑ<sup>399</sup>.

394. Στην εν λόγω γραμμή κατά το έτος 2022 διακινήθηκαν και στα δύο δρομολόγια [...] επιβάτες, [...] ΙΧ οχήματα και [...] φορτηγά. Η εν λόγω γραμμή εμφανίζει, ομοίως με το Ηράκλειο, πολύ υψηλή κίνηση και, ως εκ τούτου θεωρείται ότι άνευ της Κοινοπραξίας, οι δύο εταιρείες ΑΤΤΙCΑ και ΑΝΕΚ, θα δραστηριοποιούνταν σε αυτήν η μία ανεξάρτητα από την άλλη, γεγονός το οποίο καθιστά κάθε μία εταιρεία δυνητικό ανταγωνιστή της άλλης.

395. Το αθροιστικό μερίδιο της νέας οντότητας και στις δύο κατευθύνσεις το 2022 ανέρχεται στην αγορά μεταφοράς επιβατών κατά μέσο όρο (Πειραιάς-Χανιά, Χανιά-Πειραιάς) σε [75-85%] ενώ το μερίδιο της ανταγωνίστριας εταιρείας, ΜΙΝΟΑΝ, ανέρχεται σε [15-25]%. Αντίστοιχα στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, το ποσοστό της ενιαίας οντότητας είναι λίγο υψηλότερο και ανέρχεται κατά μέσο όρο σε [65-75%] ενώ το ποσο-

<sup>399</sup> Ο. π. παρ. 68 και Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Μ. 5181 DELTA AIRLINES/NORTHWEST AIRLINES, παρ. 32 - 33.

στό στις MINOAN σε [15-25]% αντίστοιχα. Στην εν λόγω αγορά το μερίδιο των εταιρειών ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και CRETA CARGO, οι οποίες δραστηριοποιούνται με RO-RO είναι [...]. Τέλος, στην αγορά της μεταφοράς φορτηγών η νέα οντότητα κατέχει και στις δύο κατευθύνσεις κατά μέσο όρο [65-75%] με το υπόλοιπο [15-25%] να ανήκει στην βασική ανταγωνίστρια εταιρεία, MINOAN ενώ ποσοστά [0-5]% και [5-10]% κατέχουν αντίστοιχα οι εταιρείες ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και CRETA CARGO.

396. Η ζήτηση προέρχεται, όπως προαναφέρθηκε, κατά κύριο λόγο από τις μεταφορικές εταιρείες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων και από τους κατοίκους και επισκέπτες του νησιού. Πρόκειται για πελάτες με μηδενική (καταναλωτές/κάτοικοι) ή περιορισμένη για τις μεταφορικές εταιρείες διαπραγματευτική δύναμη έναντι των Μερών. Περαιτέρω, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι μέρος της ανωτέρω ζήτησης θα μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές, σημειώνεται ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν επιλογή μόνο για τους επιβάτες, και όχι για τις μεταφορικές εταιρείες/φορτηγά ή τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από και προς τα Χανιά με το όχημά τους.

397. Βάσει των γνωρισμάτων της γραμμής των Χανίων και των γραμμών της Κρήτης εν γένει, ήτοι των χαρακτηριστικών των συμβατικών πλοίων που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση στις εν λόγω αγορές, της σημασίας της αγοράς των φορτηγών και της ανάγκης προσφοράς καθημερινά, πρωινών και βραδινών δρομολογίων, για την ικανοποιητική διείσδυση μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας σε αυτήν και του περιορισμένου αριθμού εταιρειών που δύνανται να δραστηριοποιηθούν σε αυτήν ώστε η δραστηριοποίηση να είναι κερδοφόρα, η είσοδος νέων ανταγωνιστών<sup>400</sup>, στις αγορές των Χανίων δεν κρίνεται πιθανή υπό τις παρούσες συνθήκες, ώστε να διατηρηθεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός στις υπό εξέταση αγορές και να αντισταθμιστούν τα πιθανολογούμενα δυσμενή αποτελέσματα.

398. Ως εκ τούτου, δεδομένης της διαφοράς της νέας οντότητας από τον μοναδικό επόμενο ανταγωνιστή στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών (η οποία για το 2022 ανέρχεται σε [...] ποσοστιαίες μονάδες), στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων (η οποία για το 2022 ανέρχεται από [...] έως [...] ποσοστιαίες μονάδες), στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών (η οποία ανέρχεται για το 2022 από [...] έως [...] ποσοστιαίες μονάδες), καθώς και των παραγόντων και των συνθηκών ανταγωνισμού που προαναφέρθηκαν και ιδίως της ύπαρξης πραγματικών εμποδίων εισόδου, της απουσίας δυνητικού ανταγωνισμού στο σύνολο των ανωτέρω αγορών, της έλλειψης αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας στα δρομολόγια Αττικής-Χανίων στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

<sup>400</sup> Υπενθυμίζεται ότι στις γραμμές των Χανίων η μόνη προσπάθεια που πραγματοποιήθηκε για είσοδο στην εν λόγω αγορά ήταν από την εταιρεία HSW το 2007-2008 με το πλοίο Αριάδνη παρόλα αυτά χωρίς επιτυχία.

399. Σημειωτέον ότι, η MINOAN αιτήθηκε τη μη εκτέλεση από τον Φεβρουάριο 2023 του δρομολογίου από το πλοίο ΚΥΔΩΝ ΠΑΛΑΣ, γεγονός το οποίο δημιουργεί, κατά την άποψή της και υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, σοβαρό κίνδυνο μονοπωλιακής κατάστασης και [...]. Ωστόσο, έχει ήδη υποβάλει αίτημα τακτικής δρομολόγησης στο Υπουργείο Ναυτιλίας για την περίοδο από 1.11.2023 έως 31.10.2024 με το ίδιο πλοίο. Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνεται ότι η δημιουργία μονοπωλίου, κατά τους ισχυρισμούς της MINOAN, δε συνιστά αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, αλλά συναρτάται αιτιωδώς προς τις ενέργειες της ίδιας.

400. Ως προς την ύπαρξη τυχόν επιπτώσεων συντονισμένης συμπεριφοράς μεταξύ των Μερών και των ανταγωνιστριών λεκτέα είναι τα ακόλουθα: η νέα οντότητα καθίσταται επικεφαλής στις ανωτέρω αγορές της γραμμής Πειραιάς-Χανιά, με μερίδια τα οποία εμφανίζουν εξαιρετικά μεγάλη ασυμμετρία σε σχέση με αυτά της MINOAN και ακόμα μεγαλύτερη, σε σχέση με των λοιπών ανταγωνιστών της, CRETA CARGO και ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ στην μεταφορά ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, γεγονός το οποίο καθιστά το κίνητρο για συντονισμό μεταξύ τους λιγότερο πιθανό.

401. Περαιτέρω, παρά τον υψηλό βαθμό διαφάνειας των τιμών που υφίσταται, όπως έχει ήδη επισημανθεί, στην αγορά επιβατών και Ι.Χ., παρόλο που τόσο οι βασικές τιμές εισιτηρίων όσο και τυχόν εκπτώσεις είναι δημοσίως προσβάσιμες, με τη σύγκριση τιμών να είναι εύκολη κυρίως μέσω των ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων, εντούτοις η μεγάλη διαφορά των μεριδίων αγοράς, η έλλειψη διαρθρωτικών δεσμών μεταξύ των ανταγωνιστών, το γεγονός ότι, πέραν της MINOAN, οι CRETA CARGO και ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, είναι επιχειρήσεις πλοίων τύπου RO-RO, μικρότερου μεγέθους και δυναμικότητας που δραστηριοποιούνται στις αγορές μεταφοράς φορτηγών, και με υποπολλαπλάσιο κύκλο εργασιών, δεν πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα μπορούσε να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις αγορές επιβατών, ΙΧ και φορτηγών μέσω συντονισμένων αποτελεσμάτων.

XI.5.2.3 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στο δρομολόγιο Κέρκυρα - Βενετία - Κέρκυρα στο οποίο δραστηριοποιείται μόνο η ANEK

402. Στο δρομολόγιο Κέρκυρα - Βενετία - Κέρκυρα, δραστηριοποιείται μόνο η ANEK υπό την έννοια ότι μόνο η ANEK δρομολογεί πλοίο στη εν λόγω γραμμή (εναλλάσσονται δύο πλοία<sup>401</sup>), ενώ η ΑΤΤΙΚΑ πωλεί εισιτήρια για αυτή τη γραμμή στον ιστότοπό της, στο πλαίσιο των συμφωνημένων όρων της Κοινοπραξίας. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των Μερών, λόγω της Κοινοπραξίας, η εξεταζόμενη συναλλαγή θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι περιορίζει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μόνον εάν είχε ως αποτέλεσμα την εξάλειψη της ΑΤΤΙΚΑ

<sup>401</sup> Το συγκεκριμένο δρομολόγιο γίνεται από τα πλοία που εκτελούν το δρομολόγιο Πάτρα - Βενετία - Πάτρα ή το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα - Βενετία - Ηγουμενίτσα, τα οποία κάνουν κάποιες φορές στάση στην Κέρκυρα.

ως δυνητικού ανταγωνιστή της ANEK, από το ως άνω δρομολόγιο<sup>402</sup>.

403. Από την έρευνα της Υπηρεσίας προέκυψε ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο είναι εξαιρετικά ισχνό. Σημειώνεται ότι το δρομολόγιο Κέρκυρα - Βενετία - Κέρκυρα, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2022, είχε μόλις περίπου [...] επιβάτες ετησίως ανά κατεύθυνση, [...] ΙΧ οχήματα ετησίως ανά κατεύθυνση και [...] φορτηγά ετησίως και μάλιστα μόνο στην κατεύθυνση Βενετία - Κέρκυρα. Συγκριτικά, το δρομολόγιο Κέρκυρα - Ανκόνα - Κέρκυρα, το ίδιο έτος, έχει κατά μέσον όρο [...] επιβάτες, [...] ΙΧ οχήματα και [...] φορτηγά, ετησίως ανά κατεύθυνση (στοιχεία 2022). Η ισχνότητα του δρομολογίου συγκριτικά με άλλα δρομολόγια στην Αδριατική προκύπτει και από το γεγονός ότι τα εισιτήρια επιβατών στο δρομολόγιο Κέρκυρα - Βενετία - Κέρκυρα, το 2022, αποτέλεσαν μόλις το [...] % των εισιτηρίων επιβατών του συνόλου των δρομολογίων της Αδριατικής όπου δραστηριοποιούνται τα Μέρη (προς/από Ανκόνα, προς/από Βενετία, προς/από Μπάρι). Σημειώνεται ότι το υπό εξέταση δρομολόγιο χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, δεδομένου ότι η ANEK δραστηριοποιείται σε αυτό μόνο το δεύτερο και το τρίτο τρίμηνο ετησίως<sup>403</sup>.

404. Λόγω της πολύ χαμηλής κίνησης και της εποχικότητας που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο δρομολόγιο, εκτιμάται ότι η ΑΤΤΙCΑ δεν θα είχε το κίνητρο να δραστηριοποιηθεί σε αυτήν τη σχετική αγορά, παράλληλα με την ANEK ή με οποιαδήποτε άλλη ακτοπλοϊκή εταιρεία. Και τούτο διότι σε ένα δρομολόγιο τόσο χαμηλής κίνησης, και ενώ δραστηριοποιείται ήδη μία ακτοπλοϊκή εταιρεία, δεν θα ήταν εύλογο από επιχειρηματικής και οικονομικής άποψης, να δραστηριοποιηθεί και δεύτερη εταιρεία. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, τα τελευταία χρόνια, δεν έχει δραστηριοποιηθεί καμία άλλη ανταγωνίστρια εταιρεία των Μερών στην Αδριατική, ήτοι ούτε η GRIMALDI, ούτε η MINOAN ούτε η VENTOURIS. Τέλος, η απουσία ενδιαφέροντος δραστηριοποίησης εκ μέρους της ΑΤΤΙCΑ και ότι η τελευταία δεν αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της ANEK στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η ΑΤΤΙCΑ, ούτε πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας, δραστηριοποιείτο στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή<sup>404, 405</sup>. Για τους ως άνω λόγους, εκτιμάται ότι η ΑΤΤΙCΑ δεν δύναται να θεωρηθεί δυνητικός ανταγωνιστής της ANEK στην υπό εξέταση σχετική αγορά, ο οποίος εξαλείφεται και ως εκ τούτου η υπό κρίση συγκέντρωση δεν περιορίζει τον ανταγωνισμό σε αυτήν.

<sup>402</sup> Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπήςς Μ.5440 LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, παρ. 191 επόμε.

<sup>403</sup> Βλ. ενότητα ΙΧ.3.1.

<sup>404</sup> Βλ. απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπήςς Μ.5440 LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, παρ. 193. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το γεγονός ότι οι υπό συγχώνευση εταιρείες, πριν τη σύσταση κοινοπραξίας μεταξύ τους, δεν δραστηριοποιούντο παράλληλα στην υπό αξιολόγηση δρομολογιακή γραμμή και δραστηριοποιείτο μόνο μία εκ των δύο, ενισχύει το συμπέρασμα ότι η μία εταιρεία δεν αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της άλλης.

<sup>405</sup> Βλ. υπ' αρ. 4698/12.6.2023 επιστολή των Μερών.

ΧΙ.5.2.4 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Μπάρι- Πάτρα/ Ηγουμενίτσα - Μπάρι - Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα - Μπάρι - Κέρκυρα, στα οποία δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ

405. Αντίστοιχα με το δρομολόγιο Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα, στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές δραστηριοποιείται μόνο η ΑΤΤΙCΑ, υπό την έννοια ότι μόνο η ΑΤΤΙCΑ δρομολογεί πλοία, ενώ η ANEK πωλεί εισιτήρια για τις εν λόγω γραμμές στον ιστότοπό της, στο πλαίσιο των συμφωνημένων όρων της Κοινοπραξίας, κατά τα αναφερθέντα στην Ενότητα ΙΙΙ. Δεδομένου ότι ελλείπει ο πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των Μερών λόγω της Κοινοπραξίας, η εξεταζόμενη συναλλαγή θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι εμποδίζει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μόνον εάν είχε ως αποτέλεσμα την εξάλειψη της ANEK ως δυνητικού ανταγωνιστή της ΑΤΤΙCΑ από το ως άνω δρομολόγιο<sup>406</sup>.

406. Επί τη βάση των στοιχείων του φακέλου, η χρηματοοικονομική κατάσταση της ANEK είναι εξαιρετικά αδύναμη τα τελευταία αρκετά χρόνια. Χαρακτηρίζεται από δυσμενή κεφαλαιακή διάρθρωση, με έντονα αρνητικά ίδια κεφάλαια και αντίστοιχα κεφάλαια κίνησης, αδυναμία ομαλής εξυπηρέτησης των συνολικών υποχρεώσεων της και πιεστικές ανάγκες ρευστότητας που απειλούν την λειτουργία της. Το γεγονός αυτό επηρέασε αρνητικά και τον στόλο της ANEK, ο οποίος ξεκίνησε να μειώνεται ήδη από τα πρώτα έτη λειτουργίας της Κοινοπραξίας με την μεταβίβαση πλοίων και ο οποίος διαχρονικά μειώθηκε αισθητά, από [...] πλοία το 2013 (ιδιόκτητα και ναυλωμένα) σε [...] πλοία το 2022 (ιδιόκτητα και ναυλωμένα)<sup>407</sup>. Ως το πιο πρόσφατο παράδειγμα αναφέρεται αυτό του πλοίου ASTERION II, το οποίο ναύλωνε μέχρι τον Φεβρουάριο 2022 η ANEK και το οποίο, λόγω αδυναμίας άσκησης από την εταιρεία του δικαιώματος εξαγοράς του συνεπεία των σοβαρών οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, ναυλώνεται πλέον από την ΑΤΤΙCΑ. Επιπλέον, στο δρομολόγιο Πάτρα - Μπάρι - Πάτρα, πέραν της ΑΤΤΙCΑ, δραστηριοποιείται και η ανταγωνίστρια εταιρεία GRIMALDI ενώ στα δρομολόγια Ηγουμενίτσα - Μπάρι - Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα - Μπάρι - Κέρκυρα, πέραν της ΑΤΤΙCΑ, δραστηριοποιείται και η VENTOURIS. Ως εκ τούτου, απουσία της Κοινοπραξίας, πιθανολογείται ότι δεν επρόκειτο να εισέλθει και να δραστηριοποιηθεί η ANEK στα σχετικά δρομολόγια αφενός, διότι σε αυτά δραστηριοποιούνται ήδη δύο ακόμα ακτοπλοϊκές εταιρείες, και ενδεχομένως κάτι τέτοιο δεν θα ήταν σκόπιμο επιχειρηματικά και αφετέρου, λόγω της οικονομικής της κατάστασης, δεν θα είχε την δυνατότητα να εισέλθει σε αυτά, επεκτείνοντας τις δρομολογιακές της γραμμές με νέα πλοία. Τέλος, η εκτίμηση ότι η ANEK δεν θα ενδιαφερόταν να δραστηριοποιηθεί στις συγκεκριμένες γραμμές και κατά συνέπεια δεν αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της ΑΤΤΙCΑ σε αυτές, επιρρωνύεται και από το γεγονός

<sup>406</sup> Βλ. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπήςς, Μ.5440 LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, παρ. 191.

<sup>407</sup> Βλ. την υπ' αρ.2328/17.03.2023.επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών και Παράρτημα Δ. εξέλιξης του στόλου της ANEK.

ότι η ANEK, ούτε πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας, δραστηριοποιούταν σε κανένα από τα υπό εξέταση δρομολόγια<sup>408, 409</sup>.

407. Σημειώνεται ότι, κατά την άποψη της NOBEL (VENTOURIS)<sup>410</sup> αναφορικά με τις επιπτώσεις της εν λόγω συγκέντρωσης στη γραμμή Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα - Μπάρι στην οποία δραστηριοποιείται η εταιρεία, αλλά και γενικότερα στις γραμμές διασύνδεσης λιμένων Ελλάδας-Ιταλίας, η ελαστικότητα ζήτησης σε σχέση με την τιμή εξαρτάται από την εποχικότητα, υπό την έννοια ότι κατά την καλοκαιρινή περίοδο, ιδιαίτερα τον Αύγουστο, όπου η ζήτηση είναι σταθερή, η ελαστικότητα είναι μειωμένη. Η NOBEL προσθέτει ότι για την ίδια υφίσταται «πιστή πελατεία» λόγω της μακροχρόνιας και ευρείας αναγνώρισης και αποδοχής που απολαμβάνει στη σχετική αγορά (Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα - Μπάρι) το εμπορικό σήμα VENTOURIS FERRIES υπό το οποίο δραστηριοποιούνται τα υπό τη διαχείριση της εταιρείας πλοία, καθώς το εν λόγω σήμα έχει ταυτιστεί στη συνείδηση του καταναλωτικού κοινού με «ταξίδι με ασφάλεια στην γραμμή Ηγουμενίτσα-Μπάρι, από αξιόπιστη εταιρεία σε ανταγωνιστική τιμή». Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η εν λόγω συγκέντρωση δεν θα έχει καμία αντιανταγωνιστική επίπτωση ούτε στην NOBEL, ανταγωνίστρια της ΑΤΤΙCΑ στην ως άνω γραμμή ούτε και στον ανταγωνισμό εν γένει στην εν λόγω σχετική αγορά.

ΧΙ.5.2.5 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Ανκόνα - Πάτρα/Ηγουμενίτσα -Ανκόνα- Ηγουμενίτσα/Κέρκυρα -Ανκόνα- Κέρκυρα, στα οποία δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη

408. Στις ως άνω δρομολογιακές γραμμές, δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη, η κάθε εταιρεία με το δικό της πλοίο, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, ήτοι με κοινή τιμολογιακή πολιτική και με την κάθε εταιρεία να πωλεί εισιτήρια στον ιστότοπό της για το πλοίο της άλλης εταιρείας. Δεδομένης της απουσίας πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των Μερών, λόγω της Κοινοπραξίας, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η συγκέντρωση περιορίζει τον ανταγωνισμό στην εν λόγω σχετική αγορά, μόνο εάν οδηγεί στην εξάλειψη, από το ως άνω δρομολόγιο, του ενός μέρους ως δυνητικού ανταγωνιστή του άλλου μέρους της συγκέντρωσης<sup>411</sup>.

409. Στις αγορές προς/από Ανκόνα, η κίνηση είναι η μεγαλύτερη συγκριτικά με τους υπόλοιπους προορισμούς της Αδριατικής (Μπάρι και Βενετία). Συγκεκριμένα, τα δρομολόγια από/προς Πάτρα και από/προς Ηγουμενίτσα για Ανκόνα, όπου ο αριθμός των επιβατών κυμαίνεται από [...] ανά κατεύθυνση (στοιχεία 2022), παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κίνηση. Το ίδιο ισχύει και ως προς τα ΙΧ οχήματα που κυμαίνονται από [...] ανά κατεύθυνση και τα φορτηγά που κυμαίνονται από [...] (στοιχεία 2022).

<sup>408</sup> Βλ. απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5440 LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES, παρ. 193.

<sup>409</sup> Βλ. υπ' αρ. 4698/12.6.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>410</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2364/20.03.2023 απαντητική επιστολή.

<sup>411</sup> Ο.π. παρ. 68 και Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Μ. 5181 DELTA AIRLINES/NORTHWEST AIRLINES, παρ. 32 - 33.

Αναφορικά με το δρομολόγιο από/προς Κέρκυρα, σε αυτό παρατηρείται μεν μικρότερος όγκος σε σχέση με τις άλλες δύο γραμμές (για το έτος 2022 και για κάθε κατεύθυνση περίπου [...], ενώ στα φορτηγά η κίνηση είναι εμφανώς μικρή με περίπου [...] φορτηγά), ωστόσο τουλάχιστον ως προς τους επιβάτες θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι το δρομολόγιο αυτό αποτελεί μία ικανοποιητική αγορά από πλευράς όγκου. Οι εν λόγω τρεις δρομολογιακές γραμμές εμφανίζουν υψηλή κίνηση τουριστών, ΙΧ οχημάτων και επαγγελματιών μεταφορέων και, ως εκ τούτου θεωρείται ότι άνευ της Κοινοπραξίας, οι δύο εταιρείες ΑΤΤΙCΑ και ANEK, θα δραστηριοποιούνταν στη συγκεκριμένη γραμμή η μία ανεξάρτητα από την άλλη, γεγονός το οποίο καθιστά κάθε μία εταιρεία δυνητικό ανταγωνιστή της άλλης. Σημειώνεται, άλλωστε, ότι πριν τη σύσταση της Κοινοπραξίας, δραστηριοποιούνταν στα δρομολόγια προς/από Ανκόνα και οι δύο εταιρείες, η κάθε μία ανεξάρτητα, γεγονός το οποίο ενισχύει την ως άνω άποψη<sup>412</sup>.

410. Το αθροιστικό μερίδιο της νέας οντότητας ξεπερνάει κατά μέσο όρο το [55-65%], κυμαινόμενο μεταξύ [55-65%] και [65-75%] και στις τρεις γραμμές, σε όλες τις αγορές (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών). Στις ως άνω αγορές, ως ανταγωνίστρια των Μερών εταιρεία δραστηριοποιείται μόνο η GRIMALDI, η οποία κατέχει το υπόλοιπο μερίδιο αγοράς, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ [25-35%] και [35-45%]. Στην, δε, αγορά των φορτηγών στη γραμμή Κέρκυρα-Ανκόνα, η οποία, όπως αναφέρθηκε, χαρακτηρίζεται από πολύ μικρό αριθμό φορτηγών, η νέα οντότητα κατέχει ποσοστό [95-100%], ενώ στο αντίστροφο δρομολόγιο το μερίδιό της μειώνεται σε ποσοστό [65-75%]. Εξάιρεση αποτελεί μόνο η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα - Ανκόνα - Ηγουμενίτσα, στην οποία η νέα οντότητα εμφανίζει αθροιστικό μερίδιο περίπου [15-25%] και η GRIMALDI μερίδιο [65-75%].

411. Ως εκ τούτου μπορεί να θεωρηθεί και μόνον λόγω του πολύ υψηλού μεριδίου αγοράς της νέας οντότητας, ότι θα έχει δεσπόζουσα θέση σε όλες τις ως άνω σχετικές αγορές, πλην της αγοράς θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα - Ανκόνα - Ηγουμενίτσα. Επιπλέον, το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας βαίνει αυξανόμενο τα τελευταία χρόνια, σχεδόν σε όλες τις ως άνω σχετικές αγορές (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά). Ο μοναδικός ανταγωνιστής των Μερών, - η GRIMALDI - έχει μεν σχετικά υψηλό μερίδιο αγοράς, το οποίο πιθανόν να είναι και αποτέλεσμα των ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκεί στην νέα οντότητα σε επίπεδο τιμών<sup>413</sup>, ωστόσο αυτό εμφανίζει σημαντική διαφορά από

<sup>412</sup> Βλ. υπ' αρ. 4698/12.6.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>413</sup> Εν προκειμένω σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από τις εταιρείες το 2022, για το δρομολόγιο Ανκόνα-Ηγουμενίτσα, η μέση τιμή αεροπορικού καθίσματος (προ τυχόν εκπτώσεων τον Αύγουστο), της GRIMALDI είναι [...] ευρώ και της Κοινοπραξίας [...] ευρώ, ενώ όσον αφορά το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Ανκόνα η μέση τιμή της GRIMALDI είναι [...] ευρώ και αυτή της Κοινοπραξίας [...] ευρώ. Για τα έτη 2019-2021 οι τιμές επιβάτη της GRIMALDI είναι επίσης χαμηλότερες κατά μέσο όρο για τα δύο ως άνω δρομολόγια (βλ. τις υπ' αρ. 3124/19.4.2023 της ΜΙΝΟΑΝ για λογαριασμό της GRIMALDI και 2328/17.3.2023 επι-

το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας ενώ το έτος 2022 εμφανίζεται σε κάποιες εξ' αυτών να μειώνεται αρκετά σε σχέση με το προηγούμενο έτος<sup>414</sup>. Πρόκειται για αγορές όπου δραστηριοποιούνται σταθερά οι ίδιες εταιρείες τα τελευταία τέσσερα χρόνια και υπό αυτό το πρίσμα δεν αναμένεται να εισέλθει κάποιος νέος ανταγωνιστής ο οποίος θα μπορούσε να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στη νέα οντότητα. Η άποψη αυτή εκφράζεται και από την GRIMALDI, η οποία αναφέρει ότι αν και δεν υφίστανται εμπόδια εισόδου στις εν λόγω αγορές, καθώς είναι ανοιχτές, ωστόσο δεν υπάρχουν ενδείξεις εισόδου νέων ανταγωνιστών<sup>415</sup>.

412. Περαιτέρω, σημειώνεται ότι στο σύνολο των αγορών από/προς Ανκόνα (από/προς Πάτρα, από/προς Ηγουμενίτσα, από/προς Κέρκυρα) η ζήτηση προέρχεται κατά κύριο λόγο από τουρίστες και μεταφορικές εταιρείες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων. Πρόκειται για πελάτες οι οποίοι δεν έχουν διαπραγματευτική δύναμη έναντι των Μερών ή έχουν περιορισμένη, στην περίπτωση των μεταφορικών εταιρειών, και οι οποίοι, ως συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης, θα έχουν μία μόνη εναλλακτική επιλογή θαλάσσιας μεταφοράς.

413. Ενόψει των προαναφερθεισών συνθηκών και ιδίως των διαχρονικά υψηλών αθροιστικών μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του [55-65%] βάσει στοιχείων του 2022), της εξαλειψής ενός δυνητικού ανταγωνιστή (δεδομένου ότι η ικανοποιητική κίνηση θα έδινε το κίνητρο σε κάθε Μέρος να λειτουργήσει ανεξάρτητα), της απόστασης της νέας οντότητας από τον μοναδικό επόμενο ανταγωνιστή, της απουσίας εισόδου νέων εταιρειών στις εν λόγω γραμμές και της έλλειψης αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας σε όλες τις επιμέρους σχετικές αγορές για τα δρομολόγια Πάτρα - Ανκόνα - Πάτρα, Ηγουμενίτσα - Ανκόνα - Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα - Ανκόνα - Κέρκυρα, στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, πλην της μεταφοράς φορτηγών στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα- Ανκόνα - Ηγουμενίτσα.

414. Όπως προαναφέρθηκε, στη θαλάσσια μεταφορά φορτηγών στη γραμμή Ηγουμενίτσα - Ανκόνα - Ηγουμενίτσα, η συγκέντρωση δεν αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας, καθώς το συνδυαστικό μερίδιο των συμμετεχουσών εταιρειών είναι μικρότερο του [...] % και έχει μειωθεί αισθητά τα τελευταία δύο χρόνια (2021-2022). Επιπλέον, η νέα οντότητα μετά τη συγκέντρωση θα κατέχει μερίδιο αγοράς κατά πολύ μικρότερο ([...] ποσοστιαίες μονάδες) από την προπορευόμενη GRIMALDI. Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία δύο χρόνια, γεγονός το οποίο καταδεικνύει τη δυναμική της ανταγωνίστριας εταιρείας.

στολή των Μερών).

<sup>414</sup> Σημειώνεται ότι για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, ο στόλος της εταιρείας το 2022 παρουσιάζει διαφοροποίηση σε σχέση με το 2021.

<sup>415</sup> Βλ. παρ. 281.

415. Όσον αφορά στα τυχόν συντονισμένα αποτελέσματα της συγκέντρωσης, σημειώνεται ότι το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας ([55-65%]/[65-75%]) έχει πολύ σημαντική διαφορά από το μερίδιο αγοράς του μοναδικού ανταγωνιστή GRIMALDI ([25-35%]/35-45%) και άρα υφίσταται μεγάλη ασυμμετρία μεταξύ τους. Επιπλέον, τα μερίδια αγοράς δεν είναι σταθερά - τα μερίδια της GRIMALDI μειώθηκαν ενώ της νέας οντότητας αυξήθηκαν - και υφίστανται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ τους, γεγονός το οποίο αποτελεί ένδειξη ότι η αγορά είναι ανταγωνιστική και συνηγορεί κατά της θεμελίωσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης σε αυτή. Περαιτέρω σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των δύο οντοτήτων. Επομένως, παρά τον υψηλό βαθμό διαφάνειας που υφίσταται στις αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων, δεδομένου ότι οι βασικές τιμές εισιτηρίων και οι τυχόν εκπτώσεις δημοσιοποιούνται, με τη σύγκριση τιμών να είναι εύκολη, εκτιμάται ότι ο συντονισμός δεν είναι πιθανός. Πέραν των ανωτέρω, ως προς την αγορά μεταφοράς φορτηγών στη γραμμή Κέρκυρα - Ανκόνα - Κέρκυρα, όπου το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας ανέρχεται σε [65-75%] και [95-100%], αντίστοιχα στην κάθε κατεύθυνση, η ασυμμετρία των μεριδίων αγοράς με τον εναπομείναντα ανταγωνιστή είναι ακόμη μεγαλύτερη, καθιστώντας τον συντονισμό ιδιαίτερα δύσκολο.

416. Ως προς τη θαλάσσια μεταφορά φορτηγών στην αγορά Ηγουμενίτσα - Ανκόνα - Ηγουμενίτσα, καθώς το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας δεν είναι υψηλό, δεν αξιολογείται πιθανή η ανάπτυξη συντονισμένων αποτελεσμάτων. Και τούτο διότι το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας δεν ξεπερνάει, βάσει στοιχείων του 2022, το [...] %, ενώ υπάρχει πολύ μεγάλη διαφορά από τον πρώτο σε μέγεθος ανταγωνιστή GRIMALDI και συνεπώς πολύ μεγάλη ασυμμετρία μεταξύ των δύο οντοτήτων, καθιστώντας τον συντονισμό μεταξύ τους μη πιθανό. Για τους ως άνω λόγους, εκτιμάται ότι δεν υφίσταται πιθανότητα συντονισμού στις γραμμές από/προς Ανκόνα, σε όλες τις αγορές (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά).

ΧΙ.5.2.6 Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις στα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα -Βενετία - Πάτρα/ Ηγουμενίτσα -Βενετία- Ηγουμενίτσα, στα οποία δραστηριοποιούνται και τα δύο μέρη

417. Στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές δραστηριοποιούνται και τα δύο Μέρη, η κάθε εταιρεία με το δικό της πλοίο, η ΑΤΤΙCΑ με ένα πλοίο, και αντιστοίχως η ΑΝΕΚ πλέον με ένα πλοίο ενώ μέχρι τον Φεβρουάριο του 2022 δραστηριοποιούταν μόνη της με δύο πλοία και η ΑΤΤΙCΑ με κανένα πλοίο. Τα Μέρη δραστηριοποιούνται στις δύο δρομολογιακές γραμμές, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, ήτοι με κοινή τιμολογιακή πολιτική και με την κάθε εταιρεία να πωλεί, στον ιστότοπό της, εισιτήρια για το πλοίο της άλλης εταιρείας. Η ιδιαιτερότητα των συγκεκριμένων δρομολογίων έγκειται στο γεγονός ότι η ΑΤΤΙCΑ ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στα εν λόγω δρομολόγια σχετικά πρόσφατα και αφού ναύλωσε το πλοίο ΑΣΤΕΡΙΟΝ ΙΙ (Φεβρουάριος 2022) το οποίο μέχρι τότε ναύλωνε η ΑΝΕΚ, η οποία λόγω της δυσχερούς οικονομικής της κατάστασης δεν μπόρεσε να ασκήσει το



δικαίωμα εξαγοράς του. Η ΑΤΤΙCΑ πριν τη ναύλωση του ASTERION II, δραστηριοποιείτο σποραδικά στις δύο αγορές με ένα πλοίο, το οποίο δρομολογήθηκε στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας σε αντικατάσταση πλοίων της ANEK, τα οποία είχαν διακόψει τα δρομολόγια τους για την ετήσια συντήρησή τους<sup>416</sup>.

418. Δεδομένης της απουσίας πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των Μερών, λόγω της Κοινοπραξίας, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η συγκέντρωση περιορίζει τον ανταγωνισμό στις συγκεκριμένες αγορές, μόνον εάν αυτή οδηγεί στην εξάλειψη του ενός μέρους ως δυνητικού ανταγωνιστή του έτερου μέρους της συγκέντρωσης.

419. Οι συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές εμφανίζουν αρκετή κίνηση, παρότι όπως αναφέρεται ανωτέρω, η Βενετία αποτελεί μικρότερη αγορά σε σχέση με το Μπάρι και την Ανκόνα. Ο αριθμός των επιβατών κυμαίνεται από [...] ανά κατεύθυνση (στοιχεία 2022), ο αριθμός ΙΧ οχημάτων από [...] ανά κατεύθυνση (στοιχεία 2022) και τα φορτηγά, στο δρομολόγιο Ηγουμενίτσα - Βενετία - Ηγουμενίτσα, κυμαίνονται από [...] ανά κατεύθυνση (στοιχεία 2022). Οι εν λόγω δρομολογιακές γραμμές εμφανίζουν αρκετή κίνηση τουριστών, ΙΧ οχημάτων και επαγγελματιών μεταφορέων. Ως εκ τούτου εκτιμάται ότι άνευ της Κοινοπραξίας, οι δύο εταιρείες ΑΤΤΙCΑ και ANEK, θα δραστηριοποιούταν η μία ανεξάρτητα από την άλλη, γεγονός το οποίο καθιστά κάθε μία εταιρεία δυνητικό ανταγωνιστή της άλλης. Ενδεικτικό, άλλωστε, του ενδιαφέροντος και της δυνατότητας της ΑΤΤΙCΑ να δραστηριοποιηθεί στις ως άνω γραμμές ανεξάρτητα από την ANEK σε περίπτωση απουσίας της Κοινοπραξίας, είναι το γεγονός ότι, όπως προαναφέρθηκε, κατόπιν της αδυναμίας εκτέλεσης δρομολογίων εκ μέρους της ANEK (λόγω μη δυνατότητάς της εξαγοράς του ASTERION II, το οποίο ναύλωνε), η ΑΤΤΙCΑ έσπευσε να καλύψει το κενό που δημιουργήθηκε από την απουσία ενός εκ των δύο πλοίων, τα οποία ήταν δρομολογημένα στις ως άνω γραμμές.

420. Το αθροιστικό μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας είναι 100%, στις δύο γραμμές (Πάτρα-Βενετία-Πάτρα και Ηγουμενίτσα-Πάτρα-Βενετία) σε όλες τις αγορές (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών), πλην της μεταφοράς φορτηγών στην αγορά Πάτρα - Βενετία - Πάτρα. Στις πέντε αυτές αγορές δεν δραστηριοποιείται καμία άλλη εταιρεία, συνεπώς η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε μονοπώλιο. Η εταιρεία GRIMALDI δραστηριοποιείτο και σε αυτές τις αγορές, μέχρι και το 2020, αλλά έκτοτε δραστηριοποιείται μόνο στη γραμμή Πάτρα - Βενετία - Πάτρα και μόνο με πλοία Ro-Ro, κατέχοντας μάλιστα πολύ υψηλό μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται το έτος 2022 περίπου σε [65-75%] για τις δύο κατευθύνσεις ενώ το αθροιστικό μερίδιο της νέας οντότητας ανέρχεται σε ποσοστό περίπου [25-35%].

421. Στο σύνολο των γραμμών από/προς Βενετία (από/προς Πάτρα, από/προς Ηγουμενίτσα) η ζήτηση προέρχεται κατά κύριο λόγο από τουρίστες και μεταφορικές εταιρίες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών

<sup>416</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4840/15.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων. Πρόκειται για πλάτες που δεν έχουν διαπραγματευτική δύναμη έναντι των Μερών ή έχουν περιορισμένη, στην περίπτωση των μεταφορικών εταιρειών, οι οποίοι ως συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης, στην πρώτη περίπτωση δεν θα έχουν καμία εναλλακτική επιλογή θαλάσσιας μεταφοράς, πλην της νέας οντότητας, και στη δεύτερη περίπτωση θα έχουν μόνο μία εναλλακτική.

422. Ενόψει των ανωτέρω και κυρίως λόγω της θέσης της νέας οντότητας, η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλίου της νέας οντότητας στις αγορές Πάτρα - Βενετία - Πάτρα, Ηγουμενίτσα - Βενετία - Ηγουμενίτσα, σε όλες τις αγορές, πλην της αγοράς μεταφοράς φορτηγών στην αγορά Πάτρα - Βενετία - Πάτρα.

423. Στην γραμμή Πάτρα - Βενετία - Πάτρα, στη θαλάσσια μεταφορά φορτηγών, η συγκέντρωση δεν αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας, καθώς το συνδυαστικό μερίδιο των συμμετεχουσών εταιρειών είναι περίπου [25-35%]. Επιπλέον, η νέα οντότητα μετά τη συγκέντρωση θα κατέχει μερίδιο αγοράς κατά πολύ μικρότερο ([...] ποσοστιαίες μονάδες) από την μοναδική ανταγωνίστρια GRIMALDI. Το μερίδιο αγοράς της GRIMALDI στην εν λόγω αγορά αυξήθηκε τα τελευταία δύο χρόνια λόγω δραστηριοποίησής της σε αυτήν μόνο με RO-RO, γεγονός το οποίο καταδεικνύει τη δυναμική της ανταγωνίστριας στην μεταφορά φορτηγών.

424. Όσον αφορά στα τυχόν συντονισμένα αποτελέσματα της συγκέντρωσης στη θαλάσσια μεταφορά φορτηγών, δεν αξιολογείται ως πιθανή η ανάπτυξη τέτοιων αποτελεσμάτων. Και τούτο διότι η νέα οντότητα θα κατέχει, βάσει στοιχείων του 2022, μερίδιο αγοράς [25-35%], ενώ θα υπάρχει μεγάλη διαφορά, από τον πρώτο σε μέγεθος ανταγωνιστή GRIMALDI και συνεπώς μεγάλη ασυμμετρία μεταξύ των δύο οντοτήτων, η οποία καθιστά τον συντονισμό μεταξύ τους μη πιθανό.

#### XI.5.3 Επιπτώσεις στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

425. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δραστηριοποιούνται τόσο η ΑΤΤΙCΑ όσο και η ANEK, μέσω της θυγατρικής της ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ, η οποία είναι η πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου ΠΡΕΒΕΛΗΣ. Στην εν λόγω αγορά οι εταιρείες δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα η μία από την άλλη, καθώς αυτή δεν καταλαμβάνεται από τη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ των Μερών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας. Συνεπώς, στην παρούσα ενότητα, εξετάζεται κατά πόσο υφίσταται πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των Μερών.

426. Με βάση τα στοιχεία που παρατίθενται ανωτέρω (Πίνακας 72) το αθροιστικό μερίδιο της νέας οντότητας ανέρχεται σε [35-45%] το 2022, ενώ το επαυξητικό μερίδιο συνεπεία της συγκέντρωσης ανέρχεται σε [...], το οποίο εκτιμάται ως σχετικά χαμηλό. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙCΑ για το διάστημα 2020-2022 μειώθηκε από [35-45%] το 2020, σε [25-35%]

το 2022, ενώ το σύνολο των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά το 2022 ανέρχεται σε 48, με την πλειοψηφία αυτών να έχουν ατομικό μερίδιο αγοράς έως [0-5]% και να αποτελούν, αθροιστικά, το [...] % της αγοράς.

427. Η ΑΤΤΙCΑ διατηρεί την πρώτη θέση στην εν λόγω αγορά ενώ τη δεύτερη θέση κατέχει η SEA JETS με μερίδιο αγοράς το οποίο αυξήθηκε από [15-25]% το 2020 σε [15-25]% το 2022. Στην τρίτη θέση κατατάσσεται η ANEK και η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ για το 2022. Το μερίδιο αγοράς της ANEK παρουσιάζει μικρή διακύμανση από [5-10%] το 2020 σε [5-10%] το 2021 και σε [5-10%] το 2022 ενώ σε κάθε περίπτωση δεν ξεπερνά το [5-10%]. Συνεπώς, η συγκέντρωση αφορά στη συγχώνευση του πρώτου με τον τρίτο ανταγωνιστή από πλευράς συνολικών επιδοτήσεων, κατόπιν κατακύρωσης διαγωνισμών ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

428. Σύμφωνα με τη νομολογία, μερίδια αγοράς της τάξης του 40% αξιολογείται ότι δεν δημιουργούν προβλήματα στον ανταγωνισμό όταν το επαυξητικό μερίδιο κυμαίνεται μεταξύ 5% και 10% και εφόσον συντρέχουν και άλλοι παράγοντες. Εν προκειμένω, το επαυξητικό μερίδιο δεν ξεπερνάει το [...]%. Επιπλέον, λόγω του ότι οι διαγωνισμοί ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας λαμβάνουν χώρα κάθε έτος και οι σχετικές συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ του Υπουργείου Ναυτιλίας και των ακτοπλοϊκών εταιρειών συνήθως έχουν ετήσια διάρκεια, τα μερίδια αγοράς δύνανται να έχουν μεταβλητότητα ανά έτος, εξαρτώμενα από την συμμετοχή μιας εταιρείας σε έναν διαγωνισμό και εν τέλει από την κατακύρωσή του σε αυτήν, τυχόν, δε, υψηλά μερίδια δεν φαίνεται να επηρεάζουν το κίνητρο των λοιπών ανταγωνιστών να συμμετέχουν και εντέλει να ανακηρύσσονται ανάδοχοι στους σχετικούς διαγωνισμούς. Συναφώς, σημειώνεται ότι παρότι η ANEK (ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ), κατά την περίοδο 2018-2022, συμμετείχε σταθερά στους διαγωνισμούς του Υπουργείου Ναυτιλίας και για συγκεκριμένα δρομολόγια, στον επαναληπτικό διαγωνισμό του 2023, δεν υπέβαλε προσφορά για αυτά. Ειδικότερα, κατόπιν της αύξησης της εβδομαδιαίας συχνότητας εξυπηρέτησης των εν λόγω δρομολογίων από δύο σε τρία και ειδικότερα του δρομολογίου Πειραιάς - Θήρα, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη (επαναληπτική) προκήρυξη του Υπουργείου Ναυτιλίας<sup>417</sup>, η ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ, λόγω [...], δεν μπορούσε να εκτελέσει το δρομολόγιο με την απαιτούμενη συχνότητα και καθώς δεν διέθετε άλλο διαθέσιμο πλοίο με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, ούτε και είχε την οικονομική δυνατότητα να ναυλώσει κάποιο άλλο, δεν υπέβαλε προσφορά ούτε στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ούτε σε κάποιο άλλο για τη δρομολογιακή περίοδο 2022-2023. Συνεπώς, το μερίδιο αγοράς της ANEK για το 2023 θα μεταβαλλόταν σε σχέση με το μερίδιο αγοράς της κατά τα προηγούμενα έτη.

429. Περαιτέρω, συνεκτιμάται το γεγονός ότι μετά τη συγκέντρωση θα εξακολουθεί να υπάρχει ένας σημαντικός ανταγωνιστής με σημαντικό στόλο, η SEA JETS,

η οποία κατέχει σημαντικό και, δη, αυξανόμενο μερίδιο αγοράς ([15-25]% το 2022 από [15-25]% το 2020). Συνεπώς, εκτιμάται ότι η SEA JETS αποτελεί μία ανταγωνιστική πίεση έναντι τυχόν μη συντονισμένων αντιανταγωνιστικών αποτελεσμάτων της συγκέντρωσης στην εξεταζόμενη αγορά.

