



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς

Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888

e-mail : info@raports.gr**ΑΠΟΦΑΣΗ 226/2021****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 83^η**

Θέμα: 4^ο Εξέταση καταγγελίας Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) για τη μη σύννομη επιβολή και είσπραξη τελών από την Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Την 21^η Απριλίου 2021, ημέρα Τετάρτη, ώρα 14:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 83^η Συνεδρίασή τους, μέσω τηλεδιάσκεψης και φυσικής παρουσίας, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της Παναγιώτη – Ιάσωνα Αγγελόπουλου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερησίας Διατάξεως.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
4. Μπίτας Δημήτριος	Εισηγητής
5. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
6. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
7. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος
8. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
9. Κουμπάρκης Γεώργιος	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

Ουδείς

Χρήη γραμματέως εκτελεί η Αρχικελευστής Λ.Σ. Δημητριάδη Αφεντούλα

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η υπό συζήτηση Εισήγηση εισάγει προς εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.), η οποία αφορά τη μη σύννομη επιβολή και είσπραξη των τελών εισόδου επί των μελών του Συνδέσμου, στις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευής, εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα Πειραιά, από τον φορέα διαχείρισης, Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ΑΕ.

Κατόπιν, έδωσε τον λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή, κ. Δημήτριο Μπίτα, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 19^{ης} Απριλίου 2021 Εισήγησή του. Ακολούθως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτήν, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπόψη την Εισήγηση.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Στις 22.07.2020, υπεβλήθη καταγγελία προς την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων από τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), κατά της Ο.Λ.Π. Α.Ε., με αντικείμενο την έλλειψη νομιμότητας των χρεώσεων εισόδου στις ναυπηγοεπισκευαστικές υποδομές της από τα μέλη του Συνδέσμου (βλ. ΡΑΛ 1347/22.7.2020, ΣΕΝΑΒΙ 11/22.7.2020). Με την ίδια επιστολή, εστάλησαν τα κάτωθι έγγραφα: α) φωτογραφία του υπ' αρ. 67227/1/10 Απόδειξη με τίτλο «Αμοιβή χρήσης λιμένος για κάθε είσοδο αυτοκινήτου μεταφορικής ικανότητας έως 10 τόνων (3^ο Ειδικό Τιμολόγιο, παραγραφ. 7)» Απόδειξη καταβολής τέλους εισόδου οχήματος συνεργείου επισκευών, β) το υπ' αρ. 10/1861/14.10.2019 τιμολόγιο επί πιστώσει της Ο.Λ.Π. Α.Ε. της Διεύθυνσης Κρουαζιέρας, για χρήση λιμένος ανά εισερχόμενο αυτοκίνητο μεταφορικής ικανότητας έως 10 τόνων (3^ο Ειδικό Τιμολόγιο), συνολικής αξίας 62,00€ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, γ) το υπ' αρ. 1/826/ τιμολόγιο επί πιστώσει της Διεύθυνσης Κρουαζιέρας – Ακτοπλοΐας, ποσού 62,00 € και δ) το υπ' αρ. 27/1424/30.10.2019 τιμολόγιο επί πιστώσει της Ο.Λ.Π. Α.Ε. του Τμήματος Ναυπηγείων με αιτιολογία «Ιδιωτικός γερανός αυτοκινούμενοι γερανοί Ναυπηγ. Δικ. Χρήση λιμένος & εκτέλεση εργασιών -ημερήσιο άδειας» ποσού 19,50 €, πλέον ΦΠΑ , ήτοι 24,18 €.

2. Στις 12.10.2020, κοινοποιήθηκε στην Αρχή επιστολή του ΣΕΝΑΒΙ με αντικείμενο την απαίτηση κατάργηση του κουπονιού για την είσοδο στην ΝΕΖ της Ο.Λ.Π. Α.Ε., και την παύση της καταβολής του από την 14.10.2020 (βλ. ΡΑΛ 1906/12.10.2020, ΣΕΝΑΒΙ 50/12.10.2020).

3. Αυθημερόν, στις 12.10.2020, αναζητήθηκαν οι απόψεις της Αρχής από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, αναφορικά με την προγραμματιζόμενη με την ανωτέρω υπ' αρ. 2 επιστολή του ΣΕΝΑΒΙ, συγκέντρωση διαμαρτυρίας των μελών του στην βάση ΝΕΖ Περάματος, και τη λήψη καταλλήλων αστυνομικών μέτρων. (βλ. ΡΑΛ 1912/13.10.2020).

4. Στις 13.10.2020, ελήφθησαν οι απόψεις της Δ/σης Λιμενικής Αστυνομίας, αναφορικά με τα προτεινόμενα μέτρα και τη νομιμότητα των χρεώσεων εισόδου σε υποδομές ΝΕΖ (βλ. ΡΑΛ 1914/13.10.2020).

5. Την ίδια ημέρα, 13.10.2020, η Αρχή απέστειλε προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, την ΥΝΑΝΠ/ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΛΑ, την ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΠΝΕ/ΔΛΠ, το Γραφείο κ. Υπουργού, το Γραφείο κ. ΓΓΛΠΝΕ, το Γραφείο κ. Α Λ/Σ, το Γραφείο κ. Β' Υ Λ/Σ, το Γραφείο κ. ΔΚΑ , την 1^η ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και το ΚΛΠ/Δ' Λ/Τ, κοινοποιούμενη παραλλήλως στον Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ., την Ένωση Βιοτεχνών Εργοδοτών

Μηχανουργών Πειραιά, τον Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος και την Ο.Λ.Π. Α.Ε. τις απόψεις της για την άμεση αποτροπή μονομερών ενεργειών από τα μέρη (βλ. ΡΑΛ 1915/13.10.2020).

6. Στις 15.10.2020, αναζητήθηκε από το Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. η κατεπείγουσα εξέταση της καταγγελίας που υπέβαλε (ΡΑΛ 1933/15.10.2020).

7. Στις 26.10.2020, ελήφθη το από ίδιας ημερομηνίας κοινοποιηθέν στην Αρχή εξώδικο της Ενώσεως Βιοτεχνών – Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά, προς την Ο.Λ.Π. Α.Ε., με το οποίο διαμαρτύρεται για τις ίδιες χρεώσεις (ΡΑΛ 2036/26.10.2020).

8. Στις 11.11.2020, υποβλήθηκε ενώπιον της Αρχής, η από ίδιας ημερομηνίας επιστολή του ΣΕΝΑΒΙ, με θέμα «ΕΠΙΣΤΟΛΗ Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. ΠΡΟΣ ΡΑΛ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΟΛΠ-COSCO ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΚΟΥΠΟΝΙΟΥ ΕΙΣΟΔΟΥ 11-11-20». (ΡΑΛ 2155/12.11.2020). Συνημμένα στην ανωτέρω επιστολή βρίσκονται α) ηλεκτρονικά μηνύματα αλληλογραφίας μεταξύ Ο.Λ.Π. Α.Ε. και των μελών του Συνδέσμου (ήτοι i) από 20.10.2020 μήνυμα, ii) από 23.10.2020 ηλεκτρονικό μήνυμα, iii) από 10.11.2020 μήνυμα), β) ηλεκτρονική αλληλογραφία μεταξύ ΣΕΝΑΒΙ και μελών, όπου τα μέλη αναφέρουν την αναζήτηση των κουπονιών (ήτοι i) από 29.10.2020 μήνυμα, ii) το από 3.11.2020 μήνυμα, iii) το από 9.11.2020 μήνυμα) και τέλος, δ) συνημμένα στην ίδια επιστολή βρίσκεται το υπ' αρ. 1/1796/30.10.2020 τιμολόγιο επί πιστώσει της Ο.Λ.Π. Α.Ε. της Διεύθυνσης Κρουαζιέρας, για χρήση λιμένος ανά εισερχόμενο αυτοκίνητο μέτ/κης ικανότητας έως 10 τόνων (3^ο Ειδικό Τιμολόγιο), συνολικής αξίας 62,00€ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ. Από τα ανωτέρω συνημμένα, προκύπτει η, σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, η αυστηρή ερμηνεία και εφαρμογή των χρεώσεων καθώς και η βεβαίωση/χρέωση των δεκαπλασίων προστίμων σε όσους αρνούνται την καταβολή του κατά την είσοδό τους στην Βάση Περάματος.

9. Στις 17.11.2020, ελήφθη σχετικό ερώτημα κοινοβουλευτικού ελέγχου της βουλευτή Κασσιμάτη Νίνας, με αντικείμενο την άμεση κατάργηση του κουπονιού κατά των μελών του Συνδέσμου από την Ο.Λ.Π. Α.Ε. (ΡΑΛ 2183/17.11.2020, 1802/466/16.11.2020). Τούτη απαντήθηκε από την Αρχή με την υπ' αρ. 2205/19.11.2020 επιστολή απόψεων (ΡΑΛ ΕΞ 2205/19.11.2020)

10. Στις 30.11.2020, ελήφθη κοινοποιηθέν εξώδικο της Ο.Λ.Π. Α.Ε. απάντησης στο από 26.10.2020 εξώδικο της Ενώσεως, με την οποία εκτίθενται οι απόψεις της επί της αμφισβητούμενης νομιμότητας των χρεώσεων εισόδου και προστίμου (ΡΑΛ 2385/30.11.2020).

11. Στις 27.11.2020, αναζητήθηκαν οι απόψεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε. επί της διαβιβασθείσας καταγγελίας (ΡΑΛ ΕΞ 2380/27.11.2020).

12. Στις 17.12.2020, ελήφθησαν οι από 16.12.2020 απόψεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε. επί της διαβιβασθείσας καταγγελίας του ΣΕΝΑΒΙ, και συνημμένα σε αυτή δικαιολογητικών (βλ. ΕΙΣ ΡΑΛ 2616/17.12.2020). Συγκεκριμένα, διαβιβάστηκαν συνημμένα α) Παράρτημα 1.7 Σύμβασης Παραχώρησης (ΦΕΚ Α' 126/8.7.2016, σ. 7245-7247), β) η από 27.11.2020 Εξώδικη απάντηση Ο.Λ.Π. Α.Ε. κοινοποιηθείσα στη ΡΑΛ, γ) ο «Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π. Α.Ε., Πειραιάς, Μάρτιος 2019», δ) τα «Ειδικά Τιμολόγια – Πειραιάς 2019», και δ) καταστάσεις εσόδων τελών ή προστίμων τελευταίων οκτώ (8) ετών.

13. Στις 18.12.2020, αναζητήθηκαν οι επιπρόσθετες απόψεις της ΣΕΝΑΒΙ, επί των διαβιβασθέντων εγγράφων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (βλ. ΕΞ ΡΑΛ 2638/18.12.2020).

14. Στις 11.1.2021 σε συνέχεια της υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 2638/18.12.2020 επιστολής της Αρχής, εστάλη στην Αρχή η υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 45/11.01.2021 επιστολή του Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. με θέμα «Διατύπωση των απόψεών μας, κατόπιν της υπ' αριθμόν 2638/-18/12/20 πρόσκληση της Υπηρεσίας σας, αναφορικά στην αναζήτηση απόψεων & και στοιχείων για την επιβολή τέλους εισόδου στις πύλες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.».

15. Στις 12.01.2021, εστάλη μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην Αρχή η υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 54/12.01.2021 απαντητική επιστολή του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με θέμα «Απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. 1802/16-11-2020 Ερώτησης της Βουλευτή κας Ν. Κασιμάτη».

16. Στις 29.1.2021, δημοσιεύθηκε ο Ν.4770/2021, δυνάμει των άρθρων 48επ. του οποίου, τροποποιούνται τα άρθρα 112 επ. του Ν.4389/2016, όπου ρυθμίζεται επακριβώς η αρμοδιότητα της Αρχής για εποπτεία και ρύθμιση θεμάτων τήρησης των Συμβάσεων Παραχώρησης. Ειδικότερα, με το άρθρο 48 τροποποιήθηκε το άρθρο 113, και αναριθμήθηκε σε 112, και με το άρθρο 51 τροποποιήθηκε το άρθρο 132 του Ν.4389/2016.

2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1. Ο **Ν.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94/27-05-2016).
2. Ο **Ν.4404/2016** «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α'126) άρθρο 1, 2.
3. Ο **Ν.4770/2021** «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά COVID εποχή.» (ΦΕΚ Α' 16), Άρθρα 48, 49, 50, 51 και 52.
4. Η υπ' αρ. **329/2017** Απόφαση της Ρ.Α.Λ. «Κανονισμός Ακροάσεων Προσώπων και Επιχειρήσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (ΦΕΚ Β' 1923/2.6.2017).
5. Το Π.Δ. **19/2016** «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)», όπως ισχύει (ΦΕΚ Α' 28/24.02.2016), ιδίως το άρθρο 10 παρ. 1, 3 και 5 και το άρθρο 14.
6. Η υπ' αριθμ. 1000.00/44060/2017 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής για τον «Ορισμό μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19.6.2017)
7. Η υπ' αριθμ. 1000.00/62063/2018 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής για τον «Ορισμό μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23.8.2018)
8. Η υπ' αρ. 1000.0/24042/2020 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 319/27.04.2020).
9. Η υπ' αρ. 180/29.9.2010 αποφάσεως του Δ.Σ. της Ο.Λ.Π. ΑΕ «Τιμολογιακή πολιτικής της Ο.Λ.Π. Α.Ε. από την 1-10-2010 Αναμόρφωση Κανονισμών.» (ΦΕΚ Β' 1643/14.8.2010)

10. Η υπ' αρ. 77/28.3.2011 απόφαση του ΔΣ της Ο.Λ.Π. Α.Ε. με θέμα «Τροποποίηση των διατάξεων του «Κανονισμού και Τιμολόγια Χρεώσεων επί Πλοίων/Πλωτών Ναυπηγημάτων στη Λιμενική Περιοχή της ΟΛΠ Α.Ε.» και του Τιμολογίου Νο 5 – Χρήσης Λιμένος και Παροχής Υπηρεσιών προς Επιβάτες του Άρθρου 26 του «Κανονισμού και Τιμολόγια για Εργασίες Φορτοεκφόρτωσης – Διακίνησης – Αποθήκευσης Εμπορευμάτων και Παροχής Υπηρεσιών προς Επιβάτες και Οχήματα», που εγκρίθηκαν με την αρ. 180/29-09-2010 απόφαση Δ.Σ./Ο.Λ.Π. Α.Ε. και δημοσιεύτηκαν στο αρ. 1643/Β'/14-10-2010 Φ.Ε.Κ.»(ΦΕΚ Β' 853/16.5.2011).
11. Η υπ' αρ. 66/29.3.2013 απόφαση του ΔΣ της Ο.Λ.Π. Α.Ε. με θέμα «Τροποποίηση – συμπλήρωση των διατάξεων του 1^{ου} Ειδικού Τιμολογίου του Κανονισμού για εργασίες φορτοεκφόρτωσης Διακίνησης Αποθήκευσης και Παροχής Υπηρεσιών προς επιβάτες και οχήματα του Ο.Λ.Π. Α.Ε.» (ΦΕΚ Β'1059/2013).
12. Τα Ειδικά Τιμολόγια της Ο.Λ.Π. Α.Ε., έτος 2019¹.
13. Ο Κανονισμός Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια Δεξαμενών της Ο.Λ.Π. Α.Ε., έτους 2019.
14. Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π., έτους 2019

3. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

A. Αρμοδιότητα

B. Νομικό Πλαίσιο και Διατάξεις της ΣΠ

- I. Άρθρο 7 «Λιμενικά Τέλη και Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών» του Ν.4404/2016
- II. Άρθρο 1 της ΣΠ με τίτλο «Αναβλητικές Αιρέσεις, Ισχύς και Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο»
- III. Άρθρο 9 της ΣΠ με τίτλο «Πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στον Λιμένα Πειραιά»
- IV. Άρθρο 10 της ΣΠ με τίτλο «Έσοδα Λιμένα και Τιμολογιακή Πολιτική»
- V. Τα ισχύοντα Τιμολόγια
 - 1) Ειδικά Τιμολόγια του 2019
 - 2) Κανονισμός Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια Δεξαμενών
 - 3) Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π.

