28.04.2026 08:50:52
ΨΗΦΙΑΚΑ
ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟ
ΑΠΟ
VARVARA ZACHARAKI

23923

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

27 Απριλίου 2026 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **2368**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 866/2024

Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του ν. 3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. επί της επιχειρηματικής δραστηριότητας που συνίσταται στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 18η Νοεμβρίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Αϊρίν - Έβελυν - Μικέλα - Μαίρη Σάρπ
Μέλη: Χαρίκλεια Νικολοπούλου
Παναγιώτης Φώτης
Ιωάννης Στεφάτος
Χαρίκλεια Βλάχου
Παντελής Μπορόβας (Εισηγητής)
Άννα Γκάτζιου
Μιχαήλ Πολέμης
Χρυσοβαλάντου - Βασιλική Μήλλιου
Γραμματέας: Ευγενία Ντόρντα

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της γνωστοποίησης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του ν. 3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. επί της επιχειρηματικής δραστηριότητας που συνίσταται στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.

Πριν την έναρξη της συζητήσεως, η Πρόεδρος όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο της Γραμματείας Προέδρου, Αντιπροέδρου και Εισηγητών, Ευγενία Ντόρντα με αναπληρώτρια την Ηλιάνα Κούτρα.

Στην αρχή της συζήτησης η Πρόεδρος έδωσε το λόγο στον Εισηγητή της υπόθεσης Παντελή Μπορόβα, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ' αρ. οικ.8388/08.11.2024 γραπτής εισήγησης επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Η Επιτροπή στη συνέχεια, αφού αποχώρησαν από την αίθουσα οι υπηρεσιακοί παράγοντες, προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης με τη συμμετοχή του Εισηγητή της υπόθεσης Παντελή Μπορόβα, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την υπ' αρ. οικ. 8388/08.11.2024 έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις των μελών και το ισχύον νομικό πλαίσιο, σκέφθηκε ως εξής:

Ι. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ - ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Με το υπ' αρ. 6684/25.09.2024 έντυπο Γνωστοποίησης Συγκέντρωσης γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής ΕΑ) η απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την εταιρεία με την επωνυμία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α..Ε. (εφεξής «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» ή/και «γνωστοποιούσα»), μέσω της εταιρείας ειδικού σκοπού (ΕΕΣ) ΝΕΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. (εφεξής η «Παραχωρησιούχος»), επί της επιχειρηματικής δραστηριότητας

που συνίσταται στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού (εφεξής «Αττική Οδός»), κατόπιν της υπογραφής της από 12.09.2024 σχετικής σύμβασης παραχώρησης με το αυτό αντικείμενο μεταξύ, αφενός, του Ελληνικού Δημοσίου και του ΤΑΙΠΕΔ και, αφετέρου, της Παραχωρησιούχου και της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ (η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

2. Της υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης προηγήθηκε η από 13.01.2022 απόφαση ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ, με την οποία δρομολογήθηκε η προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού δύο φάσεων για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση, περιλαμβανομένης της εκτέλεσης τυχόν έργων που μπορεί να απαιτηθούν για την εύρυθμη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ. Με την από 20.01.2022 Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, όπως αυτή τροποποιήθηκε δυνάμει της από 31.03.2022 απόφασης ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ, το ΤΑΙΠΕΔ προσκάλεσε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιθυμεί να συμμετάσχει στον Διαγωνισμό να υποβάλει Φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, σύμφωνα με τους όρους της Πρόσκλησης.

3. Με την από 14.09.2023 απόφαση ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του ως άνω διαγωνισμού και ανακηρύχθηκε ως Προτιμητέος Επενδυτής η εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ[1], και ακολούθησε στις 12.09.2024 η υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτής, η Παραχωρησιούχος υποχρεούται να καταβάλει στο ΤΑΙΠΕΔ την Αμοιβή Παραχώρησης καθώς και την Ετήσια Αμοιβή, σύμφωνα με τα ειδικότερα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης. Έναντι της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών της που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ θα λάβει, δια της Παραχωρησιούχου, ως συμβατικό αντάλλαγμα το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης: (α) της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ, συνιστάμενο στην είσπραξη διοδίων τελών από τους χρήστες αυτής και την εκμετάλλευση Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.), και (β) των παρόδιων αυτής εκτάσεων από κοινού με όλα τα περιουσιακά δικαιώματα, υλικά και άυλα, που σχετίζονται με την ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ[2].

4. Στις 23.09.2024, τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ανακοίνωσαν[3] ότι, σε συνέχεια της υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης, η παράδοση από το Ελληνικό Δημόσιο του αυτοκινητοδρόμου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ στη νέα Παραχωρησιούχο θα γινόταν την Κυριακή, 06.10.2024, ήτοι με σημαντική σύντμηση της προθεσμίας των πέντε (5) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης, που συμβατικά προβλέπεται για την ικανοποίηση από τα μέρη των προϋποθέσεων επίτευξης της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης[4].

5. Εν συνεχεία, στις 25.09.2024, η γνωστοποιούσα, με το υπ’ αρ. 6685/25.09.2024 έγγραφο, κατέθεσε στην Υπηρεσία αίτημα χορήγησης άδειας παρέκκλισης από την υποχρέωση της αναστολής ολοκλήρωσης της συγκέντρωσης, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 3959/2011. Την 02.10.2024, η ΕΑ, με την υπ’ αρ. 859/2024 απόφασή της:

α) Διαπίστωσε ότι η υπ’ αρ. 6684/25.09.2024 γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3959/2011, η οποία υπόκειται σε γνωστοποίηση ενώπιον της ΕΑ και

β) ενέκρινε τη χορήγηση άδειας παρέκκλισης από την αναστολή πραγματοποίησης της συγκέντρωσης μέχρι την έκδοση της οριστικής απόφασης επί της συγκέντρωσης.