430. Επιπλέον, ως προς την εγγύτητα των Μερών, σημειώνονται τα κατωτέρω: όπως προκύπτει από τα στοιχεία που περιέχονται στην ενότητα ΙΧ.4, η ΑΤΤΙCΑ και η ANEK δεν κατέθεσαν προσφορά για τα ίδια δρομολόγια στο πλαίσιο των διαγωνισμών που προκηρύχθηκαν κατά την περίοδο 2020-2022. Αντιθέτως, η SEA JETS υπέβαλε προσφορά στους εν λόγω διαγωνισμούς είτε ανταγωνιστικά προς την ΑΤΤΙCΑ είτε προς την ANEK. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι στο πλαίσιο του αρχικού διαγωνισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας<sup>418</sup> για τη δρομολογιακή περίοδο 2021-2022, η ΑΤΤΙCΑ υπέβαλε προσφορά για την εκτέλεση έξι δρομολογίων. Σε ένα εξ αυτών υπέβαλε προσφορά και η SEA JETS (μέσω [...]). Αντίστοιχα, η ANEK υπέβαλε προσφορά για την εκτέλεση δύο διαφορετικών δρομολογίων για τα οποία υπέβαλε προσφορά και η SEA JETS (μέσω [...]). Επιπλέον και αναφορικά με τη δρομολογιακή περίοδο 2020-2021<sup>419</sup>, η ΑΤΤΙCΑ υπέβαλε προσφορά για την εκτέλεση δεκατριών δρομολογίων. Σε δύο εξ αυτών υπέβαλε προσφορά και η SEA JETS (μέσω [...]). Αντίστοιχα, η ANEK υπέβαλε προσφορά για την εκτέλεση δύο διαφορετικών δρομολογίων για ένα εκ των οποίων υπέβαλε προσφορά και η SEA JETS (μέσω [...]). Ως εκ τούτου, παρότι τα Μέρη δραστηριοποιούνται στην υπό εξέταση σχετική αγορά, προκύπτει με σαφήνεια ότι δεν αποτελούν άμεσους ανταγωνιστές, υπό την έννοια ότι δεν ανταγωνίζονται άμεσα ως προς διεκδίκηση των ίδιων δρομολογιακών γραμμών. Εξάλλου, η συμμετοχή σε αυτού του είδους τους διαγωνισμούς απαιτεί έναν προγραμματισμό καθώς μια εταιρεία μπορεί να μην έχει πάντοτε διαθέσιμα πλοία για να συμμετέχει σε αυτούς ή ενδεχομένως θα πρέπει να επαναξιολογήσει την δραστηριοποίησή των πλοίων της σε άλλες γραμμές προκειμένου να απελευθερώσει συγκεκριμένα πλοία για να συμμετέχει σε αυτούς ή να χρειάζεται να ναυλώσει πλοία, και υπό αυτήν την έννοια η συμμετοχή της δεν δύναται να εκτείνεται σε όλες τις δρομολογιακές γραμμές που προκηρύσσονται. Συνεπώς, ενόψει των ανωτέρω δεν θεωρείται ότι μέσω της υπό εξέτασης συναλλαγής, εξαιρείται επί της ουσίας ένας άμεσος ανταγωνιστής της ΑΤΤΙCΑ στη συγκεκριμένη αγορά.

431. Εν όψει των ανωτέρω, επισημαίνονται επιπλέον τα εξής: η ANEK συμμετέχει στους διαγωνισμούς μέσω της ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ με το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ. Από τα υπόλοιπα πέντε πλοία που διαθέτει ο Όμιλος (ιδιοκτησίας της μητρικής ANEK) δύο εκτελούν τα δρομολόγια της Κρήτης (ένα με προορισμό το Ηράκλειο και ένα με προορισμό τα Χανιά) και δύο της Ιταλίας (ένα με προορισμό την Ανκόνα και ένα με προορισμό τη Βενετία), τα οποία

<sup>417</sup> Ο προηγούμενος διαγωνισμός του έτους 2022 κηρύχθηκε άγονος.

<sup>418</sup> Υπ' αρ.: 2252.1.1/42121/21/11-06-2021 προκήρυξη (ΑΔΑ: 90684653ΠΩ-ΩΣ6).

<sup>419</sup> Στο πλαίσιο του αρχικού διαγωνισμού Υπουργείου Ναυτιλίας υπ' αρ.: 2252.1.1/53239/20/17-08-2020 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΨΝΝΘ4653ΠΩ-ΞΙΗ)

δρομολόγια αποτελούν τον πυρήνα της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας, η οποία αναπτύσσεται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας ενώ το έκτο αντικαθιστά πλοία της εταιρείας σε περίπτωση π.χ. ακινησίας. Όσον αφορά στο πλοίο ΚΥΔΩΝ, [...]. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ είναι το μόνο διαθέσιμο πλοίο από τη μεριά του Ομίλου ANEK, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, το οποίο δύναται να συμμετέχει στους διαγωνισμούς ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας και κατά συνέπεια το μερίδιο αγοράς που διαμόρφωσε ο Όμιλος στο διάστημα 2020-2022 δεν προκύπτει ότι μπορεί να διευρυνθεί ουσιαστικά στο μέλλον, ανεξάρτητα από την υλοποίηση ή μη της αξιολογούμενης συναλλαγής.

432. Επισημαίνεται, περαιτέρω, ότι το ΠΡΕΒΕΛΗΣ είναι παλαιάς τεχνολογίας και μεγάλης ηλικίας πλοίο, γεγονός το οποίο αφενός μειώνει το ποσό της επιδότησης στο πλαίσιο των ΣΔΥ, καθώς αυτή συναρτάται και με την ηλικία του πλοίου, αφετέρου απαιτεί σημαντικές ανά έτος δαπάνες προκειμένου να είναι αξιόπλοο. Οι εν λόγω δαπάνες, σε συνδυασμό με τη δυσμενή χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου ANEK<sup>420</sup> και την περιορισμένη συνεισφορά του δρομολογίου (σε σχέση με τα δρομολόγια Κρήτης και Ιταλίας) στα αποτελέσματα εκμετάλλευσής του (τα τελευταία 3 χρόνια μάλιστα ήταν αρνητική), καθιστά αμφίβολη τη διατήρηση μελλοντικά της δυνατότητας αλλά και σκοπιμότητας κάλυψής τους από τον Όμιλο, με ενδεχόμενο αποτέλεσμα να απωλέσει τη θέση του στη σχετική αγορά.

433. Σε σχέση με τα εμπόδια εισόδου, όπως προκύπτει από το νομοθετικό πλαίσιο υπό ενότητα Χ.3, η εκτέλεση των δρομολογίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες γίνεται κατόπιν ανοιχτών διεθνών δημοσίων διαγωνισμών στους όρους των οποίων, δεν τίθενται περιορισμοί για τους συμμετέχοντες, ως προς την προέλευση (ελληνική ή αλλοδαπή εταιρεία), τη νομική μορφή, το μέγεθος από πλευράς εσόδων ή στόλου. Οι προδιαγραφές αφορούν κυρίως σε χαρακτηριστικά πλοίων. Μάλιστα, στις προκηρύξεις προβλέπεται εύρος χαρακτηριστικών για τα πλοία που δύνανται να συμμετέχουν (ως προς την παλαιότητα τους, το μέγεθος, την ταχύτητά τους κ.α.) τα οποία λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του μισθώματος που θα καταβληθεί τελικά στις μειοδότες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Συνεπώς, στην εν λόγω σχετική αγορά, η είσοδος νέων επιχειρήσεων, υπό την έννοια της συμμετοχής και διεκδίκησης δρομολογίων, είναι ελεύθερη χωρίς εμπόδια εισόδου. Στο ίδιο πλαίσιο, σημειώνεται ότι η μικρή κατ'αρχάς διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ενισχύει τη δυνατότητα αναδιαμόρφωσης των δεδομένων της αγοράς, δίνοντας την ευκαιρία και σε νέους ανταγωνιστές να διεκδικήσουν την εκτέλεση δρομολογίων. Τέλος, επισημαίνεται ο σχετικά μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών εταιρειών που συμμετέχουν τα τελευταία χρόνια σε διαγωνισμούς (2020-2022), με πε-

ρισσότερες από σαράντα οκτώ διαφορετικές εταιρείες ανά έτος να αναλαμβάνουν να εκτελέσουν τα κατά περίπτωση κατακυρωθέντα δρομολόγια. Ο μεγάλος αριθμός των προκηρυσσόμενων δρομολογίων οφείλεται σίγουρα και στις ιδιαιτερότητες των μεταφορικών αναγκών του δικτύου των νησιών της ελληνικής επικράτειας, συνηγορεί, δε καταφανώς υπέρ της απουσίας εμποδίων εισόδου στη σχετική αγορά. Πάντως, σε κάθε περίπτωση ο βαθμός επαναληψιμότητας του ενδιαφέροντος εταιρειών να συμμετέχουν στους ανά έτος διαγωνισμούς κατά προτεραιότητα στα ίδια δρομολόγια, θεωρείται εύλογος και αναμενόμενος, καθότι βοηθάει τις εταιρείες στη δημιουργία οικονομικών κλίμακας, σε σχέση κάποιες φορές και με την εκτέλεση συνδυαστικών δρομολογίων. Εξάλλου και το Υπουργείο Ναυτιλίας σημειώνει ότι αποτέλεσμα της ανοιχτής διαγωνιστικής διαδικασίας είναι, σε πολλές ακτοπλοϊκές γραμμές, να υφίσταται ενδιαφέρον από περισσότερες από μια πλοιοκλήτριες εταιρείες, χωρίς να υπάρχει καμία απολύτως «ένδειξη μονοπωλιακής ή και ολιγοπωλιακής πολιτικής» από ομίλους εταιρειών.

434. Αναφορικά με την πιθανότητα συντονισμού μεταξύ της νέας οντότητας και των λοιπών ανταγωνιστών στη συγκεκριμένη σχετική αγορά, σημειώνεται ότι η δεύτερη μεγαλύτερη SEAJETS, έχει αρκετά χαμηλότερο μερίδιο αγοράς ([15-25]%) σε σχέση με τη νέα οντότητα ([35-45%]) (στοιχεία 2022). Συνεπώς, εμφανίζεται μεγάλη ασυμμετρία τόσο μεταξύ τους όσο και με τους λοιπούς ανταγωνιστές της, οι οποίοι κατέχουν σημαντικά χαμηλότερα μερίδια αγοράς, γεγονός το οποίο καθιστά το συντονισμό μεταξύ τους μη πιθανό. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώνεται ότι, στην αγορά συμβάσεων δημόσιας ανάθεσης, πέραν της νέας οντότητας, τα σχετικά υψηλά μερίδια αγοράς κατέχουν οι εξής τρεις: η SEAJETS, η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ και η ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΦΝΙΩΤΙΣΣΑ οι οποίες κατέχουν αθροιστικά [35-45]% μερίδιο αγοράς, ενώ καταλείπεται σημαντικό ανταγωνιστικό περιθώριο (περίπου [15-25]%) σε λοιπές ακτοπλοϊκές εταιρείες, γεγονός το οποίο καθιστά ούτως ή άλλως τον συντονισμό ασταθή.

435. Επικουρικά, σημειώνεται ότι κανένας από τους ανταγωνιστές δεν εξέφρασε προβληματισμούς ως προς αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα της συγκέντρωσης στην εξεταζόμενη σχετική αγορά.

436. Εν όψει των προαναφερθεισών συνθηκών και ιδίως του σχετικά χαμηλού επαυξητικού μεριδίου αγοράς σε συνδυασμό με τη μεταβλητότητα των μεριδίων αγοράς, της ύπαρξης μερικών σημαντικών και πολλών μικρότερων ανταγωνιστών στην αγορά, των ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούνται λόγω της συχνότητας των διαγωνισμών που προκηρύσσονται, καθώς πολλοί εξ'αυτών είναι ετήσιοι, της μη εγγύτητας των Μερών και της έλλειψης νομικών εμποδίων εισόδου, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να επιφέρει αντι-ανταγωνιστικά (συντονισμένα ή μη) αποτελέσματα στην εξεταζόμενη αγορά.

437. Τέλος, αναφορικά με τον ισχυρισμό της SEAJETS και των Τρίτων ότι η εν λόγω συγκέντρωση θα οδηγήσει σε περαιτέρω ενδυνάμωση της επιρροής του Ομίλου

<sup>420</sup> Ειδικότερα, η ανταγωνιστικότητα του Ομίλου ANEK επηρεάζεται αρνητικά από την κακή και διαρκώς επιδεινούμενη χρηματοοικονομική του κατάσταση, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία χρόνια. Η ως άνω εξέλιξη έχει επηρεάσει αρνητικά και την πιστοληπτική του ικανότητα, [...].

ΑΤΤΙΤΑ στον Σ.Ε.Ε.Ν και στο Σ.Α.Σ, λόγω του αριθμού των μελών της νέας οντότητας που θα εκπροσωπούνται σε αυτά, λεκτέα είναι τα εξής: ο εν λόγω ισχυρισμός δεν συνδέεται αιτιωδώς με την συγκέντρωση και τις συνέπειές της στον ανταγωνισμό αλλά αφορά σε θέματα εκπροσώπησης ενός φορέα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στα θεσμικά όργανα της Πολιτείας και στην τήρηση των εσωτερικών κανόνων και διαδικασιών του εν λόγω φορέα και δεν εμπίπτουν στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, λαμβάνοντας δε υπόψιν ότι δεν έχει προσκομισθεί οποιοδήποτε άλλο στοιχείο. Σε κάθε περίπτωση, το καταστατικό του Σ.Ε.Ε.Ν ορίζει ότι [...]. Ως εκ τούτου, οι ΑΤΤΙΤΑ και ΑΝΕΚ, ως όμιλοι εταιρειών κατά τα ΔΛΠ, εκλέγουν στο ΔΣ του Σ.Ε.Ε.Ν τέτοιο αριθμό μελών ανά κλάδο όσοι οι κλάδοι στους οποίους δραστηριοποιούνται<sup>421</sup>. Αναφορικά, δε, με το Σ.Α.Σ., κατά την ακροαματική, δε, διαδικασία ο μάρτυρας [...] του υπουργείου Ναυτιλίας, σε σχετική ερώτηση αναφορικά με τον αριθμό και τις ιδιότητες των μελών που απαρτίζουν το Σ.Α.Σ ανέφερε ότι το Συμβούλιο αποτελείται από 31 μέλη από ένα ευρύ σύνολο φορέων όπως την ΚΕΔΕ, Εμπορικά, Ξενοδοχειακά και Ναυτικά Επιμελητήρια, το Σ.Ε.Ε.Ν, την Ένωση Πλοιοκτητών, εκπροσώπους Συνδέσμων και Ομοσπονδιών Ναυτικών Πρακτόρων, Τουριστικών Γραφείων, Εμπορευματικών Μεταφορών, το ΤΕΕ, Γενικούς Γραμματείς και Διευθυντές του Υπουργείου Ναυτιλίας και της Λιμενικής Αστυνομίας και ως εκ τούτου οι αποφάσεις ενός τόσο ευρέως αριθμητικά και ποιοτικά σώματος δεν δύναται να καθορίζονται από τους δύο εκπροσώπους του Σ.Ε.Ε.Ν σε αυτό (εν προκειμένω της νέας οντότητας). Σε κάθε, δε, περίπτωση από την ακροαματική προέκυψε ότι σε περίπτωση που στο Σ.Α.Σ συζητείται θέμα το οποίο αφορά σε εταιρεία, μέλος της οποίας εκπροσωπεί το Σ.Ε.Ε.Ν στο Σ.Α.Σ, (εν προκειμένω της ΑΤΤΙΤΑ ή/και της ΑΝΕΚ), το εν λόγω μέλος του Σ.Ε.Ε.Ν απέχει από τη συζήτηση<sup>422</sup>. Κατά συνέπεια, ο σχετικός ισχυρισμός δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

## XII ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

438. Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, μία συγκέντρωση η οποία κατά τα άλλα δημιουργεί προβλήματα ανταγωνισμού, μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την αγορά, αν μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι προβληματική<sup>423</sup>.

439. Το επιχείρημα της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης προβλήθηκε για πρώτη φορά επιτυχώς ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1993 στην υπόθεση Kali and Salz<sup>424</sup> και, έκτοτε, το εν λόγω επιχείρημα έχει γίνει δεκτό από την Ε.Επ. σε ορισμένες υποθέσεις. Σε συνέχεια της θεμελίωσης του εν λόγω επιχειρήματος στις αποφάσεις της Ε.Επ. και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, οι Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζο-

ντίων συγκεντρώσεων κάνουν ρητή αναφορά στα τρία κριτήρια/προϋποθέσεις τα οποία πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για την αποδοχή του επιχειρήματος της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης. Συγκεκριμένα,

- «Πρώτον, η φερόμενη ως προβληματική επιχείρηση θα αναγκασθεί στο εγγύς μέλλον να αποχωρήσει από την αγορά λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, αν δεν εξαγορασθεί από άλλη επιχείρηση.

- Δεύτερον, δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική δυνατότητα εξαγοράς, λιγότερο επιβλαβής για τον ανταγωνισμό, εκτός από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση.

- Τρίτον, αν δεν πραγματοποιηθεί συγκέντρωση, η προβληματική επιχείρηση θα παύσει αναπόφευκτα να ασκεί τις δραστηριότητές της στην αγορά» [αγγλικό κείμενο: “the assets of the failing firm would inevitably exit the market”]<sup>425</sup>».

440. Βασική προϋπόθεση αποδοχής του επιχειρήματος της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης είναι ότι η διάρθρωση του ανταγωνισμού στην αγορά θα παρουσιάζε τουλάχιστον τα ίδια προβλήματα, ακόμα και αν δεν υπήρχε η συγκέντρωση, ακριβώς λόγω της εξόδου της προβληματικής επιχείρησης από αυτήν, η οποία θα συντελούσαν ούτως ή άλλως.

441. Το βάρος απόδειξης της πλήρωσης των ως άνω τριών κριτηρίων φέρουν τα μέρη, τα οποία άλλωστε προβάλλουν και τον σχετικό ισχυρισμό, οφείλουν, δε, να προσκομίσουν εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες από τις οποίες να προκύπτει ότι η επιδείνωση της ανταγωνιστικής δομής της αγοράς δεν οφείλεται στη συγκέντρωση<sup>426</sup>.

### XII.1 ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΘΑ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

442. Τα μέρη οφείλουν να αποδείξουν ότι η φερόμενη ως προβληματική επιχείρηση θα ετίθετο ούτως ή άλλως εκτός αγοράς στο εγγύς μέλλον.

443. Στην υπόθεση Kali+Salz/MdK/Treuhand, τα μέρη προσκόμισαν στοιχεία από τα οποία προέκυπταν σημαντικότερες οικονομικές ζημιές για την εταιρεία MdK, λόγω παλαιότητας των μονάδων παραγωγής και περιορισμένων δυνατοτήτων αποθήκευσης, κάθετη πτώση των πωλήσεων και έλλειψη αποτελεσματικού συστήματος διανομής<sup>427</sup>, ενώ στην υπόθεση BASF/Eurodiol/Pantochim, οι δύο εταιρείες Eurodiol και Pantochim είχαν υπαχθεί σε προ-πτωχευτικό καθεστώς και είχαν τεθεί υπό τη διαχείριση των βελγικών δικαστηρίων<sup>428</sup>. Στην υπόθεση JCI/Fiamm, τα μέρη ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, ότι η Fiamm υπέστη σημαντικές ζημιές τα προηγούμενα χρόνια, ότι οι σχέσεις της με τους πελάτες είχαν επιδεινωθεί και ότι η εταιρεία δεν μπορούσε να αποπληρώσει τα δάνειά της ή να εξασφαλίσει περαιτέρω κεφάλαια, ενώ προσκόμισαν και έκθεση ανεξάρτητου πραγματογνώμονα, ο οποίος είχε οριστεί από δικαστική αρχή, η οποία προέβλεπε ως

<sup>425</sup> Ο.π. παρ. 90.

<sup>426</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.2314 BASF/Eurodiol/Pantochim, παρ. 136.

<sup>427</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.308 Kali+Salz/MdK/Treuhand, παρ. 73-77.

<sup>428</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.2314 BASF/Eurodiol/Pantochim, παρ. 144-145.

<sup>421</sup> Βλ. σελ. 52 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>422</sup> Βλ. σελ. 77-79 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 63/17.07.2023 και Καταστατικό ΣΕΕΝ.

<sup>423</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ. 89.

<sup>424</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.308 Kali+Salz/MdK/Treuhand.

πιθανότερο σενάριο την υπαγωγή της προβληματικής επιχείρησης σε κάποια από τις πτωχευτικές διαδικασίες του ιταλικού δικαίου<sup>429</sup>. Ως εκ τούτου, στην εν λόγω υπόθεση κρίθηκε ότι η Fiamm, σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης της σχετικής συναλλαγής, μάλλον θα υπαγόταν σε μία από τις διαδικασίες του ιταλικού πτωχευτικού δικαίου. Περαιτέρω, η Ε.Επ. έκρινε ότι η συνέχιση της δραστηριότητας ενός τμήματος της εταιρείας θα απαιτούσε από τη Fiamm την ανεύρεση χρηματοδότησης, η οποία, με βάση τα στοιχεία του φακέλου, ήταν απίθανο ότι θα υπήρχε καθώς ήταν απίθανο τραπεζικό ίδρυμα να παρείχε επιπλέον ρευστότητα στην εταιρεία, λόγω των υψηλών λειτουργικών ζημιών της, ενώ τυχόν χρηματοδότηση θα ήταν αντίθετη στα συμφέροντα των πιστωτών, λαμβανομένης υπόψιν της οικονομικής κατάστασης της Fiamm<sup>430</sup>. Στην υπόθεση Aegean/Olympic (II) αφού αναλύθηκε εκτενώς η δεινή οικονομική κατάσταση της Olympic η οποία παρουσίαζε συνεχιζόμενα ζημιογόνα αποτελέσματα, καθώς και η αδυναμία της μητρικής της να συνεχίσει να τη χρηματοδοτεί<sup>431</sup>, η Ε.Επ. εξέτασε αν θα βελτιωνόταν η οικονομική κατάσταση της εταιρείας υπό τρία διαφορετικά επιχειρηματικά σενάρια διακοπής επιμέρους μη κερδοφόρων δρομολογίων και κατέληξε ότι υπό οποιοδήποτε σενάριο η Olympic ήταν ζημιογόνα και θα αποχωρούσε από την αγορά<sup>432</sup>.

444. Ως προς τους μετόχους των φερόμενων ως προβληματικών επιχειρήσεων, σημειώνεται ότι ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η οικονομική τους κατάσταση ήταν καλή, η Ε.Επ. έχει κρίνει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο σε περιπτώσεις όπου είναι σαφές ότι, άνευ της συγκέντρωσης, η επιχείρηση στόχος θα κλείσει, διότι η οικονομική της κατάσταση είναι τόσο επιβαρυνμένη ώστε οι μέτοχοι είναι απρόθυμοι να τη χρηματοδοτήσουν. Συγκεκριμένα, στην υπόθεση Aegean/Olympic (II), κρίθηκε ότι, άνευ της συγκέντρωσης, η Olympic θα αποχωρούσε από την αγορά διότι ο κύριος μέτοχος της δεν είχε ούτε στρατηγικό ούτε οικονομικό κίνητρο να συνεχίσει να τη χρηματοδοτεί, καθώς οποιαδήποτε επένδυση στην Olympic δεν είχε επιχειρηματικό νόημα (any investment in Olympic is unreasonable) είτε μεμονωμένα, είτε σε σχέση και με τις λοιπές θυγατρικές του μετόχου οι οποίες είχαν μεν χρηματοδοτικές ανά-

γκες, αποτελούσαν ωστόσο πολύ καλύτερες επενδυτικές επιλογές με βάση την απόδοσή τους<sup>433</sup>. Σε σχετική ανάλυση κόστους-οφέλους, προέκυψε ότι η μητρική της Olympic είχε οικονομικό κίνητρο να κλείσει την εταιρεία αντί να τη διατηρήσει σε λειτουργία<sup>434</sup>. Στην υπόθεση Nynas/Shell/Hamburg Refinery, η Ε.Επ. έκρινε ότι, άνευ της συγκέντρωσης, το εργοστάσιο - στόχος θα έβγαине από την αγορά διότι η Shell είχε αποφασίσει ότι θα το έκλεινε καθώς παρουσίαζε ζημιές για αρκετά χρόνια και η συνέχιση λειτουργίας του ήταν περισσότερο δαπανηρή από τη διακοπή λειτουργίας του<sup>435</sup>.

#### XII.1.1 Η άποψη των Μερών

445. Ειδικότερα ως προς το πρώτο κριτήριο, σύμφωνα με τα Μέρη, ο Όμιλος ANEK<sup>436</sup>, έχει συσσωρεύσει διαχρονικά (ήδη από το 2010 και μετά) οικονομικά προβλήματα, τα οποία έγιναν ιδιαίτερα έντονα την τελευταία τριετία (2020-2022) λόγω της πανδημίας και των έντονων σε όλα τα έτη αυξήσεων στις τιμές των καυσίμων, με αποτέλεσμα οι συνθήκες λειτουργίας του να είναι πλέον μη βιώσιμες και να θεωρείται ότι θα αναγκαστεί στο εγγύς μέλλον να εξέλθει από την αγορά. Η φθίνουσα, διαχρονικά, οικονομική πορεία της ANEK και του Ομίλου της, είναι συνέπεια, σύμφωνα με τα Μέρη,<sup>437</sup> κυρίως (α) των λειτουργικών ανά έτος αποτελεσμάτων που πραγματοποιεί από την εκμετάλλευση των πλοίων, τα οποία δεν επαρκούν, σε τακτική βάση, για την πλήρη κάλυψη των λοιπών εξόδων και τα οποία αφορούν κυρίως στα υψηλά χρηματοοικονομικά έξοδα, ως απόρροια του μεγάλου ύψους δανειακών υποχρεώσεων που έχει συσσωρεύσει η μητρική και (β) των σημαντικών διαχρονικών απομειώσεων της λογιστικής αξίας των πλοίων, καθώς και των αποσβέσεων χρήσεων, με αποτέλεσμα την εμφάνιση συχνά υψηλών ζημιών χρήσεων (2011-2014, 2018 και 2020-2022)<sup>438</sup> που σταδιακά επιβάρυναν την καθαρή της θέση (η οποία στην παρούσα φάση έχει καταστεί έντονα αρνητική), την κεφαλαιακή της διάρθρωση αλλά και τις συνθήκες ρευστότητας.

446. Επιπλέον, σύμφωνα με τα Μέρη, [...] <sup>439</sup>.

447. Επιπρόσθετα, λόγω της οικονομικής κατάστασης της ANEK, [...], γεγονός που δυσχεραίνει πολύ την απρόσκοπτη λειτουργία της ANEK δεδομένης της έλλειψης ρευστότητας και χρηματοδοτικών πόρων<sup>440</sup>.

448. Τα ως άνω οικονομικά προβλήματα οδήγησαν στην από κοινού συμφωνία των βασικών μετόχων και πιστωτών της ANEK με τον Όμιλο ΑΤΤΙCΑ να προχωρήσουν στη γνωστοποιηθείσα συναλλαγή, ως μόνη, όπως

<sup>429</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm, παρ. 716-721.

<sup>430</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm, παρ. 746-747. «... it is to be concluded that FIAMM would probably file for, or be admitted to, one the procedures available under the Italian bankruptcy legislation if the proposed transaction were not to proceed. ....the continuation of the activities of the SBB division (as well as of the other divisions of FIAMM) would require the FIAMM management or the official in charge of the relevant procedure to find financing for the operations. Based on the information available it is unlikely that a bank would provide new liquidity. ....given its existing heavy losses at operating level. The granting of new liquidity in order to allow the prosecution of the activity of the SBB division would be contrary to the interests of creditors (the banks and any other new creditors, such as the hedge funds, or the suppliers of FIAMM) given the current and foreseeable perspective of FIAMM group».

<sup>431</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic II, παρ. 740-751.

<sup>432</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic II, παρ. 710-736.

<sup>433</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic II, παρ. 752-764.

<sup>434</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic II, παρ. 791-805.

<sup>435</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.6360 Nynas/Shell/Hamburg refinery, παρ. 312-327.

<sup>436</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>437</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

<sup>438</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

<sup>439</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>440</sup> [...]

αναφέρουν, άμεση, τεκμηριωμένη και λειτουργική λύση για τη διάσωση της ANEK, η οποία συμπεριλαμβάνει και σχέδιο ρύθμισης των δανειακών της υποχρεώσεων.

#### XII.1.2 Έρευνα και ανάλυση της Υπηρεσίας

449. Η ανάλυση του πρώτου κριτηρίου περιλαμβάνει επιμέρους άξονες οι οποίοι αφορούν: (α) στην αξιολόγηση της υφιστάμενης χρηματοοικονομικής κατάστασης του Ομίλου ANEK, (β) στην εν γένει φθίνουσα πορεία του Ομίλου παρά τις πραγματοποιηθείσες ενέργειες, (γ) στην εκτίμηση των συνθηκών βιωσιμότητας του Ομίλου χωρίς την υλοποίηση της συναλλαγής υπό διαφορετικά σενάρια και (δ) στην περιγραφή της οικονομικής κατάστασης και ιδιότητας των μετόχων.

##### XII.1.2.1 Αξιολόγηση από την Υπηρεσία της υφιστάμενης χρηματοοικονομικής κατάστασης του Ομίλου ANEK

450. Με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της τελευταίας δεκαετίας (2017-2022) ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών του Ομίλου ANEK στο διάστημα 2017-2019 εμφάνισε μικρή έστω ανοδική τάση (από 164,7 εκ. ευρώ το 2017, σε 173,9 εκ. ευρώ το 2019, ήτοι ετήσια αύξηση κατά 2%-3%), ωστόσο μειώθηκε έντονα το 2020 σε 124,5 εκ. ευρώ (ήτοι -28,4% σε σχέση με το 2019) ως αποτέλεσμα των περιορισμών στις μετακινήσεις λόγω της πανδημίας covid-19. Στο διάστημα 2021-2022 ο κύκλος εργασιών του Ομίλου εμφάνισε σταδιακή ανάκαμψη με ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά +20% περίπου, διαμορφούμενος σε 180 εκ. ευρώ το 2022, υπερκαλύπτοντας τον ενοποιημένο κύκλο εργασιών της χρήσης του 2019 σε ονομαστικούς όρους<sup>441</sup>.

451. Με βάση τα στοιχεία του φακέλου και την περαιτέρω αξιολόγησή τους για την εξέλιξη των εσόδων και της δραστηριότητας του Ομίλου (ανάλυση των εσόδων στα επιμέρους δρομολόγια, αλλά και σε επιμέρους κατηγορίες όπως ναύλοι εσωτερικού - εξωτερικού και έσοδα από άλλες πηγές, ανάλυση μεταφορικού έργου ανά δρομολόγιο στις βασικές του κατηγορίες, επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά κ.ά.) προέκυψε ότι το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων του Ομίλου (άνω του [...]%) στο εξεταζόμενο διάστημα (2017-2022) προήλθε από τα δρομολόγια του εξωτερικού ενώ στο ίδιο διάστημα, το μεταφορικό έργο του Ομίλου παρουσίασε μικρή μείωση και στις τρεις βασικές αγορές (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) το 2018, αντίστοιχες περίπου αυξήσεις το 2019, συρρίκνωση λόγω της πανδημίας το 2020 και σταδιακή ανάκαμψη στο διάστημα 2021-2022, υπολειπόμενο ωστόσο σημαντικά σε σχέση με τα επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί το 2019.

452. Μεταξύ των δρομολογίων, τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο των εσόδων, κατέχει το δρομολόγιο [...] (με ποσοστό συμμετοχής το οποίο από [...] % το 2017 ανήλθε σε [...] % το 2022), ακολουθούμενο κατά σειρά (με βάση τα στοιχεία του 2022), από τα δρομολόγια [...]. Ειδικότερα, η συμμετοχή στα συνολικά έσοδα του δρομολογίου [...] διαμορφώθηκε από [...] % το 2017 σε [...] % το 2022, ενώ [...] από [...] % το 2017 διαμορφώθηκε σε [...] % το 2022. Αντιστρόφως, η συμμετοχή στα συνολικά έσοδα του δρομολογίου [...] από [...] % το 2017 περιορίστηκε σε [...] % το 2022. Παρατίθενται κατωτέρω σχετικοί πίνακες ανάλυσης των εσόδων i) σε έσοδα από ναύλους (εσωτερικού - εξωτερικού), συναφή (πωλήσεις επί των πλοίων) και λοιπά έσοδα καθώς και ii) ανά δρομολόγιο - εκμετάλλευση πλοίου.

Ανάλυση Κύκλου Εργασιών	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολα 2017-2022
Ναύλοι εσωτερικού <sup>442</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πωλήσεις επί των πλοίων εσωτερικού	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ναύλοι εξωτερικού	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πωλήσεις επί των πλοίων εξωτερικού	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Μερικό σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Λοιπά έσοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Κύκλος Εργασιών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου<sup>443</sup>

Ανάλυση Εσόδων ανά δρομολόγιο	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολα 2017-2022
Χανιά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ηράκλειο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αγκόνα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>441</sup> Δηλαδή χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός τη σχετική περίοδο.

<sup>442</sup> Στις ετήσιες εκθέσεις του Ομίλου ετών 2017-2022 (Σημ. 4) αναφέρεται ότι στα έσοδα από ναύλους εσωτερικού περιλαμβάνονται έσοδα από επιδοτήσεις γραμμών δημόσιας υπηρεσίας (ενδεικτικά για τη χρήση 2022 ποσού 7,8 εκ. ευρώ, έναντι 7,6 εκ. ευρώ το 2021).

<sup>443</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3360/28.4.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

Βενετία	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δωδεκάνησα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ναυλώσεις/Λοιπά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων από τα Μέρη

453. Το μεταφορικό έργο του Ομίλου στο διάστημα 2017-2019 παρουσίασε σχετικά μικρές μεταβολές και στις τρεις βασικές αγορές (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά), με μικρές μειώσεις το 2018 και αντίστοιχες περίπου αυξήσεις το 2019. Η διαμόρφωση του μεταφορικού έργου κατά την εν λόγω χρήση (το 2019) ανήλθε σε [...]χιλ. επιβάτες, [...]χιλ. ΙΧ οχήματα και [...] χιλ. φορτηγά. Στη χρήση του 2020 το μεταφορικό έργο του Ομίλου λόγω της πανδημίας συρρικνώθηκε (κατά [...] % στους επιβάτες, [...] % στα ΙΧ οχήματα και [...] % στα φορτηγά, σε σχέση με το 2019), ενώ στο διάστημα 2021-2022 εμφάνισε σταδιακή ανάκαμψη, ωστόσο υπολείπεται σημαντικά σε σχέση με τα επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί το 2019. Ενδεικτικά, διακινήθηκαν: [...] χιλ. επιβάτες το 2022, έναντι [...] χιλ. το 2019, ήτοι μειωμένοι κατά [...] %, [...] χιλ. ΙΧ οχήματα το 2022 έναντι [...] χιλ. το 2019, ήτοι μειωμένα κατά [...] % και [...] χιλ. φορτηγά το 2022, έναντι [...] εκ. το 2019, ήτοι μειωμένα κατά [...] %<sup>444</sup>.

454. Το μικτό (προ αποσβέσεων) περιθώριο κέρδους του Ομίλου στο σύνολο των δραστηριοτήτων του, από 25,1% επί του κύκλου εργασιών (εφεξής και ε./κ.ε.) το 2017 (41,3 εκ. ευρώ), βελτιώθηκε σε 29,1% ε./κ.ε. το 2019 (50,7 εκ. ευρώ), ωστόσο από το 2020 και μετά περιορίστηκε σταδιακά, διαμορφούμενο σε 10,8% ε./κ.ε. το 2022 (19,3 εκ. ευρώ). Αντίστοιχη ήταν η εξέλιξη του περιθωρίου EBITDA (κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων), το οποίο από 7,9% ε./κ.ε. το 2017 (12,9 εκ. ευρώ), βελτιώθηκε σημαντικά σε 14,8% ε./κ.ε. το 2019 (25,7 εκ. ευρώ), ενώ από 2020 και μετά μειώθηκε σταδιακά διαμορφούμενο σε οριακά θετικό 0,5% ε./κ.ε. το 2022 (0,8 εκ. ευρώ). Παρατίθεται κατωτέρω σχετικός συνοπτικός πίνακας του λογαριασμού εκμετάλλευσης του Ομίλου ANEK για το διάστημα 2017-2022.

Λογαριασμός Εκμετάλ. Ομίλου ANEK	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολα 2017-2022
Κύκλος Εργασιών	164,7	168,2	173,9	124,5	150,0	180,0	961,3
Κόστος Πωληθέντων (-)	123,4	126,2	123,2	99,0	122,6	160,7	755,1
Μικτό κέρδος (*)	41,3	42,0	50,7	25,5	27,4	19,3	206,2
Ποσοστό ε./κ.ε.	25,1%	25,0%	29,1%	20,4%	18,2%	10,8%	21,5%
ΓΕΔΔ (-). Άλλα έσοδα (+)/έξοδα (-)	28,4	27,273	24,979	18,61	20,324	18,504	138,1
EBITDA	12,9	14,7	25,7	6,9	7,1	0,8	68,1
Ποσοστό ε./κ.ε.	7,9%	8,8%	14,8%	5,5%	4,7%	0,5%	7,1%
Κέρδη (ζημιές) προ φόρων	8,7	-12,7	3,8	-13,5	-40,1	-20,0	-73,8

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου (\*) προ αποσβέσεων.

455. Η συμμετοχή των επιμέρους λειτουργικών αποτελεσμάτων από την εκμετάλλευση του κάθε δρομολογίου - πλοίου [...] στο σύνολο των λειτουργικών αποτελεσμάτων από την εκμετάλλευση όλων των πλοίων, εμφανίζει σημαντικές ανά έτος διακυμάνσεις, ωστόσο, τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σωρευτικό EBITDA κατά το εξεταζόμενο διάστημα (2017-2022) είχε το δρομολόγιο [...] (με ποσοστό συμμετοχής [...]). Ακολουθεί [...] (με ποσοστό συμμετοχής [...]) και το δρομολόγιο [...] (με ποσοστό συμμετοχής [...]). Σχετικός είναι ο παρακάτω πίνακας.

Όμιλος ANEK Λειτουργ. Αποτ. Δρομολ.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολα 2017-2022
Χανιά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ηράκλειο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ανκόνα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Βενετία	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δωδεκάνησα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ναυλώσεις/Λοιπά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων από τα Μέρη

<sup>444</sup> Παρατίθεται αναλυτικός πίνακας στο Παράρτημα (Πίνακας\_Παραρτ. 32)

<sup>445</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3360/28.4.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

456. Σημειώνεται ότι η παραπάνω έντονα πτωτική εξέλιξη της λειτουργικής αποδοτικότητας εκμετάλλευσης του Ομίλου ANEK από το 2020 και μετά αποδίδεται, (i) στο σχετικά περιορισμένο μεταφορικό έργο του Ομίλου, το οποίο, όπως ήδη αναφέρθηκε, μετά τον περιορισμό του κατά τη χρήση του 2020, λόγω των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας του covid-19, είχε ανοδική τάση το 2021 και 2022, χωρίς ωστόσο να επανέλθει στα επίπεδα του 2019, και κυρίως (ii) στην έντονη και διαχρονική αύξηση του κόστους των καυσίμων.

457. Ειδικότερα, το κόστος των καυσίμων και συναφών υλικών, από [...] % του συνολικού (προ αποσβέσεων) κόστους πωληθέντων το έτος 2017 (ή εναλλακτικά το [...] % του αντίστοιχου κύκλου εργασιών), αυξήθηκε διαχρονικά καλύπτοντας στη χρήση του 2022 το [...] % του αντίστοιχου κόστους πωληθέντων (ή εναλλακτικά το [...] % του κύκλου εργασιών). Η εξέλιξη αυτή οφείλεται τόσο στην αυξητική πορεία της τιμής των καυσίμων<sup>446</sup>, όσο και στο γεγονός ότι από το 2020 και μετά τα πλοία του Ομίλου ANEK καταναλώνουν υποχρεωτικά (Κανονισμός IMO 2020) καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας θείου, τα οποία είναι σημαντικά ακριβότερα από τα καύσιμα με υψηλότερη περιεκτικότητα θείου τα οποία κατανάλωναν μέχρι τότε.

458. Ενδεικτικά, σύμφωνα με στοιχεία του Ομίλου ANEK, το μέσο ανά μονάδα ετήσιο κόστος των καυσίμων (σύνολο ετήσιας ποσότητας καυσίμων που αναλώθηκε από όλα τα πλοία του Ομίλου προς την αντίστοιχη αξία των εν λόγω καυσίμων) αυξήθηκε πολύ, ήτοι κατά [...] % στη χρήση του 2021 σε σχέση με το 2020 με σχεδόν διπλασιασμό του ποσοστού αύξησης, ήτοι κατά [...] % το 2022, σε σχέση με το 2021. Παρατίθεται κατωτέρω σχετικός πίνακας<sup>447</sup>.

Πίνακας 86: Ανάλυση κόστους καυσίμων Ομίλου ANEK						
Όμιλος ANEK Κόστος Καυσίμων	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ποσότητες Καυσίμων(χιλ. τόνοι)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αξία (σε εκ. ευρώ)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Μέσο ανά Μονάδα Κόστος (€/t)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δ% (Μέσου ανά Μονάδα Κόστ.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων από τα Μέρη

459. Εν προκειμένω επισημαίνεται ότι όλα τα πλοία της ANEK είναι παλαιάς τεχνολογίας<sup>448</sup> και καταναλώνουν (υποχρεωτικά από το 2020 και μετά, βάσει του Κανονισμού IMO 2020) καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας θείου 0,5% (VLSFO), ήτοι καύσιμα σημαντικά ακριβότερα από τα καύσιμα με μεγαλύτερη περιεκτικότητα σε θείο μέχρι και 3,5%, τα οποία μπορούν να καταναλώνουν αντίστοιχα πλοία στα οποία ωστόσο έχει γίνει επένδυση σε τεχνολογικό εξοπλισμό και έχουν εγκατασταθεί συστήματα καθαρισμού των καυσαερίων (πλυντρίδες - scrubbers). Η εν λόγω επένδυση αναβάθμισης των πλοίων της ANEK<sup>449</sup> δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα, ελλείψει, όπως αναφέρει η εταιρεία, των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων.

460. Αναφορικά με τα λειτουργικά προ τόκων και αποσβέσεων αποτελέσματα (EBITDA) που πραγματοποιήσει ο Όμιλος κατά την τελευταία Τριετία (2020-2022), αυτά δεν ήταν αρκετά για να καλύψουν ακόμη και τα χρηματοοικονομικά έξοδα των υφιστάμενων τραπεζικών υποχρεώσεων, όπως αναλύονται κατωτέρω, τα οποία κυμάνθηκαν σε 10 εκ. ευρώ περίπου ετησίως<sup>450</sup>, γεγονός που οδήγησε, μαζί με το λογισμό των αποσβέσεων χρήσης και ζημιών από απομειώσεις της αξίας περιουσιακών στοιχείων, σε έντονες ζημιές προ φόρων.

461. Ειδικότερα, στη χρήση του 2021, ο Όμιλος προχώρησε σε λογισμό ζημιών από επενδυτικές δραστηριότητες συνολικού ύψους 26,7 εκ. ευρώ, εκ των οποίων 15,7 εκ. ευρώ αφορούν σε διαγραφή της αναπόσβεστης αξίας του πλοίου ASTERION II <sup>451</sup>, λόγω της μη δυνατότητας (ελλείψει αναγκαίων χρηματοδοτικών πηγών, ιδίων ή και από τρίτους) άσκησης του δικαιώματος εξαγοράς του, [...] <sup>452</sup>. Πρόσθετη ζημία ύψους 9,8 εκ. ευρώ λογίστηκε στη χρήση του 2021 λόγω απομείωσης της αναπόσβεστης αξίας των πλοίων της εταιρείας, η οποία προέκυψε μετά την επανεκτίμηση εντός του 2021 της εύλογης αξίας της από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.

462. Συγκεκριμένα, με βάση τις σχετικές αποτιμήσεις των εμπειρογνομόνων, οι τρέχουσες αξίες στις 31.12.2021

<sup>446</sup> Σύμφωνα με πληροφόρηση της εταιρείας (επιστολή υπ' αρ. 2328/17.3.2022), οι τιμές αγοράς καυσίμων του Ομίλου ANEK μεσοσταθμικά το 2021 σημείωσαν μεγάλη αύξηση κατά [...] % περίπου σε σχέση με την προηγούμενη χρήση, ενώ τους πρώτους μήνες του 2022 κυμάνθηκαν σε πρωτοφανή υψηλά επίπεδα επηρεαζόμενες σημαντικά από την τρέχουσα ενεργειακή κρίση και τις γεωπολιτικές εξελίξεις.