Γ. Πραγματικά γεγονότα

Δ. Υπαγωγή

¹ Πηγή των Τιμολογίων 2019: . <https://www.olp.gr/el/services-2/regulations-and-invoices>, 15.4.2020

A. Αρμοδιότητα Αρχής

Σύμφωνα με την παρ. 1 του **Άρθρου 108** «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία “Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων” (Ρ.Α.Λ.), η οποία έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος και συνδεδεμένων σε αυτό εγκαταστάσεων, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται το άρθρο 43 του ν. 4150/2013 (Α’ 102), όπως ισχύει, και η εκεί προβλεπόμενη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία και ως διακριτό νομικό πρόσωπο. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η Ρ.Α.Λ. ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή υποκαθιστά στο σύνολο των εννόμων σχέσεων και των περιουσιακών στοιχείων την καταργούμενη Ρ.Α.Λ. του άρθρου 43 του ν. 4150/2013 (Α’ 102). Ως έδρα της Ρ.Α.Λ. ορίζεται ο Δήμος Πειραιά».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 112** «Αρμοδιότητες Ρ.Α.Λ.» του Ν.4389/2016, όπως συγχωνεύτηκε με το άρθρο 113 και τροποποιήθηκε δυνάμει του άρ. 48 του Ν.4770/2021, προβλέπεται ότι: «**1.** Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα, ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό, για: **α)** την εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία: **αα)** επί των τελών και χρήσεων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, **ββ)** επί της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σε συνεργασία με τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, **β)** τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών ενδιαφερομένων μερών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαχείριση παραπόνων και καταγγελιών, και τη λήψη αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, **γ)** [...], **δ)** [...] **2.** Περαιτέρω, η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για: **α)** [...], **β)** τη σύνταξη και υποβολή προς κάθε συναρμόδιο Υπουργείο ή Ανεξάρτητη Αρχή εισηγήσεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, ιδίως την υποβολή στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εισηγήσεων ως προς την απλούστευση, τη διαφάνεια και την, κατά περίπτωση, εναρμόνιση των τελών κοινού ενδιαφέροντος όλων των ελληνικών λιμένων με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, **γ)** [...], **δ)** [...], **ε)** [...], **στ)** [...]. **3.** Κατά την άσκηση των ανωτέρω αρμοδιοτήτων της, η Ρ.Α.Λ. δεν έχει το δικαίωμα: **i)** να ενεργεί αντίθετα με ή **ii)** να τροποποιεί καθ’ οιονδήποτε τρόπο διατάξεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, καθώς και όρους Συμβάσεων Παραχώρησης ή νόμων που τις κυρώνουν.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 132** «Τελικές και μεταβατικές διατάξεις» του Ν.4389/2016, όπως τροποποιήθηκε με το άρ. 51 του Ν.4770/2021, ότι: «**1.** Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς τον φορέα της εξουσίας ή της αρμοδιότητας που σχετίζεται με διατάξεις του παρόντος νόμου και εφόσον τα σχετικά ζητήματα δεν ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη, αυτή επιλύεται ως εξής: **α)** Όταν η αμφιβολία αφορά στην ανάθεση της εξουσίας ή αρμοδιότητας στον φορέα εκμετάλλευσης με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο παραχωρησιούχος έχει από τη Σύμβαση τη σχετική εξουσία ή αρμοδιότητα. **β)** Όταν η αμφιβολία αφορά στην κατανομή της εξουσίας ή της αρμοδιότητας μεταξύ των φορέων του παρόντος νόμου, αυτή επιλύεται ως εξής: **αα)** Κάθε εξουσία ή αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με οποιαδήποτε λιμενική ζώνη της ελληνικής επικράτειας, ασκείται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σχετική εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. **ββ)** Πλην διαφορετικής ρύθμισης του παρόντος ή άλλου νομοθετήματος και υπό την επιφύλαξη αρμοδιότητας άλλων φορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μεριμνά για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας στη λιμενική ζώνη και για τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις

που δεν απορρέουν από τέτοια Σύμβαση Παραχώρησης. **2.** Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται οι διατάξεις του άρθρου 43 του ν. 4150/2013, καθώς και οι διατάξεις των άρθρων 2 έως 5, 8 και 16 έως 19 του π.δ. 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωσης Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (Α' 28). **3.** [Καταργείται] **4.** Οι αρμοδιότητες που απονέμονται με τις διατάξεις του παρόντος, δεν θίγουν ειδικότερες διατάξεις νόμων που κυρώνουν Συμβάσεις Παραχώρησης και ερμηνεύονται υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών. Η άσκηση όλων των αρμοδιοτήτων που απονέμονται στη Ρ.Α.Λ. με τις διατάξεις των άρθρων 112 και 114 του παρόντος νόμου τελεί υπό την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων Συμβάσεων Παραχώρησης ή των νόμων που έχουν κυρωθεί έως και τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. **5.** Για τις ανάγκες του παρόντος νόμου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: **α)** «Σύμβαση Παραχώρησης»: κάθε σύμβαση την οποία έχει ή πρόκειται να συνάψει το Ελληνικό Δημόσιο με άλλο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου για την παραχώρηση δικαιώματος χρήσης, διαχείρισης ή/και εκμετάλλευσης όλης ή μέρους λιμενικής ζώνης ή για την παραχώρηση έργου ή υπηρεσίας σε λιμένα. **β)** «Σύμβαση Παραχώρησης σε Φορέα της Ιδιωτικής Οικονομίας»: οποιαδήποτε Σύμβαση Παραχώρησης του σημείου α' ανωτέρω, εφόσον αντισυμβαλλόμενος σε αυτήν του Ελληνικού Δημοσίου είναι οντότητα μη ελεγχόμενη, κατά το μετοχικό ή εταιρικό της κεφάλαιο ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, άμεσα ή έμμεσα, από το Ελληνικό Δημόσιο, ανεξαρτήτως αν η σύμβαση αυτή κυρώνεται με τυπικό νόμο είτε όχι. Η επέλευση των κριτηρίων του προηγούμενου εδαφίου στο πρόσωπο του αντισυμβαλλομένου του Ελληνικού Δημοσίου μπορεί να είναι και επιγενόμενη της σύναψης της σχετικής σύμβασης, οπότε και η σύμβαση εμπίπτει στην εμβέλειά του από τον χρόνο αυτόν. **6.** [Καταργείται] **7.** [Καταργείται] **8.** Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται όλες οι διατάξεις που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα ίδια ζητήματα.».

Σύμφωνα με την παρ. 2 του **Άρθρου 2** «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ» της κυρωθείσας με το Άρθρο 1 του Ν.4404/2016 ΣΠ προβλέπεται ότι: «Εκτός από τις αρχές που έχουν νομοθετική αρμοδιότητα κατά την ουσιαστική έννοια και παρατίθενται στο Άρθρο 2.1, δυνάμει του άρθρου 43 του Νόμου 4150/2013 (ΦΕΚ Α' 102/29.4.2013), όπως ισχύει συστάθηκε μια νέα οικονομική ρυθμιστική αρχή με την αρμοδιότητα της ρύθμισης ορισμένων πτυχών του ελληνικού λιμενικού συστήματος (συμπεριλαμβανομένου του Λιμένα Πειραιά), δηλαδή η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (η ΡΑΛ). Η ΡΑΛ έχει λάβει τις εξουσίες και αρμοδιότητες, που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.2, οι οποίες επιδέχονται περαιτέρω υλοποίησης (συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης μέσω της έκδοσης εξουσιοδοτικών διατάξεων), όπως προβλέπεται στον Νόμο 4150/2013.».

Σύμφωνα με το **Παράρτημα 2.2** της κυρωθείσας με το Άρθρο 1 του Ν.4404/2016 ΣΠ, προβλέπονται οι «Εξουσίες και Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ.», οι οποίες συνίστανται στην: **(α)** Η παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των συμβάσεων παραχώρησης στους λιμένες, η τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, κυρίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, συμβάσεις παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού, την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον λιμενικό τομέα, **(β)** Η διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, **(γ)** Η διαχείριση παραπόνων και η λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επ' αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, **(δ)** Η υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων (παραχωρήσεις, εκμίσθωση χερσαίας ζώνης) και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από τον φορέα διαχείρισης, **(ε)** Η παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων, εξασφαλίζοντας ιδίως την τήρηση του συμφωνηθέντος επιπέδου εξυπηρέτησης, προσδιορίζοντας τα επίπεδα απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και τη συμμόρφωση με τους χρηματοοικονομικούς στόχους, **(στ)** Η εξασφάλιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, η αποτροπή κατάχρησης δεσπίζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων

πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, (ζ) Η έκδοση δεσμευτικών οδηγιών για θέματα σχετικά με την απλούστευση, διαφάνεια και εναρμόνιση τελών κοινού ενδιαφέροντος για όλους τους ελληνικούς λιμένες, προωθώντας τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ εγχώριων λιμένων, (η) Η γνωμοδότηση επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, (θ) Η γνωμοδότηση, κατόπιν σχετικού αιτήματος, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επί ειδικών θεμάτων λιμένων περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος.».

Σύμφωνα με το Άρθρο 5 «Καταχώριση - Αξιολόγηση καταγγελίας» του Κανονισμού προβλέπεται ότι: «1. [...] 2. [...] 3. Καταγγελίες περί θεμάτων που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ. με βάση τις διατάξεις των άρθρων 112 και 113 του ν. 4389/2016 ή της εκάστοτε ισχύουσας για τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ. νομοθεσίας, τίθενται στο αρχείο με πράξη του Προέδρου της ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας οργανικής μονάδας. 4. Η προθεσμία κρίσης για το αν η καταγγελία εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ. είναι πέντε (5) μήνες από την υποβολή της. Εάν κατά την αξιολόγηση προκύψει ότι η καταγγελία εμπίπτει στις αρμοδιότητες άλλης ανεξάρτητης ή διοικητικής ή δικαστικής αρχής, η Ρ.Α.Λ. οφείλει να την διαβιβάσει αρμοδίως εντός της ανωτέρω προθεσμίας των πέντε (5) μηνών. 5. Με απόφαση της Ρ.Α.Λ. είναι δυνατόν να καθιερωθεί σύστημα κριτηρίων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη σοβαρότητα ή τον επείγοντα χαρακτήρα υποθέσεων, ούτως ώστε να διενεργείται κατά προτεραιότητα η εξέταση των καταγγελιών. 6. Μέχρι την στελέχωση των αρμοδίων οργανικών μονάδων της Ρ.Α.Λ. η ανωτέρω αξιολόγηση γίνεται με πράξη της Ρ.Α.Λ.».

Σύμφωνα, λοιπόν, με τις ανωτέρω διατάξεις η Αρχή είναι αρμόδια να λαμβάνει αποφάσεις (μέτρα), ύστερα από παράπονα ή καταγγελίες, αναφορικά με την εποπτεία και συμμόρφωση των φορέων διαχείρισης λιμένων με την κειμένη νομοθεσία (εθνική και ευρωπαϊκή) επί των τελών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών.

Εν προκειμένω, εφόσον η εξεταζόμενη υπόθεση αφορά τέλη λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, η Αρχή έχει *prima facie* αποφασιστική αρμοδιότητα κατ' άρθρον 112 και το Παράρτημα 2 της ΣΠ, μη καταλειπομένης αμφιβολίας ως προς τον αρμόδιο φορέα, ώστε να έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα) και ββ) (όπως η περ. β) διαμορφώθηκε από το άρθρο 51 του Ν.4770/2021).

Εντούτοις, υπάρχουν δύο ζητήματα τα οποία θα πρέπει να αποσαφηνιστούν, ήτοι το κατά πόσο η Αρχή διατηρεί την αρμοδιότητα να αποφασίζει εάν τα λιμενικά τέλη επιβάλλονται σωστά στους χρήστες ή σε συγκεκριμένη ομάδα χρηστών του λιμένα χωρίς ανάγκη αναφοράς στην κείμενη νομοθεσία, και αν η αρμοδιότητα της Αρχής εκτείνεται και σε τέλη προβλεπόμενα ή ρυθμιζόμενα από ΣΠ.

Αναφορικά με το πρώτο ερώτημα, δεν προβλέπεται στο Ν.4389/2016 κάποιος περιορισμός που να εξαρτά την αρμοδιότητα της Αρχής από τον κύριο ή παρεμπόμποντα έλεγχο της κείμενης νομοθεσίας. Εάν τα τέλη είναι σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, η Αρχή έχει την αρμοδιότητα να εξετάσει και εάν αυτά επιβάλλονται προσηκόντως στους χρήστες του λιμένα. Εφόσον η Αρχή έχει αρμοδιότητα να αποφασίζει για το μείζον, ήτοι τη συμφωνία των τελών με την κείμενη νομοθεσία, έχει και τη συναφή αρμοδιότητα να αποφασίζει σχετικά με την προσήκουσα χρέωση των τελών, ήτοι τη συμμόρφωση των φορέων διαχείρισης ως προς την επιβολή των τελών στους χρήστες του λιμένα.