6. Στις 03.10.2024 ψηφίστηκε από τη Βουλή ο κυρωτικός ν. 5141/2024 με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού» (Α΄ 156). Τέλος, στις 06.10.2024 ο αυτοκινητόδρομος ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ παραχωρήθηκε στη νέα Παραχωρησιούχο (δυνάμει της από 12.09.2024 Σύμβασης Παραχώρησης), με τους Σ.Ε.Α. εν λειτουργία και με ενεργές μισθώσεις ως προς την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των οποίων υπεισήλθε η νέα Παραχωρησιούχος.[5]

---

1 Στην εν λόγω διαγωνιστική διαδικασία συμμετείχαν τα σχήματα 1) ABERTIS INFRAESTRUCTURAS S.A., 2) INC S.p.A. (GRUPPO FININC), 3) Ένωση προσώπων ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε. – ΑΒΑΞ Α.Ε. – ADRIAN INFRASTRUCTURE, 4) Ένωση προσώπων ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – FS ARK HOLDCO S.a.r.l., 5) Ένωση προσώπων BRISA – AUTO ESTRADAS de PORTUGAL S.A. – RUBICONE BIDCO S.A., 6) Ένωση προσώπων CORE INFRASTRUCTURE FUND III SCS (VAUBAN) – DIF INFRA 6 PARTICIPATIONS 5 B.V. – EGIS PROJECTS S.A., 7) Ένωση προσώπων MACQUARIE ASSET MANAGEMENT MOTORWAY HOLDINGS S.ar.l. – FINCOP INFRASTRUCTURE LTD και 8) Ένωση προσώπων VINCI HIGHWAYS S.A.S. – VINCI CONCESSIONS S.A.S. – ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε. – MOBILITY PARTNER S.A.S.

2 Βλ. σχετικά όρο 5.1. (Δικαίωμα Αποκλειστικής Εκμετάλλευσης του Έργου παραχώρησης) και 5.3 (Αντικείμενο του Έργου) της Σύμβασης Παραχώρησης.

3 Βλ. την από 23.09.2024 κοινή Ανακοίνωση Τύπου των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών [https://minfin.gov.gr/paradosi-tis-attikis-odou-ston-neo-parachorisioucho-stis-6-oktovriou-2024/].

4 Βλ. όρο 4.3.1. της Σύμβασης Παραχώρησης.

5 Βλ. κυρωτικό νόμο 5141/2024, Κεφ. Β’, Άρθρο Δεύτερο «Υποκατάσταση»). Προβλέπεται, συναφώς, ότι οι συμβάσεις δύνανται να παραταθούν ή/και να τροποποιηθούν, κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας των συμβαλλόμενων μερών (χωρίς απώτατο χρονικό όριο παραμονής των ίδιων επιχειρήσεων ή περιορισμούς προς τις υφιστάμενες χρήσεις κατά την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης).

II. ΤΑ ΜΕΡΗ

7. Συμμετέχοντα μέρη[6] στην παρούσα συναλλαγή είναι: αφενός (α) η γνωστοποιούσα (ως η ελέγχουσα την Παραχωρησιούχο επιχείρηση) και (β) η επιχειρηματική δραστηριότητα της Αττικής Οδού (που συνιστά το αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης).

II.1. Η γνωστοποιούσα και ο Όμιλός της

8. Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ είναι η μητρική του ομώνυμου Ομίλου και δραστηριοποιείται, μεταξύ άλλων, στους τομείς των κατασκευών, της ενέργειας, των παραχωρήσεων και της διαχείρισης αποβλήτων. Απασχολεί περισσότερους από 8.000 εργαζομένους και έχει σημαντική δραστηριότητα στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Κατά την ίδια, ενόψει της διασποράς των μετοχών της, δεν ελέγχεται από άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο.[7]

9. Η εταιρεία με την επωνυμία ΝΕΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε., με δ.τ. ΝΕΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Μ.Α.Ε., είναι κατά 100% θυγατρική της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και συνιστά την εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) που συστάθηκε για τους σκοπούς και στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του καταστατικού της, σκοπός της εταιρείας είναι αποκλειστικά η εκπλήρωση των υποχρεώσεων και η άσκηση των δικαιωμάτων που συμφωνούνται με τη Σύμβαση Παραχώρησης αναφορικά με το έργο «Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Αττική Οδός».[8]

II.2. Η Επιχείρηση-Στόχος

10. Η Αττική Οδός είναι αυτοκινητόδρομος μήκους περίπου 70 χλμ και αποτελεί βασικό περιφερειακό άξονα της μητροπολιτικής περιοχής των Αθηνών και τμήμα του δημόσιου οδικού δικτύου του Νομού Αττικής. Πρόκειται για ένα προαστιακό οδικό δίκτυο και αυτοκινητόδρομο, με δύο ή τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.), ανά κατεύθυνση. Περαιτέρω, ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αποτελεί τον συνδετικό κρίκο του οδικού άξονα Π-Α-Θ-Ε (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη -Εύζωνοι), καθώς συνδέει την Εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας με την Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας, ενώ συνδέει οδικά και τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών με το κέντρο της πόλεως.[9] Σημειωτέον, σε ορισμένα τμήματα στο μέσον του αυτοκινητόδρομου, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος, δραστηριότητα η οποία δεν αποτελεί μέρος της Σύμβασης Παραχώρησης.

11. Η προϋφιστάμενη Παραχωρησιούχος του αυτοκινητοδρόμου ήταν η εταιρεία ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε., με την οποία η γνωστοποιούσα ουδεμία μετοχική σχέση έχει.[10]

III. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

12. Όπως ελέχθη ανωτέρω υπό Ενότητα Ι, η ΕΑ έχει ήδη αποφανθεί ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3959/2011, η οποία υπόκειται σε γνωστοποίηση ενώπιόν της. Όπως έκρινε η ΕΑ, το αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης (ήτοι, η χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ) συνιστά, εξ επόψεως κανόνων ανταγωνισμού, «επιχείρηση», δηλαδή οικονομική οντότητα με παρουσία στην αγορά και στην οποία μπορεί να αποδοθεί συγκεκριμένος κύκλος εργασιών[11]. Η παραχώρηση του δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου με τις υποδομές του, σε συνδυασμό με συγκεκριμένα κινητά και άυλα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάζονται στη νέα Παραχωρησιούχο, συνιστά «αντικείμενο ελέγχου», επί του οποίου μεταβάλλεται ο έλεγχος. Δεδομένου ότι η διάρκεια της Παραχώρησης ορίζεται 25ετής, η γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια του νόμου καθότι πρόκειται να επιφέρει μόνιμη μεταβολή[12] στον έλεγχο επί της επιχείρησης-στόχου.

---

6 Βλ. σχετικά παράγραφο 134 της κωδικοποιημένης ανακοίνωσης της Ε.Επ. για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2014 (η «Ανακοίνωση Δικαιοδοσίας»).

7 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6684/25.09.2024 έντυπο γνωστοποίησης, ενότητες 2.1.2 και 4.1.1.

8 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6684/25.09.2024 έντυπο γνωστοποίησης, ενότητα 2.1.2.

9 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6684/25.09.2024 έντυπο γνωστοποίησης, ενότητα 2.2.2.

10 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6684/25.09.2024 έντυπο γνωστοποίησης, ενότητα 4.1.1.

11 Βλ. σχετικά ΕΑ 626/2016, M.7483 - Abellio Transport / Scotrail. Βλ. επίσης OECD, Global Forum on Competition, “Competition for the Market” [DAF/COMP/GF(2019)7], ιδίως σελ. 19 επ. και την εκεί αναφερόμενη νομολογία: https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/GF(2019)7/en/pdf.

12 Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 95/1 της 16.4.2008) (εφεξής και Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση), η οποία αφορά τις αντίστοιχες με του ν. 3959/2011 διατάξεις του ως άνω Κανονισμού, παρ. 28. Βλ. επίσης αποφάσεις Ε.Επ. στις υποθέσεις COMP/M.2903- DaimlerChrysler/ Deutsche Telekom/JV, σκ. 12, στην οποία θεωρήθηκε ότι το χρονικό διάστημα των 12 ετών, κατά το οποίο θα είχε ισχύ η σύμβαση της κοινής επιχείρησης με το γερμανικό Δημόσιο, ήταν επαρκές, COMP/M.2362- Deutsche Bahn/ ECT International/ United Depots/JV, σκ. 9, με σύμβαση διάρκειας 8 ετών, και COMP/M.3858- Lehman Brothers/SCG/Starwood/Le Meridien, σκ. 9, όπου η Επιτροπή έκρινε επαρκές ένα χρονικό διάστημα 10-15 ετών, αλλά όχι ένα διάστημα 3 ετών.

13. Σημειωτέον, η συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε εμπροθέσμως και παραδεκτώς από την υπόχρεη προς γνωστοποίηση εταιρία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ[13]. Η γνωστοποίηση κατέστη προσήκουσα στις 21.10.2024[14], ενώ η προθεσμία έκδοσης της σχετικής απόφασης της ΕΑ παρέρχεται στις 21.11.2024.

IV. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

IV.1. Εισαγωγικά

14. Η αγορά των Παραχωρήσεων έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με την αγορά των λοιπών («κλασικών») δημόσιων έργων και διακρίνεται από αυτήν. Οι βασικές δομικές διαφορές μεταξύ ενός κλασικού δημόσιου έργου και μιας Παραχώρησης συνοψίζονται ως εξής:

• Μια κλασική δημόσια σύμβαση έργου αφορά στην ανάθεση της κατασκευής του έργου (π.χ. μιας υποδομής), ενώ μια Παραχώρηση έχει ως (πρόσθετο ή αποκλειστικό) αντικείμενο τη χρηματοδότηση (εν όλω ή εν μέρει) του έργου και τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευσή του.

• Το στοιχείο της εκμετάλλευσης είναι κομβικής σημασίας, διότι συνεπάγεται ότι ο ανάδοχος αναλαμβάνει να χρηματοδοτήσει το έργο, εν όλω ή εν μέρει, και η αμοιβή του συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου (εισπράττοντας συνήθως τέλη από τους χρήστες), είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

• Το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από τον ανάδοχο συνεπάγεται την υποχρεωτική ανάληψη από αυτόν ουσιωδών λειτουργικών κινδύνων, κινδύνων που δεν μετακυλίονται στον ανάδοχο σε περίπτωση μιας κλασικής δημόσιας σύμβασης έργου.

15. Περαιτέρω, σε σχέση με την περίπτωση των κλασικών δημόσιων συμβάσεων, στις Παραχωρήσεις είναι πολύ πιο έντονη η παρουσία εταιρειών που εδρεύουν στο εξωτερικό, οι οποίες συμμετέχουν στους διαγωνισμούς (συνήθως μέσω πολυπληθών σχημάτων), λόγω της ευελιξίας του ενωσιακού και εθνικού νομοθετικού πλαισίου των έργων παραχώρησης, σε συνδυασμό με τον υψηλό προϋπολογισμό των έργων αυτών, τις αυξημένες απαιτήσεις σε χρηματοδότησή τους μέσω καταβολής ιδίων κεφαλαίων και δανεισμού από τράπεζες, αλλά και το σύνθετο αντικείμενό τους.

16. Συναφώς με την υπό κρίση υπόθεση, σύμφωνα με προηγούμενη απόφαση της ΕΑ, η οποία ακολουθεί την ενωσιακή πρακτική,[15] υφίστανται τρεις διακριτές σχετικές αγορές, οι οποίες σχετίζονται με παραχωρήσεις διοδίων αυτοκινητοδρόμων και συγκεκριμένα:

• Η αγορά για τη χορήγηση των παραχωρήσεων αυτοκινητοδρόμων με διόδια (“market for the grant of toll motorway concessions”), όπου η προσφορά προέρχεται από τους δημόσιους φορείς και η ζήτηση από επιχειρήσεις που εκδηλώνουν ενδιαφέρον απόκτησης παραχωρήσεων αυτοκινητοδρόμων με διόδια,

• η αγορά διαχείρισης των υποδομών μεταφοράς (“market management of the transport infrastructure”) και

• η αγορά λοιπών βοηθητικών υπηρεσιών, όπως οι υπηρεσίες εστίασης, πρατήρια υγρών καυσίμων κ.λπ. (ancillary services).

IV.2. Σχετική αγορά για τη χορήγηση της παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων με διόδια (market for the grant of toll motorway concessions)

17. Η αγορά για τη χορήγηση της σύμβασης παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων με διόδια αφορά την κατασκευή ή/και την εκμετάλλευση του έργου. Σύμφωνα με την ΕΑ και την Ε.Επ., η εν λόγω αγορά αποτελεί την οικονομική δραστηριότητα κατά την οποία η προσφορά εκφράζεται από το Κράτος και η ζήτηση από εταιρείες ή κοινοπραξίες που ενδιαφέρονται να αναλάβουν την κατασκευή ή την εμπορική εκμετάλλευσή τους[16]. Στην εν λόγω αγορά, η ανταγωνιστική διαδικασία λαμβάνει χώρα κατά την υποβολή των οικονομικών προσφορών (ανταγωνισμός για την αγορά/«competition for the market») κατά τις οικείες διαγωνιστικές διαδικασίες («bidding market»).

18. Σχετικά με τη γεωγραφική διάσταση της υπό εξέτασης αγοράς, η Ε.Επ. σε προηγούμενες αποφάσεις θεωρεί ότι είναι τουλάχιστον ο ΕΟΧ, χωρίς να αποκλείεται ο στενότερος ορισμός, εκείνος της εθνικής αγοράς[17]. Στην υπό εξέταση υπόθεση η γεωγραφική αγορά θα μπορούσε να θεωρηθεί η εθνική[18], ωστόσο το εν λόγω ζήτημα μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς, ακόμη και υπό την εκδοχή του στενότερου ορισμού της αγοράς, δεν μεταβάλλεται η κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί της συγκέντρωσης.

---

13 Ήτοι εντός τριάντα ημερών από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.

14 Προκειμένου να συμπληρωθεί η γνωστοποίηση, η Υπηρεσία απέστειλε την με αριθμ. πρωτ. οικ. 7458/14.10.2024 επιστολή παροχής στοιχείων, η οποία απαντήθηκε με την με αριθμ. πρωτ. 7717/22.10.2024 επιστολή της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

15 Βλ. υπ’ αριθμ. 673/2018 απόφαση της Ε.Α και τις εκεί παραπομπές σε αποφάσεις της Ε.Επ..

16 Βλ. υπ’ αριθμ. 673/2018 απόφαση της Ε.Α, καθώς και, ενδεικτικά τις παρακάτω αποφάσεις της Ε.Επ. με αριθ.: M.4087 - Eiffage/Maquarie/APRR, M.4249 – Abertis/Autostrade, M. 5974 - Finavias/Abertis/Autopista Trados M-45, M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, M.8694 - Hochtief/Abertis.

17 Βλ. σχετικά ενδεικτικά τις παρακάτω αποφάσεις της Ε.Επ. με αριθμ.: M.4087 – Eiffage/Macquarie, M.4249 - Abertis/Autostrade, M.5974 – Finavias/Abertis/Autopista Trados M-45, M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, M.8536 – Atlandia/Abertis Infraestructuras, M. 8694 - Hochtief/Abertis.

18 Βλ. σχετικά τις υπ’ αριθμ. 673/2018 και 642/2017 αποφάσεις της ΕΑ.

IV.3. Σχετική αγορά διαχείρισης των υποδομών μεταφοράς (market management of the transport infrastructure)

IV.3.1. Οριοθέτηση αγοράς

19. Η εν λόγω σχετική αγορά απεικονίζει την ένταση του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει ο αδειοδοτημένος φορέας μίας υποδομής μεταφοράς από υποκατάστατες εναλλακτικές λύσεις (ανταγωνισμός εντός της αγοράς/«competition in the market»). Τόσο η ΕΑ όσο και η Ε.Επ. σε προηγούμενες αποφάσεις τους έχουν κρίνει ότι η εν λόγω αγορά συνίσταται στην παροχή ταχείας και ασφαλούς υποδομής οδικών μεταφορών μεταξύ των διαφόρων γεωγραφικών σημείων (διαδρομές)[19], θεωρώντας ότι η εν λόγω αγορά είναι δυνατόν να περιλαμβάνει, κατά περίπτωση («on a route-by route-basis»), και άλλες υποδομές μεταφορών που θεωρούνται από τους χρήστες ως εναλλάξιμες για μια συγκεκριμένη διαδρομή[20].

20. Αναφορικά με τη γεωγραφική διάσταση των αγορών που αφορούν σε διαχείριση υποδομών μεταφοράς, η ΕΑ έχει κρίνει ότι τόσο η οριοθέτησή τους όσο και η ουσιαστική αξιολόγηση των συνεπειών στον ανταγωνισμό λαμβάνουν χώρα εντός μίας συγκεκριμένης (περιορισμένης/τοπικής) γεωγραφικής περιοχής αναφοράς, ο προσδιορισμός της οποίας ποικίλλει ανάλογα με τη φύση και το είδος της υποδομής[21]. Συγκεκριμένα για την αγορά εμπορικής εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων με διόδια, η Ε.Επ. έχει προκρίνει την οριοθέτησή της με βάση τη μέθοδο υιοθέτησης ζευγών «προέλευσης-προορισμού» εντός του αυτοκινητοδρόμου. Την ίδια προσέγγιση έχει υιοθετήσει και η ΕΑ, υπογραμμίζοντας ότι «κάθε αυτοκινητόδρομος αποτελεί μία διακριτή αγορά λόγω έλλειψης εναλλαξιμότητας από την πλευρά ενός οδηγού που επιθυμεί να φτάσει σε ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό σημείο»[22].

21. Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα της οριοθέτησης της σχετικής αγοράς θα μπορούσε να παραμείνει ανοικτό, καθώς δεν επηρεάζεται η αξιολόγηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης, ακόμα και με την υιοθέτηση του στενότερου ορισμού της αγοράς.

IV.3.2. Ανταγωνιστικές Συνθήκες

22. Εισαγωγικά σημειώνεται ότι η Ε.Επ. έχει κρίνει ότι άλλοι αυτοκινητόδρομοι με διόδια – ακόμα και αν αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης από τα ίδια τα μέρη– δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλάξιμοι και ότι ασκούν ανταγωνιστικές πιέσεις μεταξύ τους (και άρα δεν υφίστανται οριζόντιες επικαλύψεις), εφόσον συνδέουν διαφορετικά σημεία «προέλευσης-προορισμού»[23]. Τούτο, μάλιστα, γίνεται δεκτό όχι μόνο για τους αυτοκινητοδρόμους που βρίσκονται σε διαφορετικές περιφέρειες, αλλά ακόμα και στην περίπτωση αυτοκινητοδρόμων στην ίδια περιφέρεια, οι οποίοι, όμως, συνδέουν διαφορετικά σημεία «προέλευσης-προορισμού»[24]. Ως εκ τούτου, μόνον αν η παραχωρησιούχος ελέγχει άλλη σχετική ανταγωνιστική υποδομή (υπό τη μορφή άλλου αυτοκινητοδρόμου ή άλλων μέσων μεταφοράς) που εξυπηρετούν την ίδια διαδρομή «προέλευσης-προορισμού» είναι δυνατή τυχόν οριζόντια επικάλυψη δραστηριοτήτων.

23. Εν προκειμένω, δεν μπορεί να γίνει λόγος για πραγματική (ή δυνητική) εναλλαξιμότητα μεταξύ των υποδομών αυτοκινητοδρόμου αφενός της Αττικής Οδού και αφετέρου των αυτοκινητοδρόμων της Κεντρικής Οδού[25] (που διαχειρίζεται ήδη η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ) ή της Εγνατίας Οδού[26] (όπου η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ αναδείχθηκε προτιμητέος επενδυτής, κατόπιν διενέργειας διεθνούς διαγωνισμού και έχει υπογραφεί σχετική σύμβαση παραχώρησης), δεδομένου ότι δεν υφίσταται μεταξύ τους καμία γεωγραφική εγγύτητα. Συναφώς, δεν μπορεί να γίνει λόγος για πραγματική (ή δυνητική) εναλλαξιμότητα μεταξύ των υποδομών αυτοκινητοδρόμου της Αττικής Οδού

19 Βλ. Απόφαση ΕΑ υπ’ αριθμ. 673/2018 και ενδεικτικά, Αποφάσεις Ε.Επ. M.8894 – ACS/Hochtief/Atlantia/Abertis Infraestructuras, M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, M.4087 – Eiffage/Macquarie/APRR, M.7851 – USS Nero/Optrust/PGGM/Global Via, M.4687 – Sacyr Vallehermoso/Eiffage.

20 Βλ. ενδεικτικά, Απόφαση Ε.Επ. M.4087 – Eiffage/Macquarie/APRR, παρ. 19.

21 Για παράδειγμα, στην περίπτωση υποδομών αερολιμένων (βλ. Απόφαση ΕΑ 626/2016), οροθετήθηκε μία «ζώνη επιρροής» και, ως εκ τούτου, εναλλάξιμοι αερολιμένες θεωρήθηκαν κατ’ αρχήν εκείνοι που βρίσκονται εντός της ίδιας ζώνης επιρροής. Στην περίπτωση υποδομών θαλασσίων λιμένων, ο προσδιορισμός της σχετικής αγοράς έχει εξεταστεί, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο δρομολογιακής γραμμής, καθώς και με τη μέθοδο «προέλευσης – προορισμού». Διαφορετικοί μεταξύ τους λιμένες έχει θεωρηθεί ότι είναι εναλλάξιμοι, μόνον εφόσον αποδεδειγμένα ασκούνται μεταξύ τους ανταγωνιστικές πιέσεις (βλ. Αποφάσεις ΕΑ 658/2018 και 811/2023).

22 Βλ. Απόφαση ΕΑ υπ’ αριθμ. 673/2018, παρ. 56.

23 Βλ. Αποφάσεις Ε.Επ. M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, παρ. 35, καθώς και M.4687 – Sacyr Vallehermoso/Eiffage. παρ. 33-34.

24 Βλ. ενδεικτικά, Απόφαση Ε.Επ. M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, παρ. 36.

25 Επί του παρόντος, πρόκειται για ημιτελή αυτοκινητόδρομο, ο οποίος θα συνδέει την Ανατολική με τη Δυτική Ελλάδα. Σε πλήρη ολοκλήρωση, θα ξεκινά στα νότια από ημικόμβο επί του Αυτοκινητοδρόμου Α.Θ.Ε, στο ύψος της Ανθήλης, και θα καταλήγει σε ανισόπεδο κόμβο με την Εγνατία Οδό, στο Κηπουρείο Γρεβενών.

26 Είναι ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος της Ελλάδας με μήκος 670χλμ. Ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα στην Ήπειρο και καταλήγει στα ελληνοτουρκικά σύνορα στους Κήπους στη Θράκη.

και της Νέας Οδού,[27] διότι αφορούν σε δύο τελείως διαφορετικές υποδομές, εξυπηρετούν διαφορετικούς προορισμούς και διαφορετικές ανάγκες χρηστών[28].

24. Περαιτέρω, ακόμα και να γίνει δεκτό ότι ο η ένταση του διατροπικού ανταγωνισμού (intermodal competition) είναι τέτοια ούτως ώστε να θεωρηθεί ότι άλλες (πλην αυτοκινητοδρόμων) υποδομές μεταφοράς ασκούν επαρκή ανταγωνιστική πίεση στην Αττική Οδό, η αξιολόγηση της επίπτωσης της συγκέντρωσης στην λειτουργία του ανταγωνισμού δεν θα μεταβαλλόταν. Ως εναλλακτικές της Αττικής Οδού θα μπορούσαν, ενδεχομένως, και κατά περίπτωση για επιμέρους τμήματα του άξονα (άλλως ζεύγη «προέλευσης-προορισμού»), να χρησιμοποιηθούν οι Λεωφόροι Μαραθώνος και Βουλιαγμένης/Ποσειδώνος (δημόσιοι δρόμοι), καθώς και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος ως εναλλάξιμο μέσο μεταφοράς ή το Αττικό Μετρό για μέρος του άξονα (για τις περιοχές των Μεσογείων Αττικής και για το Αεροδρόμιο)[29]. Ωστόσο, σε όλες τις εν λόγω υφιστάμενες υποδομές, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ δεν έχει, κατά δήλωσή της, οιονδήποτε έλεγχο, διαχείριση, ούτε και συμμετοχή και ως εκ τούτου δεν μπορεί να γίνει λόγος για οριζόντιες επικαλύψεις. Συναφώς, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ δεν έχει οιονδήποτε έλεγχο, διαχείριση, ούτε και συμμετοχή σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών μεταφοράς (τύπου Κ.Τ.Ε.Λ ή άλλου αστικού τύπου συγκοινωνίες) που μπορεί να δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αττικής (συμπεριλαμβανομένης της Αττικής Οδού)[30].

IV.4 Σχετική αγορά λοιπών βοηθητικών υπηρεσιών παραχωρήσεων αυτοκινητοδρόμων με διόδια (other ancillary services)

25. Τόσο η Ε.Επ.[31] όσο και η ΕΑ[32] έχουν αναγνωρίσει - ως παρεμπίπτουσα αγορά – και την αγορά βοηθητικών υπηρεσιών (“ancillary services”) για την εκμετάλλευση εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρόμων με διόδια (π.χ. πρατήρια υγρών καυσίμων, υπηρεσίες εστίασης κ.λπ.) και την πρόβλεψη για υποδομές τηλεπικοινωνίας, ενέργειας κ.λπ. (π.χ. παροχή πρόσβασης τηλεπικοινωνιακών βρόχων κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου).

26. Στην υπό κρίση υπόθεση, σύμφωνα με τον ειδικότερο όρο 5.1.2(ii) της Σύμβασης Παραχώρησης, στο συμβατικό αντικείμενο συμπεριλαμβάνεται παραχώρηση εκ μέρους του Παραχωρητή στην Παραχωρησιούχο και του αποκλειστικού δικαιώματος εμπορικής εκμετάλλευσης των υπαρχόντων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) και των κάθε είδους εμπορικών χρήσεων που επιτρέπεται να πραγματοποιηθούν στο Έργο Παραχώρησης και οι οποίες αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση των χρηστών ή άλλως δεν παρεμποδίζουν την εξυπηρέτηση αυτή. Ως εκ τούτου, η νέα Παραχωρησιούχος υποκατέστησε την προϋφιστάμενη παραχωρησιούχο σε όλες τις σχετικές με την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών υφιστάμενες συμβάσεις. Οι εν λόγω συμβάσεις αφορούν, πρωτίστως, σε πρατήρια υγρών καυσίμων, υπηρεσίες εστίασης, υπηρεσίες φιλοξενίας (ξενοδοχείο) και συναφείς εμπορικές/επαγγελματικές χρήσεις σε ειδικά χωροθετημένα για το σκοπό αυτό σημεία κατά μήκος της Αττικής Οδού.

27. Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία[33], η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ δεν δραστηριοποιείται (ως πάροχος, ιδιοκτήτης ή διαχειριστής) στην παροχή των αντίστοιχων αυτών βοηθητικών υπηρεσιών, δεν ελέγχει τυχόν επιχείρηση που να δραστηριοποιείται στις οικείες αυτές βοηθητικές υπηρεσίες (πρατήρια υγρών καυσίμων, υπηρεσίες/καταστήματα εστίασης, ξενοδοχεία/δομές φιλοξενίας, λοιπά εμπορικά καταστήματα λιανικής πώλησης) στην Ελλάδα και τέλος δεν δραστηριοποιείται στην αγορά υποδομών τηλεπικοινωνίας. Η νέα Παραχωρησιούχος σκοπεύει να αξιοποιήσει το σχετικό της δικαίωμα μέσω υπο-παραχώρησης, δηλαδή συνάπτοντας συμβάσεις

27 Η Νέα Οδός διαχειρίζεται το μεσαίο τμήμα της Ιόνιας Οδού που ξεκινά από το Αντίρριο και καταλήγει στην Εγνατία Οδό, ανατολικά της πόλεως των Ιωαννίνων, συνολικού μήκους 202χλμ, ένα τμήμα του Αυτοκινητοδρόμου 1, μήκους 175 χλμ. που ξεκινά από τον ανισόπεδο κόμβο Μεταμόρφωσης (με την Αττική Οδό), διατρέχει τα βόρεια της Αττικής και συνεχίζει προς την Κεντρική Ελλάδα, φτάνοντας μέχρι τον οικισμό Σκάρφεια (Φθιώτιδα), καθώς και το συνδετήριο κλάδο του Α1 (Α11), από το Σχηματάρι μέχρι την Χαλκίδα.

28 Η Αττική Οδός εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο αστικές μετακινήσεις και η Νέα Οδός υπεραστικές μετακινήσεις, ενώ χρησιμοποιούν διαφορετικό τρόπο διαμόρφωσης τιμολογιακής πολιτικής.

29 Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος συνδέει, μεταξύ άλλων, τον Διεθνή Αερολιμένα της Αθήνας στα νοτιοανατολικά της Αττικής με την Κόρινθο-Κιάτο (μέσω μετεπιβίβασης στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθήνας – Αχαρνές) στα δυτικά της Αττικής (Γραμμές Α1-Α2 και Α4 που συνδέονται στους σταθμούς Σ.Κ.Α. και Άνω Λιοσίων). Την υποδομή διαχειρίζεται πλέον η Hellenic Train (ως εταιρεία ανεξάρτητη από τον ΟΣΕ). Η Γραμμή 3 (μπλε γραμμή) της Ελληνικό Μετρό Α.Ε. (πρώην Αττικό Μετρό Α.Ε.) συνδέει, μεταξύ άλλων, τον Διεθνή Αερολιμένα της Αθήνας με περιοχές της Αθήνας. Μοναδικός μέτοχος της Ελληνικό Μετρό Α.Ε. είναι το Ελληνικό Δημόσιο.

30 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6854/30.09.2024 σημείωμα της εταιρείας ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

31 Βλ. ενδεικτικά, Αποφάσεις Ε.Επ. Μ.4249 – Abertis/Autostrade, σκέψη 27, καθώς και Μ.4087 – Eiffage/Macquarie/APRR, σκέψη 23. Μάλιστα, η Ε.Επ. έχει εξετάσει κατά πόσον υφίσταται και μία διακριτή αγορά παραχώρησης υπηρεσιών εστίασης, η οποία συνίσταται στην πρόβλεψη των απαιτήσεων για υπηρεσίες εστίασης του κοινού που ταξιδεύει στη συγκεκριμένη υποδομή.

32 Βλ. Απόφαση ΕΑ υπ’ αριθμ. 673/2018.

33 Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 6857/30.09.2024 σημείωμα της εταιρείας ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

με τρίτες εταιρείες-παρόχους που έχουν την τεχνογνωσία και την εμπειρία παροχής τέτοιων βοηθητικών υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας ανανέωσης των υφιστάμενων σχετικών συμβάσεων).

V. Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

28. Κατά την γνωστοποιούσα, δεν τίθεται ζήτημα επηρεαζόμενων αγορών, καθώς πρόκειται για παραχώρηση συγκεκριμένης υποδομής κατόπιν διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας και δεν υφίσταται εξαγορά ή άλλως απόκτηση ελέγχου άλλης (ανταγωνιστικής) επιχείρησης που δραστηριοποιείται στις οικείες αγορές, ενώ, ταυτόχρονα, η γνωστοποιούσα δεν ελέγχει ή άλλως διαχειρίζεται τυχόν ανταγωνιστική της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ υποδομή.

29. Κατά την κρίση της ΕΑ, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να προκαλέσει οριζόντιες, κάθετες ή συσπειρωτικές επιπτώσεις στη λειτουργία των σχετικών αγορών στις οποίες αφορά για τους κάτωθι λόγους:

30. Πρώτον, όσον αφορά την αγορά για τη χορήγηση της παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων με διόδια, σημειώνεται καταρχάς ότι η συγκέντρωση δεν αφορά τυχόν απόκτηση ελέγχου επί τρίτης (ανταγωνιστικής) επιχειρήσεως που δραστηριοποιείται στον κλάδο παραχωρήσεων υποδομών, προκειμένου να μπορεί να γίνει λόγος για τυχόν οριζόντιες επικαλύψεις που θα καθιστούσαν, ενδεχομένως, ενδεδειγμένη την ανάλυση ανταγωνιστικών πιέσεων σε διαγωνιστικές διαδικασίες (“bidding analysis”). Αντιθέτως, η συγκέντρωση αφορά στη χορήγηση, δια παραχώρησης κατόπιν διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας (που πραγματοποιήθηκε με υποβολή προσφορών και υπόκειτο σε ανοικτή, διαφανή διαδικασία, με αυστηρές προϋποθέσεις τυπικότητας), της διαχείρισης συγκεκριμένης υποδομής αυτοκινητοδρόμου. Εν προκειμένω, ο ανταγωνισμός εκδηλώθηκε ήδη κατά την υποβολή των προσφορών από τους συμμετέχοντες στη διαγωνιστική διαδικασία που προκήρυξε το ΤΑΙΠΕΔ (competition for the market)[34] και ως εκ τούτου παρέλκει – από την ίδια τη φύση της συγκέντρωσης – η πραγματοποίηση bidding analysis, δεδομένου ότι δεν προκύπτει ουσιώδης μεταβολή στη δομή και τις συνθήκες της εν λόγω αγοράς, καθώς, συνεπεία της συγκέντρωσης, δεν μειώνεται ούτε ο αριθμός των πιθανών συμμετεχόντων ούτε οι ανταγωνιστικές πιέσεις που θα δέχεται η γνωστοποιούσα στις μελλοντικές διαγωνιστικές διαδικασίες παραχωρήσεων[35].

31. Δεύτερον, όσον αφορά την σχετική αγορά διαχείρισης των υποδομών μεταφοράς, και πάλι ουδεμία οριζόντια επικάλυψη δραστηριοτήτων υφίσταται, διότι, όπως εκτέθηκε ανωτέρω, η γνωστοποιούσα δεν κατέχει, ελέγχει, συμμετέχει ή άλλως διαχειρίζεται οιαδήποτε άλλη υποδομή που να μπορεί να θεωρηθεί – ακόμη και υπό τον ευρύτερη δυνατή θεώρηση εναλλαξιμότητας – ως ανταγωνιστική της Αττικής Οδού υποδομή. Ως εκ τούτου, και ως προς αυτή τη σχετική αυτή αγορά, η συγκέντρωση δεν πιθανολογείται ότι θα επηρεάσει τις συνθήκες και τη δομή ανταγωνισμού[36].

32. Τρίτον, αναφορικά με την σχετική αγορά λοιπών βοηθητικών υπηρεσιών παραχωρήσεων αυτοκινητοδρόμων με διόδια, όπως εκτέθηκε ανωτέρω, η γνωστοποιούσα, κατά δήλωσή της, δεν δραστηριοποιείται (ως πάροχος ή διαχειριστής) στην αγορά παροχής των αντίστοιχων αυτών βοηθητικών υπηρεσιών (πρατήρια υγρών καυσίμων, υπηρεσίες/καταστήματα εστίασης, ξενοδοχεία/δομές φιλοξενίας, λοιπά εμπορικά καταστήματα λιανικής πώλησης κ.λπ.) στην Ελλάδα. Περαιτέρω, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, η νέα Παραχωρησιούχος σκοπεύει να αξιοποιήσει το σχετικό της δικαίωμα μέσω υπο-παραχώρησης σε τρίτες εταιρείες-παρόχους που έχουν την τεχνογνωσία και την εμπειρία παροχής τέτοιων βοηθητικών υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας ανανέωσης των υφιστάμενων σχετικών συμβάσεων). Κατά συνέπεια, στην εν λόγω σχετική αγορά δεν υφίσταται οιαδήποτε αλληλεπικάλυψη, και ως εκ τούτου δεν πιθανολογείται ότι η συγκέντρωση θα επηρεάσει τις συνθήκες και τη δομή ανταγωνισμού σε αυτήν.

Για τους λόγους αυτούς:

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, σε Ολομέλεια, εγκρίνει ομόφωνα, κατά την παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, την υπ’ αρ. 6684/25.09.2024 γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. επί της επιχειρηματικής δραστηριότητας που συνίσταται στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ, δεδομένου ότι η

34 Η διεθνής διαγωνιστική διαδικασία στην παρούσα Παραχώρηση ήταν ιδιαίτερα ανταγωνιστική, καθόσον συμμετείχε και πλήθος αλλοδαπών εταιρειών και κοινοπρακτικών σχημάτων: Οκτώ (8) επενδυτικά σχήματα συμμετείχαν στην τελική φάση, έξι (6) υπέβαλαν δεσμευτικές προσφορές, ενώ το τελικό τίμημα (3,27 δις ευρώ) είναι το υψηλότερο που έχει ποτέ επιτευχθεί σε διαγωνισμό Παραχώρησης του ΤΑΙΠΕΔ.

35 Μάλιστα, όπως αναγνωρίζει και η Ε.Επ. (βλ. Μ.4087 – Eiffage/Macquarie/APRR, παρ. 16), με την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης, ο εκάστοτε παραχωρησιούχος δεν αποκτά κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την μελλοντική ανάθεση αντίστοιχων συμβάσεων.

36 Βλ. ενδεικτικά την υπόθεση COMP/M.4191-Thales/DCN, παρ. 22, όπου η αξιολόγηση περιορίσθηκε στις επηρεαζόμενες αγορές, με την επισήμανση ότι οι αγορές στις οποίες μόνο ένα μέρος δραστηριοποιείται δεν θεωρούνται ως επηρεαζόμενες, καθώς η συναλλαγή δεν θα επηρεάσει τις συνθήκες ανταγωνισμού.

εν λόγω συγκέντρωση, παρ’ ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε την 18η Νοεμβρίου 2024.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Πρόεδρος

ΑΪΡΙΝ - ΕΒΕΛΥΝ - ΜΙΚΕΛΑ - ΜΑΙΡΗ ΣΑΡΠ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
Καποδιστρίου 34, 104 32 Αθήνα
Τηλ. Κέντρο 210 5279000
Αποστολή εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ
στην ηλεκτρονική διεύθυνση **https://eservices.et.gr**
02023682704260008