<sup>447</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3360/28.4.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών. Παρατίθεται στο Παράρτημα αναλυτικός πίνακας με τις αναλώσεις καυσίμων και το μέσο ανά μονάδα κόστος για κάθε πλοίο (Πίνακας\_Παράρτ. 35).

<sup>448</sup> Σύμφωνα με την υπ' αρ. 2328/17.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών, τα πλοία στα οποία δεν έχουν τοποθετηθεί scrubbers (όπως είναι το σύνολο του στόλου της ANEK) είναι υποχρεωμένα να καταναλώνουν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας θείου 0,5% (VLSFO) σε αντίθεση με τα πλοία που έχουν τοποθετήσει scrubbers και μπορούν να καταναλώνουν καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι και 3,5% (HFO). Η τιμή των καυσίμων περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,5% είναι σημαντικά υψηλότερη της τιμής των καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο 3,5% και 1%.

<sup>449</sup> [...] (Βλ. την υπ' αρ. 427/16.12.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών και σχετική αναφορά στο Τμήμα 8.5 της Γνωστοποίησης.

<sup>450</sup> Λογισθέντα χρηματοοικονομικά έξοδα στα ετήσια αποτελέσματα εκμετάλλευσης, όπως αποτυπώνονται στις σχετικές ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου.

<sup>451</sup> Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2021 Ομίλου ANEK, σημείωση 9, σελ. 154.

<sup>452</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1954/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών, Παράρτημα Ε.



όλων των πλοίων της ANEK (συμπεριλαμβανομένου και του ΚΥΔΩΝ) εκτιμήθηκαν συνολικά σε [...] εκ. ευρώ, έναντι [...] εκ. ευρώ της λογιστικής τους αξίας<sup>453</sup>. Ως εκ τούτου, ο Όμιλος, με βάση τις εκτιμηθείσες ταμειακές ροές των πλοίων προχώρησε σε απομείωση της αξίας τους κατά 9,8 εκ. ευρώ, διαμορφώνοντας το αναπόσβεστο υπόλοιπό τους την 31.12.2021 σε 210,6 εκ. ευρώ. Περαιτέρω, με λογιστικό 31.12.2022, η αξία των πλοίων βάσει νεότερης αποτίμησης των εμπειρογνομώνων υπολογίστηκε συνολικά σε [...] εκ. ευρώ, έναντι [...] εκ. ευρώ της αντίστοιχης λογιστικής (αναπόσβεστης) αξίας τους, για την οποία ωστόσο ο Όμιλος, με βάση τις εκτιμηθείσες ταμειακές ροές ανά πλοίο<sup>454</sup>, έκρινε ότι δεν υπήρχε ανάγκη (με λογιστικό 31.12.2022) εκ νέου απομείωσής της.

463. Οι σημαντικές προ φόρων ζημιές που πραγματοποιήσε η ANEK στο εξεταζόμενο διάστημα (2017-2022) συνολικού ύψους -86,2 εκ. ευρώ (εκ των οποίων τα -73,5 εκ. ευρώ συνολικά στις χρήσεις 2020, 2021, 2022 και -12,7 εκ. ευρώ το 2018) επιβάρυναν σταδιακά την καθαρή της θέση (καθώς και την κεφαλαιακή της διάρθρωση σύμφωνα και με τον δείκτη Ίδια/Ξένα Κεφάλαια), διαμορφώνοντας τα Ίδια Κεφάλαια με λογιστικό 31.12.2022 σε έντονα αρνητικά (-61,4 εκ. ευρώ). Συνολικά, η εταιρεία με λογιστικό 31.12.2022 είχε συσσωρευμένα αρνητικά «αποτελέσματα εις νέον» συνολικού ύψους -167,8 εκ. ευρώ από ζημιές προηγούμενων χρήσεων (εξ ων τα -73,5 εκ. ευρώ την τελευταία Ζετία), τα οποία υπερκάλυψαν το μετοχικό της κεφάλαιο (ποσού 67,4 εκ. ευρώ) και τα λοιπά αποθεματικά (39,1 εκ. ευρώ), διαμορφώνοντας τα Ίδια Κεφάλαια σε έντονα αρνητικά ύψους -61,4 εκ. ευρώ.

464. Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων του Ομίλου ανήλθε σε 316,3 εκ. ευρώ την 31.12.2022 (από 303,3 εκ. ευρώ την 31.12.2021)<sup>455</sup>, με το μεγαλύτερο μέρος τους να αφορά σε τραπεζικές δανειακές οφειλές 269,5 εκ. ευρώ με λογιστικό 31.12.2022 (οι οποίες καλύπτουν το 85% των συνολικών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων), έναντι βραχυπρόθεσμων απαιτήσεων ύψους 43,5 εκ. ευρώ, διαμορφώνοντας έτσι στις 31.12.2022 έντονα αρνητικό κεφάλαιο κίνησης (ήτοι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις μείον βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις) ύψους -272,8 εκ. ευρώ, γεγονός που επιβαρύνει την κεφαλαιακή διάρθρωση και δημιουργεί έντονα πιεστικές συνθήκες ρευστότητας στον Όμιλο.

465. Ειδικότερα όσον αφορά τις δανειακές υποχρεώσεις του Ομίλου (οι οποίες σημειωτέων αφορούν σε δάνεια της μητρικής ANEK ΑΕ), το υπόλοιπο των οποίων διευρύνεται διαχρονικά με συσσώρευση ανεξόφλητων τόκων<sup>456</sup> και με λογιστικό 31.12.2022 διαμορφώθηκαν σε

269,5 εκ. ευρώ (έναντι 260,1 εκ. ευρώ την 31.12.2021 και 252,9 εκ. ευρώ την 31.12.2020) αφορούν<sup>457</sup> [...].

466. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, το ύψος των υφιστάμενων τραπεζικών υποχρεώσεων, με βάση τις συνθήκες λειτουργίας, αποδοτικότητας εκμετάλλευσης και ρευστότητας που πραγματοποιεί ο Όμιλος, είναι ιδιαίτερα υψηλό, μη δυνάμενο να εξυπηρετηθεί ομαλά από ταμειακά πλεονάσματα από τη λειτουργία του Ομίλου<sup>458</sup>.

#### XII.1.2.2 Η φθίνουσα πορεία της ANEK παρά τις ποικίλες προσπάθειες

467. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα διαχρονικά σοβαρά οικονομικά προβλήματα της ANEK, η διοίκησή της και οι μέτοχοι/πιστωτές της, προέβησαν σε μία σειρά από ενέργειες και μέτρα για τη στήριξή της σε βραχυπρόθεσμη αλλά και μακροπρόθεσμη βάση.

468. Ειδικότερα, ήδη από το Δεκέμβριο του 2010, η διοίκηση της ANEK προέβη στη σύγκληση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης με θέμα την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της μητρικής κατά [...] εκ. ευρώ, προκειμένου να ενισχυθεί η ρευστότητά της και να καλυφθούν οι ανάγκες της σε κεφάλαιο κίνησης<sup>459</sup>. [...] Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ολοκληρώθηκε το Μάιο του 2011, ωστόσο [...], με αποτέλεσμα να μην επιτευχθεί πλήρης κάλυψη. [...] Η εν λόγω αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK ήταν η τελευταία μέχρι σήμερα με καταβολή μετρητών.

469. Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο της προσπάθειας για περιορισμό των πάγιων λειτουργικών της δαπανών, η ANEK το 2013 προχώρησε και σε σημαντική περικοπή των μισθών του προσωπικού ξηράς, με το όφελος από τη μείωση του μισθολογικού κόστους να εκτιμάται από την εταιρεία σε ποσό [...] εκ. ευρώ ετησίως<sup>460</sup>. Αντίστοιχα, η ANEK προέβη σε μείωση των πληρωμάτων των πλοίων από [...] άτομα το 2013 σε [...] άτομα το 2022.

470. Παράλληλα με τις παραπάνω ενέργειες, προκειμένου ο Όμιλος να ενισχύσει τη ρευστότητά του και να βελτιώσει τους όρους λειτουργίας και αποδοτικότητας εκμετάλλευσής του, την τελευταία περίπου δεκαετία προέβη σε σταδιακή μείωση του στόλου του<sup>461</sup>. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια του ως άνω διαστήματος, πραγματοποιήθηκε το 2014 η πώληση των πλοίων [...] <sup>462</sup> [...], καθώς και το 2016 του πλοίου [...] <sup>463</sup>. Το αντίτιμο από τις ως άνω πωλήσεις χρησιμοποιήθηκε για την απομείωση υφιστάμενων δανειακών υποχρεώσεων. Επιπρόσθετα, κατά τη χρήση του 2022, ο Όμιλος, ως αποτέλεσμα της επιβαρυσμένης οικονομικής κατάστασης της ANEK και ελλείψει χρηματοδοτικών πόρων δεν άσκησε το δικαίωμα αγοράς του πλοίου ASTERION II (αποδρομολογήθηκε τον

<sup>453</sup> Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2021 Ομίλου ANEK, σημείωση 12, σελ. 157.

<sup>454</sup> Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση ANEK χρήσης 2022, σημείωση 12, σελ. 180.

<sup>455</sup> Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση ANEK χρήσης 2022, σελ. 1450.

<sup>456</sup> Σύμφωνα με την υπ' αρ. 3360/28.04.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών, η τρέχουσα χρηματοοικονομική επιβάρυνση των ως άνω δανειακών υποχρεώσεων της ANEK ανέρχεται σε [...].

<sup>457</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών- Παράρτημα Δ.

<sup>458</sup> [...].

<sup>459</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.02.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>460</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.02.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>461</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2328/17.3.2023 επιστολή των Μερών και Παράρτημα Δ.

<sup>462</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2328/17.3.2023 επιστολή των Μερών. [...].

<sup>463</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1954/3.3.2023 απαντητική επιστολή των Μερών.

Φεβρουάριο 2022 και τελικώς το μίσθωσε η ΑΤΤΙΣΑ<sup>464</sup>, προκειμένου να συνεχιστεί η δραστηριοποίησή του στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας), μειώνοντας τον αριθμό των πλοίων που εισέφερε η ANEK στην Κοινοπραξία και μειώνοντας το στόλο της εν γένει, έτι περαιτέρω. Συνεπεία των ως άνω εκποιήσεων, στο διάστημα 2013-2022, μειώθηκαν τα δρομολόγια της ANEK από [...] το 2013 σε [...] το 2022 και περιορίστηκαν περαιτέρω οι λειτουργικές της δαπάνες<sup>465</sup>.

471. Ωστόσο, παρά τις ως άνω ενέργειες, η ANEK στο διάστημα 2011-2014 εμφάνισε ζημιές χρήσεων και αδυναμία εξυπηρέτησης των δανειακών της υποχρεώσεων, γεγονός το οποίο οδήγησε τις πιστώτριες τράπεζες [...] να εξετάσουν εναλλακτικά σενάρια αναχρηματοδότησης και να επιδιώξουν, χωρίς ωστόσο αποτέλεσμα, την ευρύτερη λειτουργική αλλά και κεφαλαιακή αναδιάρθρωση της εταιρείας προκειμένου να αποκαταστήσει βιώσιμες συνθήκες λειτουργίας.

472. Ειδικότερα<sup>466</sup>, από το 2014 και μετά, κατέβαλαν συνεχείς προσπάθειες για τη βελτίωση της οικονομικής της κατάστασης και τη διατήρησή της σε λειτουργία ([...]).

473. Εν προκειμένω, τον Οκτώβριο του 2014, οι πιστώτριες τράπεζες<sup>467</sup>, λόγω της επιβαρυσμένης (από τότε) χρηματοοικονομικής κατάστασης της ANEK [...]. [...] καταρτίστηκε, τον Οκτώβριο του 2015 και στη συνέχεια υλοποιήθηκε πλαίσιο ρύθμισης των δανειακών της υποχρεώσεων που αφορούσε σε [...].

474. Η ως άνω αναδιάρθρωση των δανειακών υποχρεώσεων σε κοινοπρακτική βάση ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2017<sup>468</sup>, ωστόσο η ANEK, λόγω των εξακολουθούμενων οικονομικών της προβλημάτων εμφάνισε εκ νέου αδυναμία ομαλής εξυπηρέτησης των υποχρεώσεών της, [...].

475. Σημειώνεται ότι η αναδιάρθρωση των δανειακών υποχρεώσεων και η κλιμάκωση αποπληρωμής τους (κατά τόκους και χρεολύσια) βασίστηκε στις εκτιμηθείσες τότε προοπτικές δραστηριότητας και κερδοφορίας του Ομίλου με βάση τις οποίες, ενδεικτικά για το 2018 (πρώτο έτος των τότε προβλέψεων), αναμενόταν ότι θα διαμορφωθεί σε [...] εκ. ευρώ. Ωστόσο, το EBITDA στη χρήση του 2018 διαμορφώθηκε σε [...] εκ. ευρώ, κυρίως λόγω της μεγάλης αύξησης κατά [...] % του κόστους των καυσίμων, [...]. [...] δημιούργησαν νέα αδυναμία πλήρους κάλυψης των ρυθμισμένων δανειακών υποχρεώσεων της ANEK.

476. [...] <sup>469</sup>, [...] <sup>470</sup>, [...].

477. [...] <sup>471</sup> [...].

<sup>464</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1954/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών, Παράρτημα ΣΤ- και την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

<sup>465</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών και υπ' αρ. 2328/17.03.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών-Παράρτημα Δ.

<sup>466</sup> [...].

<sup>467</sup> [...].

<sup>468</sup> [...].

<sup>469</sup> [...].

<sup>470</sup> [...].

<sup>471</sup> [...].

478. [...] <sup>472</sup>:

- [...],

- [...] <sup>473,474,475</sup>.

479. Οι ως άνω προσπάθειες αναδιάρθρωσης της εταιρείας δεν τελεσφόρησαν, λόγω<sup>476</sup> α) της σημαντικής αβεβαιότητας ως προς την εξέλιξη των οικονομικών στοιχείων της ANEK, σε συνδυασμό με τη σημαντική επιβράδυνση της ακτοπλοϊκής αγοράς που επήλθε από την πανδημία covid-19, αλλά και β) των σημαντικών κεφαλαίων κίνησης που θα απαιτούσε η εν λόγω επιλογή, τα οποία οι πιστώτριες τράπεζες δεν ήταν πρόθυμες να καλύψουν λόγω του υψηλού ρίσκου που ενείχε η χορήγησή τους.

480. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι ενέργειες που υλοποιήθηκαν διαχρονικά για την αυτοδύναμη καταρχήν αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων της ANEK, τόσο από τη διοίκηση της εταιρείας, όσο, κυρίως, από τους πιστωτές - μετόχους της, δεν τελεσφόρησαν, με αποτέλεσμα η ANEK, με βάση την ανάλυση της τρέχουσας χρηματοοικονομικής της κατάστασης, να έχει περιέλθει σε δεινή οικονομική θέση με κίνδυνο την έξοδό της από την αγορά και εν τέλει την πτώχευσή της, εφόσον δεν υλοποιηθεί η αξιολογούμενη συναλλαγή.

#### XII.1.2.3 Ανάλυση της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας του Ομίλου ANEK υπό διαφορετικά σενάρια

481. Στο πλαίσιο της έρευνάς της, η Υπηρεσία εξέτασε κατά πόσο η ANEK θα μπορούσε να αναδιρθώσει τη λειτουργία της και ενδεχομένως να εξέλθει από κάποια μη επικερδή δρομολόγια, ώστε η λειτουργία της να γίνει κερδοφόρα. Συγκεκριμένα, ζητήθηκε από την εταιρεία<sup>477</sup> η κατάρτιση τριετούς επιχειρηματικού πλάνου (2023-2025) από ανεξάρτητη ελεγκτική εταιρεία, το οποίο να περιλαμβάνει τη διατήρηση των δρομολογίων ως έχουν, αλλά και εναλλακτικά σενάρια με επικέντρωση των δραστηριοτήτων του Ομίλου στα κερδοφόρα δρομολόγια, συρρικνώνοντας ή καταργώντας τα ζημιογόνα.

482. Επιπλέον των ως άνω σεναρίων, ζητήθηκε<sup>478</sup> η κατάρτιση πρόσθετου σεναρίου, το οποίο να περιλαμβάνει την αναδιάρθρωση των δανειακών υποχρεώσεων της ANEK [...].

483. Οι ως άνω εκτιμήσεις για τη διαμόρφωση του τριετούς επιχειρηματικού πλάνου καταρτίστηκαν από την εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών Grant Thornton (εφεξής «GT») και περιλαμβάνουν (i) το βασικό σενάριο το οποίο καλύπτει τη συνέχιση των δραστηριοτήτων και των δρομολογίων του Ομίλου ως έχουν, (ii) δύο εναλλακτικά σενάρια λειτουργικής αναδιάρθρωσης του Ομίλου (σενάριο 1 και 2), μέσω επικέντρωσης στα

<sup>472</sup> [...]

<sup>473</sup> [...]

<sup>474</sup> [...]

<sup>475</sup> [...].

<sup>476</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή των Μερών.

<sup>477</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 απαντητική επιστολή των Μερών.

<sup>478</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2328/17.3.2023 απαντητική επιστολή των Μερών.

πλέον κερδοφόρα δρομολόγια [...] και (iii) σενάριο κεφαλαιακής αναδιάρθρωσης με ρύθμιση των δανειακών υποχρεώσεων (σενάριο 3).

484. Ειδικότερα, αναφορικά με τα δύο εναλλακτικά σενάρια λειτουργικής αναδιάρθρωσης, το μεν πρώτο αφορά στη δραστηριοποίηση του Ομίλου στις γραμμές [...] (σενάριο 1), ενώ το δεύτερο εναλλακτικό μόνο στη γραμμή της [...] (σενάριο 2).

485. Κατωτέρω παρατίθενται συνοπτικά τα βασικά οικονομικά μεγέθη των εκτιμήσεων σε κάθε ένα από τα παραπάνω σενάρια.

Διατήρηση υφιστάμενης δραστηριότητας (Βασικό Σενάριο)

486. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της GT, εφόσον ληφθεί υπόψη ότι ο Όμιλος συνεχίζει τις υφιστάμενες δραστηριότητές του με υλοποίηση όλων των δρομολογίων ως έχουν (Βασικό σενάριο), υιοθετούνται για το διάστημα των προβλέψεων 2023-2025, οι ακόλουθες βασικές παραδοχές ως προς το μεταφορικό έργο και τα έσοδα του Ομίλου<sup>479</sup>: [...]

Πίνακας 87: Ανάλυση μεταφορικού έργου και εσόδων Ομίλου ANEK - Βασικό Σενάριο			
ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας (Βασικό Σενάριο)	2023	2024	2025
Μεταφορικό έργο (σε αριθμό)			
Επιβάτες	[...]	[...]	[...]
Οχήματα	[...]	[...]	[...]
Φορτηγά	[...]	[...]	[...]
Μέσες τιμές (σε ευρώ)	[...]	[...]	[...]
Επιβατών	[...]	[...]	[...]
Οχημάτων	[...]	[...]	[...]
Φορτηγών	[...]	[...]	[...]
Ανάλυση Εσόδων ανά δρομολόγιο (σε εκ. ευρώ)			
Χανιά	[...]	[...]	[...]
Ηράκλειο	[...]	[...]	[...]
Αγκόνα	[...]	[...]	[...]
Βενετία	[...]	[...]	[...]
Δωδεκάνησα	[...]	[...]	[...]
Ναυλώσεις/Λοιπά	[...]	[...]	[...]
Σύνολο Εσόδων	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT

487. Όσον αφορά τις λοιπές κύριες παραδοχές του βασικού σεναρίου, εκτιμάται [...]<sup>480</sup>, [...].

488. Με βάση τις ως άνω παραδοχές, προκύπτουν οι κάτωθι εκτιμήσεις ως προς τη διαμόρφωση του EBITDA και των ταμιακών πλεονασμάτων για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων δανειακών υποχρεώσεων στο διάστημα 2023-2025:

Πίνακας 88: Συνοπτικά αποτελέσματα κερδοφορίας και ρευστότητας Ομίλου ANEK - Βασικό Σενάριο				
ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας Βασικό Σενάριο (ποσά σε εκ. ευρώ)	2023	2024	2025	Σύνολο (2023-2025)
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT

<sup>479</sup> [...].

<sup>480</sup> [...].

489. Σύμφωνα με τους παραπάνω υπολογισμούς της GT, εκτιμάται ότι ο Όμιλος, υπό την προϋπόθεση συνέχισης των υφιστάμενων δραστηριοτήτων του ως έχουν, θα μπορούσε να διαμορφώσει σωρευτικά στο διάστημα 2023-2025 λειτουργική κερδοφορία σε επίπεδο EBITDA της τάξης των [...] εκ. ευρώ και αντίστοιχα σωρευτικά (στο διάστημα 2023-2025) ταμειακά πλεονάσματα, προ εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, ύψους [...] εκ. ευρώ, τα οποία ωστόσο δεν επαρκούν ούτε για την κάλυψη των χρηματοοικονομικών εξόδων που προκύπτουν από τις εν λόγω δανειακές υποχρεώσεις και τα οποία υπολογίζονται (σύμφωνα με την GT) σε [...] εκ. ευρώ σωρευτικά στην τριετία των εκτιμήσεων (περίπου [...] εκ. ευρώ ετησίως).

490. Συνολικά, το ως άνω διαθέσιμο ταμιακό πλεόνασμα προ εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, το οποίο υπολογίζεται στο βασικό σενάριο σωρευτικά στην τριετία 2023-2025 [...], διαμορφώνει ταμειακό έλλειμμα ύψους περί των [...] εκ. ευρώ. Ως εκ τούτου, με βάση το εν λόγω σενάριο, φαίνεται αδύνατη η συνέχιση στήριξης της ANEK, κυρίως από τους τραπεζικούς πιστωτές της και η μη διεκδίκηση των οφειλών τους, με κάθε νόμιμο τρόπο. Επομένως, το σενάριο αυτό δεν προσφέρει στην ANEK μία βιώσιμη λύση εντός της τρέχουσας τριετίας.

Επικέντρωση στις γραμμές [...] (Σενάριο 1)

491. Κατωτέρω παρατίθενται οι εκτιμήσεις για την εξέλιξη της κερδοφορίας και της ρευστότητας του Ομίλου, υπό την προϋπόθεση επικέντρωσης της δραστηριότητάς του στις γραμμές [...] και με βασικές παραδοχές μεταξύ άλλων που αφορούν σε [...].

492. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται οι εκτιμήσεις ως προς τη διαμόρφωση του EBITDA και των ταμειακών πλεονασμάτων για την εξυπηρέτηση δανειακών υποχρεώσεων στο διάστημα 2023-2025:

ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας Σενάριο 1 (ποσά σε εκ. ευρώ)	2023	2024	2025	Σύνολο (2023-2025)
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT

493. Με βάση τις παραπάνω εκτιμήσεις, η επικέντρωση του Ομίλου στα δρομολόγια [...] διαμορφώνει σωρευτικά ταμειακά πλεονάσματα στο διάστημα 2023-2025 για την εξυπηρέτηση των συνολικών δανειακών υποχρεώσεων ύψους [...] εκ. ευρώ (έναντι αντίστοιχων [...] εκ. ευρώ στο βασικό σενάριο), τα οποία ωστόσο, όπως και στο βασικό σενάριο, δεν επαρκούν ούτε για την πλήρη κάλυψη των χρηματοοικονομικών εξόδων ([...] εκ. ευρώ σωρευτικά στο διάστημα 2023-2025).

494. Συνολικά, το ως άνω διαθέσιμο ταμιακό πλεόνασμα προ εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, το οποίο υπολογίζεται στο σενάριο 1 σωρευτικά στην τριετία 2023-2025 [...] διαμορφώνει ταμειακό έλλειμμα ύψους [...] εκ. ευρώ (περίπου ανάλογο με το αντίστοιχο του βασικού σεναρίου). Ως εκ τούτου, με βάση και αυτό το σενάριο, φαίνεται αδύνατη η συνέχιση στήριξης της ANEK, κυρίως από τους τραπεζικούς πιστωτές της και η μη διεκδίκηση των οφειλών τους, με κάθε νόμιμο τρόπο. Επομένως, ούτε αυτό το σενάριο προσφέρει στην ANEK μία βιώσιμη λύση εντός της τρέχουσας τριετίας.

Επικέντρωση στη γραμμή [...] (Σενάριο 2)

495. Οι βασικές παραδοχές του σεναρίου 2, το οποίο (σενάριο) συνίσταται στη δραστηριοποίηση της εταιρείας μόνο στη γραμμή [...], αφορούν σε [...]. Με βάση τις ως άνω παραδοχές, προκύπτουν οι κάτωθι εκτιμήσεις ως προς τη διαμόρφωση του EBITDA και των ταμειακών πλεονασμάτων για την εξυπηρέτηση δανειακών υποχρεώσεων στο διάστημα της τρέχουσας τριετίας.

ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας Σενάριο 2 (ποσά σε εκ. ευρώ)	2023	2024	2025	Σύνολο (2023-2025)
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT

496. Με βάση τις παραπάνω εκτιμήσεις, η επικέντρωση του Ομίλου μόνο στο δρομολόγιο [...], διαμορφώνει σωρευτικά στο διάστημα 2023-2025 ταμειακά πλεονάσματα για την εξυπηρέτηση των συνολικών δανειακών υποχρεώσεων ύψους [...] εκ. ευρώ (έναντι αντίστοιχων [...] εκ. ευρώ στο σενάριο 1 και [...] εκ. ευρώ στο βασικό σενάριο), τα οποία ωστόσο, όπως και στα άλλα δύο σενάρια, δεν επαρκούν ούτε για την πλήρη κάλυψη των χρηματοοικονομικών εξόδων ([...] εκ. ευρώ σωρευτικά στο διάστημα 2023-2025).

497. Συνοψίζοντας, το ως άνω διαθέσιμο ταμιακό πλεόνασμα προ εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, το οποίο υπολογίζεται στο σενάριο 2 σωρευτικά στην τριετία 2023-2025 [...], διαμορφώνει ταμειακό έλλειμμα ύψους [...] εκ. ευρώ (περίπου ανάλογο με τα αντίστοιχα των άλλων δύο σεναρίων). Όπως και στα προηγούμενα σενάρια, το σωρευτικό ταμειακό έλλειμμα της εταιρείας υπερβαίνει τις συνολικές πωλήσεις της ANEK στην τριετία, καταδεικνύοντας τη μη πρόσφορη επιλογή ενός τέτοιου σεναρίου και τη μη οικονομική βιωσιμότητα της ANEK. Ως εκ τούτου, και υπό αυτό το σενάριο, φαίνεται αδύνατη η συνέχιση στήριξης της ANEK, κυρίως από τους τραπεζικούς πιστωτές της και η μη διεκδίκηση των οφειλών της, με κάθε νόμιμο τρόπο.

Αναδιάρθρωση υφιστάμενου δανεισμού (Σενάριο 3)

498. Σε συνέχεια των παραπάνω εκτιμήσεων και δεδομένου ότι και υπό τα τρία προηγούμενα σενάρια δεν προκύπτει δυνατότητα για την εταιρεία ομαλής εξυπηρέτησης του υφιστάμενου τραπεζικού δανεισμού στο σύνολό του, η GT αξιολόγησε ένα πρόσθετο σενάριο που περιλαμβάνει την αναδιάρθρωση - ρύθμιση των υφιστάμενων δανειακών υποχρεώσεων και την εκτίμηση της δυνατότητας ομαλής αποπληρωμής τους στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου (με τη συνέχιση της δραστηριότητάς του Ομίλου ως έχει), βελτιώνοντας παράλληλα (*ceteris paribus*) και τους όρους του συναλλακτικού κυκλώματος [...] και κατ'επέκταση τη λειτουργική του ρευστότητα.

499. Οι βασικές παραδοχές του σεναρίου αναδιάρθρωσης των δανειακών της υποχρεώσεων αφορούν σε [...]. Σχετικά είναι τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 91:Συνοπτικά αποτελέσματα κερδοφορίας και ρευστότητας Ομίλου ANEK - Σενάριο 3				
ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας Σενάριο 3 (ποσά σε εκ. ευρώ)	2023	2024	2025	Σύνολο (2023-2025)
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT

500. Με βάση τις παραπάνω εκτιμήσεις και υπό την προϋπόθεση του ενδεικτικού σχεδίου αναδιάρθρωσης των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας [...], εξακολουθεί να προκύπτει αδυναμία ομαλής εξυπηρέτησης των δανειακών της υποχρεώσεων ακόμη και ως προς τα χρηματοοικονομικά έξοδα.

501. Υπό αυτό το σενάριο τα σωρευτικά ταμειακά πλεονάσματα ανέρχονται σε [...]εκ. ευρώ, έναντι [...]εκ. ευρώ οφειλών σε τόκους και [...]εκ. ευρώ οφειλών σε χρεολύσια. Ως εκ τούτου, η ANEK [...], αδυνατεί ομοίως να καλύψει εντός της επόμενης τριετίας τις άμεσες δανειακές της υποχρεώσεις, με άμεσο τον κίνδυνο της οικονομικής της κατάρρευσης και εν τέλει την πτώχευσή της. Σημειώνεται περαιτέρω, ότι υπό το σενάριο αυτό δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα επέλθει συμφωνία πιστωτών ως προς το τελικό ποσό «κουρέματος» και τους όρους αναδιάρθρωσης

του δανεισμού, ελλείπει κάποιου σχεδίου οικονομικής αναδιάρθρωσης της εταιρείας το οποίο να εξασφαλίζει βέβαιη και βιώσιμη οικονομικά λύση για την ANEK. Ως εκ τούτου, ούτε το συγκεκριμένο σενάριο αναδιάρθρωσης της ANEK εξασφαλίζει την οικονομική της βιωσιμότητα.

Σενάριο πτώχευσης της εταιρείας

502. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της GT<sup>481</sup> σε περίπτωση πτώχευσης της εταιρείας υπολογίζεται ανακτησιμότητα των περιουσιακών της στοιχείων ύψους [...]εκ. ευρώ, έναντι της εμφανιζόμενης αξίας τους με λογιστικό 31.12.2022 ύψους [...]εκ. ευρώ.

503. Το ποσό των [...]εκ. ευρώ (μετά την αφαίρεση ποσού [...] εκ. ευρώ για τα έξοδα της διαδικασίας πτώχευσης), αφορά [...]<sup>482</sup>, [...].

504. Το σύνολο των υποχρεώσεων της ANEK με λογιστικό 31.12.2022 ανέρχεται σε [...] εκ. ευρώ<sup>483</sup>, εκ των οποίων [...]. Με βάση τα παραπάνω προκύπτει ότι σε περίπτωση πτώχευσης, μέσω του υπολογιζόμενου ποσού από τη ρευστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της ANEK καλύπτεται το [...]%(κατά μέσο όρο) των συνολικών της υποχρεώσεων. Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με την GT<sup>484</sup>, το ως άνω σενάριο πτώχευσης, παρέχει τη μεγαλύτερη ικανοποίηση στους δανειστές, σε σχέση με τα εναλλακτικά τέσσερα σενάρια λειτουργικής ή και κεφαλαιακής αναδιάρθρωσης σε αυτοδύναμη βάση, που παρατέθηκαν παραπάνω και τα οποία δεν δημιουργούν προσδοκία ανάκαμψης της εταιρείας και ανάκτησης βιώσιμων συνθηκών λειτουργίας της.

505. [...]<sup>485</sup> [...].

506. [...]<sup>486</sup>, [...].

Εκτίμηση της πιθανότητας πτώχευσης τη ANEK (μοντέλο Altman Z Scor)

507. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα αποτελέσματα ανάλυσης βιωσιμότητας της ANEK και ειδικότερα της πιθανότητας να πτωχεύσει, βάσει του μοντέλου Altman Z Score<sup>487</sup>, όπως και των εναλλακτικών εκδοχών του (Z' και Z»).

Πίνακας 92: Εκτίμηση πιθανότητας πτώχευσης της ANEK, βάσει μοντέλου Altman Z Score							
Κριτικές Τιμές Δεικτών		Altman Z Score		Altman Z' Score		Altman Z» Score	
		Z-Score >2,99- Ζώνη Α 1,81<Z-Score<2,99- Ζώνη Β Z-Score<1,81- Ζώνη Γ		Z'-Score >2,9- Ζώνη Α 1,23 <Z'-Score<2,9- Ζώνη Β Z'-Score<1,23- Ζώνη Γ		Z»-Score >2,60- Ζώνη Α 1,10 < Z» -Score<2,60-Ζώνη Β Z»-Score<1,10- Ζώνη Γ	
Τιμές ANEK	2019	-0,531		-0,117		-5,617	
	2020	-0,938		-0,498		-6,337	
	2021	-1,210		-0,659		-7,915	

Πηγή: Μελέτη της HYDRA CONSULTING/(\*) Ζώνη Α: Ασφαλής Ζώνη, Ζώνη Β: Γκριζα Ζώνη, Ζώνη Γ: Ζώνη Χρεοκοπίας

508. Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα, οι υπολογιζόμενοι δείκτες της ANEK και στις τρεις χρήσεις του διαστήματος 2019-2021 εμπίπτουν στη Ζώνη Χρεοκοπίας και στα τρία μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν και μάλιστα με διαχρονική επιβάρυνση των σχετικών δεικτών. Όπως επισημαίνεται στη σχετική μελέτη της HYDRA CONSULTING, εφόσον ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το μοντέλο Z- score προέβλεψε, το 62% των χρεοκοπιών έναν χρόνο πριν τη χρεοκοπία, το 68% περίπου δύο χρόνια πριν τη χρεοκοπία, το 71% περίπου τρία χρόνια πριν και το 77% περίπου τέσσερα χρόνια πριν, καθώς και το γεγονός ότι η ANEK εμπίπτει στη ζώνη χρεοκοπίας για τρία συνεχόμενα έτη (2019 - 2021) θα πρέπει να αναμένεται η χρεοκοπία της στο άμεσο μέλλον [...].

Αξιολόγηση της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας του Ομίλου ANEK, χωρίς την υλοποίηση της γνωστοποιηθείσας συναλλαγής

509. Με βάση τα παραπάνω αναφερόμενα και δεδομένου ότι στα πλαίσια του πρώτου κριτηρίου επιβεβαιώνεται και προκύπτει η δεινή οικονομική θέση στην οποία έχει περιέλθει ο Όμιλος ANEK (όπως διεξοδικά παρατέθηκε στη ανάλυση της διαμορφωμένης χρηματοοικονομικής του κατάστασης), αξιολογήθηκαν τα εναλλακτικά σενάρια επιχειρηματικού σχεδιασμού του Ομίλου τα οποία καταρτίστηκαν από την GT, προκειμένου να ελεγχθεί η δυνατότητα αποκατάστασης βιώσιμων συνθηκών και ομαλής αποπληρωμής των δανειακών υποχρεώσεων, χωρίς την υλοποίηση της γνωστοποιηθείσας συναλλαγής.

510. Στο πλαίσιο της ως άνω αξιολόγησης, κρίθηκε σκόπιμη και η επέκταση του διαστήματος των προβλέψεων πέραν της τριετίας, προκειμένου να αποτυπωθούν με μεγαλύτερη ευκρίνεια οι δυνατότητες δραστηριότητας,

<sup>481</sup> Βλ. επιχειρηματικό σχέδιο (2023-2025) της GT, σελ.43-47.

<sup>482</sup> [...].

<sup>483</sup> Βλ. επιχειρηματικό σχέδιο (2023-2025) της GT, σελ.47.

<sup>484</sup> Βλ. συμπληρωματική μελέτη της GT, Μάρτιος 2023, σελ. 13.

<sup>485</sup> [...]

<sup>486</sup> [...]

<sup>487</sup> Βλ. την υπ' αρ. 10923/2.12.2022 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών και Παράρτημα Ι, σελ. 49-63.

αποδοτικότητας εκμετάλλευσης και ρευστότητας του Ομίλου, σε διατηρήσιμα επίπεδα και χωρίς την επίδραση των εφάπαξ ενεργειών που έχουν ληφθεί υπόψη στο διάστημα της τριετίας σε κάθε ένα από τα σενάρια της GT [...].

511. Ειδικότερα, προς ενίσχυση της ολοκληρωμένης αξιολόγησης των δυνατοτήτων εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων του Ομίλου, επεκτάθηκε το διάστημα της τριετίας των προβλέψεων της GT (2023-2025) μέχρι και το 2032 (ήτοι για συνολικό διάστημα δεκαετίας, 2023-2032), υιοθετώντας για το επιπλέον διάστημα 2026-2032 τις ακόλουθες βασικές παραδοχές: [...].

512. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα συνοπτικά αποτελέσματα των εκτιμήσεων σχετικά με τη δραστηριότητα, αποδοτικότητα εκμετάλλευσης και ρευστότητας του Ομίλου, σωρευτικά σε διάστημα δεκαετίας (2023-2032) τα οποία ελήφθησαν υπόψη:

Πίνακας 93: Συνοπτικά σωρευτικά αποτελέσματα κερδοφορίας και ρευστότητας Ομίλου ANEK (2023-2032)								
ANEK - Εκτίμηση Βιωσιμότητας (Σωρευτικά αποτ., σε εκ. ευρώ)	Βασικό Σενάριο		Σενάριο 1		Σενάριο 2		Σενάριο 3	
	2023-25	2023-32	2023-25	2023-32	2023-25	2023-32	2023-25	2023-32
Κύκλος εργασιών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
% ε,κ,ε,	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ταμειακές Ροές	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Λειτουργικές δραστηριότητες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επενδυτικές δραστηριότητες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ταμειακές ροές προ χρηματοδοτικών δραστηρ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο, εκτιμήσεις GT - Υπολογισμοί ΓΔΑ

513. Με βάση τις παραπάνω εκτιμήσεις στο διάστημα της τρέχουσας δεκαετίας (2023-2032) προκύπτει ότι το σενάριο 3 (της αναδιάρθρωσης των δανείων επί του βασικού και με βελτίωση του συναλλακτικού κυκλώματος), παράγει τα μεγαλύτερα σωρευτικά ταμειακά πλεονάσματα (αντί του σεναρίου 2 στο διάστημα της τριετίας) ύψους [...] εκ. ευρώ σε σχέση με τα άλλα σενάρια (Βασικό, Σενάριο 1 και Σενάριο 2). Ακολουθεί το Βασικό Σενάριο (διατήρησης όλων των υφιστάμενων δρομολογίων) το οποίο παράγει σωρευτικό αποτέλεσμα στη δεκαετία ύψους [...] εκ. ευρώ.

514. Η διάσταση στα αποτελέσματα μεταξύ τριετίας και δεκαετίας, θεωρείται εύλογη, καθότι στα οικονομικά μεγέθη της τρέχουσας τριετίας, ενώ αποτυπώνεται εις ολόκληρο το όφελος [...], δεν αποτυπώνεται πλήρως η εναλλακτική επιλογή της διαχρονικής συνεισφοράς των δρομολογίων στα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου, γεγονός που προϋποθέτει την υιοθέτηση διαστήματος μεγαλύτερου της τριετίας.

515. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τις διαφοροποιήσεις μεταξύ των επιμέρους σεναρίων, προκύπτει ότι ακόμη και τα μεγαλύτερα εκτιμώμενα σωρευτικά ταμειακά πλεονάσματα στο διάστημα της τρέχουσας δεκαετίας των [...] εκ. ευρώ, δεν επαρκούν για την ομαλή εξυπηρέτηση των τόκων [...] εκ. ευρώ και των χρεολυσίων [...] εκ. ευρώ (ήτοι συνολικά [...] εκ. ευρώ), που αντιστοιχούν στο σχέδιο ρύθμισης των οφειλών που έχει ληφθεί υπόψη στο σενάριο 3 [...].

516. Ως εκ τούτου, επί των ανωτέρω σεναρίων, η ANEK στην καλύτερη περίπτωση θα αποκτήσει εντός δεκαετίας, ήτοι μέχρι το 2032 ταμειακό πλεόνασμα ύψους [...] εκ. ευρώ για την εξυπηρέτηση συνολικού χρέους [...] εκ. ευρώ (τόκους και χρεολύσια). Με βάση το σενάριο αυτό και δεδομένης της εύλογης αβεβαιότητας που δημιουργείται για μία τόσο μακροπρόθεσμη εκτίμηση (δεκαετίας) φαίνεται αδύνατη η συνέχιση της στήριξης της ANEK κυρίως από τους τραπεζικούς πιστωτές της [...] <sup>488</sup> και η μη διεκδίκηση των οφειλών τους, με κάθε νόμιμο τρόπο. Ειδικότερα, η δεκαετία δημιουργεί μεγαλύτερη αβεβαιότητα στους πιστωτές ως προς την επίτευξη των επιμέρους παραδοχών του σεναρίου [...], ενώ δεν τους εξασφαλίζει την αποπληρωμή των υποχρεώσεων της εταιρείας και συνεπώς την οικονομική της βιωσιμότητα. Επομένως, το σενάριο αυτό δεν προσφέρει στην ANEK μία βιώσιμη λύση ούτε εντός της επόμενης δεκαετίας.

517. Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, υπό οποιοδήποτε σενάριο, ακόμη και αυτών με ευνοϊκές για την ANEK παραδοχές ως προς τα λειτουργικά της αποτελέσματα, και υπό οποιαδήποτε χρονική θεώρησή του (είτε τριετία, είτε δεκαετία), τεκμηριώνεται η δεινή οικονομική κατάσταση της ANEK, η μη δυνατότητα ανατροφής της οικονομικής της θέσης και η μη εξεύρεση οικονομικά βιώσιμης λύσης, με συνέπεια η ANEK να αναγκαστεί να διακόψει τη λειτουργία της και εν τέλει να πτωχεύσει. Υπό όλα τα ανωτέρω σενάρια, τα τυχόν ταμειακά πλεονάσματα της ANEK δεν επαρκούν επουδενί να καλύψουν τη σώρευση των δανειακών της υποχρεώσεων, δημιουργώντας στους πιστωτές της εύλογη αβεβαιότητα ως προς τη βιωσιμότητά της. Περαιτέρω, οι πιστωτές της δεν έχουν κανένα οικονομικό κίνητρο να συμφωνήσουν σε οποιοδήποτε από τα ανωτέρω σενάρια, αφού δεν εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της ANEK και κατά συνέπεια την αποπληρωμή των δανείων τους. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η κατάρρευση της ANEK και κατ'επέκταση η πτώχευσή της θεωρείται εξαιρετικά πιθανή έως αναπόφευκτη, καθώς πλην των δανειακών υπο-

<sup>488</sup> Βλ. την Γνωστοποίηση σελ. 2 και Παράρτημα ΣΤ, [...].

χρεώσεων, η δεινή οικονομική κατάσταση της εταιρείας θα την οδηγήσει με βεβαιότητα σε αθέτηση των υποχρεώσεων της και προς τους λοιπούς προμηθευτές της. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το οικονομικό συναλλακτικό κύκλωμα της εταιρείας δεν είναι διατεθειμένο να εξακολουθήσει να «στηρίζει» την ανεπαρκή ρευστότητα της εταιρείας και πιθανολογείται σφόδρα ότι σε περίπτωση μη εξεύρεσης λύσης από τους βασικούς πιστωτές της, η ANEK θα οδηγηθεί σε οικονομική κατάρρευση και εν τέλει σε πτώχευση.

#### XII.1.2.4 Οικονομική κατάσταση των μετόχων του Ομίλου ANEK

518. Με βάση την τρέχουσα μετοχική σύνθεση της μητρικής ANEK, βασικοί μέτοχοί της είναι η εταιρεία BAPMIN κατά ποσοστό [...], καθώς και η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ κατά ποσοστό [...].

519. [...] <sup>489</sup>. Η εταιρεία BAPMIN δραστηριοποιείται, με βάση το καταστατικό της, στην εξόρυξη πετρωμάτων και στην επεξεργασία και εμπορία παραγόμενων προϊόντων, καθώς επίσης και στην εν γένει απόκτηση εταιρικών μεριδίων, κινητών αξιών, χρεογράφων και στη συμμετοχή της σε εταιρείες και επιχειρήσεις. Όπως προκύπτει από τις οικονομικές καταστάσεις της χρήσης του 2022 (proforma), αλλά και του 2021 <sup>490</sup>, η εν λόγω εταιρεία δεν έχει ουσιαστική δραστηριοποίηση, έχει αμελητέο κύκλο εργασιών [...] και σχετικά έντονα αρνητικά προ φόρων αποτελέσματα [...], λόγω κυρίως υψηλών για τη δραστηριότητά της χρηματοοικονομικών εξόδων [...]. Το σύνολο του ενεργητικού της διαμορφώθηκε σε [...] χιλ. ευρώ την 31.12.2022 (από [...] χιλ. ευρώ την 31.12.2021) και αφορά κατά το μεγαλύτερο μέρος του [...] (εμφανιζόμενη λογιστική αξία 31.12.2021 και 31.12.2022) ποσού [...] χιλ. ευρώ. Η εταιρεία έχει διαμορφώσει έντονα αρνητική καθαρή θέση ύψους [...] χιλ. ευρώ (από -[...] χιλ. ευρώ την 31.12.2021) και έχει σύνολο υποχρεώσεων [...] χιλ. ευρώ (από [...] χιλ. ευρώ την 31.12.2021), οι οποίες σχεδόν στο σύνολό τους αφορούν σε βραχυπρόθεσμη τραπεζική οφειλή υπολοίπου [...] χιλ. ευρώ (έναντι [...] χιλ. ευρώ την 31.12.2021).