Το δεύτερο ερώτημα αφορά εάν η «... αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης ...» του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα) του Ν.4389/2016 αφορά και τους όρους της ΣΠ αναφορικά με τα τέλη λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών ή αν αυτοί οι όροι θεωρούνται «... σχετικά ζητήματα [τα οποία] ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη, ...», όπως προβλέπει η διάταξη του άρθρου 132 παρ. 1, ήτοι αν η αρμοδιότητα επί των τελών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών του άρθρου 112 παρ. 1 περ. α) αα) είναι

ειδικότερη σε σχέση με την αρμοδιότητα επί των όρων εν γένει σύμβασης παραχώρησης του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα).

Το συγκεκριμένο ερώτημα έχει μεγάλη πρακτική σημασία, η οποία μάλιστα συνδέεται με τη *ratio* της πρόσφατης νομοθετικής μεταβολής του ν. 4770/ 2021, ήτοι την αποφυγή επικάλυψης αρμοδιοτήτων και συνακόλουθα του κινδύνου έκδοσης πολλών και αντιφατικών αποφάσεων/ ρυθμίσεων και συνεπώς την αποφυγή μη αποτελεσματικής χρήσης ανθρώπινου δυναμικού, πόρων και χρόνου (βλ. την Αιτιολογική Έκθεση της Ανάλυσης Συνεπειών Ρύθμισης η οποία συνοδεύει την υπ' αριθ. 718/ 18/ 25.2.2021 τροπολογία).

Ειδικότερα, εάν ήθελε γίνει δεκτό ότι η εποπτεία και ο έλεγχος συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης επί των τελών ασκείται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μετά εισήγηση της Αρχής, τότε γεννάται το εξής παράδοξο: να έχει η Αρχή επί της αυτής υπόθεσης αποφασιστική μεν αρμοδιότητα (κατ' άρθρο 112 παρ. 1 περ. α) αα)) του Ν.4389/2016 αναφορικά με τον έλεγχο των τελών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, γνωμοδοτική (εισηγητική) δε αρμοδιότητα στο πλαίσιο σύνθετης διοικητικής διαδικασίας (κατ' άρθρο 132 παρ. 1 περ. β) αα)) του ιδίου νόμου, αναφορικά με τη συμμόρφωση του παραχωρησιούχου με τους όρους επί των αυτών τελών υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης και τις προβλέψεις του κυρωτικού της νόμου, με επακόλουθο να επέρχεται σύγκρουση αρμοδιοτήτων μεταξύ της Αρχής και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε περίπτωση αντίθεσης των όρων της σύμβασης παραχώρησης με την εθνική ή τη ευρωπαϊκή νομοθεσία. Είναι προφανές, λοιπόν, ότι υπό την ανωτέρω ερμηνευτική εκδοχή δημιουργούνται κατ' αποτέλεσμα για την ίδια υπόθεση πολλαπλές, επικαλυπτόμενες και αποσπασματικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες, χωρίς κανέναν ειδικότερο λόγο ή αιτία, κατά σαφή παράβαση της *ratio* του νόμου. Η δε Αρχή για την ίδια υπόθεση θα έχει αποφασιστική και γνωμοδοτική συγχρόνως αρμοδιότητα.

Επιπλέον, εάν γινόταν δεκτό ότι η αρμοδιότητα του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα) υπερισχύει της αρμοδιότητας του άρθρου 112 παρ. 1 περ. α) αα), τότε θα μπορούσε ενδεχομένως να ισχυριστεί κανείς ότι και η αρμοδιότητα του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) ββ) αναφορικά με τη μέριμνα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «... για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας στη λιμενική ζώνη και για τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις που δεν απορρέουν από ... Σύμβαση Παραχώρησης.» περιλαμβάνει και τη νομοθεσία περί λιμενικών τελών, θέτοντας έτσι εκ ποδών τη ρυθμιστική αρμοδιότητα της Αρχής ως προς τα τέλη λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Τέτοιος ισχυρισμός, όμως, δεν δύναται να γίνει δεκτός λόγω της ρητής επιφύλαξης «Πλην διαφορετικής ρύθμισης του παρόντος ... νομοθετήματος ...» του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) ββ). 35.

Τέλος, αν η βούληση του νομοθέτη ήταν να υπαγάγει τον έλεγχο όλων των ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των τελών, που ανακύπτουν από σύμβαση παραχώρησης στην αποφασιστική αρμοδιότητα του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δεν θα χρησιμοποιούσε την επιφύλαξη του άρθρου 132 παρ. 1 «Σε περίπτωση αμφιβολίας ... και εφόσον τα σχετικά ζητήματα δεν ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη ...».

Συνεπώς, λόγω της ανωτέρω διατύπωσης του άρθρου 132 παρ. 1, της αντίθεσης προς τη *ratio* του ν. 4770/ 2021 και των αντιφάσεων που δημιουργούνται, θα πρέπει να γίνει δεκτό και κατά τελλογική συσταλτική ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα) και ββ) ότι η αποφασιστική αρμοδιότητα της Αρχής αναφορικά με τον έλεγχο επί των λιμενικών τελών είναι ειδικότερη έναντι της ρύθμισης του άρθρου 132 παρ. 1 περ. β) αα) και ββ) και άρα η Αρχή έχει αποφασιστική αρμοδιότητα επί πάσης υποθέσεως τελών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών.

Για την ενότητα του λόγου και την αποφυγή επικαλύψεων, αντιφάσεων και συγκρούσεων η Αρχή έχει αποφασιστική αρμοδιότητα επί της παρούσας υπόθεσης.

Στη συγκεκριμένη, λοιπόν, υπόθεση η Αρχή είναι αρμόδια να ερευνήσει και να αποφασίσει αν η Ο.Λ.Π. Α.Ε. εφαρμόζει τα συγκεκριμένα τιμολόγια προσηκόντως και εάν δικαιούται να επιβάλλει τα τέλη αυτών στους παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών σύμφωνα με τους όρους των εν λόγω τιμολογίων που έχει εκδώσει σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και του κυρωτικού της νόμου.

Επομένως, η Αρχή είναι αρμόδια για την κρίση της παρούσας εισηγήσεως και ως εκ τούτου παραδεκτώσ ηχθη προς συζήτηση ενώπιον του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής.

B. Νομικό Πλαίσιο

I. Άρθρο 7 «Λιμενικά Τέλη και Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών» του Ν.4404/2016

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν.4404/2016, προβλέπεται ότι: «**1.** Η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» εξουσιοδοτείται να ορίζει, να επιβάλλει και να εισπράττει για ίδιο λογαριασμό: α) λιμενικά τέλη υποδομών και β) τέλη λιμενικών υπηρεσιών, όπως καθένα από τα παραπάνω έχει εκάστοτε προσδιοριστεί ή/και (κατά περίπτωση) εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 (Εσοδα Λιμένα και Τιμολογιακή Πολιτική) της Σύμβασης Παραχώρησης. Εως το τέλος του 2016, τα λιμενικά τέλη υποδομών και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών θα ορίζονται από την «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» στα επίπεδα που αναγράφονται στα ήδη ισχύοντα τιμολόγια κατά την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης. **2.** Η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» τηρεί τις αρχές της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης διάκρισης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη και την αποτελεσματική εμπορική λειτουργία του Λιμένα Πειραιά και καθιερώνει και εφαρμόζει τιμολογιακές πολιτικές σύμφωνα με τις αρχές αυτές. **3.** Ο ιδιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο διαχειριστής, ο πράκτορας και ο πλοίαρχος κάθε σκάφους είναι από κοινού και εις ολόκληρον υπεύθυνοι αναφορικά με το σκάφος για την πληρωμή κάθε τέλους που επιβάλλεται από την «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.», σύμφωνα με την ως άνω παράγραφο 1. **4.** Η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» δικαιούται, οποτεδήποτε, να αιτηθεί την εκχώρηση προς το Δημόσιο του συνόλου ή μέρους των αξιώσεων ή απαιτήσεων της που απορρέουν από την επιβολή τελών σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή πρόσωπα, έναντι προκαταβολής προς το Δημόσιο μη επιστρεπτέου διοικητικού τέλους, το οποίο θα υπολογίζεται σε ποσοστό της ονομαστικής αξίας των εκχωρούμενων απαιτήσεων. Το Δημόσιο δύναται να βεβαιώνει κάθε ποσό από τις απαιτήσεις που του εκχωρούνται, σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, και να επιδιώξει την είσπραξή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974 Α` 90). Το σύνολο των πράγματι εισπραττόμενων εσόδων, πλην των εξόδων εκτέλεσης και των παρεπόμενων εξόδων είσπραξης, αποδίδονται στην «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.». Οι προϋποθέσεις και η διαδικασία που εφαρμόζεται για την εφαρμογή των παραπάνω, συμπεριλαμβανομένου, μεταξύ άλλων, του προσδιορισμού του ισχύοντος συντελεστή υπολογισμού του διοικητικού τέλους του Δημοσίου, της μορφής της αίτησης εκχώρησης και οποιασδήποτε άλλης σχετικής λεπτομέρειας ορίζονται με σχετική απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. **5.** Οι διαφορές που αναφύονται κατά την εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής που προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου μεταξύ της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» και των χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των προσώπων που ορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, θα επιλύονται από το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. **6.** Με τις διατάξεις του παρόντος δε θίγεται η αρμοδιότητα οποιασδήποτε αρχής ανταγωνισμού ή άλλης ρυθμιστικής αρχής, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής νομοθεσίας.»

II. Άρθρο 1 της ΣΠ με τίτλο «Αναβλητικές Αιρέσεις, Ισχύς και Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο»

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της ΣΠ, με τίτλο «ΑΝΑΒΛΗΤΙΚΕΣ ΑΙΡΕΣΕΙΣ, ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ» προβλέπεται ότι: «**1.1** [...]. **1.2** [...]. **1.3** [...]. **1.4** [...]. **1.5** [...]. **1.6** [...]. **1.7** Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος: (α) [...]... (γ) έως ότου εκδοθούν αναθεωρημένοι κανονισμοί (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, κανονισμών τιμολογιακής πολιτικής) σε σχέση με τον Λιμένα Πειραιά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, μόνο οι ειδικοί κανονισμοί λιμένων, οι κανονισμοί λειτουργίας και οι κανονισμοί τιμολογιακής πολιτικής που ισχύουν επί του παρόντος και παρατίθενται στο Μέρος II (Διατηρούμενοι Κανονισμοί) του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 1.7 (οι Υφιστάμενοι Κανονισμοί ΟΛΠ) θα συνεχίσουν να ισχύουν και θα παραμείνουν σε πλήρη και απόλυτη ισχύ».

Σύμφωνα με το «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.7 – Υφιστάμενοι Κανονισμοί ΟΛΠ» και το «Μέρος I: Υφιστάμενοι Κανονισμοί ΟΛΠ», προβλέπεται μεταξύ άλλων

Περιγραφή	ΟΛΠ Απόφαση (Αποφάσεις) Διοικητικού Συμβουλίου (εκτός αν δηλώνεται άλλως)	Στοιχεία δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
[...]	[...]	[...]
Ειδικά Τιμολόγια, έκδοση 2013 (29 Απριλίου 2013)	180/29-9-2010 226/20-12-2010 50/14-02-2011 65/29-03-2013	1643/B/14-10-2010 1059/B/29-4-2013
Κανονισμοί και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, έκδοση 2011 (1 Απριλίου 2011)	180/29-9-2010 77/28-3-2011	
Κανονισμοί Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια σε Δεξαμενές, έκδοση 2010 (15 Οκτωβρίου 2010)		

III. Άρθρο 9 της ΣΠ με τίτλο «Πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στον Λιμένα Πειραιά»

Σύμφωνα με το άρθρο 9 «ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ» προβλέπεται ότι: «**9.1** Ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι, λόγω του της θεμελιώδους νομικής φύσης της Ζώνης Λιμένα ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος, θα πρέπει καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης: (α) να διαχειρίζεται τον Λιμένα Πειραιά και τους τερματικούς σταθμούς του ως δημόσιο λιμένα (β) να παρέχει στους χρήστες του λιμένα πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις, τις υποδομές, τις ανωδομές και υπηρεσίες του Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τις αρχές της ισότιμης πρόσβασης, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης (γ) να μην υιοθετεί ούτε να εφαρμόζει εμπορικούς κανόνες, εμπορικές ή τιμολογιακές πολιτικές ή πρακτικές σε σχέση με τα Στοιχεία Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά, της χορήγησης οποιωνδήποτε αποκλειστικών δικαιωμάτων), που στοχεύουν ή επιφέρουν αμέσως ή εμμέσως τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό δικαιωμάτων οποιουδήποτε προσώπου από οποιαδήποτε ουσιώδη άποψη, (δ) να τηρεί και να υποστηρίζει τις αρχές της ορθολογικότητας και της αναλογικότητας στις συναλλαγές του με τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων που αφορούν

στην πρόσβαση στον Λιμένα Πειραιά και στη χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης σε οποιοδήποτε τμήμα των Στοιχείων Παραχώρησης· και (ε) να διασφαλίζει ότι όλες οι παραπάνω αρχές αποτυπώνονται με τον προσήκοντα τρόπο στους αντίστοιχους κανονισμούς, που εγκρίθηκαν και υιοθετήθηκαν από τον ΟΛΠ σύμφωνα με το Άρθρο 9.3 με την εξαίρεση (η οποία δε θα εφαρμόζεται στην υποπαράγραφο (ε) ανωτέρω) στον βαθμό που επιτρέπεται ρητά από την παρούσα Σύμβαση ή δικαιολογείται από έκτακτους παράγοντες και αφού ληφθούν προσηκόντως υπόψη οι αρχές που απαριθμούνται στο Άρθρο 9.1.»

