



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](mailto:info@raports.gr)**ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ 31/2021****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 89<sup>η</sup>**

**ΘΕΜΑ 6<sup>ο</sup>: Γνωμοδότηση επί ερωτημάτων, της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε., αναφορικά με τα Τέλη λιμενικών υποδομών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017.**

Την 13<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2021, ημέρα Δευτέρα, ώρα 12:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 89<sup>η</sup> 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. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
6. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
7. Κουμπάρακης Γεώργιος	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ: Βελουδογιάννη Ελένη Μέλος

Χρέη γραμματέως εκτελεί ο υπάλληλος της Γραμματείας Ρ.Α.Λ. Αντωνιάδης Ηλίας.

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η παρούσα Γνωμοδότηση αφορά στη διατύπωση Γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων επί της υπ' αριθ. πρωτ. 5261/27.10.2020 επιστολής του Διευθύνοντος Συμβούλου της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε., με θέμα «*Παροχή απόψεων*», όπως αυτή διευκρινίστηκε με την σε ορθή επανάληψη υπ' αριθ. πρωτ. 5880/02.12.2020 ομοία της.

Έπειτα έδωσε το λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή κ. Παναγιώτη Κουφό, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 9<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 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 τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση,

### **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ**

#### **ΙΣΤΟΡΙΚΟ**

Το παρόν ιστορικό συνετάχθη κατόπιν αναζητήσεως των διαθεσίμων, σχετικών με το θέμα, εγγράφων από το αρχείο της Αρχής (Ρ.Α.Λ.).

- 1)** Στις 27/10/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 2048/27.10.20) εστάλη στη Ρ.Α.Λ. η υπ' αριθ. πρωτ. 5261/27.10.2020 επιστολή του Διευθύνοντος Συμβούλου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., με θέμα «*Παροχή απόψεων*», μετά του συνημμένου σε αυτήν εγγράφου, ήτοι: την υπ' αριθ. 4497/21.03.2019 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (αναρτηθείσα στο διαδικτυακό κόμβο «*Διαύγεια*» με ΑΔΑ: 63ΩΥ469ΗΞ3-9Β9) με θέμα «*Έγκριση υιοθέτησης μέτρων συμμόρφωσης με το θεσπισμένο κανονιστικό πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2017, αναφορικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*».
- 2)** Στις 02/12/2020 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 2419/02.12.20) εστάλη στη Ρ.Α.Λ., σε συνέχεια της ανωτέρω (υπ' αριθ. πρωτ. 5261/27.10.2020) επιστολής της Ο.Λ.Β. Α.Ε. και προς διευκρίνιση των επ' αυτής διαλαμβανόμενων, η υπ' αριθ. πρωτ. 5880/02.12.2020 επιστολή του Διευθύνοντος Συμβούλου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., με θέμα «*Παροχή απόψεων*». Τη δε επομένη ημέρα, 03/12/2020, (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 2438/03.12.20) επανεστάλη στη Ρ.Α.Λ., σε ορθή επανάληψη, η προαναφερθείσα, υπ' αριθ. πρωτ. 5880/02.12.2020, επιστολή της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

**ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

- 1) Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2013/1315** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11<sup>ης</sup> 12.2013, «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αρ. 661/2010/ΕΕ.» (ΕΕΕΕ L358/1).
- 2) Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2017 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» (ΕΕΕΕ L57/1), αρ. 1, 2, 3, 4 και 5.
- 3) Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2020/697** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25<sup>ης</sup> Μαΐου 2020 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, ώστε να μπορεί ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή να παρέχει ευελιξία όσον αφορά την είσπραξη τελών λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19» (ΕΕΕΕ L165/7).
- 4) Ο **Ν.2690/1999** «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 45), όπως ισχύει.
- 5) Ο **Ν.2932/2001** «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145).
- 6) Ο **Ν.3429/2005** «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (Δ.Ε.Κ.Ο.).» (ΦΕΚ Α' 314).
- 7) Ο **Ν.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94), Άρθρα 112, 113.
- 8) Ο **Ν.4597/2019** «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 35).
- 9) 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.
- 10) Το **Β.Δ.14/19-01-1939** «Περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κείμενων διατάξεων.» (ΦΕΚ Α' 24), το οποίο κωδικοποίησε, μεταξύ άλλων, τις διατάξεις του Άρθρου 7 του Ν.Δ. της 28.06.1923, της παρ. 2.β του Άρθρου 4 του Ν.Δ. της 23.09.1925, της δευτέρας περιόδου της παρ. 5 του Άρθρου 17 του Ν.3030/1922, της παρ. 7 του Άρθρου 7 του Ν.Δ. της 22.07.1933, και του 6<sup>ου</sup> Άρθρου του Ν.5988/1933.
- 11) Το **Π.Δ.19/2016** «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).» (ΦΕΚ Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- 12) Η υπ' αριθ. **52283/ΕΓΔΕΚΟ/2706** απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών – Ανάπτυξης – Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας- Μεταφορών και Επικοινωνιών – Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής «Έγκριση αναπροσαρμογής των

*τιμολογίων των λιμενικών τελών και λοιπών δικαιωμάτων των παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)» (ΦΕΚ Β' 2341/11.12.2007).*

- 13)** Η υπ' αριθ. **1692/26.05.2014** απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών «Έγκριση τιμολογίων προσάρτησης, πρυμνοδέτησης, παραβολής ελλιμενισμού Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.) και νέων τιμολογίων παρεχομένων υπηρεσιών.» (ΦΕΚ Β' 1402/03.06.2014).
- 14)** Η υπ' αριθ. **3113.11/31090/2016** απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Έγκριση τροποποίησης κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε.» (ΦΕΚ Β' 1111/19.04.2016).
- 15)** Η υπ' αριθ. **3113.11/31087/2016** απόφαση των Υπουργών Οικονομικών – Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Έγκριση τροποποίησης κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε.» (ΦΕΚ Β' 1111/19.04.2016).
- 16)** Η υπ' αριθ. **1000.00/44060/2017** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19.06.2017).
- 17)** Η υπ' αριθ. **1000.00/62063/2018** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23.08.2018).
- 18)** Η υπ' αριθ. **1000.00/24042/2020** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 319/27.04.2020).
- 19)** Η από 19.11.2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.
- 20)** Το εν ισχύει καταστατικό της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε., όπως έχει διαμορφωθεί με την απόφαση της 29.08.2017 αυτόκλητης Γενικής Συνέλευσής της, η οποία είναι καταχωρημένη στο Γ.Ε.Μ.Η., με Κωδικό Αριθμό Καταχώρησης 1216630, δυνάμει της υπ' αριθμόν 4999/10.10.2017 απόφασης της Περιφέρειας Μαγνησίας.

## ΥΠΑΓΩΓΗ – ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ

## Κεφάλαια τεκμηρίωσης:

- Α. Αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων
- Β. Νομικό πλαίσιο
  - Ι. Προοίμιο σημεία 6, 12, 40, 41, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 51 και 52 και Άρθρα 1, 2, 11, 12, 13, 15 και 22 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.
  - ΙΙ. Άρθρο 1 και 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/697.
  - ΙΙΙ. Παράρτημα ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 2013/1315
  - ΙV. Άρθρα εικοστό πρώτο και εικοστό τέταρτο του Ν.2932/2001.
  - V. Άρθρα 1, 2, 3, 6, 9 και 21 της από 19.11.2002 ΣΠ μεταξύ του Ε.Δ. και της Ο.Λ.Β. Α.Ε.
  - VI. Καταστατικός σκοπός της Ο.Λ.Β. Α.Ε.
  - VII. Άρθρα 7 και 10 του Ν.3429/2005.
  - VIII. Ισχύουσες Κ.Υ.Α. τελών και τιμολόγησης της Ο.Λ.Β. Α.Ε.
- Γ. Πραγματικά Περιστατικά – Λόγοι Έκδοσης Γνωμοδότησης
- Δ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης
  - Ι. Προεισαγωγικές διαπιστώσεις σε σχέση με τα τέλη σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/352.
  - ΙΙ. Μεθοδολογικές αρχές τιμολόγησης.
  - ΙΙΙ. Απαντήσεις στα τεθέντα ερωτήματα.

## Α. Αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

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. [...]».

Σύμφωνα με το Άρθρο 112 «Αρμοδιότητες ΡΑΛ» του Ν.4389/2016, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του δυνάμει του άρθρου 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) την υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων, όπως παραχωρήσεις χερσαίας ζώνης και συναφή ζητήματα και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από τον φορέα διαχείρισης, την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων, προς εξασφάλιση ιδίως της τήρησης του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης, με προσδιορισμό των επιπέδων απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και της συμμόρφωσης με τους χρηματοοικονομικούς στόχους, δ) τη συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την εξασφάλιση της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Στο πλαίσιο της εν λόγω συνεργασίας, η Ρ.Α.Λ. μπορεί να ζητεί τη γνώμη της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σε αυτήν υποθέσεις, οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν. 3959/2011 (Α' 93) και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν θίγουν αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού που της απονέμονται από την κείμενη νομοθεσία. **2.** Περαιτέρω, η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για: α) την επεξεργασία και πρόταση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των αναγκαίων νομοθετικών διατάξεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, 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.** [...].».

Επομένως, σύμφωνα με τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις, η Ρ.Α.Λ. είναι καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει και να γνωμοδοτήσει επί του εν θέματι ζητήματος. Η παροχή Γνωμοδότησης της Αρχής, επί του εν θέματι ζητήματος, εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιότητάς της και υπαγορεύεται, τόσο, από τη μέριμνα για την εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία επί των τελών και χρήσεων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, όσο, και από τη μέριμνα για την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Συνεπώς, παραδεκτώς ήχθη προς συζήτηση και εξετάστηκε η εν θέματι υπόθεση ενώπιον της Ρ.Α.Λ.

## **B. Νομικό Πλαίσιο**

### **I. Προοίμιο σημεία 6, 12, 40, 41, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 51 και 52 και Άρθρα 1, 2, 11, 12, 13, 15 και 22 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.**

Σύμφωνα με το **Προοίμιο** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 προβλέπεται ότι: «[...] **(6)** Η καθιέρωση σαφούς πλαισίου διατάξεων διαφανών, δίκαιων και οι οποίες δεν εισάγουν διακρίσεις, σχετικών με τη χρηματοδότηση και τη χρέωση λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών παίζει θεμελιώδη ρόλο εξασφαλίζοντας ότι η εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του κάθε λιμένα και, όπου συντρέχει περίπτωση, το γενικό εθνικό πλαίσιο λιμενικής πολιτικής συμμορφώνονται πλήρως προς τους κανόνες του ανταγωνισμού. Ειδικότερα, η διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων επιτρέπει τον δίκαιο και αποτελεσματικό έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, αποτρέποντας, ως εκ τούτου, τη στρέβλωση της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 5<sup>ης</sup> Ιουνίου 2014 καλούσαν την Επιτροπή να διερευνήσει προσανατολισμούς σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τους θαλάσσιους λιμένες, με σκοπό να εξασφαλίσει δίκαιο ανταγωνισμό και σταθερό νομικό πλαίσιο για λιμενικές επενδύσεις. [...]. **(12)** Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να περιορίζει τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την αρμόδια αρχή όταν καθορίζουν το σύστημα χρέωσής τους, εφόσον τα τέλη λιμενικών υποδομών που καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ή οι κύριοι φορτίων χαρακτηρίζονται από διαφάνεια, και ειδικότερα είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, δεν εισάγουν διακρίσεις και συμβάλλουν στη συντήρηση και την ανάπτυξη των υποδομών και των εγκαταστάσεων υπηρεσιών και στην παροχή υπηρεσιών που απαιτούνται για την εκτέλεση ή τη διευκόλυνση των μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα και στις πλωτές οδούς πρόσβασης σε όσους λιμένες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα. [...]. **(40)** Με την επιφύλαξη των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να παρεμβαίνει στο δικαίωμα των κρατών μελών να ρυθμίζουν κατά περίπτωση τα τέλη ώστε να αποφεύγεται η υπερχρέωση των λιμενικών υπηρεσιών σε περιπτώσεις όπου η κατάσταση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών είναι τέτοια που δεν επιτρέπει πραγματικό ανταγωνισμό. **(41)** Οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ θαλάσσιων λιμένων που εισπράττουν δημόσια χρηματοδότηση και παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, αφενός, και δημόσιων αρχών, αφετέρου, θα πρέπει να διέπονται από διαφάνεια, προκειμένου να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς. Από αυτήν την άποψη, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επεκτείνει σε άλλες κατηγορίες αποδεκτών τις αρχές της διαφάνειας των χρηματοοικονομικών σχέσεων που ορίζονται στην οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής χωρίς να θίγει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εκείνης. [...]. **(43)** Προκειμένου να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και διαφάνεια στην κατανομή και τη χρήση των δημόσιων πόρων και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα που εισπράττει δημόσια χρηματοδότηση πρέπει, όταν ενεργεί και ως πάροχος υπηρεσιών, να υποχρεούται να τηρεί λογαριασμούς για δραστηριότητες που ασκεί με δημόσια χρηματοδότηση υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστικού φορέα χωριστούς από τους λογαριασμούς για δραστηριότητες που ασκεί σε ανταγωνιστική βάση. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. **(44)** Χάριν διαφάνειας, όταν λιμένας ή άλλη οντότητα παρέχει βυθοκόρηση εντός λιμένα, οι λογαριασμοί της βυθοκόρησης θα πρέπει να διαχωρίζονται από τους λογαριασμούς άλλων δραστηριοτήτων. [...]. **(46)** Τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών που εφαρμόζουν πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών βάσει υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και οι χρεώσεις για τις υπηρεσίες πλοήγησης που δεν εκτίθενται σε ουσιαστικό ανταγωνισμό ενέχουν, ενδεχομένως, υψηλότερο κίνδυνο καταχρηστικής τιμολόγησης, εάν υπάρχει μονοπωλιακή ισχύς. Για τις υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες που να εξασφαλίζουν ότι τα τέλη καθορίζονται κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και ο οποίος δεν εισάγει διακρίσεις, και

αναλογούν στο κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας. (47) Για να είναι αποτελεσματικά, τα τέλη λιμενικών υποδομών κάθε επιμέρους λιμένα θα πρέπει να καθορίζονται με τρόπο διαφανή σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του κάθε λιμένα και, κατά περίπτωση, με τις γενικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο της γενικής λιμενικής πολιτικής του οικείου κράτους μέλους. [...]. (49) Θα πρέπει να επιτρέπεται η διαφοροποίηση των τελών λιμενικών υποδομών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την προσέλκυση πλοίων των οποίων οι περιβαλλοντικές επιδόσεις, η αποδοτικότητα ενέργειας ή η αποδοτικότητα άνθρακα σε δραστηριότητες μεταφορών είναι άνω του μέσου όρου, ιδίως για θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων ή και μικρότερων θαλάσσιων διαδρομών. Τούτο θα πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων πολιτικής για το περιβάλλον και την αλλαγή του κλίματος και στη βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα και των γύρω περιοχών του, συμβάλλοντας ειδικά στον περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων που εισέρχονται και παραμένουν στον λιμένα. (50) Ανάλογα με την οικονομική στρατηγική του λιμένα, την πολιτική χωροθέτησης του λιμένα ή τις εμπορικές του πρακτικές και, ενδεχομένως, τη γενική λιμενική πολιτική του οικείου κράτους μέλους, η διαφοροποίηση των τελών λιμενικών υποδομών μπορεί να οδηγήσει στον καθορισμό μηδενικού συντελεστή για ορισμένες κατηγορίες χρηστών. Οι εν λόγω κατηγορίες χρηστών μπορεί να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, πλοία-νοσοκομεία, σκάφη που εκτελούν επιστημονικές, πολιτιστικές ή ανθρωπιστικές αποστολές, ρυμουλκά σκάφη και πλωτό εξοπλισμό εξυπηρέτησης του λιμένα. (51) Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, θα πρέπει να εκπονήσει προσανατολισμούς για κοινά κριτήρια ταξινόμησης των σκαφών με σκοπό την εκούσια επιβολή περιβαλλοντικών τελών, λαμβάνοντας υπόψη διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα. (52) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι ζητείται τακτικά η γνώμη των χρηστών των λιμένων και άλλων εμπλεκόμενων σχετικά με κομβικά ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη του λιμένα, την πολιτική του περί χρεώσεων, την απόδοσή του και την ικανότητά του να προσελκύει και να δημιουργεί οικονομικές δραστηριότητες. Σε αυτού του είδους τα κομβικά ζητήματα περιλαμβάνονται ο συντονισμός των λιμενικών υπηρεσιών εντός του λιμένα, η αποδοτικότητα των συνδέσεων με την ενδοχώρα και η αποδοτικότητα των διοικητικών διαδικασιών των λιμένων, καθώς και περιβαλλοντικά ζητήματα. Οι διαβουλεύσεις αυτές δεν θα πρέπει να θίγουν οποιαδήποτε άλλη ειδική αρμοδιότητα που σχετίζεται με τα εν λόγω ζητήματα, ούτε τη δυνατότητα των κρατών μελών να διεξάγουν τις εν λόγω διαβουλεύσεις σε εθνικό επίπεδο. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει ιδίως να διαβουλεύεται με τους χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με σχέδια ανάπτυξής του. [...].».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** «Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής» του Κεφαλαίου I «ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ» του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 προβλέπεται ότι: **1.** Ο παρών κανονισμός θεσπίζει: α) πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών· β) κοινούς κανόνες σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών. **2.** Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών (“λιμενικές υπηρεσίες”), είτε εντός της ζώνης του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα: α) εφοδιασμός με καύσιμο· β) [...]· γ) πρόσδεση· δ) [...]· ε) [...]· στ) [...]· και ζ) ρυμούλκηση. **3.** [...], **4.** Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. **5.** [...]. **6.** [...]. **7.** [...].».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «Ορισμοί» του προαναφερθέντος Κεφαλαίου και Κανονισμού προβλέπεται ότι: «Για τους σκοπούς του Κανονισμού: **1)** ως “εφοδιασμός με καύσιμο” νοείται η παροχή στερεών, υγρών ή αέριων καυσίμων ή οποιασδήποτε άλλης πηγής ενέργειας που χρησιμοποιείται για την πρόωση του πλοίου, καθώς και για τη γενική και ειδική παροχή ενέργειας επί του ελλιμενισμένου πλοίου· **2)** [...]· **3)** ως “αρμόδια αρχή” νοείται κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός



φορέας ο οποίος, για λογαριασμό αρχής σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, δικαιούται να ασκήσει, δυνάμει του εθνικού δικαίου ή των εθνικών πράξεων, δραστηριότητες συνδεδεμένες με την οργάνωση και τη διοίκηση των λιμενικών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό ή αντί του φορέα διαχείρισης του λιμένα: 4) [...] 5) ως “διαχειριστικός φορέας του λιμένα” νοείται κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος δυνάμει του εθνικού δικαίου ή εθνικών πράξεων αποσκοπεί να ασκεί ή εξουσιοδοτείται να ασκεί, σε τοπικό επίπεδο, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, τη διοίκηση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών και να εκτελεί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα καθήκοντα του συγκεκριμένου λιμένα: συντονισμό και διαχείριση της κυκλοφορίας στον λιμένα, συντονισμό των δραστηριοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα και έλεγχο των δραστηριοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα: 6) ως “πρόσδεση” νοούνται οι υπηρεσίες προσόρμισης και αποπροσόρμισης, συμπεριλαμβανομένης της μετατόπισης κατά μήκος της αποβάθρας, που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία ενός πλοίου στον λιμένα ή στην πλωτή οδό πρόσβασης στον λιμένα: 7) [...] 8) [...] 9) ως “τέλη λιμενικών υποδομών” νοούνται τα τέλη που εισπράττονται για το άμεσο ή έμμεσο όφελος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή της αρμόδιας αρχής, για τη χρήση υποδομών, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών πρόσβασης στον εν λόγω λιμένα, καθώς και της πρόσβασης στις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και φορτίου, εξαιρουμένων όμως τελών μίσθωσης γης και τελών ισοδύναμου αποτελέσματος: 10) [...] 11) ως “τέλη λιμενικών υπηρεσιών” νοούνται τα τέλη που εισπράττονται προς όφελος του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και καταβάλλονται από τους χρήστες της αντίστοιχης υπηρεσίας: 12) ως “σύμβαση παροχής λιμενικής υπηρεσίας” νοείται η επίσημη και νομικά δεσμευτική συμφωνία ή άλλη πράξη αντίστοιχου νομικού αποτελέσματος μεταξύ ενός παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και ενός διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή αρμόδιας αρχής, η οποία έχει ως αντικείμενο την παροχή μίας ή περισσότερων λιμενικών υπηρεσιών, με την επιφύλαξη του τρόπου ορισμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών: 13) ως “πάροχος λιμενικών υπηρεσιών” νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών: 14) [...] 15) [...] 16) ως “θαλάσσιος λιμένας” νοείται μια χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από υποδομές και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, πληρωμάτων και άλλων ατόμων, καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα: 17) ως “ρυμούλκηση” νοείται η παροχή βοήθειας σε ένα πλοίο μέσω ρυμουλκού σκάφους, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής είσοδος ή έξοδος του πλοίου στον λιμένα ή η ασφαλής πλευση εντός του λιμένα μέσω της παροχής βοήθειας στους ελιγμούς: 18) [...]».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 11** «Διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων» του Κεφαλαίου III «ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ» του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «**1.** Οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ δημόσιων αρχών και διαχειριστικού φορέα λιμένα, ή άλλης οντότητας η οποία παρέχει λιμενικές υπηρεσίες για λογαριασμό του, που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση αντικατοπτρίζονται κατά τρόπο διαφανή στο λογιστικό σύστημα, προκειμένου να αποδεικνύονται σαφώς τα εξής: α) οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται άμεσα από τις δημόσιες αρχές στους οικείους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα: β) οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται από τις δημόσιες αρχές μέσω δημόσιων επιχειρήσεων ή χρηματοπιστωτικών οργανισμών και γ) η χρησιμοποίηση των εν λόγω δημόσιων πόρων. **2.** Όταν ο διαχειριστικός φορέας λιμένα που λαμβάνει δημόσιους πόρους παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή βυθοκόρηση, ή άλλη οντότητα παρέχει τέτοιου είδους υπηρεσίες για λογαριασμό του, τηρεί χωριστούς από τις άλλες δραστηριότητές του (της) λογαριασμούς για τη δημόσια χρηματοδοτούμενη λιμενική υπηρεσία ή βυθοκόρηση, κατά τρόπον ώστε: α) όλες οι δαπάνες και τα έσοδα να καταλογίζονται ή να

κατανέμονται ορθά με βάση τις αρχές αναλυτικής λογιστικής που εφαρμόζονται με συνέπεια και δικαιολογούνται αντικειμενικά και β) να ορίζονται σαφώς οι αρχές της αναλυτικής λογιστικής με βάση τις οποίες τηρούνται οι χωριστοί λογαριασμοί. **3.** Οι δημόσιοι πόροι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν μετοχικό κεφάλαιο και οιονεί κεφάλαιο, μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις ή επιστρεπτές μόνον υπό ορισμένους όρους, δάνεια συμπεριλαμβανομένων των υπερβάσεων και των προκαταβολών έναντι των εισφορών κεφαλαίου, εγγυήσεις που παρέχουν στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα οι δημόσιες αρχές και κάθε άλλη μορφή δημόσιας χρηματοοικονομικής στήριξης. **4.** Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή άλλη οντότητα η οποία παρέχει λιμενικές υπηρεσίες για λογαριασμό του τηρεί τις πληροφορίες σχετικά με τις χρηματοοικονομικές σχέσεις, όπως αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, για πέντε έτη από το τέλος της λογιστικής χρήσης στην οποία αναφέρονται. **5.** Σε περίπτωση υποβολής επίσημης καταγγελίας, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή άλλη οντότητα η οποία παρέχει λιμενικές υπηρεσίες για λογαριασμό του θέτει, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση της σχετικής αρχής στο οικείο κράτος μέλος τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 και κάθε συμπληρωματική πληροφορία που κρίνει απαραίτητη για την πλήρη εκτίμηση των στοιχείων που κοινοποιούνται και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τους κανόνες περί ανταγωνισμού. Οι πληροφορίες αυτές τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής από την οικεία αρχή κατόπιν σχετικού αιτήματος. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. **6.** Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα, ή άλλη οντότητα η οποία παρέχει λιμενικές υπηρεσίες για λογαριασμό του, δεν έχει λάβει δημόσια χρηματοδότηση κατά τις προηγούμενες λογιστικές χρήσεις, αλλά αρχίζει να λαμβάνει δημόσιους πόρους, εφαρμόζει τις παραγράφους 1 και 2 από τη λογιστική χρήση που έπεται της μεταβίβασης των δημόσιων πόρων. **7.** Όταν οι δημόσιοι πόροι καταβάλλονται ως αποζημίωση για υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εμφανίζονται χωριστά στους αντίστοιχους λογαριασμούς και δεν μπορούν να μεταβιβάζονται σε άλλη υπηρεσία ή επιχειρηματική δραστηριότητα. **8.** Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου δεν θα ισχύει για τους λιμένες τους εκείνους οι οποίοι ανήκουν στο ολοκληρωμένο δίκτυο και δεν πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 όταν αυτό έχει ως συνέπεια δυσανάλογο διοικητικό φόρτο, υπό την προϋπόθεση ότι οι δημόσιοι πόροι που έχουν ενδεχομένως χορηγηθεί, καθώς και η χρήση τους για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, συνεχίζουν να αποτυπώνονται με διαφάνεια στο λογιστικό σύστημα. Όταν ένα κράτος μέλος προβαίνει σε τέτοια απόφαση, ενημερώνει εκ των προτέρων σχετικά την Επιτροπή.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 12** «Τέλη λιμενικών υπηρεσιών» του προαναφερθέντος Κεφαλαίου και Κανονισμού προβλέπεται ότι: «**1.** Τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχονται από εγχώριο φορέα, στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα τέλη για υπηρεσίες πλοήγησης που δεν εκτίθενται σε ουσιαστικό ανταγωνισμό και τα τέλη που εισπράττονται από παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β), καθορίζονται κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και ο οποίος δεν εισάγει διακρίσεις, και είναι αναλογικά με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας. **2.** Η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές υπηρεσίες μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως η πληρωμή των τελών λιμενικών υποδομών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών και, κατά περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα εξασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υπηρεσίας παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υπηρεσίας. **3.** Στην περίπτωση επίσημης καταγγελίας, ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών θέτει, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση της σχετικής αρχής στο οικείο κράτος μέλος κάθε σχετική πληροφορία που αφορά τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του ύψους των τελών λιμενικής υπηρεσίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 13** «Τέλη λιμενικών υποδομών» του εν λόγω Κεφαλαίου και Κανονισμού προβλέπεται ότι: προβλέπεται ότι: «**1.** Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την είσπραξη τέλους λιμενικών υποδομών. Αυτό δεν εμποδίζει τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι χρησιμοποιούν τις λιμενικές υποδομές να εισπράττουν τέλη για τις λιμενικές υποδομές. **2.** Η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές υποδομές μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως στην πληρωμή των τελών λιμενικών υπηρεσιών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υποδομής παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υποδομής. **3.** Προκειμένου να συμβάλουν σε ένα αποτελεσματικό σύστημα χρέωσης υποδομών, η δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών προσδιορίζονται σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του κάθε λιμένα και συμμορφώνονται προς τους κανόνες ανταγωνισμού. Κατά περίπτωση, τα τέλη αυτά πληρούν επίσης τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του οικείου κράτους μέλους για τους λιμένες. **4.** Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με την οικονομική στρατηγική και την πολιτική χωροθέτησης του κάθε λιμένα, οι οποίες σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με ορισμένες κατηγορίες χρηστών ή προκειμένου να προωθηθούν η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα των μεταφορών από πλευράς άνθρακα. Τα κριτήρια για την εν λόγω διαφοροποίηση είναι διαφανή, αντικειμενικά και δεν εισάγουν διακρίσεις, και συνάδουν με το δίκαιο του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Τα τέλη λιμενικών υποδομών μπορούν να λαμβάνουν υπόψη το εξωτερικό κόστος και να διαφέρουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές. **5.** Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι οι χρήστες του λιμένα και οι εκπρόσωποι ή οι ενώσεις των χρηστών του λιμένα ενημερώνονται σχετικά με τη φύση και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι οι χρήστες των λιμενικών υποδομών ενημερώνονται για τυχόν αλλαγές στη φύση ή το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών τουλάχιστον δύο μήνες πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω αλλαγών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δεν υποχρεούται να κοινοποιεί τις διαφοροποιήσεις στα τέλη οι οποίες αποτελούν αποτέλεσμα επιμέρους διαπραγματεύσεων. **6.** Σε περίπτωση υποβολής επίσημης καταγγελίας, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση της σχετικής αρχής του οικείου κράτους μέλους τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 και κάθε σχετική πληροφορία για τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του ύψους των τελών λιμενικών υποδομών. Η εν λόγω αρχή θέτει αυτές τις πληροφορίες στη διάθεση της Επιτροπής κατόπιν σχετικού αιτήματος.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 15** «Διαβούλευση με χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς» του Κεφαλαίου IV «ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «**1.** Σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διαβουλεύεται με τους χρήστες του λιμένα σχετικά με την πολιτική χρεώσεων του, μεταξύ άλλων στις περιπτώσεις που καλύπτει το άρθρο 8. Η διαβούλευση αυτή περιλαμβάνει τυχόν ουσιώδεις αλλαγές στα τέλη λιμενικών υποδομών και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών στην περίπτωση που εγχώριοι φορείς παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. **2.** Σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διαβουλεύεται με τους χρήστες του λιμένα και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς για σημαντικά ζητήματα που εμπíπτουν στην αρμοδιότητά του και αφορούν: α) τον συντονισμό των λιμενικών υπηρεσιών εντός της ζώνης του λιμένα· β) μέτρα για τη βελτίωση των συνδέσεων με την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για την ανάπτυξη και βελτίωση της απόδοσης των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών· γ) την αποτελεσματικότητα των διοικητικών

διαδικασιών στον λιμένα και τα μέτρα απλούστευσής τους· δ) περιβαλλοντικά θέματα· ε) τη χωροταξία· και στ) μέτρα για την εγγύηση της ασφάλειας στη ζώνη του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, της υγείας και της ασφάλειας των λιμενεργατών. **3.** Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θέτουν στη διάθεση των χρηστών του λιμένα επαρκείς πληροφορίες σχετικά με το είδος και το ύψος των τελών λιμενικών υπηρεσιών. **4.** Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα και οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών τηρούν το απόρρητο των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεών τους σύμφωνα με το παρόν άρθρο.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 22** «Έναρξη ισχύος» του προαναφερθέντος Κεφαλαίου και Κανονισμού προβλέπεται ότι: «Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφαρμόζεται από τις 24 Μαρτίου 2019.».

## II. Άρθρο 1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/697.

Συναφής προς τα ανωτέρω είναι και ο Κανονισμός (ΕΕ) 2020/697 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25<sup>ης</sup> Μαΐου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, ώστε να μπορεί ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή να παρέχει ευελιξία όσον αφορά την είσπραξη τελών λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/697 προβλέπεται ότι: «Στο άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος: “3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 13 παράγραφοι 1, 3 και 4, ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να απαλλάσσει από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών ή να αναστέλλει, να μειώνει ή να αναβάλλει την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών που οφείλονται για την περίοδο από 1<sup>ης</sup> Μαρτίου 2020 έως 31 Οκτωβρίου 2020. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν ότι τέτοιες αποφάσεις οφείλουν να τηρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται προς τούτο στο εθνικό δίκαιο. Η απαλλαγή από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών ή η αναστολή, η μείωση ή η αναβολή της εν λόγω καταβολής παρέχεται κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις. Ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι οι χρήστες του λιμένα και οι εκπρόσωποι ή οι ενώσεις των χρηστών του λιμένα ενημερώνονται σχετικώς. Δεν εφαρμόζεται το χρονικό όριο των δύο μηνών που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 5.”.».

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι στην από 29.04.2020 πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υιοθέτηση του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/697 και συγκεκριμένα στην αιτιολογική της έκθεση, αναφορικά με τα τέλη λιμενικών υποδομών του Άρθρου 2 σημείο 9 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, αναφέρεται ότι: «Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή εισπράττει τα τέλη λιμενικών υποδομών από τους χρήστες του λιμένα, δηλαδή τους πλοιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων.».

## III. Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) 2013/1315.

Περαιτέρω δε, σύμφωνα με τις σελ. 84, 85 και 86 του **Παραρτήματος II** «ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ» του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2013/1315 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2013 «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ» (ΕΕΕΕ L348/20.12.2013), στο Κεντρικό Δίκτυο περιλαμβάνονται πέντε ελληνικοί λιμένες: Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και

Πειραιάς, ενώ στο εκτεταμένο Δίκτυο περιλαμβάνονται είκοσι ελληνικοί λιμένες: Βόλος, Ελευσίνα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κατάκολο, Κέρκυρα, Κυλλήνη, Λαύριο (Σούνιο), Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Ραφήνα, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκιάθος, Σύρος, Χαλκίδα, Χανιά και Χίος.

#### IV. Άρθρα εικοστό πρώτο και εικοστό τέταρτο του Ν.2932/2001.

Σύμφωνα με το Άρθρο εικοστό πρώτο «Διάσπαση Λιμενικών Ταμείων Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Α.Ε.» του Ν.2932/2001 προβλέπεται ότι: «**1.** Τα Λιμενικά Ταμεία Νομού Μαγνησίας, [...], που προήλθαν από τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Βόλου-Σκοπέλου, [...], με τις διατάξεις του Π.δ. 390/1993 "Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού" (ΦΕΚ 165 Α), [...], διασπώνται στα Λιμενικά Ταμεία Βόλου, Σκοπέλου, [...]. **2.** Για όλα τα θέματα λειτουργίας των Λιμενικών Ταμείων Σκοπέλου, [...] επαναφέρεται σε ισχύ το νομικό καθεστώς που ίσχυε κατά το χρόνο της συγχωνεύσεώς τους. Εντός δύο μηνών από της δημοσιεύσεως του παρόντος νόμου συγκροτούνται οι οικείες λιμενικές επιτροπές σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Μέχρι συγκροτήσεως των νέων λιμενικών επιτροπών των Λιμενικών Ταμείων Σκοπέλου, [...] λειτουργούν και γι' αυτά οι συγκροτημένες λιμενικές επιτροπές. **3.** Τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία [...], Λιμενικό Ταμείο Βόλου, [...] μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρίες με τις επωνυμίες αντίστοιχα [...], "Οργανισμός Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία", [...], και με διακριτικό τίτλο αντίστοιχα [...], "Ο.Λ.Β. Α.Ε.", [...]. **4.** α) [...]. β) Έδρα της ανώνυμης εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Βόλου ορίζεται ο Δήμος Βόλου. γ) [...]. δ) [...]. ε) [...]. στ) [...]. ζ) [...]. η) [...]. θ) [...]. ι) [...]. **5.** Κάθε Οργανισμός Λιμένος Α.Ε. της παραγράφου 3 είναι ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και διέπεται συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 144 Α), τις διατάξεις του β.δ. 14/19.1.1939 (ΦΕΚ 24 Α) και του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν. **6.** α) Η κινητή και ακίνητη περιουσία του μετατρεπόμενου νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου περιέρχεται στην Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, καθώς και σε κάθε δικαιοπραξία που έχει συναφθεί και ευρίσκεται σε ισχύ μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, ως καθολικός διάδοχος του νομικού προσώπου. [...]. **7.** [...]. **8.** [...]. **9.** [...]. **10.** Οι αναγκαίοι για την εκπλήρωση του σκοπού των Α.Ε. κανονισμοί εκδίδονται από το Διοικητικό Συμβούλιο, μετά από εισήγηση του Συμβουλίου Διεύθυνσης. Μέχρι την έκδοση των κανονισμών του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζονται οι οικείες διατάξεις που ίσχυαν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. **11.** [...]. **12.** Οι Α.Ε. του παρόντος νόμου εξασφαλίζουν όλες τις λιμενικές εξυπηρετήσεις στις δημόσιες υπηρεσίες και ένοπλες δυνάμεις. Τα σκάφη του Λιμενικού Σώματος απαλλάσσονται της καταβολής τελών και δικαιωμάτων για την εξυπηρέτησή τους στις εγκαταστάσεις των Α.Ε. **13.** [...]. **14.** [...]. **15.** [...]. **16.** [...].».

Σύμφωνα με το Άρθρο εικοστό τέταρτο «Παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων της Ζώνης Λιμένα» του Ν.2932/2001 προβλέπεται ότι: «**1.** Με σύμβαση, που συνάπτεται μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας ή το εξουσιοδοτημένο από αυτούς όργανο και της ανωνύμου εταιρείας του παρόντος νόμου, παραχωρείται στη δεύτερη το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων, λιμενικών έργων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα με την επιφύλαξη των οριζόμενων στις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου εικοστού πρώτου. Στην παραπάνω σύμβαση ορίζονται: α) [...], β) [...], γ) [...], δ) η τιμολογιακή πολιτική της Α.Ε. σύμφωνα με το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο, καθώς και οι υποχρεώσεις της και ιδιαίτερα οι σχετικές με την πληρότητα των παρεχόμενων από αυτή υπηρεσιών, τη συντήρηση των εγκαταστάσεων και τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας αυτών, ε) [...]. **2.** [...]. **3.** Με τη σύναψη της σύμβασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου η Α.Ε. ασκεί το δικαίωμα

χρήσεως και εκμετάλλευσης των λιμενικών έργων, κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. **4.** [...]».

Επομένως, σύμφωνα και με τα ανωτέρω, αρχικά η Ο.Λ.Β. Α.Ε. δύναται να επιδιώκει την επίτευξη των εταιρικών σκοπών της, όπως αυτοί διαγράφονται από το νόμο, που επέτρεψε την μετατροπή της, υπό τον όρο ότι τηρούνται οι ιδιαίτερες διατάξεις του. Μεταξύ αυτών είναι η χρήση και εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών, για τις οποίες δικαιούται να χρεώνει.

#### **V. Άρθρα 1, 2, 3, 6, 9 και 21 της από 19.11.2002 ΣΠ μεταξύ του Ε.Δ. και της Ο.Λ.Β. Α.Ε.**

Σε εκτέλεση των διατάξεων του εικοστού τετάρτου Άρθρου του Ν.2932/2001 συνήφθη η από 19.11.2002 Σύμβαση Παραχώρησης.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** «*ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ*» της από 19.11.2002 ΣΠ μεταξύ του Ε.Δ. και της Ο.Λ.Β. Α.Ε. προβλέπεται ότι: «**1.1** Αντικείμενο της παρούσας αποτελεί η εκ μέρους του Δημοσίου παραχώρηση προς την Ο.Λ.Β του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης κι εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Βόλου, όπως ορίζονται στο Άρθρο 2 της παρούσας, καθώς και ο προσδιορισμός των ειδικότερων όρων της παραχώρησης αυτής και των αντίστοιχων υποχρεώσεων των μερών. **1.2** [...], **1.3** [...]».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «*ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΑΧΩΡΟΥΜΕΝΟΥ*» της ίδιας Συμβάσεως προβλέπεται ότι: «**2.1** Με την παρούσα το Δημόσιο παραχωρεί προς την Ο.Λ.Β. και η Ο.Λ.Β. αποδέχεται την παραχώρηση του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης κι εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Βόλου, για τη συμβατική διάρκεια και υπό τους ειδικότερους όρους που προβλέπονται στην παρούσα. **2.2** [...]. **2.3** [...]. **2.4** [...]. **2.5** Η παρούσα παραχώρηση και το παρεχόμενο Δικαίωμα θα επεκτείνεται αυτοδίκαια και αποκλειστικά κατά τους όρους του Άρθρου 3. **2.5** [...].**2.6** [...]».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «*ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*» της ίδιας Συμβάσεως προβλέπεται ότι: «**3.1** Το μνημονευόμενο στο Άρθρο 2.1 της παρούσας δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης των παραχωρούμενων (το "Δικαίωμα"), συνίσταται στη δυνατότητα της Ο.Λ.Β. κατά τη διάρκεια της παρούσας να κατέχει, χρησιμοποιεί και εκμεταλλεύεται τη Χερσαία Ζώνη Λιμένα, τα Κτίρια και τις Εγκαταστάσεις και τις κατ' Άρθρο 2.5.1 επεκτάσεις για το σκοπό που προσδιορίζεται στην παράγραφο 3.3, σύμφωνα με τους όρους και περιορισμούς της παρούσας, με το ακόλουθο ειδικότερο περιεχόμενο. (i) Η έννοια της χρήσης περιλαμβάνει τη φυσική κατοχή και εξουσίαση των παραχωρούμενων και τον αποκλεισμό άλλων από τη χρήση αυτή, με την επιφύλαξη της υποχρέωσης εξασφάλισης πρόσβασης προς τους χρήστες και τα μέσα ναυσιπλοΐας, καθώς και των δικαιωμάτων πρόσβασης του Δημοσίου, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, με τρόπο που να μην παρακωλύονται οι λιμενικές λειτουργίες και η εν γένει επίτευξη των καταστατικών σκοπών της Ο.Λ.Β.. (ii) Η έννοια της χρήσης περιλαμβάνει επίσης τη δυνατότητα αξιοποίησης των παραχωρούμενων για τη στέγαση, εγκατάσταση και εξυπηρέτηση των επιχειρηματικών και λειτουργικών αναγκών της Ο.Λ.Β., στα πλαίσια του σκοπού της και της κείμενης νομοθεσίας, (iii) Η έννοια της εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τη δυνατότητα αξιοποίησης των παραχωρούμενων για την παροχή με αντάλλαγμα λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρέτησεων σε χρήστες του λιμένα, την προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και την πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου, της Ο.Λ.Β η τρίτων, σε κτίρια και εγκαταστάσεις πάσης φύσεως με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων, με την επιφύλαξη του Άρθρου 3.2 και της κείμενης νομοθεσίας. **3.2** Το Δικαίωμα παρέχεται καταρχήν και κατά κύριο λόγο για την

εκπλήρωση του προορισμού του Λιμένα Βόλου και η Ο.Λ.Β αναλαμβάνει να το ασκεί σε άμεση συνάφεια προς τη λιμενική δράση, για την υποστήριξη δραστηριοτήτων και επιχειρηματικών πρωτοβουλιών που εξυπηρετούν άμεσα την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων. Η άσκηση του Δικαιώματος θα είναι δυνατή μόνο μετά από ειδική προς τούτο συμφωνία της Ο.Λ.Β. και του Δημοσίου και μετά από αναπροσαρμογή του ανταλλάγματος σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 5 της παρούσας, εφόσον τα αντίστοιχα κτίρια και εγκαταστάσεις, υφιστάμενες ή νέες, προορίζονται ή χρησιμοποιούνται πράγματι και κατά κύριο λόγο για σκοπούς που δεν σχετίζονται άμεσα με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, όπως ιδίως για σκοπούς βιομηχανικής, πολιτιστικής, τουριστικής και εμπορικής μετέλλευσης (εφεξής, οι «Λοιποί Σκοποί»).

**3.3** Κατά την εκ μέρους της Ο.Λ.Β άσκηση του Δικαιώματος χρήσης κι εκμετάλλευσης των παραχωρούμενων θα λαμβάνονται υπ' όψιν τα ακόλουθα κριτήρια, με σειρά προτεραιότητας: (i) η προστασία της εθνικής ασφάλειας, καθώς και της δημόσιας τάξης και ασφάλειας, μετά από πλήρη αιτιολογία, (ii) η Εθνική Λιμενική Πολιτική, όπως αυτή καθορίζεται εκάστοτε από τον αρμόδιο Δημόσιο φορέα και ήδη σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001, (iii) η προστασία της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, των χρηστών του λιμένα και της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων της Ο.Λ.Β., (iv) η προστασία του περιβάλλοντος, (v) η εξασφάλιση παροχής εντός της Ζώνης Λιμένα του συνόλου των λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, με τη ρητή συμφωνία ότι κατάργηση σήμερα παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων θα χωρεί κατόπιν ρητής εγκρίσεως του Δημοσίου, (vi) η ενίσχυση της εθνικής και τοπικής οικονομίας και η εξυπηρέτηση του τοπικού και διεθνούς εμπορίου, και (vii) η εξασφάλιση οικονομικής βιωσιμότητας και κερδοφόρας λειτουργίας της Ο.Λ.Β. **3.4** [...]. **3.5** [...]. **3.6** [...]. **3.7** Η κατ' αποκλειστικότητα παροχή του Δικαιώματος δεν παραγνωρίζει την προοπτική ενδεχόμενης μελλοντικής απελευθέρωσης της παροχής λιμενικών υπηρεσιών . Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και δεσμεύονται για την περίπτωση αυτή ότι η Ο.Λ.Β. Α.Ε. υποχρεούται, στο μέτρο που προβλέπεται εκάστοτε από την κείμενη νομοθεσία, να προβαίνει σε περαιτέρω παραχώρηση της χρήσης κι εκμετάλλευσης γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων προς επιχειρήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών, εφόσον και στο μέτρο κατά το οποίο οι τελευταίες έχουν λάβει τις απαιτούμενες εγκρίσεις. Η Ο.Λ.Β Α.Ε. υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που θα αφορούν την υλοποίηση περιβάλλοντος απελευθερωμένης παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Ωστόσο, στην έκταση κατά την οποία κάτι τέτοιο δεν θα αντίκειται σε ρητές διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου, το Δημόσιο δεσμεύεται στην περίπτωση αυτή να εξασφαλίσει ότι η Ο.Λ.Β. Α.Ε. θα αποτελεί τον φορέα παραχώρησης της χρήσης κι εκμετάλλευσης των αναγκαίων γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων προς επιχειρήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες θα έχουν λάβει τις απαιτούμενες εγκρίσεις και θα ορίζει και θα εισπράττει το σχετικό ανάλλαγμα παραχώρησης, στο πλαίσιο της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 6** «ΦΘΟΡΑ / ΒΛΑΒΗ / ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΟΥΜΕΝΩΝ» της ίδιας Συμβάσεως προβλέπεται ότι: «**6.1** Η Ο.Λ.Β. ΑΕ. θα φέρει την ευθύνη και τη δαπάνη της τρέχουσας συντήρησης των παραχωρούμενων και των τυχόν προσθέτων έργων και εγκαταστάσεων, προκειμένου να διατηρείται η δυνατότητα διαρκούς εξυπηρέτησης των χρηστών και η ασφάλεια των χρηστών και των εργαζομένων της ναυσιπλοΐας, και η εν γένει ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία του λιμένα. [...]. **6.2** Η Ο.Λ.Β. θα φέρει την ευθύνη της αποκατάστασης και επισκευής εκτάκτων φθορών και καταστροφών των παραχωρούμενων από αιτίες αναγόμενες στην πλημμελή χρήση ή ελλιπή τρέχουσα προληπτική συντήρηση των κτιρίων και εγκαταστάσεων. [...]. **6.3** [...]. **6.4** [...], και **6.5** [...]».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 9** «ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε.» της ίδιας Συμβάσεως προβλέπεται ότι: «**9.1** Κατά την άσκηση του Δικαιώματος η Ο.Λ.Β. θα υποχρεούται να επιδεικνύει το βαθμό επιμέλειας και την πρόνοια που απαιτεί ο στρατηγικός, κοινωνικός και επιχειρηματικός προορισμός της

παραχώρησης, όπως καταγράφεται στο Άρθρο 3.3. **9.2** Η Ο.Λ.Β. θα υποχρεούται καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης να παρέχει συνεχώς και αδιαλείπτως συνολικό φάσμα λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών εξυπηρετήσεων. Η Ο.Λ.Β. θα εξασφαλίζει την κάλυψη των αναγκών των χρηστών όπως διαμορφώνονται από καιρού εις καιρόν και θα παρεμβαίνει, με την επιφύλαξη της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας, για την κάλυψη αναγκών και αναφορικά με λιμενικές υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις των οποίων η παροχή ενδέχεται να απελευθερωθεί στο μέλλον. **9.3** Η Ο.Λ.Β. θα μεριμνά για τη διαρκή αναβάθμιση του επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες, τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης και την εξασφάλιση συμβατότητας με μορφές χερσαίας μεταφοράς. **9.4** Η Ο.Λ.Β. θα υποχρεούται να προμηθεύεται, συντηρεί και διατηρεί σε ασφαλή και λειτουργική κατάσταση επαρκή ανυψωτική υποδομή, πλωτά και χερσαία μέσα υποστήριξης της λιμενικής της δραστηριότητας. **9.5** Η Ο.Λ.Β. θα εξασφαλίζει την ίση πρόσβαση δίκαιη μεταχείριση των χρηστών και θα αποφεύγει κάθε δυσμενή ή ευνοϊκή διάκριση μεταξύ τους. **9.6** Η Ο.Λ.Β. θα λαμβάνει, στο μέτρο που επιβάλλεται από την κείμενη νομοθεσία, τις απαιτούμενες εγκρίσεις αναφορικά με τη διαμόρφωση της τιμολογιακής της πολιτικής, σε σχέση με τις εκάστοτε μη απελευθερωμένες δραστηριότητες, τηρώντας τις διατάξεις του Άρθρου 21 της παρούσας περί τιμολογιακής πολιτικής και του Χάρτη Υποχρεώσεων Καταναλωτή. **9.7** [...]. **9.8** [...]. **9.9** [...]. **9.10** [...].».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 21 «ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ»** της ίδιας Συμβάσεως προβλέπεται ότι: **«21.1** Η έγκριση των τιμολογίων υπηρεσιών της Ο.Λ.Β. θα πραγματοποιείται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ο.Λ.Β., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ..... Καταστατικού της, όπως ισχύει. Αυξήσεις τιμολογίων μπορεί να πραγματοποιούνται μία φορά κατ' έτος. Τα τιμολόγια, ύστερα από κάθε αναπροσαρμογή τους, θα κοινοποιούνται, στη μορφή στην οποία ισχύουν, προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. **21.2** Κατά την κατάρτιση και εφαρμογή των τιμολογίων τελών, εργασιών και υπηρεσιών της, η Ο.Λ.Β. θα εξασφαλίζει τη διαφανή και ομοιογενή τήρησή τους και την αποφυγή διακριτικής μεταχείρισης των χρηστών, δικαιούμενη ωστόσο να παρέχει εκπτώσεις κλίμακας με βάση αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία θα καταγράφονται με σαφήνεια στα τιμολόγιά της. **21.3** [...].».

## **VI. Καταστατικός σκοπός της Ο.Λ.Β. Α.Ε.**

Αρχικά, οι αρμοδιότητες του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε. καθορίστηκαν με το Άρθρο 10 του Καταστατικού, το οποίο κυρώθηκε με το εικοστό δεύτερο Άρθρο του Ν.2932/2001, και εν συνεχεία, μετά την τροποποίησή του δυνάμει της παρ. 8 του Άρθρου 1 της από 07.09.2012 Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου, τροποποιείται αποκλειστικά με Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της.

Ο βασικός σκοπός της εταιρείας αποτελεί η διοίκηση και η εκμετάλλευση του λιμένα, κατ' Άρθρον 2 παρ. 1 του Καταστατικού, όπως τούτες διαμορφώνονται από το Ν.2932/2001 και την υπόλοιπη εν ισχύει νομοθεσία. Ειδικότερα δε, σύμφωνα με την παρ. 2 του Άρθρου 2 του εν ισχύει καταστατικού, όπως διαμορφώθηκε μετά την απόφαση της Αυτόκλητης Τακτικής Γενικής Συνέλευσης της 29/08/2017, στους σκοπούς της εταιρείας περιλαμβάνονται ιδίως «α) Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα. β) Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού πλοίων, διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων. γ) [...]. δ) [...]. ε) [...]. στ) Η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού. ζ) [...]. η) [...]. θ) [...]. ι) [...]. ια) [...]. ιβ) [...].», ενώ με την περ. ζ) της παρ. 3 του ίδιου Άρθρου, προβλέπεται και η αρμοδιότητα παραχώρησης «προς τρίτους δικαιωμάτ(ων) για τη παροχή λιμενικών υπηρεσιών.». Το δε Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας είναι αρμόδιο να λάβει αποφάσεις για την επίτευξη του ανωτέρω εταιρικού σκοπού, σύμφωνα με το Άρθρο 7 του καταστατικού, πλην των ειδικότερων



αρμοδιοτήτων της Γενικής Συνελεύσεως, που απαριθμούνται αποκλειστικά στην παρ. 2 του Άρθρου 8 του καταστατικού.

## VII. Άρθρο 7 και 10 του Ν.3429/2005.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 7** «Υποχρεώσεις των δημοσίων επιχειρήσεων», όπως αντικαταστάθηκε με το Άρθρο 12 παρ. 4 του Ν.4337/2015 (ΦΕΚ Α' 129), προβλέπεται ότι: «**1.** [...] **2.** Οι δημόσιες επιχειρήσεις υποβάλλουν στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών: α) [...] β) [...] γ) [...] δ) Κάθε πρόταση που αφορά σε αλλαγή κανονισμού λειτουργίας, συλλογικών συμβάσεων εργασίας, τιμολογίων, καθώς και κάθε άλλου μέτρου της διοίκησης που επηρεάζει σημαντικά τα οικονομικά αποτελέσματα πριν να τεθεί σε ισχύ. ε) [...] στ) [...]. **3.** Κάθε δημόσια επιχείρηση που προσφέρει προϊόντα ή υπηρεσίες σε καταναλωτές υποχρεούται, εντός έξι μηνών από τη θέση του νόμου αυτού σε ισχύ, να καταρτίσει και να υποβάλει στη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.). Εντός τριών μηνών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, οι δημόσιες επιχειρήσεις ζητούν εγγράφως τις απόψεις της Επιτροπής Προστασίας των καταναλωτών των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών του άρθρου 13 του ν. 2251/1994 (ΦΕΚ 191 Α') και του Συνηγόρου του Καταναλωτή του ν. 3297/2004 (ΦΕΚ 259 Α'). Ο Χ.Υ.Κ. καθορίζει τις καταστατικές υποχρεώσεις, τους όρους υπό τους οποίους η δημόσια επιχείρηση παρέχει τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της προς τους καταναλωτές και τη διαδικασία αποζημίωσης προς αυτούς σε περίπτωση μη τήρησης εκ μέρους της των ανωτέρω υποχρεώσεων και όρων. **4.** [...]».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 10** «Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών», είχε προβλεφθεί ότι: «**1.** Συνιστάται Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (Δ.Ε.Δ.Ε.Κ.Ο.) στην οποία μετέχουν ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών ως Πρόεδρος και ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός ως μέλη. Στη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών μετέχει και ο Ειδικός Γραμματέας Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών χωρίς δικαίωμα ψήφου. **2.** [...]. **3.** Με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών: α) εξειδικεύεται για κάθε δημόσια επιχείρηση η οικονομική πολιτική σε πολιτική στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, η εισοδηματική, η τιμολογιακή, η επενδυτική, η δανειοληπτική πολιτική, η πολιτική κρατικών ενισχύσεων, απασχόλησης, επιχορηγήσεων, θεσμικού εκσυγχρονισμού, λειτουργικής αναδιάρθρωσης ή άλλη και εγκρίνονται για κάθε δημόσια επιχείρηση [τα στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια, οι προϋπολογισμοί], οι επιχορηγήσεις, τα όρια δανεισμού [και η παροχή εγγυήσεων του Δημοσίου], οι θέσεις των διοικήσεων των δημοσίων επιχειρήσεων για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας "ιδίως δε όσον αφορά στη μισθολογική πολιτική" και όποιες άλλες ενέργειες, διαδικασίες, συμβάσεις ή ρυθμίσεις αναφέρονται στον παρόντα νόμο ότι τελούν υπό την έγκριση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, [...]. β) ορίζονται οι ενέργειες που είναι απαραίτητες, τα θεσμικά, οργανωτικά, λειτουργικά, διοικητικά ή άλλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν, καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους για κάθε δημόσια επιχείρηση, γ) ελέγχεται η εφαρμογή και η υλοποίηση της οικονομικής πολιτικής εκ μέρους κάθε δημόσιας επιχείρησης, δ) διαμορφώνεται η πολιτική προσλήψεων πάσης φύσεως προσωπικού (τακτικού, έκτακτου ή με σύμβαση έργου) από τις δημόσιες επιχειρήσεις. [...]».

Η παρ. 3 περ α έχει τροποποιηθεί με τα Άρθρα 18 του Ν.3965/2011 (ΦΕΚ Α' 113/18.5.2011), η φράση «τα στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια, οι προϋπολογισμοί,» της περ. α διαγράφηκαν με το Άρθρο 12 παρ. 6 του Ν.4337/2015 (ΦΕΚ Α' 129/17.10.2015) και η φράση «και η παροχή εγγυήσεων του Ελληνικού Δημοσίου» της περ. α διαγράφηκε με το Άρθρο 107 παρ. 1 του

Ν.4549/2018 (ΦΕΚ Α' 105/14.6.2018). Η περ. δ αντικαταστάθηκε με το Άρθρο 33 του Ν.3697/2008 (ΦΕΚ Α' 194/25.9.2008). Τέλος, σύμφωνα με το Άρθρο 1 Υποπαράγραφο Γ.2 «*Οργανωτικά θέματα Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους*» παρ. 3 περ. β, προβλέπεται ότι: «*Η συσταθείσα με τις διατάξεις του άρθρου 10 του Ν.3429/2005 Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (Δ.Ε.Δ.Ε.Κ.Ο.) καταργείται. Όπου στις κείμενες διατάξεις προβλέπεται η έκδοση απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών νοείται εφεξής η έκδοση κοινής απόφασης του εποπτεύοντος Υπουργού και του Υπουργού Οικονομικών.*».

### VIII. Ισχύουσες Κ.Υ.Α. τελών και τιμολόγησης της Ο.Λ.Β .Α.Ε.

Οι ισχύουσες Υπουργικές Αποφάσεις τιμολογιακής πολιτικής της Ο.Λ.Β. Α.Ε. είναι: α) η υπ' αριθ. **52283/ΕΓΔΕΚΟ/2706** απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών – Ανάπτυξης – Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας- Μεταφορών και Επικοινωνιών – Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής «*Έγκριση αναπροσαρμογής των τιμολογίων των λιμενικών τελών και λοιπών δικαιωμάτων των παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)*» (ΦΕΚ Β' 2341/11.12.2007), β) η υπ' αριθ. **1692/26.05.2014** απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών «*Έγκριση τιμολογίων προσάρτησης, πρυμνοδέτησης, παραβολής ελλιμενισμού Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.) και νέων τιμολογίων παρεχομένων υπηρεσιών.*» (ΦΕΚ Β' 1402/03.06.2014), γ) η υπ' αριθ. **3113.11/31090/2016** απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «*Έγκριση τροποποίησης κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε.*» (ΦΕΚ Β' 1111/19.04.2016) και δ) η υπ' αριθ. **3113.11/31087/2016** απόφαση των Υπουργών Οικονομικών – Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «*Έγκριση τροποποίησης κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε.*» (ΦΕΚ Β' 1111/19.04.2016).

### Γ. Πραγματικά Περιστατικά – Λόγοι Έκδοσης Γνωμοδότησης

Επί της προκείμενης υπόθεσης, σύμφωνα με τις υποβληθείσες απόψεις και στοιχεία τα οποία έχει στη διάθεσή της η Αρχή, προκύπτουν τα ακόλουθα περιστατικά:

Το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Βόλου» – που προήλθε από διάσπαση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Μαγνησίας σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Σκοπέλου, δυνάμει της παρ. 1 του Άρθρου εικοστού πρώτου του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145), το δε Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας συστάθηκε με τις διατάξεις του Π.Δ.390/1993 «*Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων σε επίτεδο Νομού*» (ΦΕΚ Α' 165), ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης των Λιμενικών Ταμείων Βόλου και Σκοπέλου – δυνάμει της παρ. 3 του Άρθρου εικοστού πρώτου του Μέρους Τρίτου του Ν.2932/2001 μετετράπη σε ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με την επωνυμία «*Οργανισμός Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία*», «*[...] με Σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και διέπεται συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 144 Α), τις διατάξεις του β.δ. 14/19.1.1939 (ΦΕΚ 24 Α) και του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν.*». Σύμφωνα με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις που περιέχονται στο Άρθρο εικοστό τέταρτο του Ν.2932/2001, το Ελληνικό Δημόσιο (εφεξής: Ε.Δ.) και η Ο.Λ.Β. Α.Ε. συνήψαν στις 19 Νοεμβρίου 2002 Σύμβαση Παραχώρησης (εφεξής: 2002 ΣΠ). Με τη 2002 ΣΠ, το Ε.Δ. παραχώρησε στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτιρίων και υποδομών του λιμένα Βόλου, για χρονική διάρκεια σαράντα (40) ετών, υπό τους εκεί ειδικότερα

διαλαμβανόμενους όρους και συμφωνίες. Εν συνεχεία, η 2002 ΣΠ κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 1 του Ν.4597/2019 (ΦΕΚ Α' 35).

Την 3<sup>η</sup> Μαΐου 2017 δημοσιεύτηκε στη Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2017 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» (ΕΕΕΕ L57/03.03.2017) (εφεξής: Κανονισμός). Ο Κανονισμός ρητά καταλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής του τις λιμενικές υπηρεσίες του εφοδιασμού με καύσιμο, της πρόσδεσης και της ρυμούλκησης (βλ. Άρθρο 1 παρ. 2 περ. α, γ και ζ, αντίστοιχα) και εφαρμόζεται «[...] σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.» (βλ. Άρθρο 1 παρ. 4, Κανονισμού), όπου συγκαταλέγονται συνολικά εικοσιπέντε (25) ελληνικοί λιμένες, ένας εκ των οποίων είναι ο λιμένας Βόλου και δη ως ένας από τους είκοσι (20) ελληνικούς λιμένες που περιλαμβάνονται στο Εκτεταμένο Δίκτυο, οι δε άλλοι πέντε (5) ελληνικοί λιμένες περιλαμβάνονται στο Κεντρικό Δίκτυο. Ο Κανονισμός «[...] αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.», ήτοι: 23.03.2017, και «εφαρμόζεται από τις 24 Μαρτίου 2019.», είναι δε «[...] δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.» (βλ. Άρθρο 22 Κανονισμού).

Την 22<sup>α</sup> Μαρτίου 2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με την υπ' αριθ. 4497/2019 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της (αναρτηθείσα στο διαδικτυακό κόμβο «Διαύγεια» με ΑΔΑ: 63ΩΥ469ΗΞ3-9Β9) με θέμα: «Έγκριση υιοθέτησης μέτρων συμμόρφωσης με το θεσπισμένο κανονιστικό πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2017, αναφορικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων», αποφάσισε, μεταξύ άλλων, «1. [...]. 2. [...]. 3. [...]. 4. Τη μη θεσμοθέτηση τελών υποδομής επί του παρόντος, καθώς τούτο είναι θεσμικά ανέφικτο δεδομένων των τιθέμενων, επί του Κανονισμού, χρονικών περιορισμών, για την καθιέρωση/εφαρμογή τους, αλλά και την αναγκαιότητα πραγματοποίησης προηγούμενης διαβούλευσης με τους χρήστες του λιμένα και άντλησης αντίστοιχης πληροφόρησης από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Η θεσμοθέτηση τελών υποδομής θα εξεταστεί μόλις διαμορφωθεί εναργέστερο περιβάλλον της μεθόδου διαβούλευσης με τους χρήστες, της ρητής διευκρίνισης των προσώπων που είναι οι υπόχρεοι καταβολής τους (οι χρήστες ή οι πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών που προβαίνουν σε χρήση του λιμένα για την άσκηση της δραστηριότητάς τους), ενώ διευκρινίζεται ότι εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι σχετικές προβλέψεις της εγκεκριμένης αρμοδίως αντίστοιχης τιμολογιακής πολιτικής της Ο.Λ.Β. Α.Ε., που σχετίζεται με τη χρήση λιμενικών υποδομών από τους χρήστες του λιμένα, η οποία συνδιαμορφώνεται από τις παρακάτω αναφερόμενες Κ.Υ.Α.: • Υπ' αριθμ. 52283/ΕΓΔΕΚΟ/2706/2007 (ΦΕΚ 2341 Β'), • υπ' αριθμ. 1692/26-5-2014 ΔΕΔΕΚΟ (ΦΕΚ 1402 Β') & • υπ' αριθμ. 3113.11/31087/2016 (ΦΕΚ 1111 Β'). Επισημαίνεται ότι η Ο.Λ.Β. Α.Ε. θα προχωρήσει, στο αμέσως επόμενο διάστημα, στη σύνταξη πρότασης νέων τιμολογιακών χρεώσεων, οι οποίες θα ισχύσουν μετά την ολοκλήρωση της έγκρισής τους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. 5. [...]. 6. [...]. 7. [...]. 8. [...].».

Την 27<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2020 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 5261/27.10.2020 έγγραφό της, εξήτησε απευθυνόμενη στη Ρ.Α.Λ. την παροχή γνώμης αναφορικά με το εν θέματι ζήτημα.

Σύμφωνα με τα εντός του ανωτέρω εγγράφου διαλαμβανόμενα, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. προτίθεται να προβεί σε τροποποίηση της τιμολογιακής της πολιτικής, ενόψει της επικείμενης προμήθειας νέου μηχανολογικού εξοπλισμού δια του οποίου θα παρέχονται λιμενικές υπηρεσίες που χρήζουν αντίστοιχου καθορισμού τιμολογιακής πολιτικής. Θεωρεί δε ότι, στην εν λόγω τροποποίηση μπορεί να περιλάβει και τα τέλη λιμενικών υποδομών, για τις υπηρεσίες που εμπίπτουν στο ρυθμιστικό

πεδίο του Άρθρου 13 του Κανονισμού, και δη όσες αναφέρονται επί της υπ' αριθ. 4497/2019 (Πρακτικό Νο 411/21.03.2019) Απόφασης του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (εφοδιασμός με καύσιμο, πρόσδεση, ρυμούλκηση).

Κατόπιν τούτων, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. αιτήθηκε i) για τις απόψεις της Αρχής σχετικά με τη θεώρησή της, και σε περίπτωση συμφωνίας, ii) για τις κατευθυντήριες σχετικές απόψεις/θέσεις/παρααινέσεις της δεύτερης αναφορικά με τη μέθοδο που θα πρέπει να ακολουθηθεί για τον εν λόγω καθορισμό από την πρώτη.

Την 2<sup>α</sup> Δεκεμβρίου 2020 η ίδια εταιρεία (Ο.Λ.Β. Α.Ε.), με το σε ορθή επανάληψη υπ' αριθ. πρωτ. 5880/02.12.2020 έγγραφό της, επανήλθε και διευκρίνισε στη Ρ.Α.Λ. το περιεχόμενο του αρχικού εγγράφου της. Ειδικότερα, αναφορικά με τις ως άνω αναφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες, διευκρίνισε ότι: «1. - Το τέλος λιμενικών υποδομών που θα επιβληθεί σε σχέση με κάθε μια από τις υπηρεσίες αυτές θα αφορά / θα υπολογίζεται / θα εισπράττεται / θα χρησιμοποιείται μόνο για τις υποδομές των οποίων γίνεται χρήση για την παροχή των αντιστοιχών υπηρεσιών ή θα αφορά / θα υπολογίζεται / θα εισπράττεται / θα χρησιμοποιείται για όλες τις λιμενικές υποδομές, αδιακρίτως; 2. - Ποιος θα είναι αυτός που θα πληρώσει το αντίστοιχο τέλος υποδομών σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση; 3. - Το τέλος λιμενικών υποδομών είναι ανταποδοτικό; Δηλαδή καλύπτει το κόστος της χρήσης, συντήρησης και ενδεχομένως σταδιακής βελτίωσης των υποδομών ή μπορεί να αντληθεί από αυτό και εμπορικό κέρδος; 4. - Ποιος/-α ο/η συγκεκριμένος/-η μηχανισμός/μέθοδος υπολογισμού του τέλους;».

Ενόψει των ανωτέρω προκύπτουν τα ακόλουθα ερωτήματα, όπου αναζητάται ο τρόπος που επηρεάζει ο Κανονισμός την ήδη υφιστάμενη νομοθεσία για τα τέλη και τιμολόγια της Ο.Λ.Β. Α.Ε., και συγκεκριμένα:

**α)** Το τέλος λιμενικών υποδομών που θα επιβληθεί σε σχέση με κάθε μια από τις υπηρεσίες αυτές (εφοδιασμός με καύσιμο, πρόσδεση, ρυμούλκηση) θα αφορά / θα υπολογίζεται / θα εισπράττεται / θα χρησιμοποιείται μόνο για τις υποδομές των οποίων γίνεται χρήση για την παροχή των αντιστοιχών υπηρεσιών ή θα αφορά / θα υπολογίζεται / θα εισπράττεται / θα χρησιμοποιείται για όλες τις λιμενικές υποδομές, αδιακρίτως;

**β)** Ποιος θα είναι αυτός που θα πληρώσει το αντίστοιχο τέλος υποδομών σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση;

**γ)** Το τέλος λιμενικών υποδομών είναι ανταποδοτικό; Δηλαδή καλύπτει το κόστος της χρήσης, συντήρησης και ενδεχομένως σταδιακής βελτίωσης των υποδομών ή μπορεί να αντληθεί από αυτό και εμπορικό κέρδος;

**δ)** Ποιος/-α ο/η συγκεκριμένος/-η μηχανισμός/μέθοδος υπολογισμού του τέλους;

## Δ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης

### Ι. Προεισαγωγικές διαπιστώσεις σε σχέση με τα τέλη σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/352.

#### Είδη τελών

Από την επισκόπηση της συναφούς νομοθεσίας, που τέθηκε υπ' όψιν, προκύπτει η χρήση των όρων «τέλος», «τιμολόγιο» και «χρέωσης», που καθιστά την υποβολή του ερωτήματος δικαιολογημένη. Περαιτέρω, για τις ανάγκες της παρούσας, είναι αναγκαία η αναζήτηση της νομικής φύσης κάθε χρησιμοποιούμενου όρου.

Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 2 σημείο 9, 12 παρ. 1 και 2, καθώς και 13 παρ. 1 και 2 του Κανονισμού υπάρχουν δύο είδη χρεώσεων, ή «τελών»<sup>1</sup> που αφορούν τους λιμένες.

1. – Το ένα είναι τα «τέλη λιμενικών υπηρεσιών», κατ' άρθρον 12 του Κανονισμού, δηλαδή χρεώσεις που εισπράττουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών από τους χρήστες, ως αντίτιμο για την εκ μέρους των τελευταίων χρήση των λιμενικών υποδομών που οι πρώτοι εκμεταλλεύονται, ύστερα από συμφωνία με τον διαχειριστικό φορέα του λιμανιού (βλ. ιδιαίτερα άρθρο 13 παρ. 1 Κανονισμού, που διακρίνει μεταξύ των τελών λιμενικών υποδομών την είσπραξη των οποίων διασφαλίζει το Κράτος – νοουμένων ως τέτοιων των αναφερομένων στο άρθρο 2 σημείο 9 – και των, ομοίας ονομασίας, τελών που χρεώνουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών). Η αναζήτηση των τελών υπέρ των παρόχων δικαιολογείται από την ανάγκη χρήσης των λιμενικών υποδομών για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών. Στους σχετικούς λογαριασμούς που εκδίδει ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει, σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας, να υπάρχει σαφής διάκριση μεταξύ των τελών που αφορούν την χρήση των λιμενικών υποδομών και εκείνων που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

Τα τέλη αυτά ανάγονται στις σχέσεις μεταξύ παρόχου και χρήστη λιμενικών υπηρεσιών και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας, κατ' αρχήν.

2. – Τα «τέλη λιμενικών υποδομών», κατ' άρθρον 13 του Κανονισμού, τα οποία ενδιαφέρουν, εν προκειμένω, είναι αυτά που καταβάλλονται από τους χρήστες των λιμένων (δηλαδή από τον πλοιοκτήτη ή άλλον εκμεταλλευόμενο το πλοίο – βλ. αιτιολογική έκθεση για την υιοθέτηση του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/697) υπέρ του διαχειριστικού φορέα του λιμένα για την χρήση υποδομών, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ή για την πρόσβαση σε συγκεκριμένες υπηρεσίες, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο άρθρο 2 σημείο 9 του Κανονισμού. Ενόψει του ότι ο Κανονισμός δεν περιλαμβάνει ειδική ρύθμιση, η είσπραξη των τελών αυτών μπορεί να γίνει είτε άμεσα από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα (ιδίως εάν αυτός παρέχει λιμενικές υπηρεσίες), είτε από τρίτο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών για λογαριασμό του πρώτου.

Αυτό το οποίο πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να διασφαλίζεται χάριν των αρχών της διαφάνειας, από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα που εισπράττει το τέλος (άρθρο 13 παρ. 2 Κανονισμού), είναι

<sup>1</sup> Πιο ορθά αποτελούν είδη «χρεώσεων», τα «Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών» του άρ. 12 αναφέρονται στο αγγλικό κείμενο, ως «Port Service charges», στο γαλλικό «Redevances de services portuaires», στο γερμανικό ως «Hafendienstentgelte», ενώ αντίστοιχα ο όρος «Λιμενικά τέλη Υποδομών» στο αγγλικό κείμενο αναφέρονται ως «Port Infrastructure Charges», στο γαλλικό ως «Redevances d'infrastructure portuaire» και στο γερμανικό «Hafeninfrastrukturentgelte».

ότι στους σχετικούς λογαριασμούς το ποσό των «τελών» για τις λιμενικές υποδομές πρέπει να είναι σαφώς διακριτό από το αντάλλαγμα (τέλη) για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών.

#### Τέλη λιμενικών υποδομών υπέρ του διαχειριστικού φορέα του λιμένας

1. – Τα «τέλη λιμενικών υποδομών», που εισπράττονται από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένας, προϋποθέτουν μεν, για την επιβολή τους, την χρήση υποδομών, εγκαταστάσεων και την παροχή υπηρεσιών, πλην όμως δεν αποτελούν αντάλλαγμα προς τούτο.

Ο σκοπός της επιβολής τους συνίσταται στην παροχή οικονομικής δυνατότητας στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, ώστε να διαθέτει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και υποδομές, συντηρώντας, επισκευάζοντας, βελτιώνοντας και αντικαθιστώντας αυτές, με σκοπό την διαρκή παροχή αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών, στο πλαίσιο του Κανονισμού.

Τούτο ισχύει και για τον Οργανισμό (βλ. ιδιαίτερα άρθρα 6 και 9 παρ. 1 της 2002 ΣΠ).

Τούτο βρίσκει έρεισμα, σύμφωνα το εθνικό μας δίκαιο, για τους Οργανισμούς Λιμένας Α.Ε., και εν προκειμένω για την Ο.Λ.Β. Α.Ε., ιδιαίτερα στα άρθρα 6 και 9 παρ. 1 της 2002 ΣΠ (όπως αναφέρονται ανωτέρω).

2. – Η διάκριση μεταξύ «τελών λιμενικών υποδομών» και «τελών λιμενικών υπηρεσιών» των άρθρων 13 και 12 του Κανονισμού, αντίστοιχα, είναι σαφής, σηματοδοτεί δε και την διάκριση μεταξύ της φύσεως και του σκοπού επιβολής των τελών αυτών.

Έτσι, ο Κανονισμός ως «τέλη λιμενικών υπηρεσιών» εννοεί το ποσό που καταβάλλεται, ως αντάλλαγμα, για την παροχή των αντιστοίχων υπηρεσιών.

Ως «τέλη λιμενικών υποδομών», κατ' άρθρον 13 του Κανονισμού, υπέρ του διαχειριστικού φορέα λιμένα δε, καθ' ερμηνεία, νοείται το ποσό που καταβάλλεται στον φορέα αυτόν για την διασφάλιση (μέσω συντήρησης, επισκευής, βελτίωσης, αντικατάστασης) της ύπαρξης και δυνατότητας πρόσβασης στην χρήση λιμενικών υποδομών και αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών. Το ποσό αυτό δεν αποτελεί αντάλλαγμα για την χρήση των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων ούτε για την παροχή συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Σε περίπτωση που ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα παρέχει λιμενικές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας διάφορες εγκαταστάσεις, εκδίδει ξεχωριστό τιμολόγιο λιμενικών τελών, ενώ επιτρέπεται να περιλάβει και χρέωση που αφορά ειδικά την χρήση των υποδομών με σκοπό την παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών.

Από τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει γίνει αποδεκτό αναφορικά με τους λιμένες ότι «η εμπορική εκμετάλλευση λιμένων και η κατασκευή λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο τέτοιας εκμετάλλευσης» δύνανται να «συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες»<sup>2</sup>, ανεξαρτήτως αν ως «οντότητα έχει προνόμια δημόσιας εξουσίας κατά την άσκηση μέρους των δραστηριοτήτων της», ούτε και «αποκλείει, αφ' εαυτού, τον χαρακτηρισμό της ως επιχειρήσεως.

<sup>2</sup> Βλ. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου (έκτου πενταμελούς Τμήματος) της 20<sup>ης</sup>.09.2019 επί της T-696/17 υπόθεσης Havenbedrijf Antwerpen NV, Maatschappij van de Brugse Zeehaven NV, κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ECLI:EU:T:2019:652), σκ. 47.

*Ειδικότερα, για να κριθεί εάν οι επίμαχες δραστηριότητες είναι επιχειρηματικές υπό την έννοια της Συνθήκης, πρέπει να διερευνηθεί η φύση τους»<sup>3</sup>.*

3. – Περαιτέρω, τα «τέλη λιμενικών υποδομών», σύμφωνα με τον Κανονισμό, προσδιορίζονται από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να πληρούν και τις τυχόν απαιτήσεις, που καθορίζονται από την γενική λιμενική πολιτική της χώρας, επιφυλασσόμενης της δυνατότητας διαφοροποιήσεων. Οι διαφοροποιήσεις αυτές θα πρέπει να σέβονται τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 13 παρ. 3 και 4 του Κανονισμού.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι τα «τέλη λιμενικών υποδομών» δεν τελούν σε άμεση συνάφεια με τα απαιτούμενα να δαπανηθούν ποσά για την συντήρηση κλπ. των λιμενικών εγκαταστάσεων και την δυνατότητα παροχής υπηρεσιών, αλλά καθορίζονται από γενικής φύσεως οικονομικά και πολιτικά κριτήρια.

Περαιτέρω, εν όψει ότι ο Κανονισμός δεν διακρίνει, τα «τέλη λιμενικών υποδομών» μπορούν είτε να καθορισθούν με βάση ενιαίους κανόνες για το σύνολο των υποδομών κάθε λιμένος, είτε για κάθε μία υποδομή ή υπηρεσία να ισχύουν ξεχωριστά κριτήρια.

Μεταξύ άλλων, τα «τέλη» δύνανται να διαφοροποιούνται αναλόγως για την «αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα των μεταφορών από πλευράς άνθρακα.». Αναφορικά με την υιοθέτηση περιβαλλοντικών τελών, ο Κανονισμός επιφυλάσσει ιδιαίτερο δικαίωμα έκδοσης προανατολισμούς και κριτήρια ταξινόμησης εκ μέρους της Επιτροπής σε συνεργασία με τα κράτη μέλη<sup>4</sup>.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει ο προσδιορισμός του ύψους των «τελών λιμενικών υποδομών» να συμβεί υιοθετώντας διαφανή κριτήρια και ύστερα από ενημέρωση των χρηστών του λιμένα, ενώ σε περίπτωση καταγγελίας θα πρέπει αιτιολογηθεί η ορθότητα της συγκεκριμένης μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε για τη δόμηση του σχετικού κονδυλίου (άρθρο 13 παρ. 5 και 6 Κανονισμού).

4. – Ειδικότερα, το άρθρο 13 παρ. 4 του Κανονισμού επιτρέπει την θέσπιση διαφοροποιημένου τιμολογίου, ήτοι «τελών λιμενικών υποδομών» για ορισμένες κατηγορίες χρηστών ή για να

<sup>3</sup> Βλ. Απόφαση T-696/17, οπ., σκ. 54. Σύμφωνα δε, με την υπό έλεγχο από την απόφαση αυτή προσβαλλομένη πράξη της Επιτροπής, από τους λιμένες μπορούν να ασκηθούν σειρά οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως «Πρώτον, οι λιμένες παρέχουν γενική υπηρεσία στους χρήστες τους (κυρίως στους εφοπλιστές και γενικότερα σε κάθε φορέα εκμεταλλεύσεως σκάφους), παρέχοντας στα σκάφη πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές έναντι αμοιβής, η οποία καλείται γενικώς «λιμενικό τέλος». Δεύτερον, ορισμένοι λιμένες παρέχουν ειδικές υπηρεσίες στα σκάφη, όπως πλοήγηση, ανύψωση, χειρισμό φορτίων, αγκυροβόληση, επίσης έναντι αμοιβής. Τρίτον, οι λιμένες θέτουν, έναντι αμοιβής, ορισμένες υποδομές ή εκτάσεις στη διάθεση επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τους συγκεκριμένους χώρους για τις ανάγκες τους ή για την παροχή ορισμένων από τις προαναφερόμενες ειδικές υπηρεσίες στα σκάφη. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή διευκρίνισε, στην αιτιολογική σκέψη 45 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι το γεγονός ότι τρίτες επιχειρήσεις χρησιμοποιούν ορισμένες λιμενικές εκτάσεις και υποδομές για την προσφορά υπηρεσιών στους εφοπλιστές ή στα σκάφη δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να έχουν επίσης οικονομικό χαρακτήρα οι δραστηριότητες διαχείρισεως που ασκούν οι λιμενικές αρχές, οι οποίες συνίστανται ιδίως στην εκμίσθωση των εν λόγω εκτάσεων και υποδομών στις εν λόγω τρίτες επιχειρήσεις.» (σκ. 48).

<sup>4</sup> Βλ. σημείο 51 του Προοιμίου του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352. Για περαιτέρω ανάλυση για την διαφοροποίηση των τελών υποδομών για την προώθηση περιβαλλοντικά φιλικών πολιτικών, και βάσει της αρχής βιωσιμότητας, βλ. “Study on differentiated port infrastructure charges to promote environmentally friendly maritime transport activities and sustainable transportation”, Final Report, Gogea, June 2017 (διαθέσιμη μέσω [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/2017-06-27-study-differentiated-port-infrastructure-charges-promote\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/2017-06-27-study-differentiated-port-infrastructure-charges-promote_en)).

προωθηθούν οι συγκεκριμένοι στόχοι που αναγράφονται στις διατάξεις αυτού, υπό τον όρο ότι τα σχετικά κριτήρια θα είναι διαφανή, αντικειμενικά και δεν θα εισάγουν διακρίσεις, κυρίως, όμως, θα συνάδουν με το δίκαιο του ανταγωνισμού και δη με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων<sup>5</sup>.

Πράγματι, ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. ως ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας έχει σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, η οποία τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής<sup>6</sup>. Συμπεριλαμβάνεται όμως και στις δημόσιες επιχειρήσεις του Ν.3429/2005 και στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης του άρθρου 14 του Ν.4270/2014. Δραστηριοποιείται σε τομέα μη υποκείμενο σε ανταγωνισμό<sup>7</sup>, έχοντας την μονοπωλιακή εκμετάλλευση (είτε άμεσα είτε έμμεσα) των λιμενικών υποδομών που κατέχει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, με κόστος κατώτερο εκείνου με το οποίο θα επιβαρυνόταν μία ιδιωτική επιχείρηση αν βρισκόταν στη θέση του κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού.

Συνεπώς, για τον καθορισμό του ύψους των «τελών των λιμενικών υποδομών» θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το πλήρες κόστος, το οποίο αντιστοιχεί σε παράγοντες, που θα όφειλε να λάβει υπόψη μία επιχείρηση, ενεργούσα υπό συνθήκες ανταγωνισμού για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

Επομένως, προς διαφύλαξη των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού θα πρέπει τα εισπραττόμενα από τον Οργανισμό «τέλη» να είναι συγκρίσιμα προς εκείνα τα οποία θα αξίωνε μία ιδιωτική εταιρεία που ασκεί δραστηριότητα στην συγκεκριμένη αγορά, υποκείμενη σε ανταγωνισμό και ακολουθώντας πολιτική μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας.

Οι πιο πάνω αρχές αφορούν το σύνολο των τιμολογίων που εκδίδει ο Οργανισμός, ισχύουν όμως ιδιαίτερα στην περίπτωση των διαφοροποιημένων κατ' εφαρμογήν των άρθρο 13 παρ. 4 του Κανονισμού τιμολογίων, τα οποία επιτρέπεται να εκδίδονται υπό τις εξαιρετικές περιστάσεις που προβλέπει ο Κανονισμός, δηλαδή δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται απλά για την παροχή εκπτώσεων με σκοπό την προσέλκυση πελατείας. Τούτο, ενδεχομένως, θα μπορούσε, κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις, να θεωρηθεί (α) ως κρατική ενίσχυση προς τον Οργανισμό<sup>8</sup> κατά την έννοια του Άρθρου 92 ΕΚ και του άρθρου 107 Σ.Λ.Ε.Ε.<sup>9</sup> και (β) ως παροχή εκπτώσεων η οποία σκοπεύει, μέσω της χορηγήσεως οικονομικών πλεονεκτημάτων, να αποτρέψει τους χρήστες των λιμενικών υποδομών να στραφούν σε άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια<sup>10</sup>.

5. – Περαιτέρω, με την παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου (13) του Κανονισμού ορίζεται διαδικασία ενημέρωσης των χρηστών σχετικά με τη φύση και το επίπεδο των «τελών λιμενικών υποδομών» και μάλιστα των τυχόν αλλαγών που επέρχονται κάθε φορά. Με τον, ήδη εισαχθέντα, Κανονισμό

<sup>5</sup> Βλ. Ενδεικτικά, Απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 30<sup>ης</sup>.04.2019 επί της T-747/17, Union des ports de France – UPF κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, (ECLI:EU:T:2019:271), Απόφαση Γενικού Δικαστηρίου επί της T-696/17, ο.π., κα.

<sup>6</sup> Βλ. Εικοστό Πρώτο Άρθρο παρ. 5 του Ν.2932/2001.

<sup>7</sup> Βλ. Γνωμοδότηση ΝΣΚ 45/2002 (μη γενόμενη ως αποδεκτή), όπου δέχεται ότι «σκ.4... υπάρχει ειδική ρύθμιση, η οποία θεμελιώνεται στη λειτουργία της εταιρείας κατά τους κανόνες ιδιωτικής οικονομίας (κανόνες ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό) και την οικονομική της αυτοτέλεια, δηλαδή σε όρους εκ των ων ουκ άνευ για την ευελιξία και ανταγωνιστικότητα της», όπως και Γνωμοδότηση ΝΣΚ 150/2008, άποψη μειοψηφίας, όπου αναφέρεται ότι «σκ. Β. ... η ΟΛΗ ΑΕ αποτελεί δημόσια επιχείρηση κατά τη έννοια του αρ. 1 του Ν.3429/2005, ... εξ ορισμού εμπορική ανώνυμη εταιρεία με σαφώς κερδοσκοπικό χαρακτήρα, ... αφού προβλέπεται ρητά στο καταστατικό της ... ο καθορισμός των πάσης φύσεως τιμολογίων της εταιρείας σύμφωνα με τους κανόνες ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό [...]».

<sup>8</sup> Πρβλ. Απόφαση ΔΕΚ 0613/1997 της 14<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2000 (Union française de l'express (Ufex), DHL International, Federal express international (France) και CRIE κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων), σκ. 68-70, 74-75.

<sup>9</sup> Βλ. οπ. Δικαστήριο επί της T-696/17, σκ. 98.

<sup>10</sup> Πρβλ. Απόφαση 0057/2001 ΔΕΚ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου (έκτο τμήμα) της 17<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2009 (Solvay SA κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής), σκ. 365.



(ΕΕ) 2020/697 έχει τροποποιηθεί προσωρινά, κατά τούτο, ο βασικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/352, με την χορήγηση στα κράτη – μέλη της δυνατότητας παροχής εξουσίας στους διαχειριστικούς φορείς των λιμένων για απαλλαγή, αναστολή, μείωση, αναβολή της καταβολής των «τελών λιμενικών υποδομών», λόγω των εκτάκτων περιστάσεων που συνιστά η έξαρση της νόσου COVID 19. Ο νέος αυτός Κανονισμός έχει δύο ουσιώδεις καινοτομίες: αφενός μεν δεν απαιτεί την δίμηνη προειδοποίηση για την μεταβολή των «τελών λιμενικών υποδομών» και αφετέρου διότι εφαρμόζεται σχετικά με τέλη που ανάγονται στην περίοδο από 1<sup>ης</sup> Μαρτίου 2020 έως 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, δηλαδή αφορά και σε χρονικό διάστημα προ της εισαγωγής του (21.05.2020). Οι δύο αυτές καινοτομίες είναι δυνατόν να θεωρηθούν (αναλόγως των περιστάσεων) ως νομικά προηγούμενα για την αντιμετώπιση παρομοίων, εντελώς απρόβλεπτων και εκτάκτων καταστάσεων σχετικά με τα λιμενικά τέλη.

6. – Τέλος, ο Κανονισμός με την στο άρθρο 13 παρ. 6 αυτού ορίζει ότι ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει να θέτει υπόψη των αρμοδίων αρχών του κράτους μέλους τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του ύψους των λιμενικών τελών. Τούτο ισχύει, κατά μείζονα λόγο, στην περίπτωση καταγγελίας για υπερβολικές χρεώσεις.

Συμπερασματικά, η δομή των «τελών λιμενικών υποδομών» ή των «τιμολογίων» που πρόκειται να προταθούν, για να είναι σύμφωνα με το Κανονισμό, και τα συνιστώσα αυτήν στοιχεία θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να παρέχουν την δυνατότητα στους χρήστες των λιμενικών υποδομών να γνωρίζουν το κόστος που τους προκαλεί η χρήση κάθε συγκεκριμένης υποδομής με σκοπό την παροχή αντίστοιχης υπηρεσίας, ούτως ώστε να είναι εφικτός, με ευχέρεια, ο υπολογισμός των επιμέρους χρεώσεων. Το δε τιμολόγιο του Οργανισμού πρέπει να περιλαμβάνει και το ανταγωνιστικό σκέλος και το ρυθμιζόμενο σκέλος. Ως ρυθμιζόμενο σκέλος νοείται κάθε μία χρέωση σε βάρος του χρήστη των υποδομών, η οποία μετακυλιέται από τον Οργανισμό σε αυτόν, δηλαδή εισπράττεται μεν από τον Οργανισμό, αλλά, ενδεχομένως, αποδίδεται σε τρίτους, ενώ ως ανταγωνιστικό σκέλος θεωρείται κάθε μία χρέωση σε βάρος του χρήστη των υποδομών, η οποία εισπράττεται από τον Οργανισμό προς εξυπηρέτηση των δικών του σκοπών<sup>11</sup>.

## II. Μεθοδολογικές αρχές τιμολόγησης.

1. – Ο Οργανισμός, έχοντας το μονοπώλιο των λιμενικών υποδομών στην περιοχή της λιμενικής ζώνης Βόλου, αποτελεί αναμφίβολα δεσπόμενη επιχείρηση σε σχέση με τους πελάτες του / χρήστες των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Τίθεται, επομένως, εκ των πραγμάτων, ζήτημα προστασίας των τελευταίων, στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, από το ενδεχόμενο της υπερβολικής τιμολόγησης γενικότερα, αλλά και ειδικότερα για τα «τέλη λιμενικών υποδομών».

2. – Συναφώς, το άρθρο 102 περ. α' ΣΛΕΕ απαγορεύει την άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής. Η έννοια «μη δίκαιη τιμή αγοράς» περιλαμβάνει την υπερβολική και καταχρηστική υπερτιμολόγηση. Πρόκειται για την χαρακτηριστικότερη μορφή εκμεταλλευτικής κατάχρησης, δηλαδή συμπεριφοράς με την οποία η δεσπόμενη επιχείρηση αξιοποιεί τη δύναμή της στην αγορά για να εκμεταλλευθεί τους πελάτες της.

Ομοίως, κατά το άρθρο 2 του Ν.3959/2011, απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες Επιχειρήσεις της δεσπόμενης θέσης στο σύνολο ή μέρος της αγοράς της ελληνικής

<sup>11</sup> Πρβλ. Ολ. ΣτΕ 3366/2015, σκ. 13 και 14, όπου αφορά απόφασης της ΠΑΕ σχετικά με τις αριθμητικές τιμές των συντελεστών της μεθοδολογίας επιμερισμού του Ειδικού Τέλους Μείωσης Εκπομπών Αέριων Ρύπων του άρθρου 143 παρ. 2 περ. γ' του Ν.4001/2011.

επικράτειας. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται (μεταξύ άλλων) και στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη εύλογων τιμών αγοράς ή πώλησεως ή άλλων όρων συναλλαγής.

Συνεπώς, απαγορεύεται στην επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση να χρησιμοποιεί την υπερβολική οικονομική ισχύ της για τη μονομερή επιβολή μη εύλογων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων συναλλακτικών όρων, που ο πελάτης της, μη έχοντας άλλη δυνατότητα, αναγκάζεται να αποδεχθεί.

3. – Σε σχέση με το ζήτημα της παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού, λόγω υπερβολικής τιμολόγησης, το Δικαστήριο της ΕΕ<sup>12</sup>, έκρινε (α) ότι η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής συνιστά κατάχρηση και (β) ότι ένα κατάλληλο μέσο σύγκρισης για τη διαπίστωση του υπερβολικού της τιμής θα ήταν η λεγόμενη COST PLUS, δηλαδή η σύγκριση της τιμής πώλησης με το κόστος παραγωγής, ώστε να προκύψει το ύψος του περιθωρίου κέρδους, χωρίς να αποκλείεται ότι μπορεί να αξιοποιηθούν και άλλες μέθοδοι. Εντούτοις, κατά το Δικαστήριο αυτό, η διαπίστωση ακόμη και ενός πολύ υψηλού περιθωρίου κέρδους δεν αρκεί για να θεμελιωθεί καταχρηστική εκμετάλλευση. Σε δεύτερο στάδιο, θα πρέπει, επιπλέον, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε *per se*, είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

Άλλη μέθοδος για την εξεύρεση της δίκαιης τιμής ενός προϊόντος ή μίας υπηρεσίας είναι η σύγκριση με αντίστοιχες τιμές για όμοια προϊόντα ή άλλες υπηρεσίες που παρέχονται υπό καθεστώς ανταγωνισμού, ιδίου επιπέδου. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο ΕΕ<sup>13</sup> έκρινε ότι όταν μια επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιβάλλει, για τις υπηρεσίες που παρέχει, τιμές αισθητά υψηλότερες από αυτές που εφαρμόζονται σε άλλα κράτη μέλη και όταν η σύγκριση των επιπέδων των τιμών έχει πραγματοποιηθεί επί ομοιομόρφου βάσεως, η διαφορά αυτή πρέπει να θεωρηθεί ως ένδειξη καταχρήσεως της δεσπόζουσας θέσης. Αυτή η ένδειξη είναι μαχητή, καθώς εναπόκειται στην ενδιαφερομένη επιχείρηση να δικαιολογήσει τη διαφορά, επικαλούμενη αντικειμενικές διαφορές μεταξύ της καταστάσεως του οικείου κράτους μέλους και της καταστάσεως που επικρατεί στα άλλα κράτη μέλη.

Η, κατά το Δικαστήριο, σύγκριση τιμών επί ομοιομόρφου βάσεως δεν προϋποθέτει απαραίτητα σύγκριση με κράτη – μέλη ή αγορές με καθόλα όμοια χαρακτηριστικά και δομή ανταγωνισμού. Αρκεί να υφίσταται η δυνατότητα συνεκτίμησης και προσαρμογής των όποιων διαφορετικών χαρακτηριστικών στις σχετικές αγορές.

Επίσης, ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι υποθέσεις *Scandlines* και *Sundbusserne*, που αφορούσαν καταγγελίες ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για καταχρηστικά υπερβολικές χρεώσεις των υπηρεσιών του λιμένας *Helsingborg* προς εξυπηρέτηση της γραμμής *Helsingborg – Elsinore* μεταξύ Σουηδίας και Δανίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν και απέρριψε τις καταγγελίες, παρέθεσε μία συστηματική ανάλυση για το πώς ερμηνεύει και εφαρμόζει τη σχετική νομολογία «*United Brands*»<sup>14</sup>. Κατ' αρχάς, υπενθύμισε ότι η υπερβολική τιμολόγηση δεν είναι απλώς ένα ζήτημα ανάδειξης του εύλογου, ή μη, του περιθωρίου κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης. Αντίθετα, θα πρέπει, σε δεύτερο στάδιο, να εξετάζεται αν η τιμή που χρεώνεται είναι μη δίκαιη, κάτι που

<sup>12</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΕ της 14<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1978, 27/76, *United Brands* κατά Επιτροπής, σκ. 254.

<sup>13</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΕ της 13<sup>ης</sup> Ιουλίου 1989, *Lucazeau* και λοιποί κατά *SACEM* και λοιπών, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 110/88, 241/88 και 242/88, σκ. 24.

<sup>14</sup> Αποφάσεις της Επιτροπής της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 2004, COMP/36568 *Scandlines Sverige v. Port of Helsingborg* και COMP/36570 *Sundbusserne v. Port of Helsingborg*.

εξαρτάται από το αν η τιμή είναι δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.

Δεδομένου ότι η έννοια οικονομική αξία δεν έχει καθοριστεί στη νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ, η σχετική ανάλυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις αποφάσεις Scandlines και Sundbusserne έχει ιδιαίτερη σημασία. Σύμφωνα με αυτές, η οικονομική αξία καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις της υπόθεσης αλλά και μη κοστολογικά στοιχεία, όπως η ζήτηση. Έτσι, η Επιτροπή θεώρησε ότι, όταν οι χρήστες είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν παραπάνω για κάτι που θεωρούν ότι αξίζει ιδιαίτερα, αυτό θα πρέπει να συνεκτιμάται στην αξιολόγηση της οικονομικής αξίας της παροχής. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τούτο αφορούσε την, εξαιρετική, για τους χρήστες των υπηρεσιών του, γεωγραφική θέση του λιμένος Helsingborg.

4. – Συμπερασματικά, η χρέωση από δεσπόζουσα επιχείρηση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής, συνιστά μεν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, υπάρχει ωστόσο εγγενής δυσκολία στη διαπίστωση πότε μια τιμή είναι υπερβολική. Το ζήτημα κρίνεται στο πλαίσιο συνδυασμού κριτηρίων: αφενός μεν εξετάζεται αν χρεώνεται τιμή υπερβολική σε σχέση με την οικονομική αξία της παροχής (λ.χ. κρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>15</sup> καταχρηστική η τιμή χρέωσης που υπερέβαινε κατά 25% την εκτιμώμενη οικονομική της αξία σε μία αγορά που το ποσοστό κέρδους είναι περιορισμένο) και αφετέρου, σε δεύτερο στάδιο, εξετάζεται εάν συντρέχει επιβολή μη δίκαιης τιμής είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με ανταγωνιστικά προϊόντα / υπηρεσίες (λ.χ. με τις τιμές που χρεώνει η δεσπόζουσα επιχείρηση, ή ανταγωνιστές της, σε διαφορετικές, αλλά συγκρίσιμες, αγορές, ως σημεία αναφοράς, λαμβάνοντας υπόψη πρωτίστως τις συνθήκες της εκάστοτε περίπτωσης και δη το όφελος του χρήστη).

Εξάλλου, η νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ, βάσει της οποίας μέχρι σήμερα έχει κριθεί ότι υπήρξε επιβολή μη δίκαιων τιμών, βασίζεται σε σημαντική απόκλιση από το εκάστοτε σημείο αναφοράς. Εντούτοις, όμως, δεν έχουν προβλεφθεί συγκεκριμένα όρια προσδιορισμού του υπερβολικού χαρακτήρα της τιμής, ώστε να μην υφίσταται νομική βεβαιότητα ως προς το ζήτημα.

5. – Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, εντελώς αφηρημένα, ως πρόσφορο μέτρο σύγκρισης από πλευράς ανταγωνισμού («σημείο αναφοράς») για τα «τέλη λιμενικών υποδομών» θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν τα τιμολόγια, για τα αντίστοιχα τέλη, λιμένος που έχει παρόμοιες υποδομές, εναλλάξιμη τοποθεσία, στα πλαίσια του λιμενικού / μεταφορικού συστήματος της χώρας και εν τέλει παρέχει στον χρήστη ίδιας επιχειρηματικής σημασίας και οικονομικής αξίας υπηρεσίες. Βεβαίως, εάν τεθεί στην πράξη θέμα υπερβολικής τιμολόγησης, η υπόθεση θα κριθεί ενόψει των ισχυρισμών της σχετικής καταγγελίας και του συνόλου των περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης από τον αρμόδιο φορέα.

### **III. Απαντήσεις στα τεθέντα ερωτήματα.**

#### **A. Επί του ερωτήματος υπό στοιχείο (α)**

Όπως προκύπτει από τις προπαρατεθείσες διατάξεις του Κανονισμού, του Ν.2932/2001 και της 2002 ΣΠ, οι λιμενικές υποδομές αντιμετωπίζονται ως ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο. Επισημαίνεται συναφώς ότι, σύμφωνα με τον Κανονισμό (άρθρο 13 παρ. 3) τα τέλη θα πρέπει να

<sup>15</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 25<sup>ης</sup> Ιουλίου 2001, Deutsche Post AG-ΕΕ (2001) L 331/40.

εναρμονίζονται, ως προς το επίπεδο και τη δομή, ούτως ώστε να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικό «σύστημα χρέωσης υποδομών».

Συνεπώς, επιτρέπεται ο φορέας διαχείρισης του λιμένας είτε να υπολογίζει και να χρησιμοποιεί τα τέλη που αφορούν μία υποδομή χάριν και της συντηρήσεως, βελτιώσεως, αναπτύξεως των λοιπών υποδομών, ακόμη δε και για την απόκτηση / δημιουργία νέων, είτε μπορεί να αποφασίζει (αφού ο Κανονισμός δεν το απαγορεύει), ότι το τέλος εισπράττεται σε σχέση με συγκεκριμένη υποδομή που χρησιμοποιείται ή/και για κάποιες άλλες.

Τα παραπάνω (είτε μία δυνατότητα είτε η άλλη χρησιμοποιηθεί) δεν απαλλάσσουν τον φορέα διαχείρισης του λιμένα από την υποχρέωσή του να αναγράψει στα τιμολόγια χρέωσης των τελών λιμενικών υποδομών (α) το ποσό των τελών που χρεώνει και (β) αν αφορούν το σύνολο των λιμενικών υποδομών ή ορισμένες μόνο από αυτές.

#### Β. Επί του ερωτήματος υπό στοιχείο (β)

Τα «τέλη λιμενικών υποδομών», του Κανονισμού, καταβάλουν οι χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή οι πλοιοκτήτες (κύριοι πλοίων που είναι καταχωρημένοι ως τέτοιοι στο νηολόγιο της σημαίας των πλοίων, ενώ ταυτόχρονα τα εκμεταλλεύονται) ή οι εφοπλιστές (δηλαδή τρίτοι που εκμεταλλεύονται πλοία, τα οποία ανήκουν σε διαφορετικούς κυρίους).

Η καταβολή των πιο πάνω τελών του Κανονισμού, που εισάγουν τιμολογιακή πολιτική, γίνεται είτε απευθείας προς τον δικαιούχο, διαχειριστικό φορέα του λιμανιού είτε προς τον πάροχο των λιμενικών υπηρεσιών προς απόδοση στον δικαιούχο διαχειριστικό φορέα. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να προκύπτει ποιο είναι το ακριβές ποσό των τελών λιμενικών υποδομών, το οποίο θα πρέπει να διακρίνεται από τις υπόλοιπες χρεώσεις.

#### Γ. Επί του ερωτήματος υπό στοιχείο (γ)

1. – Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου έχει συσταθεί ως ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας, με σκοπό την εξυπηρέτηση δημοσίου συμφέροντος. Τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ παράλληλα, συμπεριλαμβάνεται στις δημόσιες επιχειρήσεις του άρθρου 1 του Ν.3429/2005 και στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

Μεταξύ των πρόσθετων υποχρεώσεών τους ως δημόσια επιχείρηση, είναι ότι «*υποβάλλ(ει) στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών «Κάθε πρόταση που αφορά σε αλλαγή [...] τιμολογίων, καθώς και κάθε άλλου μέτρου της διοίκησης που επηρεάζει σημαντικά τα οικονομικά αποτελέσματα πριν να τεθεί σε ισχύ.*» (άρθρο 7 παρ. 2 του Ν.3429/2005). Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 10 του ιδίου Νόμου, ο Οργανισμός φέρει την υποχρέωση της έκδοσης Απόφασης Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ως αρμόδιο εποπτεύοντα την δημόσια επιχείρηση Υπουργό, για κάθε αλλαγή της τιμολογιακής της Πολιτικής.

Επομένως, η υιοθέτηση νεότερης τιμολογιακής πολιτικής απαιτεί, αρχικά την απόφαση του Δ.Σ., και στη συνέχεια υπόκειται στην διαδικασία των άρθρων 7 παρ. 2 του Ν.3429/2005 και την έγκριση που προβλέπεται από το άρθρο 1 Υποπαρ. Γ.2 παρ. 6 περ. β, των Υπουργών Οικονομικών και του εποπτεύοντος Υπουργού, ήτοι του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Επιπλέον, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. είναι επιφορτισμένη όπως εισπράττει τέλη, ανταποδοτικής φύσεως, η επιβολή των οποίων προβλέπεται από τον νόμο, προς αντιμετώπιση των δαπανών των

απαιτούμενων για την προσφορά αντιστοιχών υπηρεσιών<sup>16</sup>, όπως τούτα ρητά αναφέρονται στο νόμο που προβλέπει την επιβολή τους και υπόλοιπες σχετικές ρυθμίσεις.

Τέλος, για τους Οργανισμούς Λιμένος έχει γίνει δεκτό ότι δύνανται να συμφωνούν και άλλες χρεώσεις, μετά από συμφωνία με χρήστη προσφερομένων υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, έχει κριθεί ότι: «Με το άρθρο 24 παρ. 1 του Ν. 2932/2001, τροποποιήθηκε το άρθρο 970 Α.Κ., ειδικά ως προς τους λιμένες και παραχωρήθηκε στον Οργανισμό Λιμένα, στη συγκεκριμένη δε περίπτωση στην εταιρία "... Α.Ε.", το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης του αντίστοιχου λιμένα, με το δικαίωμα παροχής, με σύμβαση που αυτή θα καταρτίσει με το χρήστη των προσφερόμενων υπηρεσιών, κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες του λιμένα και υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων, με αντάλλαγμα, το οποίο αποφασίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένα, το οποίο εγκρίνει και τα κάθε φύσης τιμολόγια της εταιρείας. Το δικαίωμα τούτο του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένα, δεν αναιρείται από την έκδοση των ΚΥΑ .../13.3.2007, ΚΥΑ 81221/09/04/3.2.2004 και ΚΥΑ 81221/14/2.3.2006, με τις οποίες γίνεται λόγος για τον καθορισμό των υπέρ των Λιμενικών Ταμείων-Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ανταποδοτικών δικαιωμάτων προσόρμισης, ελλιμενισμού, παραβολής, πρυμνοδέτησης. Όπως καθίσταται σαφές από το περιεχόμενο αυτών, ειδικά δε της δεύτερης των ανωτέρω ΚΥΑ, πλέον ο καθορισμός με αυτές των ανταποδοτικών δικαιωμάτων, ισχύει υπέρ των Λιμενικών Ταμείων που δεν έχουν μετατραπεί σε Οργανισμό Λιμένα Α.Ε. και καθορίζονται τα δικαιώματα αυτά ενιαία για τα Λιμενικά Ταμεία – Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Μετά δε την έκδοση των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού με το οποίο καθορίζεται το αντάλλαγμα για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, δεν έχει ισχύ ο καθορισμός των τιμολογίων με ΚΥΑ, αφού αντίκειται στις ως άνω ειδικές διατάξεις, ενώ και στην προαναφερόμενη ΚΥΑ ρητά ορίζεται ότι η ρύθμισή της ισχύει για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. μέχρι την έκδοση των τιμολογίων τους σύμφωνα με την 45/02/30.01.2002<sup>17</sup> γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Κατά τη γνωμοδότηση δε αυτή, μόνο αρμόδιο να αποφασίζει και να εγκρίνει τα κάθε φύσης τιμολόγια του Οργανισμού Λιμένος είναι το Διοικητικό Συμβούλιο αυτού, χωρίς να απαιτείται έγκριση της απόφασής του. Με την παραπομπή αυτή είναι σαφές ότι μετά την έκδοση από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού της απόφασής του με την οποία καθορίζονται τα τιμολόγια του ανταλλάγματος των αντιστοιχών υπηρεσιών, δεν ισχύει ο καθορισμός με τις πιο πάνω Κ.Υ.Α. Εξάλλου, έγκριση της παραχώρησης της χρήσης ή της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζει το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ, δεν απαιτείται για να είναι ισχυρή η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού ..., δεδομένου ότι κατά το άρθρο 10 του ν.3429/2005, με απόφαση της ανωτέρω Επιτροπής, εξειδικεύεται η οικονομική πολιτική σε πολιτική στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, η εισοδηματική, η τιμολογιακή πολιτική αυτού, ως δημόσιας επιχείρησης και δεν εγκρίνεται η τιμολογιακή και εισοδηματική πολιτική που εφαρμόζει με αποφάσεις του Διοικητικού του Συμβουλίου, με απόφαση της ως άνω Επιτροπής»<sup>18</sup>.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι είναι δυνατή η θέσπιση των χρεώσεων χρήσης λιμενικών υποδομών μετά από συμφωνία με το χρήστη, κατόπιν απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού, η οποία δεν απαιτείται να εγκριθεί από άλλη αρχή ή να δημοσιευθεί στο ΦΕΚ.

<sup>16</sup> Βλ. αναφορικά με τα Τέλη για τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία Απόφαση ΣτΕ 177/2018, σκ. 8, και αναφορικά με Τέλη Επιβατών και Οχημάτων ΣτΕ 2547/2020.

<sup>17</sup> Η ανωτέρω Γνωμοδότηση δεν έχει γίνει αποδεκτή από τον ερωτώντα Υπουργό.

<sup>18</sup> Απόφαση ad hoc ΑΠ 1958/2017.

Στην προκειμένη περίπτωση, με τις διατάξεις του άρθρου 13 παρ. 3 του Κανονισμού, δεν εισάγονται «ανταποδοτικά τέλη<sup>19</sup>». Αντίθετα, ορίζεται ότι τα «τέλη λιμενικών υποδομών» προσδιορίζονται σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του κάθε λιμένα, συμμορφώνονται προς τους κανόνες ανταγωνισμού, ενώ πληρούν, επίσης, τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα πλαίσια της γενικής πολιτικής για τα λιμάνια του κάθε κράτους – μέλους. Με την ως άνω διάταξη του Κανονισμού προβλέπεται ότι το ύψος των «τελών λιμενικών υποδομών» καθορίζεται με βάση ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, λαμβανομένου υπόψη και του, κατά τα προαναφερθέντα, δημοσίου σκοπού, στον οποίο επίσης αποβλέπει η διάταξη αυτή. Δεν είναι δε αναγκαία για την πληρότητά της εν λόγω διατάξεως του Κανονισμού η πρόβλεψη συγκεκριμένων κριτηρίων, τρόπου υπολογισμού και λοιπών λεπτομερειών επιβολής των τελών, εφόσον το ύψος τους καθορίζεται κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, που εξαρτώνται από ποικίλες και μεταβαλλόμενες συνθήκες<sup>20</sup>.

Τα «τέλη λιμενικών υποδομών» του Κανονισμού, ερμηνευόμενα σύμφωνα με το εθνικό πλαίσιο, δεν αντικρύζουν ειδική παροχή προς τους, βαρυνομένους με αυτά, χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών, καθώς ωφελούν από την φύση τους όλους όσους έχουν συμφέρον για την ύπαρξη, διατήρηση και βελτίωση των λιμενικών υποδομών εκ μέρους του Οργανισμού, ούτως ώστε να υπάρχει πρόσβαση στην παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών. Αντίθετα, ωφελείται ένα μέρος του κοινωνικού συνόλου, το οποίο προσβλέπει στην ύπαρξη των υπηρεσιών αυτών για την διατήρηση ευρυθμίας στην οικονομική και κοινωνική ζωή.

Επομένως, τα «τέλη λιμενικών υποδομών» του Κανονισμού, ερμηνευόμενα σύμφωνα με το εθνικό πλαίσιο, δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα, έναντι παρεχομένης δημόσιας υπηρεσίας, αλλά αποτελούν απλώς τίμημα για την ύπαρξη των αναγκαίων υποδομών προς αποτελεσματική παροχή λιμενικών υπηρεσιών και την δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές<sup>21</sup>.

2. – Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, δεν απαιτείται η ύπαρξη αντιστοιχίας μεταξύ του ύψους των τελών λιμενικών υποδομών και του κόστους συντήρησης, επισκευής, βελτίωσης και αντικατάστασης αυτών, επιτρεπομένης της επιδίωξης εμπορικού κέρδους στα πλαίσια όμως, των κανόνων του ανταγωνισμού.

Για τον καθορισμό δε, του ύψους και των κατηγοριών των «τελών λιμενικών υποδομών» θα πρέπει να επέλθει εξειδίκευση των κριτηρίων που θεσπίζει ο Κανονισμός (άρθρο 13 παρ. 3) από το Δ.Σ. του Οργανισμού, ούτως ώστε να υπάρχει μία αναλογικότητα μεταξύ του ύψους των τελών λιμενικών υποδομών και της οικονομικής αξίας για τους χρήστες (γενικά και αόριστα) της ύπαρξης των λιμενικών υποδομών, της δυνατότητας παροχής αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών και

<sup>19</sup> Πρβλ. ΣτΕ 177/2018, που κρίνει σε ανταποδοτικό τέλος υπέρ Οργανισμού Λιμένος ότι: σκ. 8. [...] η απόφαση για τον καθορισμό ανταποδοτικών τελών, όπως είναι το κατά την προπαρατεθείσα 8111.1/41/2009 ΚΥΑ ένδικο τέλος, η επιβολή του οποίου προβλέπεται προς αντιμετώπιση των δαπανών των παρεχομένων από τις λιμενικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών [...] ελέγχεται από της απόψεως της υπάρξεως μίας, κατά προσέγγιση, αναλογικής σχέσεως μεταξύ προβλεπομένων εσόδων και εξόδων των σχετικών υπηρεσιών, η υποχρέωση δε καταβολής του τέλους ούτε την πραγματική χρησιμοποίηση της υπηρεσίας στην συγκεκριμένη περίπτωση προϋποθέτει κατ' ανάγκην ούτε την ακριβή αντιστοιχία μεταξύ ύψους τέλους και κόστους παρεχομένης υπηρεσίας, αφού αρκεί απλώς η δυνατότητα (ετοιμότητα) παροχής της υπηρεσίας και η κατ' αρχήν κάλυψη των δαπανών της από το τέλος που καταβάλλουν οι χρήστες της. Για την διενέργεια του ως άνω ελέγχου περί την συνδρομή του στοιχείου της «ανταποδοτικότητας» απαιτείται η σχετική κανονιστική απόφαση να αιτιολογείται επαρκώς, είτε στο κείμενό της είτε με αναφορά στα στοιχεία που την συνοδεύουν, με την παράθεση, εν όψει επικαίρων διαπιστώσεων και συγκεκριμένων, αναγομένων στο έτος, στο οποίο αφορά η απόφαση καθορισμού, στοιχείων, των προβλεπομένων εσόδων και εξόδων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, κατά τον χρόνο, στον οποίο αφορά η απόφαση αυτή (σκ.8).

<sup>20</sup> Απόφαση Ολ.ΣτΕ 2404/2014, σκ. 14.

<sup>21</sup> Απόφαση ΣτΕ 1558/2015, σκ. 16.

της πρόσβασης σε αυτές. Η δε, απόφαση του Δ.Σ. δέον όπως εγκριθεί από τους αρμοδίους Υπουργούς στο πλαίσιο υιοθέτησης νεότερης τιμολογιακής πολιτικής εκ μέρους του Οργανισμού.

Κατά τη διαδικασία της ψηφοφορίας, επί του παρόντος θέματος, ο κ. Κουμπάρακης Γεώργιος, Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής, δηλώνει παρών.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων κατά πλειοψηφία σε φανερή ψηφοφορία

### ΓΝΩΜΟΔΟΤΕΙ

Η εθνική έννομη τάξη και ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 δεν έρχονται σε σχέση αντίθεσης, αλλά είναι δυνατή η εκ παραλλήλου εφαρμογή, σύμφωνα με τα ανωτέρω.

Εξουσιοδοτείται ο Αντιπρόεδρος της Αρχής να προβεί στην αποστολή της παρούσας προς την Οργανισμό Λιμένος Βόλου Α.Ε. και λοιπές αρμόδιες υπηρεσίες του ελληνικού δημοσίου και ενδιαφερόμενα μέρη.

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Λ.

Αθανάσιος Τορουνίδης