520. Με βάση τα παραπάνω δεν προκύπτει δυνατότητα για την εταιρεία BAPMIN να στηρίξει κεφαλαιακά την ANEK. Η εν λόγω αδυναμία αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η τελευταία αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK με καταβολή μετρητών για την αντιμετώπιση των οικονομικών της προβλημάτων πραγματοποιήθηκε στη χρήση του 2011, για τη βελτίωση της καθαρής της

<sup>489</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4698/12.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

<sup>490</sup> Στις οικονομικές καταστάσεις της χρήσης 2021 αναφέρεται ότι για την εταιρεία συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 4 του άρθρου 119 του ν. 4548/2018. Προκειμένου να αρθούν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του ανωτέρω άρθρου, η Διοίκηση της εταιρείας, όπως αναφέρεται, στοχεύει σε λήψη αποφάσεων σχετικών με μείωση λειτουργικών δαπανών, πώληση εναπομείναντος αποθέματος εμπορευμάτων, εκποίηση κινητών παγίων περιουσιακών στοιχείων, προσπάθεια αναζήτησης στρατηγικού επενδυτή καθώς και σε διερεύνηση δυνατότητας διενέργειας αυξήσεων Μετοχικού Κεφαλαίου.

θέσης, στην οποία η BAPMIN συμμετείχε [...]. [...] <sup>491</sup>, [...] <sup>492</sup>.

521. [...] <sup>493</sup> <sup>494</sup>, [...] <sup>495</sup>, [...]. Οι ενέργειες στις οποίες προέβησαν οι μέτοχοι-πιστωτές μέσω ρυθμίσεων έγιναν [...], στο πλαίσιο αντιμετώπισης των σοβαρών και διαχρονικών οικονομικών προβλημάτων της εταιρείας τα οποία οδήγησαν σε μη ομαλή εξέλιξη αποπληρωμής των δανειακών τους απαιτήσεων, προκειμένου με αυτές τις ενέργειες να διασφαλίσουν το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ανακτησιμότητας των δανείων τους.

522. [...] <sup>496</sup>.

523. [...] <sup>497</sup>. [...].

524. Με βάση τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη χρηματοοικονομική κατάσταση της ANEK καθώς και τις εκτιμήσεις σχετικά με τις δυνατότητες μελλοντικής λειτουργίας και μάλιστα υπό τα εναλλακτικά σενάρια λειτουργικής και χρηματοοικονομικής της αναδιάρθρωσης που εξετάστηκαν ανωτέρω, προκύπτει ότι η ANEK δεν είναι σε θέση να αποκαταστήσει βιώσιμες συνθήκες λειτουργίας. Περαιτέρω, βάσει της ενωσιακής πρακτικής <sup>498</sup> και υπό το πρίσμα των ως άνω εκτιμήσεων, δεν υφίσταται πλέον οικονομικό κίνητρο για τους μετόχους και τους πιστωτές της ως προς τυχόν ενίσχυση της ρευστότητας της ANEK (σε κεφαλαιακή βάση ή και μέσω νέων χρηματοδοτικών πόρων), ανεξάρτητα από την όποια εκτιμώμενη χρηματοοικονομική τους δυνατότητα.

525. Ως προς την συνδρομή του πρώτου κριτηρίου της ΠΠΕ και της αναπόφευκτης εξόδου της ANEK από την αγορά, τα οποία αμφισβητούνται από τους Τρίτους <sup>499</sup>, λεκτά είναι τα ακόλουθα: Οι Τρίτοι ισχυρίζονται ότι δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος πτώχευσης της ANEK αναφέροντας κατ' αρχάς την «αρχή της συνέχισης της δραστηριότητας (going concern)» με βάση την οποία συντάχθηκαν οι ετήσιες εταιρικές και ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του 2022 της ANEK. Εντούτοις, ο ισχυρισμός δεν μπορεί να γίνει δεκτός καθώς, όπως αναφέρεται στη συνέχεια των δημοσιευμένων οικονομικών καταστάσεων <sup>500</sup>, η αρχή της συνέχισης της

<sup>491</sup> [...].

<sup>492</sup> [...].

<sup>493</sup> [...].

<sup>494</sup> [...].

<sup>495</sup> [...].

<sup>496</sup> [...].

<sup>497</sup> [...].

<sup>498</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm, παρ. 747. «... the continuation of the activities of the SBB division (as well as of the other divisions of FIAMM) would require the FIAMM management or the official in charge of the relevant procedure to find financing for the operations. Based on the information available it is unlikely that a bank would provide new liquidity... given its existing heavy losses at operating level. The granting of new liquidity in order to allow the prosecution of the activity of the SBB division would be contrary to the interests of creditors (the banks and any other new creditors, such as the hedge funds, or the suppliers of FIAMM) given the current and foreseeable perspective of FIAMM group».

<sup>499</sup> Βλ. σελ. 5 επόμ. του υπ' αρ. 212/31.07.2023 Συμπληρωματικού Υπομνήματος των Τρίτων.

<sup>500</sup> Βλ. σελ. 150-151, της Ετήσιας Οικονομικής Έκθεσης του 2022 της ANEK [https://www.anek.gr/getmedia/b012e0cd-866c-439b-9c7b-fdd826f98b39/%ce%91%ce%9d%ce%95%ce%9a\\_2022\\_](https://www.anek.gr/getmedia/b012e0cd-866c-439b-9c7b-fdd826f98b39/%ce%91%ce%9d%ce%95%ce%9a_2022_)



δραστηριότητας (going concern) για τη σύνταξη των ετήσιων εταιρικών και ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων κρίθηκε ως κατάλληλη από τη διοίκηση του Ομίλου ANEK παρά το γεγονός ότι υφίστανται γεγονότα και καταστάσεις που δημιουργούν ουσιώδη αβεβαιότητα αναφορικά με την επιβεβαίωσή της και τα οποία αφορούν:

- Στη δυσμενή υφιστάμενη χρηματοοικονομική διάρθρωση, το υπέρογκο χρέος και κατ'επέκταση τις δυσμενείς συνθήκες ρευστότητας, ως αποτέλεσμα της συσσώρευσης των διαχρονικών προβλημάτων λειτουργίας της. Εν προκειμένω, κεφαλαιακή επάρκεια της ANEK έχει επιδεινωθεί τα τελευταία έτη με τα ίδια της κεφάλαια στις 31.12.2022 να είναι αρνητικά κατά € 75,0 εκατ. Η εταιρεία στη χρήση 2022, παρά τη σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών της, εμφάνισε ζημιές μετά από φόρους ύψους € 22,5 εκατ., λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους των καυσίμων. Το κεφάλαιο κίνησης της ANEK και του Ομίλου ANEK είναι αρνητικό κατά € 283,8 εκατ. και € 272,8 εκατ. αντίστοιχα (κυρίως λόγω της αναταξινόμησης των μακροπρόθεσμων δανείων της μητρικής σε βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις). Επιπλέον, η εξυπηρέτηση του χρέους δυσχεραίνεται λόγω της συντελεσθείσας αύξησης του επιτοκίου Euribor. Η συνολική διευθέτηση του χρηματοοικονομικού χρέους της εταιρείας και η αποκατάσταση της κεφαλαιακής της επάρκειας και του κεφαλαίου κίνησης προϋποθέτουν την ολοκλήρωση του εταιρικού μετασχηματισμού βάσει της εν εξελίξει πρότασης εξαγοράς της ΑΤΤΙCA.

- Στην έλλειψη προοπτικών βιωσιμότητας, όπως εκτιμήθηκε από ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο της ANEK αλλά και από την Υπηρεσία, τα οποία αναλύονται ανωτέρω υπό ενότ. XII.1.2.3 (υιοθετώντας εναλλακτικά σενάρια λειτουργικής αναδιάρθρωσης του Ομίλου), σε βάθος 10ετίας, με επικέντρωση σε κερδοφόρες δραστηριότητες και εύλογες παραδοχές για επιμέρους ουσιώδη οικονομικά μεγέθη (όπως η εξέλιξη των ναύλων και του κόστους καυσίμων υπολογίζοντας μάλιστα για τα καύσιμα και την εκτόνωση των τιμών τους με βάση διεθνείς προβλέψεις). Με βάση τις παραπάνω εκτιμήσεις, δεν προέκυψε υπό οποιοδήποτε σενάριο, η δυνατότητα αναστροφής της οικονομικής της θέσης και η εξεύρεση οικονομικά βιώσιμης λύσης, με συνέπεια η ANEK να εκτιμάται ότι θα αναγκαστεί να διακόψει τη λειτουργία της και εν τέλει να πτωχεύσει.

526. Επισημαίνεται, επίσης, ότι τα τραπεζικά δάνεια βρίσκονται υπό καθεστώς «stand still» [...] ενόσω εκκρεμεί η Συμφωνία τους με την ΑΤΤΙCA. Σε περίπτωση μη έγκρισης της συγκέντρωσης από την Ε.Α., το «stand still agreement» θα έπαυε να ισχύει και οι Τράπεζες θα μπορούσαν αυτομάτως να κινηθούν τη διαδικασία είσπραξης των απαιτήσεων τους<sup>501</sup>. Στο ως άνω πλαίσιο, για την εκτίμηση των πραγματικών συνθηκών ρευστό-

τητας της ANEK, προσκομίστηκε από την εταιρεία στην συνεδρίαση Ε.Α. της 24ης Ιουλίου 2023 πρόβλεψη ταμειακής ρευστότητας (cash forecast) για βραχυπρόθεσμο διάστημα δύο εβδομάδων (μία πριν την απόφαση της Ε.Α. και μία μετά), με βάση την οποία προκύπτει ότι η εταιρεία σε περίπτωση μη έγκρισης της συναλλαγής από την Ε.Α., θα βρεθεί σε καθεστώς πλήρους αδυναμίας εκπλήρωσης των υποχρεώσεων της και μηδενισμού των εσόδων της (sudden death), καθότι, οι προμηθευτές και τρίτοι συναλλασσόμενοι εύλογα θα αναμένετο να ζητήσουν την εξόφληση του συνόλου των απαιτήσεων τους έναντι της ANEK (καθώς πλέον η παύση πληρωμών και η υπαγωγή σε πτώχευση θα είναι μονόδρομος), ενώ παράλληλα η ANEK θα σταματήσει να έχει οποιοδήποτε έσοδο μέσω της Κοινοπραξίας με τον Όμιλο ΑΤΤΙCA ([...]) ενώ παράλληλα πιθανολογείται σφόδρα ότι θα λυθεί η Κοινοπραξία είτε γιατί η ΑΤΤΙCA δεν θα έχει κίνητρο να συνεργάζεται με μια εν δυνάμει πτωχευμένη επιχείρηση [...] είτε γιατί βάσει του όρου του Κοινοπρακτικού, η Κοινοπραξία λύεται σε περίπτωση πτώχευσης οποιουδήποτε μέλους της)<sup>502</sup>.

527. Σχετικά με την ειδικότερη αναφορά από την πλευρά των Τρίτων ότι η Κοινοπραξία ANEK-ΑΤΤΙCA, μετά την απόφαση στα μέσα του Φεβρουαρίου 2023 της ΜΙΝΟΑΝ περί μη εκτέλεσης των σχετικών δρομολογίων, θα απορροφήσει όλη τη μεταφορική κίνηση της γραμμής Πειραιάς - Χανιά, και εξ'αυτού του λόγου θα υπάρξουν σημαντικά πρόσθετα έσοδα και για την ANEK ως μέλος της Κοινοπραξίας, επισημαίνεται ότι η ΜΙΝΟΑΝ είχε ήδη υποβάλει αίτημα επαναδρομολόγησης του πλοίου της για την εν λόγω γραμμή από τον Νοέμβριο του 2023 και ως εκ τούτου η απόφαση της για να αποχώρηση από τη γραμμή δεν είχε μόνιμο χαρακτήρα. Άλλωστε, από την αξιολόγηση της Ε.Α. στα δεδομένα της μεταφορικής κίνησης στην εν λόγω γραμμή και στα στοιχεία εσόδων και κόστους των πλοίων της γραμμής από τους εμπλεκόμενους, εκτιμήθηκε ότι είναι εφικτή η ανταγωνιστική δρομολόγηση έως και τριών πλοίων στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά, χωρίς κατ'ανάγκη να δημιουργούνται ζημιές σε αυτά. Τέλος, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η ANEK συνεχίζει να λειτουργεί και να αποτελεί μέρος της κοινοπραξίας με την ΑΤΤΙCA καθώς εκκρεμεί η Συμφωνία της ΑΤΤΙCA με τους πιστωτές και μετόχους της ANEK. Σε περίπτωση που η Συμφωνία παύσει να ισχύει, πιθανολογείται σε μεγάλο βαθμό ότι η ANEK θα πτωχεύσει και η Κοινοπραξία θα λυθεί.

528. Περαιτέρω, ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι η αξία των πλοίων της ANEK (€ 200 εκ. περίπου βάσει οικονομικών καταστάσεων) υπερκαλύπτει τις συνολικές υποχρεώσεις της εταιρείας, δεν μπορεί να γίνει δεκτός καθώς η αξία των πλοίων της ANEK σε κάθε περίπτωση δεν αντανakλά άμεσα τη βιωσιμότητα της εταιρείας, αλλά τις συνθήκες ρευστοποίησής της. Ωστόσο, ακόμη και σε αυτή την περίπτωση συσχέτισης της αξίας των περιου-

ce%95%ce%a4%ce%97%ce%a3%ce%99%ce%91\_%ce%9f%ce%99%ce%9a%ce%9f%ce%9d%ce%9f%ce%9c%ce%99%ce%9a%ce%97\_%ce%95%ce%9a%ce%98%ce%95%ce%a3%ce%97.pdf

<sup>501</sup> Βλ. το υπ'αρ. 208/31.07.2023 Συμπληρωματικό Υπόμνημα της ANEK, σελ. 5 καθώς και σελ. 88-89 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>502</sup> Βλ. και σελ. 114 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023 κατά την οποία ο εκπρόσωπος των Τρίτων, [...], εκτιμά ότι η ΑΤΤΙCA θα φύγει από την Κοινοπραξία με την ANEK σε περίπτωση που δεν εγκριθεί από την Ε.Α. η υπό εξέταση συναλλαγή.

σιακών της στοιχείων με τις συνολικές της υποχρεώσεις, το ποσό των 80 εκ. ευρώ (το οποίο λαμβάνουν υπόψη οι Τρίτοι, ως τραπεζικό δανεισμό της ANEK, έναντι του υφιστάμενου ποσού των 271 εκ. ευρώ), είναι μέρος της Συμφωνίας της ΑΤΤΙΣΑ με τους πιστωτές και τους βασικούς μετόχους της ANEK και ως εκ τούτου ισχύει στο πλαίσιο υλοποίησης της σχετικής Συμφωνίας.

529. Τέλος ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι η ANEK δεν είναι πτωχευμένη επιχείρηση επειδή δεν έχει κατατεθεί αίτηση πτώχευσης κατά της εταιρείας και ως εκ τούτου δεν πληρούται το πρώτο κριτήριο, ομοίως δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Για την πλήρωση του πρώτου κριτηρίου, όπως έχει αναλυθεί ανωτέρω βάσει της ενωσιακής πρακτικής και των Κατευθυντηρίων γραμμών για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, απαιτείται η προβληματική επιχείρηση να αναγκασθεί στο εγγύς μέλλον να αποχωρήσει από την αγορά λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, αν δεν εξαγορασθεί από άλλη επιχείρηση και όχι να έχει ήδη υπαχθεί σε καθεστώς πτώχευσης.

#### XII.1.2.5 Συμπέρασμα ως προς το πρώτο κριτήριο

530. Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει ότι ο Όμιλος ANEK (και κατ' επέκταση η μητρική) εμφανίζει, εν γένει, θετικά λειτουργικά αποτελέσματα από τις δραστηριότητές του, κυρίως από την εκμετάλλευση επιβατηγών πλοίων, τα οποία ωστόσο δεν επαρκούν για την πλήρη κάλυψη των ανά έτος συνολικών του υποχρεώσεων, κυρίως δε των υφιστάμενων δανειακών. Το αποτέλεσμα είναι η διαχρονική συσσώρευση οφειλών και η επιβάρυνση των συνθηκών ρευστότητας, τα οποία εντάθηκαν μετά το 2020, δημιουργώντας πλέον σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία και τις συνθήκες βιωσιμότητας του Ομίλου. Ενδεικτικά αναφέρονται, η συρρίκνωση της λειτουργικής αποδοτικότητας εκμετάλλευσης, η διαμόρφωση έντονων ζημιών χρήσεων και αρνητικής καθαρής θέσης, [...] η δημιουργία έντονα αρνητικού ιδίου κεφαλαίου, καθώς και οι πιεστικές ανάγκες ρευστότητας ακόμη και για την κάλυψη υποχρεώσεων [...] που απαιτούνται για να παραμείνει ο Όμιλος σε λειτουργία.

531. Περαιτέρω, τα τελευταία χρόνια, λόγω της παλαιότητας του στόλου του Ομίλου ANEK και της αδυναμίας εύρεσης χρηματοδότησης για νέες επενδύσεις, το κόστος επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων έχει αυξηθεί σημαντικά, συμπιέζοντας τα λειτουργικά αποτελέσματα.

532. Επιπρόσθετα, τα σχετικά ανελαστικά λειτουργικά κόστη ([...]), σε συνδυασμό με τις υψηλές - τα περισσότερα χρόνια - τιμές των καυσίμων, καθώς και τα υψηλά (σε σχέση με τη δραστηριότητα και τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης που πραγματοποιεί) χρηματοοικονομικά κόστη, επιδείνωσαν σταδιακά την ταμειακή ρευστότητα της εταιρείας (και, κατ' επέκταση ολόκληρου του Ομίλου) και οδήγησαν σε αδυναμία πλήρους εξυπηρέτησης του δανεισμού και συσσώρευση σημαντικού ύψους υποχρεώσεων.

533. Τα εν λόγω προβλήματα επιτάθηκαν τις τρεις τελευταίες χρήσεις (2020-2022) λόγω της πανδημίας του Covid 19 που οδήγησε σε συρρίκνωση του μεταφορικού

έργου (και κατ' επέκταση των εσόδων) του Ομίλου το 2020, χωρίς να έχει εισέτι αποκατασταθεί σε προ-covid επίπεδα, κυρίως όμως λόγω της έντονης αύξησης των τιμών των καυσίμων που εξανέμιση σταδιακά την οποία λειτουργική κερδοφορία πραγματοποίησε η ANEK, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να καλύψει τρέχουσες ταμειακές ανάγκες για τη συνέχιση της λειτουργίας της.

534. Με βάση τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις βιωσιμότητας της GT, συμπεριλαμβανομένων και των επιπλέον σεναρίων που ζητήθηκαν από την Υπηρεσία, αναγνωρίζεται ότι δεν φαίνεται εφικτή η αποκατάσταση βιώσιμων συνθηκών λειτουργίας στον Όμιλο ANEK (κατ' επέκταση και στη μητρική) σε αυτοδύναμη βάση. Ειδικότερα, ακόμη και εάν υιοθετηθεί η λειτουργική ή και κεφαλαιακή του αναδιάρθρωση, τα όποια ταμειακά πλεονάσματα προκύπτουν από τη λειτουργία του, εξακολουθούν να μην επαρκούν (σε όλα τα εναλλακτικά σενάρια που λήφθηκαν υπόψη, τόσο σε βραχυπρόθεσμη, όσο και σε μακροπρόθεσμη βάση) για την πλήρη κάλυψη των συνολικών δαπανών και υποχρεώσεων του Ομίλου, κυρίως των δανειακών, ως προς τις οποίες προκύπτει αδυναμία κάλυψης ακόμη και των χρηματοοικονομικών τους εξόδων (ήτοι των τόκων).

535. Ως εκ τούτου, από τα στοιχεία που αναλύθηκαν ανωτέρω είναι μάλλον απίθανη τόσο οποιαδήποτε συνεισφορά νέων κεφαλαιακών εισφορών από την πλευρά των μετόχων, ανεξάρτητα από την οικονομική τους δυνατότητα, όσο και οποιαδήποτε επικείμενη οικονομική στήριξη από τους πιστωτές του Ομίλου. Περαιτέρω εκτιμάται ότι η δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει ANEK θα την οδηγήσει με βεβαιότητα σε περαιτέρω αθέτηση υποχρεώσεων και προς τους λοιπούς προμηθευτές της και επομένως ο Όμιλος ANEK στο εγγύς μέλλον αναπόφευκτα θα εξέλθει από όλες τις σχετικές αγορές, και θα οδηγηθεί στην πλήρη οικονομική κατάρρευση, σε παύση πληρωμών και εν τέλει στην πτώχευση<sup>503</sup>.

536. Με βάση τα ανωτέρω, το πρώτο κριτήριο του επιχειρήματος της προστασίας προβληματικής επιχείρησης, ότι δηλαδή ο Όμιλος ANEK στο εγγύς μέλλον θα αποχωρήσει από όλες τις σχετικές αγορές, πληρούται.

#### XII.2 ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΑΠΟΥΣΙΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ, ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΠΙΒΛΑΒΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

537. Σύμφωνα με το δεύτερο κριτήριο της ΠΠΕ, τα μέρη οφείλουν να αποδείξουν ότι δεν υπάρχει εναλλακτική επιλογή λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς. Σύμφωνα με τη νομολογία, τα μέρη καλούνται να αποδείξουν ότι έλαβαν χώρα ενεργές προσπάθειες ώστε να βρεθεί μία λιγότερο αντι-ανταγωνιστική λύση.

538. Στην υπόθεση Kali+Salz/MdK/Treuhand, στην οποία η επενδυτική τράπεζα, η επιβλέπουσα τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της MdK, προσέγγισε σαράντα οκτώ εν δυνάμει αγοραστές της MdK και παρά τις προσπάθειές

<sup>503</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm, παρ. 746 «... it is to be concluded that FIAMM would probably file for, or be admitted to, one the procedures available under the Italian bankruptcy legislation if the proposed transaction were not to proceed...»

της (π.χ. offering memoranda σε εταιρείες που εξέφραζαν ενδιαφέρον αρχικά) μόνο μία εταιρεία υπέβαλε τελικά οριστική προσφορά, η Ε.Επ. έκρινε ότι κατεβλήθησαν προσπάθειες για να προκληθεί το ενδιαφέρον πολλών εταιρειών για την αγορά της MdK<sup>504</sup>. Επιπλέον, η ίδια η Ε.Επ. επικοινωνήσε με κάποιες από τις εταιρείες τις οποίες είχε προσεγγίσει η επενδυτική τράπεζα προκειμένου να εξετάσει το ενδιαφέρον τους για την αγορά της MdK, οι οποίες έδωσαν σαφή αρνητική απάντηση<sup>505</sup>. Ομοίως, στην υπόθεση Aegean/Olympic (II), η Ε.Επ. έλαβε υπόψη ότι το Ελληνικό κράτος είχε προσπαθήσει ήδη αρκετές φορές να πωλήσει την Olympic ανεπιτυχώς, καθώς και το γεγονός ότι από την εσωτερική αλληλογραφία της μετόχου Marfin, δεν προέκυπτε κάποιος εναλλακτικός αγοραστής για την Olympic. Επιπλέον, η Ε.Επ. επικοινωνήσε η ίδια με είκοσι τέσσερις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες προκειμένου να εξετάσει τυχόν ενδιαφέρον τους για την αγορά της Olympic, αξιολόγησε το ενδιαφέρον της μοναδικής εταιρείας που δήλωσε ότι ενδεχομένως να ενδιαφερόταν να αγοράσει την Olympic και τελικά έκρινε ότι η εταιρεία αυτή δεν αποτελούσε μία αξιόπιστη εναλλακτική, καθώς η εταιρεία δεν είχε αναλυτικό επιχειρηματικό σχέδιο για την Olympic μέχρι τον χρόνο αξιολόγησης από την Ε.Επ, δεν δραστηριοποιούνταν σε προγραμματισμένα δρομολόγια, ο κύκλος εργασιών της υπολείπταν κατά πολύ του κύκλου εργασιών της Olympic ενώ το γεγονός ότι είχε αποσυρθεί από την προηγούμενη διαγωνιστική διαδικασία έθετε σε αμφιβολία την σοβαρότητα των προθέσεών της, αναφορικά με την απόκτηση της Olympic<sup>506</sup>. Με βάση τα ανωτέρω, η Ε.Επ. έκρινε ότι δεν υπήρχε εναλλακτική επιλογή λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς. Συναφώς, στην υπόθεση NYNAS/SHELL/Harburg Refinery, η Ε.Επ. έκρινε ότι το τρίτο μέρος το οποίο εξέφρασε το πιθανό ενδιαφέρον να αποκτήσει το διυλιστήριο, δεν υπέβαλε στην Ε.Επ. συγκεκριμένα στοιχεία τα οποία θα επέτρεπαν στην Ε.Επ. να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι αυτός θα μπορούσε να θεωρηθεί πραγματικός και αξιόπιστος εναλλακτικός αγοραστής των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Συγκεκριμένα ο υποψήφιος αγοραστής δεν υπέδειξε κανένα εσωτερικό έγγραφο από το οποίο να αποδεικνύεται ένα συνεχές στρατηγικό ενδιαφέρον απόκτησης του διυλιστηρίου (any specific internal document which evidenced a continued strategic interest in acquiring the Harburg site)<sup>507</sup>. Περαιτέρω, στην υπόθεση BASF/Eurodiol/Pantochim, το αρμόδιο δικαστήριο εξουσιοδότησε τους δικαστικούς διαχειριστές των επιχειρήσεων-στόχων να αναζητήσουν κατάλληλο αγοραστή των στοιχείων ενεργητικού των εταιρειών, η οποία αναζήτηση απέβη άκαρπη. Προς εξάλειψη κάθε αμφιβολίας ως προς την ύπαρξη εναλλακτικού αγοραστή, η Ε.Επ. διερεύνησε και η ίδια τη σχετική δυνατότητα και κατέληξε

<sup>504</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.308 Kali+Salz/MdK/Treuhand, παρ. 81-83.

<sup>505</sup> Ο.π. 84-85.

<sup>506</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic II, παρ. 806-817.

<sup>507</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.6360 NYNAS/SHELL/Harburg Refinery, παρ. 351-352.

στο συμπέρασμα ότι, εντός του χρονικού πλαισίου που έθεσε η απόφαση του βελγικού δικαστηρίου για τη διαδικασία πτωχευτικού συμβιβασμού, δεν υπήρχε εναλλακτική δυνατότητα λιγότερο επιζήμια για τον ανταγωνισμό, παρόλο που στο ως άνω πλαίσιο είχε εκδηλώσει αρχικά ενδιαφέρον μια εταιρεία, η οποία ωστόσο ακολούθως αποφάσισε να μην δώσει συνέχεια στα σχέδιά της κυρίως επειδή η χρηματική επένδυση που απαιτούνταν κρίθηκε ότι υπερέβαινε τα όρια της στρατηγικής διεθνούς εξαπλώσεως της εταιρείας<sup>508</sup>.

539. Στην υπόθεση JCI/Fiamm, η Ε.Επ. διαπίστωσε ότι η Fiamm έκανε συζητήσεις και εν γένει επαφές με ανταγωνιστές, είτε απευθείας είτε μέσω του συμβούλου της, χωρίς τελικά να βρει κάποιον αγοραστή ο οποίος να ενδιαφέρεται πραγματικά να αγοράσει την εταιρεία. Ακόμα, διαπίστωσε ότι η Fiamm δεν είχε επικοινωνήσει με κανέναν από τους μικρότερους ανταγωνιστές της, αναγνώρισε όμως ότι οι εν λόγω ανταγωνιστές δεν διέθεταν τους πόρους να αγοράσουν μία επιχείρηση, η οποία είναι δύο-τρεις φορές μεγαλύτερή τους<sup>509</sup>. Με βάση τα ανωτέρω, η Ε.Επ. έκρινε ότι δεν υπήρχε εναλλακτική επιλογή λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Επ. συνεκτίμησε επιπλέον τον σχετικό περιορισμένο χρόνο που υπήρχε για την ανεύρεση εναλλακτικού αγοραστή, δεδομένου ότι η εξαγορά της Fiamm θα έπρεπε να γίνει ενόσω αυτή ήταν σε λειτουργία, ενώ σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο η Fiamm κινδύνευε από επικείμενη πτώχευση καθώς ούτε η FIAMM ούτε οι τράπεζες ή άλλοι πιστωτές ήταν πιθανό να χρηματοδοτήσουν την εταιρεία, η οποία αντιμετώπιζε προβλήματα ρευστότητας, κατά τη διάρκεια του να αβέβαιοι χρονικού διαστήματος που θα ήταν απαραίτητο για να βρεθεί ένας πιθανός τρίτος αγοραστής<sup>510</sup>.

540. Συναφώς, στην υπόθεση Freshways (Nijjar Group Holdings)/Medina Holdings Limited, η βρετανική Αρχή Ανταγωνισμού και Αγορών έκρινε ότι<sup>511</sup>, παρότι η προβληματική επιχείρηση Medina δεν προσέγγισε τρίτες εταιρείες εκτός της Freshways και δεν πραγματοποίησε μία επίσημη διαδικασία πώλησης, πληρούταν το δεύτερο κριτήριο. Και τούτο διότι οι δανειστές της Medina είχαν απευθυνθεί σε συμβούλους οι οποίοι αφού εξέτασαν όλες τις εναλλακτικές επιλογές εξόδου των δανειστών από την Medina (αποεπένδυση) θεώρησαν ότι η πώληση προς τρίτους επενδυτές, πλην της Freshways, δεν

<sup>508</sup> Απόφαση Ε.Επ. IV/M.2314 BASF/Eurodiol/Pantochim, παρ. 146-148.

<sup>509</sup> Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm, παρ. 722-727 και 729.

<sup>510</sup> Ο. π. παρ. 733-736.

<sup>511</sup> Σημειώνεται ότι στις Κατευθυντήριες Γραμμές επί συγκεντρώσεων της Μεγάλης Βρετανίας, τα κριτήρια στοιχειοθέτησης του ισχυρισμού της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης είναι ίδια με αυτά της ενωσιακής νομολογίας και πρακτικής, ήτοι απαιτείται η επιχείρηση να αποχωρήσει από την αγορά είτε μέσω πτώχευσης είτε με άλλον τρόπο και δεν υφίσταται άλλη εναλλακτική λύση λιγότερο περιοριστική του ανταγωνισμού για απόκτηση της εταιρείας ή των ενεργητικών της στοιχείων. Βλ. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1051823/MAGs\\_for\\_publication\\_2021\\_-\\_\\_.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1051823/MAGs_for_publication_2021_-__.pdf), March 2021, παρ. 3.21 και 3.30.



πρότασης. Στο ως άνω πλαίσιο, το γεγονός της υποβολής πρότασης για την εξαγορά και διάσωση της ANEK έλαβε αρκετή δημοσιότητα γεγονός που σημαίνει ότι εταιρείες οι οποίες τυχόν ενδιαφέρονταν για την υποβολή εναλλακτικής πρότασης εξαγοράς της ANEK είχαν ενημερωθεί και είχαν το χρόνο να γνωστοποιήσουν το σχετικό ενδιαφέρον τους προς τις πιστώτριες τράπεζες/ μετόχους της εταιρείας.

548. [...] <sup>525</sup>.

549. [...].

550. [...] <sup>526</sup>. [...].

551. [...] [...] <sup>527</sup>, [...].

552. [...].

#### XII.2.2.2 Το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιρειών

553. Πέραν των ανωτέρω, η Υπηρεσία, στο πλαίσιο άσκησης της διακριτικής της ευχέρειας και προκειμένου να διερευνήσει αν υπάρχει ή όχι ενδιαφέρον για την εξαγορά της ANEK, απευθύνθηκε σε δεκαεπτά ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες είτε δραστηριοποιούνται σε οποιαδήποτε από τις επηρεαζόμενες αγορές εντός και εκτός ελληνικής επικράτειας (π.χ. στα επηρεαζόμενα δρομολόγια Ελλάδας - Ιταλίας), είτε δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα οπουδήποτε στην ελληνική επικράτεια <sup>528</sup>.

554. Όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες (με εξαίρεση την SEAJETS) απάντησαν ότι δεν ενδιαφέρονται για την εξαγορά της ANEK. Ειδικότερα [...] και [...] απάντησαν ότι ουδέποτε υπήρξε ενδιαφέρον εξαγοράς της εταιρείας αναφέροντας ως αιτία για την έλλειψη ενδιαφέροντος το γεγονός ότι η ANEK είναι μία εταιρεία «με σοβαρά οικονομικά προβλήματα», [...] <sup>529</sup>. Αντίστοιχα η [...] απάντησε ότι δεν ενδιαφέρεται για απόκτηση της ANEK καθώς [...] και έχει διαφορετικό γεωγραφικό προσανατολισμό σε σχέση με την ANEK <sup>530</sup>, ενώ η έτερη ανταγωνίστρια εταιρεία [...] απάντησε ότι δεν υπήρξε ενδιαφέρον από την εταιρεία καθώς η απόκτηση της ANEK είναι εκτός των επιχειρηματικών της σχεδίων <sup>531</sup>.

555. Η μόνη που ισχυρίστηκε ότι θα ενδιαφερόταν να εξαγοράσει την ANEK είναι η SEAJETS υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι [...]. Συγκεκριμένα, στην από 1.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της Υπηρεσίας ως προς το εάν υπήρξε ή υπάρχει ενδιαφέρον από την SEAJETS για την απόκτηση της ANEK, η SEAJETS απάντησε στις 21.3.2023 τα εξής: «[...] <sup>532</sup>. Ακολούθως, στο κείμενο θέσεων <sup>533</sup> το οποίο κατέθεσε η SEAJETS στην Υπηρεσία ως προς το θέμα απόκτησης της ANEK αναφέρει τα ακόλουθα: «Αν λοιπόν η ΕΑ κρίνει ότι μπορεί να επιτραπούν οι ανωτέρω συγκεντρώσεις (και πλέον η συγκέντρωση

<sup>525</sup> [...].

<sup>526</sup> [...].

<sup>527</sup> [...].

<sup>528</sup> [...]. Εξ'αυτών απάντησαν οι 14.

<sup>529</sup> [...].

<sup>530</sup> [...].

<sup>531</sup> [...].

<sup>532</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2424/21.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της SEAJETS.

<sup>533</sup> Βλ. υπ' αρ. 3795/15.5.2023 κείμενο θέσεων.

ΑΤΤΙΚΑ-ANEK), θα πρέπει να επιβληθούν σοβαρές διαρθρωτικές δεσμεύσεις με άμεση εφαρμογή [...] ... Ως SEAJETS επαναλαμβάνουμε ότι ζήτημα εφαρμογής του failing firm για να επιτραπεί η απόκτηση της ANEK από την ΑΤΤΙΚΑ δεν συντρέχει. Υπάρχουν εναλλακτικοί αγοραστές για την ANEK που η ενεργοποίησή τους δεν θα επιφέρει τα αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα που θα επιφέρει η απορρόφηση της ANEK από την ΑΤΤΙΚΑ. Η πλευρά μας σε κάθε περίπτωση δηλώνει διατεθειμένη να συμμετέχει στη διαδικασία απόκτησης της ANEK, [...].

556. Από τα ως άνω προκύπτει ότι η SEAJETS αφενός δεν είχε εκδηλώσει κάποιο ενδιαφέρον απόκτησης της ANEK κατά το παρελθόν, αφετέρου με το ως άνω κείμενο θέσεων, εκδήλωσε, το πρώτον, ενδιαφέρον το οποίο συναρτούσε με προϋποθέσεις οι οποίες καθιστούσαν άδηλο το αποτέλεσμα τυχόν πρότασης, δεδομένου ότι αυτή δεν έχει υποβληθεί καν στις πιστώτριες τράπεζες/ μετόχους της ANEK. Επιπλέον, δεν στοιχειοθετείται από εσωτερικά έγγραφα της SEAJETS τουλάχιστον ένα στρατηγικό επενδυτικό ενδιαφέρον απόκτησης της ANEK. Σε σχέση με το ως άνω ενδιαφέρον, η SEAJETS δεν προσκόμισε στην Υπηρεσία συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία θα μπορούσαν να της επιτρέψουν να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η SEAJETS μπορεί να αποτελέσει έναν πραγματικό και αξιόπιστο εναλλακτικό αγοραστή της ANEK. Η απουσία (μέχρι τότε) σχετικής πρότασης άλλωστε προκύπτει και από την απάντηση της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ως εκπροσώπου των ομολογιούχων δανειστών. Αναφορικά, δε, με συνάντηση την οποία ανέφεραν, κατά την διάρκεια της ακροαματικής, οι Τρίτοι ότι έγινε στις 25.07.2023 με την Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ για ενδεχόμενη εξαγορά της ANEK <sup>534</sup>, το γεγονός αυτό δεν ετέθη υπόψιν της Υπηρεσίας σε καμία εκ των απαντήσεων που εστάλησαν από τη SEAJETS κατά την διάρκεια της έρευνας της Ε.Α., παρόλο που η Υπηρεσία έθεσε ρητά το ερώτημα εάν υπήρξε ενδιαφέρον απόκτησης της ANEK <sup>535</sup>, ούτε όμως κα μεταγενέστερα με το κείμενο θέσεων το οποίο κατέθεσαν. Κατά την ακροαματική, δε, δεν προσκομίστηκαν αποδείξεις ότι η εν λόγω συνάντηση με την Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ είχε γίνει σε αυτό το πλαίσιο και με αυτό το συγκεκριμένο αντικείμενο και ότι δεν υπήρξε μόνο μία γενική αναφορά ότι δυνητικά θα μπορούσε να υπάρξει κάποιο ενδιαφέρον για την ANEK. Σε κάθε, δε, περίπτωση ούτε κατά την διάρκεια της ακροαματικής προσκομίστηκαν στοιχεία από τους Τρίτους αναφορικά με τον χρόνο των συναντήσεων και το ακριβές αντικείμενό τους <sup>536</sup>.

<sup>534</sup> Βλ. σελ 37-39 των πρακτικών της συνεδρίασης 65/24.07.2023.

<sup>535</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1012/1.2.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της Υπηρεσίας με την εξής ερώτηση: «Υπήρξε/υπάρχει ενδιαφέρον από την εταιρία σας για την απόκτηση της ANEK; Αν ναι, περιγράψτε αναλυτικά και συγκεκριμένα αν έχει εκδηλωθεί το ενδιαφέρον από μέρους σας και αν έχει υπάρξει ανταπόκριση. Προσκομίστε σχετικά αποδεικτικά στοιχεία, π.χ. πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου, εσωτερική αλληλογραφία κ.λπ. στα οποία βασίζονται οι αναφορές σας. Αν δεν υπήρξε/υπάρχει ενδιαφέρον από την εταιρία σας για την απόκτηση της ANEK εξηγήστε γιατί».

<sup>536</sup> Βλ. σελ 38-39 των πρακτικών της συνεδρίασης 65/24.07.2023, κατά την οποία ο εκπρόσωπος των Τρίτων στην ακροαματική ανέφερε ότι «[...]» ενώ ο μάρτυρας [...] της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ



561. Στη συνέχεια, στις 03.07.2023 οι Προτείνουσες κατέθεσαν στην Ε.Α. επικαιροποιημένη πρόταση εξαγοράς της ANEK την οποία υπέβαλαν στους μετόχους και πιστωτές της εταιρείας, με την οποία αύξαναν το τίμημα προς τους πιστωτές-μετόχους της ANEK κατά [...] εκ. ευρώ, ανερχόμενο συνολικά σε [...] εκ. ευρώ (η Επικαιροποιημένη Πρόταση Εξαγοράς)<sup>543</sup>, διατυπώνοντας παράλληλα τις ενστάσεις τους για τους λόγους απόρριψης της Πρότασης Εξαγοράς. Η Επικαιροποιημένη Πρόταση Εξαγοράς απερρίφθη εκ νέου από την κοινοπραξία των δανειστών της ANEK, επαναλαμβάνοντας στην σχετική επιστολή την οποία απέστειλε η Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ (υπό την ιδιότητά της ως εκπροσώπου των ομολογιούχων δανειστών)<sup>544</sup> αφενός ότι δεν προκύπτει [...] και ως εκ τούτου, [...], δεν υπήρχε στην πραγματικότητα πρόταση προς αξιολόγηση και αφετέρου ότι δεν διασφάλιζε την επιβίωση της ANEK. Περαιτέρω στην σχετική επιστολή αναφερόταν ότι η Πρόταση Εξαγοράς δεν αποσαφήνιζε το νομικό πρόσωπο που θα συμβαλλόταν καθώς έκανε λόγω για καταβολή του τιμήματος από [...] της πλευράς SEAJETS ενώ ενείχε κινδύνους και αβεβαιότητες για την ολοκλήρωση της συναλλαγής, ελλείψει [...]. Η Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ, υπό την ως άνω ιδιότητα, απέστειλε σχετική απαντητική επιστολή και στην ANEK στην οποία ανέφερε εκ νέου τους λόγους που οδήγησαν στην απόρριψη της Πρότασης Εξαγοράς<sup>545</sup>. Η Πρόταση Εξαγοράς (συμπεριλαμβανομένης της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς) αξιολογήθηκε και από ανεξάρτητη ελέγτρια εταιρεία για λογαριασμό της ANEK, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ανέκυπταν κίνδυνοι υλοποίησής της και δεν τεκμηριωνόταν η διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της ANEK, με συνέπεια να προκύπτει αβεβαιότητα ως προς τη συνέχιση λειτουργίας της εταιρείας και του ομίλου ANEK συνολικά. Και τούτο διότι, κατά την ελέγτρια εταιρεία, δεν υπήρχε σαφής και συγκεκριμένος επιχειρηματικός σχεδιασμός (business plan) ο οποίος να τεκμηριώνει επαρκώς την αντιμετώπιση των λειτουργικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων της ANEK και να διασφαλίζει τη συνέχιση της δραστηριότητάς της. Επιπλέον, δεν τεκμηριωνόταν [...], με δεδομένο ότι η Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ με την από 07.07.2023 επιστολή προς την ANEK [...] <sup>546</sup>, ενώ παράλληλα δεν είχε γνωστοποιηθεί από τις Προτείνουσες, κάποια εναλλακτική [...]. Σε μια, δε, υποθετική αποδοχή της Πρότασης Εξαγοράς, ο χρόνος ολοκλήρωσης

(προσκομισθείσα ως Παράρτημα Κ του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK), σε απάντηση της διαβιβασθείσας από την τελευταία της Πρότασης Εξαγοράς προς τους μετόχους και πιστωτές της εταιρείας (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Ε του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK).

<sup>543</sup> Βλ. την υπ' αρ. 148/03.07.2023 Επικαιροποιημένη Πρόταση Εξαγοράς.

<sup>544</sup> Βλ. την υπ' αρ. 162/10.07.2023 επιστολή της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ ως εκπροσώπου των ομολογιούχων.

<sup>545</sup> Βλ. την από 07.07.2023 επιστολή της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ προς την ANEK (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Ι του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK) [...].

<sup>546</sup> Βλ. την από 07.07.2023 επιστολή της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ προς την ANEK (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Ι του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK).

θα ήταν μεγάλος και δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί, εντωμεταξύ, η πτώχευση της εταιρείας ενώ τέλος η Πρόταση Εξαγοράς φαινόταν να αφορά μόνο στην εξαγορά δανεισμού και μετοχών και όχι στην εξυγίανση και συνέχιση της λειτουργίας της, χωρίς περαιτέρω αναφορά εάν και με ποιον τρόπο θα διαγραφόταν ο δανεισμός της ANEK ή θα βελτιωνόταν η χρηματοοικονομική της θέση<sup>547</sup>.