«**9.2** Κατά την παροχή πρόσβασης στον Λιμένα Πειραιά και τη χρέωση τελών και δασμών για τη χρήση των εγκαταστάσεων, των υποδομών, ανωδομών και των υπηρεσιών του, ο ΟΛΠ μπορεί να κάνει διακρίσεις ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες χρηστών, καθώς και ανάμεσα στις διάφορες εγκαταστάσεις, υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες, στον βαθμό που οι εν λόγω διακρίσεις αιτιολογούνται με αντικειμενικά κριτήρια και τηρούν τις αρχές της ορθολογικότητας, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης.» «**9.3.** [...] **9.4** [...] **9.5** Ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι, πέραν του γεγονότος, ότι τυχόν μη συμμόρφωση από την πλευρά του με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 9, θα συνιστά Παράβαση (όπως ορίζεται στο Άρθρο 16 παρακάτω) για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, τυχόν τέτοια μη συμμόρφωση ενδέχεται να θεμελιώνει δικαίωμα για χρήστες του Λιμένα Πειραιά ή άλλα πρόσωπα που αποδεικνύουν έννομο συμφέρον, να ασκήσουν ένδικα βοηθήματα ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων, με τον τρόπο που προβλέπεται στον Κυρωτικό Νόμο, τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα ή/και σε άλλες κείμενες διατάξεις.»

IV. Άρθρο 10 της ΣΠ με τίτλο «Έσοδα Λιμένα και Τιμολογιακή Πολιτική»

Σύμφωνα με το άρθρο 10 «ΕΣΟΔΑ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ» προβλέπεται ότι: «**10.1** Ο ΟΛΠ, επιπλέον των τελών που επιβάλλονται σε Υπεργολάβους και Υποπαραχωρησιούχους οι οποίοι έχουν οριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 12, θα δικαιούται να επιβάλει, να χρεώνει και να εισπράττει τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών και τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών (συνολικά, τα Τέλη Λιμένα) ως αντίτιμο για τις προσφερόμενες από τον ίδιο υπηρεσίες, παρεπόμενες υπηρεσίες και παρεχόμενες υποδομές και ανωδομές, καθώς και για τη χρήση των Στοιχείων Παραχώρησης εντός του Χώρου του Λιμένα, με δικό του κίνδυνο και έξοδα, καθώς και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης. **10.2** Ως Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών θα νοείται κάθε πληρωμή από οποιαδήποτε χρέωση και οποιαδήποτε τέτοια χρέωση στους χρήστες λιμενικών υπηρεσιών ή παρεπομένων υπηρεσιών που παρέχονται εντός του Χώρου του Λιμένα. Όσον αφορά στην επιβολή Τελών Λιμενικών Υπηρεσιών, θα ισχύουν τα ακόλουθα: (α) Τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών πλοίων και των σχετικών υπηρεσιών μπορούν να αυξηθούν από τον ΟΛΠ σε σχέση με το τρέχον επίπεδο αυτών μόνο με την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, είτε μέσω τροποποίησης του τρέχοντος επιπέδου Τελών Λιμένα, είτε μέσω της επιβολής νέων τύπων Τελών Λιμένα·(β) Τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών για κάθε υπηρεσία εντός του Λιμένα Πειραιά, που παρέχεται χωρίς να υπάρχει ενδοπεριφερειακός / ενδολιμενικός, διαπεριφερειακός/διαλιμενικός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός, πρέπει να καθορίζονται με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και χωρίς διακρίσεις και θα προσδιορίζονται σε συνάρτηση με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αναπροσαρμόζει τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών αυτής της κατηγορίας συχνότερα από μία φορά ετησίως (γ) Ο ΟΛΠ θα λαμβάνει δεόντως υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες κατά τον καθορισμό των τελών για οποιοδήποτε υπηρεσίες, όπου υπάρχει ενδοπεριφερειακός, διαπεριφερειακός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός: (i) την ανταγωνιστική λειτουργία του Λιμένα Πειραιά και όλων των σχετικών υπηρεσιών· (ii) τη βελτίωση της βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας στον Λιμένα Πειραιά· και (iii) τη συνολική επικερδή λειτουργία των υπηρεσιών που παρέχονται από τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι τα εν λόγω τέλη υπηρεσιών αποτυπώνουν τον επαρκή και ισορροπημένο συνυπολογισμό αυτών των αρχών. (δ) Το Άρθρο 9.2 θα εφαρμόζεται στα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών. **10.3** Τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών περιλαμβάνουν οποιοδήποτε τέλος στους χρήστες του Λιμένα Πειραιά για τη χρήση των

Στοιχείων Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά οποιωνδήποτε ανωδομών, υποδομών ή κτιρίων) ή οποιωνδήποτε άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών οι οποίες (i) επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο σκαφών από τον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση σε αυτούς τους λιμένες, ή (ii) παρέχουν πρόσβαση στην εξυπηρέτηση επιβατών και φορτίων, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά λιμενικών τελών, τελών φορτίου, τελών χωρητικότητας, τελών πρόσδεσης και τελών ακυροβολιού). Σε ό,τι αφορά στην επιβολή Τελών Λιμενικών Υποδομών, θα ισχύουν τα ακόλουθα: (α) Τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών θα είναι ανάλογα με το κόστος, με το οποίο βαρύνεται ο ΟΛΠ για τη συμμόρφωσή του με τις υποχρεώσεις συντήρησης με βάση την παρούσα Σύμβαση, λαμβανομένου δεόντως υπόψη της νομικής φύσης των Στοιχείων Παραχώρησης και σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους· (β) Με την επιφύλαξη της ως άνω παραγράφου (α), ο ΟΛΠ μπορεί να ορίζει κατά την κρίση του τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών σύμφωνα με τη δική του εμπορική στρατηγική και το δικό του επενδυτικό πρόγραμμα· (γ) Τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών ενδέχεται να ποικίλουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που ισχύουν για τακτικούς χρήστες ή προκειμένου να δοθεί ώθηση στην αποδοτικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών, όμως τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τις εν λόγω διακυμάνσεις θα είναι εύλογα, αντικειμενικά, διαφανή και δεν θα περιέχουν διακρίσεις, (δ) Τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών μπορούν να ενσωματωθούν σε άλλα τέλη, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των Τελών Λιμενικών Υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό του Τέλους Λιμενικών Υποδομών παραμένει ευχερώς αναγνωρίσιμο από τους χρήστες του Λιμένα Πειραιά (ε) Τα Άρθρα 9.1 και 9.2 θα εφαρμόζονται στα Τέλη Λιμενικών Υποδομών· και (στ) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Άρθρο 10.2(α) θα εφαρμόζεται στα Τέλη Λιμενικών Υποδομών στο βαθμό που τα εν λόγω Τέλη Λιμενικών Υποδομών επιβάλλονται για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών πλοίων και των υποδομών που συνδέονται με τον Σταθμό Οχηματαγωγών πλοίων. **10.4** Δεν θα εισπράττονται Τέλη Λιμένα από τον ΟΛΠ για την είσοδο και την πρόσβαση στον Χώρο του Λιμένα ή/και στα Στοιχεία Παραχώρησης από (i) ασθενοφόρα, την Πυροσβεστική Υπηρεσία, την Αστυνομία, την Ακτοφυλακή, την Τελωνειακή Υπηρεσία και τις Ένοπλες Δυνάμεις, εφόσον τα εν λόγω πρόσωπα εισέρχονται στον Χώρο του Λιμένα και τον χρησιμοποιούν κατά την εκτέλεση δημόσιων υποχρεώσεων ή υπηρεσιών, ή από (ii) τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ σύμφωνα με το Άρθρο 2.4. Επιπλέον, δεν θα χρεώνονται Τέλη Λιμένα σε μεμονωμένα πρόσωπα για την πρόσβαση στον Χώρο του Λιμένα αποκλειστικά για λόγους συμμετοχής σε κοινωνικούς ή πολιτιστικούς σκοπούς ή για επισκέψεις σχετικές με αυτούς (π.χ. σε μουσεία, πλοία - μνημεία, κ.λπ.). **10.5** Το σύνολο των Τελών Λιμένα πρέπει: (α) να δημοσιεύεται εκ των προτέρων και να παραμένει επίκαιρο και διαθέσιμο στο κοινό προς εξέταση μετά από τη δημοσίευση (η δημοσίευση στην εταιρική ιστοσελίδα του ΟΛΠ, σε περίπτωση, ευχερώς αναγνωρίσιμη και προσβάσιμη θέση θα θεωρείται ότι εκπληρώνει τον εν λόγω σκοπό)· (β) να διατυπώνεται με διαφανείς και εύληπτους όρους, κανόνες και διαδικασίες συνεπείς με τις αρχές που παρατίθενται στο παρόν Άρθρο 10· και (γ) να επιβάλλεται σύμφωνα με τα προαναφερθέντα. **10.6** Ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι: (α) Τα Τέλη Λιμένα ενδέχεται να υπόκεινται σε ενδελεχή έλεγχο από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές, ιδιαιτέρως από τις αρχές ανταγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους περί ανταγωνισμού και τους αντιμονοπωλιακούς νόμους· και (β) τυχόν μη συμμόρφωση του ΟΛΠ με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 10, πέραν του ότι θα συνιστά Παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, ενδέχεται να θεμελιώσει δικαίωμα για χρήστες του Λιμένα Πειραιά ή πρόσωπα υπόχρεα για την καταβολή οποιωνδήποτε Τελών Λιμένα ή άλλα πρόσωπα που αποδεικνύουν έννομο συμφέρον, να ασκήσουν ένδικα βοηθήματα ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων, με τον τρόπο που προβλέπεται στον Κυρωτικό Νόμο, τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα ή/και σε άλλες κείμενες διατάξεις. **10.7** Ο ΟΛΠ δεν θα καταστρατηγεί τους περιορισμούς του παρόντος Άρθρου 10 και δεν μπορεί να επιβάλει οποιαδήποτε τέλη, χρεώσεις, μισθώματα ή άλλες υποχρεώσεις πληρωμής οποιασδήποτε μορφής ή περιγραφής αντί των Τελών Λιμένα ή/και να επιφέρει αποτελέσματα ισοδύναμα των Τελών Λιμένα, εκτός κι εάν συμμορφώνεται πλήρως με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 10. Με την επιφύλαξη των προαναφερθέντων και των διατάξεων των Άρθρων 9.1 και 9.2 και μόνο στο βαθμό που συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και των εφαρμοστέων νόμων, η παρούσα Σύμβαση δεν θα

περιορίσει το δικαίωμα του ΟΛΠ να επιβάλλει, κατά τη διακριτική του ευχέρεια, οποιαδήποτε τέλη, χρεώσεις και μισθώματα σχετικά με την εκμετάλλευση των Στοιχείων Παραχώρησης που δεν συνιστούν Τιμολογιακή Πολιτική Λιμένα.»

Σύμφωνα με τον από 5.4.2017 (αρ. πρωτ. 1100/25810/2017) Διεξοδικό κατάλογο Άρθρων που αναφέρονται σε «Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου (Ε.Δ.)» αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή του άρθρου 10.2 περ. α)² είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Οικονομικών, ενώ για η αναφορά στο άρθρο 10.4 του αρμοδίου φορέα αποτελεί γενική.

V. Τα ισχύοντα Τιμολόγια

Τα ακόλουθα τιμολόγια υιοθετήθηκαν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1.7 (γ) της Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι μετά την έναρξη ισχύος αυτής, κατά το έτος 2019 και βρίσκονται αναρτημένα στον ιστότοπο που διατηρεί η Ο.Λ.Π. Α.Ε. στο διαδίκτυο³. Ειδικότερα προβλέπονται τα ακόλουθα:

1) Ειδικά Τιμολόγια του 2019

Με το από 2019 Τιμολόγιο της Ο.Λ.Π. Α.Ε., με τίτλο «Ειδικά Τιμολόγια», προβλέπονται τέσσερα Ειδικά Τιμολόγια. Σύμφωνα με το «**Ειδικό τιμολόγιο 3 Δικαιωμάτων χρήσης λιμένα για φορτοεκφορτωτικές εργασίες παραχωρηθείσες προσωρινά σε τρίτους**», και την περίπτωση 7 με τίτλο «**Φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων, καθώς και παραδόσεις εμπορευμάτων και λοιπών ειδών σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, χωρίς συμμετοχή εργατών και μηχανικών μέσω του Ο.Λ.Π. Α.Ε.**» προβλέπεται ότι: «**ΕΙΔΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ 3 Δικαιωμάτων χρήσης λιμένα για φορτοεκφορτωτικές εργασίες παραχωρηθείσες προσωρινά σε τρίτους ... 7. Φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων, καθώς και παραδόσεις εμπορευμάτων και λοιπών ειδών σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, χωρίς συμμετοχή εργατών και μηχανικών μέσω του Ο.Λ.Π. Α.Ε.: α. Αμοιβή χρήσης λιμένα για κάθε είσοδο αυτοκινήτου μεταφορικής ικανότητας έως 10 τόνων: € 5. β. Αμοιβή χρήσης λιμένα για κάθε είσοδο αυτοκινήτου μεταφορικής ικανότητας άνω των 10 τόνων: € 10. γ. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης ετήσιας κάρτας σε αυτοκίνητα τα οποία εισέρχονται συχνά στη λιμενική περιοχή για φορτοεκφορτώσεις εφοδίων πλοίων και παραδόσεις λοιπών ειδών, αντί της καταβολής της προβλεπόμενης στο εδάφιο α' αμοιβής, με την οποία θα εισέρχονται στη λιμενική περιοχή, καταβάλλοντας τις κατωτέρω αμοιβές: Μεταφορική Ικανότητα Αυτοκινήτων Αξία Κάρτας σε € Έως 3 τόνους 300 Από 3 – 10 τόνους 400 « 10 τόνους και άνω 600 Σε εταιρίες που προμηθεύονται Ετήσιες Κάρτες Εισόδου για 4-6 αυτοκίνητα χορηγείται έκπτωση 10% στις αντίστοιχες τιμές της Ετήσιας Κάρτας και 20% στις εταιρίες που προμηθεύονται Ετήσιες Κάρτες για περισσότερα των 7 Η μη καταβολή του προβλεπόμενου κατά περίπτωση δικαιώματος συνεπάγεται τη χρέωση του υπόχρεου με το δεκαπλάσιο (10) του αντιστοίχου δικαιώματος. Οι ανωτέρω χρεώσεις επιβάλλονται και επί των εισερχόμενων τρακτόρων στη λιμενική περιοχή του Ο.Λ.Π. στην οποία εκτελούνται δρομολόγια ακτοπλοϊκών γραμμών και δεν ταξιδεύουν.».**

Το ανωτέρω τιμολόγιο προβλεπόταν και σύμφωνα με από 15.10.2010 Ειδικά Τιμολόγια, δυνάμει της υπ' αρ. 180/29.9.2010 αποφάσεως του Δ.Σ. της Ο.Λ.Π. Α.Ε. «Τιμολογιακή πολιτικής της Ο.Λ.Π. Α.Ε. από την

² «Τα Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών πλοίων και των σχετικών υπηρεσιών μπορούν να αυξηθούν από τον ΟΛΠ σε σχέση με το τρέχον επίπεδο αυτών μόνο με την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, είτε μέσω τροποποίησης του τρέχοντος επιπέδου Τελών Λιμένα, είτε μέσω της επιβολής νέων τύπων Τελών Λιμένα.»