562. Στο ως άνω πλαίσιο, ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι η Πρόταση Εξαγοράς (συμπεριλαμβανομένης και της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς) απορρίφθηκε από τους μετόχους της ANEK χωρίς να εξεταστεί, δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Από τα ανωτέρω, προκύπτει ότι η Πρόταση Εξαγοράς αξιολογήθηκε από την κοινοπραξία των ομολογιούχων δανειστών της ANEK [...] οι οποίοι είναι ταυτόχρονα και μέτοχοι της εταιρείας ([...]) και εστάλησαν στις Προτείνουσες από την Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ως εκπροσώπου των ομολογιούχων δανειστών, οι από 26.06.2023 και 07.07.2023 επιστολές εκ μέρους όλων. Οι μέτοχοι, δε, της ANEK, [...] και [...], οι οποίοι δεν αποτελούν ταυτόχρονα και δανειστές της εταιρείας, αξιολόγησαν την Πρόταση Εξαγοράς και απάντησαν ξεχωριστά, αντίστοιχα με τις από 29.06.2023 και 23.06.2023 επιστολές. Σε κάθε, δε, περίπτωση από την ενωσιακή πρακτική, προκύπτει ότι ο εκάστοτε πωλητής οφείλει να αξιολογήσει μια υποβληθείσα πρόταση εξαγοράς της προβληματικής επιχείρησης, δεν προκύπτει, ωστόσο, ότι υποχρεούται να διαπραγματευτεί επί μίας πρότασης την οποία αξιολογεί ως ελαττωματική και κατά τούτο, ως μη αξιόπιστη. Ομοίως, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι οι δανειστές και μέτοχοι της ANEK δεν αναζήτησαν εναλλακτικούς αγοραστές για την ANEK. Από όσα αναλύονται ανωτέρω υπό ενότ. XII.2.2.1, σχετικές ενέργειες είχαν ήδη γίνει από την Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ, υπό την ιδιότητά της ως εκπροσώπου των ομολογιούχων δανειστών-μετόχων της ANEK ήδη από το 2019 τόσο με στελέχη της [...] όσο και με στελέχη της [...], οι οποίες εταιρείες δήλωσαν ότι δεν υπήρχε ενδιαφέρον από πλευρά τους για την εξαγορά της ANEK λόγω της δεινής της οικονομικής κατάστασης. Το 2019 η Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ απευθύνθηκε και στην ΑΤΤΙΚΑ, [...], οπότε και η Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ επανήλθε στην ΑΤΤΙΚΑ τον Απρίλιο του 2021. Σε κάθε, δε, περίπτωση ο ισχυρισμός προβάλλεται αλυσιτελώς, καθώς η Υπηρεσία, στο πλαίσιο άσκησης της διακριτικής της ευχέρειας, απευθύνθηκε εκ νέου στο σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιρειών προκειμένου να ερευνήσει τυχόν ενδιαφέρον εξαγοράς της ANEK, και οι οποίες απάντησαν αρνητικά, όπως αναλύεται ανωτέρω υπό ενότ. XII.2.2.2, πλην της SEAJETS, την οποίας το (τότε) ενδιαφέρον αξιολογήθηκε με την Έκθεση της Εισηγήτριας ενώ η Πρόταση Εξαγοράς την οποία υπέβαλαν οι Προτείνουσες αξιολογήθηκε από την Ε.Α κατά τον χρόνο υποβολής της.

<sup>547</sup> Βλ. την από 07.07.2023 επιστολή της ελεγκτικής εταιρείας PKF Ευρωελεγκτική Α.Ε. Ορκωτοί Ελεγκτές-Λογιστές προς την ANEK (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Κ του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK).

#### XII.2.2.2.2 Αξιολόγηση της Πρότασης Εξαγοράς και της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς

563. Στο πλαίσιο αξιολόγησης της Πρότασης Εξαγοράς και της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς, η Ε.Α., κατά την διάρκεια της συνεδρίασης στις 12 Ιουλίου 2023, ζήτησε από τους Τρίτους διευκρινίσεις και προσκόμιση στοιχείων αναφορικά με α) τον προσδιορισμό του νομικού προσώπου/προσώπων, το οποίο αιτούνταν [...], β) τον προσδιορισμό του νομικού προσώπου/προσώπων, το οποίο θα κατέβαλε το υπόλοιπο ποσό των [...] εκ. ευρώ για την εξαγορά του δανείου το οποίο, κατά την πρόταση των Τρίτων, ανερχόταν σε [...] εκ. ευρώ, γ) το νομικό πρόσωπο/πρόσωπα, το οποίο θα κατέβαλε στους μετόχους το ποσό για την εξαγορά ποσοστού 57,7% των μετοχών της ANEK έναντι της (τότε) τρέχουσας χρηματιστηριακής τιμής των 0,2220 ευρώ ανά μετοχή καθώς και το ποσό, σε περίπτωση υποβολής υποχρεωτικής πρότασης εξαγοράς μετοχών, δ) τις οικονομικές καταστάσεις των Προτεινουσών, ε) την εταιρική δομή, κατά τα αναφερόμενα των Τρίτων, του «Ομίλου SEAJETS», στ) το επιχειρηματικό σχέδιο των Προτεινουσών, ενόψει των σημαντικών κεφαλαίων, πέραν των ανωτέρω, που απαιτούνταν για τη συνέχιση λειτουργίας της ANEK, προκειμένου να κρίνει την αξιοπιστία της πρότασης, λόγω και του γεγονότος ότι αυτή είχε υποβληθεί σε αυτό το χρονικό πλαίσιο και όχι νωρίτερα<sup>548</sup>.

564. Ακολούθως, οι Τρίτοι υπέβαλαν στην Ε.Α. την υπ' αρ. 191/20.07.2023 επιστολή<sup>549</sup> στην οποία ανέφεραν τα εξής: την Πρόταση Εξαγοράς την υπέβαλε ο «Όμιλος SEAJETS», ελέγχου [...] και προσδιορίζονταν οι επιμέρους νομικές οντότητες που θα συμβάλλονταν όταν θα προχωρούσαν οι διαπραγματεύσεις με τα μέρη. Ωστόσο επεσήμαναν ότι η απόκτηση των δανειακών απαιτήσεων της ANEK και η καταβολή του τιμήματος θα γινόταν από την (τότε) υπό σύσταση και ήδη συσταθείσα [...]. Το υπόλοιπο ποσό των [...] εκ. ευρώ για την εξαγορά των δανειακών υποχρεώσεων της ANEK (και για τις οποίες δανειακές υποχρεώσεις οι Προτεινουσες πρότειναν συνολικά την καταβολή [...]) εκ. ευρώ και το ποσό για την εξαγορά των μετοχών της ANEK ποσοστού 57,7 % καθώς και για την εξαγορά των μετοχών σε περίπτωση υποβολής δημόσιας πρότασης θα καλυπτόταν, όπως ανέφεραν αορίστως, από πόρους [...]. Ως προς την οικονομική κατάσταση, τη φερεγγυότητα και τις πηγές χρηματοδότησης ανέφεραν, επίσης, αορίστως, ότι ο όμιλος έχει την δυνατότητα να υποστηρίξει οικονομικά τη συναλλαγή καθώς εκτός των ακτοπλοϊκών πλοίων, ο όμιλος έχει [...], όλα δε τα πλοία είναι [...]. Ως προς το επιχειρηματικό σχέδιο των Προτεινουσών για τη συνέχιση λειτουργίας της ANEK, αυτό θα το χορηγούσαν [...]. Ειδικότερα ανέφεραν ότι το επιχειρηματικό σχέδιο προέβλεπε [...]. Σε σχέση με τη ρευστότητα που χρειαζόταν

η ANEK για τη συνέχιση της λειτουργίας της, εκτιμούν ότι για το 2023 θα υπάρξουν βασικές μεταβολές και βελτιωμένες θέσεις, οι οποίες θα μειώσουν το απαιτούμενο ποσό, σε κάθε, δε, περίπτωση, υπήρχε πρόβλεψη ποσού [...] εκ. ευρώ για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών της εταιρείας. Τέλος ως προς το προσφερόμενο τίμημα των 0,22 ευρώ ανά μετοχή που προέκυπτε με βάση την τρέχουσα (τότε) χρηματιστηριακή τιμή, για την εξαγορά μετοχών ποσοστού 57,7% θεωρούσαν ότι ήταν ήδη εξαιρετικά υψηλό [...]. Προς στοιχειοθέτηση των ανωτέρω, οι Τρίτοι, [...] προσκόμισαν [...] από τις οποίες, σύμφωνα με τους Τρίτους, προκύπτει ο σημαντικός κύκλος εργασιών τους και η σημαντική κερδοφορία τους, η οποία αναμένετο να αυξηθεί ενώ επανυπέβαλαν τις [...] και συνοπτικό πληροφοριακό φυλλάδιο της SEAJETS.

565. Η Ε.Α. εκτιμά ότι η Πρόταση Εξαγοράς (συμπεριλαμβανομένης και της Επικαιροποιημένης Πρότασης Εξαγοράς) δεν δύναται να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική πρόταση καθώς δεν απεδείχθη ότι είναι χρηματοδοτήσιμη, υλοποιήσιμη και εν τέλει εξασφαλίζουσα τη βιωσιμότητα και τη συνέχιση λειτουργίας της ANEK. Ειδικότερα, ως προς τα αιτηθέντα, από την Ε.Α., στοιχεία, οι Τρίτοι υπέβαλαν στην Ε.Α. μία επιστολή, η οποία χαρακτηρίζεται από ασάφεια, αοριστία και έλλειψη τεκμηρίωσης. Σε αυτήν αναφέρουν ότι η Πρόταση Εξαγοράς υπεβλήθη από τις Προτεινουσες<sup>550</sup>, ωστόσο τα δάνεια της ANEK θα εξαγοράζονταν τελικά από τρίτη νεοσυσταθείσα εταιρεία, η οποία δεν προκύπτει πώς συνδέεται με τις Προτεινουσες. Επιπλέον, αορίστως αναφέρεται ότι το ποσό των [...] εκ. ευρώ για την εξαγορά των δανειακών υποχρεώσεων της ANEK και το ποσό για την απόκτηση ποσοστού 57,7% των μετοχών της ANEK και των μετοχών στο πλαίσιο υποβολής δημόσιας πρότασης θα καλυπτόταν από πόρους [...]. Αντίστοιχα αορίστως αναφέρουν ότι ο όμιλος έχει [...] για να στηρίξει τη συναλλαγή, χωρίς ωστόσο να προσδιορίζεται η εταιρική δομή του ομίλου, καθιστώντας δυσχερή την όποια αξιολόγηση των δυνατοτήτων αξιοποίησης διαθέσιμων οικονομικών μέσων από την πλευρά τους. [...]. Αντιθέτως, από τον φάκελο της υπόθεσης προκύπτει ότι καμία εκ των Προτεινουσών δεν έχει [...]<sup>551</sup> και ως εκ τούτου ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι [...], είναι γνωστό σε φορείς και τραπεζικά ιδρύματα<sup>552</sup>, δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Επιπλέον, οι Τρίτοι προσκόμισαν συνοπτικό πληροφοριακό φυλλάδιο στο οποίο δεν αποτυπώνεται κάποια δομή ομίλου αλλά αναφέρεται σε δίκτυο ταχυπλόων. Ο ισχυρισμός των Τρίτων ότι η αξιοπιστία της Πρότασης Εξαγοράς και

<sup>548</sup> Αναφορικά με τα αιτηθέντα στοιχεία, βλ. σελ. 97-98 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023, απόσπασμα του οποίου διαβιβάστηκε στους Τρίτους με την υπ' αρ. οικ. 187/17.07.2023 επιστολή της Ε.Α.

<sup>549</sup> Στην επιστολή αναγράφεται ότι αυτή υπεβλήθη από τον Όμιλο ΣΙ ΤΖΕΤΣ, την ΚΙΑΡΑ Ν.Ε. και τη ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.

<sup>550</sup> Βλ. ωστόσο σελ. 103 και 106 των πρακτικών της συνεδρίασης της Ε.Α. 63/17.07.2023 κατά την οποία ο [...] των Τρίτων [...] αναφέρει ότι η Πρόταση Εξαγοράς υπογράφεται ενδεικτικά από τρεις εταιρείες του ομίλου [...].

<sup>551</sup> Βλ. και την από 07.07.2023 επιστολή της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ προς την ANEK (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Ι του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK). Βλ. και σελ. 16-17 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023 και την σχετική αναφορά του μάρτυρα [...] της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

<sup>552</sup> Βλ. σελ. 18-19 του υπ' αρ. 212/31.07.2023 συμπληρωματικού υπομνήματος των Τρίτων.



η [...] συνάγεται και εκ του γεγονότος ότι οι Προτείνουσες συνάπτουν Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας με το Υπουργείο Ναυτιλίας, οι οποίες ελέγχονται και από το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Τούτο διότι ο έλεγχος σε αυτό το πλαίσιο δεν γίνεται για την διαπίστωση ύπαρξης ομιλικής σχέσης μεταξύ των εταιρειών-αναδόχων αλλά για την πλήρωση των όρων της εκάστοτε προκήρυξης. Αυτό αναφέρει και ο μάρτυρας [...] του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο οποίος, σε ερώτηση εάν στο πλαίσιο των Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας του Υπουργείου ζητά οικονομικά στοιχεία ομίλου εταιρειών, απάντησε αρνητικά<sup>553, 554</sup>. Συναφώς, δεν προκύπτει ενοποιημένος κύκλος εργασιών ομίλου, καθώς οι Τρίτοι προσκόμισαν [...] ενώ σε σχέση με τις Προτείνουσες δεν προσκόμισαν [...] για μία εκ των τριών εταιρειών<sup>555</sup>. Τα οικονομικά μεγέθη των Προτεινουσών προκύπτει ότι είναι [...] της ANEK (ενδεικτικά ο κύκλος εργασιών αθροιστικά για τις δύο εκ των Προτεινουσών [...] ανήλθε για το 2021 σε [...] εκ. ευρώ έναντι 150 εκ. ευρώ για την ANEK για το 2021 και 180 εκ. ευρώ για το 2022). Ως εκ τούτου δεν αποδεικνύεται δυνατότητα χρηματοδοτικής στήριξης από τις Προτείνουσες της προβληματικής επιχείρησης, η οποία έχει [...] οικονομική δραστηριότητα και οικονομικά μεγέθη<sup>556</sup>.

566. Περαιτέρω, η Πρόταση Εξαγοράς υποβάλλεται υπό την προϋπόθεση [...] από την Τράπεζα [...], και [...], καθώς, κατά τους Τρίτους, η Τράπεζα [...]<sup>557</sup>. Ωστόσο, κατά την ακροαματική, σε σχετική ερώτηση του Εισηγητή Π. Μπορόβα εάν [...], ο εκπρόσωπος των Τρίτων απάντησε αρνητικά<sup>558</sup>. [...] <sup>559</sup>. Επιπλέον, σύμφωνα με την Πρόταση Εξαγοράς, τα δάνεια της ANEK θα εξαγοράζονταν τελικά από τρίτη νεοσυσταθείσα εταιρεία, η οποία πέραν του ότι, όπως προαναφέρθηκε, δεν προκύπτει πώς συνδέεται με τις Προτείνουσες, ως νεοσυσταθείσα, δεν έχει προηγούμενη δραστηριότητα έτσι ώστε να

<sup>553</sup> Βλ. σελ. 76 και 81 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α 63/17.07.2023.

<sup>554</sup> Βλ. σελ. 102 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/17.07.2023 κατά την οποία ο [...] των Τρίτων, [...] σε σχέση με τον έλεγχο που διενεργεί το Ελεγκτικό Συνέδριο σε διάφορες εταιρείες στο πλαίσιο Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας, αναφέρει σχετικά: «Το Ελεγκτικό Συνέδριο, είμαι σχεδόν βέβαιος αλλά θα το βεβαιώσουμε κοιτάει την εταιρία τη συγκεκριμένη, τη ναυτική που θα πάρει την άγωνα γραμμή. [...]».

<sup>555</sup> [...].

<sup>556</sup> Βλ. και σελ. 18 και 48 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α 65/24.07.2023 κατά την οποία σε σχετική ερώτηση του Εισηγητή Ι. Στεφάτου προς τον μάρτυρα [...]. Σε αυτό ο μάρτυρας απαντά [...].

Βλ. Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 813 στην οποία αναφέρεται ότι η προτείνουσα την εξαγορά της Ολυμπιακής, Chrysler, δεν προσκόμισε πρόσφατο κύκλο εργασιών και ότι, βάσει των στοιχείων, ο κύκλος εργασιών της ήταν 66 φορές μικρότερος από τον κύκλο εργασιών της Ολυμπιακής.

<sup>557</sup> Βλ. σελ. 107 και 109 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>558</sup> Βλ. σελ. 109 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023. Σε άλλη, δε, ερώτηση της Εισηγήτριας, Άννας Γκάτζιου αναφορικά με το αίτημα των Προτεινουσών [...] Βλ. σελ. 112-113 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023

<sup>559</sup> Βλ. σελ. 53-54 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 63/17.07.2023 [...].

τεκμηριώσει [...] ενόψει του [...]. [...] <sup>560</sup>. Επίσης, ως προς τον ισχυρισμό τους ότι η αξία των προσφερόμενων [...], υπερκαλύπτει, κατά τις εκτιμήσεις τους, [...], σε σχέση και με τη συνθήκη πρακτική των τραπεζών (γεγονός το οποίο θα έπρεπε να οδηγήσει σε [...]), σημειώνεται ότι [...] συνεκτιμώνται, κατά τη συνθήκη πρακτική, επικουρικά σε σχέση με την εκτίμηση [...], όπως αυτά υπολογίζονται μέσω ενός επιχειρηματικού σχεδίου, το οποίο σχέδιο εν προκειμένω δεν προκύπτει. [...]. Κατά την ενωσιακή, δε, πρακτική, σε περίπτωση που μια πρόταση δεν συνοδεύεται και από ουσιώδη στοιχεία που τεκμηριώνουν την ύπαρξη ίδιων πηγών χρηματοδότησης ή χρηματοδοτικής στήριξης από τράπεζα, εκλαμβάνεται ότι αυτή δεν αποτελεί αξιόπιστη εναλλακτική πρόταση<sup>561</sup>. Στο ως άνω πλαίσιο οι Προτείνουσες δεν προσκόμισαν κάποιο ουσιώδες στοιχείο από το οποίο να προκύπτει η χρηματοδοτική κάλυψη της Πρότασης Εξαγοράς και κατά τούτο δεν μπορεί αυτή να θεωρηθεί εναλλακτική πρόταση.

567. Σε σχέση, τέλος, με την ύπαρξη επιχειρηματικού σχεδίου για την εξυγίανση και συνέχιση της λειτουργίας της ANEK λεκτέα είναι τα ακόλουθα: Όπως προαναφέρθηκε, κατά την ενωσιακή πρακτική, ο προτείνων την εξαγορά της προβληματικής επιχείρησης, προκειμένου να θεωρηθεί αξιόπιστος, πρέπει, πέραν του προσφερόμενου τιμήματος, να υποβάλει σχετική πρόταση εξαγοράς, η οποία να περιλαμβάνει ένα λεπτομερές επιχειρηματικό σχέδιο το οποίο να έχει ως αποτέλεσμα τη βιωσιμότητα της προβληματικής επιχείρησης ή/και να αποδεικνύει ένα συνεχές στρατηγικό του ενδιαφέρον εξαγοράς της προβληματικής επιχείρησης<sup>562</sup>. Εν προκειμένω, πέραν του τιμήματος εξαγοράς το οποίο ανέρχεται σε [...] εκ. ευρώ και των θεμάτων πηγής χρηματοδότησής του τα οποία αναλύθηκαν εκτενώς ανωτέρω, το επιχειρηματικό σχέδιο το οποίο αναφέρεται στην Πρόταση Εξαγοράς συνίσταται σε τέσσερα επιγραμμικά σημεία χωρίς περαιτέρω ανάλυση ή επεξήγηση, τεκμηρίωση και στοιχειοθέτησή του. Οι Τρίτοι αναφέρουν αορίστως ότι θα το χορηγούσαν [...], υπό την προϋπόθεση ότι [...]. Επίσης η Πρόταση Εξαγοράς αναφέρει την μέριμνα για την διατήρηση των θέσεων εργασίας και του ανταγωνιστικού

<sup>560</sup> Βλ. την από 07.07.2023 επιστολή της Τράπεζας ΠΕΙΡΑΙΩΣ προς την ANEK, (προσκομισθείσα ως Παράρτημα Ι του υπ' αρ. 165/10.07.2023 υπομνήματος της ANEK) και ενδεικτικά σελ. 122 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 63/17.07.2023 και όσα αναφέρει εκεί κατά την ακροαματική ο μάρτυρας [...].

<sup>561</sup> Βλ. απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 814-815.

<sup>562</sup> Βλ. Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 812 «*Chrysler Aviation does not have a detailed business plan for Olympic so far*» και COMP/M.6360 NYNAS/SHELL/Harburg Refinery, παρ. 351-352 «*Ergon has failed to submit concrete evidence that would allow the Commission to conclude that it is to be considered as a real and credible alternative purchaser of the Harburg refinery assets. Ergon did not point at any specific internal document which evidenced a continued strategic interest in acquiring the Harburg site. The Commission analysed the internal documents submitted by Ergon, but it did not find evidence of Ergon's continued strategic interest in acquiring the Harburg refinery assets.*».

ρόλου της ANEK και εν συνεχεία την εξυγίανση της εταιρείας βάσει σχεδιασμού, και παράλληλα αναφέρει ότι οι τρέχουσες εξελίξεις ([...]), θα περιόριζαν τις ανάγκες της ANEK σε κεφάλαια κίνησης, ενώ σε κάθε περίπτωση θα ήταν σε θέση να καλύψει το ποσό των [...] εκ. ευρώ για τις όποιες επείγουσες ανάγκες της. Ωστόσο, το επιχειρηματικό σχέδιο πρέπει να προηγείται, να αποτελεί μέρος της Πρότασης Εξαγοράς και να διασφαλίζει τη λειτουργία της προβληματικής επιχείρησης. Στην υπό εξέταση συναλλαγή, μεταξύ άλλων ενεργειών από την πλευρά της ΑΤΤΙΣΑ, είχε προηγηθεί η κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου [...], οι οποίες οδήγησαν σε συμφωνία τον Σεπτέμβριο του 2022<sup>563</sup>. Κατά την ακροαματική διαδικασία<sup>564</sup>, σε ερώτηση του Εισηγητή Π. Μπορόβα αναφορικά με το πότε συντάχθηκε το επιχειρηματικό σχέδιο των Προτεινουσών, ο εκπρόσωπος των Τρίτων [...] δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση και αναφέρει αόριστα [...]. Εντούτοις, η Ε.Α. είχε εκδώσει σχετικά δελτία τύπου<sup>565</sup>. Σε έτερη, δε, ερώτηση αναφορικά με τις εκτιμήσεις που εμπεριέχονται στο επιχειρηματικό σχέδιο των Προτεινουσών, ο ίδιος εκπρόσωπος αναφέρει ότι [...] <sup>566</sup>. Εντούτοις, όπως προαναφέρθηκε, κατά την ενωσιακή πρακτική η οποιαδήποτε πρόταση εξαγοράς, πρέπει να περιλαμβάνει ένα λεπτομερές επιχειρηματικό σχέδιο της προτεινόμενης, την εξαγορά της προβληματικής επιχείρησης, εταιρείας ή/και να προκύπτει ένα συνεχές στρατηγικό ενδιαφέρον για την απόκτησή της. Η αναφερόμενη, δε, από τις Προτεινόμενες ύπαρξη [...] για τη χρηματοδοτική στήριξη των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης της ANEK ουδόλως τεκμηριώνεται ενώ οι αναφορές τους για περιορισμένες ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης της ANEK, λόγω επιμέρους ευνοϊκών συνθηκών είναι αποσπασματικές και ατεκμηρίωτες. Συνοψίζοντας, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι δεν υπήρχαν ούτε εσωτερικά έγγραφα των Προτεινουσών τα οποία να καταδεικνύουν ένα στρατηγικό ενδιαφέρον για την απόκτηση της εταιρείας ούτε κάποιο επιχειρηματικό σχέδιο από την πλευρά τους το οποίο υπεβλήθη είτε στο πλαίσιο της Πρότασης Εξαγοράς είτε σε επόμενο στάδιο για την εξυγίανση και τη συνέχιση της λειτουργίας της ANEK και το οποίο θα επέτρεπε στην Ε.Α να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για μια πραγματική και αξιόπιστη εναλλακτική πρόταση εξαγοράς της ANEK.

<sup>563</sup> Βλ. Παράρτημα ΣΤ της Γνωστοποίησης- Συμφωνία ΑΤΤΙΣΑ και Πιστωτών/Μετόχων της ANEK [...] καθώς και σελ. 72, 83 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023

<sup>564</sup> Βλ. σελ. 106-108 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>565</sup> <https://www.epant.gr/enimerosi/anakoinosi-sygentroseon/item/2411-sygonexi-me-aporofisi-tis-etairias-aneke-apo-tin-etaira-attica-group.html>, <https://www.epant.gr/enimerosi/deltia-typou/item/2593-deltio-typou-kinisi-diadikasias-plirus-diareynisis-gnostopoiitheisas-sygentrosis.html>, <https://www.epant.gr/enimerosi/deltia-typou/item/2535-deltio-typou-egkrisi-tis-apoktisis-apokleistikoy-elegxou-apo-tin-blantyre-capital-epi-tis-attica-ae-symmetoxon.html>

<sup>566</sup> Βλ. σελ. 126 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023 [...].

568. Πέραν των ως άνω αναλυθέντων, τα οποία καταδεικνύουν ότι δεν υπάρχει εναλλακτικός αγοραστής για την ANEK, για την περαιτέρω διερεύνηση της Πρότασης Εξαγοράς, και τη λήψη των αναγκαίων συναινέσεων από όλους τους εμπλεκόμενους και την επίτευξη σχετικής συμφωνίας, (γεγονός το οποίο με βάση τα ανωτέρω καθίσταται μάλλον απίθανο), θα απαιτούνταν μεγάλο χρονικό διάστημα (περίπου ενός έτους, με βάση το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα της συναλλαγής με την ΑΤΤΙΣΑ, η πρόταση της οποίας υποβλήθηκε στις πιστώτριες τράπεζες/μετόχους τον Αύγουστο του 2021 και η σύμβαση υπεγράφη τον Σεπτέμβριο του 2022) με αβέβαιη κατάληξη, δεδομένου ότι η εξαγορά της ANEK θα πρέπει να γίνει ενόσω αυτή θα βρίσκεται σε λειτουργία<sup>567</sup>. Ωστόσο, ενόψει όσων αναλύθηκαν ανωτέρω υπό ενότητα XII.1.2.2, βάσει των οποίων αξιολογείται ως απίθανη τόσο οποιαδήποτε συνεισφορά νέων κεφαλαίων εισφορών από την πλευρά των υφιστάμενων μετόχων, όσο και οποιαδήποτε επικείμενη οικονομική στήριξη από τους πιστωτές του Ομίλου σε συνδυασμό με τη δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η ANEK και η οποία θα την οδηγούσε σε περαιτέρω αθέτηση υποχρεώσεων και προς τους λοιπούς προμηθευτές της, αξιολογείται ως μάλλον αναπόφευκτο αποτέλεσμα στο διάστημα μεταξύ υποβολής της Πρότασης Εξαγοράς και τυχόν υποτιθέμενη αποδοχής της, η ANEK να οδηγηθεί σε διαδικασία πτώχευσης και ως εκ τούτου να εξέλθει από την αγορά.

569. Στο σημείο αυτό, αναφορικά με τους ισχυρισμούς που προβάλλονται από τους Τρίτους σε σχέση με τα αναφερόμενα στην Έκθεση Εμπειρογνώμονα Ε.Α.<sup>568</sup>, απόσπασμα της οποίας έλαβαν οι Τρίτοι, καθ' ό μέρος γινόταν αναφορά σε αυτήν της Πρότασης Εξαγοράς, λεκτέα είναι τα εξής: οι Τρίτοι ισχυρίζονται ότι η Έκθεση Εμπειρογνώμονα Ε.Α. δεν έλαβε υπόψη της και δεν αξιολόγησε την Πρόταση Εξαγοράς στο πλαίσιο της ΠΠΕ, ότι εσφαλμένα έλαβε ως δεδομένο ότι θεμελιώνονται τα τρία κριτήρια της ΠΠΕ και ότι εσφαλμένα θεώρησε ότι οι Προτεινόμενες θα έπρεπε να υποβάλουν μια πιο συμφέρουσα προσφορά στους πιστωτές και μετόχους της ANEK. Οι ως άνω ισχυρισμοί δεν μπορούν να γίνουν δεκτοί καθώς ερείδονται επί εσφαλμένης προϋπόθεσης. Το αντικείμενο του Εμπειρογνώμονα δεν ήταν η ανάλυση όλων των προϋποθέσεων του κριτηρίου της ΠΠΕ και η συνδρομή τους στην παρούσα υπόθεση αλλά πολύ συγκεκριμένα η ανάλυση του κατάλληλου αντιπαραδείγματος (counterfactual) στο πλαίσιο του επιχειρήματος της ΠΠΕ, ήτοι οι συνθήκες που θα επικρατούσαν στην αγορά ως προς το τρίτο κριτήριο του επιχειρήματος της ΠΠΕ-της εξόδου των περιουσιακών στοιχείων της ANEK από τις αγορές- και δευτερευόντως ως προς το δεύτερο κριτήριο του επιχειρήματος της ΠΠΕ- ήτοι της απουσίας δυνατότητας εναλλακτικής εξαγοράς, λιγότερο επιβλαβούς για τον ανταγωνισμό. Ο Εμπειρογνώμονας κλήθηκε να εξετάσει το αντιπαραδείγμα σε περίπτωση που

<sup>567</sup> Βλ. Απόφαση Ε.Επ. COMP/M.4381 JCI/Fiamm 733-736

<sup>568</sup> Βλ. σχετικά το υπ' αρ. 198/24.07.2023 έγγραφο των Τρίτων.

δεν εγκρινόταν η υπό εξέταση συναλλαγή. Στο ως άνω πλαίσιο ο Εμπειρογνώμονας εξέτασε ως αντιπαράδειγμα και την Πρόταση Εξαγοράς και υποθέτοντας, χωρίς να το εξετάζει, ότι υφίστανται μια αξιόπιστη πρόταση και ένα επιχειρηματικό σχέδιο από τις Προτείνουσες, θεωρεί ότι αυτή θα πρέπει να είναι καλύτερη από οποιοδήποτε από τα θεωρητικά εναλλακτικά σενάρια που έχουν οι πιστωτές, ήτοι: α) την έγκριση της συναλλαγής και τη λειτουργία της ANEK βάσει των όσων έχουν συμφωνηθεί μεταξύ της ΑΤΤΙCΑ και των πιστωτών/μετόχων, β) τη μη έγκριση της συναλλαγής από την Ε.Α., οπότε σε αυτή την περίπτωση οι πιστωτές θα έχουν την επιλογή να αναδι-αρθρώσουν την ANEK η οποία θα συνεχίσει να λειτουργεί εντός της Κοινοπραξίας και γ) την πτώχευση της ANEK, περίπτωση κατά την οποία θα ανακτήσουν κάποια αξία, πράγμα το οποίο θεωρεί ότι δεν είναι ορθολογικά ανα-μενόμενο. Ωστόσο, ως προς τα επιμέρους σενάρια των μετόχων/πιστωτών, το δεύτερο έχει ήδη εξεταστεί από την Ε.Α. ανωτέρω υπό ενότ. XII.1.2 και έχει αξιολογηθεί ότι οι πιστωτές δεν θα είχαν κανένα οικονομικό κίνητρο να χρηματοδοτήσουν μια επιχείρηση η οποία βρίσκεται στα πρόθυρα της πτώχευσης. Ως εκ τούτου, δεν πρόκει-ται για παραδοχή από πλευράς του Εμπειρογνώμονα ότι η ANEK δεν πτωχεύει, όπως εσφαλμένα αναφέρουν οι Τρίτοι<sup>569</sup> (αυτό άλλωστε αποσαφηνίζει ο Εμπειρογνώ-μονας και κατά την ακροαματική διαδικασία)<sup>570</sup> αλλά για σενάριο το οποίο θα έπρεπε να λάβουν υπόψιν τους προκειμένου να υποβάλουν μια εναλλακτική πρόταση εξαγοράς προς τους πιστωτές. Σε κάθε περίπτωση, και πέραν όλων των άλλων, ο σχετικός ισχυρισμός προβάλ-λεται αλυσιτελώς διότι, όπως εκτενώς προκύπτει από τα αναλυθέντα στην παρούσα ενότητα, η Ε.Α. εξέτασε και αξιολόγησε η ίδια συνολικά την Πρόταση Εξαγοράς, για την οποία έλαβε υπόψιν ένα πλέγμα στοιχείων και παραμέτρων, μη στηριζόμενη στην τιμή και στο προ-σφερόμενο, από τις Προτείνουσες, τίμημα εξαγοράς. Τέλος, τα αναφερόμενα από τους Τρίτους ως προς τον τρόπο [...] που συμπεριλαμβάνεται στη Συμφωνία της ΑΤΤΙCΑ με τους πιστωτές/μετόχους και, δη, την Τράπεζα ΠΕΙΡΑΙΩΣ, εκφεύγουν του πεδίου του δικαίου του αντα-γωνισμού και δεν ασκούν επιρροή στην αξιολόγηση της συγκέντρωσης, όπως αναφέρεται και στην Έκθεση Εμπειρογνώμονα.

### XII.2.3 Συμπέρασμα ως προς το δεύτερο κριτήριο

570. Συνοψίζοντας, κατόπιν των ενεργειών οι οποί-ες, αρχικά, έλαβαν χώρα εκ μέρους των πιστωτών της

<sup>569</sup> Βλ. το υπ' αρ. 198/24.07.2023 έγγραφο των Τρίτων, σελ. 3 στοιχ. (β) merger blocked.

<sup>570</sup> Βλ. σελ. 73 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023 όπου αναφέρει «Το βασίζω με την έννοια ότι μπορεί να μην πτωχεύσει αύριο. Άμα, για παράδειγμα, οι πιστωτές δεν ζητάνε τους τόκους, άμα η ΑΤΤΙCΑ συνεχίζει να δίνει ρευστότητα, άμα κάθε φορά που έχει ένα πρόβλημα η ANEK, όπως το είχε με το «Αστέριος» μου φαίνεται, στην Αδριατική, που δεν μπόρεσε να πάρει το πλοίο, μπαίνει η ΑΤΤΙCΑ για να ρυθμίσει το πρόβλημα. Με αυτή την έννοια, όχι ότι άμα αύριο η ΑΤΤΙCΑ λέει δεν σου δίνω ρευστότητα για τις καθημερινές δαπάνες, κλείνουμε τη βρύση όλοι μας, θα πτωχεύσει άμεσα».

ANEK, θεωρείται ότι έγιναν κάποιες προσπάθειες για την ανεύρεση αγοραστή της εταιρείας σε προγενέστε-ρο, της υποβολής της πρότασης της ΑΤΤΙCΑ, χρονικό διάστημα, οι οποίες όμως απέβησαν άκαρπες. Οι εν λόγω προσπάθειες από τους ομολογιούχους δανειστές έγιναν προς ανταγωνιστές οι οποίοι λειτουργούν υπό [...]. Η (μέχρι τότε) έλλειψη ενδιαφέροντος εναλλακτι-κού αγοραστή επιβεβαιώθηκε και από την έρευνα της Υπηρεσίας, η οποία απευθύνθηκε στο σύνολο, σχεδόν, των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα και στα δρομολόγια Ελλάδας - Ιταλίας, καθώς οι ανταγωνίστριες εταιρείες και οι εται-ρείες του κλάδου της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα ρητώς ανέφεραν ότι από πλευρά τους δεν υπήρχε ενδιαφέρον απόκτησης της εταιρείας, ούτε κατά το παρελθόν ούτε σήμερα. Η ανταπόκριση, δε, της SEAJETS το πρώτον στο (τότε) στάδιο της έρευνας της Υπηρεσίας καταδεικνύει ένα θεωρητικό ενδιαφέρον το οποίο δεν συνοδευόταν (μέχρι τότε) από κάποια πρόταση ούτε από εσωτερικά έγγραφα τα οποία να τεκμηριώνουν ένα στρατηγικό επενδυτικό ενδιαφέρον για την ANEK, συναρτώταν, δε, υπό προϋποθέσεις οι οποίες καθιστούσαν άδηλο το αποτέλεσμα της.

571. Επίσης, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, υπήρχαν επαρκείς πληροφορίες στη δημόσια σφαίρα για μεγάλο χρονικό διάστημα και μάλιστα πολύ προγενέστερο της υφιστάμενης πρότασης της ΑΤΤΙCΑ, ώστε τυχόν ενδιαφε-ρόμενες εταιρείες να προβούν σε διερευνητικές επαφές ή να υποβάλουν προτάσεις. Ως εκ τούτου, καίτοι δεν υπήρ-ξε μία ανοιχτή διαδικασία πώλησης της ANEK εκ μέρους των μετόχων και πιστωτών της, εντούτοις οι πιστώτριες απευθύνθηκαν σε βασικούς ανταγωνιστές της ANEK για την εξαγορά της, ενώ οι πληροφορίες περί της κατάστα-σης της ANEK ήταν δημόσια διαθέσιμες για μεγάλο χρο-νικό διάστημα και οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος που θα επιδείκνυε τη δέουσα επιμέλεια, είχε το χρονικό περι-θώριο να διαπραγματευτεί, εφόσον επιθυμούσε, την εξα-γορά της εταιρείας. Περαιτέρω, η απουσία πραγματικού ενδιαφέροντος από άλλη εταιρεία/πρόσωπο για την από-κτηση της ANEK επιβεβαιώνεται και από την έρευνα της \Υπηρεσίας.

Αναφορικά, δε, με την Πρόταση Εξαγοράς, αυτή δεν θεωρείται ότι μπορεί να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλα-κτική πρόταση καθώς δεν προκύπτει από τα στοιχεία ότι είναι χρηματοδοτήσιμη, υλοποιήσιμη και εν τέλει εξασφαλίζουσα τη βιωσιμότητα και τη συνέχιση λει-τουργίας της ANEK. Η Πρόταση Εξαγοράς δεν εξειδι-κεύει τη χρηματοδότησή της, τις εταιρείες οι οποίες εν τέλει την υπέβαλαν, την εταιρική δομή του «ομίλου» και τέλος, το επιχειρηματικό σχέδιο και την υλοποίησή του, το οποίο θα πρέπει να διασφαλίζει τη βιωσιμότη-τα της ANEK. Ενόψει αυτών, η Πρόταση Εξαγοράς δεν δύναται να θεωρηθεί, κατά την ενωσιακή πρακτική, ως εναλλακτική πρόταση εξαγοράς της προβληματικής επιχείρησης.

573. Για όλους τους ως άνω λόγους, εκτιμάται ότι δεν υπάρχει λιγότερο αντισταθμιστική εξαγορά της ANEK από την γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση και κατά συνέ-

πεια πληρούται και το δεύτερο κριτήριο της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης

### XII.3 ΤΡΙΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΘΑ ΤΕΘΟΥΝ ΕΚΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

574. Σύμφωνα με τη νομολογία, τα μέρη οφείλουν να αποδείξουν ότι τα προς εξαγορά στοιχεία του ενεργητικού της φερόμενης ως προβληματικής επιχείρησης θα ετίθεντο αναπόφευκτα εκτός αγοράς, αν δεν πραγματοποιούνταν η συγκέντρωση<sup>571</sup>.

575. Στην υπόθεση BASF/Eurodiol/Pantochim, όπου οι εταιρείες Eurodiol και Pantochim είχαν ήδη τεθεί σε καθεστώς δικαστικού πτωχευτικού συμβιβασμού, η Ε.Επ. κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα περιουσιακά στοιχεία της Eurodiol και Pantochim θα ετίθεντο αναπόφευκτα εκτός αγοράς διότι κανείς δεν θα ενδιαφερόταν να τα αγοράσει. Και τούτο, λαμβάνοντας υπόψιν, μεταξύ άλλων, (i) το υψηλό κόστος και τους σημαντικούς περιβαλλοντικούς κινδύνους που συνεπαγόταν η λειτουργία των βιομηχανικών εγκαταστάσεων των εν λόγω εταιρειών και (ii) τις μεγάλες δαπάνες που θα έπρεπε να επωμιστεί ο αγοραστής για την επανέναρχη της λειτουργίας της βιομηχανίας, μετά την παρέλευση της περιόδου πτώχευσης, διάρκειας έξι μηνών, και τις εργασίες συντήρησης που θα έπρεπε να γίνουν στις εγκαταστάσεις, οι οποίες, λόγω της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης των εταιρειών, είχαν παραμεληθεί σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία χρόνια. Σε αυτό το πλαίσιο η επανέναρχη της λειτουργίας

<sup>571</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το τρίτο κριτήριο είχε διαφορετική μορφή στην πρώτη υπόθεση στην οποία εξετάστηκε το επιχείρημα προστασίας προβληματικής επιχείρησης (*Kali+Salz/MdK/Treuhand*). Στην υπόθεση αυτή εξετάστηκε κατά πόσο το μερίδιο αγοράς της MdK θα κατέληγε ούτως ή άλλως στην Kali + Salz, απουσία της συγκέντρωσης, υπό την έννοια ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρούσε ότι μόνον υπό αυτήν την προϋπόθεση πληρούται το τρίτο κριτήριο (*IV/M.308 Kali+Salz/MdK/Treuhand*, παρ. 78-79). Το Δικαστήριο επικύρωσε το κριτήριο αυτό, διευκρινίζοντας ότι ο σκοπός εισαγωγής του «είναι να διασφαλιστεί ότι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συγκεντρώσεως και της επιδεινώσεως της διαρθρώσεως του ανταγωνισμού στην αγορά δεν μπορεί να αποκλειστεί παρά μόνον στην περίπτωση κατά την οποία η επιδείνωση της διαρθρώσεως του ανταγωνισμού, που αποτελεί επακόλουθο της πράξεως συγκεντρώσεως, θα επερχόταν εξίσου, ακόμη και αν δεν υπήρχε η συγκεντρωση αυτή». (βλ. Απόφαση του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-68/94 and C-30/95, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1998 σελίδα I-01375, παρ. 115).

βλ. όμως απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής *IV/M.2314 BASF/Eurodiol/Pantochim*, παρ. 150-151. Στην υπόθεση *BASF/Eurodiol/Pantochim* κρίθηκε ότι η υπόθεση *Kali+Salz/MdK/Treuhand* παρουσιαζε ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά, εφόσον μόνο δύο εταιρείες, η εξαγοράζουσα και η προβληματική εταιρεία, δραστηριοποιούνταν στην αγορά. Λόγω αυτής της κατάστασης δυσπωλίου, ήταν σαφές ότι η εξαγοράζουσα εταιρεία θα απορροφούσε το μερίδιο αγοράς της εξαγορασθείσας, ανεξάρτητα από το αν ελάμβανε χώρα ή όχι η συγχώνευση. Αντίθετα, στην συγκεκριμένη υπόθεση δεν θα δημιουργούνταν παρόμοια κατάσταση μονοπωλίου με την έξοδο της Eurodiol και της Pantochim από την αγορά καθώς σε αυτήν δραστηριοποιούνταν και άλλοι βασικοί ανταγωνιστές οπότε και εξετάσε εάν τα στοιχεία του ενεργητικού των εταιρειών θα έβγαιναν οριστικά εκτός αγοράς σε περίπτωση πτώχευσης της εταιρείας.

των εγκαταστάσεων των εταιρειών σε μεταγενέστερο στάδιο, μετά την παρέλευση της περιόδου των έξι μηνών της πτώχευσης, θα ήταν περισσότερο δαπανηρή σε σύγκριση με μια άμεση εξαγορά<sup>572</sup>.

576. Στην υπόθεση *Aegean/Olympic (II)*, η Ε.Επ. εξέτασε κατά πόσο θα ετίθεντο ούτως ή άλλως εκτός αγοράς τα περιουσιακά στοιχεία της *Olympic*, ήτοι το σήμα *Olympic*, τα δικαιώματα που απορρέουν από διμερείς συμφωνίες μετακίνησης σε μη-Ευρωπαϊκές χώρες και ένα μισθωμένο αεροσκάφος. Ως προς τα αεροσκάφη της *Olympic* γενικότερα, η Ε.Επ. σημείωσε ότι η αξιολόγηση του ενδεχομένου απόκτησης των αεροσκαφών από τρίτου ενδιαφέρει μόνον εάν με αυτόν τον τρόπο, δίνεται η δυνατότητα σε κάποιον τρίτο να δραστηριοποιηθεί στις αγορές στις οποίες εντοπίζεται αντι-ανταγωνιστικό αποτέλεσμα, συνεπώς η αξιολόγηση εστιάζει στα περιουσιακά στοιχεία με τα οποία η προβληματική επιχείρηση δραστηριοποιείται ειδικότερα στις «προβληματικές» αγορές<sup>573</sup>. Επιπλέον, σημείωσε ότι αντίθετα με άλλα περιουσιακά στοιχεία, τα αεροσκάφη είναι εξ ορισμού κινητά στοιχεία τα οποία μπορούν να δρομολογηθούν σε διαφορετικές σχετικές αγορές<sup>574</sup>, οπότε κατά την αξιολόγηση θα πρέπει να προκύπτει επαρκής πιθανότητα εισόδου των κινητών στοιχείων συγκεκριμένα στις «προβληματικές» αγορές (*sufficient likelihood of entry on the routes concerned*)<sup>575</sup>.

577. Στην υπόθεση *Aegean/Olympic (II)*, η Ε.Επ., κατά την εξέταση της πλήρωσης του τρίτου κριτηρίου, επικοινωνήσε με τρίτες εταιρείες προκειμένου να διερευνησει η ίδια το ενδιαφέρον τους για την εξαγορά κάποιων εκ των περιουσιακών στοιχείων της φερόμενης ως προβληματικής επιχείρησης. Σε αντίστοιχες ενέργειες προέβη η βρετανική αρχή ανταγωνισμού στην υπόθεση *Freshways (Nijjar Group Holdings)/Medina Holdings Limited*. Θετι-

<sup>572</sup> Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής *IV/M.2314 BASF/Eurodiol/Pantochim*, παρ. 152-156.

Σε αντίστοιχο πλαίσιο στην απόφαση Ε.Επ. *COMP/M.6360 Nynas/Shell/Hamburg Refinery*, συνοψίζοντας την αξιολόγηση των κριτηρίων της ΠΠΕ (εξέτασε το πρώτο και το δεύτερο κριτήριο συμπεριλαμβάνοντας το τρίτο κριτήριο στην αξιολόγηση του πρώτου) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι άνευ της συγκέντρωσης, το πιο πιθανό αποτέλεσμα το οποίο μπορούσε εύλογα να προβλεφθεί ήταν ότι η *Shell* θα έκλεινε το διυλιστήριο του *Harburg*. Η ανοικοδόμηση του διυλιστηρίου *Harburg* σε άλλο μέρος θα ήταν απαγορευτικά δαπανηρό και θα διαρκούσε πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Συνεπώς, ελλείψει της κοινοποιηθείσας πράξης, τα περιουσιακά στοιχεία του διυλιστηρίου *Harburg* κατά πάσα πιθανότητα θα εξέρχονταν από την αγορά (σκ.361).

<sup>573</sup> Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής *COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II)*, παρ. 825.

<sup>574</sup> Ο.π. παρ. 824-826.

<sup>575</sup> Ο.π. παρ. 829. Στην υπόθεση *Aegean/Olympic (II)* κρίθηκε ότι ακόμη και αν υπήρχαν εταιρείες οι οποίες θα ενδιαφέρονταν, σε περίπτωση εξόδου της Ολυμπιακής, να μισθώσουν το αεροσκάφος Q400 (π.χ η εταιρεία *AirBaltic* εξέφρασε πιθανό ενδιαφέρον υπό την προϋπόθεση ευνοϊκών συνθηκών αγοράς) αυτά τα αεροσκάφη είναι πιθανό να χρησιμοποιηθούν σε άλλες από τις προβληματικές γραμμές. Στο ως άνω πλαίσιο, η έρευνα αγοράς της Ε.Επ. δεν απέδειξε επαρκή πιθανότητα εισόδου στις προβληματικές γραμμές ούτε στην υποθετική περίπτωση πτώχευσης της Ολυμπιακής ούτε μετά τη συγχώνευση.

κή ανταπόκριση από κάποιες εταιρείες υπήρξε και στις δύο Αρχές. Ωστόσο στην περίπτωση Aegean/Olympic (II) η Ε.Π. έκρινε ότι το θεωρητικό ενδιαφέρον (theoretical interest) μίας μοναδικής εταιρείας περί εξαγοράς ενός αεροσκάφους της Olympic εκφράστηκε υπό τις προϋποθέσεις ότι η αξία του περιουσιακού στοιχείου δεν θα ήταν μεγαλύτερη από την αγοραία του αξία και ότι η εταιρεία θα εξαγόραζε και την Olympic, γεγονός το οποίο καθίστατο μη πιθανό, δεδομένης της αμφισβητούμενης αξιοπιστίας και σοβαρότητας του ενδιαφέροντός της<sup>576</sup>. Αντίστοιχα, η βρετανική Αρχή έκρινε ότι το ενδιαφέρον των εταιρειών για ορισμένα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας ήταν πολύ θεωρητικό ("highly speculative") και αποσπασματικό με αποτέλεσμα να μην μπορεί να μετριάσει την απώλεια ανταγωνιστικής πίεσης στην οποία θα οδηγούσε η έξοδος της προβληματικής επιχείρησης<sup>577</sup>.

578. Σημειώνεται, τέλος, ότι στις ως άνω υποθέσεις, η προβληματική επιχείρηση βρισκόταν ήδη ή οδηγούνταν άμεσα σε καθεστώς πτώχευσης, όπως είχε κριθεί στο πλαίσιο αξιολόγησης του πρώτου κριτηρίου, λόγω της δυσχερούς οικονομικής της κατάστασης.

#### XII.3.1 Η άποψη των Μερών

579. Σύμφωνα με τα Μέρη<sup>578</sup>, ακόμη και εάν ήθελε υποτεθεί ότι οποιοσδήποτε τρίτος θα εκδήλωνε ενδιαφέρον για στοιχεία του ενεργητικού της (πλοία), (α) η μεμονωμένη εκποίηση στοιχείων του ενεργητικού δεν θα επαρκούσε για την αποπληρωμή του δανεισμού και των λοιπών υποχρεώσεων του Ομίλου ANEK, ούτε θα αποκαθιστούσε το πρόβλημα της έλλειψης κεφαλαίων κίνησης της ANEK, η οποία, σε κάθε περίπτωση, θα οδηγούνταν σε παύση πληρωμών και υπαγωγή σε προπτωχευτική ή/και πτωχευτική διαδικασία, (β) σε περίπτωση υπαγωγής σε προπτωχευτική/πτωχευτική διαδικασία, κατά την κείμενη νομοθεσία, η οποία είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία διάρκειας 3 έως 5 ετών, τα πλοία της εταιρείας θα παρέμεναν σε ακινησία κατά το χρονικό αυτό διάστημα και στη συνέχεια, πέραν του εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού τους, που ήδη απαιτούνταν, θα ήταν αναγκαίο να υποβληθούν σε εκτεταμένες και δαπανηρές εργασίες αποκατάστασης και συντήρησης για να διασφαλισθεί η αξιοπλοία τους, γεγονός το οποίο θα καθιστούσε την εύρεση πλειοδότη πιο δύσκολη και, σε κάθε περίπτωση, θα καθυστερούσε

<sup>576</sup> Απόφαση Ε.Π. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 828 «One exception was Chrysler Aviation which expressed a theoretical interest in taking over Olympic's aircraft, but on the condition that it would not be above market rates, [...]. Furthermore, Chrysler Aviation's interest in Olympic's aircraft appears to be conditional upon acquisition of Olympic which would be unlikely given the doubtful credibility and seriousness of this company's interest».

<sup>577</sup> Βλ. απόφαση της Αρχής Ανταγωνισμού και Αγορών (Μεγάλη Βρετανία), ME/6907/20 Anticipated merger of Nijjar Group Holdings (Acton) Limited and Medina Holdings Limited (2022), παρ. 114-115.

<sup>578</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης και υπ' αρ. 4112/24.05.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

την επαναδρομολόγησή τους, και (γ) πιθανολογείται ότι τα πλοία δεν θα συνέχιζαν (έστω και μετά από αυτή τη χρονοβόρο διαδικασία) να εκτελούν πλόες στις υφιστάμενες συνδέσεις, δεδομένου ότι ο τρίτος αγοραστής θα μπορούσε να επιλέξει ελεύθερα να τα δρομολογήσει σε οποιοσδήποτε γραμμές, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Συνεπώς, κατά τα Μέρη, σε περίπτωση πτώχευσης της ANEK, όχι μόνο τα πλοία δεν θα ήταν άμεσα διαθέσιμα, αλλά τουναντίον, θα ετίθεντο εκτός αγοράς τουλάχιστον μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας πτώχευσης και εκποίησής τους, ενώ ακόμα και μετά τη διαδικασία αυτή, δεν προέκυπτε ότι τα πλοία θα επαναδρομολογούνταν στις εξυπηρετούμενες συνδέσεις, οδηγώντας έτσι στην είσοδο τρίτου ανταγωνιστή. Επιπλέον, και η ΑΤΤΙCΑ θα μπορούσε να αποτελεί πιθανό αγοραστή των στοιχείων του ενεργητικού. Επιπρόσθετα τα Μέρη ανέφεραν ότι, μετά τη διαδικασία εκποίησης μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης και τις σημαντικές επενδύσεις που απαιτούνταν να γίνουν στα πλοία της ANEK, ο αναγκαίος χρόνος για την επαναδραστηριοποίηση του πλοίου, προκειμένου να γίνουν οι απαιτούμενες ενέργειες ανέρχεται σε κατ'έλαχιστο έξι μήνες μέχρι ένα έτος. Ως παράδειγμα των χρονοβόρων και κοστοβόρων διαδικασιών εκποίησης, μέσω πτώχευσης αλλά και αναγκαστικής εκτέλεσης σε περίπτωση κατάσχεσης, καθώς και του κόστους επαναδραστηριοποίησης των πλοίων, αναφέρουν την περίπτωση του πλοίου [...] το οποίο ήταν σε ακινησία στο λιμάνι [...] για περίπου τέσσερα έτη και το οποίο απέκτησε η [...] ενώ απαιτήθηκαν [...] ευρώ για την ανακαίνιση και επαναδραστηριοποίησή του, η οποία έγινε οκτώ μήνες μετά την εξαγορά του στο πλαίσιο πλειστηριασμού. Τα Μέρη αναφέρουν και την περίπτωση της NEL Lines, η οποία υπέβαλε αίτημα για υπαγωγή στο άρθρο 99 (δικασία συνδιαλλαγής με τους πιστωτές) του Πτωχευτικού Κώδικα, το οποίο έγινε δεκτό το 2014 και έκτοτε τα πλοία της παροπλίστηκαν και δεν επαναδραστηριοποιήθηκαν ποτέ έως σήμερα συμπεριλαμβανομένων και των τότε υπερσύγχρονων πλοίων σειράς ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ<sup>579</sup>.

#### XII.3.2 Έρευνα και ανάλυση της Υπηρεσίας

580. Σημειώνεται αρχικά ότι, στο πλαίσιο αξιολόγησης του τρίτου κριτηρίου, δεν εξετάζεται αν το αντίτιμο εκποίησης των περιουσιακών στοιχείων σε περίπτωση εξόδου της εταιρείας από την αγορά επαρκεί για την αποπληρωμή των οφειλών της. Όπως προκύπτει με σαφήνεια από την ως άνω νομολογία, στο πλαίσιο του τρίτου κριτηρίου, εξετάζεται μόνο τυχόν ενδιαφέρον τρίτων για την απόκτηση μεμονωμένων περιουσιακών στοιχείων της προβληματικής επιχείρησης σε περίπτωση που αυτή εξέλθει από την αγορά υπό οποιαδήποτε διαδικασία.

581. Η Υπηρεσία, σε συνέχεια των ανωτέρω, στο πλαίσιο άσκησης της διακριτικής της ευχέρειας και με σκοπό την περαιτέρω διερεύνηση και ολοκληρωμένη αξιολόγηση του τρίτου κριτηρίου, απέστειλε ερωτηματολόγια

<sup>579</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4112/24.05.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών.

σε ανταγωνιστές των Μερών και εταιρείες του κλάδου, για να εξετάσει τυχόν ενδιαφέρον εξαγοράς μεμονωμένων περιουσιακών στοιχείων της ANEK σε περίπτωση εξόδου της από τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται<sup>580</sup>. Συγκεκριμένα, η Υπηρεσία απέστειλε σχετική ερώτηση σε δεκαοκτώ ακτοπλοϊκές εταιρείες οι οποίες είτε δραστηριοποιούνται σε οποιαδήποτε από τις επηρεαζόμενες αγορές εντός και εκτός Ελληνικής επικράτειας (π.χ. στα επηρεαζόμενα δρομολόγια Ελλάδα - Ιταλία), είτε δραστηριοποιούνται οπουδήποτε στην Ελληνική επικράτεια<sup>581</sup>. Επιπλέον, η Υπηρεσία ζήτησε (i) από τα Μέρη, πρόσθετα στοιχεία και διευκρινίσεις ως προς τα χαρακτηριστικά και την εκτιμώμενη αξία των πλοίων της ANEK αλλά και του εμπορικού της σήματος, και (ii) επιμέρους διευκρινίσεις από τους πιστωτές/μετόχους και λοιπούς φορείς.

582. Με την εξαίρεση των MINOAN και SEAJETS, οι υπόλοιπες απάντησαν ότι δεν ενδιαφέρονται για την εξαγορά κανενός περιουσιακού στοιχείου της ANEK, είτε πλοίου είτε σήματος<sup>582</sup>. Συγκεκριμένα η MINOAN απάντησε τα εξής: «Όπως προαναφέρθηκε, η Εταιρεία μας θα ήταν πρόθυμη να εισέλθει εκ νέου στη γραμμή Χανιά-Πειραιάς υπό την προϋπόθεση ότι [...] Για το σκοπό αυτό και επιπλέον των όσων έχουμε ήδη αναφέρει στις προαναφερθείσες απαντήσεις, η Εταιρεία μας θα ήταν πρόθυμη να αγοράσει το F/B [...] και να απορροφήσει το πλήρωμά του»<sup>583</sup>. Επίσης η MINOAN αναφέρει σχετικά «[...]»<sup>584</sup>. Επισημαίνεται ότι η MINOAN τον Φεβρουάριο του 2023 κατέθεσε στο Υπουργείο Ναυτιλίας αίτημα ανάκλησης της δήλωσης δρομολόγησης για το δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά από 2.3.2023 μέχρι 31.10.2023<sup>585</sup> και στις 27.1.2023, υπέβαλε στο Υπουργείο Ναυτιλίας, κατά τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία, αίτημα τακτικής δρομολόγησης [...] για το ως άνω δρομολόγιο κατά το χρονικό διάστημα από 1.11.2023 μέχρι 31.10.2024, η εκτέλεση του οποίου, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, είναι καταρχήν υποχρεωτική για την

πλοιοκτήτρια εταιρεία, εκτός εάν υποβάλει αίτημα διακοπής/μη εκτέλεσης για τους λόγους που προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία και επί του οποίου αποφαινεται το Υπουργείο.

583. Περαιτέρω, η SEAJETS<sup>586</sup> απάντησε ότι σε περίπτωση εξόδου της ANEK από την αγορά θα ενδιαφερόταν να αποκτήσει στοιχεία της εταιρείας υπό την προϋπόθεση [...]. Ειδικότερα η SEAJETS ανέφερε τα ακόλουθα: «[...]»<sup>587</sup>.

#### Το σήμα της ANEK

584. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της GT<sup>588</sup>, οι οποίες έγιναν κατόπιν σχετικών αιτημάτων της Υπηρεσίας, το σήμα της εταιρείας αποτιμάται σε [...] εκ. ευρώ σε καθεστώς συνεχιζόμενης δραστηριότητας, αξία η οποία ωστόσο εξανεμίζεται σε ένα σενάριο πτώχευσης/εκκαθάρισης. Σε αντίθεση με τα πλοία, το σήμα είναι ένα άυλο περιουσιακό στοιχείο το οποίο θεωρείται δύσκολο να αποτιμηθεί σε ένα σενάριο εκποίησης μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης. Ιδιαίτερα όταν μια εταιρεία βρίσκεται σε οικονομική δυσπραγία, το σήμα της μπορεί να συνδεθεί με αρνητική δημοσιότητα και να επηρεάσει αρνητικά την αξία του<sup>589</sup>.

585. Επιπλέον εκτιμάται ότι η απόκτηση, αποσπασματικά, του σήματος της ANEK από τρίτο ενδιαφερόμενο, δεν δύναται να αντισταθμίσει την απώλεια ανταγωνισμού που θα προκληθεί από την έξοδο της ANEK, σε κάθε, δε, περίπτωση, καμία εταιρεία δεν εξέφρασε τη βούληση να αποκτήσει μόνο το σήμα της ANEK σε περίπτωση εξόδου της τελευταίας από την αγορά. Ως εκ τούτου, η εξέταση του τρίτου κριτηρίου εστιάζει κυρίως στον στόλο της ANEK και, κατά την ενωσιακή πρακτική, συγκεκριμένα στα πλοία που δραστηριοποιούνται στις επηρεαζόμενες αγορές.

#### Τα πλοία της ANEK

586. Όπως αναφέρεται στη σχετική ενότητα, ο στόλος της ANEK αποτελείται από οκτώ πλοία, εκ των οποίων τα πέντε ιδιόκτητα είναι δρομολογημένα στις γραμμές της Ιταλίας και Κρήτης, το ένα ναυλωμένο ενώ τα άλλα δύο βρίσκονται σε ακινησία. Όπως αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα, η συνολική αξία των πλοίων της ANEK ανέρχεται σε περίπου [...] εκ. ευρώ (αφορά στο μέσο όρο των εκτιμήσεων με λογιστικό 31.12.2022 από δύο ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, ως κάτωθι).

<sup>580</sup> Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 822 και απόφαση της Αρχής Ανταγωνισμού και Αγορών (Μεγάλη Βρετανία), ME/6907/20 Anticipated merger of Nijjar Group Holdings (Acton) Limited and Medina Holdings Limited (2022), παρ. 114-115..

<sup>581</sup> Πρόκειται για τις εταιρείες MINOAN LINES, GRIMALDI, SEAJETS, ZANTE FERRIES, GOLDEN STAR FERRIES, SEASPEED FERRIES, FAST FERRIES, CRETA CARGO LINES, AEINAYTHS, ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, MAISTROS SANTORINI, ALCO SHIPPING NE, SAOS FERRIES, DODEKANISOS SEAWAYS, AEGEAN SEA LINES, HORIZON SEA LINES, PANELLENIC NE, NOBEL MARITIME INC του Ομίλου VENTOURIS FERRIES.

<sup>582</sup> Απάντησαν 14 από τις 18 εταιρείες.

<sup>583</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της MINOAN. Βλ. επίσης και την υπ' αρ. 4151/25.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της μητρικής, GRIMALDI, στην οποία παρέθεσε την απάντηση της θυγατρικής της MINOAN, χωρίς να εκφράσει και η ίδια ενδιαφέρον απόκτησης κάποιου πλοίου της ANEK.

<sup>584</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της MINOAN.

<sup>585</sup> Βλ. την υπ' αρ. 3983/19.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της MINOAN- Παράρτημα 2.

<sup>586</sup> Βλ. την υπ' αρ. 2424/21.3.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της SEAJETS.

<sup>587</sup> Βλ. και το υπ' αρ. 3795/15.5.2023 κείμενο θέσεων το οποίο υπέβαλε στην Υπηρεσία, σελ. 25-26.

<sup>588</sup> Βλ. σελ. 11 συμπληρωματικής μελέτης της GT, Μάρτιος 2023.

<sup>589</sup> Κατά την GT, από προηγούμενες αντίστοιχες συναλλαγές στο πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας, σήματα από ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν τεθεί σε καθεστώς εκκαθάρισης δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο αγοραπωλησίας [...].

<sup>590</sup> Βλ. υπ' αρ. 4177/25.5.2023 επιστολή.

<sup>591</sup> Βλ. υπ' αρ. 2706/03.4.2023 επιστολή των Μερών (ερώτηση 1).

<sup>592</sup> [...]

Πίνακας 94:Χαρακτηριστικά πλοίων ANEK και εκτιμώμενη αξία (ποσά σε χιλ. ευρώ)							
Πλοία ANEK	Χαρακτηριστικά Πλοίων <sup>590</sup>					Εκτιμώμενη αξία 2022 <sup>591</sup>	
	Έτος κατασκευής	Ηλικία	Χωρητικότητα			[...]	[...]
			Επιβ.	Οχ. (ΙΧ)	Κλίνες		
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	1992	29	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	1979	42	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΡΗΤΗ Ι	1978	43	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΟΛ. CHAMPION	2000	21	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
HELLENIC SPIRIT	2001	20	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΠΡΕΒΕΛΗΣ	1980	41	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΕΛΥΡΟΣ (ανακατ. 2008)	2008	13	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΚΥΔΩΝ	1990	31	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολα			[...]	[...]	[...]	[...]	[...] <sup>592</sup>

587. Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις επηρεαζόμενες αγορές στις οποίες εντοπίζονται αντι-ανταγωνιστικά αποτελέσματα, είναι τέσσερα, [...]. Περαιτέρω, δύο πλοία, [...], τα οποία επίσης δραστηριοποιούνται στις προβληματικές αγορές, προκύπτει με σαφήνεια από τα εσωτερικά αρχεία και την εσωτερική αλληλογραφία των Μερών και των πιστωτών-μετόχων ότι αυτά θα μπορούσαν να πωληθούν μόνο ως scrap<sup>593</sup>, γεγονός το οποίο καταδεικνύει ότι σε περίπτωση εξόδου της ANEK από την αγορά, κατά πάσα πιθανότητα θα ετίθεντο εκτός αγοράς και τα συγκεκριμένα πλοία, χωρίς να αποκτηθούν από κάποιον τρίτο, πολλώ δε μάλλον να δρομολογηθούν στις προβληματικές αγορές. Επιπλέον, το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ, δεν δραστηριοποιείται σε επηρεαζόμενες αγορές στις οποίες εντοπίζονται αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα, ενώ το πλοίο ΚΥΔΩΝ δεν είναι καν δρομολογημένο σε κάποια από τις σχετικές αγορές, καθώς [...].

588. Σε σχέση με τα ως άνω πλοία, η υπαγωγή της ANEK σε προπρωχευτική/πρωχευτική διαδικασία ή η κατάσχεση των στοιχείων του ενεργητικού της και εκποίησης τους μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης, θα συνεπαγόταν μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία (ενδεχόμενης διάρκειας δύο έως πέντε ετών), κατά τη διάρκεια της οποίας, τα πλοία της εταιρείας θα ετίθεντο σε ακινησία μέχρι την εκποίησή τους. Η αβεβαιότητα και η μεγάλη διάρκεια των ως άνω διαδικασιών αξιολογείται αρνητικά και στα εσωτερικά έγγραφα των πιστωτών-μετόχων<sup>594</sup>. [...] κατάσχεσης και εκποίησης των στοιχείων ενεργητικού της ANEK μια διάρκεια δύο- τριών ετών, ενώ σε περίπτωση πτώχευσης η ολοκλήρωση της διαδικασίας θα απαιτούσε πολλά έτη, με χρονικό ορίζοντα που μπορεί να φτάσει έως δέκα και δεκαπέντε έτη. [...] Χαρακτηριστικά αναφέρεται το παράδειγμα της εταιρείας [...], για την οποία η διαδικασία διαρκούσε εδώ και μία δεκαετία<sup>595</sup>. [...] σε περίπτωση εκποίησης των πλοίων της ANEK με κατάσχεση και αναγκαστική εκτέλεση, η διάρκεια που θα απαιτούνταν, ήταν τρία έτη<sup>596</sup>.

589. Επιπρόσθετα εκτιμάται ότι τα πλοία του στόλου της ANEK, δεν θα ήταν ελκυστικά σε τρίτες εταιρείες στο πλαίσιο εκποίησης τους μέσω των χρονοβόρων διαδικασιών κατάσχεσης και αναγκαστικής εκτέλεσης. Τούτο διότι το αναγκαίο κόστος που θα απαιτείτο για να καταστούν αξιόπλοια<sup>597</sup> και να τεθούν εκ νέου σε ανταγωνιστική λειτουργία ενδεχομένως να είναι υψηλό και σύμφоро για τον όποιο πλειοδότη, λαμβάνοντας υπόψιν κατ' ελάχιστο την αναγκαία τοποθέτηση scrubbers για χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (βάσει και της σχετικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας) καθώς και τις εκτενείς εργασίες συντήρησης και εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού τους, οι οποίες εύλογα αναμένονται πολλαπλάσιες σε πλοία που μένουν για μεγάλο διάστημα εκτός λειτουργίας (όπως της ANEK) προκειμένου να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αναγκαστικής εκτέλεσης.

#### Αξιολόγηση του ενδιαφέροντος των MINOAN και SEAJETS

590. Ως προς τις ως άνω δηλώσεις των MINOAN και SEAJETS για ενδεχόμενη απόκτηση πλοίων της ANEK, λεκτέα είναι τα ακόλουθα: Η MINOAN (Όμιλος GRIMALDI) εξέφρασε ενδιαφέρον για την εξαγορά, συγκεκριμένα, του πλοίου [...] (με απορρόφηση του πληρώματός του), υπό την προϋπόθεση όμως ότι η ΑΤΤΙΚΑ/ANEK [...] και θα δημιουργούταν συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην εν λόγω γραμμή<sup>598</sup>. Η MINOAN ουσιαστικά, με την προϋπόθεση που έθεσε, καθιστά σαφές ότι ενδιαφέρεται να εξαγοράσει το [...] και να το δρομολογήσει στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά,

<sup>593</sup> Βλ. την υπ' αρ. 1409/14.2.2023 επιστολή των Μερών - Παράρτημα Γ [...]. (Βλ. υπ' αρ. 4177/25.5.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Παράρτημα Ι).

<sup>594</sup> [...]

<sup>595</sup> [...].

<sup>596</sup> [...]

<sup>597</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4112/24.05.2023 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών και την υπ' αρ. 4177/25.5.2023 επιστολή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Παράρτημα 1 αναφορικά με την κατάσταση του στόλου της ANEK..

<sup>598</sup> Βλ. υπ' αρ. 1966/3.3.2023 επιστολή της MINOAN.

[...]. Σε αυτή την περίπτωση όπως δήλωσε θα «ενδιαφερόταν να ξαναεξυπηρετήσει τη γραμμή» δεδομένου ότι είχε ζητήσει από το Υπουργείο Ναυτιλίας τη μη εκτέλεση του δρομολογίου μέχρι 31.10.2023<sup>599</sup>.

591. Ωστόσο, στο σχετικό αίτημα της Υπηρεσίας ως προς την ύπαρξη τυχόν ενδιαφέροντος εξαγοράς μεμονωμένων περιουσιακών στοιχείων της ANEK σε περίπτωση εξόδου της από τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται, η MINOAN, πέρα από την ως άνω δήλωση, δεν τεκμηρίωσε σχετικώς το ενδιαφέρον της (π.χ. προσκομίζοντας στοιχεία όπως business plan, εσωτερική αλληλογραφία σχετικά με τη διερεύνηση του θέματος, πρακτικά ΔΣ κ.τ.λ.). Επιπλέον το ενδιαφέρον της εν λόγω εταιρείας εκφράστηκε υπό προϋποθέσεις, και δη υπό προϋποθέσεις παρέμβασης της ΕΑ στη διαμόρφωση των συνθηκών ανταγωνισμού στην εν λόγω σχετική αγορά [...]<sup>600</sup>. Συναφώς επισημαίνεται ότι το τρίτο κριτήριο της ΠΠΕ αφορά στην απόκτηση στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας από έτερη εταιρεία, σε περίπτωση που η πρώτη εξέλθει από την αγορά, είτε λόγω πτώχευσης της είτε λόγω κατάσχεσης και εκποίησης των στοιχείων με αναγκαστική εκτέλεση, στην οποία περίπτωση, κατά την ενωσιακή πρακτική, πρέπει να προκύπτει επαρκής πιθανότητα (επαν)εισόδου των κινητών στοιχείων συγκεκριμένα στις «προβληματικές» αγορές, εν προκειμένω του πλοίου [...], στην προβληματική αγορά ενόψει μιας πτωχευτικής διαδικασίας και με τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Σε κάθε, δε, περίπτωση το εν λόγω κριτήριο δεν συναρτάται με θεσμικές παρεμβάσεις των αρχών ανταγωνισμού προς το σκοπό της δημιουργίας συνθηκών ανταγωνισμού. Στο πλαίσιο εξέτασης των κριτηρίων για την προστασία της προβληματικής επιχείρησης, εφόσον τα κριτήρια πληρούνται η συγκέντρωση εγκρίνεται άνευ ετέρου καθώς ελλείπει ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της συγκέντρωσης και της επιδείνωσης της διάρθρωσης της αγοράς, καθώς αυτή θα επερχόταν ούτως ή άλλως, και ως εκ τούτου δεν μπορούν να ληφθούν δεσμεύσεις. Κατά την ακροαματική, δε, διαδικασία ο μάρτυρας [...] της MINOAN, ερωτηθείς σχετικά εάν η εταιρεία θα δρομολογούσε το πλοίο [...], υποτεθείσθω ότι το αποκτούσε, ή το δικό τους πλοίο στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά απάντησε ότι συντρέχει η δεύτερη περίπτωση και ότι η εταιρεία είχε το δικό της πλοίο για να φέρει στη γραμμή, αυτό για το οποίο είχε υποβάλει δήλωση δρομολόγησης από 01.11.2023<sup>601</sup>.

592. Εν προκειμένω, το θεωρητικό ενδιαφέρον της MINOAN εξαγοράς ενός πλοίου της ANEK, εκφραζόμενο υπό τις ως άνω προϋποθέσεις προηγούμενης δημιουργίας συνθηκών ανταγωνισμού μετά από παρέμβαση της ΕΑ, [...] δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αξιόπιστο ενδιαφέρον, κατά τις απαιτήσεις της ενωσιακής πρακτικής, καθώς, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η εκδήλωση

<sup>599</sup> Βλ. σελ. 38 των πρακτικών της συνεδρίασης 63/17.07.2023 της Ε.Α.

<sup>600</sup> Βλ. και σελ. 30 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 63/17.07.2023.

<sup>601</sup> Βλ. σελ. 15, 38 των πρακτικών της συνεδρίασης 63/17.07.2023 της Ε.Α.

ενδιαφέροντος απόκτησης περιουσιακού στοιχείου της προβληματικής επιχείρησης απαιτείται να γίνει στο πλαίσιο μιας πτωχευτικής διαδικασίας και όχι κατόπιν παρέμβασης της Ε.Α. π.χ. μέσω της επιβολής δέσμευσης εκποίησης περιουσιακού στοιχείου. Το ενδιαφέρον της MINOAN δεν εκτιμάται ως αξιόπιστο και λόγω του γεγονότος ότι, σε περίπτωση εξόδου της ANEK από την αγορά (είτε λόγω πτώχευσης είτε λόγω κατάσχεσης των πλοίων και αναγκαστικής εκτέλεσης) και καθώς, σε αντίθεση με τα ακίνητα πράγματα, τα πλοία είναι κινητά τα οποία εύκολα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε άλλες αγορές (γραμμές)<sup>602</sup>, ενδεχομένως και εκτός Ελληνικών αγορών, δεν προκύπτει επαρκής πιθανότητα απόκτησης και επαναδρομολόγησης του εν λόγω πλοίου στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά, λαμβανομένου υπόψιν και του γεγονότος ότι είχε ήδη αιτηθεί την επαναδρομολόγηση από 1.11.2023 του δικού της πλοίου, [...], στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά, το οποίο και εκτελούσε το σχετικό δρομολόγιο μέχρι 31.1.2023. Εν προκειμένω, η MINOAN όχι μόνο θέτει μια προϋπόθεση για την απόκτηση ενός πλοίου της ANEK, η οποία δεν επιτρέπεται στο πλαίσιο του τρίτου κριτηρίου της ΠΠΕ, αλλά τη συνδέει και με τη δρομολόγηση στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά του δικού της πλοίου και όχι του πλοίου της ANEK που θεωρητικά θα ενδιαφερόταν να αγοράσει, γεγονός το οποίο επίσης δεν επιτρέπεται, καθώς, βάσει της ενωσιακής πρακτικής, πρέπει να προκύπτει επαρκής πιθανότητα ότι το αποκτηθέν περιουσιακό στοιχείο της προβληματικής επιχείρησης θα χρησιμοποιηθεί στην ίδια αγορά από την οποία θα εξέλθει.

593. Ομοίως, η SEAJETS απάντησε ότι θα ενδιαφερόταν να αποκτήσει το σήμα και ορισμένα πλοία της ANEK "at fair market value"<sup>603</sup>, χωρίς να προσδιορίζει συγκεκριμένα τα πλοία που θα την ενδιέφεραν, και υπό την προϋπόθεση απαγόρευσης της υπό εξέταση συγκέντρωσης. Σε αυτή την περίπτωση η SEAJETS, και εφόσον, όπως δήλωσε, [...], θα αξιολογούσε πολύ σοβαρά το ενδεχόμενο απόκτησης με όρους αγοράς του σήματος και πλοίων της ANEK. Σε περίπτωση, δε, έγκρισης της συγκέντρωσης και αποδοχής από την ΕΑ δεσμεύσεων, η SEAJETS ήταν διαθέσιμη να αποκτήσει με όρους αγοράς [...] πλοία της ANEK και της ΑΤΤΙΚΑ. Η SEAJETS επιπλέον ανέφερε ότι ενδιαφέρεται να εισέλθει στα δρομολόγια Αθήνα - Κρήτη και ότι «αυτό θα μπορούσε σχετικά άμεσα να υλοποιηθεί είτε με την αγορά πλοίων συμβατικών (π.χ. της ANEK αν εξέλθει της αγοράς) είτε με τη ναύλωση πλοίων τρίτων»<sup>604</sup>. Πέραν των ανωτέρω, συναφώς, κατά την ακροαματική διαδικασία, ο εκπρόσωπος των Τρίτων [...], ερωτηθείς από τον Πρόεδρο της Ε.Α. εάν θα

<sup>602</sup> Βλ. απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 829.

<sup>603</sup> Βλ. υπ' αρ. 1874/01.03.2023 και 2424/21.03.2023 επιστολές της SEAJETS.

<sup>604</sup> Βλ. υπ' αρ. 4423/02.06.2023 επιστολή της SEAJETS και υπ' αρ. Πρωτ. 2424/21.03.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας (ερώτηση 11) στην οποία αναφέρει «Υπό συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού, η πλευρά μας ασφαλώς και θα ενδιαφερόταν να εισέλθει στη γραμμή Αττική-Κρήτη, εξού και η θέση μας ότι η εξεταζόμενη συγκέντρωση δεν πρέπει να επιτραπεί, άλλως να επιτραπεί με σημαντικές διαρθρωτικές δεσμεύσεις [...]».



διατηρούσαν τα πλοία της ANEK στις γραμμές απάντησε αορίστως ότι θα κάνουν ό,τι καλύτερο μπορούν και ότι δεν ενδιαφέρει αν ένα πλοίο μετακινηθεί από κάποια γραμμή ή διαφοροποιήσει τη γραμμή του, αλλά ενδιαφέρει ο ανταγωνισμός<sup>605</sup>. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, κατά την ενωσιακή πρακτική στο πλαίσιο εξέτασης του τρίτου κριτηρίου και εκποίησης των πλοίων εντός μιας πτωχευτικής διαδικασίας/κάτασχεσης το κρίσιμο ακριβώς είναι να προκύπτει επαρκής πιθανότητα ότι τα πλοία θα επαναδρομολογηθούν στις εν λόγω γραμμές, με σκοπό να προκύπτει η ικανοποίηση της υπάρχουσας ή δυνητικής καταναλωτικής ζήτησης, τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό όπως πριν την πτωχευτική διαδικασία/κάτασχεση, γεγονός το οποίο δεν προκύπτει για τους Τρίτους από τα ανωτέρω αναλυθέντα. Συναφώς, η δήλωση των Τρίτων και της MINOAN, κατά την ακροαματική, ότι σε περίπτωση που η συγκέντρωση δεν εγκρινόταν από την Ε.Α., ήταν διατεθειμένοι να καλύψουν τις γραμμές στις οποίες θα παρουσιάζονταν προβλήματα<sup>606</sup>, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εκληφθεί ως ενδιαφέρον απόκτησης πλοίων της ANEK ενώ παράλληλα δεν μπορεί να αποτελέσει δέσμευση που μπορεί να αναλάβουν τρίτοι ή κληθέντες μάρτυρες σε μια διαδικασία, καθώς δεσμεύσεις υποβάλλονται μόνο από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις και εγκρίνονται από την Ε.Α. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 παρ. 4 και 4Α του ν. 3959/2011, εν προκειμένω μόνο στη περίπτωση που δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της ΠΠΕ.

594. Όπως και στην περίπτωση της MINOAN, παρά το σχετικό αίτημα της Υπηρεσίας, η SEAJETS δεν τεκμηρίωσε σχετικώς το ενδιαφέρον της (π.χ. με προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων τα οποία να τεκμηριώνουν τυχόν ενδιαφέρον της για απόκτηση πλοίων ή του σήματος της ANEK), με συνέπεια το ενδιαφέρον της SEAJETS να εκδηλώνεται κατά τρόπο μη τεκμηριωμένο και αόριστο. Λαμβάνοντας, δε, περαιτέρω υπόψιν ότι για το ενδεχόμενο απόκτησής τους η εταιρεία θέτει ως προϋπόθεση [...], εξαρτά δηλαδή το ενδιαφέρον της από ένα ενδεχόμενο γεγονός με αβέβαιη κατάληξη και άδηλο αποτέλεσμα, το ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε εν προκειμένω από την εταιρεία δεν αξιολογείται ως αξιόπιστο<sup>607</sup>.

595. Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν ήθελε υποτεθεί ότι τόσο το ενδιαφέρον της MINOAN όσο και της SEAJETS δεν είναι θεωρητικό, όπερ δεν συμβαίνει για τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω, το ενδεχόμενο απόκτησης πλοίων της ANEK μέσω της διαδικασίας πτώχευσης/εκποίησης και αναγκαστικής εκτέλεσης προκειμένου να πληρούται το τρίτο κριτήριο της ΠΠΕ, εκτιμάται ότι θα συνεπαγόταν μια εξαιρετικά χρονοβόρα διαδικασία, διάρκειας τουλάχιστον δύο έως τριών ετών, κατά την οποία τα πλοία θα τεθούν σε ακινησία. Συνάρτηση της μεγάλης χρονικής διάρκειας των διαδικασιών πτώχευσης/αναγκαστικής εκτέλεσης και εκποίησης των

πλοίων είναι και η οικονομική απαξίωση των πλοίων και το μεγάλο οικονομικό κόστος επαναδραστηριοποίησής τους. Κατά τη διάρκεια της πτωχευτικής διαδικασίας και ενόσω τα πλοία της ANEK θα είναι σε ακινησία, το πιθανότερο σενάριο είναι ότι η ΑΤΤΙΣΑ θα δρομολογήσει άλλα πλοία (ιδιόκτητα ή ναυλωμένα), προκειμένου να καλύψει άμεσα το κενό που θα δημιουργηθεί με την έξοδο των πλοίων της ANEK και να συνεχίσει να εκτελεί απρόσκοπτα τα δρομολόγια που εκτελεί τόσα χρόνια από κοινού με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας<sup>608</sup>. Και τούτο διότι, όπως συγκεκριμένα αναφέρει η εταιρεία αλλά και εμφανίζεται μέσω ανάλυσης-κόστους οφέλους που διενήργησε, έχει την δυνατότητα και το οικονομικό κίνητρο να προβεί σε άμεση κάλυψη των σχετικών γραμμών στις οποίες δραστηριοποιείται η ANEK στο πλαίσιο της μεταξύ τους Κοινοπραξίας, δεδομένου ότι τα δρομολόγια αυτά, κατά τις εκτιμήσεις της, υπολογίζονται ως οικονομικά επωφελή, ενώ παράλληλα με αυτόν τον τρόπο στηρίζει τα δρομολόγια, τα οποία ήδη εκτελεί εντός της Κοινοπραξίας με τα δικά της πλοία<sup>609</sup>. Και τούτο διότι, «σε περίπτωση που η ANEK πτωχεύσει, το ενδεχόμενο να παραμείνει η ΑΤΤΙΣΑ με 1 πλοίο στα Χανιά, 1 πλοίο στο Ηράκλειο και 1 πλοίο στην Ανκόνα, δεν είναι ούτε εμπορικά ούτε λειτουργικά βιώσιμη εναλλακτική, καθόσον, στην περίπτωση αυτή, δεν θα μπορεί να εξυπηρετήσει τακτικά με καθημερινά δρομολόγια τις συγκεκριμένες αγορές. Όπως έχουμε ήδη εξηγήσει, οι συγκεκριμένες γραμμές απαιτούν 2, 2 και 3 πλοία, αντίστοιχα, προκειμένου να εκτελείται το πρόγραμμα των κυκλικών δρομολογίων και δεν είναι εφικτό, για καμία εκ των ανωτέρω γραμμών, να εξυπηρετηθεί από 1 μόνο πλοίο»<sup>610</sup>. Το γεγονός της άμεσης αντικατάστασης πλοίου από την ΑΤΤΙΣΑ καταδεικνύεται και από δύο γεγονότα: το γεγονός ότι από 7.2.2022, η ΑΤΤΙΣΑ ναύλωσε το πλοίο ASTERION II, αμέσως μετά τη διακοπή ναύλωσής του από την ANEK (καθώς η ANEK δεν μπόρεσε να ασκήσει το δικαίωμα εξαγοράς του λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει), προκειμένου να καλύψει άμεσα το κενό πλοίου που δημιουργήθηκε στο δρομολόγιο Πάτρα-Βενετία και να συνεχίσει την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των δρομολογίων<sup>611</sup> και το γεγονός ότι

<sup>605</sup> Βλ. ενδεικτικά σελ. 113-114 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023

<sup>606</sup> Βλ. ενδεικτικά σελ. 5 και 22 των πρακτικών της συνεδρίασης 66/25.07.2023 και πρακτικά της συνεδρίασης Ε.Α. 60/12.07.2023.

<sup>607</sup> Βλ. Απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 Aegean/Olympic (II), παρ. 828.

<sup>608</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4112/24.05.2023 επιστολή της ΑΤΤΙΣΑ όπου περιγράφεται αναλυτικά η κάλυψη από την ΑΤΤΙΣΑ κάθε δρομολογίου που εκτελείται στο πλαίσιο κοινοπραξίας, ο τρόπος δρομολόγησης και το πλοίο που πρόκειται να δρομολογηθεί ανά γραμμή, σε περίπτωση πτώχευσης της ANEK και Παράρτημα Ζ «Ανάλυση κόστους οφέλους σε επίπεδο πενταετίας». Η ΑΤΤΙΣΑ αναφέρει ότι «[...]».

<sup>609</sup> Βλ. σχετικά και παρ. 3.14 και 3.16 των Κατευθυντηρίων Γραμμών για τις Συγκεντρώσεις της Βρετανικής Αρχής Ανταγωνισμού στην οποία αναφέρεται ότι στο πλαίσιο αξιολόγησης μιας συγκέντρωσης και εξέτασης του αντιπαραδείγματος, η Βρετανική Αρχή μπορεί να λάβει υπόψιν της την ικανότητα και το κίνητρο των συγχωνευόμενων επιχειρήσεων να αναζητήσουν εναλλακτικές, στη συγκέντρωση, επιλογές, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν εξέταση συγκεκριμένων σχεδίων, όπου αυτά είναι διαθέσιμα. Μια εκ των περιπτώσεων τις οποίες η Βρετανική Αρχή μπορεί να εξετάσει ως αντιπάρδειγμα είναι και η έξοδος μιας επιχείρησης από την αγορά.

<sup>610</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4112/24.05.2023 επιστολή της ΑΤΤΙΣΑ

<sup>611</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης.

σε σχέση με τη γραμμή Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς, την οποία διενεργεί από κοινού με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, με ένα πλοίο έκαστη, η ΑΤΤΙCΑ για την δρομολογιακή περίοδο 2023-2024 με έναρξη την 01.11.2023, δήλωσε στο Υπουργείο Ναυτιλίας δύο πλοία της για την εκτέλεση του εν λόγω δρομολογίου, για την περίπτωση μη έγκρισης της συναλλαγής, πτώχευσης της ANEK και λύσης της Κοινοπραξίας<sup>612</sup>. Ως εκ τούτου, η μεγάλη χρονική διάρκεια της πτωχευτικής διαδικασίας και των διαδικασιών κατάσχεσης και εκποίησης των πλοίων μέσω αναγκαστικής εκτέλεσης, το υψηλό κόστος επαναδραστηριοποίησης των πλοίων και το γεγονός ότι η ΑΤΤΙCΑ, κατά μεγάλη πιθανότητα, θα κάλυπτε το κενό που θα προέκυπτε στα δρομολόγια, τα οποία μέχρι σήμερα εκτελεί από κοινού με την ANEK στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, καθιστούν την όποια εκφρασθείσα βούληση των εταιρειών MINOAN και SEAJETS για την απόκτηση κάποιου πλοίου της ANEK σε περίπτωση εξόδου της από τις αγορές, εντελώς αβέβαιη ως προς το αποτέλεσμα της, με συνέπεια να μην προκύπτει ούτε πιθανότητα απόκτησης των στοιχείων της ANEK στο ως άνω πλαίσιο, πολλώ δε μάλλον επαρκής πιθανότητα [επαν]εισόδου των εν λόγω πλοίων στις προβληματικές αγορές.

596. Τη δυνατότητα και το κίνητρο της ΑΤΤΙCΑ να καλύψει τα δρομολόγια της ANEK, σε περίπτωση πτώχευσης της τελευταίας, και να απορροφήσει το μερίδιο της ANEK σε αυτά επισημαίνει και ο Εμπειρογνώμονας της Ε.Α., στην από 20.07.2023 Έκθεσή του, καθώς η ΑΤΤΙCΑ μπορεί είτε να ναυλώσει πλοία, είτε να αγοράσει είτε να διαθέσει δικά της, θέτοντας ως παράδειγμα την περίπτωση του πλοίου ASTERION II ενώ το γεγονός ότι ενδιέφερε να εξαγοράσει την προβληματική επιχείρηση δείχνει το ισχυρό της κίνητρο να συνεχίσει να δραστηριοποιείται στα δρομολόγια τα οποία εκτελεί από κοινού με την ANEK, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας<sup>613</sup>.