³ Βλ. <https://www.olp.gr/el/services-2/regulations-and-invoices>

1-10-2010 Αναμόρφωση Κανονισμών.» (ΦΕΚ Β' 1643/14.8.2010), όπως τούτα τροποποιήθηκαν με την υπ' αρ. 66/29.3.2013 απόφαση του ΔΣ της Ο.Λ.Π. Α.Ε. με θέμα «Τροποποίηση – συμπλήρωση των διατάξεων του 1^{ου} Ειδικού Τιμολογίου του Κανονισμού για εργασίες φορτοεκφόρτωσης Διακίνησης Αποθήκευσης και Παροχής Υπηρεσιών προς επιβάτες και οχήματα του ΟΛΠ ΑΕ». Συγκεκριμένα, προβλέπουν τα εξής: «7. Φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων καθώς και παραδόσεις εμπορευμάτων και λοιπών ειδών σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, χωρίς συμμετοχή εργατών και μηχανικών μέσων του Ο.Λ.Π. Α.Ε.: α. Αμοιβή χρήσης λιμένα για κάθε είσοδο αυτοκινήτου μεταφορικής ικανότητας έως 10 τόνων: € 3. β. Αμοιβή χρήσης λιμένα για κάθε είσοδο αυτοκινήτου μεταφορικής ικανότητας άνω των 10 τόνων: € 6. γ. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης ετήσιας κάρτας σε αυτοκίνητα τα οποία εισέρχονται συχνά στη λιμενική περιοχή για φορτοεκφορτώσεις εφοδίων πλοίων και παραδόσεις λοιπών ειδών, αντί της καταβολής της προβλεπόμενης στο εδάφιο α' αμοιβής, με την οποία θα εισέρχονται στη λιμενική περιοχή, καταβάλλοντας τις κατωτέρω αμοιβές: Μεταφορική Ικανότητα Αυτοκινήτων Αξία Κάρτας σε € Έως 3 τόνους 300 €, Από 3 – 10 τόνους 400 €, 10 τόνους και άνω 600€. Σε εταιρίες που προμηθεύονται Ετήσιες Κάρτες Εισόδου για 4-6 αυτοκίνητα χορηγείται έκπτωση 10% στις αντίστοιχες τιμές της Ετήσιας Κάρτας και 20% στις εταιρίες που προμηθεύονται Ετήσιες Κάρτες για περισσότερα των 7 αυτοκινήτων. Η μη καταβολή του προβλεπόμενου κατά περίπτωση δικαιώματος συνεπάγεται τη χρέωση του υπόχρεου με το δεκαπλάσιο (10) του αντιστοίχου δικαιώματος. Οι ανωτέρω χρεώσεις επιβάλλονται και επί των εισερχόμενων τρακτόρων στη λιμενική περιοχή του Ο.Λ.Π. στην οποία εκτελούνται δρομολόγια ακτοπλοϊκών γραμμών και δεν ταξιδεύουν.»

2) Κανονισμός Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια Δεξαμενών

Με τον από Μαρτίου 2019 Κανονισμό Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Τιμολογίων Δεξαμενών της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (εφεξής τα «Τιμολόγια Δεξαμενών»), ορίζεται ο δεξαμενισμός, η χρήση και πρόσβαση στις Δεξαμενές της Ο.Λ.Π.Α.Ε. εκ μέρους των πλοίων και των υπεργολάβων αλλά και οι χρεώσεις για τη χρήση υποδομής και υπηρεσιών. Σύμφωνα με το άρθρο 22 προβλέπεται ότι: «ΑΡΘΡΟ 22 Έννοια Τακτικών-Έκτακτων – Ειδικών χρεώσεων. 1. [...]. 2. [...] 3. Ειδικές χρεώσεις είναι αυτές που βαρύνουν κάθε δεξαμενιζόμενο πλοίο και αφορούν στην είσοδο και εργασία των εργοληπτών και στον καθαρισμό των δεξαμενών.»

Σύμφωνα με το άρθρο 27 ορίζει ειδικότερα για τις ως άνω ειδικές χρεώσεις ότι: «ΑΡΘΡΟ 27 Ειδικές χρεώσεις 1. Καταβάλλονται αφενός για την είσοδο και τη χρησιμοποίηση των δεξαμενών από ιδιωτικά συνεργεία επιλογής του πλοιοκτήτη και αφετέρου για τον καθαρισμό των δεξαμενών από απορρίμματα, προερχόμενα από τις επί του πλοίου ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 14 παρ. 7 του παρόντος κανονισμού. 2. Οι ειδικές χρεώσεις χρήσης της δεξαμενής υπολογίζονται συνολικά σε ποσοστό 35% επί του ημερήσιου μισθώματος της δεξαμενής για κάθε ημέρα παραμονής του πλοίου σε αυτή και καταβάλλονται από τον υπόχρεο καταβολής των χρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε. για το πλοίο. 3. Δεν υπάρχει δικαίωμα έκπτωσης σε περίπτωση κωλύματος των ιδιωτικών συνεργείων, ή αδυναμίας εργασίας στα ύφαλα για οποιοδήποτε λόγο που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του Ο.Λ.Π. . 4. Οι ανωτέρω χρεώσεις υπολογίζονται επί του διαμορφωμένου, κατά περίπτωση, ημερήσιου μισθώματος (απλό, με έκπτωση, με προσαύξηση ή επιβάρυνση καθυστέρησης εξόδου). 5. Απαλλαγή υφίσταται σε περίπτωση δέσμευσης της δεξαμενής και σε περίπτωση που προβλέπεται μη καταβολή ημερήσιου μισθώματος στον παρόντα κανονισμό.»

Τέλος, με το άρθρο 31, ορίζονται οι υπόχρεοι πληρωμής των Δικαιωμάτων, και συγκεκριμένα προβλέπεται ότι: «ΑΡΘΡΟ 31 Υπόχρεοι Πληρωμής των Δικαιωμάτων Δεξαμενισμού 1. Υπόχρεοι για την καταβολή στον Ο.Λ.Π. όλων των προβλεπόμενων από τον παρόντα κανονισμό χρεώσεων, που βαρύνουν και παρακολουθούν το ναυπηγήμα, είναι οι πλοιοκτήτες, διαχειριστές, εφοπλιστές ή εκπρόσωποι αυτών, ο κατά το χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης ναυτικός πράκτορας ή ο ενεργήσας ως 42 νόμιμος

εκπρόσωπος του ναυπηγήματος, ευθυνόμενοι έκαστος αλληλεγγύως και εις ολόκληρο. 2. Κατά την υποβολή της αίτησης δεξαμενισμού θα πρέπει να δηλώνεται ο υπόχρεος προς πληρωμή, σε βάρος του οποίου εκδίδονται και τα σχετικά τιμολόγια, χωρίς να υπολείπεται η ευθύνη των προαναφερόμενων φυσικών ή νομικών προσώπων, σε περίπτωση αθέτησης των οικονομικών υποχρεώσεων του πλοίου.».

Το ανωτέρω τιμολόγιο αντιστοιχεί στον από 15.10.2010 «Κανονισμό Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια Δεξαμενών», ο οποίος είχε υιοθετηθεί δυνάμει της υπ' αρ. 180/29.9.2010 αποφάσεως του Δ.Σ. της ΟΛΠ ΑΕ «Τιμολογιακή πολιτικής της Ο.Λ.Π. Α.Ε. από την 1-10-2010 Αναμόρφωση Κανονισμών.» (ΦΕΚ Β' 1643/14.8.2010). Στον ανωτέρω από 15.10.2010 Κανονισμό της ΟΛΠ, υπάρχουν αντίστοιχες διατάξεις στο αντίστοιχο άρθρο 27 «Ειδικές χρεώσεις», και 31 «Υπόχρεοι Πληρωμής των Δικαιωμάτων Δεξαμενισμού».

3) Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του από 2019 Κανονισμού με τίτλο «Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π.» (εφεξής τα «Τιμολόγια Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης»), προβλέπεται ότι με αυτόν «ρυθμίζονται θέματα διάθεσης επισκευαστικών θέσεων στην κατά νόμο θαλάσσια περιοχή της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς» Α.Ε. (στο εξής αναφερόμενη ως Ο.Λ.Π.), η οποία έχει χαρακτηριστεί ως επισκευαστική ζώνη, τις επιβαλλόμενες χρεώσεις και λοιπά συναφή θέματα.».

Σύμφωνα με το άρθρο 6 προβλέπονται οι ειδικότερες απαγορεύσεις και περιορισμού για την διενέργεια εργασιών στους επισκευαστικούς χώρους της ΟΛΠ ΑΕ, και συγκεκριμένα, στην παρ. Ε προβλέπεται ότι: «[...] Ε. Κατόπιν υποβολής αίτησης και έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας μπορούν να χρησιμοποιούνται ιδιωτικοί χερσαίοι αυτοκίνητοι γερανοί ή άλλα παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα, καθώς και πλωτοί γερανοί για εξυπηρέτηση των επισκευαζόμενων ή μετασκευαζόμενων ναυπηγημάτων. Η έγκριση αυτή παρέχεται περιοριστικά για περιοχές που βρίσκονται μακριά από την εμβέλεια των γερανών που χρησιμοποιεί ο Ο.Λ.Π. Η υποχρέωση καταβολής των προβλεπόμενων από το άρθρο 8, περιπτ. ΙΙ, χρεώσεων αρχίζει για μεν τους αυτοκίνητους γερανούς και τα λοιπά παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα με την είσοδό τους στους χώρους του Ο.Λ.Π., για δε τους πλωτούς γερανούς μόνο με την εκτέλεση εργασίας. Οι χρεώσεις των πλωτών γερανών υπολογίζονται μόνο για τις ημέρες που εκτελείται εργασία ενώ των λοιπών μηχανημάτων όταν αυτά σταθμεύουν σε χώρους του Ο.Λ.Π., ανεξαρτήτως εάν χρησιμοποιούνται ή όχι για την εκτέλεση εργασιών.»

Ακολούθως, με το άρθρο 8, προβλέπονται οι χρεώσεις για τη χρήση της υποδομής, και συγκεκριμένα ότι: «ΑΡΘΡΟ 8 Ι. Κανονικές χρεώσεις 1. Προσόρμιση [...]. 2. Παραβολή. [...]. 3. Πρυμνοδέτηση και Παραβολή Έξωθι ετέρου πλοίου [...]. 4. Αυθαίρετη Παραμονή [...]. 5. Χρεώσεις προκρατήσεων θέσεων [...] ΙΙ. Λοιπές Χρεώσεις 1. Οι ιδιωτικοί χερσαίοι αυτοκίνητοι γερανοί ή άλλα παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα χρεώνονται με ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος και εκτέλεσης εργασιών ευρώ (€)19,50. 2. Οι ιδιωτικοί πλωτοί γερανοί χρεώνονται με ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος και εκτέλεσης εργασιών ευρώ (€) 91,00. 3. Πλωτά ναυπηγήματα (φορτηγίδες κ.λ.π.) της παρ.3 του άρθρου 7 επιβαρύνονται για κάθε μήνα αδιαίρετο και ανάλογα με το μήκος τους με τις ακόλουθες χρεώσεις: τα μήκους έως 100 μέτρα, 3.000,00 € ανά μήνα, τα μήκους άνω των 100 μέτρων 30,00 € ανά μέτρο / ανά μήνα.».

Το δε άρθρο 11 παρ. 1 του ίδιου Κανονισμού ορίζει ότι: «ΑΡΘΡΟ 11 Υπόχρεοι για την καταβολή των προβλεπόμενων χρεώσεων 1. Υπόχρεοι για την καταβολή στον Ο.Λ.Π. των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κανονισμό πάσης φύσεως χρεώσεων, που βαρύνουν και παρακολουθούν το ναυπήγημα, είναι ο πλοιοκτήτης, ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής, ο κατά τον χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης

ναυτικός πράκτορας ή ο ενεργήσας ως νόμιμος αντιπρόσωπος του ναυπηγήματος, ευθυνόμενοι έκαστος «αλληλεγγύως και εις ολόκληρον» [...].».

Το ανωτέρω τιμολόγιο αντιστοιχεί στον από 15.10.2010 «Κανονισμό και Τιμολόγια επί πλοίων/πλωτών Ναυπηγημάτων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Περιοχή της ΟΛΠ ΑΕ», ο οποίος είχε υιοθετηθεί δυνάμει της υπ' αρ. 180/29.9.2010 απόφασης του Δ.Σ. της ΟΛΠ ΑΕ «Τιμολογιακή πολιτικής της Ο.Λ.Π. Α.Ε. από την 1-10-2010 Αναμόρφωση Κανονισμών.» (ΦΕΚ Β' 1643/14.8.2010), όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αρ. 77/28.3.2011 απόφαση του ΔΣ της ΟΛΠ ΑΕ με θέμα «Τροποποίηση των διατάξεων του «Κανονισμού και Τιμολόγια Χρεώσεων επί Πλοίων/Πλωτών Ναυπηγημάτων στη Λιμενική Περιοχή της ΟΛΠ Α.Ε.» και του Τιμολογίου Νο 5 – Χρήσης Λιμένος και Παροχής Υπηρεσιών προς Επιβάτες του Άρθρου 26 του «Κανονισμού και Τιμολόγια για Εργασίες Φορτοεκφόρτωσης – Διακίνησης – Αποθήκευσης Εμπορευμάτων και Παροχής Υπηρεσιών προς Επιβάτες και Οχήματα», που εγκρίθηκαν με την αρ. 180/29-09-2010 απόφαση Δ.Σ./Ο.Λ.Π. Α.Ε. και δημοσιεύτηκαν στο αρ. 1643/ Β'/14-10-2010 Φ.Ε.Κ.»(ΦΕΚ Β' 853/16.5.2011).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κανονισμού αυτού, οριζόταν το αντικείμενό του, το οποίο αντιστοιχεί στο άρθρο 1 του νεότερου από Μαρτίου 2019 Κανονισμού. Με το αντίστοιχο άρθρο 6, ορίζονταν στην παρ. 5 ότι: «5. Κατόπιν υποβολής αίτησης και έγκριση της αρμοδίας υπηρεσίας μπορούν να χρησιμοποιούνται ιδιωτικοί χερσαίοι αυτοκίνητοι γερανοί ή άλλα παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα, καθώς και πλωτοί γερανοί για εξυπηρέτηση των επισκευαζόμενων ή μετασκευαζόμενων ναυπηγημάτων. Η έγκριση αυτή παρέχεται περιοριστικά για περιοχές που βρίσκονται μακριά από την εμβέλεια των γερανών που χρησιμοποιεί ο Ο.Λ.Π. Η υποχρέωση καταβολής των προβλεπόμενων από το άρθρο 8, περιπτ. II, χρεώσεων αρχίζει για μεν τους αυτοκίνητους γερανούς και τα λουπά παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα με την είσοδό τους στους χώρους του Ο.Λ.Π., για δε τους πλωτούς γερανούς μόνο με την εκτέλεση εργασίας. Οι χρεώσεις των πλωτών γερανών υπολογίζονται μόνο για τις ημέρες που εκτελείται εργασία ενώ των λουπών μηχανημάτων όταν αυτά σταθμεύουν σε χώρους του Ο.Λ.Π., ανεξαρτήτως εάν χρησιμοποιούνται ή όχι για την εκτέλεση εργασιών. 6. Μετά από έγκριση των αρμόδιων υπηρεσιών του Ο.Λ.Π. μπορεί να επιτραπεί η είσοδος στη χερσαία λιμενική περιοχή σε ιδιωτικά μηχανήματα (π.χ. αεροσυμπιεστές, ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή άλλα μηχανήματα ξηράς τα οποία χρησιμοποιούνται στην εξυπηρέτηση των εργασιών επισκευής ή δεξαμενισμού των πλοίων), για τα οποία καταβάλλονται οι προβλεπόμενες από το άρθρο 8, περιπτ. II χρεώσεις.».

Τέλος, με το άρθρο 8 περ. II οριζόταν «II. Λοιπές Χρεώσεις 1. Οι ιδιωτικοί χερσαίοι αυτοκίνητοι γερανοί ή άλλα παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα χρεώνονται με ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος και εκτέλεσης εργασιών ευρώ (€) 15,00. 2. [...]. 3. [...]. 4. [...]». Τέλος, με το άρθρο 11 του ανωτέρω Κανονισμού ορίζετο : «Άρθρο 11 Υπόχρεοι για την καταβολή των προβλεπόμενων χρεώσεων 1. Υπόχρεοι για την καταβολή στον Ο.Λ.Π. των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κανονισμό πάσης φύσεως χρεώσεων, που βαρύνουν και παρακολουθούν το ναυπήγημα, είναι ο πλοιοκτήτης, ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής, ο κατά τον χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης ναυτικός πράκτορας ή ο ενεργήσας ως νόμιμος αντιπρόσωπος του ναυπηγήματος, ευθυνόμενοι έκαστος «αλληλεγγύως και εις ολόκληρον. 2 [...]. 3. [...]. 4[...] »

Γ. Πραγματικά Γεγονότα

Την 22α Ιουλίου 2020 ο ΣΕΝΑΒΙ υπέβαλε καταγγελία ενώπιον της Αρχής σχετικά με φερόμενη καταχρηστική χρέωση (είσπραξη τέλους) από την Ο.Λ.Π. Α.Ε., κατά την είσοδο μηχανημάτων και οχημάτων μεταφοράς προσωπικού και υλικού εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Πειραιά, για την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, προσκομίζοντας παράλληλα, ως συνημμένα, σχετικά αντίγραφα των αναφερόμενων χρεώσεων.

Πιο συγκεκριμένα, αναφέρονται στα Ειδικά Τιμολόγια της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (Πειραιάς 2019) και στις προβλεπόμενες σε αυτά χρεώσεις (Περίπτωση 7) για τις φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων, καθώς και παραδόσεις εμπορευμάτων και λοιπών ειδών σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, χωρίς συμμετοχή εργατών και μηχανικών μέσων της Ο.Λ.Π. Α.Ε., στις ειδικές χρεώσεις του άρθρου 27 του Κανονισμού Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης και Τιμολόγια Δεξαμενών της Ο.Λ.Π. Α.Ε. καθώς και στον Κανονισμό και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π..

Εν συνεχεία, ισχυρίζονται πως *“οι χρεώσεις αυτές επιβάλλονται και αφορούν τον πλοιοκτήτη και όχι τα συνεργεία επισκευής”* καθώς και ότι *“η χρέωση εισόδου των οχημάτων επιβάλλεται για κάθε μία είσοδο του ίδιου οχήματος σε χώρο επισκευής, ακόμα και εάν το ίδιο όχημα εισέρχεται πολλές φορές στο χώρο και μάλιστα ακόμη και στις περιπτώσεις που εισέρχεται κενό φορτίου.”*. Περαιτέρω, αναφέρουν ότι οι χρεώσεις εισόδου των οχημάτων στους χώρους επισκευής πλοίων ισχύουν κατά παράβαση των Κανονισμών της ΟΛΠ ΑΕ, καθώς και ότι επιβλήθηκαν το πρώτον από την ιδιωτικοποιημένη Ο.Λ.Π. Α.Ε., αφού κατά το παρελθόν ουδέποτε είχαν ισχύσει αντίστοιχες χρεώσεις.

Επιπροσθέτως, καταλήγουν ότι οι χρεώσεις είναι υπέρμετρες και επιβάλλονται παράνομα και καταχρηστικά στα συνεργεία των ναυπηγοεπισκευαστών διότι δεν εμπίπτουν στην περίπτωση 7 των Ειδικών Τιμολογίων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. που αφορά σε φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων, καθώς και παραδόσεις εμπορευμάτων και λοιπών ειδών σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών και ως εκ τούτου παραβιάζεται από την Ο.Λ.Π. Α.Ε. το άρθρο 9 της Σύμβασης Παραχώρησης. Όσον αφορά δε, στις χρεώσεις για την είσοδο των συνεργείων για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στις δεξαμενές, διατείνονται πως αυτές ανέρχονται στο 35% του εκάστοτε κόστους χρήσης των δεξαμενών και ότι τα συνεργεία επισκευών δεν είναι υπόχρεα για την καταβολή τους.

Σε κάθε περίπτωση, οι καταγγέλλοντες θεωρούν πως η διάθεση μηχανημάτων, προσωπικού και υλικών εμπεριέχεται στην εκμίσθωση των ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών από την Ο.Λ.Π. Α.Ε. και επομένως καταχρηστικώς αναζητούνται *“τέλη”*, όπως αναφέρεται, από τα συνεργεία επισκευών κατά την είσοδο των οχημάτων ενώ προβαίνουν σε μνεία του άρθρου 10 της Σύμβασης Παραχώρησης και στα Τέλη Λιμένα, τα οποία χωρίζονται σε Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών και Τέλη Λιμενικών Υποδομών. Ένεκα των ανωτέρω, θεωρούν ότι οι επιβαλλόμενες χρεώσεις *“δεν εμπίπτουν σε καμία εκ των δύο περιπτώσεων Τελών Λιμένα και δεν ερείδονται σε διάταξη της Σύμβασης Παραχώρησης ή έστω τούτων των Κανονισμών της Ο.Λ.Π. Α.Ε.”*.

Τέλος, ισχυρίζονται ότι μόνο για τους ιδιωτικούς χερσαίους αυτοκινούμενους γεραμούς ή παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα για την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών στα πλοία προβλέπεται χρέωση 19,50 ευρώ ημερήσιου αδιαίρετου δικαιώματος χρήσεως λιμένα και εκτέλεσης εργασιών ύψους ενώ αναφέρουν ότι οι μικροί γερανοί σταθερά εγκατεστημένοι επί των ιδιωτικών οχημάτων μεταφοράς (παπαγαλάκια) δεν περιλαμβάνονται στα ανωτέρω περιγραφόμενα ανυψωτικά μηχανήματα.

Στις 12 Οκτωβρίου 2020, στην επιστολή τους προς το Λιμεναρχείο Πειραιά, ο ΣΕΝΑΒΙ, ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Ναυπηγών Περάματος και η Ένωση Βιοτεχνών, Εργοδοτών, Μηχανουργών Πειραιά, αναφέρουν πως τους επιβάλλεται τέλος εισόδου ποσού 5 έως 10 ευρώ ή 19 ευρώ συν ΦΠΑ, ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του οχήματος. Περαιτέρω, επισημαίνουν ότι αυτό το τέλος δεν προβλέπεται ούτε στη νομοθεσία ούτε στους Κανονισμούς της Ο.Λ.Π. Α.Ε., διότι τέτοια τέλη επιβάλλονται μόνο σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών. Μάλιστα, όπως αναφέρουν τα σχετικά παραστατικά εκδίδονται από τη Διεύθυνση Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας της Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Στις 26 Οκτωβρίου 2020 κοινοποιήθηκε στην Αρχή εξώδικη πρόσκληση - δήλωση - γνωστοποίηση της Ένωσης Βιοτεχνών, Εργοδοτών, Μηχανουργών Πειραιά προς την Ο.Λ.Π. Α.Ε., αναφερόμενη στην επιβολή τέλους/δικαιώματος χρήσης του λιμένα επί των οχημάτων τους. Ειδικότερα, όπως

περιγράφεται, καλούνται να καταβάλλουν δικαίωμα εισόδου για το ίδιο όχημα, το οποίο ενδέχεται να εισέλθει στον λιμένα, δύο, τρεις ή και παραπάνω φορές, την ημέρα. Περαιτέρω, αναφερόμενοι στην πρόβλεψη του Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ περί χρέωσης με ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος και εκτέλεσης εργασιών ευρώ (€) 19,50, τονίζουν ότι επιβάλλεται επί των οχημάτων ιδιωτών επισκευαστών, εντός της ίδιας ημέρας και για το ίδιο όχημα, επαναλαμβανόμενη χρέωση, με αποτέλεσμα να πληρώνουν όχι άπαξ αλλά για κάθε φορά που εισέρχονται εντός της ημέρας. Εν συνεχεία, επικαλούνται το άρθρο 11 παρ. 1 του ως άνω Κανονισμού, στο οποίο περιγράφονται οι υπόχρεοι προς πληρωμή και διερωτώνται εάν η ίδια χρέωση επιβάλλεται δις, ήτοι και στους εισερχόμενους με οχήματα προς εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών και στους υπόχρεους του άρθρου 11 παρ. 1, οι οποίοι είναι ο πλοιοκτήτης, ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής, ο κατά τον χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης ναυτικός πράκτορας ή ο ενεργήσας ως νόμιμος αντιπρόσωπος του ναυπηγήματος. Επιπλέον, διατείνονται ότι τα οχήματά τους δεν είναι οχήματα ακτοπλοΐας καθώς και ότι αντικείμενο εργασίας τους αποτελεί η επισκευή και όχι η φορτοεκφόρτωση, με αποτέλεσμα να θεωρούν ότι δεν εμπίπτουν σε καμία από τις περιπτώσεις των Ειδικών Τιμολογίων του 2019 της Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Στις 11 Νοεμβρίου 2020, ο ΣΕΝΑΒΙ, με επιστολή του προς την Αρχή, απέστειλε έγγραφες καταγγελίες διαφόρων ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων σχετικών με το ζήτημα, ενώ αναφέρθηκε και σε φερόμενη επιβολή προστίμου εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε. στο δεκαπλάσιο για το κάθε τέλος κουπονιού εισόδου.

Στις 30 Νοεμβρίου 2020, κοινοποιήθηκε και στην Αρχή, εξώδικη απάντηση - δήλωση - γνωστοποίηση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. προς την Ένωση Βιοτεχνών, Εργοδοτών, Μηχανουργών Πειραιά, σε απάντηση της από 26.10.2020 εξώδικης δήλωσης της τελευταίας.

Η ΟΛΠ ΑΕ ισχυρίζεται πως το εν λόγω τέλος εισόδου ίσχυε ήδη από την 01.04.2011 ως προς τον τρόπο υπολογισμού και τους όρους πληρωμής, σύμφωνα με τον Κανονισμό και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π. Α.Ε., ο οποίος επικυρώθηκε με τη Σύμβαση Παραχώρησης, ενώ ο Κανονισμός “Ειδικά Τιμολόγια” ίσχυε από τις 29.04.2013. Εν συνεχεία, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναφέρει ότι η επιβολή των τελών και η είσπραξη αυτών αποτελεί νόμιμο δικαίωμα της Ο.Λ.Π. Α.Ε., το οποίο είναι συμβατό με τη Σύμβαση Παραχώρησης και τον Ν. 4404/2016. Όσον αφορά δε, στις περιγραφόμενες από την Ένωση Βιοτεχνών, Εργοδοτών, Μηχανουργών Πειραιά, χρεώσεις, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. διατείνεται ότι αφορούν διαφορετικού είδους υπηρεσίες και ειδικότερα αναφέρει ότι αφενός η χρέωση επί των ιδιωτικών χερσαίων αυτοκίνητων γερανών είναι μία και ενιαία για κάθε αδιαίρετη ημέρα και επιβάλλεται ανά εκάστη ημέρα και ανά διερχόμενο μηχάνημα κάθε εταιρείας, αφετέρου δε ότι η χρέωση του άρθρου 8 παρ. ΙΙ του Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ έχει διαφορετικό πεδίο εφαρμογής από το άρθρο 11 του ίδιου Κανονισμού. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ΟΛΠ ΑΕ, οι χρεώσεις του άρθρου 11 αφορούν μεταξύ άλλων στα μηχανήματα επί του πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος, με αποτέλεσμα υπόχρεος προς πληρωμή να είναι ο πλοιοκτήτης ή ο ναυτικός πράκτορας, ενώ οι χρεώσεις του άρθρου 8 παρ. ΙΙ αφορούν σε ιδιωτικούς χερσαίους γερανούς που εκτελούν χερσαίες εργασίες και υπόχρεη προς πληρωμή είναι η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρεία.