597. Συνοψίζοντας, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η ΑΤΤΙCΑ, σε περίπτωση πτώχευσης της ANEK, κατά μεγάλη πιθανότητα θα εισέλθει άμεσα, κατά τον τρόπο που περιγράφει διεξοδικά, στις προβληματικές αγορές και στις οποίες δραστηριοποιείται από κοινού με την ANEK μέσω της Κοινοπραξίας, προκειμένου να συνεχίσει να εξυπηρετεί τα δρομολόγια που εκτελούνται μέχρι σήμερα κοινοπρακτικά. Αυτό άλλωστε συνέβη στην περίπτωση των γραμμών Πάτρα-Βενετία και Ηγουμενίτσα-Βενετία, στις οποίες η ΑΤΤΙCΑ ναύλωσε και δρομολόγησε το πλοίο ASTERION II, καλύπτοντας το κενό που άφησε η ANEK, όταν δεν κατόρθωσε να ασκήσει το δικαίωμα εξαγοράς του και στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά, για την οποία η ΑΤΤΙCΑ για την δρομολογιακή περίοδο 2023-2024 με έναρξη την 01.11.2023, δήλωσε, ήδη, στο

Υπουργείο Ναυτιλίας δύο πλοία της για την εκτέλεση του εν λόγω δρομολογίου, για την περίπτωση μη έγκρισης της συναλλαγής. Με τα ως άνω δεδομένα, εκτιμάται ότι η ΑΤΤΙCΑ κατά μεγάλη πιθανότητα, θα καταλάβει το μερίδιο της ANEK σε περίπτωση πτώχευσης της και εξόδου των περιουσιακών της στοιχείων από τις αγορές<sup>614</sup>. Σε αυτή την περίπτωση, η διάρθρωση του ανταγωνισμού, σταθμίζοντας επί του συνόλου των επηρεαζόμενων αγορών, δεν θα ήταν χειρότερη λόγω της συγκέντρωσης σε σχέση με αυτή που θα επέρχονταν λόγω πτώχευσης της ANEK και εξόδου των περιουσιακών της στοιχείων από τις αγορές<sup>615</sup>. Ειδικά, δε, ως προς τη γραμμή Πειραιάς-Χανιά ομοίως η διάρθρωση του ανταγωνισμού δεν θα ήταν χειρότερη λόγω της συγκέντρωσης σε σχέση με την πτώχευση της ANEK, ανεξαρτήτως εάν στην εν λόγω γραμμή μπορούν να δραστηριοποιηθούν δύο ή τρία πλοία. Τούτο διότι ανεξαρτήτως της δυνατότητας δραστηριοποίησης δύο ή τριών πλοίων, η ΑΤΤΙCΑ έχει ήδη υποβάλει δήλωση και έχει εγκριθεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας η δρομολόγηση δύο πλοίων της, προκειμένου να καλύψει, όπως προαναφέρθηκε, την περίπτωση μη έγκρισης της συγκέντρωσης και να στηρίξει τα δρομολόγια, τα οποία ήδη εκτελεί εντός της Κοινοπραξίας με τα δικά της πλοία. Χαρακτηριστικές είναι, επίσης, οι απαντήσεις των άμεσων ανταγωνιστών των Μερών στις αγορές της Κρήτης και της Αδριατικής, ήτοι των εταιρειών MINOAN και GRIMALDI, οι οποίες θεωρούν εύλογη υπόθεση ότι το μερίδιο αγοράς της ANEK, σε περίπτωση πτώχευσης της θα κατανεμηθεί στο σύνολό του από την ΑΤΤΙCΑ (will be fully allocated αναφέρει η GRIMALDI), με την οποία συνεργάζεται μέσω της Κοινοπραξίας στις εν λόγω αγορές<sup>616</sup>,<sup>617</sup>. Συναφώς, η VENTOURIS, η οποία κατά τα έτη 2018-2022 δραστηριοποιούνταν στη γραμμή Ηγουμενίτσα-Μπάρι και Κέρκυρα-Μπάρι και μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και η οποία εξήλθε από αυτήν το 2023, ανέφερε ότι [...], πλην της ανωτέρω, γραμμής και ότι το μερίδιο της ANEK θα κατανεμηθεί στις λοιπές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στις αγορές της Αδριατικής. Τέλος, η SEAJETS, η οποία αν και δεν δραστηριοποιείται στις γραμμές της Αδριατικής και στις γραμμές Πειραιάς-Ηράκλειο και Πειραιάς-Χανιά, θεωρεί ότι σε

<sup>614</sup> Βλ. και παρ. 3.10 και 3.11 των Κατευθυντηρίων Γραμμών για την εξέταση των Συγκεντρώσεων της Βρετανικής Αρχής.

Βλ. και τα αναφερόμενα του Εμπειρογνώμονα Ε.Α. στη σελ. 78, 81 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023.

<sup>615</sup> Βλ. και παρ. 1.19-1.21, 2.3-2.4 και 3.4 της Έκθεσης Εμπειρογνώμονα Ε.Α. και όσα αναφέρει στη σελ. 73 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023.

<sup>616</sup> Βλ. τις υπ' αρ. 4217/26.5.2023 και 4151/25.5.2023 επιστολές παροχής στοιχείων της MINOAN και της GRIMALDI.

<sup>617</sup> Το γεγονός ότι σε σχετική ερώτηση ο μάρτυρας [...] της MINOAN αναφέρει ότι [...] (βλ. σελ. 26 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 66/25.07.2023) καταδεικνύει το ευκαιριακό της προφορικής του απάντησης και ουδόλως αποδυναμώνει την αξία της άποψης τόσο της MINOAN όσο και της μητρικής της, GRIMALDI, την οποία διατύπωσαν εγγράφως και σε ανύποπτο χρόνο, καθώς η σχετική έγγραφη ερώτηση διατυπώθηκε με μεγάλη σαφήνεια από την Υπηρεσία «Σε ποιες εταιρίες θεωρείτε ότι θα κατανεμόταν το μερίδιο αγοράς που έχει σήμερα η ANEK στα δρομολόγια Αδριατικής (Μπάρι, Ανκόνα, Βενετία) και Κρήτης (Ηράκλειο, Χανιά), σε περίπτωση εξόδου της από τις εν λόγω αγορές».

<sup>612</sup> Βλ. Παράρτημα Α του υπ' αρ. 208/31.07.2023 Συμπληρωματικού Υπομνήματος της ΑΤΤΙCΑ και τις προσκομισθείσες αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας για τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης των πλοίων [...] της ΑΤΤΙCΑ μετά των σχετικών πινάκων δρομολογίων καθώς και σελ. 79-81 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023.

<sup>613</sup> Βλ. παρ. 1.19-1.21, 2.3-2.4 και 3.4 της Έκθεσης Εμπειρογνώμονα Ε.Α. και σελ. 73, 78 και 81 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023.

περίπτωση πτώχευσης της ANEK, η ΑΤΤΙCΑ θα έπαιρνε μικρό μερίδιο, καθώς οι δύο εταιρείες ήδη λειτουργούσαν ως κοινοπραξία, και «λογικά μεγαλύτερο η ΜΙΝΟΑΝ ή και ο όποιος newcomer». Ωστόσο, ο Όμιλος GRIMALDI που δραστηριοποιείται στις αγορές της Αδριατικής και της Κρήτης, εκτιμά ότι το μερίδιο αγοράς της ANEK θα καταληφθεί εξολοκλήρου από την ΑΤΤΙCΑ.

### XII.3.3 Συμπέρασμα ως προς το τρίτο κριτήριο

598. Με βάση τα παραπάνω, καθίσταται σαφές ότι δεν υφίσταται ενδιαφέρον από άλλον φορέα για την εξαγορά κάποιου περιουσιακού στοιχείου της ANEK, ενώ ως προς τις ΜΙΝΟΑΝ και SEAJETS, το ενδιαφέρον τους, ενόψει των προαναφερθέντων, αξιολογείται ως μη αξιόπιστο. Ως εκ τούτου, στην επικείμενη έξοδο της ANEK από την αγορά λόγω πτώχευσης ή λόγω κατάσχεσης και αναγκαστικής εκτέλεσης εκτιμάται ότι όλα τα περιουσιακά της στοιχεία θα τεθούν εκτός των σχετικών προβληματικών αγορών, χωρίς επαρκή πιθανότητα επανεισόδου τους στις ίδιες ως άνω σχετικές αγορές.

### XII.4 ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

599. Ενόψει των ανωτέρω και υπό τις παρούσες συνθήκες της υπόθεσης, η έξοδος της ANEK από την αγορά, και εν τέλει η πτώχευσή της αξιολογείται εξαιρετικά πιθανή έως αναπόφευκτη, λόγω της δεινής οικονομικής της κατάστασης, της μη δυνατότητας αναστροφής της οικονομικής της θέσης και της μη εξεύρεσης οικονομικά βιώσιμης λύσης. Επιπλέον, δεν υφίσταται εναλλακτικός αγοραστής για την εταιρεία, καθώς, παρά τις προσπάθειες εξεύρεσής του, δεν έχει υπάρξει σχετικό ενδιαφέρον από καμία εταιρεία, πλην μίας, της οποίας η (αρχική) από θεωρητική πρόταση εξαγοράς της ANEK αξιολογείται ως μη αξιόπιστη, δεδομένου ότι εκφράζεται υπό προϋποθέσεις και το αποτέλεσμά της είναι εντελώς άδηλο και αβέβαιο και εν συνεχεία η υποβληθείσα Πρόταση Εξαγοράς ομοίως αξιολογείται ως μη αξιόπιστη εναλλακτική πρόταση καθώς δεν προκύπτει ότι είναι χρηματοδοτήσιμη, υλοποιήσιμη και εν τέλει εξασφαλίζουσα τη βιωσιμότητα και τη συνέχιση της λειτουργίας της ANEK. Τέλος, προκύπτει ότι και τα περιουσιακά στοιχεία της ANEK πιθανότατα θα εξέλθουν από τις σχετικές αγορές στις οποίες αφορούν. Τούτο διότι το θεωρητικό ενδιαφέρον που εκδήλωσαν δύο εταιρείες όπως αποκτήσουν πλοία της ANEK, λαμβανομένων υπόψιν και των χρονοβόρων διαδικασιών απόκτησής τους μέσω της απαιτούμενης, κατά την ενωσιακή πρακτική, αναγκαστικής εκποίησης, αξιολογείται ως μη αξιόπιστο, δεδομένου ότι εκφράζεται υπό προϋποθέσεις, είναι μη στοιχειοθετημένο και εντελώς αβέβαιο ως προς το αποτέλεσμά του, με συνέπεια να μην προκύπτει πιθανότητα απόκτησης των στοιχείων της ANEK σε περίπτωση εξόδου της από την αγορά, πολλώ δε μάλλον επαρκής πιθανότητα επανεισόδου των πλοίων της στις προβληματικές αγορές, κατά την ενωσιακή πρακτική. Για όλους τους ως άνω λόγους θεωρείται ότι η ANEK πληροί τις προϋποθέσεις της προστασίας της προβληματικής επιχείρησης όπως

αυτή ορίζεται στις Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων.

### XIII ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣ ΜΕ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

600. Όπως προαναφέρθηκε, κατά την νομολογία και σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, η εκτιμώμενη επιδείνωση της ανταγωνιστικής δομής της αγοράς που θα ακολουθήσει μετά τη συγκέντρωση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οφείλεται στη συγκέντρωση εφόσον η ανταγωνιστική δομή θα επιδεινωόταν, τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό, ούτως ή άλλως, και απουσία της συγκέντρωσης<sup>618</sup>.

601. Στην παρούσα υπόθεση, όπως αναλύθηκε ανωτέρω υπό ενότητα XI.5, η συγκέντρωση θα οδηγήσει στην εξάλειψη ενός δυνητικού ανταγωνιστή στις επηρεαζόμενες αγορές Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς, Πειραιάς - Ηράκλειο- Πειραιάς μόνο στην αγορά των φορτηγών, Πάτρα-Ανκόνα- Πάτρα, Ηγουμενίτσα - Ανκόνα- Ηγουμενίτσα (πλην της αγοράς των φορτηγών), Κέρκυρα - Ανκόνα-Κέρκυρα, Πάτρα - Βενετία- Πάτρα (πλην της αγοράς των φορτηγών) και Ηγουμενίτσα - Βενετία- Ηγουμενίτσα, με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης σε αυτές ενώ δεν αναμένεται η είσοδος νέων ανταγωνιστών σε αυτές<sup>619</sup>.

602. Εντούτοις, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω υπό ενότητα XII.1, άνευ της συγκέντρωσης, η ANEK κατά πολύ μεγάλη πιθανότητα θα εξέλθει πλήρως από την αγορά, καθώς το ενδεχόμενο πτώχευσής της θεωρείται μάλλον αναπόφευκτο. Επιπρόσθετα, όπως εκτενώς αναλύθηκε ανωτέρω υπό ενότητα XII.2, εκτός από την ΑΤΤΙCΑ, δεν υπάρχει λιγότερο αντανταγωνιστική εναλλακτική αγοράς της ANEK. Παράλληλα, καταδείχθηκε στην ενότητα XII.3 ότι το πιθανότερο είναι ότι τα περιουσιακά στοιχεία της ANEK θα εξέλθουν από την αγορά σε περίπτωση εξόδου από αυτήν. Τούτο διότι αφενός το θεωρητικό ενδιαφέρον ορισμένων ανταγωνιστών για την εξαγορά κάποιου περιουσιακού στοιχείου αξιολογήθηκε ως μη αξιόπιστο για τους λόγους που αναλύονται στην οικεία ενότητα και αφετέρου ενδεχόμενη απόκτηση περιουσιακών στοιχείων μέσω πτωχευτικής διαδικασίας ή κατάσχεσης και αναγκαστικής εκτέλεσης, καθιστά εντελώς αβέβαιο το αποτέλεσμα και το ενδεχόμενο επαναδρομολόγησης των εν λόγω πλοίων στις προβληματικές αγορές από τις οποίες θα εξέλθουν, λόγω της μεγάλης διάρκειας ολοκλήρωσης των διαδικασιών και του υψηλού κόστους επαναδραστηριοποίησης των πλοίων.

603. Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η ΑΤΤΙCΑ, σε περίπτωση πτώχευσης της ANEK, κατά μεγάλη πιθανότητα θα εισέλθει άμεσα, κατά τον τρόπο που περιγράφει διεξοδικά, στις προβληματικές

<sup>618</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 89, υπόθεση C-68/94 και C-30/95 *Kali & Salz*, σκ. 110-114, απόφαση Ε.Επ. IV/M.2314 *BASF/Eurodiol/Pantochim*, παρ. 157-160, απόφαση Ε.Επ. COMP/M. 6796 *Aegean/Olympic II*, παρ. 834.

<sup>619</sup> Βλ. και παρ. 306.

αγορές και στις οποίες δραστηριοποιείται από κοινού με την ANEK μέσω της Κοινοπραξίας, προκειμένου να συνεχίσει να εξυπηρετεί τα δρομολόγια που εκτελούνται μέχρι σήμερα κοινοπρακτικά (βλ. περιπτώσεις Πάτρα-Βενετία, Ηγουμενίτσα-Βενετία και Πειραιάς-Χανιά). Με τα ως άνω δεδομένα, εκτιμάται ότι η ΑΤΤΙCΑ κατά μεγάλη πιθανότητα, θα καταλάβει το μερίδιο της ANEK σε περίπτωση πτώχευσης της και εξόδου των περιουσιακών της στοιχείων από τις αγορές. Σε αυτή την περίπτωση, η διάρθρωση του ανταγωνισμού, σταθμίζοντας επί του συνόλου των επηρεαζόμενων αγορών, δεν θα ήταν χειρότερη λόγω της συγκέντρωσης σε σχέση με αυτή που θα επέρχονταν λόγω πτώχευσης της ANEK και εξόδου των περιουσιακών της στοιχείων από τις αγορές<sup>620</sup>.

604. Επιπλέον των ανωτέρω, η Υπηρεσία, στο πλαίσιο της έρευνάς της, απευθύνθηκε σε πελάτες/μεταφορικές εταιρείες και φορείς για την άποψή τους ως προς τις επιπτώσεις που θα έχει μια ενδεχόμενη πτώχευση της ANEK στην επιχείρησή τους, στις λοιπές επιχειρήσεις και στην αγορά γενικότερα. Η μεταφορική εταιρεία [...], η οποία αποτελεί [...] πελάτη των Μερών στη γραμμή της Ανκόνα, θεωρεί ότι θα δημιουργηθούν πολλά προβλήματα στην εταιρεία τους λόγω μείωσης του αριθμού των πλοίων και μείωσης της μεταφορικής ικανότητας<sup>621</sup>. Αντίστοιχα, η μεταφορική εταιρεία [...] <sup>622</sup>, η οποία συνεργάζεται με τα Μέρη στις γραμμές του Ηρακλείου και των Χανίων, απάντησε ότι το ενδεχόμενο πτώχευσης της ANEK εγείρει ανησυχία ως προς την ακύρωση δρομολογίων και τον τρόπο μεταφοράς των φορτηγών στην Κρήτη, η οποία θα προκαλέσει μεγάλη ζημία στη μεταφορική εταιρεία και στην αγορά συνολικά, ενώ αντίστοιχα η εταιρεία [...] <sup>623</sup>, η οποία συνεργάζεται με τα Μέρη και στις δύο γραμμές της Κρήτης, αναφέρει ότι η πτώχευση της ANEK θα έχει «τεράστιες συνέπειες» για την εταιρεία, θα δημιουργηθεί μεγάλο πρόβλημα ρευστότητας και θα υπάρξει αύξηση του κόστους των εισιτηρίων. Τούτο διότι θα είναι πολύ δύσκολο να εξυπηρετηθεί από την ανταγωνιστική εταιρεία MINOAN [...] έναντι των Μερών, τα οποία Μέρη [...].

605. Ως προς τους φορείς, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) αναφέρει ότι ενδεχόμενη πτώχευση της ANEK θα επηρεάσει τους εργαζόμενους της εταιρείας, τους προμηθευτές, τους πιστωτές και τους τρίτους συμβαλλόμενους με αυτή και θα δημιουργήσει βραχυπρόθεσμους κραδασμούς στην γενικότερη εξυπηρέτηση της κίνησης. Ωστόσο, κατά την εκτίμησή του, εφόσον υπάρξει ζήτηση και στο πλαίσιο αυτορρυθμίσεως της αγοράς, θα δρομολογηθούν πλοία με ελεύθερη δρομολόγηση χωρίς να παραβλέπεται και η δυνατότητα

κάλυψης του δρομολογίου με ΣΔΥ, σε περίπτωση που δεν υπάρξουν δηλώσεις ελεύθερης δρομολόγησης<sup>624</sup>. Τόσο η ΗΑΤΤΑ όσο και η FEDHATTA αναμένουν ότι σε περίπτωση πτώχευσης της ANEK, τα δρομολόγια που εκτελούνται κοινοπρακτικά θα αντικατασταθούν από την ΑΤΤΙCΑ, όπως έχει κάνει η ΑΤΤΙCΑ στο παρελθόν, όταν υπήρξε ανάγκη αντικατάστασης των πλοίων της ANEK π.χ. λόγω ζημιών. Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα, πτώχευση της ANEK συνεπάγεται ακύρωση των δρομολογίων της εταιρείας, αιτήσεις επιστροφής χρημάτων από τους επιβάτες και τους πελάτες των οργανωμένων ταξιδιών τους (πακέτων) από την εταιρεία και τα τουριστικά γραφεία με μεγάλη ζημία (ειδικά αν πρόκειται για υψηλή τουριστική περίοδο) ενώ εκτιμούν ότι οι επιβάτες θα στραφούν στο αεροπλάνο<sup>625</sup>. Τέλος, ο ΣΕΤΕ ανέφερε ότι η πτώχευση της εταιρείας θα είναι μια εξαιρετικά αρνητική εξέλιξη για την αγορά, πολλώ, δε, μάλλον εν μέσω τουριστικής περιόδου, καθώς ενδέχεται να κλονίσει την εμπιστοσύνη του καταναλωτικού κοινού στις θαλάσσιες μεταφορές ενώ ενδέχεται να δημιουργηθούν προβλήματα σε πρακτορεία/ταξιδιωτικά γραφεία που θα είχαν εκδώσει εισιτήρια<sup>626</sup>.

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

606. Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκτιμά ότι άνευ της συγκέντρωσης η ANEK θα εξέλθει από την αγορά, δεν υφίσταται εναλλακτικός αγοραστής για τη εταιρεία και τα περιουσιακά της στοιχεία πιθανότατα θα εξέλθουν και αυτά των επηρεαζόμενων αγορών, με αποτέλεσμα η επιδείνωση της διάρθρωσης του ανταγωνισμού, που αναμένεται να επέλθει στις προβληματικές αγορές θα επερχόταν τουλάχιστον εξίσου, ακόμη και άνευ της εν λόγω συγκέντρωσης. Ως εκ τούτου, η αναμενόμενη επιδείνωση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού δεν τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τη συγκέντρωση.

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια, εγκρίνει ομόφωνα, κατ' άρθρο 8 παράγραφο 6 του ν. 3959/2011, την υπ' αρ. 9484/25.10.2022 γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, η οποία συνίσταται στη συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας με την επωνυμία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε (ANEK) από την εταιρεία με την επωνυμία ΑΤΤΙCΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρ' ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

<sup>620</sup> Βλ. και παρ. 3.10 και 3.11 των Κατευθυντηρίων Γραμμών για την εξέταση των Συγκεντρώσεων της Βρετανικής Αρχής.

Βλ. και τα αναφερόμενα του Εμπειρογνώμονα Ε.Α. στη σελ. 78, 81 των πρακτικών της συνεδρίασης Ε.Α. 65/24.07.2023.

<sup>621</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4865/15.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας [...]

<sup>622</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4422/2.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας [...]

<sup>623</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4880/15.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρείας [...]

<sup>624</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4528/7.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων του ΣΕΤΕ.

<sup>625</sup> Βλ. τις υπ' αρ. 4382/31.5.2023 και 4381/31.5.2023 επιστολές παροχής στοιχείων της ΗΑΤΤΑ και της FEDHATTA.

<sup>626</sup> Βλ. την υπ' αρ. 4528/7.6.2023 επιστολή παροχής στοιχείων του ΣΕΤΕ.

## ΧΙΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Πίνακας_ Παρart. 1: Σχετικές αγορές εσωτερικού - ΑΝΕΚ (2022)					
ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΝΕΚ – ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΕΚ – ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
1	ΑΝΑΦΗ	ΑΤΤΙΚΗ	46	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
2	ΑΝΑΦΗ	ΘΗΡΑ	47	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΧΑΛΚΗ
3	ΑΝΑΦΗ	ΡΟΔΟΣ	48	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΡΟΔΟΣ
4	ΑΝΑΦΗ	ΚΑΣΟΣ	49	ΚΑΣΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
5	ΑΝΑΦΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	50	ΚΑΣΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
6	ΑΝΑΦΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	51	ΚΑΣΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ
7	ΑΝΑΦΗ	ΜΗΛΟΣ	52	ΚΑΣΟΣ	ΧΑΛΚΗ
8	ΑΝΑΦΗ	ΣΗΤΕΙΑ	53	ΚΑΣΟΣ	ΑΝΑΦΗ
9	ΑΝΑΦΗ	ΧΑΛΚΗ	54	ΚΑΣΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
10	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΝΑΦΗ	55	ΚΑΣΟΣ	ΜΗΛΟΣ
11	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	56	ΚΑΣΟΣ	ΘΗΡΑ
12	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	57	ΚΑΣΟΣ	ΡΟΔΟΣ
13	ΑΤΤΙΚΗ	ΘΗΡΑ	58	ΜΗΛΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
14	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΣΟΣ	59	ΜΗΛΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ
15	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΗΛΟΣ	60	ΜΗΛΟΣ	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
16	ΑΤΤΙΚΗ	ΡΟΔΟΣ	61	ΜΗΛΟΣ	ΚΑΣΟΣ
17	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΑΛΚΗ	62	ΜΗΛΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
18	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΑΝΙΑ	63	ΜΗΛΟΣ	ΡΟΔΟΣ
19	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΗΤΕΙΑ	64	ΜΗΛΟΣ	ΑΝΑΦΗ
20	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΡΟΔΟΣ	65	ΜΗΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
21	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΜΗΛΟΣ	66	ΡΟΔΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
22	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΣΗΤΕΙΑ	67	ΡΟΔΟΣ	ΘΗΡΑ
23	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΧΑΛΚΗ	68	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
24	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΚΑΣΟΣ	69	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΣΟΣ
25	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΝΑΦΗ	70	ΡΟΔΟΣ	ΑΝΑΦΗ
26	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	71	ΡΟΔΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
27	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΘΗΡΑ	72	ΡΟΔΟΣ	ΜΗΛΟΣ
28	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΤΤΙΚΗ	73	ΡΟΔΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ
29	ΘΗΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ	74	ΡΟΔΟΣ	ΧΑΛΚΗ
30	ΘΗΡΑ	ΚΑΣΟΣ	75	ΣΗΤΕΙΑ	ΜΗΛΟΣ
31	ΘΗΡΑ	ΣΗΤΕΙΑ	76	ΣΗΤΕΙΑ	ΘΗΡΑ
32	ΘΗΡΑ	ΧΑΛΚΗ	77	ΣΗΤΕΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ
33	ΘΗΡΑ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	78	ΣΗΤΕΙΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
34	ΘΗΡΑ	ΜΗΛΟΣ	79	ΣΗΤΕΙΑ	ΑΝΑΦΗ
35	ΘΗΡΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	80	ΣΗΤΕΙΑ	ΧΑΛΚΗ
36	ΘΗΡΑ	ΑΝΑΦΗ	81	ΣΗΤΕΙΑ	ΡΟΔΟΣ
37	ΘΗΡΑ	ΡΟΔΟΣ	82	ΣΗΤΕΙΑ	ΚΑΣΟΣ
38	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	83	ΣΗΤΕΙΑ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
39	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΚΑΣΟΣ	84	ΧΑΛΚΗ	ΑΝΑΦΗ
40	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ	85	ΧΑΛΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
41	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΑΝΑΦΗ	86	ΧΑΛΚΗ	ΘΗΡΑ
42	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΜΗΛΟΣ	87	ΧΑΛΚΗ	ΡΟΔΟΣ
43	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	88	ΧΑΛΚΗ	ΣΗΤΕΙΑ
44	ΚΑΡΠΑΘΟΣ ΠΗΓΑΔΙΑ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ ΔΙΑΦΑΝΙ	89	ΧΑΛΚΗ	ΚΑΣΟΣ
45	ΚΑΡΠΑΘΟΣ ΔΙΑΦΑΝΙ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ ΠΗΓΑΔΙΑ	90	ΧΑΛΚΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
			91	ΧΑΝΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ

Πίνακας Παραρτ. 2: ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (2022)					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
1	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΙΓΙΝΑ	39	ΑΝΔΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ
2	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΤΤΙΚΗ	40	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ
3	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΜΕΘΑΝΑ	41	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ
4	ΑΙΓΙΝΑ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	42	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΔΟΝΟΥΣΑ
5	ΑΙΓΙΝΑ	ΑΤΤΙΚΗ	43	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
6	ΑΙΓΙΝΑ	ΜΕΘΑΝΑ	44	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΩΣ
7	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΒΟΛΟΣ	45	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΛΕΙΨΟΙ
8	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	46	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ
9	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	47	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΝΑΞΟΣ
10	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	48	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΠΑΡΟΣ
11	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	49	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΠΑΤΜΟΣ
12	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	50	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΣΥΡΟΣ
13	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	51	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΧΙΟΣ
14	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	52	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ
15	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	53	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΙΓΙΝΑ
16	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	54	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΝΑΦΗ
17	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΩΣ	55	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
18	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΛΕΡΟΣ	56	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
19	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΝΑΞΟΣ	57	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΜΟΡΓΟΣ
20	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΝΑΞΟΣ	58	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΝΔΡΟΣ
21	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΑΡΟΣ	59	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ
22	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	60	ΑΤΤΙΚΗ	ΔΟΝΟΥΣΑ
23	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΡΟΔΟΣ	61	ΑΤΤΙΚΗ	ΕΡΜΙΟΝΗ
24	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΣΥΡΟΣ	62	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ
25	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	63	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
26	ΑΝΑΦΗ	ΑΤΤΙΚΗ	64	ΑΤΤΙΚΗ	ΘΗΡΑ
27	ΑΝΑΦΗ	ΘΗΡΑ	65	ΑΤΤΙΚΗ	ΙΚΑΡΙΑ
28	ΑΝΑΦΗ	ΙΟΣ	66	ΑΤΤΙΚΗ	ΙΟΣ
29	ΑΝΑΦΗ	ΝΑΞΟΣ	67	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
30	ΑΝΑΦΗ	ΠΑΡΟΣ	68	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΣΟΣ
31	ΑΝΔΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	69	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΕΑ
32	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΕΑ	70	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΙΜΩΛΟΣ
33	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	71	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ
34	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	72	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΥΘΝΟΣ
35	ΑΝΔΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	73	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΩΣ
36	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	74	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΕΙΨΟΙ
37	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	75	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΕΡΟΣ
38	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	76	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΗΜΝΟΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
77	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΕΘΑΝΑ	115	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΑΤΤΙΚΗ
78	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΗΛΟΣ	116	ΕΡΜΙΟΝΗ	Π.ΧΕΛΙ
79	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΥΚΟΝΟΣ	117	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΠΟΡΟΣ
80	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΥΚΟΝΟΣ	118	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΣΠΕΤΣΕΣ
81	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	119	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΥΔΡΑ
82	ΑΤΤΙΚΗ	ΝΑΞΟΣ	120	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ
83	ΑΤΤΙΚΗ	ΝΙΣΥΡΟΣ	121	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ
84	ΑΤΤΙΚΗ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	122	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ
85	ΑΤΤΙΚΗ	Π.ΧΕΛΙ	123	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΝΑΞΟΣ
86	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΑΡΟΣ	124	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΠΑΡΟΣ
87	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΑΤΜΟΣ	125	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΣΥΡΟΣ
88	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΟΡΟΣ	126	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ
89	ΑΤΤΙΚΗ	ΡΟΔΟΣ	127	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΤΤΙΚΗ
90	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΑΜΟΣ	128	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΛΗΜΝΟΣ
91	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΕΡΙΦΟΣ	129	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
92	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΙΚΙΝΟΣ	130	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΣΑΜΟΣ
93	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΙΦΝΟΣ	131	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΙΟΣ
94	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΠΕΤΣΕΣ	132	ΘΗΡΑ	ΑΝΑΦΗ
95	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΥΜΗ	133	ΘΗΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ
96	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΥΡΟΣ	134	ΘΗΡΑ	ΙΟΣ
97	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	135	ΘΗΡΑ	ΚΩΣ
98	ΑΤΤΙΚΗ	ΤΗΛΟΣ	136	ΘΗΡΑ	ΝΑΞΟΣ
99	ΑΤΤΙΚΗ	ΤΗΝΟΣ	137	ΘΗΡΑ	ΠΑΡΟΣ
100	ΑΤΤΙΚΗ	ΥΔΡΑ	138	ΘΗΡΑ	ΡΟΔΟΣ
101	ΑΤΤΙΚΗ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	139	ΘΗΡΑ	ΣΥΜΗ
102	ΑΤΤΙΚΗ	ΦΟΥΡΝΟΙ	140	ΘΗΡΑ	ΣΥΡΟΣ
103	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΑΝΙΑ	141	ΙΚΑΡΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ
104	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΙΟΣ	142	ΙΚΑΡΙΑ	ΚΑΒΑΛΑ
105	ΑΤΤΙΚΗ	ΨΑΡΑ	143	ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΙΨΟΙ
106	ΒΟΛΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	144	ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΡΟΣ
107	ΒΟΛΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	145	ΙΚΑΡΙΑ	ΛΗΜΝΟΣ
108	ΒΟΛΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	146	ΙΚΑΡΙΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ
109	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	147	ΙΚΑΡΙΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
110	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	148	ΙΚΑΡΙΑ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
111	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΤΤΙΚΗ	149	ΙΚΑΡΙΑ	ΠΑΤΜΟΣ
112	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΝΑΞΟΣ	150	ΙΚΑΡΙΑ	ΣΑΜΟΣ
113	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΠΑΡΟΣ	151	ΙΚΑΡΙΑ	ΣΥΡΟΣ
114	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΣΥΡΟΣ	152	ΙΚΑΡΙΑ	ΤΗΝΟΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
153	ΙΚΑΡΙΑ	ΦΟΥΡΝΟΙ	192	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΚΑΣΟΣ
154	ΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	193	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΚΩΣ
155	ΙΟΣ	ΚΕΑ	194	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΛΕΡΟΣ
156	ΙΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	195	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΡΟΔΟΣ
157	ΙΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	196	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΣΥΜΗ
158	ΙΟΣ	ΜΗΛΟΣ	197	ΚΑΣΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
159	ΙΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	198	ΚΑΣΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
160	ΙΟΣ	ΣΥΡΟΣ	199	ΚΑΣΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
161	ΙΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	200	ΚΑΣΟΣ	ΚΩΣ
162	ΙΟΣ	ΑΝΑΦΗ	201	ΚΑΣΟΣ	ΛΕΡΟΣ
163	ΙΟΣ	ΘΗΡΑ	202	ΚΑΣΟΣ	ΡΟΔΟΣ
164	ΙΟΣ	ΝΑΞΟΣ	203	ΚΑΣΟΣ	ΣΥΜΗ
165	ΙΟΣ	ΠΑΡΟΣ	204	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΑΤΤΙΚΗ
166	ΙΟΣ	ΣΥΡΟΣ	205	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
167	ΚΑΒΑΛΑ	ΙΚΑΡΙΑ	206	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΚΩΣ
168	ΚΑΒΑΛΑ	ΛΗΜΝΟΣ	207	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΝΙΣΥΡΟΣ
169	ΚΑΒΑΛΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	208	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΡΟΔΟΣ
170	ΚΑΒΑΛΑ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	209	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΣΥΜΗ
171	ΚΑΒΑΛΑ	ΣΑΜΟΣ	210	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	ΤΗΛΟΣ
172	ΚΑΒΑΛΑ	ΦΟΥΡΝΟΙ	211	ΚΕΑ	ΑΝΔΡΟΣ
173	ΚΑΒΑΛΑ	ΧΙΟΣ	212	ΚΕΑ	ΑΤΤΙΚΗ
174	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	213	ΚΕΑ	ΙΟΣ
175	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	214	ΚΕΑ	ΚΙΜΩΛΟΣ
176	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	215	ΚΕΑ	ΚΥΘΝΟΣ
177	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	216	ΚΕΑ	ΜΗΛΟΣ
178	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΣΟΣ	217	ΚΕΑ	ΝΑΞΟΣ
179	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	218	ΚΕΑ	ΠΑΡΟΣ
180	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΩΣ	219	ΚΕΑ	ΣΙΚΙΝΟΣ
181	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	220	ΚΕΑ	ΣΥΡΟΣ
182	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΛΕΡΟΣ	221	ΚΕΑ	ΤΗΝΟΣ
183	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	222	ΚΕΑ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ
184	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	223	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ
185	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	224	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
186	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΡΟΔΟΣ	225	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΙΟΣ
187	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΣΥΜΗ	226	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΚΕΑ
188	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΤΗΛΟΣ	227	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ
189	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΧΙΟΣ	228	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΜΗΛΟΣ
190	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	229	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΜΗΛΟΣ
191	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	230	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΝΑΞΟΣ



ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
231	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΠΑΡΟΣ	270	ΚΩΣ	ΣΑΜΟΣ
232	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	271	ΚΩΣ	ΣΥΜΗ
233	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	272	ΚΩΣ	ΤΗΛΟΣ
234	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	273	ΛΕΙΨΟΙ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ
235	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΥΡΟΣ	274	ΛΕΙΨΟΙ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ
236	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΤΗΝΟΣ	275	ΛΕΙΨΟΙ	ΑΤΤΙΚΗ
237	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	276	ΛΕΙΨΟΙ	ΙΚΑΡΙΑ
238	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΑΜΟΡΓΟΣ	277	ΛΕΙΨΟΙ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
239	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΑΤΤΙΚΗ	278	ΛΕΙΨΟΙ	ΚΩΣ
240	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	279	ΛΕΙΨΟΙ	ΛΕΡΟΣ
241	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΝΑΞΟΣ	280	ΛΕΙΨΟΙ	ΜΥΚΟΝΟΣ
242	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΠΑΡΟΣ	281	ΛΕΙΨΟΙ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
243	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	282	ΛΕΙΨΟΙ	ΠΑΤΜΟΣ
244	ΚΥΘΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	283	ΛΕΙΨΟΙ	ΦΟΥΡΝΟΙ
245	ΚΥΘΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	284	ΛΕΙΨΟΙ	ΧΙΟΣ
246	ΚΥΘΝΟΣ	ΙΟΣ	285	ΛΕΡΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ
247	ΚΥΘΝΟΣ	ΚΕΑ	286	ΛΕΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
248	ΚΥΘΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	287	ΛΕΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
249	ΚΥΘΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	288	ΛΕΡΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
250	ΚΥΘΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	289	ΛΕΡΟΣ	ΚΑΣΟΣ
251	ΚΥΘΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	290	ΛΕΡΟΣ	ΚΩΣ
252	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	291	ΛΕΡΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ
253	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	292	ΛΕΡΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ
254	ΚΥΘΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	293	ΛΕΡΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
255	ΚΥΘΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	294	ΛΕΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
256	ΚΩΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	295	ΛΕΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ
257	ΚΩΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	296	ΛΕΡΟΣ	ΣΑΜΟΣ
258	ΚΩΣ	ΑΤΤΙΚΗ	297	ΛΕΡΟΣ	ΣΥΜΗ
259	ΚΩΣ	ΘΗΡΑ	298	ΛΕΡΟΣ	ΧΙΟΣ
260	ΚΩΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	299	ΛΕΡΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ
261	ΚΩΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	300	ΛΕΡΟΣ	ΛΕΡΟΣ
262	ΚΩΣ	ΚΑΣΟΣ	301	ΛΕΡΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ
263	ΚΩΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	302	ΛΗΜΝΟΣ	ΛΕΡΟΣ
264	ΚΩΣ	ΛΕΙΨΟΙ	303	ΛΗΜΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
265	ΚΩΣ	ΛΕΡΟΣ	304	ΛΗΜΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
266	ΚΩΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	305	ΛΗΜΝΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
267	ΚΩΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	306	ΛΗΜΝΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ
268	ΚΩΣ	ΠΑΤΜΟΣ	307	ΛΗΜΝΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ
269	ΚΩΣ	ΡΟΔΟΣ	308	ΛΗΜΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
309	ΛΗΜΝΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	348	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΕΡΟΣ
310	ΛΗΜΝΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	349	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΨΑΡΑ
311	ΛΗΜΝΟΣ	ΣΑΜΟΣ	350	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΑΤΤΙΚΗ
312	ΛΗΜΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	351	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
313	ΛΗΜΝΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	352	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΙΚΑΡΙΑ
314	ΛΗΜΝΟΣ	ΧΙΟΣ	353	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΚΑΒΑΛΑ
315	ΜΕΘΑΝΑ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	354	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΕΙΨΟΙ
316	ΜΕΘΑΝΑ	ΑΙΓΙΝΑ	355	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΗΜΝΟΣ
317	ΜΕΘΑΝΑ	ΑΤΤΙΚΗ	356	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΚΟΝΟΣ
318	ΜΗΛΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	357	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
319	ΜΗΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	358	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΑΤΜΟΣ
320	ΜΗΛΟΣ	ΙΟΣ	359	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΣΑΜΟΣ
321	ΜΗΛΟΣ	ΚΕΑ	360	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΣΥΡΟΣ
322	ΜΗΛΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	361	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΦΟΥΡΝΟΙ
323	ΜΗΛΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	362	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΧΙΟΣ
324	ΜΗΛΟΣ	ΝΑΞΟΣ	363	ΝΑΞΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ
325	ΜΗΛΟΣ	ΠΑΡΟΣ	364	ΝΑΞΟΣ	ΑΝΑΦΗ
326	ΜΗΛΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	365	ΝΑΞΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ
327	ΜΗΛΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	366	ΝΑΞΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
328	ΜΗΛΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	367	ΝΑΞΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ
329	ΜΗΛΟΣ	ΣΥΡΟΣ	368	ΝΑΞΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ
330	ΜΗΛΟΣ	ΤΗΝΟΣ	369	ΝΑΞΟΣ	ΘΗΡΑ
331	ΜΗΛΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	370	ΝΑΞΟΣ	ΙΟΣ
332	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	371	ΝΑΞΟΣ	ΚΕΑ
333	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	372	ΝΑΞΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ
334	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	373	ΝΑΞΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ
335	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	374	ΝΑΞΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ
336	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	375	ΝΑΞΟΣ	ΜΗΛΟΣ
337	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	376	ΝΑΞΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
338	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	377	ΝΑΞΟΣ	ΠΑΡΟΣ
339	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	378	ΝΑΞΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ
340	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	379	ΝΑΞΟΣ	ΣΥΡΟΣ
341	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	380	ΝΑΞΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ
342	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΑΜΟΣ	381	ΝΑΞΟΣ	ΤΗΝΟΣ
343	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	382	ΝΑΞΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ
344	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΧΙΟΣ	383	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
345	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΨΑΡΑ	384	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
346	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	385	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
347	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	386	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΩΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
387	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ	426	ΠΑΡΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ
388	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΣΥΜΗ	427	ΠΑΤΜΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ
389	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΤΗΛΟΣ	428	ΠΑΤΜΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ
390	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΨΑΡΑ	429	ΠΑΤΜΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
391	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΑΤΤΙΚΗ	430	ΠΑΤΜΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
392	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΙΚΑΡΙΑ	431	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ
393	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΚΑΒΑΛΑ	432	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΕΡΟΣ
394	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΛΗΜΝΟΣ	433	ΠΑΤΜΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
395	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	434	ΠΑΤΜΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
396	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	435	ΠΑΤΜΟΣ	ΧΙΟΣ
397	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΣΑΜΟΣ	436	ΠΑΤΜΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ
398	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΣΥΡΟΣ	437	ΠΑΤΜΟΣ	ΚΩΣ
399	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	438	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ
400	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΧΙΟΣ	439	ΠΑΤΜΟΣ	ΡΟΔΟΣ
401	Π.ΧΕΛΙ	ΑΤΤΙΚΗ	440	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΑΜΟΣ
402	Π.ΧΕΛΙ	ΕΡΜΙΟΝΗ	441	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΥΜΗ
403	Π.ΧΕΛΙ	ΠΟΡΟΣ	442	ΠΑΤΜΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ
404	Π.ΧΕΛΙ	ΣΠΕΤΣΕΣ	443	ΠΟΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
405	Π.ΧΕΛΙ	ΥΔΡΑ	444	ΠΟΡΟΣ	ΕΡΜΙΟΝΗ
406	ΠΑΡΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	445	ΠΟΡΟΣ	Π.ΧΕΛΙ
407	ΠΑΡΟΣ	ΑΝΑΦΗ	446	ΠΟΡΟΣ	ΣΠΕΤΣΕΣ
408	ΠΑΡΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	447	ΠΟΡΟΣ	ΥΔΡΑ
409	ΠΑΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	448	ΡΟΔΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ
410	ΠΑΡΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	449	ΡΟΔΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
411	ΠΑΡΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	450	ΡΟΔΟΣ	ΘΗΡΑ
412	ΠΑΡΟΣ	ΘΗΡΑ	451	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
413	ΠΑΡΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	452	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
414	ΠΑΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	453	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΣΟΣ
415	ΠΑΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	454	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
416	ΠΑΡΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	455	ΡΟΔΟΣ	ΚΩΣ
417	ΠΑΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	456	ΡΟΔΟΣ	ΛΕΡΟΣ
418	ΠΑΡΟΣ	ΙΟΣ	457	ΡΟΔΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ
419	ΠΑΡΟΣ	ΚΕΑ	458	ΡΟΔΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
420	ΠΑΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	459	ΡΟΔΟΣ	ΣΑΜΟΣ
421	ΠΑΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	460	ΡΟΔΟΣ	ΣΥΜΗ
422	ΠΑΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	461	ΡΟΔΟΣ	ΤΗΛΟΣ
423	ΠΑΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	462	ΣΑΜΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
424	ΠΑΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	463	ΣΑΜΟΣ	ΚΩΣ
425	ΠΑΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	464	ΣΑΜΟΣ	ΛΕΡΟΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
465	ΣΑΜΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	504	ΣΙΦΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ
466	ΣΑΜΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	505	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
467	ΣΑΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	506	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΒΟΛΟΣ
468	ΣΑΜΟΣ	ΡΟΔΟΣ	507	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ
469	ΣΑΜΟΣ	ΣΥΡΟΣ	508	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
470	ΣΑΜΟΣ	ΤΗΝΟΣ	509	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΒΟΛΟΣ
471	ΣΑΜΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	510	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ
472	ΣΑΜΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	511	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΑΤΤΙΚΗ
473	ΣΑΜΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	512	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΕΡΜΙΟΝΗ
474	ΣΑΜΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	513	ΣΠΕΤΣΕΣ	Π.ΧΕΛΙ
475	ΣΑΜΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	514	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΠΟΡΟΣ
476	ΣΑΜΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	515	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΥΔΡΑ
477	ΣΑΜΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	516	ΣΥΜΗ	ΑΤΤΙΚΗ
478	ΣΑΜΟΣ	ΧΙΟΣ	517	ΣΥΜΗ	ΘΗΡΑ
479	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	518	ΣΥΜΗ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
480	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	519	ΣΥΜΗ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
481	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	520	ΣΥΜΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ
482	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΜΗΛΟΣ	521	ΣΥΜΗ	ΚΑΣΟΣ
483	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΠΑΡΟΣ	522	ΣΥΜΗ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
484	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	523	ΣΥΜΗ	ΚΩΣ
485	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΣΥΡΟΣ	524	ΣΥΜΗ	ΛΕΡΟΣ
486	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΤΗΝΟΣ	525	ΣΥΜΗ	ΝΙΣΥΡΟΣ
487	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	526	ΣΥΜΗ	ΠΑΤΜΟΣ
488	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΙΟΣ	527	ΣΥΜΗ	ΡΟΔΟΣ
489	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΕΑ	528	ΣΥΜΗ	ΤΗΛΟΣ
490	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	529	ΣΥΡΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ
491	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	530	ΣΥΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
492	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	531	ΣΥΡΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ
493	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	532	ΣΥΡΟΣ	ΙΟΣ
494	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	533	ΣΥΡΟΣ	ΚΕΑ
495	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	534	ΣΥΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ
496	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	535	ΣΥΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ
497	ΣΙΦΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	536	ΣΥΡΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ
498	ΣΙΦΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	537	ΣΥΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ
499	ΣΙΦΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	538	ΣΥΡΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
500	ΣΙΦΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	539	ΣΥΡΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
501	ΣΙΦΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	540	ΣΥΡΟΣ	ΣΑΜΟΣ
502	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	541	ΣΥΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ
503	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	542	ΣΥΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
543	ΣΥΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	582	ΤΗΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ
544	ΣΥΡΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	583	ΥΔΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ
545	ΣΥΡΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	584	ΥΔΡΑ	ΕΡΜΙΟΝΗ
546	ΣΥΡΟΣ	ΧΙΟΣ	585	ΥΔΡΑ	Π.ΧΕΛΙ
547	ΣΥΡΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	586	ΥΔΡΑ	ΠΟΡΟΣ
548	ΣΥΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	587	ΥΔΡΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ
549	ΣΥΡΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	588	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
550	ΣΥΡΟΣ	ΘΗΡΑ	589	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΙΟΣ
551	ΣΥΡΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	590	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΕΑ
552	ΣΥΡΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	591	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ
553	ΣΥΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	592	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ
554	ΣΥΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	593	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ
555	ΣΥΡΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	594	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ
556	ΣΥΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ	595	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ
557	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	596	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ
558	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΑΤΤΙΚΗ	597	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ
559	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	598	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΑΤΤΙΚΗ
560	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	599	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΙΚΑΡΙΑ
561	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΝΑΞΟΣ	600	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΚΑΒΑΛΑ
562	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΠΑΡΟΣ	601	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΛΕΙΨΟΙ
563	ΤΗΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	602	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΛΕΡΟΣ
564	ΤΗΛΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	603	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΛΗΜΝΟΣ
565	ΤΗΛΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	604	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΜΥΚΟΝΟΣ
566	ΤΗΛΟΣ	ΚΩΣ	605	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
567	ΤΗΛΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	606	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
568	ΤΗΛΟΣ	ΡΟΔΟΣ	607	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΠΑΤΜΟΣ
569	ΤΗΛΟΣ	ΣΥΜΗ	608	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΣΑΜΟΣ
570	ΤΗΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	609	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΣΥΡΟΣ
571	ΤΗΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	610	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΧΙΟΣ
572	ΤΗΝΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	611	ΧΑΝΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ
573	ΤΗΝΟΣ	ΚΕΑ	612	ΧΙΟΣ	ΛΕΡΟΣ
574	ΤΗΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	613	ΧΙΟΣ	ΨΑΡΑ
575	ΤΗΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	614	ΧΙΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ
576	ΤΗΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	615	ΧΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ
577	ΤΗΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	616	ΧΙΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
578	ΤΗΝΟΣ	ΣΑΜΟΣ	617	ΧΙΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ
579	ΤΗΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	618	ΧΙΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ
580	ΤΗΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	619	ΧΙΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
581	ΤΗΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	620	ΧΙΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
621	ΧΙΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ
622	ΧΙΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
623	ΧΙΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ

624	ΧΙΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
625	ΧΙΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
626	ΧΙΟΣ	ΣΑΜΟΣ
627	ΧΙΟΣ	ΣΥΡΟΣ
628	ΧΙΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ
629	ΨΑΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ
630	ΨΑΡΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ
631	ΨΑΡΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
632	ΨΑΡΑ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
633	ΨΑΡΑ	ΧΙΟΣ

<b>Πίνακας_Παράρτ. 3: Σχετικές αγορές εξωτερικού ΑΤΤΙΚΑ και ΑΝΕΚ (μέσω Κοινοπραξίας στην Αδριατική) – 2022 &amp; ανταγωνιστών (2022)</b>				
<b>A/A</b>	<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ</b>	<b>ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ</b>	<b>ΜΕΡΗ</b>	<b>ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ</b>
1	ΠΑΤΡΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
2	ΑΝΚΟΝΑ	ΠΑΤΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
3	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
4	ΑΝΚΟΝΑ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
5	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΑΝΚΟΝΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
6	ΑΝΚΟΝΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
7	ΠΑΤΡΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
8	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΠΑΤΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	GRIMALDI
9	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	-
10	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΕΚ	-
11	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΑΝΕΚ	-
12	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΑΝΕΚ	-
13	ΠΑΤΡΑ	ΜΠΑΡΙ	ΑΤΤΙΚΑ	GRIMALDI
14	ΜΠΑΡΙ	ΠΑΤΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ	GRIMALDI
15	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΜΠΑΡΙ	ΑΤΤΙΚΑ	VENTOURIS
16	ΜΠΑΡΙ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΤΤΙΚΑ	VENTOURIS
17	ΜΠΑΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ	VENTOURIS
18	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΠΑΡΙ	ΑΤΤΙΚΑ	VENTOURIS

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Πλοία ακτοπλοϊκών εταιρειών 2019-2022 στα δρομολόγια της Κρήτης που δραστηριοποιούνται τα μέρη**

Α/Α	Δρομολογιακή σύνδεση	Πίνακας Παραρτ. 4: ΠΛΟΙΑ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΗΤΗΣ 2019-2022			
		2019	2020	2021	2022
1	Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς	BLUE HORIZON	BLUE HORIZON	BLUE HORIZON ή NISSOS RODOS	BLUE HORIZON ή NISSOS RODOS
2	Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς	BLUE GALAXY	BLUE GALAXY	BLUE GALAXY ή BLUE HORIZON	BLUE GALAXY ή BLUE HORIZON
[...] Πηγή: Υπ' αριθ. πρωτ. 9484/25.10.2022 Έντυπο Γνωστοποίησης και υπ' αριθ. 10923/02.12.2022, 2328/17.03.2023 επιστολές των Γνωστοποιούντων μερών.					

Α/Α	Δρομολογιακή σύνδεση	Πίνακας Παραρτ. 5: ΠΛΟΙΑ ANEK - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΗΤΗΣ 2019-2022			
		2019	2020	2021	2022
1	Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς	KRITI II	KRITI II	KRITI I	KRITI II
2	Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς	ELYROS ή ΕΛ. BENIZEΛΟΣ	ELYROS ή ΕΛ. BENIZEΛΟΣ ή HELLENIC SPIRIT ή KRITI II	ELYROS	ELYROS
[...] Πηγή: Υπ' αριθ. πρωτ. 9484/25.10.2022 Έντυπο Γνωστοποίησης και υπ' αριθ. 10923/02.12.2022, 2328/17.03.2023, 1954/03.03.2023 επιστολές παροχής στοιχείων των Γνωστοποιούντων μερών.					

Α/Α	Δρομολογιακή σύνδεση	Πίνακας Παραρτ. 6: ΠΛΟΙΑ ΜΙΝΟΑΝ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΗΤΗΣ 2019-2022			
		2019	2020	2021	2022
1	Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς	[...]	[...]	[...]	[...]
2	Πειραιάς-Χανιά-Πειραιάς	[...]	[...]	[...]	[...]
[...] Πηγή: Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 1966/03.03.2023 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ.					



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Πλοία ακτοπλοϊκών εταιρειών 2019-2022 στα δρομολόγια της Αδριατικής που δραστηριοποιούνται τα μέρη**

Α/Α	Δρομολογιακή σύνδεση	Πίνακας Παρ. 7: ΠΛΟΙΑ ΑΤΤΙΚΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ 2019-2022			
		2019	2020	2021	2022
1	Πάτρα-Ανκόνα-Πάτρα	SUPERFAST XI ή SUPERFAST I ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή ARIADNE
2	Ηγουμενίτσα-Ανκόνα- Ηγουμενίτσα	SUPERFAST XI ή SUPERFAST I ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή ARIADNE
3	Κέρκυρα-Ανκόνα-Κέρκυρα	SUPERFAST XI ή SUPERFAST I ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	SUPERFAST XI ή BLUE STAR 1	-
4	Πάτρα-Βενετία-Πάτρα	SUPERFAST I	-	ARIADNE	ASTERION II ή ARIADNE
5	Ηγουμενίτσα-Βενετία- Ηγουμενίτσα	SUPERFAST I	-	ARIADNE	ASTERION II ή ARIADNE
6	Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα	-	-	-	-
7	Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή NISSOS RODOS	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή BLUE STAR 1	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή SUPERFAST XI ή ARIADNE	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή ARIADNE
8	Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή NISSOS RODOS	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή BLUE STAR 1	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή SUPERFAST XI ή ARIADNE	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή ARIADNE
9	Κέρκυρα-Μπάρι-Πάτρα	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή NISSOS RODOS	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή BLUE STAR 1	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή SUPERFAST XI ή ARIADNE	SUPERFAST I & SUPERFAST II ή ARIADNE
[...] Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 2328/17.3.2023, 4698/12.6.2023 και 4840/18.6.2023 επιστολές των Μερών.					

Α/Α	Δρομολογιακή σύνδεση	Πίνακας Παραρτ. 8: ΠΛΟΙΑ ΑΝΕΚ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ 2019-2022			
		2019	2020	2021	2022
1	Πάτρα-Αγκόνα-Πάτρα	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION
2	Ηγουμενίτσα-Αγκόνα-Ηγουμενίτσα	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION
3	Κέρκυρα-Αγκόνα-Κέρκυρα	HEL.SPIRIT OL.CHAMPION	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION, ELYROS	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION	HEL. SPIRIT, OL. CHAMPION
4	Πάτρα-Βενετία-Πάτρα	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION II & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT
5	Ηγουμενίτσα-Βενετία-Ηγουμενίτσα	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT	ASTERION II & OL.CHAMPION ή HELLENIC SPIRIT
6	Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα	OL.CHAMPION & HELLENIC SPIRIT	OL.CHAMPION & HELLENIC SPIRIT	OL.CHAMPION & HELLENIC SPIRIT	OL.CHAMPION & HELLENIC SPIRIT
7	Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα	-	-	-	-
8	Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα	-	-	-	-
9	Κέρκυρα-Μπάρι-Πάτρα	-	-	-	-
<p>[...]  Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 4840/18.6.2023 και 2328/17.3.2023 επιστολές των Μερών.</p>					

		Πίνακας_Παραρτ. 9: ΠΛΟΙΑ GRIMALDI ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΜΕΡΗ 2019-2022			
A/A	Δρομολογιακή σύνδεση	2019	2020	2021	2022
1	Πάτρα-Ανκόνα-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]
2	Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]
3	Κέρκυρα-Ανκόνα-Κέρκυρα	[...]	[...]	[...]	[...]
4	Πάτρα-Βενετία-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]
5	Ηγουμενίτσα-Βενετία-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]
6	Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα	[...]	[...]	[...]	[...]
7	Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]
8	Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα	-	-	-	-
9	Κέρκυρα-Μπάρι-Πάτρα	-	-	-	-

		<b>Πίνακας Παραρτ. 10: ΠΛΟΙΑ VENTOURIS ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΜΕΡΗ 2019-2022</b>			
A/A	<b>Δρομολογιακή σύνδεση</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
1	Πάτρα-Αγκόνα-Πάτρα	-	-	-	-
2	Ηγουμενίτσα-Αγκόνα-Ηγουμενίτσα	-	-	-	-
3	Κέρκυρα-Αγκόνα-Κέρκυρα	-	-	-	-
4	Πάτρα-Βενετία-Πάτρα	-	-	-	-
5	Ηγουμενίτσα-Βενετία-Ηγουμενίτσα	-	-	-	-
6	Κέρκυρα-Βενετία-Κέρκυρα	-	-	-	-
7	Πάτρα-Μπάρι-Πάτρα	-	-	-	-
8	Ηγουμενίτσα-Μπάρι-Ηγουμενίτσα	[...]	[...]	[...]	[...]
9	Κέρκυρα-Μπάρι-Πάτρα	[...]	[...]	[...]	[...]

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

<b>Πίνακας_ Παραρτ. 11: ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ</b>		
<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	<b>2022</b>	<b>ΠΛΟΙΑ</b>
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[...]
ΣΙ ΤΖΕΤΣ	[...]	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[...]
LEVANTE FERRIES	[...]	[...]
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	[...]	[...]
FAST FERRIES N.E.	[...]	[...]
GOLDEN STAR FERRIES N.E.	[...]	[...]
TWOWAY FERRIES	[...]	[...]
ZANTE FERRIES A.N.M.E.Z. A.E.	[...]	[...]
ANES FERRIES	[...]	[...]
ΜΑΙΣΤΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ N.E.	[...]	[...] <sup>627</sup>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>93</b>	

*Πηγή: Προσκομισθέντα στοιχεία εταιρειών, ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022 ΧRTC και ιστοσελίδες εταιρειών*

<sup>627</sup> [...].

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

Πίνακας_ Παραρτ. 12: Διαγωνισμοί για την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας ανά δρομολογιακή γραμμή 2018-2023 και συμμετέχοντες	
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2017-2018	
Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/55429/17/26-07-2017 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΩΥΟΥΣ4653ΠΩ-Υ2Σ)	
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (ετήσιο)	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (θερινό)	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ – ΚΑΤΑΠΟΛΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΤΜΟΣ – ΛΕΙΨΟΙ – ΛΕΡΟΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΣΥΜΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΤΗΛΟΣ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΤΗΛΟΣ – ΣΥΜΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• Α) ΘΗΡΑ - ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Β) ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ και επιστροφή ή εναλλακτικά ΘΗΡΑ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΡΟΔΟΣ – ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή	[...]
• Α) ΛΑΥΡΙΟ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή, Β) ΛΑΥΡΙΟ – ΜΕΣΤΑ ΧΙΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]

<b>Πίνακας_ Παραρτ. 12: Διαγωνισμοί για την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας ανά δρομολογιακή γραμμή 2018-2023 και συμμετέχοντες</b>	
<b>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2017-2018</b>	
<b>Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/55429/17/26-07-2017 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΩΥΟΣ4653ΠΩ-Υ2Σ)</b>	
• Α) ΣΥΡΟΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΚΕΑ – ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, Β) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΣΙΚΙΝΟΣ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, Γ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή και Δ) ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	[...]
<b>Β' Επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/91845/17/22-12-2017 προκήρυξη (ΑΔΑ: 6ΩΣΗ4653ΠΩ-Σ3Α)</b>	
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή / «BLUE STAR FERRIES N.A.E.»	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή / «BLUE STAR FERRIES N.A.E.»	[...]

<b>Πίνακας_ Παραρτ. 13: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2018-2019</b>	
<b>Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/47600/18/25-06-2018 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΨΡ6Χ4653ΠΩ-ΠΓΡ)</b>	
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (ετήσιο)	[...]
• Α) ΘΗΡΑ - ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή και Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• Α) ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΥΟΣ – ΚΑΣΟΣ – ΡΟΔΟΣ / «BLUE STAR FERRIES N.A.E.» και β) ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΡΟΔΟΣ	[...]
• Α) ΛΑΥΡΙΟ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή Β) ΛΑΥΡΙΟ – ΜΕΣΤΑ ΧΙΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]
<b>Αρχικός θερινός και επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/94111/18/27-12-2018 προκήρυξη (ΑΔΑ: Ψ03Δ4653ΠΩ-Ξ1Φ)</b>	
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (θερινό)	[...]
• Α) ΛΑΥΡΙΟ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή Β) ΛΑΥΡΙΟ – ΜΕΣΤΑ ΧΙΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή	[...]

<b>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2019-2020</b>	
<b>Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/69207/19/24-09-2019 προκήρυξη (ΑΔΑ: Ω96Ν4653ΠΩ-ΥΥΔ)</b>	
<b>Δρομολόγιο</b>	<b>Συμμετέχουσες στο διαγωνισμό</b>
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (ετήσιο) /	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (θερινό)	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ – ΑΙΓΙΑΛΗ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ – ΚΑΤΑΠΟΛΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΝΑΞΟΣ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή	[...]
• Α) ΘΗΡΑ – ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• Α) ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΚΑΣΟΣ – ΡΟΔΟΣ ή εναλλακτικά ΡΟΔΟΣ – ΚΑΣΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΡΟΔΟΣ / «BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.» και Β) ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΡΟΔΟΣ	[...]
• ΡΟΔΟΣ – ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή / «HELLENIC SEAWAYS Α.Ν.Ε.»	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή / «HELLENIC SEAWAYS Α.Ν.Ε.»	[...]
<b>Αρχικός και επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/44512/20/10-07-2020 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΨΚ0Ν4653ΠΩ-ΓΝΙ)</b>	
• ΡΟΔΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΚΑΣΟΣ – ΣΗΤΕΙΑ και επιστροφή / «HELLENIC SEAWAYS Α.Ν.Ε.»	[...]



<b>Πίνακας_Παράρτ. 14: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2020-2021</b>	
<b>Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/53239/20/17-08-2020 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΨΝΝΘ4653ΠΩ-ΞΙΗ)</b>	
<b>Δρομολόγιο</b>	<b>Συμμετέχουσες εταιρείες στο διαγωνισμό</b>
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ – ΚΑΤΑΠΟΛΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΤΜΟΣ – ΔΕΙΨΟΙ – ΔΕΡΟΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΣΥΜΗ – ΡΟΔΟΣ	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΤΗΛΟΣ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΤΗΛΟΣ – ΣΥΜΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή	[...]
• ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή	[...]
• Α) ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΥΡΟΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΚΕΑ – ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, Γ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΣΙΚΙΝΟΣ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, και Δ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (ετήσιο)	[...]
• Α) ΘΗΡΑ - ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• Α) ΛΑΥΡΙΟ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή Β) ΛΑΥΡΙΟ – ΜΕΣΤΑ ΧΙΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]
<b>Α' επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/13629/21/23-02-2021 προκήρυξη (ΑΔΑ: 65ΤΝ4653ΠΩ-ΖΥΡ)</b>	
• ΡΟΔΟΣ – ΧΑΛΚΗ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ – ΚΑΣΟΣ – ΣΗΤΕΙΑ και επιστροφή	[...]

Πίνακας_ Παραρτ. 15: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2021-2022	
Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/42121/21/11-06-2021 προκήρυξη (ΑΔΑ: 90684653ΠΩ-ΩΣ6)	
Δρομολόγιο	Συμμετέχουσες εταιρείες στο διαγωνισμό
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ – ΑΙΓΙΑΛΗ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ – ΚΑΤΑΠΟΛΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή	[...]
• Α) ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΥΡΟΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΚΕΑ – ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, Γ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, και Δ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΣΙΚΙΝΟΣ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή /	[...]
• Α) ΘΗΡΑ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Β) ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ και επιστροφή (ετήσιο)	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]

<b>Πίνακας_Παραρτ. 16: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2022-2023</b>	
<b>Αρχικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/63640/22/09-09-2022 προκήρυξη (ΑΔΑ: ΨΛΠΕ4653ΠΩ-ΒΝΠ)</b>	
<b>Δρομολόγιο</b>	<b>Συμμετέχουσες εταιρείες στο διαγωνισμό</b>
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ και επιστροφή	[...]
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ ή ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ – ΚΑΤΑΠΟΛΑ και επιστροφή	[...]
• Α) ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή, Β) ΣΥΡΟΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΚΕΑ – ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, Γ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, και Δ) ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΣΙΚΙΝΟΣ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ και επιστροφή /	[...]
<b>Επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός / Αριθ.Πρωτ.: 2252.1.1/86814/22/05-12-2022 προκήρυξη (ΑΔΑ: 6ΘΠ54653ΠΩ-Σ89)</b>	
• Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ - ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ - ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ – ΧΑΛΚΗ – ΡΟΔΟΣ και επιστροφή Γ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΘΗΡΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ – ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ – ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή	[...]
• ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή	[...]
• ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]
• ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ και επιστροφή	[...]

Πηγή: Οι υπ' αριθ. πρωτ. 3823/15.5.2023 και 3926/17.5.2023 επιστολές του Υπουργείου Ναυτιλίας.

[...]

Πίνακας_ Παραρτ. 17: Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες καταβλήθηκαν επιδοτήσεις τα έτη 2020-2022 - ΑΤΤΙΣΑ και ΑΝΕΚ					
ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΑΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2020 ΑΤΤΙΣΑ					
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]





Πίνακας_Παράρτ. 19: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2021 ΑΤΤΙΣΑ					
A/A	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]		[...]	[...]	
7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	
8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
10	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
11	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
12	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
14	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	

Πίνακας_Παράρτ. 19: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2021 ΑΤΤΙΣΑ					
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	[...]	[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
16	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	[...]
17	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	[...]
18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]



Πίνακας_Παράρτ. 20: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2021 ΑΝΕΚ				
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
1	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας Παραρτ. 21: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΑΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2022 ΑΤΤΙΣΑ					
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
10	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
11	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
12	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
14	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πίνακας Παρ. 21: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2022 ΑΤΤΙΚΑ					
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
16	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	
17	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]			[...]	

Πίνακας Παραρτ. 22: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΟ 2022 ΑΝΕΚ					
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΠΑΡΑΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]		
		[...]	[...]		
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]



Αριθμός εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια									Μεταβολή	
	2019		2020		2021		2022		Δ 2022-2021	Δ 2022-2019
ATTICA	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ANEK	[...]	[5-10%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
<b>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>	[...]	<b>μ/δ</b>	[...]	[...]
SEA JET	[...]	[10-15%]	[...]	[5-10%]	[...]	[10-15%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
MINOAN	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ZANTE FERRIES	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	μ/δ	[...]	[...]
ΛΟΙΠΕΣ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	μ/δ	μ/δ		
<b>ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΣΤΑΤ)</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	μ/δ	μ/δ		

Πίνακας Παρart. 24: Μεριδια αγοράς στην αγορά συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2019-2022							
Συνολικές επιδοτήσεις μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2020-2022							
	ΟΜΙΛΟΣ/ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Ποσό επιδότησης 2020	Μερίδιο αγοράς 2020	Ποσό επιδότησης 2021	Μερίδιο αγοράς 2021	Ποσό επιδότησης 2022	Μερίδιο αγοράς 2022
1	ΑΤΤΙCΑ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
2	ΑΝΕΚ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
	<b>ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>	[...]	<b>[35-45%]</b>
3	SEA JET	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
4	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
5	ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΦΝΙΩΤΙΣΣΑ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
6	ΑΝΜΕΖ Α.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
7	ΕΝΩΣΗ ΙΟΝΙΣΣΟΣ Φ - ΛΕΒΑΝΤΕ Φ - ΙΟΝΙΣΣΟΣ Φ ΙΙΙ - ΛΕΒΑΝΤΕ Φ V	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
8	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
9	Α.Ν.Ε. ΚΑΛΥΜΝΟΥ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
10	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ι Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
11	ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
12	ΣΤΑΡ ΤΖΕΜ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
13	ΜΑΙΣΤΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
14	ΑΝΕΝΔΥΚ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
15	ΣΙ ΤΖΕΜ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
16	ΝΑΥΣΙΝΟΟΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
17	ΜΠΛΟΥ ΤΖΕΜ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
18	ΑΙΟΛΙΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
19	ΦΛΙΠ'ΕΝΑ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
20	ΚΤΕΝΑΣ Σ ΚΤΕΝΑΣ Κ Ο.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
21	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
22	ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
23	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
24	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
25	ΣΥΛΟΓΟΣ "ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ"	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
26	ΑΛΚΟ ΣΙΠΙΝΓΚ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
27	ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ Ι ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
28	ΓΡΥΛΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ & ΓΡΥΛΛΗΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
29	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
30	ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
31	ΧΑΝΙΑ Ι ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
32	ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
33	ΑΣΠΙΩΤΗΣ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
34	ΜΑΝΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
35	ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
36	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
37	ΚΟΤΤΑΡΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
38	ΧΑΝΙΑ ΙΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
39	Σ/ΣΙΑ Ε/Γ-Δ/Ρ ΛΑΝΤΖΑ ΕΙΡΗΝΗ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
40	ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΩΝ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]

Πίνακας Παραρτ. 24: Μέρηδια αγοράς στην αγορά συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2019-2022							
Συνολικές επιδοτήσεις μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2020-2022							
	ΟΜΙΛΟΣ/ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Ποσό επιδότησης 2020	Μερίδιο αγοράς 2020	Ποσό επιδότησης 2021	Μερίδιο αγοράς 2021	Ποσό επιδότησης 2022	Μερίδιο αγοράς 2022
41	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ Ι Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
42	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΡΙΖΟΝΙΑ - ΧΑΝΙΑ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
43	ΚΑΜΠΟΣΟΣ Δ. ΣΤΑΥΡΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
44	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ Ε/Γ-Τ/Ρ ΛΑΝΤΖΑ ΕΙΡΗΝΗ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
45	ΧΑΛΑΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
46	Σ/ΣΙΑ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ ΑΘ.-ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ Δ.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
47	ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
48	ΓΙΑΜΠΕΡΑΚΗΣ ΜΑΡΚΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
49	ΣΗ ΣΠΙΝΤ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
50	ΑΒΛΕΜΟΝ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
51	ΒΕΛΗΣ Η. ΚΕΙΑ ΚΛΗΡ. ΒΕΛΗ Π., ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ ΑΡ., ΦΡΑΓΚΑΚΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
52	ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
53	ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΑΛΑΤΙ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
54	ΙΟΝΙΣΣΟΣ ΦΕΡΡΙΣ ΙΙΙ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
55	ΚΑΡΝΑΒΑΣ ΜΙΧΑΗΛ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
56	ΛΕΒΑΝΤΕ ΦΕΡΡΙΣ V ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
57	ΛΕΡΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΙΚΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
58	ΜΑΝΤΑΛΕΝΑ Ι ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
59	ΤΖΟΙ ΚΡΟΥΖΙΣ Ν.Ε.	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
60	ΧΑΝΙΑ ΙΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΕΣ ΝΕ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>



Πίνακας Παραρτ. 25: Μερίδια αγοράς στις επηρεαζόμενες αγορές Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς								
Μεταφορική κίνηση και Μερίδια Αγοράς Πειραιάς-Ηράκλειο								
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών. ΙΧ οχημάτων και φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Μεταφορική κίνηση και Μερίδια Αγοράς Ηράκλειο-Πειραιάς								
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών. ΙΧ οχημάτων και φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[45-55%]	[...]	[45-55%]	[...]	[55-65%]	[...]	[55-65%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Πίνακας_Παραρτ. 26: Μερίδια αγοράς στις επηρεαζόμενες αγορές: Πειραιάς – Χανιά- Πειραιάς								
Μεταφορική κίνηση και Μερίδια Αγοράς Πειραιάς-Χανιά								
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
<i>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
<i>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΛΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
<i>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]
ΛΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]	[...]	[0-5%]	[...]	[5-10%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
<i>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>	[...]	<i>[65-75%]</i>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΛΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>

Μεταφορική κίνηση και Μερίδια Αγοράς Χανιά-Πειραιάς								
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]
<b>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[75-85%]</b>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]
<b>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
<b>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>55-65%</b>	[...]	<b>55-65%</b>	[...]	<b>55-65%</b>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[15-25%]	[...]	[15-25%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>
Αριθμός εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών και μερίδια αγοράς στο δρομολόγιο Χανιά-Πειραιάς								
	2019		2020		2021		2022	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.	Εισιτήρια	Μερ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]
ΑΝΕΚ	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]	[...]	[35-45%]	[...]	[25-35%]
<b>ΑΘΡ. ΜΕΡΩΝ</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>	[...]	<b>[65-75%]</b>
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[25-35%]	[...]	[15-25%]
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
CRETA CARGO	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>

Πίνακας_Παραρτ. 27: Σύγκριση τιμών εισιτηρίων έτους 2022 μεταξύ δρομολογίων των ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ vs ΜΙΝΟΑΝ στα δρομολόγια της Κρήτης										
		Τιμή αεροπορικού καθίσματος (προ τυχόν εκπτώσεων) τον Αύγουστο			Τιμή απλού οχήματος (προ τυχόν εκπτώσεων) τον Αύγουστο		ΣΥΓΚΡΙΣΗ	Τιμή φορτηγών ανά μέτρο		ΣΥΓΚΡΙΣΗ
		ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ	ΜΙΝΟΑΝ	ΑΤΤΙΚΑ-ΑΝΕΚ vs ΜΙΝΟΑΝ	ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ	ΜΙΝΟΑΝ	ΑΤΤΙΚΑ-ΑΝΕΚ vs ΜΙΝΟΑΝ	ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ	ΜΙΝΟΑΝ	ΑΤΤΙΚΑ-ΑΝΕΚ vs ΜΙΝΟΑΝ
Αττική	Ηράκλειο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ηράκλειο	Αττική	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αττική	Χανιά	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Χανιά	Αττική	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Επεξεργασία προσκομισθέντων στοιχείων από υπ' αριθ. πρωτ. 10923/2.12.2022, 2328/17.3.2023 επιστολές των Γνωστοποιούντων μερών, υπ' αριθ. πρωτ. 1966/3.3.2022 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ. Λόγω μη συγκρισιμότητας των τιμοκαταλόγων για τη μεταφορά φορτηγών από τις εταιρείες ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ και Creta Cargo στις γραμμές των Χανίων δεν έχουν συμπεριληφθεί στη σχετική ανάλυση.

**Πίνακας Παρ. 28: Μεριδία αγοράς στις αγορές της Αδριατικής 2019-2022**

Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Μεριδία αγοράς 2019 στις αγορές της Αδριατικής														
			ΕΠΙΒΑΤΕΣ						ΙΧΘΥΜΙΑ								
			ΑΤΤΙΣΑ 2019	ΑΝΕΚ 2019	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2019	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2019	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2019	ΑΤΤΙΣΑ 2019	ΑΝΕΚ 2019	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2019	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2019	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2019	ΑΤΤΙΣΑ 2019	ΑΝΕΚ 2019	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2019	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2019	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2019
1	Πάτρα	Απόκλινα	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[35-45%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[25-35%]	[25-35%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[...]
2	Απόκλινα	Πάτρα	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
3	Ηρωμενίτσα	Απόκλινα	[15-25%]	[25-35%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[35-45%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
4	Απόκλινα	Ηρωμενίτσα	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
5	Κέρκυρα	Απόκλινα	[5-10%]	[45-55%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[5-10%]	[45-55%]	[55-65%]	100%	[0-5%]	[85-95%]	[85-95%]	[0-5%]	100%	[...]
6	Απόκλινα	Κέρκυρα	[5-10%]	[45-55%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[5-10%]	[45-55%]	[55-65%]	100%	[0-5%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[...]
7	Πάτρα	Βορεια	[0-5%]	[75-85%]	[75-85%]	[25-35%]	100%	[0-5%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[0-5%]	[35-45%]	[35-45%]	[65-75%]	100%	[...]
8	Βορεια	Πάτρα	[0-5%]	[75-85%]	[75-85%]	[25-35%]	100%	[0-5%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[0-5%]	[35-45%]	[35-45%]	[25-35%]	100%	[...]
9	Ηρωμενίτσα	Βορεια	[0-5%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[0-5%]	[65-75%]	[65-75%]	100%	[0-5%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[...]
10	Βορεια	Ηρωμενίτσα	[0-5%]	[55-65%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[0-5%]	[55-65%]	[55-65%]	100%	[0-5%]	[55-65%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[...]
11	Κέρκυρα	Βορεια	[0-5%]	100%	100%	[45-55%]	100%	[0-5%]	100%	[45-55%]	100%	[45-55%]	[45-55%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
12	Βορεια	Κέρκυρα	[0-5%]	[35-45%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[45-55%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]	100%	[...]
13	Πάτρα	Μπάρα	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[35-45%]	100%	[...]	
14	Μπάρα	Πάτρα	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[35-45%]	100%	[...]	
15	Ηρωμενίτσα	Μπάρα	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[10-5%]	100%	[...]
16	Μπάρα	Ηρωμενίτσα	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[10-5%]	100%	[...]
17	Κέρκυρα	Μπάρα	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[65-75%]	100%	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	100%	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[75-85%]	100%	[...]
18	Μπάρα	Κέρκυρα	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[65-75%]	100%	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	100%	[15-25%]	[15-25%]	[15-25%]	[55-65%]	100%	[...]

Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Μεριδία αγοράς 2020 στις αγορές της Αδριατικής														
			ΕΠΙΒΑΤΕΣ						ΙΧΘΥΜΙΑ								
			ΑΤΤΙΣΑ 2020	ΑΝΕΚ 2020	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2020	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2020	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2020	ΑΤΤΙΣΑ 2020	ΑΝΕΚ 2020	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2020	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2020	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2020	ΑΤΤΙΣΑ 2020	ΑΝΕΚ 2020	ΑΦ. ΜΕΡΩΝ 2020	ΓΡΑΜΜΑΔΙ 2020	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΗΡΙΑΣ 2020
1	Πάτρα	Απόκλινα	[15-25%]	[25-35%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
2	Απόκλινα	Πάτρα	[15-25%]	[25-35%]	[55-65%]	[35-45%]	100%	[15-25%]	[35-45%]	[55-65%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
3	Ηρωμενίτσα	Απόκλινα	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
4	Απόκλινα	Ηρωμενίτσα	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	100%	[15-25%]	[25-35%]	[45-55%]	[45-55%]	100%	[...]
5	Κέρκυρα	Απόκλινα	[5-10%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]	100%	[10-15%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[0-5%]	[85-95%]	[85-95%]	[10-15%]	100%	[...]
6	Απόκλινα	Κέρκυρα	[5-10%]	[35-45%]	[45-55%]	[35-45%]	100%	[10-15%]	[35-45%]	[45-55%]	100%	[0-5%]	[85-95%]	[85-95%]	[10-15%]	100%	[...]
7	Πάτρα	Βορεια	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[65-75%]	100%	[...]
8	Βορεια	Πάτρα	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[65-75%]	100%	[...]
9	Ηρωμενίτσα	Βορεια	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	100%	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[...]
10	Βορεια	Ηρωμενίτσα	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	100%	[65-75%]	[65-75%]	[65-75%]	[25-35%]	100%	[...]
11	Κέρκυρα	Βορεια	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	0%	[...]	
12	Βορεια	Κέρκυρα	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	0%	[...]	
13	Πάτρα	Μπάρα	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[35-45%]	100%	[...]	
14	Μπάρα	Πάτρα	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[45-55%]	100%	100%	100%	[35-45%]	100%	[...]	
15	Ηρωμενίτσα	Μπάρα	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[10-5%]	100%	[...]
16	Μπάρα	Ηρωμενίτσα	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	[15-25%]	100%	[75-85%]	[75-85%]	[75-85%]	100%	[15-25%]	[75-85%]	[75-85%]	[10-5%]	100%	[...]
17	Κέρκυρα	Μπάρα	[5-10%]	[5-10%]	[5-10%]	[85-95%]	100%	[5-10%]	[5-10%]	[5-10%]	100%	[5-10%]	[5-10%]	[5-10%]	[85-95%]	100%	[...]
18	Μπάρα	Κέρκυρα	[10-15%]	[10-15%]	[10-15%]	[85-95%]	100%	[10-15%]	[10-15%]	[10-15%]	100%	[10-15%]	[10-15%]	[10-15%]	[85-95%]	100%	[...]

Α/Α	ΑΝΑΦΟΡΑ	Μερίδια αγοράς 2021 στις ερωτήσεις Αθηνών														
		ΕΠΙΒΑΤΕΣ					ΙΧΘΥΝΙΑ									
Α/Α	ΑΝΑΦΟΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ 2021	ΑΝΕΚ 2021	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2021	GRIMALDI VENTOURIS 2021	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2021	ΑΤΤΙΚΑ 2021	ΑΝΕΚ 2021	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2021	GRIMALDI VENTOURIS 2021	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2021	ΑΤΤΙΚΑ 2021	ΑΝΕΚ 2021	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2021	GRIMALDI VENTOURIS 2021	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2021
1	Πάτρα	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%
2	Ανκόνα	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%	10-15%	25-35%	45-55%	45-55%	100%
3	Ανκόνα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	45-55%	65-75%	25-35%	100%	5-10%	15-25%	25-35%	65-75%	100%
4	Ανκόνα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	45-55%	65-75%	25-35%	100%	15-25%	65-75%	85-95%	65-75%	100%
5	Κέρκυρα	15-25%	35-45%	45-55%	45-55%	100%	15-25%	45-55%	65-75%	25-35%	100%	15-25%	65-75%	85-95%	65-75%	100%
6	Ανκόνα	15-25%	25-35%	45-55%	45-55%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	45-55%	45-55%	100%
7	Πάτρα	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%
8	Βορέα	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%
9	Ηρωμενίτα	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%
10	Βορέα	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%	0-5%	95-100%	100%	100%	100%
11	Κέρκυρα		100%	100%		100%		100%	100%		100%		100%	100%		100%
12	Βορέα		100%	100%		100%		100%	100%		100%		100%	100%		100%
13	Βορέα	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	65-75%	100%	65-75%	25-35%	100%
14	Μιάρι	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	65-75%	100%	65-75%	25-35%	100%
15	Ηρωμενίτα	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	85-95%	100%	85-95%	5-10%	100%
16	Μιάρι	75-85%	75-85%	75-85%	10-15%	100%	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	85-95%	100%	85-95%	5-10%	100%
17	Κέρκυρα	25-35%	25-35%	35-45%	65-75%	100%	35-45%	35-45%	35-45%	55-65%	100%	65-75%	100%	65-75%	25-35%	100%
18	Μιάρι	35-45%	35-45%	35-45%	55-65%	100%	35-45%	35-45%	35-45%	55-65%	100%	55-65%	100%	55-65%	35-45%	100%

Α/Α	ΑΝΑΦΟΡΑ	Μερίδια αγοράς 2022 στις ερωτήσεις Αθηνών														
		ΕΠΙΒΑΤΕΣ					ΙΧΘΥΝΙΑ									
Α/Α	ΑΝΑΦΟΡΑ	ΑΤΤΙΚΑ 2022	ΑΝΕΚ 2022	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2022	GRIMALDI VENTOURIS 2022	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2022	ΑΤΤΙΚΑ 2022	ΑΝΕΚ 2022	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2022	GRIMALDI VENTOURIS 2022	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2022	ΑΤΤΙΚΑ 2022	ΑΝΕΚ 2022	ΑΘΡ. ΜΕΡΕΝ 2022	GRIMALDI VENTOURIS 2022	ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΗΕΝ 2022
1	Πάτρα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%
2	Ανκόνα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%
3	Ηρωμενίτα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%
4	Ανκόνα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%
5	Κέρκυρα	10-15%	45-55%	65-75%	45-55%	100%	10-15%	45-55%	65-75%	45-55%	100%	25-35%	65-75%	85-95%	65-75%	100%
6	Ανκόνα	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%	15-25%	35-45%	55-65%	35-45%	100%
7	Πάτρα	55-65%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	55-65%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	15-25%	5-10%	25-35%	65-75%	100%
8	Βορέα	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	15-25%	10-15%	25-35%	65-75%	100%
9	Ηρωμενίτα	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	15-25%	10-15%	25-35%	65-75%	100%
10	Βορέα	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	65-75%	25-35%	95-100%	0-5%	100%	15-25%	10-15%	25-35%	65-75%	100%
11	Κέρκυρα		100%	100%		100%		100%	100%		100%		100%	100%		100%
12	Βορέα		100%	100%		100%		100%	100%		100%		100%	100%		100%
13	Πάτρα	95-100%	95-100%	95-100%	0-5%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	55-65%	100%	55-65%	35-45%	100%
14	Μιάρι	95-100%	95-100%	95-100%	0-5%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	65-75%	100%	65-75%	25-35%	100%
15	Ηρωμενίτα	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	85-95%	100%	85-95%	15-10%	100%
16	Μιάρι	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	75-85%	75-85%	75-85%	15-25%	100%	85-95%	100%	85-95%	15-10%	100%
17	Κέρκυρα	35-45%	35-45%	35-45%	55-65%	100%	35-45%	35-45%	35-45%	55-65%	100%	65-75%	100%	65-75%	25-35%	100%
18	Μιάρι	25-35%	25-35%	25-35%	55-65%	100%	25-35%	25-35%	25-35%	55-65%	100%	55-65%	100%	55-65%	25-35%	100%





## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII: Ανάλυση αριθμοδεικτών

Πίνακας Παραρτ. 30: Αριθμοδείκτες	
Μικτό (προ αποσβέσεων) αποτέλεσμα	Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)– Κόστος πωληθέντων (χωρίς αποσβέσεις)
Περιθώριο μικτού (προ αποσβέσεων) αποτελέσματος	Μικτό προ αποσβέσεων αποτέλεσμα / Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)
EBITDA	Λειτουργικό αποτέλεσμα προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων
Περιθώριο EBITDA	Λειτουργικό αποτέλεσμα προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων (EBITDA) / Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)
Δείκτης κάλυψης τόκων	Λειτουργικό αποτέλεσμα προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων (EBITDA) / καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα (χρεωστικοί τόκοι – πιστωτικοί τόκοι)
Δείκτης κάλυψης δανειακών υποχρεώσεων	Σύνολο δανειακών υποχρεώσεων (μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων τραπεζικών δανείων, συμπεριλαμβανομένων υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μισθώσεις) / Λειτουργικό αποτέλεσμα προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων (EBITDA)
Δείκτης κεφαλαιακής διάρθρωσης	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων / (Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων + Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων)
(Καθαρό) Κεφάλαιο κίνησης	Κυκλοφορούν ενεργητικό – Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
Κυκλοφοριακή ταχύτητα απαιτήσεων από πελάτες	Κύκλος εργασιών (πωλήσεις) / Απαιτήσεις από πελάτες
Μέση διάρκεια είσπραξης απαιτήσεων από πελάτες	365/ Κυκλοφοριακή ταχύτητα απαιτήσεων
Κυκλοφοριακή ταχύτητα προμηθευτών	Κόστος πωληθέντων (χωρίς αποσβέσεις) / Προμηθευτές
Μέση διάρκεια εξόφλησης προμηθευτών	365/ Κυκλοφοριακή ταχύτητα προμηθευτών









	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Ποσά	Μερίδια	Ποσά	Μερίδια	Ποσά	Μερίδια	Ποσά	Μερίδια	Ποσά	Μερίδια	Ποσά	Μερίδια
Κόστος εργασιών	164.749		168.235		173.891		124.452		149.997		180.012	
Κόστος πωληθέντων	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
[...]	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
[...]	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
[...]	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
[...]	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
[...]	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]		[...]	
Σύνολο κόστους πωληθέντων	-123.391	100,0%	-126.165	100,0%	-123.209	100,0%	-99.019	100,0%	-122.626	100,0%	-160.654	100,0%
Μικτό Κέρδος (προ αποσβ.)	41.358		42.070		50.682		25.433		27.371		19.358	
Ποσοστό ε/κ.ε.	25,1%		25,0%		29,1%		20,4%		18,2%		10,8%	
Γ.Ε.Δ.Δ., άλλα έσοδα, έξοδα	-28400		-27.273		-24.979		-18.600		-20.334		-18.491	
ΕΒΗΤΔΑ	12.958		14.797		25.703		6.833		7.037		867	
Ποσοστό ε/κ.ε.	7,9%		8,8%		14,8%		5,5%		4,7%		0,5%	
Κέρδη (ζημιές) προ φόρων	8.716		-12.656		3.817		-13.478		-40.087		-20.422	