Περαιτέρω, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. προβαίνει στη διάκριση των επιβαλλόμενων χρεώσεων και των υποχρεών, ανάλογα εάν επιβάλλονται δυνάμει του Κανονισμού “Ειδικά Τιμολόγια” ή του Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στην παρ. 7 του Ειδικού Τιμολογίου 3, η οποία τονίζει ότι επιβάλλεται σε ΙΧ οχήματα και φορτηγά και όχι σε χερσαίους γερανούς ή και ανυψωτικά μηχανήματα σε αντίθεση με την χρέωση του άρθρου 8 παρ. ΙΙ του Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ η οποία επιβάλλεται στους χερσαίους γερανούς που διενεργούν επισκευή.

Στις 27 Νοεμβρίου 2020 η Αρχή απέστειλε επιστολή παροχής απόψεων και στοιχείων προς την ΟΛΠ ΑΕ αναφορικά με την επιβολή τέλους εισόδου στις πύλες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Ειδικότερα, η Αρχή αιτήθηκε τα ακόλουθα: (α) τις απόψεις της Ο.Λ.Π Α.Ε. επί του ισχυρισμού του ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ., του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος και της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά περί καταχρηστικής και παράνομης επιβολής του τέλους εισόδου μηχανημάτων και οχημάτων μεταφοράς προσωπικού και υλικών εντός χερσαίας λιμενικής ζώνης για την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, (β) τις απόψεις της επί του ισχυρισμού ότι «η εκμίσθωση Ν/Ε υποδομών από την Ο.Λ.Π.Α.Ε. για την εκτέλεση Ν/Ε εργασιών περιλαμβάνει και την μεταφορά στο χώρο εργασίας προσωπικού και των απαραίτητων υλικών και μηχανημάτων», και προς τούτο «δεν προβλέπεται στον Κανονισμό της ΟΛΠ ΑΕ η επιβολή τέλους για τη μεταφορά προσωπικού, υλικών και μηχανημάτων στους επισκευαστικούς χώρους», (γ) τις απόψεις της αναφορικά με το ποιοι είναι υπόχρεοι καταβολής του τέλους εισόδου στις πύλες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, με ποια νομική βάση επιβάλλεται το εν λόγω τέλος, επί τη βάσει ποίου Κανονισμού Τελών της Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς και από ποια Διεύθυνση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. εκδίδεται το σχετικό τιμολόγιο, (δ) τις απόψεις της σχετικά με τα καταγγελλόμενα περί επιβολής του αυτού τέλους για κάθε διέλευση του ίδιου οχήματος και όχι τέλος άπαξ στο ίδιο όχημα που εισέρχεται παραπάνω από μία φορές, (ε) τις απόψεις της αναφορικά με τα - διά μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας- προκύπτοντα ως προαπαιτούμενα για τη χορήγηση άδειας εισόδου στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, για το επιβαλλόμενο – 10πλάσιο του τέλους εισόδου πρόστιμο σε περίπτωση μη προσκόμισης του τέλους εισόδου Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς και επί τη βάσει ποιας νομικής βάσης και ποίου Κανονισμού επιβάλλεται το ως άνω πρόστιμο. Τέλος, ζητήθηκε από την ΟΛΠ ΑΕ (στ) η προσκόμιση των αναφερόμενων Κανονισμών και (ζ) η προσκόμιση των εσόδων της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ήτοι τελών ή προστίμων, από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τα τελευταία οκτώ (8) έτη.

Στις 16 Δεκεμβρίου 2020 η ΟΛΠ ΑΕ απέστειλε προς την Αρχή την απαντητική της επιστολή, υποστηρίζοντας τις θέσεις σας, οι οποίες συνοπτικά έχουν ως ακολούθως: το σύστημα χρέωσης (τρόπος χρέωσης, υπόχρεοι προς πληρωμή και κατηγορίες οχημάτων) εκ των ανωτέρω Κανονισμών δεν είναι αντίθετο με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης και το Ν. 4404/2016 ενώ και η επιβολή των αναφερόμενων τελών ίσχυαν προ της ιδιωτικοποίησης της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και ειδικότερα ο μεν Κανονισμός και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ ΑΕ ισχύει από 1.4.2011, ο δε Κανονισμός Ειδικά Τιμολόγια, από 29.04.2013. Περαιτέρω, αναφέρεται ότι είναι προσδιορισμένο στους Κανονισμούς σε ποιες περιπτώσεις είναι υπόχρεος ο πλοιοκτήτης και σε ποιες οι εταιρείες επισκευής και οι τρίτοι ενώ, όσον αφορά στην ειδική χρέωση 35% αυτή συνιστά χρέωση ποσοστού 35% επί του ημερήσιου μισθώματος για τη χρήση της δεξαμενής για εκάστη ημέρα και καταβάλλεται από τον υπόχρεο καταβολής των αντίστοιχων χρεώσεων για το πλοίο.

Επί του ισχυρισμού του ΣΕΝΑΒΙ ότι «η εκμίσθωση Ν/Ε υποδομών από την Ο.Λ.Π.Α.Ε. για την εκτέλεση Ν/Ε εργασιών περιλαμβάνει και την μεταφορά στο χώρο εργασίας προσωπικού και των απαραίτητων υλικών και μηχανημάτων», και προς τούτο «δεν προβλέπεται στον Κανονισμό της ΟΛΠ ΑΕ η επιβολή τέλους για τη μεταφορά προσωπικού, υλικών και μηχανημάτων στους επισκευαστικούς χώρους», η ΟΛΠ ΑΕ επισημαίνει ότι η έννομη σχέση της μίσθωσης της λιμενικής υποδομής που αφορά στη χρήση της λιμενικής υποδομής διαφέρει από την έννομη σχέση επί της οποίας επιβάλλεται τέλος εισόδου για κάθε εισερχόμενο όχημα/μηχάνημα που αφορά στη διέλευση/είσοδο στο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

Σχετικά δε, με τα υπόχρεα προς καταβολή του τέλους πρόσωπα, η ΟΛΠ ΑΕ προβαίνει σε διαχωρισμό των επιβαλλόμενων χρεώσεων δυνάμει αφενός του άρθρου 8 παρ. ΙΙ του Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΟΛΠ ΑΕ και αφετέρου της παρ. 7 του Ειδικού Τιμολογίου 3 και αναφέρει ότι το παραστατικό είσπραξης και το κουπόνι αντίστοιχα εκδίδονται από το Τμήμα Εσόδων της ΟΛΠ ΑΕ. Στην πρώτη περίπτωση, υπόχρεη προς καταβολή του τέλους είναι η εταιρεία που κέκτηται τον χερσαίο

αυτοκίνητο γερανό ανά εκάστη ημέρα και ανά διερχόμενο μηχάνημα, ενώ όσον αφορά στη χρέωση της παρ. 7 του Ειδικού Τιμολογίου 3 η ΟΛΠ ΑΕ διευκρινίζει ότι δεν επιβάλλεται επί χερσαίων γερανών, αλλά επί οποιουδήποτε άλλου οχήματος που εισέρχεται στο χώρο της ναυπηγοεπισκευής καθώς και ότι απαιτείται για την είσοδο η παραλαβή κουπονιού από το Τμήμα Εσόδων της ΟΛΠ ΑΕ.

Επιπροσθέτως, η ΟΛΠ ΑΕ καθιστά σαφές ότι το δεκαπλάσιο του τέλους εισόδου προβλέπεται στην παρ. 7 του Ειδικού Τιμολογίου 3 του Κανονισμού ΟΛΠ ΑΕ “ΕΙΔΙΚΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2019” και επιβάλλεται αποκλειστικά στην περίπτωση μη πληρωμής του προβλεπόμενου τέλους.

Τέλος, επισυνάπτονται καταστάσεις εσόδων από τις υπηρεσίες Χρήση λιμένων αυτοκινήτων και ιδιωτικών χερσαίων αυτοκινήτων γερανών κατά τα τελευταία οκτώ (8) έτη.

Στις 18 Δεκεμβρίου 2020 η Αρχή απέστειλε επιστολή προς τους καταγγέλλοντες, αιτούμενη εκ νέου τις απόψεις τους επί της εν θέματι υπόθεσης.

Στις 11 Ιανουαρίου 2021 ο ΣΕΝΑΒΙ απέστειλε απαντητική επιστολή προς την Αρχή, γνωστοποιώντας πως εμμένουν στις θέσεις που διατύπωσαν στην αρχική τους καταγγελία, αναφέροντας ότι οι χρεώσεις της παρ. 7 του Ειδικού Τιμολογίου 3 αφορούν σε φορτοεκφορτώσεις σε πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών. Εν συνεχεία, καλεί την ΟΛΠ ΑΕ όπως προσκομίσει στοιχεία επιβολής του τέλους εισόδου οχημάτων σε συγκεκριμένες ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες για τα έτη 2015 και το πρώτο εξάμηνο του έτους 2016 και αναφέρει ότι το έτος 2018, ότε και επέβαλε το εν λόγω τέλος, τα έσοδα της ΟΛΠ ΑΕ αυξήθηκαν κατά 100%. Περαιτέρω, υποστηρίζουν ότι τα οχήματα μεταφοράς, ακόμη και όταν έχουν ανυψωτική διάταξη φορτοεκφόρτωσης (παπαγαλάκι) δεν διαφοροποιούνται των άλλων οχημάτων καθώς και ότι η συγκεκριμένη διάταξη αφορά στις φορτοεκφορτώσεις και όχι στις εργασίες επισκευής πλοίων. Τέλος, διατείνονται ότι οι αυτοκινούμενοι ή αυτοκίνητοι γερανοί που χρησιμοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Πειραιά είναι οχήματα δημόσιας χρήσης, ενώ τα αναφερόμενα ως “παπαγαλάκια” είναι ιδιωτικής χρήσης, στα οποία, ωστόσο, κρίνουν ότι δεν έχει εφαρμογή η επιβολή του τέλους των 19,60 ευρώ, σύμφωνα με τον οικείο Κανονισμό της ΟΛΠ ΑΕ.

Δ. – Υπαγωγή

Από τα στοιχεία του ανωτέρω φακέλου, προκύπτει ότι ο Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. διατείνεται ότι η Ο.Λ.Π. Α.Ε. επιβάλλει στα μέλη του δύο ειδών χρεώσεις, ήτοι το τέλος εισόδου στις περιοχές ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, αξίας 5€, και σε περιπτώσεις μη καταβολής του κατά την είσοδο, το δεκαπλάσιο ποσό, και το ημερήσιο τέλος εισόδου γερανών και σε οχήματα που φέρουν γερανούς μεταφοράς (παπαγαλάκια).

Αρχικά το τέλος εισόδου συγκαταλέγεται στα τέλη του Ειδικού Τιμολογίου 3, ήτοι στα τέλη εισόδου που επιβάλλονται σε παρόχους φορτοεκφορτωτικών εργασιών στον λιμένα και ειδικότερα αναφορικά προς τα πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών για την τροφοδοσία τους ή τον εφοδιασμό ή προμήθειά τους με εμπορεύματα και λοιπά είδη, χωρίς τη συμμετοχή εργατών ή μηχανικών μέσων της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Συνακόλουθα το τέλος εισόδου αφορά αυτοκίνητα που μεταφέρουν τα εν λόγω εμπορεύματα προς τα πλοία της ακτοπλοΐας, για τις συγκεκριμένες εργασίες φορτοεκφόρτωσης της περίπτωσης 7. Είναι μάλιστα εύλογο να επιβάλλεται στους συγκεκριμένους παρόχους το τέλος εισόδου ανά είσοδο, καθώς με την κάθε είσοδο πραγματοποιείται τροφοδοσία και μεταφέρονται εμπορεύματα στα πλοία της ακτοπλοΐας, ήτοι εκτελούνται οι συγκεκριμένες φορτοεκφορτωτικές εργασίες.

Αντίθετα, η επιβολή του αυτού τέλους και στους παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών συμβαίνει, μολονότι οι τελευταίοι εισέρχονται στον λιμένα Πειραιά για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και όχι για την τροφοδοσία των πλοίων.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 3 των Τιμολογίων Δεξαμενών προβλέπεται ότι οι «ειδικές χρεώσεις βαρύνουν το πλοίο και αφορούν στην είσοδο και εργασία των εργοληπτών [...]», ενώ το άρθρο 27 του ιδίου Τιμολογίου ορίζει ότι οι Ειδικές χρεώσεις «καταβάλλονται αφενός για την είσοδο και χρησιμοποίηση των δεξαμενών από ιδιωτικά συνεργεία επιλογής του πλοιοκτήτη» ενώ «καταβάλλονται από τον υπόχρεο καταβολής των χρεώσεων Ο.Λ.Π. Α.Ε. για το πλοίο».

Όπως προκύπτει από την ανωτέρω διατύπωση του άρθρου 22 παρ. 3 και του άρθρου 27 παρ. 1 των Τιμολογίων Δεξαμενών, οι ειδικές χρεώσεις αφορούν, μεταξύ άλλων, την είσοδο στον χώρο των δεξαμενών των ιδιωτικών συνεργείων επιλογής του πλοιοκτήτη, τα οποία παρέχουν ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες και ειδικότερα υπηρεσίες δεξαμενισμού των πλοίων. Η διατύπωση του άρθρου 22 παρ. 3 των Τιμολογίων Δεξαμενών συμπίπτει άλλωστε και με τον ορισμό των ειδικών χρεώσεων που δίνεται από τα ίδια τα Τιμολόγια Δεξαμενών, όπου αναφέρεται ότι «15. Ειδικές χρεώσεις: Χρεώσεις που αφορούν στην είσοδο και εργασία των εργοληπτών και στον καθαρισμό των δεξαμενών».

Συνεπώς, οι ως άνω ειδικές χρεώσεις χρήσης δεξαμενών αναφέρονται σε παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών και περιλαμβάνουν και την είσοδο τους στους χώρους των δεξαμενών, επιβαρύνουν δε, σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 3, κάθε δεξαμενιζόμενο πλοίο και καταβάλλονται, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 2 και το άρθρο 31 παρ. 1, από τον υπόχρεο καταβολής των χρεώσεων που επιβάλλονται από τα Τιμολόγια Δεξαμενών για το πλοίο, ήτοι τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή, τον εφοπλιστή ή τον εκπρόσωπο αυτών, τον κατά τον χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης ναυτικό πράκτορα ή τον ενεργήσαντα ως νόμιμο εκπρόσωπο του ναυπηγήματος, ευθυνόμενοι έκαστος αλληλεγγύως και εις ολόκληρον.

Από τα πραγματικά περιστατικά, προκύπτει ότι η Ο.Λ.Π. Α.Ε. επιβάλλει κατά τα έτη 2019 και 2020 τα τέλη του Ειδικού Τιμολογίου 3, ήτοι τέλη εισόδου που επιβάλλονται σε παρόχους φορτοεκφορτωτικών εργασιών για την τροφοδοσία των πλοίων της ακτοπλοΐας και στους παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών, μολονότι οι τελευταίοι εισέρχονται στον λιμένα Πειραιά για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και όχι για την τροφοδοσία των πλοίων. Η ανωτέρω χρέωση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν προκύπτει από καμία αναλογική ερμηνεία του Ειδικού Τιμολογίου 3, αφού αυτό αφορά συγκεκριμένη ομάδα χρηστών του λιμένα, διάφορη από τους ναυπηγοεπισκευαστές. Δεν υφίσταται, συνεπώς, περίπτωση αναλογικής εφαρμογής των τελών του Ειδικού Τιμολογίου 3 σε ανόμοιες περιπτώσεις, όπως εν προκειμένω η περίπτωση των παρόχων ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών.

Επιπλέον, δεν προκύπτει σαφώς αν η Ο.Λ.Π. Α.Ε. επιβάλλει τέλη εισόδου στα συνεργεία για τον δεξαμενισμό των πλοίων σύμφωνα με τα Τιμολόγια Δεξαμενών. Όπως αναφέρεται ανωτέρω οι χρεώσεις αυτές επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη και τους υπόχρεους που αναφέρονται στο άρθρο 31 παρ. 1 των Τιμολογίων Δεξαμενών. Ο δε ισχυρισμός ότι τα ανωτέρω εισπράττονταν από την Ο.Λ.Π. Α.Ε. ήδη και προ της υπογραφής της Σ.Π., δεν προέκυψε από τα αντίστοιχα χορηγηθέντα στοιχεία, όπου προκύπτει το συνολικά εισπραχθέν ποσό από το ανωτέρω τιμολόγιο ανά έτος, και όχι η αντίστοιχη κατανομή εισπραχθείσας ανά υπόχρεο (βλ. απόψεις της ΟΛΠ και εκεί αναφερόμενο Σ.5 πίνακα).

Σύμφωνα δε, με το άρθρο 8 II παρ. 1 των Τιμολογίων Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, προβλέπεται ότι «[...] Οι ιδιωτικοί χερσαίοι αυτοκίνητοι γερανοί ή άλλα παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα χρεώνονται με ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος [...]», ενώ το άρθρο 11 παρ. 1 ορίζει ότι «Υπόχρεοι για την καταβολή στον Ο.Λ.Π. των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κανονισμό πάσης φύσεως χρεώσεων, που

βαρύνουν και παρακολουθούν το ναυπήγημα, είναι ο πλοιοκτήτης, ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής, ο κατά τον χρόνο της δημιουργίας της απαίτησης ναυτικός πράκτορας ή ο ενεργήσας ως νόμιμος αντιπρόσωπος του ναυπηγήματος, ευθυνόμενοι έκαστος «αλληλεγγύως και εις ολόκληρον».

Από τη διατύπωση του άρθρου 8 ΙΙ παρ. 1 των Τιμολογίων Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης συνάγεται ότι το τέλος εισόδου επιβάλλεται στους αυτοκινούμενους γερανούς και σε παρόμοια ανυψωτικά μηχανήματα και ισχύει για όλη την ημέρα και όχι ανά είσοδο του μηχανήματος.

Χαρακτηριστικό στοιχείο του τέλους αυτού είναι ότι επιβάλλεται σε γερανοφόρα οχήματα και σε άλλα ανυψωτικά μηχανήματα για τη χρήση του λιμένα **και την εκτέλεση ανυψωτικών εργασιών**, ήτοι εργασιών ανύψωσης και μετατόπισης φορτίων επί του πλοίου.

Το άρθρο 8 ΙΙ παρ. 1 των Τιμολογίων Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης δεν διακρίνει μεταξύ γερανών ιδιωτικής χρήσης και γερανών δημόσιας χρήσης, καθώς κάνει λόγο για ιδιωτικούς αυτοκινούμενους γερανούς ή άλλα ανυψωτικά μηχανήματα, κύριο χαρακτηριστικό των οποίων είναι η ανυψωτική τους ικανότητα, ήτοι η ανύψωση και μετατόπιση φορτίων, ασχέτως εάν είναι ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης.

Παρά τη γενική διατύπωση του όρου, όμως, το συγκεκριμένο τέλος εισόδου δεν περιλαμβάνει ιδιωτικά οχήματα μεταφοράς με πρόσθετη ανυψωτική διάταξη, η οποία εξυπηρετεί αποκλειστικά την φορτοεκφόρτωση υλικών, εργαλείων και μηχανημάτων των παρόχων ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών από το πίσω μέρος του οχήματος, καταλλήλως διαμορφωμένου για να δέχεται φορτία, στον χώρο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, και όχι για εργασίες ανύψωσης και μετατόπισης άλλων φορτίων.

Το δε άρθρο 8 ΙΙ παρ. 1 των Τιμολογίων Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης δεν καθορίζει τον υπόχρεο καταβολής του τέλους εισόδου, ήτοι εάν αυτός είναι ο ιδιοκτήτης του γερανού, ο πλοιοκτήτης ή ο πάροχος ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών, καθώς δεν υπάρχει αντίστοιχος όρος με το άρθρο 27 παρ. 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 31 παρ. 1 των Τιμολογίων Δεξαμενών. Η διατύπωση του άρθρου 11 παρ. 1 των Τιμολογίων Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης («... των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κανονισμό πάσης φύσεως χρεώσεων, που βαρύνουν και παρακολουθούν το ναυπήγημα ...») θα μπορούσε να ερμηνευθεί ότι όλες οι χρεώσεις του εν λόγω τιμολόγιου βαρύνουν το πλοίο και άρα τους υπόχρεους του άρθρου 11 παρ. 1, εντούτοις θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι το τέλος εισόδου των γερανοφόρων οχημάτων δεν βαρύνει τον πλοιοκτήτη και τους άλλους υπόχρεους του άρθρου 11 παρ. 1, καθώς δεν είναι χρέωση η οποία από τη φύση της βαρύνει ή παρακολουθεί το ναυπήγημα.

Ούτε επίσης βαρύνει τον πάροχο ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, όπως φαίνεται να δέχεται η Ο.Λ.Π. Α.Ε. στην από 27.11.2020 εξώδικη απάντηση προς το σωματείο με την επωνυμία «Ένωση Βιοτεχνών-Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά» (βλ. σ. 4-5, όπου αναφέρεται στη ναυπηγοεπισκευαστική εταιρεία).

Υπόχρεος για την καταβολή του τέλους εισόδου είναι ο ιδιοκτήτης του γερανού ή του ανυψωτικού μηχανήματος, καθώς δεν υπάρχει σαφής όρος που να καθορίζει υπόχρεο άλλο πρόσωπο. Αλλά και για λόγους πρακτικούς, καθώς χρεώνεται το εισερχόμενο γερανοφόρο όχημα ή το εισερχόμενο ανυψωτικό μηχανήμα, καθώς δεν υφίσταται όρος ο οποίος να απαιτεί την προκαταβολική δήλωση του υπόχρεου πληρωμής του τέλους εισόδου, όπως αντιθέτως υφίσταται στα Τιμολόγια Δεξαμενών, το άρθρο 31 παρ. 2 των οποίων ρητά ορίζει ότι «Κατά την υποβολή της αίτησης δεξαμενισμού θα πρέπει να δηλώνεται ο υπόχρεος προς πληρωμή [...]».

Επομένως, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναζητά και επιβάλλει τέλη εισόδου σε φορτηγά οχήματα με πρόσθετη ανυψωτική διάταξη, τα οποία χρησιμοποιούνται από τους παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών αποκλειστικά για τη μεταφορά και φορτοεκφόρτωση των υλικών, εργαλείων και

μηχανημάτων που χρησιμοποιούν στις εργασίες τους στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Η ειδοποιός διαφορά είναι ότι η χρήση των οχημάτων αυτών δεν αφορά την ανύψωση και μετατόπιση φορτιών, αλλά είναι επικουρική για τη μεταφορά και φορτοεκφόρτωση των υλικών, εργαλείων και μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται στις εργασίες ναυπηγοεπισκευής, από το πίσω μέρος του ειδικά διαμορφωμένου για τη μεταφορά φορτίων οχήματος προς τον τόπο εκφόρτωσης στην αποβάθρα, και όχι επί του πλοίου υπό επισκευή. Η πραγματική εφαρμογή του ανωτέρω τέλους προ και μετά την υπογραφή της ΣΠ, ουδόλως προέκυψε από τα χορηγηθέντα στοιχεία, ούτε και απετέλεσε αντικείμενο ελέγχου (βλ. απόψεις της ΟΛΠ και εκεί αναφερόμενο Σ.5 πίνακα).

Τα ανωτέρω δύο τιμολόγια προβλέπονται από τη Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. στις 24.6.2016 και έρχονται σε αντικατάσταση των αναφερομένων στο Παράρτημα 1.7 της Σύμβασης Παραχώρησης, ως Υφιστάμενοι Κανονισμοί ΟΛΠ.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 του Ν.4404/2016, ρητά προβλέπεται η επιβολή τελών από την ΟΛΠ ΑΕ ορίζοντας ότι «**1. Η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» εξουσιοδοτείται να ορίζει, να επιβάλλει και να εισπράττει για ίδιο λογαριασμό: α) λιμενικά τέλη υποδομών και β) τέλη λιμενικών υπηρεσιών, όπως καθένα από τα παραπάνω έχει εκάστοτε προσδιοριστεί ή/και (κατά περίπτωση) εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 (Εσοδα Λιμένα και Τιμολογιακή Πολιτική) της Σύμβασης Παραχώρησης. [...] 2. Η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» τηρεί τις αρχές της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης διάκρισης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη και την αποτελεσματική εμπορική λειτουργία του Λιμένα Πειραιά και καθιερώνει και εφαρμόζει τιμολογιακές πολιτικές σύμφωνα με τις αρχές αυτές».**

Επομένως, οι δύο κατηγορίες λιμενικών τελών, τις οποίες η ΟΛΠ ΑΕ «δικαιούται να επιβάλει, να χρεώνει και να εισπράττει», ήτοι τα «**Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών και τα Τέλη Λιμενικών Υποδομών (συνολικά, τα Τέλη Λιμένα)**» ορίζονται και εξειδικεύονται στο άρθρο 10 της ΣΠ, ενώ σε αυτά εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 9.2 της ίδιας Σύμβασης. Ειδικότερα, στα Τέλη Λιμενικών Υποδομών εφαρμόζεται και το άρθρο 9.1 της Σύμβασης (βλ. άρθρο 10.3 περ. ε της ΣΠ).

Σε κάθε περίπτωση, τα Τέλη Λιμένα οφείλουν να «(α) να δημοσιεύ(ον)ται εκ των προτέρων και να παραμέν(ουν) επίκαιρ(α) και διαθέσιμ(α) στο κοινό προς εξέταση μετά από τη δημοσίευση (η δημοσίευση στην εταιρική ιστοσελίδα του ΟΛΠ, σε περίοπτη, ευχερώς αναγνωρίσιμη και προσβάσιμη θέση θα θεωρείται ότι εκπληρώνει τον εν λόγω σκοπό)· (β) να διατυπών[ον]ται με διαφανείς και εύληπτους όρους, κανόνες και διαδικασίες συνεπείς με τις αρχές που παρατίθενται στο παρόν Άρθρο 10· και (γ) να επιβάλλ[ον]ται σύμφωνα με τα προαναφερθέντα».

Συνεπώς, τα τέλη λιμένα πρέπει να διατυπώνονται με σαφήνεια, να είναι κατανοητά στους χρήστες και να επιβάλλονται σύμφωνα με τους όρους τους, με διαφάνεια και αντικειμενικότητα στους χρήστες στους οποίους αναφέρονται.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 11.3 περ. β) της ΣΠ, η ΟΛΠ Α.Ε. υποχρεούται, με σκοπό την προαγωγή του ανταγωνισμού, να παρέχει στους παρόχους ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών, ανά πάσα στιγμή, ανεμπόδιστη πρόσβαση στις απαραίτητες λιμενικές υποδομές και στην ακτογραμμή του παραλιακού μετώπου της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Η διάταξη αυτή δημιουργεί γενικότερη αρχή σύμφωνα με την οποία η παροχή ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών και η πρόσβαση στις σχετικές υποδομές του λιμένα πρέπει να συνάδει με τη ΣΠ και να μην κωλύεται από την τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ Α.Ε. και την επιβολή τελών η οποία δεν αφορά στους συγκεκριμένους χρηστές του λιμένα και δεν προκύπτει διαφανώς και ευλήπτως από το γράμμα των εφαρμοζόμενων κανονισμών και τιμολογίων.

Εξουσιοδοτείται ο Πρόεδρος όπως προβεί σε τυχόν νομοτεχνικές βελτιώσεις αναφορικά με την ένταξη παρατηρήσεων κατά τη συζήτηση του θέματος από το Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ.

Επειδή η ΡΑΛ είναι αρμόδια για την παρούσα.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ομόφωνα σε φανερή ψηφοφορία

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

α' Την αποδοχή της εν θέματι καταγγελίας και την διαπίστωση ότι η αμοιβή χρήσης λιμένα για κάθε είσοδο αυτοκινήτων που προβλέπει η διάταξη της παρ. 7 του 3^{ου} Ειδικού Τιμολογίου για τις φορτοεκφορτώσεις ειδών τροφοδοσίας και λοιπών εφοδίων πλοίων, δεν περιλαμβάνει την είσοδο αυτοκινήτων που πρόκειται να εκτελέσουν ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες.

β' Την ερμηνεία ότι το προβλεπόμενο ημερήσιο αδιαίρετο δικαίωμα χρήσης λιμένος και εκτέλεσης εργασιών ιδιωτικών γερανών, κατ' άρθρον 8 του «Κανονισμού και Τιμολόγια στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Ο.Λ.Π.», δεν καταλαμβάνει αυτοκίνητα με την πρόσθετη διάταξη για την φορτοεκφόρτωση υλικών για τη διενέργεια ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, όπως περιγράφονται ανωτέρω.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΛ

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος