

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 680/2019\***

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1<sup>ου</sup> ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1<sup>Α</sup>, Αθήνα, την 27<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Βασιλική Θάνου-Χριστοφίλου

Μέλη: Άννα Νάκου (Αντιπρόεδρος)

Νικόλαος Ζευγώλης,

Ιωάννης Στεφάτος (Εισηγητής)

Σωτήριος Καρκαλάκος και

Μιχαήλ Πολέμης λόγω κωλύματος

του τακτικού μέλους Ιωάννη Πετρόγλου

Γραμματέας: Ευγενία Ντόρντα

Τα λοιπά τακτικά μέλη απουσίαζαν λόγω δικαιολογημένου κωλύματος.

**Θέμα της συνεδρίασης:** Λήψη απόφασης επί γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του Ν. 3959/2011, που αφορά στην απόκτηση από την επιχείρηση με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», του ομίλου FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, αποκλειστικού ελέγχου επί της επιχείρησης με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ευγενία Ντόρντα με αναπληρώτρια αυτής την Ηλιάνα Κούτρα.

---

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δυο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: (1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2) Έκδοση για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (ΦΕΚ 93 Α'/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β'/16.1.2013).

Στην αρχή της συζήτησης, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στον Εισηγητή της υπόθεσης, Ιωάννη Στεφάτο, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 1511/25.02.2019 γραπτή Εισήγηση επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Με την ολοκλήρωση της ανάπτυξης της εισήγησης, η Ολομέλεια της ΕΑ, προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης με τη συμμετοχή του Εισηγητή της υπόθεσης, Ιωάννη Στεφάτου, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία και αφού έλαβε υπόψη την έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, όλα τα στοιχεία του φακέλου της ανωτέρω υπόθεσης, τις απόψεις των μελών και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

### **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:**

#### **I Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ**

1. Με το υπ' αριθ. πρωτ. **7119/27.11.2018** έγγραφό της (εφεξής και «γνωστοποίηση»), η εταιρία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), του ομίλου FERROVIE DELLO STATO ITALIANE (εφεξής και «FSI»), γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «Ε.Α.»), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3959/2011, την απόκτηση πλήρους και αποκλειστικού ελέγχου επί της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού – ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» (εφεξής και «ΕΕΣΣΤΥ»)<sup>1</sup>, δια της απόκτησης του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ λόγω πώλησής τους από το ΤΑΙΠΕΔ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δυνάμει της από 29.10.2018 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών. Η γνωστοποιούμενη συγκέντρωση αποτελεί αποκρατικοποίηση, για την οποία έχει ακολουθηθεί διαδικασία διεθνούς ανοιχτού διαγωνισμού<sup>2</sup> και έχει ληφθεί η έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Η ολοκλήρωση της εν λόγω συναλλαγής τελεί υπό την αίρεση της έγκρισης από την αρμόδια Αρχή Ανταγωνισμού<sup>3</sup>.

#### **I.1 Στρατηγικοί και οικονομικοί λόγοι της συγκέντρωσης**

##### **I.1.1 Ιστορικό αποκρατικοποίησης ΕΕΣΣΤΥ**

2. Το 2013 μεταβιβάστηκε το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ<sup>4</sup> στο «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε.» («ΤΑΙΠΕΔ»)<sup>5</sup>. Το

<sup>1</sup> Ο αγγλικός διακριτικός τίτλος της εταιρίας είναι ROSCO.

<sup>2</sup> Βλ. κατωτέρω Ενότητα υπό I.1.1. «Ιστορικό αποκρατικοποίησης ΕΕΣΣΤΥ».

<sup>3</sup> Κατά τα ορισθέντα στο άρθρο 4 (και στο εκεί αναφερόμενο Παράρτημα 2) της προσκομισθείσας, με την υπ' αριθ.πρωτ. 7119/27.11.2018 γνωστοποίηση, σύμβασης πώλησης μετοχών.

<sup>4</sup> Βλ. Νόμο ΤΑΙΠΕΔ και την με αριθμό 239/12.08.2013 (ΦΕΚ Β' 2014/16.08.2013 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων («ΔΕΑΑ»)

<sup>5</sup> Ιδρύθηκε σύμφωνα με το Ν. 3986/2011 «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» (ΦΕΚ Α' 152/01.07.2011, «Νόμος ΤΑΙΠΕΔ»). Βλ. και Απόφαση υπ' αριθ. 33/2016 (ΦΕΚ Β' 1472/25.05.2016), με την οποία εγκρίνεται το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ. Βλ. επίσης Ν. 4336/2015 (ΦΕΚ Α' 94/14.08.2015), ΠΑΡΑΓΡ. Γ', αρ. 4.4 στοιχ ii), με το οποίο κυρώθηκε το τρίτο Μνημόνιο και ανελήφθη η υποχρέωση διεξαγωγής του

ΤΑΙΠΕΔ, δημοσίευσε τον Αύγουστο του 2013 πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ<sup>6</sup>. Εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από τρία επενδυτικά σχήματα<sup>7</sup> και δόθηκαν διαδοχικές παρατάσεις για την κατάθεση δεσμευτικών προσφορών μέχρι την 31.5.2016, ωστόσο εντέλει δεν κατατέθηκε καμία δεσμευτική προσφορά<sup>8</sup>.

3. Στη συνέχεια, στις 22.07.2016 δημοσιεύθηκε νέα πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος<sup>9</sup>. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε την από 06.03.2018 δεσμευτική οικονομική προσφορά ύψους 8,9 εκ. ευρώ και αποτέλεσε τη μοναδική συμμετέχουσα στο δεσμευτικό στάδιο του ως άνω διαγωνισμού<sup>10 11</sup>. Στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας, ζητήθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποβάλει βελτιωμένη οικονομική προσφορά, την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε την 08.06.2018, 22 εκ. ευρώ, η οποία και έγινε αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ<sup>12 13</sup>. Η Σύμβαση Πώλησης Μετοχών υπεγράφη την 29.10.2018.

### 1.1.2 Οι απόψεις της γνωστοποιούσας ως προς του λόγους της εξαγοράς.

4. Όπως αναφέρεται στη γνωστοποίηση<sup>14</sup> σχετικά με τους λόγους πραγματοποίησης της υπό εξέτασης πράξης, «η εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της επένδυσης της FSI στην Ελλάδα. [...]».

5. Επίσης κατά την γνωστοποιούσα<sup>15</sup> η πρόσβαση σε αξιόπιστες υπηρεσίες συντήρησης είναι απαραίτητη για τη λειτουργία της οποιασδήποτε σιδηροδρομικής επιχείρησης. Το τροχαίο υλικό με το οποίο παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων χρειάζεται τακτική και έκτακτη συντήρηση για λόγους ασφάλειας, ορθής

---

διαγωνισμού αποκρατικοποίησης της ΕΕΣΣΤΥ «4.4. Ιδιωτικοποίηση: [...] Ως προαπαιτούμενο και για να κινηθεί εκ νέου το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων η κυβέρνηση θα λάβει τα εξής μέτρα: [...] ii. Η κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ θα εξαγγείλουν δεσμευτικές ημερομηνίες υποβολής προσφοράς για τους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης το αργότερο έως τα τέλη Οκτωβρίου 2015 και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ROSCO, χωρίς ουσιώδεις αλλαγές στους όρους του διαγωνισμού».

<sup>6</sup>Βλ. την από 19.08.2013 Προκήρυξη διαθέσιμη στο <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/05d3d2bfcebe1d53daaa74280b8ec07164606.pdf>

<sup>7</sup> Βλ. σχετικά δελτίο τύπου του ΤΑΙΠΕΔ διαθέσιμο στο <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/23b866a8a836363d20c4e2874e7eb4078101.pdf>

<sup>8</sup> Βλ. Σχετικά το από 06.07.2016 Δελτίο Τύπου του ΤΑΙΠΕΔ <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/90306c2ecb21d24dcf7ffeb6c22e204e83632.pdf>

<sup>9</sup> Βλ. σχετικά δελτίο τύπου του ΤΑΙΠΕΔ διαθέσιμο στο

<https://www.hradf.com/post/464/process-letter-for-the-privatisation-of-roscos-s-a>

<sup>10</sup> <https://www.hradf.com/post/575/mia-desmeytikh-prosfora-gia-to-100-ths-eessty>

<sup>11</sup> Κατά το στάδιο εκδήλωσης μη δεσμευτικού ενδιαφέροντος είχαν υποβάλει εκδήλωση ενδιαφέροντος η FSI (η οποία στη συνέχεια κατόπιν αιτήματός της αντικαταστάθηκε από την 100% θυγατρική της, ΤΡΑΙΝΟΣΕ) και η τσέχικη εταιρεία SKODA TRANSPORTATIONS AS. Βλ. σχετικά <https://www.hradf.com/post/488/two-investment-groups-submitted-expression-of-interest-for-eessty-roscos-sa>. Τελικώς η SKODA TRANSPORTATIONS AS δεν υπέβαλε δεσμευτική οικονομική προσφορά.

<sup>12</sup> <https://www.hradf.com/post/590/22-ekat-eyrw-h-beltiwmeh-prosfora-ths-trainose-gia-thn-eessty> και <https://www.hradf.com/post/592/h-trainose-anakhryssetai-protimhteos-ependyths-gia-thn-eessty>

<sup>13</sup> Το Ελεγκτικό Συνέδριο, δυνάμει της υπ' αριθμ. 334/2018 Πράξης του Ζ' Κλιμακίου αυτού, η οποία δημοσιεύθηκε την 02.10.2018, ενέκρινε την υπογραφή του σχεδίου σύμβασης πώλησης μετοχών για την πώληση του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ. Η εν λόγω πράξη προσκομίστηκε στην Υπηρεσία δυνάμει του υπ' αριθμ. Σχετ. 12 του Παραρτήματος του Εντύπου Γνωστοποίησης.

<sup>14</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 Έντυπο Γνωστοποίησης.

<sup>15</sup> Ο.π.

λειτουργίας αλλά και εξοικονόμησης κόστους. Η συντήρηση πρέπει να είναι εγγυημένα άριστη, τεχνικά άρτια και έγκαιρη. Σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες η συντήρηση αποτελεί κλάδο του φορέα παροχής υπηρεσιών. Ο έλεγχος, η βελτίωση και η επένδυση στις υπηρεσίες συντήρησης, των οποίων είναι ούτως ή άλλως ο κύριος λήπτης, αποτελεί βασικό λόγο για την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

6. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζεται ότι «[.../]», επισημαίνοντας ότι παράλληλα με την εξοικονόμηση κόστους μέσω συνεργειών θα υπάρξει και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από την ΕΕΣΣΤΥ. Οι εν λόγω συνέργειες, καθώς και τα θετικά οφέλη για τον καταναλωτή, που η γνωστοποιούσα ισχυρίζεται ότι θα προκύψουν, περιγράφονται αναλυτικά στην Ενότητα VIII.

## II ΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΑ ΜΕΡΗ

### II.1 Η εξαγοράζουσα εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ<sup>16</sup> είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα<sup>17</sup>, χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή, η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο (καταβάλλοντας τα αντίστοιχα τέλη πρόσβασης στο Διαχειριστή του δικτύου ΟΣΕ Α.Ε.). Ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ΑΕ)<sup>18</sup>, στο πλαίσιο του διαχωρισμού των δραστηριοτήτων διαχείρισης υποδομής από τις σιδηροδρομικές μεταφορές και το 2007 απορρόφησε την ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. Το 2008, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίστηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ και μέχρι το 2013 λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρία, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. Από το 2013 μέχρι το Σεπτέμβριο του 2017, οι μετοχές της ανήκαν στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), οπότε και μεταβιβάστηκε στην εταιρία Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιριών FSI, ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, στις χώρες Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα<sup>19</sup>, Ηνωμένο Βασίλειο και

<sup>16</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018. Η έδρα της είναι στην Αθήνα και διατηρεί γραφεία και επιχειρεί σε όλη τη γεωγραφική επικράτεια πλησίον της σιδηροδρομικής υποδομής.

<sup>17</sup> Οι κυριότεροι σκοποί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι α) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς, β) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση συνδυασμένων μεταφορών, γ) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή, δ) η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, ε) η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών και στ) η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με δραστηριότητες που συνάδουν με τους σκοπούς της εταιρίας.

<sup>18</sup> Βλ. κατωτέρω ενότητα υπό Ενότητα υπό IV.1 «Γενικά»

<sup>19</sup> Ο όμιλος FSI, εκτός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δραστηριοποιήθηκε το 2017 στην Ελλάδα και μέσω της εταιρίας πιστοποιήσεων Italcertifier (έσοδα [...] ευρώ).

Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού<sup>20</sup>.

8. Το 2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετέφερε συνολικά 15,4 εκ. επιβάτες και 1,1 εκ. τόνους εμπορευμάτων, πραγματοποιώντας συνολικά έσοδα 121 εκ. ευρώ. Μέρος των εσόδων της προέρχεται από το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στο πλαίσιο σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας (ήτοι Υπηρεσίας Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος - Public Service Obligations). Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πραγματοποιεί περίπου [...] δρομολόγια την ημέρα, χρησιμοποιώντας σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό ([...] κινητήριες μηχανές που έλκουν [...] βαγόνια, καθώς και [...] αυτοκινητάμαξες /train sets), το οποίο μισθώνει από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.<sup>21</sup>. Το σύνολο του τροχαίου υλικού της συντηρείται από την ΕΕΣΣΤΥ.

## Π.2 Η εξαγοραζόμενη εταιρία ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

9. Η εταιρία ιδρύθηκε το 2013<sup>22</sup> και δραστηριοποιείται στη συντήρηση και επισκευή του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Λόγω της φύσης των οχημάτων προς συντήρηση, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σε χώρους πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου. Όπως αναφέρεται στη γνωστοποίηση, η καθημερινή, ελαφρά συντήρηση (όπως επιθεώρηση, επισκευή μικροβλαβών, κ.λπ.) λαμβάνει χώρα στα 10 Μηχανοστάσια που διαθέτει η ΕΕΣΣΤΥ κατά μήκος της ελληνικής επικράτειας (όπως ενδεικτικά σε Καλαμάτα και Αλεξανδρούπολη), ενώ η βαριά συντήρηση στα τρία ειδικά εργοστάσια της ΕΕΣΣΤΥ (Εργοστάσια σε Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Βόλο). Το σύνολο των εν λόγω εγκαταστάσεων μισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.

## Π.3 Κύκλοι εργασιών των μερών

10. Οι κύκλοι εργασιών των μερών, το 2017, προηγούμενο της γνωστοποιηθείσας πράξης οικονομικό έτος, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 3959/2011, έχουν ως εξής:

**Πίνακας 1: Κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων**

Κύκλος Εργασιών 2017 (σε εκ. €)			
	Ελληνική αγορά	Ευρωπαϊκή αγορά	Παγκόσμια αγορά
<b>Όμιλος FSI (1)</b>	121	8.990	9.381
<b>ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2)</b>	121	121	121
<b>ΕΕΣΣΤΥ (3)</b>	33	33	33
<b>Σύνολο (1+3)</b>	<b>154</b>	<b>9.023</b>	<b>9.414</b>

Πηγή: Υπ' αριθ.πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης και 7752/18.12.2018 επιστολή

<sup>20</sup> Η συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού πραγματοποιείται στην Ιταλία μέσω της εταιρίας «Trenitalia», η οποία είναι θυγατρική του ομίλου FSI.

<sup>21</sup> Βλ. κατωτέρω Ενότητα υπό IV.1 «Γενικά»

<sup>22</sup> Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ Α.Ε., από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης. Απασχολεί προσωπικό 318 ατόμων, η πλειοψηφία των οποίων διαθέτουν εμπειρία άνω των [...] ετών.

**III ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ****III.1 Χαρακτηρισμός της υπό κρίση πράξης**

11. Κατά το άρθρο 5 παρ. 2 ν.3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων από τη συγχώνευση, με οποιονδήποτε τρόπο, δύο ή περισσότερων προηγουμένως ανεξάρτητων επιχειρήσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων.

12. Συνεπώς, η απόκτηση του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ μέσω πώλησής τους από το ΤΑΙΠΕΔ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δυνάμει της από 29.10.2018 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών, συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια της παρ. 2 περ. (β) του άρθρου 5 του ν. 3959/2011.

**III.2 Αρμοδιότητα της Ε.Α.**

13. Η γνωστοποιηθείσα πράξη έχει εθνική διάσταση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6 παρ. 1 ν. 3959/2011<sup>23</sup> με βάση τους γνωστοποιηθέντες κύκλους εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, όπως αυτοί παρατίθενται συνοπτικά στην παράγραφο 10. Η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν έχει κοινοτική διάσταση κατά τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 139/2004 (ο «Κανονισμός Συγκεντρώσεων»)<sup>24</sup> δεδομένου ότι ο ενωσιακός κύκλος εργασιών της ΕΕΣΣΤΥ είναι 33 εκατ. ευρώ και συνεπώς (α) δεν πληρούται το κριτήριο του αρ. 1 παρ. 2 (β) του Κανονισμού Συγκεντρώσεων και (β) δεν πληρούται το κριτήριο του αρ. παρ. 3 (δ) του ως άνω Κανονισμού<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1 «Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη συμφωνίας ή τη δημοσίευση προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά».

<sup>24</sup> Βλ. άρθρο 1 παρ. 2 και 3 Κοινοτικού Κανονισμού Συγκεντρώσεων 139/2004 ΕΕ 29.01.2004 L 024/1: «2. Μία συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ και β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. 3. Μία συγκέντρωση που δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 έχει κοινοτική διάσταση, εφόσον: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ· β) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε κάθε ένα από τρία τουλάχιστον κράτη μέλη, υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ· γ) σε κάθε ένα από τα τρία τουλάχιστον κράτη μέλη που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του στοιχείου β), δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μία χωριστά συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ και δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

<sup>25</sup> Διευκρινίζεται επικουρικά (δεδομένου ότι τα κριτήρια του αρ.1 παρ. 2, αλλά και του αρ. 1 παρ. 3 του Κανονισμού Συγκεντρώσεων είναι σωρευτικά) ότι ομοίως δεν πληρούται ούτε το κριτήριο του αρ. 1 παρ. 3(γ) καθώς η ΕΕΣΤΥ πραγματοποιεί το σύνολο του κύκλου εργασιών της στην Ελλάδα.

### III.3 Έλεγχος παραδεκτού, εμπροθέσμου και προσήκοντος της γνωστοποίησης

14. Η υπόχρεη προς γνωστοποίηση επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ γνωστοποίησε στην Ε.Α. στις 27.11.2018 (αριθ. πρωτ.7119) την από 29.10.2018 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών<sup>26</sup>. Η υπόχρεη προς γνωστοποίηση επιχείρηση γνωστοποίησε εμπροθέσμως την υπό εξέταση συγκέντρωση, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011. Με την ως άνω γνωστοποίηση συνυποβλήθηκε το προβλεπόμενο -με ποινή απαραδέκτου- στο άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 3959/2011 παράβολο<sup>27</sup>. Η σκοπούμενη συναλλαγή δημοσιεύτηκε στο φύλλο της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» της 29.11.2018 και αναρτήθηκε στο δικτυακό τόπο της Ε.Α<sup>28</sup>. Ως εκ τούτου, η εν λόγω γνωστοποίηση θεωρείται εμπρόθεσμη και παραδεκτή.

15. Μετά την εξέταση του υποβληθέντος φακέλου, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «Γ.Δ.Α.») έκρινε ότι το έντυπο γνωστοποίησης δεν είχε συμπληρωθεί πλήρως και ως εκ τούτου απέστειλε σειρά επιστολών προς τη γνωστοποιούσα<sup>29</sup> και την ΕΕΣΣΤΥ<sup>30</sup> ζητώντας πρόσθετα και διευκρινιστικά στοιχεία, προκειμένου να συμπληρωθεί προσηκόντως ο φάκελος της γνωστοποίησης, στοιχεία τα οποία οι εταιρίες προσκόμισαν<sup>31</sup>. Ο φάκελος συμπληρώθηκε τελικώς στις 30.01.2019<sup>32</sup>, ημερομηνία που κατέστη προσήκουσα η γνωστοποίηση<sup>33</sup>.

## IV Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

### IV.1 Γενικά

16. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΡΑΣ<sup>34</sup>, το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μήκος 2.240 χιλιομέτρων και είναι χωρισμένο γεωγραφικά στους εξής κλάδους: i) Κύριος άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη & διακλαδώσεις, ii) Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, iii) Άξονας Ανατολικής

<sup>26</sup> Ως αφετηρία της προθεσμίας των 30 ημερών προς γνωστοποίηση λογίζεται η ημερομηνία υπογραφής της προαναφερθείσας σύμβασης.

<sup>27</sup> Παράβολο €1.100, με κωδικό 245598972959 0125 0074.

<sup>28</sup> Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 6 ν. 3959/2011.

<sup>29</sup> Σχετικά τα αιτήματα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7389/06.12.2018, 7845/20.12.2018 και 95/09.01.2019.

<sup>30</sup> Σχετικά τα αιτήματα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7846/20.12.2018, 86/09.01.2019 και 614/25.01.2019.

<sup>31</sup> Σχετικές οι επιστολές παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018, 53/7.01.2019 και 262/16.01.2019 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αντίστοιχες υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018, 48/07.01.2019, 552/23.01.2019, 676/29.01.2019 και 741/30.01.2019 της ΕΕΣΣΤΥ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έστειλε συμπληρωματικά στοιχεία και με την υπ' αριθ. πρωτ. 1013/07.02.2019 επιστολή της.

<sup>32</sup> Με την υπ' αριθ. πρωτ. 741/30.01.2019 επιστολή παροχής στοιχείων της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>33</sup> Προκειμένου να συλλεχθούν απόψεις και πληροφορίες για την υπό κρίση υπόθεση, η ΓΔΑ, πέραν των συμμετεχουσών, απέστειλε ερωτηματολόγια στις εταιρίες «Railcargo Logistics Goldair Διεθνών Σιδηροδρομικών Διαμεταφορών και Logistics Α.Ε.» (την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7759/18.12.2019 επιστολή παροχής στοιχείων), «Piraeus Europe Asia Rail Logistics Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας» (την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 8030/27.12.2019 επιστολή παροχής στοιχείων), ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7759/18.12.2019 επιστολή παροχής στοιχείων) και Κιολειδής (την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 8010/27.12.2019 επιστολή παροχής στοιχείων). Επιπλέον, η ΓΔΑ απευθύνθηκε μέσω ερωτηματολογίου και στην αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (με την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7751/18.12.2019 επιστολή παροχής στοιχείων), στα γραφεία της οποίας πραγματοποιήθηκε και συνάντηση μεταξύ των στελεχών των δύο Αρχών (στις 17.1.2019).

<sup>34</sup> Προσκομισθείσα με το υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης (επισυναπτ. 18).

Μακεδονίας – Θράκης & διακλαδώσεις, iv) Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις, v) Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο – Κιάτο & διακλαδώσεις) και vi) Γραμμή Πηλίου. Το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι<sup>35</sup> της τάξεως των [...] εκ. επιβατοχιλιομέτρων και [...] εκ. τονοχιλιομέτρων και υπολείπεται σημαντικά του ευρωπαϊκού μέσου όρου<sup>36</sup>, με τα ετήσια έσοδα να διαμορφώνονται περίπου στα [...] εκ. ευρώ<sup>37</sup> για τις επιβατικές μεταφορές και στα [...] εκ. ευρώ

17. Η δραστηριοποίηση στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί τη χρήση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Το εν λόγω υλικό διαχωρίζεται καταρχήν σε κινητήρες έλξης (γνωστούς και ως κινητήριες μηχανές ή απλά μηχανές) και βαγόνια. Οι κινητήρες έλξης μπορεί να κινούνται είτε με ντήζελ (ντηζελοκινητήρες) είτε με ηλεκτροκίνηση (ηλεκτροκινητήρες). Τα βαγόνια διακρίνονται σε επιβατικά (γνωστά και ως «επιβατάμαξες») ή εμπορευματικά (γνωστά και ως «φορτάμαξες» / ή Φ/Α)<sup>38</sup> ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν, ενώ δύναται να διακριθούν και ανάλογα με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς σε βαγόνια «ελληνικού» ή «ξένου» δικτύου<sup>39</sup>. Επισημαίνεται ότι κατά την εκτέλεση διεθνών εμπορευματικών δρομολογίων, υπάρχει υποχρέωση αλλαγής μηχανής στα σύνορα (π.χ. στο συνοριακό σταθμό Προμαχώνα /Kulata Βουλγαρίας, η μηχανή έλξης της ελληνικής σιδηροδρομικής εταιρίας και ο Έλληνας μηχανοδηγός παραδίδει τα βαγόνια της αμαξοστοιχίας στην αντίστοιχη Βουλγαρική, η οποία τα έλκει πλέον εντός της Βουλγαρικής επικράτειας).

18. Η συντήρηση του σιδηροδρομικού υλικού διακρίνεται σε διάφορες υποκατηγορίες<sup>40</sup>, όπως, ενδεικτικά, ανάλογα με :

α) την έκτασή της, σε βασική ή βαριά<sup>41</sup>

β) το χώρο, όπου εκτελείται, σε εργοστασιακή ή μηχανοστασιακή και

γ) την αιτία που την επιβάλλει, σε προληπτική/τακτική ή διορθωτική (π.χ. μετά από βλάβη)<sup>42</sup>.

Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τις συμβάσεις μεταξύ μιας επιχείρησης παροχής υπηρεσιών συντήρησης (εφεξής και «συντηρητή») και σιδηροδρομικής επιχείρησης, ο

<sup>35</sup> Βλ. αναλυτικά κατωτέρω Ενότητα υπό V.3 «Μέγεθος και μερίδια αγοράς- Επηρεαζόμενες αγορές».

<sup>36</sup> Χαρακτηριστικά, το ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων μεταφορών, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, στην Ελλάδα, είναι κάτω του 2%, κυρίως λόγω του ελλιπούς σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά στην Ευρώπη είναι της τάξεως του 8% για τα επιβάτες και 18% για τα εμπορεύματα.

<sup>37</sup> Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισπράττει περίπου 50εκ. ευρώ / έτος ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια, στο πλαίσιο της Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).

<sup>38</sup> Ειδικά για την περίπτωση των επιβατικών μεταφορών, υπάρχει και το τροχαίο υλικό της «αυτοκινητάμαξας», το οποίο αποτελεί αυτοκινούμενο συρμό μεταφοράς επιβατών (ήτοι ο κινητήρας και το βαγόνι δεν διαχωρίζονται, γνωστό και ως “DMU or EMU – diesel or electric train set”, βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή της ΕΕΣΣΤΥ)

<sup>39</sup> Βλ. κατωτέρω Ενότητα υπό VI.6 «Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων».

<sup>40</sup> Υπ’ αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019 και 7765/18.12.2018 (ορισμοί και προσκομισθείσες συμβάσεις ΕΕΣΣΤΥ – Railcargo και ΕΕΣΣΤΥ – ΤΡΑΙΝΟΣΕ) επιστολές της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>41</sup> Βλ. και κατωτέρω Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό πλαίσιο» και σχετική Οδηγία.

<sup>42</sup> Για παράδειγμα, κατά αντιστοιχία με το τακτικό service ενός αυτοκινήτου, μια κινητήρια μηχανή έλξης υπόκειται σε βασική, εργοστασιακή, προληπτική συντήρηση 5.000 χλμ., σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται από τον κατασκευαστή της.



συντηρητής δύναται να παρέχει «συμπληρωματικές» υπηρεσίες συντήρησης (όπως π.χ. επισκευή λόγω βανδαλισμού ή graffiti στο εξωτερικό του τρένου), καθώς και «προαιρετικές» υπηρεσίες συντήρησης (όπως εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού). Επίσης, ο συντηρητής δύναται να ασχολείται και με την ανάταξη (γνωστή και ως εκτεταμένη συντήρηση), η οποία δεν προκύπτει από τη συνήθη λειτουργία του σιδηροδρομικού υλικού, αλλά σχετίζεται με την πάροδο του χρόνου ζωής ενός τροχαίου υλικού, το οποίο έχει παραμείνει σε ακινησία επί μακρόν<sup>43</sup>.

19. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΡΑΣ, οι βασικοί συμμετέχοντες στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι α) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, β) ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, γ) ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και δ) ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρησή του. Στο Παράρτημα Ι, παρουσιάζεται συνοπτική απεικόνιση των κυριότερων εταιριών/φορέων της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς<sup>44</sup>.

20. Ως προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στην προαναφερθείσα Έκθεση, πέραν της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αναφέρονται και οι εταιρίες «Railcargo Logistics Goldair Διεθνών Σιδηροδρομικών Διαμεταφορών και Logistics A.E.» (εφεξής και Railcargo), Piraeus Europe Asia Rail Logistics Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας» (εφεξής και PEARL)<sup>45</sup> και ΣΤΑΣΥ.

21. Η **Railcargo**<sup>46</sup> ιδρύθηκε το 2014 και μέτοχοί της είναι α) κατά 51% η ελληνική εταιρία Goldair Cargo A.E., με αντικείμενο εργασιών τις διεθνείς και εσωτερικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων. Ανήκει στον Όμιλο Goldair που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα ήδη από το 1925, με τζίρο πάνω από 100 εκ και 3.200 εργαζόμενους<sup>47</sup> και β) κατά 49% η αυστριακή εταιρία Rail Cargo Logistics - Austria GmbH, με αντικείμενο τις διεθνείς και εσωτερικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> Βλ. και κατωτέρω ενότητα υπό VI.7 «Ανάταξη».

<sup>44</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης (επισυναπτόμενο 15, Information Memorandum – EESSTY S.A., I.B.G., Oct.2016)

<sup>45</sup> Ως προς τους λοιπούς δυνητικούς ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ αναφέρει ότι α) η εταιρία ΜΑΚΙΟΣ Α.Ε. είναι αδειοδοτημένη από τη ΡΑΣ ως σιδηροδρομική επιχείρηση, με δραστηριότητα τις εμπορευματικές μεταφορές, αλλά δεν έχει ακόμη υποβάλει αίτηση για έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών ασφαλείας, ούτε έχει υπογράψει σύμβαση με την ΟΣΕ Α.Ε. και β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις Grup Ferroviar Roman SA και TEF Logistica Feroviara Srl, μέλη και οι δύο του Ομίλου Grampet, έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα μέσω δημιουργίας υποκαταστήματος, αλλά δεν έχουν ακόμη υποβάλει στη ΡΑΣ αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας (Μέρος Β). Ως εκ τούτου, δεν εκτιμάται δραστηριοποίηση των εν λόγω επιχειρήσεων στο άμεσο μέλλον (υπ' αριθ.160/11.1.2019 επιστολή της ΡΑΣ).

<sup>46</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.1.2019 επιστολή.

<sup>47</sup> Βλ. ιστοσελίδα <http://www.goldair.gr>

<sup>48</sup> Ανήκει στον Όμιλο Rail Cargo Group, ο οποίος είναι μέλος των κρατικών Αυστριακών Σιδηροδρόμων (ÖBB), με περίπου 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ ετήσιο τζίρο και πάνω από 8.200 εργαζομένους και αποτελεί έναν από τους ηγετικούς Ομίλους επιχειρήσεων παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη, με θυγατρικές σε πάνω από 16 Ευρωπαϊκές χώρες και ένα εκτεταμένο, υψηλής ποιότητας δίκτυο. Βλ. ιστοσελίδα <http://www.railcargolg.com>

22. Από το 2015, η Railcargo δραστηριοποιείται<sup>49</sup> στην ελληνική επικράτεια στις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές διαμεταφορές, τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων (3PLogistics) και τις εσωτερικές μεταφορές και διανομές εμπορευμάτων, ενώ το 2018 ολοκληρώθηκαν όλες οι προβλεπόμενες αδειοδοτικές διαδικασίες και στις 27/6/2018 η εταιρία πραγματοποίησε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο της ως η πρώτη ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση στη μεταφορά εμπορευμάτων. Υπό αυτό το πρίσμα, η εταιρία αποτελεί πλέον ανταγωνιστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη μεταφορά εμπορευμάτων, ενώ στο παρελθόν ήταν πελάτης της τελευταίας.

23. Τα δρομολόγια της Railcargo<sup>50</sup> στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων είναι από Αττική προς Θεσσαλονίκη, Ειδομένη (σύνορα με Π.Γ.Δ.Μ/Γευγελή) και Προμαχώνα (σύνορα με Βουλγαρία/Κούλατα). Ο εκτιμώμενος κύκλος εργασιών της εταιρίας από την εν λόγω δραστηριότητα, για την περίοδο 2018-2021, είναι της τάξεως των [...]. ευρώ, κατ' έτος, αντίστοιχα. Για την εκτέλεση των δρομολογίων της την τρέχουσα χρονική περίοδο, η εταιρία μισθώνει τρεις (3) κινητήρες έλξης από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. -στη σύμβαση μίσθωσης των οποίων αναφέρεται ότι η συντήρηση θα εκτελείται από την ΕΕΣΣΤΥ<sup>51</sup>-, ενώ έχει ήδη υπογράψει και τη σχετική σύμβαση με την ΕΕΣΣΤΥ. Ωστόσο, τα βαγόνια, τα οποία έλκουν οι εν λόγω μηχανές, δεν έχουν μισθωθεί από τη ΓΑΙΟΣΕ, αλλά αποτελούν βαγόνια «ξένου δικτύου», η τακτική συντήρηση των οποίων δεν βαρύνει τη Railcargo ούτε πραγματοποιείται στην Ελλάδα<sup>52</sup>.

24. Τέλος, [...]<sup>53</sup>. [...] από δημοσιεύματα του τύπου, τον Ιανουάριο 2019, σύμφωνα με τα οποία, η εταιρία θα δρομολογήσει «ένα τρένο από την Αυστρία, από την οικογένεια RailJet, το οποίο κατά πάσα πιθανότητα θα είναι δεκαετίας»<sup>54</sup> και το οποίο θα κάνει το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη περίπου σε 3,5 ώρες.<sup>55</sup>

25. Η Pearl συστάθηκε τον Ιούνιο 2015<sup>56</sup> και αποτελεί τον σιδηροδρομικό βραχίονα της Cosco (China Ocean Shipping Company)<sup>57</sup> στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια. Παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων, σιδηροδρομικής διαμεταφοράς και Logistics μέσω του Πειραιά, των υπολοίπων ελληνικών λιμένων καθώς και άλλων τερματικών σιδηροδρομικών σταθμών προς τις αγορές των βαλκανικών χωρών, της Κεντρικής και

<sup>49</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.1.2019 επιστολή.

<sup>50</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.1.2019 επιστολή.

<sup>51</sup> Βλ. κατωτέρω σχετικά με τη μίσθωση τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ.

<sup>52</sup> Βλ. κατωτέρω Ενότητα υπό VI.6 «Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων».

<sup>53</sup> [...]».

<sup>54</sup> Η ηλικία των [...] μηχανών έλξης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρουσιάζει μεγάλο εύρος [...], με τη μέση ηλικία να προσδιορίζεται στα [...] έτη (υπ' αριθ.πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης, επισυναπτόμενο 15, Information Memorandum – EESSTY S.A.,IBG, Oct.2016).

<sup>55</sup> Βλ. ενδεικτικά [www.yprodomes.com](http://www.yprodomes.com) (14.1.2019), με τίτλο «Η Goldair ετοιμάζεται να δρομολογήσει επιβατικό τρένο στην γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη», όπου αναφέρεται και ότι «Στόχος της Goldair είναι να αποκτήσει την άδεια μέσα στο 2019 και με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και συστημάτων [...] να δρομολογήσει ένα τρένο στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη το οποίο θα κάνει καθημερινά δρομολόγια.»

<sup>56</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.1.2019 επιστολή.

<sup>57</sup> Βλ. ιστοσελίδα <http://en.coscoshipping.com/col/col6918/index.html>, σύμφωνα με την οποία ο συνολικός στόλος της COSCO SHIPPING, στις 31.12.2018, αποτελείται από 1.285 πλοία, χωρητικότητας 102.19 εκ. τόνων νεκρού βάρους (DWT), όντας Νο. 1 στον κόσμο.

της Βόρειας Ευρώπης, όπως ενδεικτικά FYROM, Σερβία, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, Τσεχία και Γερμανία. Κατά δήλωση του Διευθύνοντος Συμβούλου της στις 28.11.2018, ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης μεταξύ της Ο.Σ.Ε Α.Ε. και της εταιρίας για την πρόσβασή της στο δίκτυο του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ο ρόλος της PEARL, που ήδη από τον Ιανουάριο 2017 συντονίζει ως διαμεταφορέας τη σιδηροδρομική διακίνηση φορτίων της COSCO Shipping από και προς την Κεντρική Ευρώπη με πύλη τον Λιμένα του Πειραιά (Piraeus Gate), αναβαθμίζεται σημαντικά καθιστώντας την κύρια Σιδηροδρομική Εταιρία (Σ.Ε.) για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής έλξης στον άξονα αυτό <sup>58</sup>.

26. Η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.) είναι αδειοδοτημένη ως «σιδηροδρομική επιχείρηση», καθώς κάνει χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου<sup>59</sup> της γραμμής του Προαστιακού Αθηνών μεταξύ του Σταθμού «Δουκίσσης Πλακεντίας» και του τερματικού Σταθμού του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»<sup>60</sup>. Η εταιρία<sup>61</sup> – η οποία είναι θυγατρική της ΟΑΣΑ Α.Ε. - είναι επιφορτισμένη με τη λειτουργία και εκμετάλλευση των μέσων σταθερής τροχιάς της πρωτεύουσας, δηλαδή των μέχρι πρότινος ανεξάρτητων εταιριών ΗΣΑΠ, TRAM και ΑΜΕΛ. Η ΣΤΑΣΥ συντηρεί η ίδια τα οχήματα σταθερής τροχιάς που διαθέτει (ιδιοπαροχή).

27. Καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής<sup>62</sup> ασκεί η ΟΣΕ Α.Ε. (εφεξής και «ΟΣΕ»). Στα καθήκοντα αυτά περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής (κυρίως μέσω της θυγατρικής της, ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών, όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Τα έσοδα της ΟΣΕ<sup>63</sup> προέρχονται τόσο από τα τέλη δικτύου που πληρώνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και από κρατικές/ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, ειδικά ως προς την αναβάθμιση του δικτύου.

28. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού<sup>64</sup>, το οποίο ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο<sup>65</sup>, εμπίπτει

<sup>58</sup> Βλ. <http://www.capital.gr/epixeiriseis/3329859/emporika-dromologia-ston-elliniko-sidirodromo-xekinaei-i-pearl>, ημερ. 28.11.2018.

<sup>59</sup> Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΠΑΣ.

<sup>60</sup> Το τροχαίο υλικό για το εν λόγω δρομολόγιο είναι κοινό με αυτό που χρησιμοποιείται στα λοιπά τμήματα της γραμμής του Μετρό. Ωστόσο, το εν λόγω τροχαίο υλικό δεν θα μπορούσε να εκτελέσει διαδρομές σε άλλα τμήματα του δικτύου της ΟΣΕ Α.Ε.(π.χ. Αθήνα – Θεσσαλονίκη), λόγω διαφορών στις προδιαγραφές (υπ' αριθ.πρωτ. 942/05.02.2019).

<sup>61</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019.

<sup>62</sup> Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΠΑΣ.

<sup>63</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης (επισυναπτόμενο 15, Information Memorandum – EESSTY S.A.,IBG, Oct.2016).

<sup>64</sup> Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΠΑΣ.

στην αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.<sup>66</sup> (εφεξής και «ΓΑΙΟΣΕ»). Η ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. είναι επιχείρηση δημόσιας ωφέλειας, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. Η εταιρία εκμισθώνει σε ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τόσο τροχαίο υλικό όσο και ακίνητα, έναντι τιμήματος. Ενδεικτικά, όπως προαναφέρθηκε, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μισθώνει από τη ΓΑΙΟΣΕ το σύνολο του τροχαίου υλικού της, καθώς και εγκαταστάσεις, η ΕΕΣΣΤΥ μισθώνει εγκαταστάσεις (εργοστάσια και μηχανοστάσιά της), η Railcargo μισθώνει τις μηχανές έλξης της, ενώ η Pearl βρίσκεται σε διαδικασία διαπραγμάτευσης σύμβασης με τη ΓΑΙΟΣΕ για τη μίσθωση τροχαίου υλικού. Κατά τη μίσθωση του τροχαίου υλικού της, η ΓΑΙΟΣΕ<sup>67</sup> το παραδίδει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε καλή λειτουργική κατάσταση, ήτοι πλήρως ανεταγμένο. Για το σκοπό αυτό, συνεργάζεται με επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εκτεταμένης συντήρησης/ανάταξης<sup>68</sup>.

29. Υπεύθυνος για τη **Συντήρηση Φορέας Τροχαίου υλικού**, σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΡΑΣ, είναι η ΕΕΣΣΤΥ<sup>69</sup>.

#### IV.2 Νομοθετικό πλαίσιο

30. Το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα θέτει ο Ν. 4408/2016<sup>70</sup>, ο οποίος ενσωματώνει τις διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και ειδικότερα την Οδηγία 2012/34<sup>71</sup> (Τρίτο Σιδηροδρομικό Πακέτο), σκοπός της οποίας είναι η περαιτέρω προώθηση της ελεύθερης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού ο νόμος θεσπίζει διατάξεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, α) τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ήτοι τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών), β) τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες συντήρησης και γ) τον φορέα στον οποίο ανατίθεται η εποπτεία τήρησης του σχετικού κανονιστικού πλαισίου, ο οποίος στην Ελλάδα είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

31. Αναλυτικά, για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτείται από την ισχύουσα νομοθεσία η έκδοση άδειας μεταφορών, επιβατικών ή εμπορευματικών (ανάλογα με το επιδιωκόμενο αντικείμενο), καθώς και η έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας Τύπου Α' και Τύπου Β' τα οποία

<sup>65</sup> Η αρμοδιότητα της ΓΑΙΟΣΕ εκτείνεται και στο τροχαίο υλικό που δεν ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, αλλά ανήκει στη EUROFIMA (Ευρωπαϊκή Εταιρία για τη Χρηματοδότηση Σιδηροδρομικού Υλικού) και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο.

<sup>66</sup> Βλ. παρ. 4 του άρθρου 44 του Ν. 4313/2014.

<sup>67</sup> Στη σύμβαση μίσθωσης Τροχαίου Υλικού προς τη Railcargo (προσκομισθείσα με την υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.1.2019 επιστολή) αναφέρεται ότι «/.../» Αντίστοιχος όρος υπάρχει και στη σύμβαση με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (προσκομισθείσα με την υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.1.2019 επιστολή).

<sup>68</sup> Βλ. και κατωτέρω Ενότητα υπό VI.7 «Ανάταξη».

<sup>69</sup> Όπως διευκρινίζεται στην υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ, δεδομένου ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι αυτός που έχει καταχωρηθεί με την ιδιότητα αυτή στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων, ως υπεύθυνοι για συντήρηση ορίζονται και οι εταιρίες ΣΤΑΣΥ και ΟΣΕ, για τα δικά τους οχήματα, αντίστοιχα.

<sup>70</sup> ΦΕΚ Α' 135/27.07.2016.

<sup>71</sup> Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση), ΕΕ L 343 της 14.12.2012.

εκδίδονται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.<sup>72</sup> Για την δραστηριοποίηση στην αγορά μεταφορών απαιτείται επιπλέον σύναψη σύμβασης μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή δικτύου σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω του ΟΣΕ<sup>73</sup>) για την πρόσβαση στο δίκτυο.<sup>74</sup>

32. Σε αντίθεση με την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών η οποία είναι απελευθερωμένη, η αγορά των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα παραμένει, δυνάμει του ισχύοντος νομικού πλαισίου, μονοπωλιακή και πρόκειται να απελευθερωθεί τον Δεκέμβριο του 2020 όπως προβλέπεται στο Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο<sup>75</sup> που αναμένεται να ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία. Έως τότε οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία κατέχει το αποκλειστικό δικαίωμα δυνάμει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Υποχρέωση Δημόσια Υπηρεσίας ή και «ΥΔΥ») με το Ελληνικό Δημόσιο<sup>76</sup>. Η Σύμβαση ΥΔΥ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λήγει την 31.12.2020<sup>77</sup> και έκτοτε η ανάθεση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα γίνεται βάσει διαγωνισμού στον οποίο δύναται να συμμετάσχει οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση<sup>78</sup>.

33. Ως προς την συντήρηση του τροχαίου υλικού, το νομοθετικό πλαίσιο θεσπίζει σαφείς διατάξεις οι οποίες στοχεύουν στη διασφάλιση ελάχιστων κανόνων ασφαλείας. Σε αυτό το πλαίσιο, δυνάμει των διατάξεων του Π.Δ. 160/2017<sup>79</sup>, κάθε σιδηροδρομικό όχημα που τίθεται σε κυκλοφορία στο εθνικό δίκτυο θα πρέπει να καταχωρείται σε εθνικό μητρώο<sup>80</sup> (Εθνικό Μητρώο Οχημάτων ή και «ΕΜΟ») και θα πρέπει να ορίζεται για αυτό η επιχείρηση η οποία θα αποτελεί τον υπεύθυνο για τη συντήρησή του φορέα

<sup>72</sup> Αρ. 17 παρ. 1 Ν.4408/2016.

<sup>73</sup> Αρ. 7 παρ. 2 Ν.4408/2016. Ο ΟΣΕ ανήκει κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο, έχει την ευθύνη λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου και έχει την υποχρέωση να χορηγεί πρόσβαση σε οποιαδήποτε νόμιμα αδειοδοτημένη επιχείρηση το αιτηθεί (αρ. 10 Ν.4408/2016).

<sup>74</sup> Αρ. 17 παρ.6 Ν. 4408/2016.

<sup>75</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής [«κυλώνας της αγοράς»] αρ. 3 παρ. 2 και Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004. Επιπλέον βλ. Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Οδηγία 2016/798 Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων [«τεχνικός πυλώνας»].

<sup>76</sup> Οι εθνικές επιβατικές μεταφορές, στο βαθμό που είναι ζημιόγones, δύνανται να αποτελούν Υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) και η παροχή τους να ανατίθεται από το κράτος σε έναν πάροχο, ο οποίος αποζημιώνεται για τις πραγματοποιούμενες δαπάνες. Η ανάθεση της ΥΔΥ γίνεται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του ενωσιακού δικαίου (βλ. Κανονισμός 1370/2007).

<sup>77</sup> Αρ. 22 παρ. 1 της Σύμβασης, η οποία προσκομίστηκε ως σχετικό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 7752/18.12.2018 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

<sup>78</sup> Σημειώνεται ότι η Railcargo εξετάζει το ενδεχόμενο δραστηριοποίησής της στον τομέα των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα όταν προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός. Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή της.

<sup>79</sup> ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007, Αρ. 14<sup>Α</sup> παρ. 4.

<sup>80</sup> Σύμφωνα με το π.δ. 160/2007, αρ.3 περ. κα', όπως ισχύει, «Υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» είναι «ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωριστεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ (ενν. Εθνικό Μητρώο Οχημάτων)».

(Υπεύθυνος Συντήρησης Φορέας ή και ΥΣΦ). Στην ειδικότερη περίπτωση που η συντήρηση αφορά εμπορευματικές φορτάμαξες, εκτός από τον ορισμό μιας επιχείρησης ως ΥΣΦ, απαιτείται επιπλέον η πιστοποίησή της από τη ΡΑΣ, βάσει του Κανονισμού 445/2011 («Πιστοποιητικό Υπεύθυνου Συντήρησης Φορέα» ή και «Πιστοποιητικό ΥΣΦ»)<sup>81</sup>. Διευκρινίζεται ωστόσο, ότι για τη συντήρηση όλων των υπόλοιπων τύπων τροχαίου υλικού (ενδεικτικά, μηχανές έλξης) δεν απαιτείται, κατά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, έκδοση προηγούμενης άδειας ή πιστοποίησης.<sup>82</sup> Το ΕΜΟ τηρείται από τη ΡΑΣ<sup>83</sup>, η οποία προβαίνει σε καταχωρήσεις.<sup>84</sup> Σήμερα, Υπεύθυνοι για Συντήρηση Φορείς είναι η ΕΕΣΣΤΥ, η ΣΤΑΣΥ και ο ΟΣΕ ενώ Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας εμπορευματικών φορταμαξών είναι η ΕΕΣΣΤΥ<sup>85</sup>.

34. Για τη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις εγκαταστάσεις και στις υπηρεσίες που προσφέρονται σε αυτές, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών συντήρησης, ο Ν. 4408/2016 θεσπίζει, για όσους φορείς έχουν αναλάβει καθήκοντα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων<sup>86</sup> (εφεξής και «φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων»), περιλαμβανομένης συνεπώς και της ΕΕΣΣΤΥ, υποχρεώσεις διαφάνειας και μη διακριτικής μεταχείρισης.<sup>87</sup>

35. Οι υποχρεώσεις αυτές ισχύουν τόσο για βασικές υπηρεσίες όσο και για πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων προς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι βασικές υπηρεσίες καταγράφονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του αρ. 62 του Ν.4408/2016 και μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνεται η βασική συντήρηση, ενώ στην έννοια των βοηθητικών υπηρεσιών, περιλαμβάνεται η βαριά συντήρηση.<sup>88</sup>

36. Συγκεκριμένα: το αρ. 13 παρ. 2 του Ν.4408/2016 προβλέπει ρητώς ότι: «Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε

<sup>81</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής της 10<sup>ης</sup> Μαΐου 2011 για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007, L 122/22.

<sup>82</sup> Η ΡΑΣ επισημαίνει ότι «σύμφωνα με την παρ. 7 του αρ. 14 της Οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε διαδικασία ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο, η υποχρέωση πιστοποίησης του υπεύθυνου φορέα συντήρησης ενδέχεται να επεκταθεί σταδιακά σε όλους τους φορείς που παρέχουν συντήρηση και όχι μόνο σ' αυτούς που συντηρούν εμπορευματικές φορτάμαξες». Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ.

<sup>83</sup> Δυνάμει της παρ. 11 α του αρ. 85 του Ν.4199/2013.

<sup>84</sup> ΠΔ 104/2010 αρ. 30, ΦΕΚ Α' 181/12.10.2010.

<sup>85</sup> Βλ. και υπ. αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ όπου σημειώνει «Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες παρέχονται από την ίδια υπηρεσίες συντήρησης και υπηρεσίες πλύσης».

<sup>86</sup> Σύμφωνα με το αρ. 3 περ. 12) του Ν.4408/2016 ως «Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» ορίζεται «οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος II του άρθρου 62».

<sup>87</sup> Αρ. 13 Ν.4408/2016.

<sup>88</sup> Για τον ορισμό βλ. την περιπτ. 30 του αρ. 3 του Ν.4408/2016, όπου «Βαριά συντήρηση»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας. Από την εν λόγω διάταξη, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του σημ. 4 του Παραρτήματος II του αρ. 62 του Ν.4408/2016, προκύπτει ότι η βαριά συντήρηση αποτελεί βοηθητική υπηρεσία.

όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα II του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές». Στο Παράρτημα II του αρ. 62, σημείο 2, του Ν.4408/2016 ορίζεται ότι: «Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις: [...]· ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων βαριάς συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις· [...]».

37. Περαιτέρω, όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παρέχει πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες υπέχει την υποχρέωση παροχής αυτών χωρίς διάκριση σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δεδομένου ότι το αρ. 13 παρ. 7 και 8 του Ν.4408/2016 ρητώς προβλέπει ότι: «7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις». Περαιτέρω προβλέπεται ότι: «8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις»<sup>89</sup>.

38. Από τον συνδυασμό των ανωτέρω προκύπτει ότι η ΕΕΣΣΤΥ, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης, υπόκειται στις υποχρεώσεις μη διακριτικής μεταχείρισης, όπως αυτές οι υποχρεώσεις θεσπίζονται στο αρ. 13 του Ν.4408/2016.<sup>90</sup>

39. Περαιτέρω, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που δραστηριοποιείται παράλληλα και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών (όπως είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, προβλέπεται η υποχρέωση λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης και της εταιρείας<sup>91</sup>.

<sup>89</sup> Περαιτέρω στο Παράρτημα II του αρ. 62 σημείο 4 του Ν. 4408/2016 ορίζεται ότι στην έννοια των βοηθητικών υπηρεσιών περιλαμβάνονται [...] ε) υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.»

<sup>90</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ σύμφωνα με την οποία η ΕΕΣΣΤΥ δύναται να παρέχει και τις απαριθμούμενες στα σημεία 3γ, 4β και 4γ υπηρεσίες.

<sup>91</sup> Αρ. 13 παρ. 3 υποπαρ. 3 του Ν.4408/2016 «Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως».

40. Για την παροχή εργασιών συντήρησης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στον συντηρητή πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται προκειμένου να καταστεί δυνατή η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών<sup>92</sup>.

41. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις εξειδικεύονται περαιτέρω στον Εκτελεστικό Κανονισμό 2017/2177 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο οποίος τίθεται σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2019 (εφεξής και «Κανονισμός»)<sup>93</sup>. Θεσπίζεται η υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης να καταρτίζει «Περιγραφή της εγκατάστασης» αυτής, καθώς και των υπηρεσιών για τις οποίες είναι αρμόδιος.<sup>94</sup> Ο Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης υποχρεούται να δημοσιοποιεί την Περιγραφή της Εγκατάστασης στην ιστοσελίδα του ή στη Δήλωση Δικτύου<sup>95</sup> του Διαχειριστή της υποδομής.<sup>96</sup> Ο Κανονισμός θέτει τις ελάχιστες πληροφορίες οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην Περιγραφή και οι οποίες υποχρεωτικά περιλαμβάνουν την περιγραφή των υπηρεσιών, τις χρεώσεις και εκπτώσεις, τις διαδικασίες αίτησης πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών υποβολής αιτημάτων και των χρονικών ορίων για τη διεκπεραίωση αυτών καθώς και των κριτηρίων προτεραιότητας<sup>97</sup>.

<sup>92</sup> Συγκεκριμένα, το είδος των πληροφοριών που απαιτούνται για τη συντήρηση φορταμαξών καταγράφεται στο αρ. 5 του Καν. 445/2011 και περιλαμβάνει τις τεχνικές προδιαγραφές συντήρησης, όπως αυτές προκύπτουν από τις οδηγίες του κατασκευαστή του τροχαίου υλικού, το πρόγραμμα συντήρησης για κάθε εμπορευματική φορτάμαξα, κατάλογο των ανταλλακτικών, ώστε να καταστεί δυνατή η ομοειδής αντικατάσταση με τις ίδιες εγγυήσεις και κάθε άλλη σχετική πληροφορία που αφορά την ασφαλή συντήρηση του τροχαίου υλικού. Βλ. και απόψεις γνωστοποιούσας κατωτέρω στην Ενότητα υπό VI.8 «Παροχή πληροφοριών από σιδηροδρομική επιχείρηση σε συντηρητή».

<sup>93</sup> Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής της 22ας Νοεμβρίου 2017 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές L 307/1, 23.11.2017.

<sup>94</sup> Αρ. 4 παρ. 1 του Κανονισμού.

<sup>95</sup> Το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου προβλέπεται στο αρ. 27 του Ν.4408/2016 και ορίζεται στο αρ. 3 σημ. 26 ως «η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής».

<sup>96</sup> Αρ. 5 παρ. 1 Κανονισμού 2017/2177.

<sup>97</sup> Αναλυτικά οι πληροφορίες συνίστανται στα ακόλουθα: α) κατάλογος όλων των εγκαταστάσεων στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες σχετικές με σιδηροδρομικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για την τοποθεσία και τις ώρες λειτουργίας τους, β) βασικά στοιχεία επικοινωνίας του φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης, γ) περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της εγκατάστασης εξυπηρέτησης, όπως παρακαμπτήριες γραμμές ή γραμμές ελιγμών και διαλογής, τεχνικός εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης, πλύσης, συντήρησης και διαθέσιμη χωρητικότητα αποθήκευσης, πληροφορίες για τις ιδιωτικές και τις παρακαμπτήριες γραμμές που δεν ανήκουν στις σιδηροδρομικές υποδομές, είναι όμως απαραίτητες για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης που είναι μείζονος σημασίας για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, δ) περιγραφή όλων των υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές που παρέχονται στην εγκατάσταση, και του τύπου αυτών (βασικές, πρόσθετες ή βοηθητικές), ε) η δυνατότητα αυτοεξυπηρέτησης σχετικής με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και οι σχετικές προϋποθέσεις στ) πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες αίτησης πρόσβασης σε εγκατάσταση εξυπηρέτησης ή σε υπηρεσίες που παρέχονται στην εγκατάσταση ή αμφοτέρως, συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών υποβολής αιτημάτων και των χρονικών ορίων για τη διεκπεραίωση των εν λόγω αιτημάτων, ζ) σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τις οποίες εκμεταλλεύονται περισσότεροι από ένας φορείς ή εφόσον υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές που παρέχουν περισσότεροι από ένας φορέας, ένδειξη σχετικά με το κατά πόσον απαιτείται η υποβολή χωριστών αιτημάτων για πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις εν λόγω υπηρεσίες, η) πληροφορίες σχετικά με το ελάχιστο περιεχόμενο και τον μορφότυπο αιτήματος πρόσβασης σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή υπόδειγμα τέτοιου αιτήματος, θ) τουλάχιστον για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και



42. Το ειδικότερο θέμα του χειρισμού αιτημάτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του σημείου 2 του Παραρτήματος II του αρ. 62 του Ν.4408/2016, μεταξύ των οποίων και οι εγκαταστάσεις συντήρησης, διέπεται από τις διατάξεις της παρ. 4 του αρ. 13 του νόμου, σύμφωνα με τις οποίες «4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».

43. Σύμφωνα δε με τις διατάξεις του αρ. 55 ως ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του αρ. 22 του Ν. 3891/2010<sup>98</sup> (ΡΑΣ). Κατ' εφαρμογή της εξουσιοδοτικής διάταξης, η ΡΑΣ έχει ήδη εκδώσει την υπ' αριθμ. 9245/14.12.2018 Απόφαση<sup>99</sup> δυνάμει της οποίας ως εύλογος χρόνος απάντησης σε αίτημα έχει ορισθεί το διάστημα των 20 εργάσιμων ημερών. Εξάλλου, οι εγκαταστάσεις στις οποίες προσφέρονται υπηρεσίες συντήρησης είναι δημοσιευμένες, σε συμμόρφωση με το ως άνω σημείο α) του Κανονισμού και συγκεκριμένα καταγράφονται στην υπ' αριθμ. 1661/13 Υπουργική Απόφαση<sup>100</sup>.

44. Αναφορικά με τη διαδικασία συντονισμού, το αρ. 10 του Καν. 2017/2177 θεσπίζει την υποχρέωση του Φορέα να εισαγάγει διαδικασία που αποσκοπεί στη διαχείριση συγκρουόμενων αιτημάτων πρόσβασης όταν η χωρητικότητα της εγκατάστασης είναι

---

υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές τις οποίες εκμεταλλεύονται ή παρέχουν φορείς που βρίσκονται υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο ελέγχουσας οντότητας, τυποποιημένες συμβάσεις πρόσβασης και γενικοί όροι και προϋποθέσεις, ι) κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με τους όρους χρήσης των συστημάτων πληροφορικής του φορέα εκμετάλλευσης, αν ζητηθεί από τους αιτούντες να χρησιμοποιήσουν τα εν λόγω συστήματα, και οι κανόνες προστασίας ευαίσθητων και εμπορικών δεδομένων, ια) περιγραφή της διαδικασίας συντονισμού και των ρυθμιστικών μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 10, καθώς και των κριτηρίων προτεραιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 11, ιβ) πληροφορίες σχετικά με μεταβολές των τεχνικών χαρακτηριστικών και τους προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας της εγκατάστασης εξυπηρέτησης, που ενδέχεται να έχουν μείζονα επίπτωση στη λειτουργία της εγκατάστασης εξυπηρέτησης, όπως και στις προγραμματισμένες εργασίες, ιγ) πληροφορίες σχετικά με χρεώσεις για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και χρεώσεις για τη χρήση κάθε παρεχόμενης υπηρεσίας σχετικής με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τέλος, ιδ) πληροφορίες σχετικά με τις αρχές των καθεστώτων έκπτωσης που προσφέρονται στους αιτούντες, τηρουμένων ταυτόχρονα των απαιτήσεων εμπορικού απορρήτου.

<sup>98</sup> ΦΕΚ Α' 188/04.11.2010.

<sup>99</sup> Δημοσιευμένη στην ιστοσελίδα της Αρχής <http://www.ras-el.gr/images/APOFASHPROSBASES.pdf>

<sup>100</sup> Αρ. 4, ΦΕΚ Β' 1993/14.08.2013 «Απόσχιση Κλάδου Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ) και απορρόφηση από την ανώνυμη εταιρεία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» (ΕΕΣΣΤΥ) σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 24 του ν. 4111/2013». Οι αναφερόμενες στο εν λόγω άρθρο εγκαταστάσεις είναι ιδιοκτησίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και έχουν χαρακτηριστεί ως απαραίτητες για τη συντήρηση τροχαίου υλικού από στην ΕΕΣΣΤΥ. Όπως προκύπτει από την παρ. 2 του αρ. 4, τα εν λόγω ακίνητα μισθώνονται στην ΕΕΣΣΤΥ δυνάμει μακροχρόνιας σύμβασης μίσθωσης διάρκειας 30 ετών.

περιορισμένη, με σκοπό τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων, διαδικασία η οποία τελεί υπό παρακολούθηση της ΡΑΣ. Ειδικότερα ορίζεται ότι: «3. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης εξετάζουν διάφορες εναλλακτικές λύσεις που τους καθιστούν δυνατόν να ικανοποιήσουν αλληλοσυγκρουόμενα αιτήματα πρόσβασης στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης ή στην παροχή υπηρεσίας στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης. Οι εν λόγω λύσεις, όταν κρίνεται απαραίτητο, περιλαμβάνουν μέτρα για τη μεγιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας της εγκατάστασης, στον βαθμό που δεν απαιτείται πρόσθετη επένδυση σε πόρους ή εγκαταστάσεις. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν: πρόταση εναλλακτικού χρονοδιαγράμματος· αλλαγή των ωρών εργασίας ή του συστήματος προγραμματισμού εργασίας, όποτε είναι δυνατόν· παροχή πρόσβασης στην εγκατάσταση για αυτοεξυπηρέτησης».

45. Σε περίπτωση κατά την οποία η συντονισμένη εξυπηρέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων για πρόσβαση σε εγκαταστάσεις του σημείου 2 του Παρατήματος II της Οδηγίας 2012/34 δεν είναι δυνατή, το αρ. 11 περιέχει επιπροσθέτως πρόβλεψη για τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας: «[...] Τα εν λόγω κριτήρια προτεραιότητας είναι αμερόληπτα και αντικειμενικά και δημοσιεύονται στην περιγραφή της εγκατάστασης εξυπηρέτησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ια). Στα κριτήρια αυτά λαμβάνονται υπόψη ο σκοπός της εγκατάστασης, ο σκοπός και η φύση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και ο στόχος της διασφάλισης αποδοτικής αξιοποίησης της διαθέσιμης χωρητικότητας. Στα κριτήρια προτεραιότητας επιτρέπεται επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι εξής πτυχές: οι υφιστάμενες συμβάσεις· η πρόθεση και η ικανότητα αξιοποίησης της ζητούμενης χωρητικότητας, καθώς και η μη αξιοποίηση παλαιότερα του συνόλου ή μέρους της κατανεμηθείσας χωρητικότητας και των λόγων της μη αξιοποίησης· οι σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ήδη εκχωρηθεί και συνδέονται με ζητούμενες υπηρεσίες· τα κριτήρια προτεραιότητας για την εκχώρηση σιδηροδρομικών διαδρομών· η έγκαιρη υποβολή των αιτημάτων».

46. Στη ΡΑΣ έχει ανατεθεί η γενικότερη εποπτεία εφαρμογής και η εξειδίκευση του εν λόγω νομοθετικού πλαισίου, η οποία συνιστά Ανεξάρτητη Αρχή.<sup>101</sup> Καθώς οι υπηρεσίες συντήρησης αποτελούν ρυθμιζόμενη υπηρεσία, η τήρηση του Καν. 2012/2177 καθώς και του Καν. 445/2011 τελούν υπό την εποπτεία της, ενώ και η ίδια επιβεβαιώνει ότι η διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υπηρεσίες συντήρησης αποτελεί προτεραιότητα και κρίσιμο αντικείμενο ελέγχου για την Αρχή. Μάλιστα, ο εν λόγω έλεγχος είναι, κατά δήλωσή της, αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη.<sup>102</sup>

47. Στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ εμπίπτει ο έλεγχος κάθε συμπεριφοράς ή πράξης η οποία συνδέεται με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως αυτή αποσκοπείται από το σχετικό ενωσιακό κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο ενσωματώνεται στην εθνική έννομη τάξη. Συνεπώς, η διασφάλιση πρόσβασης σε υπηρεσίες που

<sup>101</sup> Αρ. 55 και 56 Ν.4408/2016.

<sup>102</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ. Όπως προκύπτει από την Ετήσια Έκθεσή της (έτος 2017, σελ. 71), η ΡΑΣ εγκρίνει επίσης ετησίως πρόγραμμα σχετικά με τις εποπτικές της δραστηριότητες που σκοπεύει να εφαρμόσει επί των ΥΣΦ.

παρέχονται σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου της ΡΑΣ.<sup>103</sup>

48. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ λειτουργεί ως αρχή αδειοδότησης στις περιπτώσεις όπου προβλέπεται η έκδοση αδειών και πιστοποιήσεων. Ενδεικτικά, εκδίδει την άδεια που απαιτείται για τη δραστηριοποίηση κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Στη ΡΑΣ έχουν ανατεθεί επίσης καθήκοντα Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.Δ. 160/2007 και συνεπώς είναι αρμόδια να χορηγεί το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Τύπου Α' και Β'), όπως αναλύθηκε ανωτέρω<sup>104 105</sup>.

## **V ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

49. Κατά πάγια πρακτική και νομολογία, η σχετική αγορά προϊόντων/υπηρεσιών περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται<sup>106</sup>.

50. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή, όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά<sup>107</sup>.

51. Στην υπό κρίση πράξη, η σχετική αγορά υπηρεσιών στην οποία δραστηριοποιείται η εξαγοράζουσα, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είναι εκείνη της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και

<sup>103</sup> Από το πεδίο αυτό εκφεύγουν σχέσεις που δεν αφορούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ενδεικτικά, ενώ μία σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και σιδηροδρομικής επιχείρησης (πχ Railcargo) για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού της τελευταίας ελέγχεται από τη ΡΑΣ, μία σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και μη σιδηροδρομικής επιχείρησης, (πχ ΓΑΙΟΣΕ) εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας 2012/34 και του Καν. 2017/2177 και συνεπώς της αρμοδιότητας ελέγχου της ΡΑΣ. Την έκταση των αρμοδιοτήτων της, επιβεβαιώνει η ΡΑΣ στην υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της.

<sup>104</sup> Αρ. 17 παρ. 6 Ν. 4408/2016.

<sup>105</sup> Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο του Τέταρτου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο πρόκειται να ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο, η έκδοση πιστοποιητικού ασφαλείας πρόκειται να εκδίδεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο από έναν φορέα (one-stop shop), τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με γεωγραφική ισχύ που εκτείνεται σε όλη την Ε.Ε. Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση) αρ. 10 και Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής της 9ης Απριλίου 2018 σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής.

<sup>106</sup> Βλ. σχετικά Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά στον ορισμό της σχετικής αγοράς (97/ C 372/03), σημ. 7.

<sup>107</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά στον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, ό.π., σημ. 8.

εμπορευμάτων, η οποία διακρίνεται στις επιμέρους αγορές α) της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και β) της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Αντιστοίχως, η εξαγοραζόμενη εταιρία ΕΕΣΣΤΥ δραστηριοποιείται στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (εφεξής και «συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού»). Αναλυτικότερα και ανά αγορά αναφέρονται τα κάτωθι.

## **V.1 Η αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων**

### **V.1.1 Η αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών**

52. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα<sup>108</sup>, η πρώτη σχετική αγορά της παρούσας συγκέντρωσης είναι «η παροχή επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών επί του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ. Οι μεταφορές αυτές είναι είτε εθνικές/υπεραστικές, είτε προαστιακές, ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση. Στην αγορά αυτή δεν περιλαμβάνονται οι αστικές μεταφορές με μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ), διότι οι τελευταίες δεν χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική υποδομή που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ»<sup>109</sup>. Περαιτέρω, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι τυχόν περαιτέρω διάκριση είτε με βάση την προσέγγιση «εκκίνησης - προορισμού» που έχει υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε προηγούμενες αποφάσεις που αφορούσαν στις διεθνείς μεταφορές, είτε με βάση τον τοπικό ή εθνικό χαρακτήρα της μεταφοράς, παρέλκει, καθώς αφενός μεν στην Ελλάδα δεν παρέχονται συστηματικά μέσω σιδηροδρόμου διεθνείς επιβατικές μεταφορές, αφετέρου δε το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένο, ώστε να απαιτείται τέτοια διάκριση. Αναφορικά με τη σχετική γεωγραφική αγορά για τη μεταφορά επιβατών, αυτή, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, οριοθετείται σε εθνικό επίπεδο.

53. Ως προς την πιθανή εναλλαξιμότητα μεταξύ της μεταφοράς επιβατών με τρένο και της μεταφοράς τους με άλλα μέσα μεταφοράς, η γνωστοποιούσα<sup>110</sup>, αν και αναγνωρίζει την έλλειψη σιδηροδρομικής υποδομής, ισχυρίζεται, προσκομίζοντας σχετική έρευνα<sup>111</sup> του 2012, ότι σε κάποιες διαδρομές, όπως π.χ. στον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, υπάρχει πλήρης υποκαταστασιμότητα μεταξύ του τρένου, του λεωφορείου, του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι λόγω της ιδιαιτερότητας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τα άλλα μέσα μεταφοράς ασκούν

<sup>108</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>109</sup> Η γνωστοποιούσα αναγνωρίζει ότι η «Εξαίρεση αποτελεί η δραστηριοποίηση της ΣΤΑΣΥ στο τμήμα Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο, που αποτελεί τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου και καλύπτεται τόσο από τον Προαστιακό όσο και από το Μετρό. Δεδομένου όμως ότι για την χρήση του τμήματος αυτού του δικτύου η ΣΤΑΣΥ έχει αδειοδοτηθεί ως σιδηροδρομική επιχείρηση από την ΡΑΣ, το γεγονός αυτό δεν αναιρεί τον ανωτέρω ορισμό αγοράς, αλλά αποτελεί μερική δραστηριοποίηση της ΣΤΑΣΥ στην αγορά επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>110</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>111</sup> Η έρευνα με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών για την Έρευνα των Χαρακτηριστικών της Αγοράς και Μετακινούμενων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στον Άξονα Αθήνα Θεσσαλονίκη» εκπονήθηκε από το Ινστιτούτο Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης και κατέληξε στα ακόλουθα μερίδια αγοράς ανά μέσο μεταφοράς: τρένο 30%, Ι.Χ. 26%, ΚΤΕΛ 22% και αεροπλάνο 22%. Η έρευνα προσκομίστηκε με το υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

σε κάθε περίπτωση σημαντική ανταγωνιστική πίεση στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

54. Από τις σχετικές με τις μεταφορές επιβατών αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκύπτει ότι η σχετική αγορά θα μπορούσε να είναι είτε η μεταφορά επιβατών γενικά είτε η σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών ειδικότερα<sup>112</sup>, με περαιτέρω διακρίσεις ανάλογα π.χ. με το προφίλ των επιβατών και το ζεύγος «εκκίνησης – προορισμού»<sup>113</sup>, την απόσταση<sup>114</sup>, την τυχόν ανάθεση/διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης για την παροχή της υπηρεσίας<sup>115</sup>, με τις διακρίσεις να επιβάλλονται όχι μόνο λόγω διαφορών στις συνθήκες ζήτησης, αλλά και λόγω διαφοροποιήσεων στο νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο, στο οποίο εμπίπτει κάθε δραστηριότητα μεταφοράς<sup>116</sup>.

55. Για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης και δεδομένης τόσο της περιορισμένης – στην παρούσα χρονική στιγμή – σιδηροδρομικής υποδομής όσο και του συγκεκριμένου νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών<sup>117</sup>, εκτιμάται καταρχήν ότι η σιδηροδρομική αγορά επιβατών θα πρέπει να διακριθεί από τη μεταφορά επιβατών με άλλα μέσα (οδικά, αεροπορικά, μέσα σταθερής τροχιάς / μετρο, τραμ, ΗΣΑΠ). Ωστόσο, το εν λόγω ζήτημα μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς ο τυχόν ευρύτερος ορισμός της αγοράς δεν μεταβάλλει την αξιολόγηση

<sup>112</sup> Βλ. ενδεικτικά Case M.7897 – ARRIVA RAIL NORTH / NORTHERN FRANCHISE – 2016 παρ. 15-18, όπου αναφέρεται ότι η αγορά θα μπορούσε να περιλαμβάνει όχι μόνο τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, αλλά και τη μεταφορά τους με άλλα μέσα, αφήνοντας ωστόσο τελικά τον ορισμό της σχετικής αγοράς ανοικτό. Βλ. και ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1040 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, 16.6.2017, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.32544 (2011/C) που χορήγησε η Ελλάδα υπέρ του τότε ελληνικού ομίλου σιδηροδρόμων ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με την οποία (παρ. 214), η μετακίνηση επιβατών στις προαστιακές κυρίως διαδρομές που παρέχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι οικονομικότερη σε σχέση με τα λοιπά μέσα μεταφοράς. Συγκεκριμένα, η απόφαση αναφέρει ότι «*τυχόν διακοπή των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών θα επιβάρυνε σημαντικά το συνολικό δίκτυο δημόσιων μεταφορών, κυρίως το αστικό δίκτυο της Αθήνας [...], της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας. Συγκεκριμένα αστικά δρομολόγια υψηλής κίνησης εξυπηρετούνται αποκλειστικά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και, συνεπώς, ένα τέτοιο ενδεχόμενο [...] θα ανάγκαζε [...] τους επιβάτες να χρησιμοποιούν άλλα περισσότερο ακριβά και ρυπογόνα μέσα μεταφοράς, κυρίως σε προαστιακές διαδρομές, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους μετακίνησης για τους επιβάτες.*»

<sup>113</sup> Βλ. ενδεικτικά «Eu regulation and Competition law in the Transport Sector», Edited by L.O.Blanco & B.V.Houtte, 2<sup>nd</sup> edition, 2017, Oxford University Press, παρ. 10.13-10.14, όπου αναφέρεται ότι, στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, οι επιβάτες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε «business/time sensitive (less price sensitive)» και «leisure/non-time sensitive (more price sensitive)», καθώς και με βάση τα ζεύγη «εκκίνηση – προορισμού», όπως συμβαίνει, δηλαδή, στις αεροπορικές μεταφορές.

<sup>114</sup> Βλ. ενδεικτικά Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA- 2010 παρ. 126-130, όπου οι τοπικές («regional») σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών διαχωρίζονται από τις αντίστοιχες μεγάλες διαδρομές («long-distance»).

<sup>115</sup> Βλ. ενδεικτικά Case M.8441 - FIRSTGROUP / MTR CORPORATION / SOUTH WESTERN RAIL FRANCHISE – 2017, παρ. 16, όπου γίνεται δεκτό ότι σε χώρες όπου η παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών προκύπτει μέσω κρατικής διαδικασίας (διαγωνισμού/ανάθεσης/franchise), θα πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ του ανταγωνισμού στο στάδιο διεκδίκησης της εν λόγω σύμβασης («competition for the market») και του ανταγωνισμού στην αγορά για την παροχή υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών («competition in the market»).

<sup>116</sup> Βλ. ενδεικτικά Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA- 2010 παρ. 136, όπου αναφέρεται ότι στη Γερμανία, στις τοπικές μεταφορές επιβατών, η σιδηροδρομική μεταφορά διαχωρίζεται από την οδική (μέσω λεωφορείων), καθώς η λειτουργία των δύο αυτών αγορών βασίζεται σε διαφορετικές πιστοποιήσεις και οι διαχειριστές πρέπει να συμμορφώνονται σε διαφορετικά ρυθμιστικά πλαίσια.

<sup>117</sup> Βλ. κατωτέρω Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό πλαίσιο».

της υπό κρίση πράξης. Ομοίως, ενόψει των ανωτέρω, η επιμέρους εξέταση τυχόν υποαγορών της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, που έχει στο παρελθόν απασχολήσει χώρες με πολύ ανεπτυγμένη σιδηροδρομική υποδομή, παρέλκει σε σχέση ειδικά με την ελληνική αγορά υπό το πρίσμα της έως σήμερα μονοπωλιακής κατάστασης<sup>118</sup>.

56. Δεδομένου ότι η ανωτέρω υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών παρέχεται επί του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ, η σχετική γεωγραφική αγορά οριοθετείται σε εθνικό επίπεδο.

### V.1.2 Η αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων

57. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα<sup>119</sup>, «η δεύτερη σχετική αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι αυτή της μεταφοράς εμπορευμάτων», η οποία ορίζεται σε εθνικό επίπεδο. Η εταιρία αναφέρει ότι η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, ως ποσοστό της συνολικής μεταφοράς εμπορευμάτων, είναι ιδιαίτερα χαμηλή στην Ελλάδα<sup>120</sup> και δέχεται «ασφυκτικές πιέσεις από τις οδικές μεταφορές»<sup>121</sup>.

58. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομολογία<sup>122</sup> ωστόσο, η υποκατάσταση στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των διαφόρων μέσων δεν είναι δεδομένη, αλλά εξαρτάται τόσο από τη γεωγραφική θέση του πελάτη όσο και από τα χαρακτηριστικά των προϊόντων προς μεταφορά. Για το λόγο αυτό, ο ορισμός της αγοράς συνήθως παραμένει ανοικτός, αν και υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί διακριτή αγορά. Αντίστοιχα, η μη δυνατότητα υποκατάστασης της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων από την οδική περιγράφεται και σε πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και καταλήγει η γνωστοποιούσα ότι «ορισμένα προϊόντα, λόγω του μεγέθους και του όγκου τους, είναι δυνατόν να μεταφέρονται μόνο σιδηροδρομικώς»<sup>123</sup>.

<sup>118</sup> Βλ. παρ. 33 ανωτέρω.

<sup>119</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>120</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.1 «Γενικά»

<sup>121</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης. Παράλληλα, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι «Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε αποφάσεις της έχει εξετάσει το ενδεχόμενο περαιτέρω διάσπασης των αγορών αυτών ανάλογα με τις εξυπηρετούμενες αποστάσεις (τοπικές, υπεραστικές, διεθνείς) και ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς (πλήρη τραίνα, μεμονωμένα βαγόνια) και το είδος φορτίου. Οι αποφάσεις αυτές όμως αφορούν χώρες με ιδιαίτερα ανεπτυγμένα δίκτυα και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η κατάσταση στην Ελλάδα είναι τελείως διαφορετική. Η σιδηροδρομική υποδομή είναι υποτυπώδης [...] Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν παρέχει υπηρεσίες διεθνών εμπορευματικών μεταφορών» και καταλήγει ότι «Για τους σκοπούς της παρούσας γνωστοποίησης θεωρούμε ότι παρέλκει η περαιτέρω διάκριση των αγορών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.»

<sup>122</sup> Βλ. ενδεικτικά Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA - 2010 παρ. 144-145, που αναφέρεται σε σειρά προηγούμενων αποφάσεων και που καταλήγει ότι για τη συγκεκριμένη υπόθεση, η πλειοψηφία των πελατών έκριναν ότι μόνο η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να ικανοποιήσει συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικές με το είδος των προϊόντων προς μεταφορά, τον όγκο/ποσότητα τους, το βάρος τους, τη γεωγραφική θέση ή την ταχύτητα μεταφοράς τους.

<sup>123</sup> Βλ. ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1040 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, 16.6.2017, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.32544 (2011/C) που χορήγησε η Ελλάδα υπέρ του τότε ελληνικού ομίλου σιδηροδρόμων ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με την οποία (παρ.219) «ορισμένα προϊόντα, λόγω του μεγέθους και του όγκου τους, είναι δυνατόν να μεταφέρονται μόνο σιδηροδρομικώς και η διακοπή των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών θα είχε σοβαρές επιπτώσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού στην Ελλάδα,

59. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει υιοθετήσει περαιτέρω διαχωρισμό των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ανάλογα α) με το είδος του εμπορεύματος, καθώς και β) τον τρόπο μεταφοράς, με «πλήρη τρένα» ή «μεμονωμένα βαγόνια»<sup>124</sup>.

60. Για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης και δεδομένης της περιορισμένης σιδηροδρομικής υποδομής, του συγκεκριμένου νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και των προαναφερθεισών ενδείξεων σχετικά με την αδυναμία υποκατάστασης μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, τουλάχιστον για κάποια εκ των μεταφερόμενων προϊόντων<sup>125</sup>, εκτιμάται καταρχήν ότι η αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων θα πρέπει να διακριθεί από τη μεταφορά εμπορευμάτων με άλλα μέσα. Ωστόσο, το εν λόγω ζήτημα μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς ο τυχόν ευρύτερος ορισμός της αγοράς δεν διαφοροποιεί την αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης. Ομοίως, η επιμέρους εξέταση τυχόν υποαγορών της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, που έχει στο παρελθόν απασχολήσει χώρες με πολύ ανεπτυγμένη σιδηροδρομική υποδομή, παρέλκει σε σχέση ειδικά με την ελληνική αγορά.

61. Δεδομένου ότι η ανωτέρω υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων παρέχεται επί του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ, η σχετική γεωγραφική αγορά οριοθετείται σε εθνικό επίπεδο.

## **V.2 Η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού**

### **V.2.1 Οι απόψεις των συμμετεχουσών για τη σχετική αγορά υπηρεσίας**

62. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα<sup>126</sup>, η εξαγοραζόμενη εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ δραστηριοποιείται στην αγορά επισκευής και συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Η αγορά αυτή περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης μηχανών, βαγονιών και αυτοκινηταμαξών όλων των τύπων (ντηζελοκίνητων και ηλεκτροκίνητων). Λόγω της φύσης των οχημάτων οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σε χώρους πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ελαφρά συντήρηση (επιθεώρηση, επισκευή βλαβών, κλπ.) λαμβάνει χώρα στα Μηχανοστάσια, ενώ η βαριά συντήρηση σε ειδικά εργαστήρια της ΕΕΣΣΤΥ (Εργοστάσια) που συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Σε αποφάσεις της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προβεί σε περαιτέρω διαχωρισμό της αγοράς σε βαριά και ελαφρά συντήρηση. Λόγω του μικρού μεγέθους της ελληνικής αγοράς και του κάθετου χαρακτήρα της συγκέντρωσης η εξαγοράζουσα θεωρεί ότι δεν

---

*επηρεάζοντας εταιρείες όπως η EBZ A.E. και η ΒΙΟΧΑΛΚΟ Α.Ε. [σ.σ. βιομηχανίες παραγωγής ζάχαρης και επεξεργασίας μετάλλων αντίστοιχα], καθώς και τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.»*

<sup>124</sup> Βλ. ενδεικτικά «EU regulation and Competition law in the Transport Sector», Edited by L.O. Blanco & B.V. Houtte, 2<sup>nd</sup> edition, 2017, Oxford University Press, παρ. 10.18, όπου αναφέρονται αποφάσεις, στις οποίες εξετάστηκαν οι εν λόγω διακριτές αγορές στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων. Στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης η γνωστοποιούσα αναφέρεται (υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή) στη διαφορά του κόστους μεταφοράς με «πλήρη τρένα» και με «μεμονωμένα βαγόνια», το οποίο είναι σαφώς υψηλότερο στην πρώτη περίπτωση, καθώς «ο σιδηροδρομικός μεταφορέας αναγκάζεται να λάβει μέτρα για την συμπλήρωση του φορτίου του τρένου και η μεταφορά καθυστερεί να εξυπηρετηθεί.»

<sup>125</sup> Βλ. υποσημ. 122

<sup>126</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

απαιτείται η περαιτέρω διάσπαση της αγοράς στην περίπτωση της Ελλάδας. Επιπλέον, η εταιρία αναφέρει ότι υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού παρέχει και η ΣΤΑΣΥ, στο δικό της τροχαίο υλικό (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ) και ότι κατά την εκτίμησή της, στην αγορά επισκευής και συντήρησης συμπεριλαμβάνονται πέραν των επισκευών σε σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και όλες οι επισκευές σε οχήματα σταθερής τροχιάς, όπως μετρό, ηλεκτρικός και τραμ. Τα οχήματα αυτά παρουσιάζουν κατασκευαστικά πολλές ομοιότητες με το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και η συντήρησή τους απαιτεί παρόμοιες εγκαταστάσεις<sup>127</sup>.

63. Σε ερώτηση της ΓΔΑ<sup>128</sup> σχετικά με το αν η συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού είναι εναλλάξιμη και εντάσσεται στην ίδια σχετική αγορά με τη συντήρηση α) οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ) και β) λεωφορείων/βαρέων οχημάτων, η ΕΕΣΣΤΥ αναφέρει<sup>129</sup> ότι οι εταιρίες που συντηρούν οχήματα σταθερής τροχιάς δεν έχουν αρμοδιότητα να συντηρούν σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, με βάση το εν ισχύ νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο, ούτε επιβλέπονται από τη ΡΑΣ. Η εταιρία αναφέρει ότι το ίδιο ισχύει και για τις εταιρίες επισκευής οχημάτων, επισημαίνοντας, ωστόσο, ότι οι τελευταίες μπορούν να ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση σε εταιρίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, μέσω συνεργασίας τους (π.χ. υπεργολαβίας) με ήδη αδειοδοτημένες από τη ΡΑΣ επιχειρήσεις συντήρησης τροχαίου υλικού.

#### **V.2.2 Οι απόψεις των λοιπών εταιριών και της ΡΑΣ για τη σχετική αγορά υπηρεσίας**

64. Η Railcargo αναφέρει<sup>130</sup> ότι οι υπηρεσίες συντήρησης οχημάτων σταθερής τροχιάς και λεωφορείων/βαρέων οχημάτων δεν εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά με αυτές του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, λόγω μη πλήρωσης των προϋποθέσεων α) «*σύνδεσης των εγκαταστάσεων αυτών με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή (παρακαμπτήριες από την κεντρική υποδομή του ΟΣΕ)*» και β) προηγούμενης πιστοποίησης των εγκαταστάσεων αυτών από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, «*η οποία χορηγείται μόνο εφόσον υπάρχει το σχετικό δίκτυο και ο κατάλληλος μηχανολογικός εξοπλισμός.*».

65. Η ΣΤΑΣΥ<sup>131</sup> συμφωνεί ότι οι υπηρεσίες συντήρησης λεωφορείων/βαρέων οχημάτων δεν εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά ούτε ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Ωστόσο, η εταιρία εκτιμά ότι οι υπηρεσίες συντήρησης ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης είναι εναλλάξιμες με τις υπηρεσίες συντήρησης οχημάτων σταθερής τροχιάς, οπότε εμπίπτουν στην ίδια σχετική αγορά, γεγονός που δεν ισχύει για τις ντηζελοκίνητες μηχανές έλξης.

66. Η ΡΑΣ εκτιμά<sup>132</sup> ότι «*Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού απαιτεί εκτεταμένες εγκαταστάσεις με πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή,*

<sup>127</sup> Ο.π.

<sup>128</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7389/06.12.2018 επιστολή.

<sup>129</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>130</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>131</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019 επιστολή.

<sup>132</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.



*μηχανολογικό εξοπλισμό, ανταλλακτικά και εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό. Τα λεωφορεία/λοιπά βαρέα οχήματα δεν εμφανίζουν τις υψηλές και κοστοβόρες απαιτήσεις που παρουσιάζει η συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Τα λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ), εμφανίζουν κοινά σημεία με την συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού χωρίς να ταυτίζονται. Απαιτούν, επίσης, συγκεκριμένη τεχνογνωσία, κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό, ανταλλακτικά που προέρχονται, κατά βάση, από κοινούς κατασκευαστές - προμηθευτές.»*

### **V.2.3 Η άποψη της υπηρεσίας**

67. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω αναφορικά με τη διάκριση μεταξύ της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού και της συντήρησης λοιπών οχημάτων (σταθερής τροχιάς, λεωφορείων/βαρέων οχημάτων), εκτιμάται καταρχήν ότι η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού θα πρέπει να θεωρηθεί διακριτή σχετική αγορά. Ωστόσο, το εν λόγω ζήτημα μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς ο τυχόν ευρύτερος ορισμός της αγοράς δεν διαφοροποιεί τα αποτελέσματα της παρούσας ανάλυσης.

68. Περαιτέρω, σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>133</sup>, η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού δύναται να διακριθεί -λόγω διαφορών στον εξοπλισμό, την εξειδίκευση του προσωπικού και την τεχνογνωσία- σε α) ελαφριά συντήρηση (light maintenance), η οποία περιλαμβάνει καθημερινές επισκευές, αλλαγές εξαρτημάτων/ ανταλλακτικών και προληπτικούς ελέγχους ασφαλείας, β) βαριά συντήρηση (heavy maintenance), η οποία περιλαμβάνει σημαντικότερες εργασίες και επισκευές, που πραγματοποιούνται λιγότερο τακτικά σε κεντρικά εργοστάσια και απαιτούν ημέρες ή και εβδομάδες προκειμένου να ολοκληρωθούν και γ) υπηρεσίες ανακαίνισης (refurbishment), η οποία απαιτείται για εκμοντερνισμό των βαγονιών και νέα εσωτερική σχεδίαση, με αποτέλεσμα, συνήθως, μόνο το εξωτερικό τμήμα του βαγονιού να παραμένει το ίδιο. Εν προκειμένω, το ζήτημα της εν λόγω πιθανής διάκρισης σε επιμέρους σχετικές αγορές, ανάλογα με τον τύπο της συντήρησης (ελαφριά, βαριά, ανακαίνιση), μπορεί να παραμείνει ανοικτό, σύμφωνα και με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς η αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης δεν μεταβάλλεται υπό οποιοδήποτε εναλλακτικό ορισμό της σχετικής αγοράς.

69. Εν κατακλείδι, στην παρούσα υπόθεση, ως δεύτερη σχετική αγορά προϊόντος ορίζεται η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

### **V.2.4 Η σχετική γεωγραφική αγορά**

70. Ως προς τη σχετική γεωγραφική αγορά αναφορικά με τη συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού, η γνωστοποιούσα<sup>134</sup> ισχυρίζεται ότι η αγορά είναι «εθνική προς το παρόν. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκτελούν τις επισκευές στο κράτος εγκατάστασής τους κυρίως για ιστορικούς λόγους, δεδομένου ότι οι κρατικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

<sup>133</sup> Βλ. σχετικά Case No COMP/M.2139, Bombardier/ADtranz – 2001, παρ. 7 & 16 και Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA - 2010, παρ. 154-156, στην οποία αν και αναφέρεται η εν λόγω πιθανή διάκριση, το ζήτημα παραμένει ανοικτό. Το ίδιο ισχύει και στην απόφαση Cas n° COMP/M.5579 - TLP/ ERMEWA – 2010, παρ. 57-60.

<sup>134</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

*αποτελούσαν καθετοποιημένους ομίλους. Σημαντικός παράγοντας για την επισκευή είναι η απόσταση, καθώς η διάνυση μεγάλων αποστάσεων σε τακτική βάση αυξάνει τη συχνότητα και, κατά συνέπεια, το κόστος».*

71. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<sup>135</sup> η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού ορίζεται ως εθνική, πρωτίστως διότι τυχόν μετακίνηση σιδηροδρομικού υλικού σε περιοχές εκτός των ορίων της συνήθους δραστηριότητάς τους δεν θα ήταν οικονομικά συμφέρουσα, ενώ θα προκαλούσε και χρονικές καθυστερήσεις. Την ίδια άποψη για τον ορισμό της αγοράς ως εθνική έχει και η Railcargo<sup>136</sup>, ενώ η ΣΤΑΣΥ εκτιμά ότι η αγορά είναι «εθνική/υπερεθνική»<sup>137</sup>.

72. Η ΡΑΣ εκτιμά ότι στο μέλλον, η γεωγραφική αγορά για την εν λόγω δραστηριότητα θα είναι πλέον ευρωπαϊκή. Συγκεκριμένα, αναφέρει<sup>138</sup> ότι η επίτευξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προκύπτει από τις σχετικές Οδηγίες και ότι «η διαδικασία ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς θα οδηγήσει βραχυπρόθεσμα σε επέκταση και της αγοράς υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό επιδιώκεται και με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 που εντάσσει τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις υπηρεσίες που παρέχονται σ' αυτές, όπως η συντήρηση τροχαίου υλικού σε ενιαία ευρωπαϊκή ρύθμιση». Με αυτόν τον ορισμό [...] Pearl<sup>139</sup>, η οποία μάλιστα [...].

73. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η σχετική γεωγραφική αγορά της αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού ορίζεται στην παρούσα υπόθεση καταρχήν ως εθνική.

<sup>135</sup> Βλ. σχετικά Case No COMP/M.2139, Bombardier/ADtranz – 2001, παρ. 26-27, όπου η αγορά ορίζεται ως εθνική, αν και υπάρχουν ενδείξεις που συνηγορούν προς την κατεύθυνση και ακόμη στενότερου ορισμού, ήτοι τοπική (subnational) και Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA- 2010, παρ. 163-164, όπου η αγορά ορίζεται ως εθνική.

<sup>136</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, όπου αναφέρεται ότι σε άλλα κράτη, η υπηρεσία συντήρησης δεν παρέχεται υπό ομοιογενείς συνθήκες (σε σχέση με την ελληνική επικράτεια), ενώ παρατίθενται και οι λόγοι αυτής της ανομοιογένειας.

<sup>137</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019 επιστολή. Αντίθετα, η συντήρηση οχημάτων σταθερής τροχιάς είναι, κατά την εκτίμησή της εταιρίας, τοπική/εθνική. Η εταιρία υποστηρίζει ότι οι εν λόγω εκτιμήσεις της δεν βασίζονται σε συγκεκριμένες μελέτες/στοιχεία, αλλά στο οικονομικό μέγεθος που πρέπει να έχει μια επιχείρηση, προκειμένου να αναλάβει τις σχετικές υπηρεσίες συντήρησης.

<sup>138</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>139</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή, όπου αναφέρεται ότι η συντήρηση φορταμαζών έχει ευρωπαϊκή διάσταση και διέπεται από τις διατάξεις της GCU, ενώ παρατίθεται και η εκτίμηση της εταιρίας ότι στο μέλλον και οι κινητήριες μηχανές θα μπορούν να ταξιδεύουν χωρίς διακοπή από την Ελλάδα στις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες (βλ. και Ενότητα υπό VI.6 «Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων»)

### V.3 Μέγεθος και μερίδια αγοράς - Επηρεαζόμενες αγορές

#### V.3.1 Η αγορά μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων

74. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, η διαχρονική εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων παρουσιάζεται, ανά επιμέρους σχετική αγορά στους ακόλουθους πίνακες, 2 και 3<sup>140</sup>:

**Πίνακας 2: Εξέλιξη αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών**

Σιδηροδρομικές Επιβατικές Μεταφορές	2015	2016	2017
Όγκος (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα)	1.263	1.192	1.112
Αξία (σε εκατομμύρια €)	54	47	45

Πηγή: Υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

75. Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι, για το έτος 2017, η συνολική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ήταν της τάξεως των 1.100 εκ. επιβατοχιλιομέτρων σε όγκο και 45εκ. σε αξία, χωρίς να προσμετρούνται τα 50εκ. ευρώ περίπου, τα οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισπράττει στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ), ως κρατική αποζημίωση για τα ζημιογόνα επιβατικά δρομολόγια. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επισημαίνει ότι το ανωτέρω μέγεθος της αγοράς ταυτίζεται με τη δική της δραστηριοποίηση, καθώς δεν υπάρχει άλλη εταιρία, η οποία να παρέχει παρόμοιες σιδηροδρομικές υπηρεσίες<sup>141</sup>.

**Πίνακας 3 : Εξέλιξη αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων**

Σιδηροδρομικές Εμπορευματικές Μεταφορές	2015	2016	2017
---	------	------	------

<sup>140</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης και 7752/18.12.2018 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η αξία των πωλήσεων επιβατών και εμπορευμάτων έχει προκύψει από τα λογιστικά συστήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βάση τα εκδοθέντα παραστατικά. Ο όγκος πωλήσεων επιβατών (επιβατοχιλιόμετρα) προκύπτει από εκτιμήσεις με βάση απογραφές επιβατών σε κάποιες διαδρομές και μία εκτιμώμενη μέση χιλιομετρική διάνυση ανά διαδρομή και ανά επιβάτη που και αυτή έχει προκύψει από εκτιμήσεις βασισμένες σε μηχανογραφικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων, όπου υπάρχει και το στοιχείο της διαδρομής στο εισιτήριο. Σε άλλες περιπτώσεις, όπου δεν υπάρχει τέτοιο στοιχείο, όπως για τον Προαστιακό της Αθήνας, προκύπτει από εκτιμήσεις με βάση μόνο τις πωλήσεις (οικονομικά στοιχεία). Ο όγκος πωλήσεων εμπορευμάτων (τονοχιλιόμετρα) προκύπτει από το βάρος του κάθε φορτίου σε τόνους επί τα διανυθέντα χιλιόμετρα. Το 2017, η εταιρία μετέφερε συνολικά [...] εκ. επιβάτες (από τους οποίους οι [...] εκ. μετακινήθηκαν στις προαστιακές γραμμές Αθήνα – Κιάτο – Χαλκίδα) και [...]εκ. τόνους εμπορευμάτων.

<sup>141</sup> Η ΣΤΑΣΥ, όπως προαναφέρθηκε, χαρακτηρίζεται ως σιδηροδρομική επιχείρηση λόγω, αποκλειστικά, ενός δρομολογίου που πραγματοποιεί, κάνοντας χρήση του δικτύου του ΟΣΕ (μεταξύ των Σταθμών Δουκίσσης Πλακεντίας και Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών). Σύμφωνα με την Έκθεση Πεπραγμένων της ΡΑΣ, η οποία δημοσιεύει στοιχεία του συνολικού σιδηροδρομικού έργου μεταφοράς επιβατών (από τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΣΤΑΣΥ), για τα έτη 2015 και 2016, η αγορά παρουσιάζεται ελαφρώς αυξημένη και συγκεκριμένα ανέρχεται σε 1.312εκ. και 1.243εκ. επιβατοχιλιόμετρα σε όγκο και σε 66εκ. και 62εκ. ευρώ σε αξία, αντίστοιχα. Υπό αυτό το πρίσμα, τα μερίδια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διαμορφώνονταν σε [...] % σε αξία και [...] % σε όγκο. Ωστόσο, το εν λόγω μέγεθος δεν λαμβάνεται υπόψη στην παρούσα υπόθεση, καθώς εκτιμάται ότι η ΣΤΑΣΥ -η οποία θεωρείται σιδηροδρομική επιχείρηση για συγκεκριμένους τεχνικούς λόγους και για ένα μεμονωμένο και ιδιαίτερα περιορισμένης έκτασης δρομολόγιο- δεν παρέχει υπηρεσίες υπό ομοιογενείς ανταγωνιστικές συνθήκες με τις λοιπές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Όγκος (σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα)	294	254	358
Αξία (σε εκατομμύρια €)	14	12	13

Πηγή: Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

76. Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι, για το έτος 2017, η συνολική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ήταν της τάξεως των 350 εκ. τονοχιλιομέτρων σε όγκο και 13εκ. σε αξία. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επισημαίνει ότι το ανωτέρω μέγεθος της αγοράς ταυτίζεται με τη δική της δραστηριοποίηση, καθώς δεν υπήρχε κατά την περίοδο 2015-2017 άλλη εταιρία, η οποία να παρέχει σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, δεδομένου ότι η Railcargo ξεκίνησε τα δρομολόγιά της το 2018. Πράγματι, τα εν λόγω μεγέθη είναι σύμφωνα και με την Έκθεση Πεπραγμένων της ΡΑΣ<sup>142</sup>.

### V.3.2 Η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού

77. Η διαχρονική εξέλιξη της αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα<sup>143</sup>:

**Πίνακας 4 : Εξέλιξη αγοράς συντήρησης**

Αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού	2015	2016	2017
Όγκος (σε αριθμό συντηρήσεων κινητήρων κ.λπ.)	[...]	[...]	[...]
Αξία (σε εκατομμύρια €)	26	24	32

Πηγή: Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης, 7752/18.12.2018 και 48/07.01.2019 επιστολές.

78. Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία, η συνολική αγορά είναι της τάξεως των 30εκ. σε αξία ανά έτος, η οποία αντιστοιχεί σε περίπου [...] συντηρήσεις, με την ΕΕΣΣΤΥ να αποτελεί τη μοναδική εταιρία παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

### V.3.3 Επηρεαζόμενες αγορές

79. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι κατά την περίοδο 2015-2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν η μόνη εταιρία που δραστηριοποιούνταν στη σιδηροδρομική μεταφορά (και στις επιμέρους αγορές αυτής, ήτοι επιβατών και εμπορευμάτων), ενώ αντίστοιχα η ΕΕΣΣΤΥ ήταν η μόνη εταιρία που δραστηριοποιούνταν στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Συνεπώς, τα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη κατείχαν μερίδιο 100% στην εκάστοτε αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνταν. Επιπλέον, οι δύο υπό εξέταση αγορές, της σιδηροδρομικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού,

<sup>142</sup> Η Έκθεση αφορά στο έτος 2017 και προσκομίστηκε με το υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>143</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης και 7752/18.12.2018 και 48/07.01.2019 επιστολές της ΕΕΣΣΤΥ. Η αξία των πωλήσεων έχει προκύψει από το άθροισμα των πωλήσεων όλων των βαθμίδων συντήρησης. Ο όγκος πωλήσεων προκύπτει ως άθροισμα των συντηρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο σύνολο του τροχαίου υλικού ( π.χ. βαγόνια, αυτοκινητάμαξες, νηζελοκινητήρες, κλπ.), σε κάθε μία από τις εγκαταστάσεις της ΕΕΣΣΤΥ (εξαιρούνται οι εργασίες «τόρνου» και «μηχανισμών»).

τελούν σε κάθετη σχέση μεταξύ τους, με τη συντήρηση να αποτελεί δραστηριότητα προηγούμενου σταδίου σε σχέση με τη σιδηροδρομική μεταφορά. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω σχετικές αγορές αποτελούν καθέτως επηρεαζόμενες αγορές<sup>144</sup> όσον αφορά στην υπό εξέταση συγκέντρωση.

## VI ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

### VI.1 Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός

80. Η γνωστοποιούσα<sup>145</sup> εκτιμά το κόστος εισόδου μιας ενδιαφερόμενης επιχείρησης στην αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού στα [...]εκ. ευρώ περίπου, λαμβάνοντας υπόψη ότι απαιτείται η αγορά σχετικού μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και η μίσθωση κατάλληλων χώρων, εφόσον η επιχείρηση ενδιαφέρεται να παρέχει όχι μόνο υπηρεσίες ελαφράς συντήρησης στα αμαξοστάσια όπου σταθμεύουν οι συρμοί, αλλά και υπηρεσίες συντήρησης που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις. Η γνωστοποιούσα ισχυρίζεται ότι η είσοδος στην αγορά συντήρησης «δεν απαιτεί ιδιαίτερα επαχθή αδειοδότηση. Πιστοποίηση απαιτείται ειδικά για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης εμπορευματικών φορταμαζών. Η πιστοποίηση χορηγείται από την ΡΑΣ και έχει ισχύ πέντε ετών», ενώ εκτιμά ότι η πρόσβαση σε ανταλλακτικά, εξοπλισμό και τεχνογνωσία δεν είναι δυσχερής<sup>146</sup>.

81. Ως προς τους δυναμικούς ανταγωνιστές, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμά ότι η ΣΤΑΣΥ αποτελεί δυναμικό ανταγωνιστή της ΕΕΣΣΤΥ<sup>147</sup>, καθώς παρέχει υπηρεσίες συντήρησης του δικού της τροχαίου υλικού (μετρό, τραμ). Παράλληλα, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι είναι σε θέση να παράσχουν υπηρεσίες συντήρησης α) η εταιρία Κιολεϊδης, η οποία έχει κατασκευάσει στο παρελθόν σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και διαθέτει εργοστάσιο στο Βόλο και β) οι εταιρίες Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. -η οποία έχει κατασκευάσει στο παρελθόν σιδηροδρομικό υλικό- και Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων Α.Ε. (εφεξής και «ΕΛΒΟ»). Οι εν λόγω εταιρίες βρίσκονται επί του παρόντος σε καθεστώς εκκαθάρισης,

<sup>144</sup> Ως επηρεαζόμενη αγορά νοείται: α) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αυτή αφορά οριζόντιες σχέσεις), καθώς και β) Κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αυτή αφορά τις κάθετες σχέσεις).

<sup>145</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>146</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης, όπου αναφέρει ότι «Για τη δραστηριοποίηση του κλάδου των υπηρεσιών συντήρησης είναι αναγκαία η προμήθεια ανταλλακτικών, εξοπλισμού και τεχνογνωσίας από τους κατασκευαστές του τροχαίου υλικού. Δεν γνωρίζουμε να υφίστανται ιδιαίτερες δυσχέρειες σε αυτό.»

<sup>147</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

το γεγονός αυτό όμως δεν αποκλείει, κατά τη γνωστοποιούσα, την επαναδραστηριοποίησή τους στο άμεσο μέλλον.

82. Η ΕΕΣΣΤΥ<sup>148</sup> εκτιμά ότι για την είσοδο μιας επιχείρησης στην εν λόγω αγορά απαιτούνται «*μεγάλα γήπεδα συνδεδεμένα ή δυνάμενα να συνδεθούν με το σιδηροδρομικό δίκτυο*», «*κατάλληλος εξοπλισμός*», καθώς και ολοκλήρωση της διαδικασίας «*αδειοδότησης της εγκατάστασης και της λειτουργίας της από το Ελληνικό Δημόσιο και την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηρόδρομων*». Ως προς το σχετικό κόστος, η εταιρία ισχυρίζεται ότι αυτό εξαρτάται «*από το εύρος της δραστηριότητας, το μέγεθος, τις τοπικές αξίες γης και πάντως κρίνεται ότι δεν υπάρχουν απαγορευτικές προϋποθέσεις για την είσοδο νέων επιχειρήσεων συντήρησης τροχαίου υλικού*», διευκρινίζοντας ότι το ποσό των [...]εκ. αφορά σε «*εγκατάσταση ενός Μηχανοστασίου μεσαίας δυναμικότητας*»<sup>149</sup>.

83. Ως προς τους δυνητικούς ανταγωνιστές της, η ΕΕΣΣΤΥ εκτιμά ότι η ΣΤΑΣΥ αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της<sup>150</sup>. Περαιτέρω, η ΕΕΣΣΤΥ επισημαίνει<sup>151</sup> ότι α) η ΕΛΒΟ διαθέτει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, τεχνογνωσία και εγκαταστάσεις για τη συντήρηση κινητήρων και βαγονιών, αναφέροντας δε ότι πρόσφατα (2017-2018), κατόπιν μεταξύ τους συμφωνίας, η ΕΛΒΟ προέβη σε δοκιμαστική επισκευή δύο διζελοκινητήρων, μιας αυτοκινητάμαξας και μιας φορτάμαξας), β) η Κιολεΐδης διαθέτει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, τεχνογνωσία και εγκαταστάσεις για τη συντήρηση βαγονιών και γ) η Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. διαθέτει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και έχει στο παρελθόν εκτελέσει σχετικό έργο.

84. Η Railcargo αναφέρει<sup>152</sup> ότι η είσοδος μιας επιχείρησης στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού «*συνιστά μία χρονοβόρο και κοστοβόρο διαδικασία και ως εκ τούτου θεωρούμε ότι είναι ιδιαίτερα δυσχερής έως αδύνατη στο προσεχές μέλλον*», παρουσιάζοντας μια σειρά από σχετικούς λόγους, όπως α) τη μη ύπαρξη επαρκούς πελατειακής βάσης<sup>153</sup>, β) το υψηλό κόστος εισόδου, που σχετίζεται με την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων για την απόκτηση και τη συντήρηση εγκαταστάσεων και ειδικού μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και με το υψηλό κόστος προσέλκυσης και κατάρτισης του αναγκαίου εξειδικευμένου προσωπικού, γ) τα σημαντικά πραγματικά

<sup>148</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>149</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή, όπου καταλήγει ότι «*Σε κάθε περίπτωση όμως δεν διαθέτουμε ακριβή οικονομοτεχνικά στοιχεία για τέτοια κόστη*».

<sup>150</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>151</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018, 48/07.01.2019 και 552/23.1.2019 επιστολές.

<sup>152</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>153</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, όπου η Railcargo αναφέρει ότι οποιαδήποτε εταιρία θα επιχειρούσε να εισέλθει στην αγορά συντήρησης δεν θα μπορούσε να αποσβέσει τα υψηλά κόστη αρχικής επένδυσης, εξυπηρετώντας παράλληλα τις τρέχουσες δαπάνες, πολλώ δε μάλλον να αποκομίσει έστω και ένα οριακό κέρδος, μέσω της παροχής σχετικών υπηρεσιών αποκλειστικά και μόνον στις λοιπές σιδηροδρομικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην χώρα, καθώς η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία χρησιμοποιεί σχεδόν το σύνολο του τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, έχει ήδη υπογράψει μακροχρόνια σύμβαση με την ΕΕΣΣΤΥ, η οποία μάλιστα μετά την εξαγορά θα ανήκει και στον όμιλό της. Περαιτέρω, η Railcargo προσκομίζει παρουσίαση του Προέδρου Δ.Σ. της ΕΕΣΣΤΥ, με τίτλο «Πεδίο Δράσης και Προοπτικές», Ιούνιος 2017, όπου αναφέρεται ότι η παροχή υπηρεσιών συντήρησης προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σήμερα υποκοστολογημένη «*προκειμένου να εξυπηρετηθεί η διαδικασία πώλησης της επιχείρησης*».

εμπόδια εισόδου που αφορούν στη μη διαθεσιμότητα αναγκαίων κτιριακών υποδομών<sup>154</sup> και καταρτισμένου προσωπικού<sup>155</sup> και δ) την αναγκαιότητα λήψης των σχετικών εγκρίσεων από τη ΡΑΣ, διαδικασία η οποία εκτιμάται ότι θα είναι ιδιαίτερος χρονοβόρα, ιδίως εν όψει του γεγονότος ότι ο επίδοξος ανταγωνιστής της ΕΕΣΣΤΥ θα είναι και ο πρώτος που θα εισέρχεται στην αγορά. Η Railcargo καταλήγει<sup>156</sup> ότι «η υποβολή αποκλειστικά μίας μοναδικής δεσμευτικής προσφοράς για την απόκτηση του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ -και μάλιστα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ- καταδεικνύει με τον εναργέστερο τρόπο το περιορισμένο ενδιαφέρον της αγοράς για την δραστηριοποίηση στην σχετική αγορά έστω και αν η δραστηριοποίηση αυτή πραγματοποιηθεί μέσω της εξαγοράς του *incumbent* παρόχου των υπηρεσιών αυτών.» Συναφώς, στην ερώτηση της ΓΔΑ<sup>157</sup> περί δυνητικών ανταγωνιστών της ΕΕΣΣΤΥ, η Railcargo απαντά<sup>158</sup> ότι δεν πρόκειται να εισέλθουν νέοι ανταγωνιστές στην αγορά εντός της επόμενης πενταετίας.

85. Η εταιρία Pearl<sup>159</sup> κατά δήλωσή της [...]. Σε κάθε περίπτωση, εκτιμά ότι το επιχειρηματικό ρίσκο είναι [...]»<sup>160</sup>, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ισχυρή θέση των ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ στην ελληνική αγορά, το υψηλό κόστος επένδυσης τόσο σε εγκαταστάσεις συνδεδεμένες με το σιδηροδρομικό δίκτυο όσο και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, καθώς και το φορολογικό καθεστώς στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, η εταιρία θεωρεί ότι [...], εκτός και αν ενεργοποιηθεί «η ήδη υφιστάμενη και σήμερα ανενεργή επιχείρηση «Ν. ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ ΑΒΕΕ»<sup>161</sup>.

86. Η Κιολεΐδης<sup>162</sup>, κατά δήλωσή της, αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της ΕΕΣΣΤΥ. Στο παρελθόν, η εταιρία είχε κατασκευάσει και συντηρήσει βαγόνια για λογαριασμό του ΟΣΕ, ωστόσο τα τελευταία χρόνια δεν είχε αναλάβει κάποιο έργο, οπότε δεν διαθέτει τη σχετική πιστοποίηση από τη ΡΑΣ. Ωστόσο, δεδομένου ότι α) διαθέτει την τεχνολογία και την τεχνογνωσία να εκτελέσει τέτοιου τύπου έργα, λόγω της παρελθούσης εμπειρίας της, β) το εργοστάσιό της στο Βόλο συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και γ) αναμένεται στο άμεσο μέλλον η είσοδος νέων ανταγωνιστών στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, η εταιρία δηλώνει ότι θα μπορέσει «πολύ γρήγορα» να προσφέρει υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, εφόσον της ζητηθεί κάτι τέτοιο. Μάλιστα, η εταιρία αναφέρει ότι «η ΓΑΙΟΣΕ έχει ήδη έλθει σε επαφή μαζί μας» σχετικά με έργο συντήρησης, μετατροπής και ανακατασκευής βαγονιών.

<sup>154</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, όπου η Railcargo αναφέρει ότι η ΕΕΣΣΤΥ διαθέτει το σύνολο των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, ενώ τυχόν απόπειρα ανταγωνιστή κατασκευής νέων ανάλογων εγκαταστάσεων θα ήταν ιδιαίτερος χρονοβόρα και δυσχερής.

<sup>155</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, όπου η Railcargo αναφέρει ότι το σύνολο του ειδικευμένου προσωπικού απασχολείται ήδη στην ΕΕΣΣΤΥ, οπότε η προσέλκυσή του θα απαιτούσε καλύτερους οικονομικούς όρους και επομένως, αυξημένα κόστη για την νεοεισερχόμενη επιχείρηση, ενώ η εκπαίδευση νέου προσωπικού θα απαιτούσε ικανό χρονικό διάστημα.

<sup>156</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>157</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7759/18.12.2018 επιστολή.

<sup>158</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>159</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>160</sup> Ο.π.

<sup>161</sup> Ο.π.

<sup>162</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 197/14.1.2019 επιστολή.

87. Η ΣΤΑΣΥ αναφέρει ότι το έτος 2017, στη Διεύθυνση Συντήρησής της, η οποία ασχολείται αποκλειστικά με οχήματα σταθερής τροχιάς, εργάζονταν [...] υπάλληλοι, τόσο σε τακτική βάση όσο και υπερωριακά, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες συντήρησης του υλικού της<sup>163</sup>. Δεδομένου ότι η εταιρία διαθέτει την «τεχνογνωσία και την οργάνωση», θα μπορούσε, κατά δήλωσή της, να συντηρήσει και σιδηροδρομικό υλικό και υπό αυτή την έννοια «μπορεί να θεωρηθεί δυνητικός ανταγωνιστής της ΕΕΣΣΤΥ»<sup>164</sup>.

88. Ως προς τη δυνατότητα εισόδου μιας επιχείρησης στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, η ΡΑΣ υποστηρίζει<sup>165</sup> ότι «Με δεδομένο ότι για την κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις, τεχνογνωσία και εξειδικευμένο προσωπικό και ο δικτυακός χαρακτήρας των σιδηροδρόμων συνεπάγεται περιορισμούς ως προς τις τοποθεσίες όπου είναι εφικτή η κατασκευή εγκαταστάσεων, συνάγεται ότι η κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης ενέχει τεράστιες δυσκολίες. Γι' αυτό άλλωστε στον Κανονισμό 2017/2177 υπάρχουν πολλές προβλέψεις για την βέλτιστη δυνατή χρήση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (θέματα συμφόρησης των εγκαταστάσεων, θέματα μη χρησιμοποίησής τους για ορισμένο χρονικό διάστημα) και αντίστοιχες κυρώσεις, σε περίπτωση παραβάσεων, από τον ρυθμιστικό φορέα.» Κατά την εκτίμησή της ΡΑΣ,<sup>166</sup> η ΣΤΑΣΥ «έχει τη δυνατότητα συντήρησης τόσο του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού όσο και του τροχαίου υλικού του μετρό.»

89. Βάσει των ανωτέρω, νομικά εμπόδια εισόδου δεν υφίστανται, ενώ εκτιμάται ότι οι εταιρίες ΣΤΑΣΥ και Κιολεϊδής, με την τελευταία να έχει δραστηριοποιηθεί κατά το παρελθόν στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, δύναται, υπό προϋποθέσεις, να αποτελέσουν δυνητικούς ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ στην εν λόγω αγορά. Παραταύτα, ενόψει των ανωτέρω, η τυχόν είσοδος νέων ανταγωνιστών στη συγκεκριμένη αγορά εκτιμάται δύσκολη, λόγω των εν γένει υψηλών λοιπών πραγματικών εμποδίων εισόδου.

## VI.2 Ωριμότητα της αγοράς - εξέλιξη της ζήτησης

90. Όπως επισημαίνουν τόσο η γνωστοποιούσα όσο και οι επιχειρήσεις, στις οποίες απευθύνθηκε η Γ.Δ.Α. στο πλαίσιο της εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, η ζήτηση για υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού είναι άμεσα συναρτώμενη με το μέγεθος της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, η

<sup>163</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019 επιστολή.

<sup>164</sup> Ωστόσο, η εταιρία δηλώνει ρητά ότι η εν λόγω δραστηριοποίηση στη συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού θα μπορούσε να λάβει χώρα μόνο εφόσον «ικανοποιούνται οι βασικές προϋποθέσεις για την διέλευση του νέου σιδηροδρομικού υλικού [...] και υλοποιηθούν η μελέτη αξιοποίησης και πρόσβασης χώρων στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, όπως και η μελέτη βιωσιμότητας του έργου για το σύνολο του απαιτούμενου υλικοτεχνικού εξοπλισμού που απαιτείται να διαθέτει κάθε αμαξοστάσιο συντήρησης για κάθε είδος σιδηροδρομικού υλικού, την διάθεση των ανταλλακτικών και αναλωσίμων [...] την εκπαίδευση του προσωπικού συντήρησης.» Η εταιρία καταλήγει ότι «πλέον σημαντική προϋπόθεση είναι η πρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού, δεδομένου ότι το υφιστάμενο δεν επαρκεί για τις σημερινές ανάγκες και εργάζεται υπερωριακά.»

<sup>165</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>166</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, όπου αναφέρονται οι ομοιότητες του σιδηροδρομικού υλικού με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Βλ. και ανωτέρω Ενότητα υπό V.2 «Η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού».



οποία, με τη σειρά της εξαρτάται, σε σημαντικό βαθμό, από την έκταση και την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής. Η βελτίωση της υποδομής, η οποία τελεί υπό την ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου, είναι καθοριστικός παράγοντας για την εξέλιξη της ζήτησης των μεταφορών και επομένως, των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού.

91. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα<sup>167</sup>, με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και τη δρομολόγηση τρένων υψηλής ταχύτητας, θα υπάρξει αύξηση των επιβατικών μεταφορών, καθώς το τρένο θα καταστεί πιο ανταγωνιστικό έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς (μείωση χρόνου, βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών). Αντίστοιχα, οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές θα αυξηθούν τα επόμενα έτη, καθώς η *«χώρα μας (με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής, καθώς και την ολοκλήρωση των εμπορευματικών πάρκων, καθώς και την αύξηση των logistics), γίνεται ίσως το πιο σημαντικό hub για την ΝΑ Ευρώπη»*<sup>168</sup>. Περαιτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προσδιορίζει<sup>169</sup> ποσοτικά ότι *«[...]<sup>170</sup>[...].»*

92. Σε ότι αφορά την εξέλιξη της ζήτησης την επόμενη τριετία στις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και κατ' επέκταση στις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, η Railcargo<sup>171</sup> απάντησε ότι εκτιμά ότι η ζήτηση στις μεταφορές θα είναι σταθερή προς ανοδική, ως αποτέλεσμα, κυρίως, της βελτίωσης των σιδηροδρομικών και λιμενικών υποδομών, της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της μείωσης του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων λόγω της εισόδου νέων ανταγωνιστών, αλλά και εξαιτίας της σταθεροποίησης της ελληνικής οικονομίας και της ανάδειξης της χώρας μας ως διαμετακομιστικού κέντρου.

93. Στην αντίστοιχη ερώτηση της ΓΔΑ<sup>172</sup>, η Pearl<sup>173</sup> εμφανίζεται [...].

94. Βάσει των ανωτέρω, αναμένεται, στο άμεσο μέλλον, αύξηση της ζήτησης στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών και ως εκ τούτου στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού.

### VI.3 Παραγωγική δυναμικότητα

95. Η ΕΕΣΣΤΥ<sup>174</sup>, διαθέτει, κατά τον παρόντα χρόνο, υπερβάλλουσα παραγωγική δυναμικότητα. Κατά δήλωσή της, *«Η Εταιρεία δεν κάλυψε την μέγιστη παραγωγική δυναμικότητά της εκτελώντας όλες τις εργασίες που ήταν δυνατόν να γίνουν με το υπάρχον προσωπικό και τις υποδομές, κατά την περίοδο του 2017-2018. Στις υποδομές της εταιρείας [...] είναι δυνατόν να εκτελεσθεί έργο τουλάχιστον κατά 40% μεγαλύτερο αυτού*

<sup>167</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

<sup>168</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή.

<sup>169</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 262/16.01.2019 επιστολή.

<sup>170</sup> Πρόκειται για εμπορευματοκιβώτια μήκους 20 ποδιών (Twenty-Foot-Equivalent-Unit, «TEU»)

<sup>171</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>172</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 8030/27.12.2018 επιστολή.

<sup>173</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>174</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 48/07.01.2019 επιστολή.

που σήμερα εκτελεί.» Παράλληλα, όπως προαναφέρθηκε<sup>175</sup>, η ΕΕΣΣΤΥ δύναται να συνεργάζεται με μη πιστοποιημένες από τη ΡΑΣ εταιρίες (όπως η ΕΛΒΟ), προκειμένου να καλύψει μέρος της ζήτησης.

96. Εξάλλου, όπως προκύπτει από [...] <sup>176</sup>, [...] <sup>177</sup>.

97. Βάσει των ανωτέρω, εκτιμάται ότι η ΕΕΣΣΤΥ διαθέτει πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα.

#### **VI.4 Κόστος συντήρησης**

98. Η συντήρηση τροχαίου υλικού αποτελεί ένα σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του κόστους πωληθέντων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς κυμαίνεται από [...] % έως [...] % <sup>178</sup> του συνολικού κόστους πωληθέντων. Η γνωστοποιούσα, ωστόσο, επισημαίνει ότι στο μέλλον, το κόστος συντήρησης του σιδηροδρομικού υλικού θα μειωθεί, καθώς θα υπάρξει αντικατάσταση των ντιζελοκίνητων μηχανών από ηλεκτροκίνητες, το κόστος συντήρησης των οποίων είναι σημαντικά μικρότερο. Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προσκομίζει παράδειγμα κόστους συντήρησης ενός ηλεκτροκίνητου εμπορικού τρένου σε σχέση με ένα ντιζελοκίνητο τρένο. Από την ανάλυση των προσκομισθέντων στοιχείων, προκύπτει ότι η συντήρηση του έλκοντος υλικού του ηλεκτροκίνητου τρένου κοστίζει [...] <sup>179</sup> από την αντίστοιχη ενός ντιζελοκίνητου τρένου, καθώς η συντήρηση του ντιζελοκίνητου όχι μόνο είναι ακριβότερη από την αντίστοιχη του ηλεκτροκίνητου ανά μονάδα, αλλά απαιτούνται και δύο ντιζελοκίνητες (έναντι μόνο ενός ηλεκτροκίνητου) για την έλξη ενός πλήρους συρμού βαγονιών (32 βαγόνια). Επισημαίνεται ότι το κόστος συντήρησης των βαγονιών δεν επηρεάζεται από τον τύπο μηχανής που τα έλκει και κυμαίνεται από [...] % του συνολικού κόστους συντήρησης του τρένου.

99. Περαιτέρω, οι οικονομίες κλίμακας έχουν σημασία στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, καθώς το κόστος δύναται να μειωθεί ανάλογα με τον όγκο των εκτελούμενων εργασιών και την ποσότητα των χρησιμοποιούμενων ανταλλακτικών<sup>180</sup>.

<sup>175</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.1. «Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός», σχετικά με τη συνεργασία των ΕΕΣΣΤΥ – ΕΛΒΟ, καθώς και τη δήλωση της Κιολεϊδής περί πρόθεσης και ικανότητας της εταιρίας να συντηρήσει σιδηροδρομικό υλικό.

<sup>176</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης ([...] και επισυναπτόμενο 7 - Οικονομική Έκθεση ΈΕΣΣΤΥ, 2017, όπου αναφέρεται ότι η ανάληψη συντήρησης έργου οχημάτων σταθερής τροχιάς είναι σε φάση σχεδιασμού).

<sup>177</sup> [...] Βλ. και κατωτέρω Ενότητες υπό VI.4 και υπό VII που αφορούν στο κόστος συντήρησης και τις αποτελεσματικότητες.

<sup>178</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης (όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία διαθέτει μηχανές και βαγόνια, αναφέρει ότι το κόστος συντήρησης του σιδηροδρομικού υλικού ανέρχεται σε [...] % του συνολικού κόστους πωληθέντων) και υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή (όπου η Railcargo, η οποία διαθέτει μηχανές, αναφέρει ότι το κόστος συντήρησής τους ανέρχεται στο [...] % του συνολικού κόστους πωληθέντων). Για λόγους πληρότητας αναφέρεται ότι το κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού της ΣΤΑΣΥ, η οποία συντηρεί η ίδια τα οχήματα σταθερής τροχιάς της, κυμαίνεται [...] % του κόστους πωληθέντων (Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019 επιστολή).

<sup>179</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 53/07.01.2019 επιστολή. Σύμφωνα με το 14.1. παρ.1 της σύμβασης ΕΕΣΣΤΥ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η συντήρηση ανά τροχαίο υλικό κοστίζει: [...].

<sup>180</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης.

100. Τέλος, ως προς την ανάλυση του κόστους πωληθέντων της ΕΕΣΣΤΥ σε σταθερά και μεταβλητά κόστη, από τα προσκομισθέντα στοιχεία<sup>181</sup> για το έτος 2017 προκύπτει ότι τα σταθερά κόστη αντιστοιχούν στο [...] % του συνολικού κόστους πωληθέντων της εταιρίας.

#### VI.5 Διαφάνεια Τιμών – Τιμολογιακή πολιτική

101. Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία, η ΕΕΣΣΤΥ έχει εκδώσει τιμοκατάλογο παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης<sup>182</sup> τόσο στα εργοστάσια όσο και στα μηχανοστάσια της, ο οποίος περιλαμβάνει την τιμή των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών και των αναλωσίμων<sup>183</sup>. Ο εν λόγω τιμοκατάλογος δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της εταιρίας<sup>184</sup>. Το ίδιο ισχύει και για τις συμβάσεις προμήθειας των ευρείας χρήσης ανταλλακτικών, άρα κατά την ίδια «είναι εφικτή η διασταύρωση του κόστους ανταλλακτικών και η διαπίστωση του απαιτούμενου χρόνου εργασίας είτε βάσει των διεθνών παραδοχών είτε διά της φυσικής παρουσίας εξειδικευμένου αντιπροσώπου του πελάτη στο χώρο παροχής των υπηρεσιών (σχετική διαδικασία προβλέπουν όλες οι υφιστάμενες συμβάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού)».

102. Η ΕΕΣΣΤΥ δηλώνει ρητά<sup>185</sup> ότι η χρέωση των βασικών – προληπτικών υπηρεσιών συντήρησης στους τύπους των οχημάτων που σήμερα κυκλοφορούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι η ίδια για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς εφαρμόζεται κοινή τιμολογιακή πολιτική. Η ΕΕΣΣΤΥ έχει ήδη υπογεγραμμένες συμβάσεις συντήρησης με δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Railcargo. Ισχυρίζεται μάλιστα ότι για «να αποφευχθεί η οιαδήποτε υπόνοια δυσμενούς μεταχείρισης της RCLG A.E. αφενός γνωστοποιήθηκε στη RCLG A.E. η υπάρχουσα κατά το χρόνο εκείνο και ισχύουσα μέχρι σήμερα σύμβαση συντήρησης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ A.E. και αφετέρου έγιναν αλληπάλληλες συναντήσεις με τεχνικούς και νομικούς της RCLG» πριν την υπογραφή της μεταξύ τους σύμβασης.

103. Σε ερώτηση της Υπηρεσίας σχετικά με το αν η σύμβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η σύμβαση της Railcargo βασίζονται στην ίδια πρότυπη σύμβαση με τους ίδιους γενικούς

<sup>181</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>182</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 48/07.01.2019 επιστολή. Ο τιμοκατάλογος εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 2018 και περιλαμβάνει τιμές για τις προβλεπόμενες εργασίες συντήρησης τροχαίου υλικού, ήτοι τις εργασίες βασικής/προληπτικής συντήρησης. Τα κόστη των υπηρεσιών Συμπληρωματικής, Προαιρετικής Συντήρησης και των υποστηρικτικών υπηρεσιών δεν αναγράφονται στον τιμοκατάλογο, διότι δεν μπορούν να προβλεφθούν, καθώς εξαρτώνται από το είδος του τροχαίου υλικού, την παλαιότητά του (νέα τεχνογνωσία ή όχι, αυξημένο ή όχι κόστος ασφάλισης), τον τρόπο χρήσης και την απαίτηση διατήρησης αποθεμάτων ειδικών ανταλλακτικών (βλ. και κατωτέρω περιγραφή των εν λόγω τύπων συντήρησης).

<sup>183</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 48/07.01.2019 επιστολή. Όπως αναφέρεται στην επιστολή, η τιμή των ανταλλακτικών και των αναλωσίμων δύναται να μεταβληθεί, γεγονός που επισημαίνεται και σε σημείωση στο τέλος του τιμοκαταλόγου.

<sup>184</sup> Βλ. και κατωτέρω Ενότητα υπό IX1.2.1. «Αποκλεισμός ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την πρόσβαση σε εισροές» όπου αναφέρεται ότι η ΕΕΣΣΤΥ έχει ήδη δημοσιεύσει Τιμοκατάλογο Παροχής Υπηρεσιών, ακόμα και πριν τεθεί σε εφαρμογή ο Καν. (ΕΕ) 2017/2177, ο οποίος προβλέπει την υποχρέωση της εν λόγω δημοσίευσης από 01.06.2019.

<sup>185</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 48/07.01.2019 επιστολή.

όρους και προϋποθέσεις<sup>186</sup>, η ΕΕΣΣΤΥ αναφέρει<sup>187</sup> ότι «Οι εν λόγω συμβάσεις έχουν βασιστεί στην ίδια τιμολογιακή πολιτική. Η διαφοροποίηση που αφορά στον τρόπο τιμολόγησης υπαγορεύτηκε από τη διαφορετική χρήση τροχαίου υλικού». Συγκεκριμένα, «η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ διανύει μηνιαίως υπερπολλαπλάσιες αποστάσεις αυτών της RCLG Α.Ε. Αντιθέτως, τα οχήματα της RCLG Α.Ε. λειτουργούν μηνιαίως σε υπερπολλαπλάσιους χρόνους ακινησίας (ρελαντί). Έτσι, δεν είναι δυνατή η τιμολόγηση της Προληπτικής Συντήρησης με τον ίδιο τρόπο για τις δύο εταιρείες.» Ως εκ τούτου, η τεχνική βάση υπολογισμού των χρεώσεων της βασικής/προληπτικής συντήρησης, όπως αποτυπώνεται στις αντίστοιχες συμβάσεις, είναι τα διανυθέντα χιλιόμετρα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι ώρες λειτουργίας για τη Railcargo. Ωστόσο, η εταιρία αναφέρει ότι «η χρέωση ουσιαστικά αν και γίνεται με άλλη τεχνική βάση υπολογισμού είναι ισοδύναμη». Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η ΕΕΣΣΤΥ προσκόμισε παράδειγμα για το ετήσιο κόστος βασικής/προληπτικής συντήρησης<sup>188</sup> μιας νηζελομηχανής ADtranz για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη Railcargo, από το οποίο προκύπτει ότι η ετήσια χρέωση είναι της τάξεως των [...] <sup>189</sup> [...] <sup>190</sup>, αντίστοιχα (ήτοι διαφορά μικρότερη του 5%).

104. Πέραν της βασικής συντήρησης, το τίμημα της οποίας αναλύθηκε ανωτέρω, οι συμβάσεις της ΕΕΣΣΤΥ με τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Railcargo περιλαμβάνουν και τίμημα για την παροχή συμπληρωματικών και προαιρετικών υπηρεσιών συντήρησης<sup>191</sup>. Κατά δήλωση της ΕΕΣΣΤΥ<sup>192</sup>, με βάση τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, η βασική συντήρηση αποτελεί συνήθως το 80 - 85% της συνολικής δαπάνης συντήρησης. Ειδικά δε για την περίπτωση της Railcargo, η ΕΕΣΣΤΥ αναφέρει ότι [...]. Αντίστοιχα, προαιρετική συντήρηση δεν έχει πραγματοποιηθεί ποτέ μέχρι σήμερα σε κανένα όχημα και για καμία σιδηροδρομική επιχείρηση.

105. Σε κάθε περίπτωση, η ΓΔΑ προχώρησε σε σύγκριση των συμβάσεων ως προς το τίμημα για την παροχή συμπληρωματικών και προαιρετικών υπηρεσιών συντήρησης. Από τη σύγκριση των δύο συμβάσεων της ΕΕΣΣΤΥ<sup>193</sup> με τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Railcargo αντίστοιχα, διαπιστώθηκε ότι α) ο μαθηματικός τύπος, με τον οποίο υπολογίζεται το

<sup>186</sup> Βλ. και αρθ. 4 παρ. 2 στοιχ. θ) με βάση τον ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΕ) 2017/2177 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.

<sup>187</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 48/07.01.2019 και 552/23.1.2019 επιστολές.

<sup>188</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019 (πίνακας Ι) και 741/30.1.2019. Πρόκειται για τις βαθμίδες βασικής συντήρησης F1-F5 και W1-W5, όπως ορίζονται από τον κατασκευαστή, για χρήση μηχανής ως μηχανής ελιγμών. Οι βαθμίδες W6 και R1 δεν περιλαμβάνονται, καθώς πραγματοποιήθηκαν από την ΕΕΣΣΤΥ πριν από την παράδοση των εν λόγω μηχανών από την εκμισθώτρια ΓΑΙΟΣΕ στη Railcargo.

<sup>189</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019, 676/29.1.2019 και 741/30.1.2019 επιστολές. Η χρέωση προκύπτει από τη μετατροπή των χιλιομέτρων σε ώρες ([...]) και με την παραδοχή των [...] ωρών λειτουργίας της μηχανής ανά ημέρα, ώστε να προκύψει το πλήθος των απαιτούμενων συντηρήσεων. Οι χρεώσεις περιλαμβάνουν τα εργατικά, τα ανταλλακτικά καθώς και προσαυξήσεις για διοικητικό κόστος και εύλογο ποσοστό κέρδους. Οι χρεώσεις υπολογίζονται για τη συνολική διάρκεια της σύμβασης και ανάγονται σε ετήσια βάση. Ο πίνακας παρατίθεται αυτούσιος στο Παράρτημα ΙΙ.

<sup>190</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019, 676/29.1.2019 και 741/30.1.2019. Η χρέωση για τη Railcargo προκύπτει από την ενότητα 14.1. της σύμβασής της και τον εκεί αναφερόμενο μαθηματικό τύπο, με την παραδοχή των [...] ωρών λειτουργίας της μηχανής ανά ημέρα. Οι χρεώσεις υπολογίζονται για τη συνολική διάρκεια της σύμβασης και ανάγονται σε ετήσια βάση.

<sup>191</sup> Οι συμβάσεις προσκομίστηκαν με την υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>192</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019 και 676/29.1.2019 επιστολές.

<sup>193</sup> Οι συμβάσεις προσκομίστηκαν με την υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

τίμημα, είναι κοινός, β) οι προσαυξήσεις, που αφορούν σε γενικά βιομηχανικά έξοδα και εύλογο κέρδος, είναι κοινές<sup>194</sup> και γ) η ωριαία χρέωση ανά ειδικότητα (μηχανικού, τεχνίτη κ.λπ.) διαφέρει, με τη Railcargo να έχει [...] υψηλότερη χρέωση<sup>195</sup>. Σε ερώτηση της ΓΔΑ σχετικά με τους λόγους της διαφοροποίησης<sup>196</sup>, η ΕΕΣΣΤΥ ισχυρίστηκε<sup>197</sup> ότι αυτή σχετίζεται με τις συνθήκες απασχόλησης του εργατικού δυναμικού και συγκεκριμένα με τη δυνατότητα ή μη ταυτόχρονης εποπτείας/ενασχόλησης του εργατικού δυναμικού της ΕΕΣΣΤΥ με πλήθος οχημάτων και συνεπώς αντικειμενικώς επιτευχθείσες οικονομίες κλίμακας. Ενδεικτικά, η ΕΕΣΣΤΥ αναφέρει ότι «στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω του μεγάλου αριθμού κινητήριου τροχαίου υλικού είναι εφικτός ο προγραμματισμός παρόμοιου είδους συντηρήσεων σε περισσότερα του ενός, άρα κάθε εξειδικευμένο συνεργείο κατά τον χρόνο απασχόλησης είναι εφικτό να παρέχει όμοιες υπηρεσίες χωρίς «νεκρούς» χρόνους, ενδεικτικά ταυτόχρονη παροχή μηχανικών και ηλεκτρολογικών εργασιών, κυκλική εναλλαγή συνεργείων για εργασίες συντήρησης. Αντίθετα στη RAILCARGO, λόγω του μοναδιαίου αριθμού του συντηρούμενου τροχαίου υλικού κάθε συνεργείο απαιτεί να ολοκληρώνει την εργασία του για να το διαδέχεται το επόμενο με αποτέλεσμα την ύπαρξη μεγάλου «νεκρού» χρόνου των απασχολουμένων».

106. Τέλος, κατά δήλωσή της, η ΕΕΣΣΤΥ<sup>198</sup> δεν ακολουθεί κάποια εκπτωτική πολιτική.

107. Βάσει των ανωτέρω, ο βαθμός διαφάνειας των τιμών στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού είναι ιδιαίτερος υψηλός.

#### **VI.6 Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων**

108. Κατά την εξέταση από τη ΓΔΑ της δυνατότητας εισόδου και δραστηριοποίησης στις μεταφορές με σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό που μισθώνεται από πάροχο εκτός της ελληνικής επικράτειας (ήτοι πάροχο διαφορετικό της ΓΑΙΟΣΕ), με την προοπτική, αντίστοιχα, της βασικής προληπτικής συντήρησής του εκτός της ελληνικής επικράτειας, προέκυψε καταρχήν ότι υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ των μηχανών έλξης και των βαγονιών. Ως προς τις μηχανές έλξης, δεν έχει υπάρξει μέχρι σήμερα δραστηριοποίηση επιχείρησης με μη ελληνική μηχανή, ούτε κάτι τέτοιο εκτιμάται ότι είναι ευχερές να γίνει στο άμεσο μέλλον<sup>199</sup>. Αντίθετα, η έλξη βαγονιών «ξένων δικτύων» στην ελληνική επικράτεια φαίνεται να είναι διαδεδομένη.

<sup>194</sup> Τα ποσοστά είναι: [...]

<sup>195</sup> Η μέση ωριαία χρέωση σε ευρώ, ανά κατηγορία, για τις Railcargo και ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι: α) για «μηχανικούς», [...], αντίστοιχα, β) για «συννοδούς τεχνίτες», [...], αντίστοιχα γ) για «τεχνίτες», καθώς και «λοιπούς τεχνίτες», [...], αντίστοιχα και δ) για «τεχνίτες διοίκησης», [...], αντίστοιχα.

<sup>196</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 86/09.1.2019 και οικ. 614/25.1.2019 επιστολές.

<sup>197</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019 και 676/29.1.2019 επιστολές.

<sup>198</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>199</sup> Κατά δήλωση της Pearl (υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή), [...] Railcargo (υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή), η οποία αναφέρει επίσης ως εμπόδιο και την παροχή συντήρησης και επισκευής της μηχανής από την ΕΕΣΣΤΥ, η οποία δεν θα είχε την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Περαιτέρω, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω (Ενότητα υπό IV.1. «Γενικά»), κατά την εκτέλεση διεθνών εμπορευματικών δρομολογίων, υπάρχει υποχρέωση αλλαγής μηχανής στα σύνορα.

109. Κατά δήλωση της γνωστοποιούσας, στο ελληνικό δίκτυο έλκονται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μάλιστα σε καθημερινή βάση, εμπορευματικά βαγόνια (φορτάμαξες) που δεν έχουν εκμισθωθεί από τη ΓΑΙΟΣΕ, αλλά είναι βαγόνια «ξένων δικτύων»<sup>200</sup>. Η κυκλοφορία των εν λόγω βαγονιών διέπεται από τη διεθνή σύμβαση «Γενική Συμφωνία για τη χρήση εμπορικών βαγονιών - General Contract for Use of wagons» (εφεξής και «CGU»). Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τόσο των ιδιοκτητών, Κατόχων των βαγονιών (wagon keepers) όσο και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων - ΣΕ (railway undertakings) που τα έλκουν. Η βασική προληπτική συντήρηση των βαγονιών αποτελεί ευθύνη των Κατόχων και όχι της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης που τα έλκει, δηλαδή, εν προκειμένω, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οπότε δεν πραγματοποιείται στην Ελλάδα από την ΕΕΣΣΤΥ. Είναι, ωστόσο, αυτονόητο ότι σε περίπτωση ανάγκης έκτακτης επισκευής στην Ελλάδα (π.χ. μετά από βλάβη), κατόπιν έγκρισης από τον Κάτοχο των βαγονιών, η επισκευή μπορεί να πραγματοποιηθεί από την ΕΕΣΣΤΥ.

110. Αντίστοιχα, η Railcargo<sup>201</sup> έχει μισθώσει μηχανές έλξης από τη ΓΑΙΟΣΕ, με τις οποίες έλκει βαγόνια μόνο ξένων δικτύων, ήτοι δεν έχει μισθώσει βαγόνια από τη ΓΑΙΟΣΕ [...] <sup>202</sup>. Όπως προκύπτει από την εν ισχύ σύμβασή της με την ΕΕΣΣΤΥ, η τελευταία παρέχει υπηρεσίες βασικής προληπτικής συντήρησης μόνο στις μηχανές έλξης, ενώ ως προς τα βαγόνια ξένων δικτύων, η ΕΕΣΣΤΥ υποχρεούται, σε περίπτωση βλάβης κατά την κυκλοφορία τους στο ελληνικό δίκτυο, να συνδράμει τη Railcargo στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών της στο πλαίσιο της «Γενικής Συμφωνίας για τη χρήση εμπορικών βαγονιών – GCU» για τα «βεβλαμμένα βαγόνια»<sup>203</sup>.

111. Η Pearl<sup>204</sup>, στο πλαίσιο της επικείμενης δραστηριοποίησής της στην Ελλάδα, σκοπεύει να έλκει και βαγόνια ξένου δικτύου. Μάλιστα, η εταιρία αναφέρει εν γένει ότι η ίδια μισθώνει άνω των 400 βαγονιών (φορτάμαξες), η συντήρηση των οποίων «διενεργείται σε διάφορα γεωγραφικά σημεία στην Ευρώπη και διέπεται από την διεθνή σύμβαση GCU, στην οποία μέλη είναι το σύνολο σχεδόν των ΣΕ του εξωτερικού», διευκρινίζοντας ότι επισκευές γίνονται και στον ελληνικό χώρο από την εταιρία ΕΕΣΣΤΥ. Ωστόσο, επισημαίνει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί του παρόντος δεν είναι μέλος της GCU, παρότι φαίνεται να τηρεί [...] τις διαδικασίες και τις τυποποιήσεις της σύμβασης, καταλήγοντας ότι «[...]

<sup>200</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 1013/07.02.2019 και 53/07.01.2019 επιστολές. Διευκρινίζεται ότι τα οριζόμενα ως βαγόνια «ξένων δικτύων» αφορούν σε βαγόνια, τα οποία κυκλοφορούν με καθεστώς «βαγονιών δικτύων» και με καθεστώς «ιδιωτικών βαγονιών», με τη διαφορά μεταξύ των δύο να σχετίζεται με τον υπόχρεο καταβολής τελών χρήσης (τέλη αργίας τροχαίου υλικού ή τέλη Riv).

<sup>201</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>202</sup> Σε νεότερη επιστολή της (υπ' αριθ. πρωτ. 1247/14.02.2019), η Railcargo [...]

<sup>203</sup> Σύμφωνα με τον όρο 6.1. της σύμβασης (προσκομισθείσα με την υπ' αριθ. πρωτ 7765/18.12.2018 επιστολή) [...]

<sup>204</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

112. Όπως προκύπτει από τα προσκομισθέντα στοιχεία, ορισμένες εταιρίες του ομίλου FSI είναι ήδη μέλη της GCU<sup>205</sup>, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ήδη υποβάλει αίτηση για να ενταχθεί στην GCU και προτίθεται να συνεχίσει τη διαδικασία ένταξής της.

113. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι πραγματικοί και δυνητικοί ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων θα χρειαστούν τις υπηρεσίες της ΕΕΣΣΤΥ για τη συντήρηση των κινητήρων έλξης τους, ενώ αντίθετα, τα βαγόνια που θα έλκουν δύναται να μην συντηρούνται από την ΕΕΣΣΤΥ στην Ελλάδα, τουλάχιστον ως προς τη βασική προληπτική συντήρησή τους. Υπενθυμίζεται ότι όπως αναφέρθηκε ανωτέρω<sup>206</sup>, το κόστος της συντήρηση των βαγονιών κυμαίνεται από [...] του συνολικού κόστους βασικής συντήρησης ενός τρένου.

## VI.7 Ανάταξη

114. Η ανάταξη (γνωστή και ως εκτεταμένη συντήρηση)<sup>207</sup> είναι μια κατηγορία συντήρησης, η οποία έχει στόχο να επαναφέρει το τροχαίο υλικό σε λειτουργική κατάσταση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του. Η ανάγκη ανάταξης δεν προκύπτει από τη συνήθη λειτουργία του σιδηροδρομικού υλικού, αλλά σχετίζεται με την πάροδο του χρόνου ζωής ενός τροχαίου υλικού, το οποίο έχει παραμείνει σε ακινησία επί μακρόν. Από τα προσκομισθέντα στοιχεία<sup>208</sup> προκύπτει ότι το κόστος της ανάταξης που εκτελείται από το συντηρητή βαρύνει το διαχειριστή του τροχαίου υλικού, τη ΓΑΙΟΣΕ εν προκειμένω, η οποία μετά την ολοκλήρωση της ανάταξης, μπορεί πλέον να το διαθέσει προς μίσθωση σε σιδηροδρομική επιχείρηση.

115. Σε ερώτηση της ΓΔΑ σχετικά με τυχόν επιπτώσεις του κόστους και άλλων όρων της παροχής υπηρεσιών ανάταξης από το συντηρητή στο κόστος και τους λοιπούς όρους μίσθωσης τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Railcargo αναφέρει ότι τυχόν αύξηση του κόστους και καθυστέρηση στην παράδοση του αναταγμένου υλικού από το συντηρητή (τον οποίο η εταιρία προσδιορίζει ως την ΕΕΣΣΤΥ) συνεπάγεται αυξημένο κόστος και αντίστοιχη καθυστέρηση στη μίσθωση. Αντίθετα, η Pearl<sup>209</sup> αναφέρει ότι [...] και εκτιμά ότι οι όροι μίσθωσης θα πρέπει να αποφασισθούν από τη ΓΑΙΟΣΕ και το Ελληνικό Δημόσιο «[...].»

116. Από τα προσκομισθέντα στοιχεία προκύπτει ότι η ΓΑΙΟΣΕ έχει συνεργαστεί στο παρελθόν με την ΕΕΣΣΤΥ<sup>210</sup> για την ανάταξη κινητήριων μηχανών. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη διεθνής διαγωνισμός με τίτλο «ΕΡΓΟ ΑΝΑΤΑΞΗΣ, ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ», για εικοσιμία (21) μηχανές με βάση το Ευρωπαϊκό Έναιο Έγγραφο Προμήθειας (ΕΕΕΠ - αριθμοί

<sup>205</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 1013/07.02.2019 επιστολή. Πρόκειται για τις εταιρίες MERCITALIA RAIL και MERCITALIA INTERMODAL.

<sup>206</sup> Βλ. ενότητα υπό VI.4 «Κόστος συντήρησης».

<sup>207</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 552/23.1.2019 και 7765/18.12.2018 επιστολές.

<sup>208</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή, με τη οποία προσκομίσθηκε η από 27/12/2017 σύμβαση μεταξύ ΓΑΙΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, η οποία αφορά σε ανάταξη [...] μηχανών έλξης (με συνολικό τίμημα που δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 960χιλ. ευρώ) [...] (υπ' αριθ.πρωτ.552/23.1.2019)

<sup>209</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>210</sup> Βλ. ανωτέρω αναφερθείσες συμβάσεις.

προκήρυξης και ανακοίνωσης στην ΕΕ 11/2018 και 2018/S 220-504359 αντίστοιχα)<sup>211</sup>. Ο ανάδοχος του εν λόγω διαγωνισμού θα δεσμευτεί σε ολοκλήρωση του έργου με συγκεκριμένο κόστος και σε συγκεκριμένο χρόνο<sup>212</sup>. Αντίστοιχα, η παράδοση του πλήρως αναταγμένου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς τη μισθώτρια σιδηροδρομική επιχείρηση<sup>213</sup> γίνεται σε συγκεκριμένες ημερομηνίες και βάσει συμφωνηθείσας τεχνικής κατάστασης του υλικού («Πρωτοκόλλου Τεχνικής Κατάστασης»), ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης [...] <sup>214</sup> [...] <sup>215</sup>.

#### **VI.8 Παροχή πληροφοριών από σιδηροδρομική επιχείρηση σε συντηρητή**

117. Σε ερώτηση της ΓΔΑ<sup>216</sup> προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικά με α) το είδος και τη φύση των πληροφοριών που μία σιδηροδρομική εταιρία παρέχει στην εταιρία παροχής υπηρεσιών συντήρησης, προκειμένου να καταστεί δυνατή η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών από την τελευταία και β) την εκτίμησή της για το αν οι προαναφερθείσες πληροφορίες δύναται να συνιστούν εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες<sup>217</sup>, η γνωστοποιούσα αναφέρει<sup>218</sup> ότι η εταιρία συντήρησης θα πρέπει καταρχήν να γνωρίζει το στόλο, ήτοι τα οχήματα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, τα οποία χρειάζονται συντήρηση, πληροφορία η οποία κατά την εκτίμησή της είναι δημόσια διαθέσιμη στο ευρύ κοινό. Ως προς τυχόν στοιχεία της πρόσφατης δραστηριότητας του σιδηροδρομικού υλικού (εκτελεσθέντα χιλιόμετρα<sup>219</sup> ή ώρες λειτουργίας), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρει ότι η παροχή των εν λόγω πληροφοριών είναι απαραίτητη ώστε να εκτελεστεί ο αντίστοιχος τύπος συντήρησης, σύμφωνα με το εγχειρίδιο του κατασκευαστή<sup>220</sup>.

<sup>211</sup> Τα τεύχη του διαγωνισμού είναι διαθέσιμα ηλεκτρονικά στη διαδικτυακή πύλη [www.promitheus.gov.gr](http://www.promitheus.gov.gr) του Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ και στην ιστοσελίδα της εταιρίας.

<sup>212</sup> Βλ. σχέδιο σύμβασης για το έργο, τεύχος μεταβολών - Νοέμβριος 2018 - άρθρο 6. Προθεσμία πέρατος - πρόγραμμα εκτέλεσης έργου καθώς και Παράρτημα V – οικονομική πρόσφορα.

<sup>213</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή, με την οποία προσκομίστηκε η σύμβαση Railcargo – ΓΑΙΟΣΕ.

<sup>214</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή. [...]

<sup>215</sup> Επισημαίνεται ότι τυχόν διμερής συμβατική σχέση μεταξύ συντηρητή (π.χ. αναδόχου του διαγωνισμού) και ΓΑΙΟΣΕ που αφορά σε ανάταξη σιδηροδρομικού υλικού δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες ελέγχου της ΡΑΣ (βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.2. «Νομοθετικό πλαίσιο»), καθώς δεν αφορά σε σύμβαση συντηρητή με σιδηροδρομική επιχείρηση. Στην υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της, η ΡΑΣ αναφέρει ότι εκτός αρμοδιότητάς της είναι και η παροχή υπηρεσιών από την ΕΕΣΣΤΥ προς άλλες μη σιδηροδρομικές εταιρίες, όπως κατασκευαστικές εταιρίες (βλ. ενδεικτικά παροχή υπηρεσιών για τη χρήση σιδηροδρομικού γερανού για τη καθαίρεση πεζογέφυρας στην εταιρία [...], υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή της ΕΕΣΣΤΥ). Περαιτέρω, κατά την εκτίμηση της ΕΕΣΣΤΥ, η ανάταξη δεν εμπίπτει στην Οδηγία 2012/34/ΕΕ (υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή).

<sup>216</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7389/06.12.2018 επιστολή.

<sup>217</sup> Υπό την έννοια της παρ. 78 των Κατευθυντηρίων Γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, C 265/6 της 18.10.2008.

<sup>218</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή.

<sup>219</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 53/7.1.2019 και 7752/18.12.2018 επιστολές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και προσκομισθείσες συμβάσεις της ΕΕΣΣΤΥ με τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Railcargo (υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή της ΕΕΣΣΤΥ)

<sup>220</sup> Ειδικά για τις κινητήριες μηχανές, τα απαραίτητα στοιχεία είναι ήδη αποθηκευμένα στα συστήματα των μηχανών, όπως συμβαίνει και στα αυτοκίνητα (υπ' αριθ. πρωτ. 53/7.1.2019 επιστολή).



118. Αντίστοιχα, η ΡΑΣ επισημαίνει ότι καταρχήν «για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών συντήρησης, κυρίως σε νέους τύπους τροχαίου υλικού, θα πρέπει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιοσδήποτε άλλος ενδιαφερόμενος, να προσκομίσει τον τεχνικό φάκελο του τροχαίου υλικού [...] καθώς και οποιαδήποτε άλλα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που θα είναι απαραίτητα για τη διαπραγμάτευση ανάμεσα στην ΕΕΣΣΤΥ και τον ενδιαφερόμενο. Οι πληροφορίες αυτές είναι απαραίτητες αφού θα συγκεκριμενοποιήσουν τις αναγκαίες προσαρμογές στις εγκαταστάσεις και τον απαιτούμενο εξοπλισμό. Στο προαναφερόμενο πλαίσιο, που αφορά καθαρά σε τεχνικά χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, εκτιμούμε ότι αυτά είναι γενικά γνωστά στην αγορά του τροχαίου υλικού (κατασκευαστές, χρήστες, συντηρητές) και ο χειρισμός των πληροφοριών που θα ανταλλάξει η ΕΕΣΣΤΥ με τον ενδιαφερόμενο δεν χρήζει εμπιστευτικότητας».<sup>221</sup>

#### **VI.9 Δεσμοί μεταξύ των επιχειρήσεων**

119. Από τις σχετικές απαντήσεις των μερών<sup>222</sup> και των ανταγωνιστών τους προκύπτει ότι δεν υφίστανται νομικοί ή/και διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Ειδικά δε ως προς δύο φυσικά πρόσωπα<sup>223</sup> και συγκεκριμένα του Διευθύνοντος Συμβούλου και του Προέδρου της ΕΕΣΣΤΥ [...], με εν ισχύ ταυτόχρονη δραστηριοποίηση σε θέσεις μέλους Δ.Σ. της Ο.Σ.Ε Α.Ε. [...] και μέλους Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. [...], αντίστοιχα, δηλώθηκε από τη γνωστοποιούσα ότι [...]»<sup>224</sup>.

### **VII ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΟΥΣΑΣ, ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΙΝΗΤΡΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ**

120. Κατά τη διερεύνηση των θεμάτων που σχετίζονται με α) την ικανότητα και το κίνητρο της νέας οντότητας να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από την πρόσβαση στις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού και β) τις επιπτώσεις της υπό κρίσης πράξης στις λοιπές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (πραγματικούς ή/και δυνητικούς ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που δραστηριοποιούνται ή/και τυχόν επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων, στους λοιπούς φορείς της

<sup>221</sup> Η ΡΑΣ διευκρινίζει ότι το είδος και τη φύση των πληροφοριών που μια σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει στην εταιρία παροχής υπηρεσιών συντήρησης εκφεύγει των αρμοδιοτήτων της και ότι οι σχετικές με τη συντήρηση πληροφορίες εμπορευματικών φορταμαζών ανταλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κανονισμού 445/2011 (Κανονισμός της της 10ης Μαΐου 2011 για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007), προσθέτοντας ότι «Οτιδήποτε άλλο, ιδιαίτερο, κρίνεται από τον ενδιαφερόμενο ως εμπορικά ευαίσθητη πληροφορία, θα πρέπει να συμφωνηθεί και να ρυθμισθεί ανάμεσα στα δύο μέρη στο πλαίσιο της συνεργασίας τους» (υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.1.2019 επιστολή).

<sup>222</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), 7765/18.12.2018 (ΕΕΣΣΤΥ), 129/10.01.2019 (Railcargo), 156/11.01.2019 (Pearl) επιστολές.

<sup>223</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή.

<sup>224</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης (Σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παράρτημα 4 – σημείο 1γ).

σιδηροδρομικής αγοράς (ΟΣΕ Α.Ε., ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. κ.λπ.), στους μεταφορείς/διαμεταφορείς και γενικότερα στην αγορά, προέκυψαν τα ακόλουθα:

### VII.1 Οι απόψεις της γνωστοποιούσας

121. Κατόπιν ερωτήματος<sup>225</sup> προς τη γνωστοποιούσα σχετικά με την ικανότητα και το κίνητρο της νέας οντότητας να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από την πρόσβαση στις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζεται ότι<sup>226</sup> η ίδια δεν έχει τη δυνατότητα να αποκλείσει σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την πρόσβασή τους σε υπηρεσίες συντήρησης, καθώς το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές είναι αυστηρό και θεσπίζει συγκεκριμένες υποχρεώσεις, οι οποίες αποσκοπούν στη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας, ενώ προβλέπει την εποπτεία της δραστηριότητας της ΕΕΣΣΤΥ από την αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

122. Αναφορικά δε με το ενδεχόμενο κίνητρο<sup>227</sup>, η γνωστοποιούσα σημειώνει ότι, δεδομένης της ανάπτυξης του σιδηροδρομικών υποδομών και της συνακόλουθης αναμενόμενης σημαντικής αύξησης της ζήτησης του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, στο πλαίσιο της ανάπτυξης της χώρας ως διαμετακομιστικού κόμβου<sup>228</sup>, τυχόν άρνηση εξυπηρέτησης πελατών στην αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού θα απέφερε απώλειες κερδών στην ΕΕΣΣΤΥ<sup>229</sup>, ενώ, παράλληλα, αυτές δεν θα μπορούσαν να αντισταθμιστούν από μονοπωλιακά κέρδη στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, δεδομένου ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει την δυναμικότητα που απαιτείται για να καλύψει την αυξημένη ζήτηση και η είσοδος ανταγωνιστών στην αγορά αυτή είναι αναπόφευκτη. Αναλυτικότερα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διευκρινίζει ότι «[...]».<sup>230</sup>

123. Περαιτέρω, ως προς την ισότιμη πρόσβαση των πελατών στις υπηρεσίες που παρέχει η ΕΕΣΣΤΥ και σε σχετικό ερώτημα<sup>231</sup> ως προς το εάν και πώς θα εφαρμοστεί στην πράξη η εκ του νομοθετικού πλαισίου υποχρέωση διαφάνειας και μη διακριτικής μεταχείριση προς τους πελάτες της, ειδικά στα θέματα που αφορούν σε i) τιμές, πιστωτική και εκπαιδευτική πολιτική, ii) χρόνο ολοκλήρωσης εργασίας, iii) προτεραιότητα εργασίας, iv) ποιότητα εργασίας και v) δυνατότητα επισκευών τροχαίου υλικού όλων των κατηγοριών, κατόπιν της ολοκλήρωσης της υπό κρίση συναλλαγής, η γνωστοποιούσα αναφέρει<sup>232</sup> καταρχήν ότι «η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετά την απόκτηση της ΕΕΣΣΤΥ θα τηρήσει όλες τις απαιτήσεις της οικείας νομοθεσίας, περιλαμβανομένων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 445/2011 «για σύστημα πιστοποίησης φορέων

<sup>225</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7389/06.12.2018 επιστολή.

<sup>226</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7845/20.12.2018 επιστολή.

<sup>227</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7845/20.12.2018 επιστολή.

<sup>228</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.2 «Ωριμότητα της αγοράς – εξέλιξη της ζήτησης».

<sup>229</sup> Βλ. και Ενότητες υπό VI.3 «Παραγωγική δυναμικότητα» και Ενότητα υπό VIII «Απόψεις της γνωστοποιούσας για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας» όπου αναφέρεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναγνωρίζει [...] (υπ' αριθ. πρωτ. 53/07.01.2019 επιστολή). Βλ. και Ενότητα υπό VI.4 «Κόστος συντήρησης», όπου πράγματι προκύπτει ότι τα σταθερά κόστη αποτελούν το [...] % του συνολικού κόστους πωληθέντων της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>230</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 262/16.1.2019 επιστολή.

<sup>231</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7845/20.12.2018 και 95/09.01.2019 επιστολές.

<sup>232</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 53/7.1.2019 και 262/16.1.2019 επιστολές.

υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 653/2007», προκειμένου να διατηρεί το πιστοποιητικό Υπεύθυνου Φορέα Συντήρησης.». Περαιτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επισημαίνει ότι «[...] Σε ό,τι αφορά στις τιμές, θα υπάρχει **δημόσια προσβάσιμος τιμοκατάλογος**, ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη και την ποσότητα των υπηρεσιών συντήρησης που θα ζητείται από τους πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ», καθώς και ότι θα υπάρχει μια «κοινή σύμβαση πρότυπο, η οποία θα είναι ίδια για όλους του πιθανούς πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ». Όσον αφορά στο χρόνο ολοκλήρωσης των εργασιών συντήρησης καθώς και στα κριτήρια προτεραιότητας για την εξυπηρέτηση των πελατών, η γνωστοποιούσα ισχυρίζεται ότι «θα τηρηθεί η μέθοδος First In – First Out.»

## VII.2 Οι απόψεις των λοιπών εταιριών

124. Σύμφωνα με την Railcargo<sup>233</sup>, «με την παρούσα εξαγορά το σχεδόν απόλυτο μονοπώλιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών επεκτείνεται σε μια άμεσα σχετιζόμενη αγορά, αυτής της επισκευής του τροχαίου υλικού, η οποία λόγω ακριβώς των υψηλότατων οικονομικών και νομικών εμποδίων για την είσοδο ενός ανταγωνιστή της ΕΕΣΣΤΥ μπορεί με βεβαιότητα να θεωρηθεί ως *essential facility* για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η συγκέντρωση συνεπώς δυο μονοπωλίων είναι εξαιρετικά πιθανό να πλήξει τον ανταγωνισμό ακόμα και να τον εξαλείψει στην μόλις απελευθερωθείσα από τον κρατικό έλεγχο αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, κατά παραβίαση του άρθρου 7 ν. 3959/2011. Συγκεκριμένα δύναται να καταστήσει μη ανταγωνιστικές τις λοιπές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, να καταστήσει μη ελκυστική την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην αγορά να αυξήσει την διαπραγματευτική ισχύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ έναντι των λοιπών φορέων της σιδηροδρομικής αγοράς και ιδίως έναντι της ΓΑΙΑΟΣΕ.».

125. Η Railcargo<sup>234</sup> εκτιμά ότι «η νέα οντότητα θα μπορούσε να αποκλείσει τις λοιπές σιδηροδρομικές εταιρείες από την πρόσβαση στις σχετικές υπηρεσίες με λιγότερο ή περισσότερο εμφανείς μεθοδεύσεις και αντιανταγωνιστικές πρακτικές με σκοπό είτε την ζημία των ανταγωνιστών είτε την ωφέλεια αυτής», αναφέροντας ενδεικτικά πρακτικές που σχετίζονται με α) το τίμημα της παρεχόμενης υπηρεσίας (όπως αύξηση του τιμήματος παροχής σχετικών υπηρεσιών<sup>235</sup> για τους ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αύξηση της ελάχιστης χρέωσης τακτικής συντήρησης, χορήγηση προνομιακών τιμολογήσεων ή κρυφών εκπτώσεων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την πρόφαση του «μεγάλου πελάτη»), β) το χρόνο παροχής της υπηρεσίας, όπως καθυστέρηση στη συντήρηση ή την επισκευή βλαβών κατ' επίκληση διαφόρων προφάσεων (ελλείψεις σε προσωπικό, κατάλληλα ανταλλακτικά, χώρο/ θέσεις στα μηχανοστάσια) για τους ανταγωνιστές και διαρκή χορήγηση προτεραιότητας στην εξυπηρέτηση του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γ) τη

<sup>233</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>234</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>235</sup> Η εταιρία δηλώνει (υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή) .ότι «το αντάλλαγμα που έχει προσφερθεί από την ΕΕΣΣΤΥ για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών είναι ήδη πάρα πολύ υψηλό και ως εκ τούτου οποιαδήποτε αύξηση αυτού έστω και κατά 5% θα συνεπαγόταν την αδυναμία της εταιρείας μας να ανταπεξέλθει οικονομικά και να παύσει συνεπακόλουθα την δραστηριοποίηση της ως σιδηροδρομική επιχείρηση».

ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας προς τους ανταγωνιστές (όπως πλημμελή συντήρηση του τροχαίου υλικού) και τέλος δ) [...].

126. Εξαιτίας των ανωτέρω, η Railcargo<sup>236</sup> επισημαίνει ότι η [...]

127. Η Pearl<sup>237</sup> ισχυρίζεται ότι, καθώς σήμερα δεν υπάρχει εναλλακτικός πάροχος ούτε σιδηροδρομικής έλξης (λόγω έλλειψης καταρτισμένων μηχανοδηγών)<sup>238</sup>, αλλά ούτε και συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, η νέα οντότητα «μπορεί αντικειμενικά να καταστήσει δυσχερές το έργο συντήρησης σε πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές της. Παρόλα αυτά διευκρινίζεται ότι η εταιρία μας δεν αντιτίθεται στην εν λόγω συγκέντρωση, με την προϋπόθεση ότι αυτό θα οδηγήσει σε βελτιστοποίηση του κόστους αλλά και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ / ΕΕΣΣΤΥ, τις οποίες και θα απολαμβάνουν οι τωρινοί αλλά και οι μελλοντικοί πελάτες τους. Αναβαθμίζοντας τις υπηρεσίες της εταιρίας ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ μετά την αποκρατικοποίηση της, εικάζουμε ότι θα μεταβληθεί προς το καλύτερο το κόστος συντήρησης της εταιρίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, το οποίο συνεπάγεται και μικρότερο κόστος για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής έλξης για εμπορικά τρένα [...]». Ωστόσο, η εταιρία επισημαίνει ότι α) η ίδια μισθώνει άνω των 400 φορταμαξών (Φ/Α), η συντήρηση των οποίων «διενεργείται σε διάφορα γεωγραφικά σημεία στην Ευρώπη και διέπεται από την διεθνή σύμβαση GCU», στην οποία μέλη είναι το σύνολο σχεδόν των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων του εξωτερικού, γεγονός ωστόσο που δεν ισχύει για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ<sup>239</sup>. Υπό το πρίσμα αυτό, η εταιρία εκτιμά ότι «είναι πολύ σημαντικό για την επόμενη ημέρα με την απόκτηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καταστεί μέλος της GCU» και β) δεδομένου ότι βάσει της κείμενης εθνικής νομοθεσίας, οι κινητήριες μηχανές (ΚΜ) «κινούνται αποκλειστικά στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και συντηρούνται αποκλειστικά από την εταιρία ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, όταν θα προκύψουν ανάγκες συντήρησης αυτών από την εταιρία PEARL ΑΕ και την εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ταυτόχρονα, θα πρέπει και πάλι να εξασφαλισθεί η αρχή της ισοτιμίας και ίσης μεταχείρισης από την εταιρία ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ [...] Αυτό θα μπορούσε να εξασφαλιστεί μόνο καθιστώντας απόλυτα διάφανη τη διαδικασία συντήρησης του Τροχαίου Υλικού. Για το σκοπό αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ / ΕΕΣΣΤΥ θα πρέπει να παρέχει τις υπηρεσίες συντήρησης ως *common / neutral user* (κοινός χρήστης), βασιζόμενη σε τρεις (3) πυλώνες και συγκεκριμένα:

α. [...]

β. [...]

γ. [...]

Αν υλοποιηθούν πλήρως οι παραπάνω τρεις (3) πυλώνες, ακόμη και στην περίπτωση που στο μέλλον έχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ το εμπορικό κίνητρο για να τύχει διακριτικής μεταχείρισης

<sup>236</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή.

<sup>237</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>238</sup> Συγκεκριμένα, η Pearl αναφέρει ότι η μη ύπαρξη εναλλακτικού παρόχου έλξης οφείλεται στην έλλειψη καταρτισμένων μηχανοδηγών, δεδομένου ότι η σχολή του ΟΣΕ «άνοιξε μόλις τώρα, έπειτα από πολύ μεγάλη καθυστέρηση», οι εκπαιδευτές «παρέχονται στον ΟΣΕ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και η διάρκεια σπουδών για τη λήψη άδειας είναι «παράλογη» σε σχέση με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα.

<sup>239</sup> Βλ ανωτέρω ενότητα υπό VI.6 «Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων».

από την ΕΕΣΣΤΥ, η τελευταία δεν θα έχει πλέον την ικανότητα να ενεργήσει προς όφελος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ώστε να υπάρξουν δυσμενή αποτελέσματα για τις άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο σιδηρόδρομο.

128. Θεωρούμε ότι εάν η ένωση αντιμετωπιστεί σωστά από τις διοικήσεις και των δύο εταιρειών και διασφαλιστεί τόσο από την Αρχή σας, όσο και από την αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η υπό ισότιμους όρους εξυπηρέτηση των πελατών και των δύο εταιρειών με αντικειμενικά κριτήρια, τότε η σιδηροδρομική βιομηχανία της Ελλάδας θα οδηγηθεί σε άνοιξη. Αντιθέτως και σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, το περιβάλλον, στο οποίο θα προσπαθούμε να επιχειρήσουμε, θα καταστεί δυσμενέστερο από το προηγούμενο και οι όποιες αποκλίσεις παρατηρηθούν από αυτά τα οποία δηλώνουμε ανωτέρω, θα οδηγήσουν ένα σύστημα, που είναι «εικονικά ελεύθερο», σε ένα κλειστό - απόλυτα μονοπωλιακό σύστημα.».

129. Εν κατακλείδι και ως προς τις αναμενόμενες επιπτώσεις της παρούσας συγκέντρωσης τόσο στην ίδια όσο και στην αγορά γενικότερα, η Pearl<sup>240</sup> δηλώνει ότι «[...]

130. Η ΣΤΑΣΥ<sup>241</sup> εκτιμά ότι η υπό εξέταση συγκέντρωση δεν θα έχει μεν επίδραση στις σημερινές δραστηριότητές της, ούτε «στην γενικότερη αγορά», αλλά «μπορεί να έχει επίδραση ανάλογα με το σχέδιο που θα εφαρμοστεί» από τη νέα οντότητα στους πραγματικούς/δυννητικούς ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στον ΟΣΕ, στη ΓΑΙΟΣΕ και στους μεταφορείς/διαμεταφορείς, χωρίς ωστόσο να προσδιορίσει τις αναμενόμενες από αυτήν τυχόν επιπτώσεις. Τέλος, αν και η Γ.Δ.Α. απηύθυνε σχετικό ερώτημα<sup>242</sup> στην εταιρία Κιολείδης, η εταιρία δεν απάντησε<sup>243</sup>.

### VII.3 Οι απόψεις της ΡΑΣ

131. Η ΡΑΣ απάντησε<sup>244</sup> στο ερώτημα<sup>245</sup> περί ικανότητας και κινήτρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από την πρόσβαση στις υπηρεσίες που παρέχει η ΕΕΣΣΤΥ, αναφέροντας ότι οι κίνδυνοι να μετατραπεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε «ελέγχουσα οντότητα»<sup>246</sup> «σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 3 περ.(7) του Κανονισμού 2017/2177, δυννητικά, είναι υπαρκτοί και ενδέχεται να εμφανισθούν δυσλειτουργίες με την είσοδο νέων επιχειρήσεων - ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς υπάρχει ισχυρό κίνητρο να αποκλείει ανταγωνιστές. Σε κάθε περίπτωση, εκτιμούμε, ότι οι υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, που τελούν υπό την εποπτεία της ΡΑΣ και ρυθμίζονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία με την Οδηγία

<sup>240</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>241</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 942/05.02.2019

<sup>242</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 8030/27.11.2018 επιστολή.

<sup>243</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 197/14.01.2019 επιστολή.

<sup>244</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή.

<sup>245</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7751/18.12.2018 επιστολή.

<sup>246</sup> «Ελέγχουσα οντότητα»: φορέας ή επιχείρηση που ασκεί άμεσο ή έμμεσο έλεγχο σε φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξυπηρέτησης και επίσης δραστηριοποιείται και έχει δεσπόζουσα θέση σε εθνικές αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για τις οποίες χρησιμοποιείται η εγκατάσταση ή ασκεί άμεσο ή έμμεσο έλεγχο σε φορέα εγκατάστασης εξυπηρέτησης και σε σιδηροδρομική επιχείρηση που κατέχει τέτοια θέση.

2012/34 και τον Κανονισμό 2017/2177 αποτελούν σημαντική προτεραιότητα και κρίσιμο αντικείμενο ελέγχου για την Αρχή.»

132. Επιπλέον<sup>247</sup>, η ΡΑΣ, αν και αναγνωρίζει ότι υπάρχουν περιθώρια ενίσχυσης του ανταγωνισμού στην αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, είτε μέσω ενδεχόμενης δραστηριοποίησης και νέων παικτών στην εν λόγω αγορά είτε με την περαιτέρω αυστηροποίηση του τομεακού κανονιστικού πλαισίου, επισημαίνει ότι «*Η ΡΑΣ έχοντας το διπλό ρόλο του Ρυθμιστικού Φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς και της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας σιδηροδρομικών μεταφορών έχει την αρμοδιότητα να ρυθμίσει, με την έκδοση των κατάλληλων κάθε φορά κανονιστικών - ατομικών διοικητικών πράξεων, με την έκδοση συστάσεων και οδηγιών, αλλά και τη δυνατότητα επιβολής διοικητικών κυρώσεων, εφόσον απαιτηθεί, για να αντιμετωπίσει πιθανές καταγγελίες σε θέματα διακριτικής μεταχείρισης.*»

133. Ως προς το θέμα των αναμενόμενων επιπτώσεων της υπό κρίση συγκέντρωσης, η ΡΑΣ<sup>248</sup> εκτιμά ότι: «*Για την αξιολόγηση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης ως προς τις επιπτώσεις της στην ύπαρξη αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι αφορά αποκλειστικά στις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Η ΕΕΣΣΤΥ λειτουργούσε ως δημόσιος φορέας με βασική αρμοδιότητα την παροχή υπηρεσιών συντήρησης στον σχεδόν μοναδικό πελάτη την μέχρι πριν ένα χρόνο δημόσια σιδηροδρομική επιχείρηση στην Ελλάδα. Συνεπώς, για την Ελλάδα, η ΕΕΣΣΤΥ λειτουργούσε και λειτουργεί σε πλαίσιο μη επαρκούς ανταγωνισμού αλλά σε σχεδόν μονοπωλιακό πλαίσιο. Η τιμολογιακή της πολιτική στις υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού έχει διαμορφώσει ήδη μια επικρατούσα τιμή των υπηρεσιών συντήρησης στην ελληνική αγορά. Ακόμα και πριν από την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με την ΕΕΣΣΤΥ ως δημόσια επιχείρηση, υπήρχαν αντικρουόμενες αιτιάσεις για θέματα κοστολόγησης υπηρεσιών συντήρησης μεταξύ των δύο εταιριών. Με την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά και την ταυτόχρονη εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ από τον Όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), στον οποίο ανήκει και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δυνητικά, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν προβλήματα στον ανταγωνισμό, κυρίως όμως στην ισότιμη εφαρμογή των διαδικαστικών κανόνων σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης. Η τιμολογιακή πολιτική, η εκπτώτικη πολιτική στις χρεώσεις, η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις συντήρησης αποτελούν ρυθμιζόμενες υπηρεσίες που παρακολουθούνται από τη ΡΑΣ. Αντίστοιχα αποτελέσματα θα έχει η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση σε ΟΣΕ - ΓΑΙΟΣΕ και μεταφορείς - διαμεταφορείς αν και στις περιπτώσεις αυτές δεν υπάρχει ισχυρό κίνητρο ανταγωνισμού.»*

<sup>247</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή.

<sup>248</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή.

### VIII ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΟΥΣΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

134. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα<sup>249</sup>, «η σκοπούμενη συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας προς όφελος του ανταγωνισμού και του καταναλωτή. Οι ωφέλειες για την αποτελεσματικότητα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ως προς τον χρονικό ορίζοντα επίτευξής τους»:

**A. Βραχυπρόθεσμες:** βελτίωση της διαχείρισης της υφιστάμενης συμβατικής σχέσης συντήρησης τροχαίου υλικού (κόστος συναλλαγής) [...].<sup>250</sup>

**B. Μεσοπρόθεσμες:** βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δομής και λειτουργίας της ΕΕΣΣΤΥ μέσω της καλύτερης διαχείρισης των εγκαταστάσεών της [...] και της καλύτερης διαχείρισης του προσωπικού της. [...].

**Γ. Μακροπρόθεσμες:** ωφέλειες από τις επενδύσεις και την αξιοποίηση του εξοπλισμού, του προσωπικού και των εγκαταστάσεων της ΕΕΣΣΤΥ [...]. Επιπλέον των ανωτέρω, περαιτέρω αύξηση της αποτελεσματικότητας αναμένεται να προέλθει από δύο ακόμη παράγοντες: α) την επένδυση στην ΕΕΣΣΤΥ για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του εξοπλισμού της, ύψους [...] εκ. ευρώ, την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προτίθεται να πραγματοποιήσει σε βάθος πενταετίας και β) την προσαρμογή των υποδομών συντήρησης της ΕΕΣΣΤΥ (σε εξοπλισμό, αλλά και σε κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό) για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης στα νέα τρένα υψηλής ταχύτητας που θα μπορέσουν -εφόσον εξασφαλιστεί η δυνατότητα συντήρησης- να δρομολογηθούν στην Ελλάδα (π.χ. τρένα υψηλών ταχυτήτων που θα εκτελούν το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη σε λιγότερο από 4 ώρες).

135. Από τις επενδύσεις αυτές, αλλά και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας συνολικά, θα ωφεληθούν, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, δύο ομάδες καταναλωτών: α) οι πελάτες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ήτοι επιβάτες, μεταφορείς κ.λπ., καθώς θα λαμβάνουν αναβαθμισμένες και πιο ανταγωνιστικές υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών -σε σχέση με τις υπηρεσίες που θα λάμβαναν, εάν δεν πραγματοποιείτο η γνωστοποιούμενη συναλλαγή- λόγω της άρτιας συντήρησης των συρμών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και β) οι πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ, ήτοι οι λοιπές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς θα λαμβάνουν και αυτοί ποιοτικότερες υπηρεσίες συντήρησης, λόγω της αναβάθμισης της ΕΕΣΣΤΥ. Ακολουθως, και οι πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ «θα είναι σε θέση να παρέχουν ποιοτικότερες και πιο ανταγωνιστικές υπηρεσίες τόσο μεταξύ τους όσο και σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς»<sup>251</sup>.

136. Η γνωστοποιούσα καταλήγει ότι «είναι αυταπόδεικτο ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με άλλον τρόπο πέραν της εξαγοράς της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ», υπενθυμίζοντας το ιστορικό της αποκρατικοποίησης της ΕΕΣΣΤΥ, καθώς και [...].

<sup>249</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης

<sup>250</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2018 έντυπο γνωστοποίησης, ενότητα 9, καθώς και επισυναπτόμενο Παράρτημα 14 [...].

<sup>251</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή.

## ΙΧ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

### ΙΧ.1 Κάθετες επιπτώσεις της συγκέντρωσης

#### ΙΧ.1.1 Γενικό πλαίσιο

137. Κάθετες είναι οι συγκεντρώσεις στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού (π.χ. ο παραγωγός ενός προϊόντος<sup>252</sup> και ένας από τους διανομείς του<sup>253</sup>). Οι κάθετες συγκεντρώσεις δεν συνιστούν απειλή για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, εκτός αν η επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση διαθέτει σημαντική ισχύ σε μία τουλάχιστον από τις σχετικές αγορές<sup>254</sup>. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι κάθετες συγκεντρώσεις ενδέχεται να παρεμποδίζουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό: με τη δημιουργία επιπτώσεων μη συντονισμένης και συντονισμένης συμπεριφοράς<sup>255</sup>.

138. Μη συντονισμένα αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μία κάθετη συγκέντρωση έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από την αγορά, ήτοι την παρακώλυση ή κατάργηση της πρόσβασης πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών σε προμήθειες ή αγορές συνεπεία της συγκέντρωσης, μειώνοντας έτσι την ικανότητα ή/και το κίνητρο των επιχειρήσεων να ανταγωνισθούν. Ένας τέτοιος αποκλεισμός από την αγορά ενδέχεται να επιτρέψει στις επιχειρήσεις που μετέχουν στη συγκέντρωση -και, ενδεχομένως, και σε ορισμένους ανταγωνιστές τους- να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές που χρεώνουν στους καταναλωτές<sup>256</sup>.

<sup>252</sup> Ο οποίος δραστηριοποιείται στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας (upstream market).

<sup>253</sup> Ο οποίος δραστηριοποιείται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας (downstream market). Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 265/6 της 18.10.2008, εφεξής και «Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων» ή «Κατευθυντήριες Γραμμές», παρ. 4. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την παρ. 6 της ως άνω Ανακοίνωσης κατά την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων εφαρμόζονται και οι Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων.

<sup>254</sup> Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 23. Τα μερίδια αγοράς και το επίπεδο συγκέντρωσης παρέχουν χρήσιμες αρχικές ενδείξεις σχετικά με τη δύναμη της επιχείρησης στην αγορά και την ανταγωνιστική σημασία των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων. Επίσης, βλ. απόφαση Ε.Επ., υπόθ. Μ.1157, *Skanska/Scancem*, παρ. 68, 69, 78 και 198, όπου η εξέταση των τυχόν κάθετων αποτελεσμάτων της συγκέντρωσης εκκίνησε από το γεγονός ότι η εταιρία Scancem κατείχε μερίδιο αγοράς στην αγορά παραγωγής τσιμέντου περίπου 80-90%, ενώ η μοναδική ανταγωνίστρια εταιρία, που εισήγαγε τσιμέντο από το εξωτερικό, η Embra, κατείχε μερίδιο αγοράς κάτω του 10% (βλ. ιδίως παρ. 75). Επίσης, βλ. απόφαση Ε.Επ., υπόθ. Μ.4314, *Johnson/Pfizer*, παρ. 122-123 και 125. Βλ. και απόφαση Ε.Επ., υπόθ. Μ.5005, *Galp/Exxonmobil*, παρ. 62, όπου μερίδιο αγοράς στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας ύψους περίπου 90-100% οδήγησε σε τεκμήριο δημιουργίας αντιανταγωνιστικών κάθετων πρακτικών (τελικά η συγκεκριμένη υπόθεση λύθηκε με δεσμεύσεις), υπόθ. Μ.4494, *Evraz/Highveld*, παρ. 94, 97. Βλ. επίσης και απόφαση Ε.Επ., υπόθ. Μ.4723, *Eni/Exxon Mobil*, παρ. 30.

<sup>255</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17 και 29.

<sup>256</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 18.



139. Ο αποκλεισμός από την αγορά ενδέχεται να έχει τη μορφή του αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση είτε σε εισροές είτε σε πελάτες<sup>257</sup>.

140. Αποκλεισμός από την πρόσβαση σε εισροές υπάρχει, όταν μετά τη συγκέντρωση η νέα οντότητα ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες τα οποία θα παρείχε σε περίπτωση που δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και καθιστώντας δυσχερέστερη γι' αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν πριν από τη συγκέντρωση. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών που χρεώνει η νέα οντότητα στους καταναλωτές, με αποτέλεσμα την παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού<sup>258</sup>. Κατά την αξιολόγηση της πιθανότητας ενός επιζήμιου για τον ανταγωνισμό σεναρίου αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές εξετάζεται πρώτον κατά πόσον η νέα οντότητα έχει μετά τη συγκέντρωση την ικανότητα να δημιουργήσει ουσιαστικά εμπόδια πρόσβασης σε εισροές, δεύτερον κατά πόσον έχει το κίνητρο να πράξει κάτι τέτοιο και τρίτον κατά πόσον μια στρατηγική αποκλεισμού από την αγορά θα έχει σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Στην πράξη, οι παράγοντες αυτοί εξετάζονται συχνά μαζί, καθώς διαπλέκονται στενά μεταξύ τους.<sup>259</sup> Πάντως, για να αποτελέσει πρόβλημα ο αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές πρέπει η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση που προκύπτει η συγκέντρωση να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>260</sup>.

141. Αντιστοίχως, αποκλεισμός από την πρόσβαση σε πελάτες ενδέχεται να προκύψει, όταν ένας προμηθευτής προβαίνει σε συγκέντρωση με ένα σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Λόγω της παρουσίας στην τελευταία αγορά η νέα οντότητα ενδέχεται να αποκλείσει την πρόσβαση των πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών της στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας σε επαρκή πελατειακή βάση και να μειώσει την ικανότητα ή τα κίνητρά τους να ανταγωνιστούν. Με τη σειρά του το γεγονός αυτό ενδέχεται να αυξήσει το κόστος των ανταγωνιστών στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, δυσκολεύοντάς τους να αποκτήσουν εισροές υπό παρεμφερείς τιμές και όρους με αυτούς που θα ίσχυαν αν δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση. Αυτό ενδέχεται να επιτρέψει στη νέα επιχείρηση να θεσπίσει επικερδώς υψηλότερες τιμές στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας<sup>261</sup>. Κατά την αξιολόγηση ενδέχεται να ληφθεί υπόψη η ύπαρξη διαφορετικών αγορών που αντιστοιχούν σε διαφορετικές χρήσεις των εισροών. Εάν σημαντικό μέρος της αγοράς επόμενης οικονομικής βαθμίδας έχει αποκλεισθεί, ένας προμηθευτής στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας ενδέχεται να μην μπορεί να επιτύχει αποδοτική κλίμακα και ενδέχεται επίσης να λειτουργεί με υψηλότερο κόστος στην (στις) άλλη(-ες) αγορά(-ές). Αντίστροφα, ένας

<sup>257</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 30.

<sup>258</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 31.

<sup>259</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 32.

<sup>260</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 35.

<sup>261</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 58.

προμηθευτής στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας ενδέχεται να συνεχίσει να λειτουργεί αποδοτικά, εάν βρει άλλες χρήσεις ή δευτερεύουσες αγορές για τις εισροές που παράγει χωρίς να επιβαρυνθεί με σημαντικά υψηλότερο κόστος.<sup>262</sup>

142. Εξετάζεται επίσης κατά πόσον υπάρχουν αποτελεσματικές και έγκαιρες αντισταθμιστικές στρατηγικές, μακροπρόθεσμα βιώσιμες, τις οποίες είναι πιθανό να αναπτύξουν οι ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνται στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας, όπως το ενδεχόμενο να αποφασίσουν να εφαρμόσουν πιο επιθετική τιμολογιακή πολιτική για τη διατήρηση των επιπέδων πωλήσεων στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, προκειμένου να μετριασθούν οι συνέπειες του αποκλεισμού.<sup>263</sup>

143. Πέραν τούτων, μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης, η νέα επιχείρηση ενδέχεται να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται στις αγορές προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Για παράδειγμα, εάν γίνει προμηθευτής ενός ανταγωνιστή που δραστηριοποιείται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, μια επιχείρηση ενδέχεται να αποκτήσει κρίσιμες πληροφορίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφαρμόσει λιγότερο επιθετική τιμολογιακή πολιτική στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας εις βάρος των καταναλωτών. Ενδέχεται επίσης να θέσει τους ανταγωνιστές της σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά<sup>264</sup>.

144. Συντονισμένα αποτελέσματα προκύπτουν και στην περίπτωση των κάθετων συγκεντρώσεων, όταν η συγκέντρωση μεταβάλλει τη φύση του ανταγωνισμού κατά τρόπο, ώστε να αυξάνεται σημαντικά η πιθανότητα να συντονίζονται εφεξής τη συμπεριφορά τους επιχειρήσεις που δεν το έπρατταν προηγουμένως, προκειμένου να αυξήσουν τις τιμές ή να παρεμποδίσουν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Η συγκέντρωση ενδέχεται επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, πιο σταθερό ή πιο αποτελεσματικό για επιχειρήσεις οι οποίες συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους πριν από αυτή<sup>265</sup>.

145. Η υπό κρίση συναλλαγή αποτελεί κάθετη συγκέντρωση δεδομένου ότι οι ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΤΥ λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού, με την ΕΕΣΤΥ να προμηθεύει υπηρεσίες συντήρησης την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Καθέτως επηρεαζόμενες αγορές, όπως ήδη αναλυτικά εκτέθηκε, δηλαδή αγορές όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΤΥ μετά την εξαγορά θα έχουν μερίδιο αγοράς άνω του 25% είναι: η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένης της υποαγοράς εμπορευματικών και της υποαγοράς επιβατικών μεταφορών) και η αγορά συντήρησης και επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Βάσει των στοιχείων που παρατέθηκαν

<sup>262</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 66.

<sup>263</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 67.

<sup>264</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 78.

<sup>265</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 79.

ανωτέρω<sup>266</sup> κατά το έτος 2017, στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δραστηριοποιείται στην Ελλάδα με μερίδιο 100 % και η ΕΕΣΣΤΥ δραστηριοποιείται στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού με ποσοστό 100 %.

Οι κάθετες επιπτώσεις στις αγορές αυτές όσον αφορά: (α) τον αποκλεισμό από την πρόσβαση σε εισροές και (β) τον αποκλεισμό από την πρόσβαση σε πελάτες, εξετάζονται στη συνέχεια. Εξετάζεται επίσης η δυνατότητα λιγότερο ανταγωνιστικής εξαγοράς, τυχόν θέματα ανταλλαγής ευαίσθητων πληροφοριών και επικουρικά για λόγους πληρότητας τυχόν συντονισμένα αποτελέσματα εκ της υπό κρίση συναλλαγής.

## **IX.1.2 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς**

### **IX.1.2.1 Αποκλεισμός ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την πρόσβαση σε εισροές**

146. Η ανάλυση των εκτιμώμενων επιπτώσεων της συγκέντρωσης που εξετάζονται κατωτέρω αφορά την ικανότητα και το κίνητρο της νέας οντότητας να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών από την πρόσβασή τους σε εισροές, δηλαδή σε υπηρεσίες συντήρησης.

#### **Ικανότητα αποκλεισμού**

147. Ως προς την ικανότητα της νέας οντότητας να αποκλείσει ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο θέτει σαφείς υποχρεώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης και στους παρόχους υπηρεσιών συντήρησης ως προς την ισότιμη μεταχείριση και πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις αναγκαίες εγκαταστάσεις συντήρησης<sup>267</sup>.

148. Κρίσιμη είναι προς τούτο η διάταξη του αρ. 13 παρ. 2 του Ν.4408/2016 όπου ορίζεται ότι «2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα II του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές». Στις εγκαταστάσεις και στις υπηρεσίες του εν λόγω Παραρτήματος συμπεριλαμβάνονται αυτές της συντήρησης (σημείο 2 στοιχ. ε'). Αντίστοιχη υποχρέωση παροχής μη διακριτικής πρόσβασης θεσπίζεται παράλληλα, δυνάμει των παρ. 7 και 8 του αρ. 13, και για την πρόσβαση σε υπηρεσίες πρόσθετες και βοηθητικές. Συγκεκριμένα, αν και ένας φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων δεν είναι υποχρεωμένος να παρέχει το φάσμα των υπηρεσιών αυτών (πρόσθετες και βοηθητικές), εφόσον τις παρέχει οφείλει, αφενός να τις παρέχει σε όλες τις επιχειρήσεις και αφετέρου χωρίς διακρίσεις μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών.

<sup>266</sup> Βλ. Ενότητα υπό V.3.3. «Επηρεαζόμενες αγορές».

<sup>267</sup> Βλ. Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό Πλαίσιο» ανωτέρω.

149. Σχετικές εν προκειμένω, καθώς αφορούν υπηρεσίες συντήρησης, μπορούν να αποδειχθούν οι βοηθητικές υπηρεσίες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι «υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις»<sup>268</sup>.

150. Συνεπώς, εκτιμάται ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, σε συνδυασμό με την αρμοδιότητα της ΡΑΣ να εποπτεύει την αποτελεσματική εφαρμογή του, αποτελεί τη βάση που δύναται να εξασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση όλων των επιχειρήσεων ως προς την πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης.

151. Δεδομένου ότι η μόνη ανταγωνιστική της TRAINOSE σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία έχει ήδη δραστηριοποιηθεί στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι η Railcargo, και δεδομένου ότι η εκτέλεση των πρώτων δρομολογίων ξεκίνησε μόλις το β' εξάμηνο του 2018, ενώ η είσοδος της Pearl επίκειται πολύ άμεσα, αποφασιστικής σημασίας για την αξιολόγηση της ικανότητας αποκλεισμού ανταγωνιστών από την αγορά της συντήρησης είναι οι διατάξεις του Κανονισμού 2017/2177, ο οποίος αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις σχετικά με την πρόσβαση (μεταξύ άλλων) σε εγκαταστάσεις συντήρησης και τίθεται σε ισχύ την 1 Ιουνίου 2019.

152. Πράγματι ο Κανονισμός, εξειδικεύοντας τη νομοθετική υποχρέωση διαφανούς και ίσης μεταχείρισης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, προβλέπει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης οφείλει καταρχάς να καταρτίζει και να δημοσιεύει κατάλογο, ο οποίος περιλαμβάνει τις ελάχιστες αναγκαίες πληροφορίες οι οποίες περιγράφηκαν ήδη<sup>269</sup>. Εξάλλου οι πληροφορίες αυτές πρέπει να δημοσιεύονται με ένα από τα δύο προβλεπόμενα στον Κανονισμό μέσα, ήτοι είτε μέσω της Δήλωσης Δικτύου του ΟΣΕ είτε/και μέσω της ιστοσελίδας της ΕΕΣΣΤΥ.

153. Επιπροσθέτως, μία από τις ελάχιστες απαιτήσεις που θέτει ο Κανονισμός είναι η υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης να θεσπίζει ρητές και σαφείς διαδικασίες τις οποίες θα πρέπει να ακολουθούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προκειμένου να υποβάλουν αίτημα πρόσβασης σε μία εγκατάσταση εξυπηρέτησης, συνεπώς και σε μία εγκατάσταση συντήρησης.<sup>270</sup> Κάθε, δε, αίτημα πρόσβασης οφείλει να διεκπεραιώνεται εντός εύλογης προθεσμίας, η οποία καθορίζεται από τον ρυθμιστικό φορέα.<sup>271</sup> Η ΡΑΣ έχει ήδη εκδώσει σχετική απόφαση δυνάμει της οποίας η σχετική προθεσμία ορίζεται σε 20 ημέρες<sup>272</sup>. Συνεπώς, εκτιμάται ότι η ΕΕΣΣΤΥ, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης υπέχει, δυνάμει του Κανονισμού, υποχρέωση για σαφή και διαφανή διαχείριση όλων των αιτημάτων πρόσβασης.

154. Στις πληροφορίες που το κανονιστικό πλαίσιο επιβάλλει στον φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης να δημοσιεύει συμπεριλαμβάνονται επίσης, πληροφορίες

<sup>268</sup> Βλ. αρ. 62 παράρτημα II, παρ.4, σημ.ε) του Ν.4408/2016.

<sup>269</sup> Βλ. Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό Πλαίσιο» ανωτέρω παρ. 46.

<sup>270</sup> Αρ. 4 σημ. στ'. Για τα στοιχεία του Κανονισμού βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό Πλαίσιο».

<sup>271</sup> Αρ. 13 παρ. 4 Ν.4408/2016.

<sup>272</sup> Βλ. Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό Πλαίσιο» ανωτέρω παρ. 43.

σχετικά με τη διαδικασία συντονισμού καθώς και τα κριτήρια προτεραιότητας, το περιεχόμενο των οποίων έχει ήδη αναλυθεί<sup>273</sup>. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει δηλώσει σχετικά ότι «Όσον αφορά στο σημείο (ια) του άρθρου 4 του κανονισμού 2017/2177, οι διαδικασίες που προβλέπονται στα άρθρα 10 & 11 θα τηρηθούν στο ακέραιο στην λογική της μεθόδου *First in – First out* κατά την παραγωγική διαδικασία της συντήρησης κάθε υποσυστήματος του τροχαίου υλικού. Επιπλέον, η χρήση ενός συστήματος IT για τη συντήρηση θα είναι αυτή που θα εξασφαλίζει τη διαφάνεια ανάμεσα σε όλους τους πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ»<sup>274</sup>. Άλλωστε η ΡΑΣ, επιβεβαιώνει σχετικώς ότι η παροχή υπηρεσιών συντήρησης αποτελεί ρυθμιζόμενη υπηρεσία και ως εκ τούτου, τυχόν συγκρουόμενα αιτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού που αναμένεται να διατυπωθούν ενόψει της σταδιακής εισόδου νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα παρακολουθούνται από την ίδια και θα παρεμβαίνει όταν απαιτείται για τη σταδιακή ρύθμιση των συγκεκριμένων υπηρεσιών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά όπως αυτή διαμορφώνεται κατά τα τελευταία δύο έτη με την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων<sup>275</sup>.

155. Επιπλέον, στην περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης βρίσκεται υπό τον έλεγχο επιχείρησης η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως ισχύει στην περίπτωση της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το ρυθμιστικό πλαίσιο προβλέπει ότι ο φορέας καταρτίζει και παρέχει στους αντισυμβαλλόμενους τυποποιημένες συμβάσεις πρόσβασης όπου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών συντήρησης.

156. Άλλωστε, οι χρεώσεις για την πρόσβαση σε εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης, καθώς και τα καθεστώτα έκπτωσης που προσφέρονται, ρητά προβλέπεται από τον Κανονισμό ότι περιλαμβάνονται στις πληροφορίες που πρέπει να δημοσιεύονται και να είναι εκ των προτέρων γνωστές στις επιχειρήσεις/πελάτες. Σχετικώς, και όσον αφορά την ήδη υιοθετούμενη πρακτική από την ΕΕΣΣΤΥ, για τις συμβάσεις συντήρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ αφενός της ΕΕΣΣΤΥ και αφετέρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της Railcargo (υπενθυμίζεται ότι η Pearl δεν έχει συνάψει ακόμα σύμβαση συντήρησης), η ΕΕΣΣΤΥ δηλώνει ότι «*οι εν λόγω συμβάσεις έχουν βασιστεί στην ίδια τιμολογιακή πολιτική*»<sup>276</sup> και οδηγούν σε ισοδύναμο αποτέλεσμα (βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.5 παρ. 108). Οποιαδήποτε δε διαφοροποίηση μεταξύ των δύο ως προς τη βάση της χρέωσης (διανυθέντα χιλιόμετρα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ – ώρες λειτουργίας μηχανής για την Railcargo) αντανάκλα τη διαφορετική φύση της χρήσης του τροχαίου υλικού από τις δύο επιχειρήσεις. Όσον αφορά δε τη συμμόρφωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετά τη συγκέντρωση με τις εν λόγω υποχρεώσεις του επικείμενου κανονιστικού πλαισίου, η ίδια δηλώνει ότι «Όσον αφορά στα σημεία (δ) & (θ) [ενν. του Καν. 2017/2177], οι υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρα της σύμβασης συντήρησης μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ και περιγράφονται συνοπτικά στο Παράρτημα 4, αλλά και αναλυτικά μέσα στο

<sup>273</sup> Βλ. Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό Πλαίσιο» ανωτέρω.

<sup>274</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 262/16.01.2019 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

<sup>275</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ.

<sup>276</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 432/18.01.2019 επιστολή.

*κείμενο της σύμβασης, θα εξασφαλίζονται μέσω μίας κοινής σύμβασης πρότυπο, η οποία θα είναι η ίδια για όλους τους πιθανούς πελάτες της ΕΕΣΣΤΥ»<sup>277</sup>.*

157. Σε κάθε περίπτωση, η ΡΑΣ δηλώνει ως αρμόδια ρυθμιστική αρχή ότι «*Η συγκεκριμένη Δήλωση Δικτύου [σημ.: η επόμενη Δήλωση που θα γίνει κατά το 2019 και αφορά την περίοδο δρομολογίων 15.12.2019 -15.12.2020] θα ελεγχθεί από την Αρχή όσον αφορά στην ορθή καταγραφή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών με τις πληροφορίες του Καν. (ΕΕ) 2017/2177. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων της ΕΕΣΣΤΥ, που απορρέουν από το Κανονισμό 2017/2177, ελέγχεται από τη ΡΑΣ, και θα γίνουν οι σχετικές παρεμβάσεις για ελλείψεις που υπάρχουν, όπως, ενδεικτικά, περιγραφή διαδικασίας συντονισμού αιτημάτων, καθορισμός κριτηρίων προτεραιότητας για την κατανομή χωρητικότητας σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων κ.λ.π. Ο έλεγχος, αυτή την στιγμή, βρίσκεται σε εξέλιξη*». Επιπλέον, η ΡΑΣ επιβεβαιώνει ότι «*σε περίπτωση που, κατά την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρουσιασθούν εμπόδια που σχετίζονται με την υπηρεσία επισκευή-συντήρηση τροχαίου υλικού, η ΡΑΣ έχει την αρμοδιότητα επίλυσής τους*».<sup>278</sup>

158. Σημειώνεται εξάλλου, ότι ακόμα και πριν τη θέση σε εφαρμογή του ως άνω Κανονισμού, η ΡΑΣ διαπιστώνει ότι, εν αναμονή της έναρξης ισχύος του, η ΕΕΣΣΤΥ, αφενός έχει ήδη προβεί σε μια πρώτη καταγραφή των εργοστασίων και μηχανοστασίων και του αντικειμένου της συντήρησης που παρέχεται σ' αυτά και έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Δήλωση Προσφερόμενων Υπηρεσιών στο Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Το γεγονός ότι ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως η Railcargo και η Pearl, είναι ήδη σε θέση να γνωρίζουν τις εγκαταστάσεις όπου προσφέρονται υπηρεσίες συντήρησης καθώς αυτές απαριθμούνται σε Υπουργική Απόφαση<sup>279</sup> και βρίσκονται δημοσιευμένες στην ιστοσελίδα της ΕΕΣΣΤΥ<sup>280</sup> συμβάλλει στη διασφάλιση της διαφάνειας.

159. Αφετέρου, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω<sup>281</sup>, η ΕΕΣΣΤΥ έχει αναρτήσει Τιμοκατάλογο Παρεχόμενων Εργασιών για εργοστασιακή και μηχανοστασιακή συντήρηση. Επιπλέον, από το ανωτέρω<sup>282</sup> αναφερόμενο ενδεικτικό παράδειγμα κοστολογικής σύγκρισης που προσκόμισε η ΕΕΣΣΤΥ σχετικά με το εκτιμώμενο ετήσιο κόστος βασικής συντήρησης μιας δεξαμενομηχανής ADtranz με βάση τους συμβατικούς όρους χρέωσης αφενός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αφετέρου της Railcargo, δεν καθίσταται εμφανής κάποια ήδη εκδηλωθείσα, μη δικαιολογημένη, διακριτική συμπεριφορά. Συνεπώς, όσον αφορά την ισχύουσα συμπεριφορά και πολιτική της ΕΕΣΣΤΥ, η οποία ήδη κατέχει μονοπωλιακή θέση στη σχετική αγορά συντήρησης (και στο βαθμό κατά τον οποίο η εν λόγω συμπεριφορά θα μπορούσε να συνιστά ένδειξη που συναξιολογείται για την εκτίμηση της πιθανολογούμενης μελλοντικής συμπεριφοράς κατά το διάστημα μετά

<sup>277</sup> 262/16.01.2019 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

<sup>278</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ΡΑΣ.

<sup>279</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό πλαίσιο», παρ.43.

<sup>280</sup> <https://eessty.gr/el/ergostasia-michanostasia>

<sup>281</sup> Βλ παρ. 101 Ενότητα υπό VI.5 «Διαφάνεια Τιμών – Τιμολογιακή πολιτική».

<sup>282</sup> Βλ παρ. 103 Ενότητα υπό VI.5 «Διαφάνεια Τιμών – Τιμολογιακή πολιτική».

την ολοκλήρωση της υπό κρίση συγκέντρωσης), δεν παρατηρείται καταρχήν κάποια ουσιαώδης απόκλιση στην τιμολογιακή πολιτική.

160. Παράλληλα, στο σχετικό νομοθετικό πλαίσιο<sup>283</sup> προβλέπεται η ρητή υποχρέωση λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης (συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων συντήρησης) και επιχείρησης σιδηροδρομικής μεταφοράς όταν η τελευταία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά μεταφορών. Ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης, υποχρεούται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ακόμα και στην περίπτωση που απορροφήσει πλήρως την ΕΣΣΤΥ) να διατηρεί ξεχωριστούς λογιστικούς λογαριασμούς εσόδων/εξόδων για τη δραστηριότητα της συντήρησης, υποχρέωση η οποία θα ελέγχεται από τη ΡΑΣ και κατ' επέκταση θα διευκολύνει το έργο της εν λόγω αρχής ως προς τον έλεγχο των χρεώσεων που η ΕΣΣΤΥ (η ή υπεισελθούσα ΤΡΑΙΝΟΣΕ) θα επιβάλει στους πελάτες της

161. Επισημαίνεται, εξάλλου, ότι πιθανός αποκλεισμός ανταγωνιστικής επιχείρησης από υπηρεσίες συντήρησης με τη μορφή άρνησης ή καθυστέρησης εξυπηρέτησης, περιορίζεται ή αποκλείεται δυνάμει και του συμβατικού πλαισίου. Ειδικότερα, από τη σύμβαση συντήρησης μεταξύ Railcargo και ΕΕΣΣΤΥ<sup>284</sup> προβλέπεται η ευθύνη της ΕΕΣΣΤΥ να καταβάλει αποζημίωση στη Railcargo σε περίπτωση που οι υπηρεσίες συντήρησης καθυστερήσουν για οποιοδήποτε λόγο μη οφειλόμενο στην Railcargo, [...].

162. Συνεπώς, δεδομένου του έντονα ρυθμισμένου χαρακτήρα της αγοράς συντήρησης, η οποία υπόκειται στον έλεγχο της ΡΑΣ, και ενόψει του ότι το κανονιστικό πλαίσιο πρόκειται άμεσα να ενισχυθεί με τη θέση σε ισχύ των εξειδικευμένων διατάξεων του Καν. 2017/2177 από 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2019, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να μεταβάλλει, να δημιουργήσει ή να ενισχύσει την ικανότητα της γνωστοποιούσας να αποκλείει ή να καθιστά δυσχερέστερη την πρόσβαση των ανταγωνιστών της στις υπηρεσίες συντήρησης κατά τρόπο ώστε να δυσχεραίνεται η δραστηριοποίησή τους στην αγορά μεταφορών. Η αποφυγή του κινδύνου αποκλεισμού ανταγωνιστικών επιχειρήσεων από την αγορά μεταφορών διαμέσου του αποκλεισμού τους από υπηρεσίες συντήρησης, διασφαλίζεται δυνάμει της θεσμοθέτησης και υλοποίησης της υποχρέωσης ισότιμης πρόσβασης όλων των επιχειρήσεων μεταφορών στις υπηρεσίες συντήρησης, όπως η υποχρέωση αυτή αντανακλάται στις επιμέρους διατάξεις του σχετικού κανονιστικού πλαισίου.

163. Το ρόλο και την κρισιμότητα της ύπαρξης συγκεκριμένου ρυθμιστικού πλαισίου για τη διασφάλιση της έλλειψης της δυνατότητας αποκλεισμού ανταγωνιστικών επιχειρήσεων από την πρόσβαση σε εισροές εκ μέρους μιας καθετοποιημένης επιχείρησης, στα πλαίσια μιας συγκέντρωσης, έχει επιβεβαιώσει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ειδικότερα, η Επιτροπή έχει κρίνει ότι η ύπαρξη συγκεκριμένου ρυθμιστικού

<sup>283</sup> Ειδικότερα στο αρ. 13 παρ. 3 υποπαρ. 2 του Ν. 4408/2016 ορίζεται ότι «Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως». Βλ και ανωτέρω Ενότητα υπό IV.2.«Νομοθετικό πλαίσιο», παρ. 39.

<sup>284</sup> Βλ. αρ. 21 «Ποινικές ρήτρες κατά ΕΕΣΣΤΥ».

πλαisiού αποκλείει, εν τοις πράγμασι, τη δυνατότητα επιχείρησης που δραστηριοποιείται σε μία ανάντη να προβαίνει σε διακρίσεις κατά των ανταγωνιστών της σε κατάντη αγορά<sup>285</sup>.

164. Το ανωτέρω αναλυθέν ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελεί τη βάση αντίκρουσης ανησυχιών που εξέφρασαν ανταγωνιστές και οι οποίες αφορούσαν την ικανότητα της νέας οντότητας να παρεμποδίζει το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω παροχής προτεραιότητας στην εξυπηρέτηση τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ, καθυστέρηση στη συντήρηση με τη χρήση προφάσεων όπως η έλλειψη προσωπικού ή θέσεων στα μηχανοστάσια, προνομιακή χρέωση και κρυφές εκπτώσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ. Όπως προκύπτει από τις διατάξεις που αναλύθηκαν, κάθε ένα από τα μέσα που απαρτιμεί η Railcargo ως ικανά να οδηγήσουν σε διακριτική μεταχείρισή της, ρυθμίζονται διεξοδικά από τις διατάξεις του Ν. 4408/2016 αλλά και από τον Κανονισμό 2017/2177, ο οποίος ρυθμίζει ad hoc τις εν λόγω πιθανές αντι-ανταγωνιστικές πρακτικές. Εξάλλου και η Pearl διαπιστώνει ότι, [...].<sup>286</sup> Όσον αφορά δε σε πιθανή [...], το αυστηρό ενωσιακό πλαίσιο αποκλείει οποιαδήποτε τέτοια δυνατότητα και αυτό ελέγχεται από τη ΡΑΣ.<sup>287</sup>

165. Σε κάθε περίπτωση, και με χαρακτήρα επικουρικό, διαπιστώνεται ότι ακόμα και αν εξέλιπε το εξειδικευμένο κανονιστικό πλαίσιο, η δυνατότητα της συγχωνευθείσας επιχείρησης να αποκλείσει ανταγωνιστές από τις υπηρεσίες συντήρησης και συνακόλουθα από την αγορά των μεταφορών δύναται να περιορίζεται και από οικονομικές παραμέτρους. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί το τμήμα της συντήρησης το οποίο θα λαμβάνει χώρα στην Ελλάδα καθώς και οι προοπτικές εξέλιξης του ύψους των εξόδων συντήρησης.

166. Αφενός, με βάση τα στοιχεία που αναλύθηκαν ανωτέρω (βλ. Ενότητα υπό VI.6 «Χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων») προκύπτει ότι οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις όπως η Railcargo και η Pearl χρησιμοποιούν ή πρόκειται να χρησιμοποιήσουν ελκόμενο τροχαίο υλικό ξένων δικτύων<sup>288</sup>. Παράλληλα, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, το έλκον τροχαίο υλικό (μηχανές έλξης) που χρησιμοποιούν ή πρόκειται να χρησιμοποιήσουν κινείται αποκλειστικά στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και

<sup>285</sup> Βλ. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση COMP/M.8358 - *MACQUARIE / NATIONAL GRID / GAS DISTRIBUTION BUSINESS OF NATIONAL GRID* της 16<sup>ης</sup> Μαρτίου 2017, παρ. 32 επ. Βλ. ιδίως παρ. 37-40. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση (και σε συνέχεια και της σχετικής έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), το ρυθμιστικό πλαίσιο της Βρετανίας παρέχει επαρκή προστασία έναντι ενδεχόμενων πρακτικών διακριτικής μεταχείρισης. Μάλιστα, όπως επισημαίνεται στην απόφαση (βλ. υποσ. 32 απόφασης) αυτού του είδους κάθετη σχέση υφίστατο ήδη στην Βρετανία, στην Σκωτία και τη Νότια Αγγλία όπου ο κάτοχος (από κοινού με άλλες εταιρίες) του δικτύου διανομής φυσικού αερίου δραστηριοποιούνταν επίσης στην αγορά λιανικής προμήθειας φυσικού αερίου. Και στην περίπτωση αυτή, όπως προέκυψε από τη σχετική έρευνα της Επιτροπής, δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι η κάθετη σχέση οδήγησε σε οιοδήποτε τύπου συμπεριφορές διακριτικής μεταχείρισης. Βλ. επίσης υπόθεση COMP/M. 6302-F2i/AXA FUNDS/G6 RETE GAS, ιδίως σκ. 30.

<sup>286</sup> Υπ' αριθμ. 156/11.01.2019 επιστολή της Pearl.

<sup>287</sup> [...].

<sup>288</sup> Βλ υπ' αριθμ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή της Pearl.



εκμισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ<sup>289</sup>. Λαμβάνοντας υπόψη ότι για την έλξη ενός πλήρους συρμού βαγονιών (32 βαγόνια) απαιτούνται δύο νηζελοκινητήρες αλλά ένας μόνο ηλεκτροκινητήρας και ότι μόνο οι κινητήρες ανήκουν κατά κανόνα/κατ' αποκλειστικότητα στο εθνικό δίκτυο, εξάγεται το συμπέρασμα ότι ένα πολύ σημαντικό ποσοστό τροχαίου υλικού μπορεί να συντηρείται στο εξωτερικό και συνεπώς οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών δεν στερούνται εναλλακτικών της ΕΕΣΣΤΥ λύσεων για την εκτέλεση εργασιών βασικής συντήρησης, η οποία άλλωστε, όπως δήλωσε η ΕΕΣΣΤΥ, αποτελεί τον κύριο όγκο<sup>290</sup> των χρεώσεων συντήρησης.

167. Συνεπώς, μόνο οι μηχανές έλξης οι οποίες ανήκουν στο εθνικό δίκτυο φαίνεται καταρχάς, βάσει των συμβάσεων συντήρησης που έχουν υπογραφεί μέχρι σήμερα, ότι αναμένεται να συντηρούνται από την ΕΕΣΣΤΥ. Ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό του κόστους συντήρησης των βαγονιών ως τμήμα του συνολικού κόστους συντήρησης, όπως αυτό αναλύθηκε ανωτέρω<sup>291</sup> και ότι αυτό το ποσοστό αναμένεται να λαμβάνει χώρα (και) σε άλλα κράτη, προκύπτει ότι το μέρος της τακτικής/προληπτικής συντήρησης που εκτιμάται ότι οι επιχειρήσεις θα κάνουν στην Ελλάδα περιορίζεται κατά σημαντικό βαθμό.

168. Αφετέρου, όπως προκύπτει από την ανάλυση των οικονομικών στοιχείων που προηγήθηκε ανωτέρω<sup>292</sup>, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εξέλιξη του κόστους συντήρησης κινητήρων έλξης αναμένεται να είναι πτωτική και καθοριστικό παράγοντα σε αυτό διαδραματίζει η αντικατάσταση των δηζελοκίνητων μηχανών από τις σημαντικά οικονομικότερες ηλεκτροκίνητες. Η τεχνολογική δε αυτή εξέλιξη μπορεί να αναμένεται με βεβαιότητα καθώς εντάσσεται στη συνολική πολιτική προώθησης των σιδηροδρομικών υποδομών<sup>293</sup> και μεταφορών της χώρας και της ανάδειξης της χώρας ως διαμετακομιστικού κόμβου, στην οποία προσβλέπουν οι παίκτες της αγοράς που υπέβαλαν τις ανωτέρω περιγραφείσες απόψεις στην Υπηρεσία.

169. Συνεπώς όχι μόνον ένα σημαντικό ποσοστό του τροχαίου υλικού (τα βαγόνια) μπορεί να συντηρείται προληπτικά στο εξωτερικό (συνεπώς χωρίς ανάγκη προσφυγής στην ΕΕΣΤΥ, με εξαίρεση τις περιπτώσεις έκτακτων βλαβών και ατυχημάτων) αλλά και εκείνο το τροχαίο υλικό που πρέπει να συντηρηθεί τακτικά από την ΕΕΣΤΥ (κινητήρες έλξης) θα έχει πτωτικό κόστος στη συντήρησή του.

170. Επιπλέον, επικουρικά αναφέρεται ότι η ως άνω διαπίστωση για την περιορισμένη ικανότητα της νέας οντότητας να αποκλείσει ή να δυσχεράνει ανταγωνιστές από την πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης, ενισχύεται έτι περαιτέρω αν ληφθεί υπόψη ότι η

<sup>289</sup> Οι κινητήριες μονάδες κινούνται πιο εύκολα εάν ανήκουν στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς έχουν πάρει από τις αρμόδιες αρχές (Υπουργείο, ΡΑΣ) την έγκριση τύπου οχήματος, βάσει της οποίας κινείται σε αυτό, ενώ η είσοδος έλκοντος τροχαίου υλικού από το εξωτερικό απαιτεί χρονοβόρα και πολυδάπανη διαδικασία αδειοδότησης και πιστοποιήσεων (homologation). Pearl υπ' αριθμ. πρωτ. 156/11.01.2019.

<sup>290</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 48/07.01.2019 επιστολή της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>291</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.4 «Κόστος συντήρησης».

<sup>292</sup> Ο.π.

<sup>293</sup> Παράδοση εντός του 2019 στην κυκλοφορία της διπλής ηλεκτροδοτούμενης γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Βλ. και υπ' αριθμ. πρωτ. 129/10.01.2019 επιστολή της Railcargo.

αγορά συντήρησης, ιδίως για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, αναμένεται να έχει υπερεθνικά γεωγραφικά όρια και δη ευρωπαϊκά. Τούτο διαπιστώνεται τόσο από τις επιχειρήσεις μεταφορών<sup>294</sup> όσο και από τη ΡΑΣ. Άλλωστε, οι επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνίζονται την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, αποτελούν επιχειρήσεις ανήκουσες σε διεθνείς ομίλους και έχουσες πολύχρονη και έντονη παρουσία και σχετική εμπειρία διεθνώς.<sup>295</sup>

171. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω<sup>296</sup>, ειδική περίπτωση συντήρησης που απαντάται στην Ελλάδα και προκύπτει ως ανάγκη από τη λειτουργική κατάσταση του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται και εκμισθώνει η ΓΑΙΟΣΕ, είναι η εκτεταμένη συντήρηση (ανάταξη). Η υπαγωγή των υπηρεσιών ανάταξης στο πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού τομειακού κανονιστικού πλαισίου και συνεπώς στο πεδίο ελέγχου της ΡΑΣ συνδέεται με την εκάστοτε σύμβαση εκτεταμένης συντήρησης που συνάπτεται και συγκεκριμένα με τη φύση των συμβαλλόμενων μερών.<sup>297</sup> Αναλυτικότερα, σε περίπτωση που για την παροχή υπηρεσιών ανάταξης, η ΓΑΙΟΣΕ συμβάλλεται με τον συντηρητή (έως τώρα την ΕΕΣΣΤΥ), η διμερής αυτή συμβατική σχέση δεν εμπίπτει στις εποπτικές αρμοδιότητες της ΡΑΣ καθώς η ΓΑΙΟΣΕ δεν αποτελεί σιδηροδρομική επιχείρηση<sup>298</sup>. Σε αντίστροφη περίπτωση, όμως, όπου η σύμβαση ανάταξης τροχαίου υλικού συνάπτεται απευθείας μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και ΕΕΣΣΤΥ [...], η συμβατική αυτή σχέση δεν προκύπτει ότι εκφεύγει από το πεδίο αρμοδιότητας της ΡΑΣ, στο βαθμό που αφορά σιδηροδρομική επιχείρηση.

172. Συνακόλουθα, ακόμα κι αν γίνει δεκτό ότι τμήμα των υπηρεσιών ανάταξης δύναται να μην εμπίπτει στο ρυθμιστικό πλαίσιο της συντήρησης και δεν είναι απίθανο το σενάριο όπου τυχόν υπαίτια καθυστέρηση ολοκλήρωσης εργασιών ανάταξης από την ΕΕΣΣΤΥ να δύναται να έχει επιπτώσεις στη δυνατότητα σιδηροδρομικής επιχείρησης να χρησιμοποιήσει εγκαίρως το αναταγμένο τροχαίο υλικό για να εκτελέσει μεταφορικό έργο, η καθυστέρηση αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δύναται να προκύπτει ως απόρροια της παρούσας συγκέντρωσης και δη ως χρήση, εκ μέρους της νέας οντότητας, της ικανότητάς της να αποκλείει ανταγωνιστές της καθυστερώντας την παράδοση αναταγμένου υλικού.

173. Τούτο διότι, αφενός η ΓΑΙΟΣΕ δεν υπόκειται στον έλεγχο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αποτελεί ανεξάρτητη επιχείρηση μη επηρεαζόμενη από τυχόν αποφάσεις της νέας οντότητας. Αφετέρου, η παράδοση του αναταγμένου τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς επιχείρηση μεταφοράς υπόκειται σε σαφείς υποχρεώσεις, ως προς τους χρόνους, δυνάμει συμβατικής σχέσης, με τη δυνατότητα κατάπτωσης ποινικής ρήτρας σε

<sup>294</sup> Συγκεκριμένα [...]. Η ΡΑΣ, στην υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της ισχυρίζεται ότι ο Καν.2017/2177, μεταξύ άλλων, θα οδηγήσει βραχυπρόθεσμα σε επέκταση και της αγοράς συντήρησης τροχαίου υλικού σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

<sup>295</sup> Βλ. αναλυτικότερα ανωτέρω Ενότητα υπό IV.1 «Γενικά» παρ. 25 και 29.

<sup>296</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.7 «Ανάταξη»

<sup>297</sup> Βλ. και σχετική άποψη ΡΑΣ στην υπ' αριθμ. πρωτ. 160/11.01.2019 επιστολή της.

<sup>298</sup> Για την έκταση των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ και τη σύνδεση με σχέσεις που αφορούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.2 «Νομοθετικό πλαίσιο».

περίπτωση καθυστέρησης<sup>299</sup> και συνεπώς η ΓΑΙΟΣΕ δεν έχει το κίνητρο να προβεί σε υπαίτια καθυστέρηση παράδοση του αναταγμένου τροχαίου υλικού συνεργαζόμενη με την ΕΕΣΣΤΥ σε αυτήν την κατεύθυνση. Σε κάθε περίπτωση, ο εν εξελίξει διεθνής διαγωνισμός που έχει προκηρυχθεί προκειμένου για την ανάληψη από επιχείρηση συντήρησης της ανάταξης τροχαίου υλικού της ΓΑΙΟΣΕ, αποτελεί επιπλέον νομική εξασφάλιση ότι οι όροι υλοποίησης του έργου ανάταξης θα τηρηθούν, ενώ δεν αποκλείεται ανάδοχος να είναι οποιασδήποτε διεθνής επιχείρηση και όχι η ΕΕΣΣΤΥ.

174. Δυνάμει των ανωτέρω, δεν εκτιμάται ότι η νέα οντότητα θα αποκτήσει ή θα ενισχύσει, ως άμεση συνέπεια της παρούσας συγκέντρωσης, την ικανότητά της να αποκλείσει ή να δυσχεράνει ανταγωνιστές της από την (έγκαιρη) δραστηριοποίησή τους στην αγορά μεταφορών μέσω της υπαίτιας καθυστέρησης παράδοσης αναταγμένου υλικού.

### Κίνητρο αποκλεισμού

175. Ως προς το κίνητρο της συγχωνευθείσας οντότητας να αποκλείσει πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνται στην αγορά μεταφορών από την πρόσβαση σε υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού ή τουλάχιστον να καταστήσει δυσμενέστερη την πρόσβασή τους σε αυτές, αυτό θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα της παρουσίας των επιχειρήσεων αυτών στην αγορά μεταφορών.

176. Η εκτιμώμενη<sup>300</sup> εξέλιξη της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων και κατ' επέκταση συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη χώρα αναμένεται να είναι ανοδική<sup>301</sup> ως απόρροια της υλοποίησης έργων υποδομής στο σιδηροδρομικό δίκτυο (διεύρυνση του δικτύου, σιδηροδρομική σύνδεση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιώς με τα ακίνητα αποθήκευσης/μεταφόρτωσης στο Θριάσιο πεδίο, αναβάθμισή του μέσω ηλεκτροδοτούμενων γραμμών και συνακόλουθη αντικατάσταση ντιζελοκίνητων μηχανών από ηλεκτροκίνητων, μείωση του χρόνου διάνυσης επιβατικών διαδρομών) και της ιδιωτικοποίησης των κυριότερων λιμανιών της χώρας, του ΟΛΠ και του ΟΛΘ. Η δραστηριοποίηση περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μεταφοράς στην Ελλάδα, για την κάλυψη αυτής της προσδοκώμενης ζήτησης είναι συνεπώς αναμενόμενη φυσική συνέπεια.

177. Ως εκ τούτου, παρουσιάζεται για την ΕΕΣΣΤΥ σημαντική ευκαιρία επέκτασής της στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης προς άλλες επιχειρήσεις πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία αποτελεί ιστορικά τον κυριότερο πελάτη της, επέκταση η οποία αφενός επιβεβαιώνεται ως πρόθεση από το επιχειρησιακό πλάνο της ΕΕΣΣΤΥ<sup>302</sup> [...] <sup>303</sup> και

<sup>299</sup> Για τους σχετικούς όρους σύμβασης εκμίσθωσης βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.7 «Ανάταξη».

<sup>300</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.2 «Ωριμότητα της αγοράς- εξέλιξη της ζήτησης». Επίσης βλ. Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΕΕΣΣΤΥ για τη χρήση 2017 (σχετικό 7 του Παραρτήματος του Εντύπου γνωστοποίησης).

<sup>301</sup> Η Railcargo εκτιμά την εξέλιξη σταθερή προς ανοδική (βλ Ενότητα υπό VI.2 «Ωριμότητα της αγοράς- εξέλιξη ζήτησης»).

<sup>302</sup> Ειδικότερα, η ΕΕΣΣΤΥ προσβλέπει στη σύναψη συμβάσεων συντήρησης για το τροχαίο υλικό που θα νοικιάσουν οι υπόλοιπες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθώς και στη συνεργασία με τα μέσα

αφετέρου δικαιολογείται υπό το πρίσμα των οικονομικών όρων λειτουργίας της δραστηριότητας της συντήρησης. [...]»<sup>304</sup>, [...]. Εξάλλου, και τα στοιχεία της υποαπασχολούμενης παραγωγικής δυναμικότητας της ΕΕΣΣΤΥ που προαναφέρθηκαν<sup>305</sup> αποτελούν βάσιμη ένδειξη ότι η εταιρεία έχει σημαντικά ικανό περιθώριο να αναλάβει πρόσθετο έργο συντήρησης.

178. Η επιλογή της αξιοποίησης αυτού του περιθωρίου προφανώς συνδέεται με τη στάθμιση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταξύ της επιλογής να αυξήσει τα έσοδά της από την αγορά της συντήρησης ή όχι. Θα μπορούσε κανείς να αναμένει ότι η πρόταξη της δεύτερης επιλογής, στο βαθμό που συνεπάγεται βραχυπρόθεσμα απώλεια εσόδων, θα στηριζόταν σε μία στρατηγική αντιστάθμισης της απώλειας με τα κέρδη που θα προσδοκούσε μακροπρόθεσμα από τον αποκλεισμό ανταγωνιστών στην αγορά των μεταφορών. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την προοπτική εξέλιξης των μεγεθών σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα, στο πλαίσιο ανάδειξης της ως διαμετακομιστικού κόμβου στην ευρύτερη περιοχή,<sup>306</sup> και ειδικότερα ενόψει του ότι η υλοποίηση των έργων υποδομής μπορεί να αυξήσει τη χωρητικότητα του δικτύου έως και 5 φορές, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θα έχει τη δυνατότητα να καλύψει την αυξημένη ζήτηση και, ως εκ τούτου, η δραστηριοποίηση ανταγωνιστών είναι αναπόφευκτη.

179. Συνεπώς, η επιδιωκόμενη αντιστάθμιση κερδών δεν θα λάμβανε χώρα. Η οποιαδήποτε τέτοια στρατηγική θα αποδεικνυόταν τελικά αλυσιτελής, στοιχείο που μπορεί βάσιμα να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η ύπαρξη οικονομικού κινήτρου καθίσταται έωλη, όπως ισχυρίζεται άλλωστε και η γνωστοποιούσα.

180. Επιπροσθέτως, σημαντικός παράγοντας που αναμένεται να λειτουργεί αποθαρρυντικά σε πιθανό κίνητρο για αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά εκ μέρους της νέας οντότητας, αποτελεί το γεγονός ότι τυχόν τέτοια συμπεριφορά είναι παράνομη και συνιστά παραβίαση του ευρωπαϊκού τομεακού κανονιστικού πλαισίου, επισύροντας ανάλογες κυρώσεις από τη ΡΑΣ.<sup>307</sup> Ως αντίστοιχο αντικίνητρο για τον αποκλεισμό ανταγωνιστών από υπηρεσίες συντήρησης αναμένεται να λειτουργούν και οι διατάξεις του δικαίου ανταγωνισμού, καθώς η νέα οντότητα, έχουσα δεσπόζουσα θέση στην αγορά της συντήρησης, δύναται να emπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του αρ. 2 Ν.3959/2011 ή/και 102 ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με νομολογία του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «[...] η Επιτροπή πρέπει, καταρχήν, να λαμβάνει υπόψη ότι το γεγονός ότι ορισμένη συμπεριφορά είναι ενδεχομένως παράνομη και, κατά συνέπεια, μπορεί να υποστεί κυρώσεις, αποτελεί παράγοντα ικανό να μειώσει ή και να εξαλείψει τα

---

σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ) για ανάληψη έργου συντήρησης τροχαίου υλικού. βλ. Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΕΕΣΣΤΥ για τη χρήση 2017 (σχετικό 7 του Παραρτήματος του Εντύπου γνωστοποίησης).

<sup>303</sup> [...].

<sup>304</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.4 «Κόστος συντήρησης».

<sup>305</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.3 «Παραγωγική δυναμικότητα».

<sup>306</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.2 «Ωριμότητα της αγοράς- εξέλιξη ζήτησης».

<sup>307</sup> Βλ. παρ. 46 των Κατευθυντηρίων Γραμμών.

*κίνητρα μιας επιχειρήσεως να τηρήσει τη συγκεκριμένη συμπεριφορά»<sup>308 309</sup>. Επισημαίνεται ότι στην υπό κρίση συναλλαγή η αύξημένη διαφάνεια στην αγορά, κυρίως η εκ του νόμου υποχρέωση δημοσίευσης των υπηρεσιών, διαδικασιών και χρεώσεων της ΕΕΣΤΥ, συνιστά σημαντικό παράγοντα που διευκολύνει τον εντοπισμό παραβατικής συμπεριφοράς, δεδομένου ότι η εμπορική της πολιτική και ακολούθως οι τυχόν αδικαιολόγητες διακρίσεις επ' αυτής θα είναι ευχερώς εντοπίσιμες τόσο από τους πελάτες της ΕΕΣΤΥ όσο και από την εκάστοτε εποπτεύουσα αρχή.*

181. Παρόλο που από την ανάλυση των ανωτέρω δεν μπορεί να αποκλειστεί με βεβαιότητα η έλλειψη κινήτρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να θέσει εμπόδια στην πρόσβαση ανταγωνιστών στην συντήρηση με σκοπό τον αποκλεισμό τους από την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών (κατά την άποψη των ανταγωνιστών αλλά και της ΡΑΣ, η ύπαρξη κινήτρου δεν μπορεί να αποκλειστεί), το κίνητρο αυτό ωστόσο εκτιμάται ότι αποδυναμώνεται αφενός λόγω του ότι προσκρούει στο περιοριστικό κανονιστικό πλαίσιο και στους κανόνες του ανταγωνισμού. Εκτιμάται επίσης ότι αποδυναμώνεται ενόψει μίας ευλόγως αναμενόμενης οικονομικής πραγματικότητας και δημιουργίας ευκαιρίας, ήτοι την επέκταση των δραστηριοτήτων της ΕΕΣΤΥ και αύξηση των εσόδων της, με την προσέλκυση ως πελατών των αυξανόμενων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα περιθώρια επιλογής των οποίων αυξάνονται με τη σταδιακή κατάργηση εθνικών περιορισμών.

#### **ΙΧ.1.2.2 Αποκλεισμός ανταγωνιστών της ΕΕΣΤΥ από την πρόσβαση σε πελάτες**

182. Στο πλαίσιο της παρούσας συγκέντρωσης η εξέταση του κινδύνου αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες συνιστά ένα θεωρητικό σενάριο καθώς, δυνάμει των συνθηκών της αγοράς συντήρησης και των απόψεων των παικτών της αγοράς, προκύπτει ότι ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ δεν υπάρχουν (οι οποίοι να κινδυνεύουν να αποκλειστούν συνεπεία της συγκέντρωσης) ενώ και η δραστηριοποίηση δυνητικών ανταγωνιστών στο μέλλον τίθεται εν αμφιβόλω.

183. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την προηγηθείσα ανάλυση, τα εμπόδια εισόδου στην αγορά συντήρησης εκτιμώνται ως σημαντικά, λόγω απαιτούμενου χρόνου, κόστους επένδυσης και περιορισμών γεωγραφικής εγγύτητας<sup>310</sup>. Συνακόλουθα, η απουσία ενδιαφέροντος για δραστηριοποίηση στην εν λόγω αγορά, τουλάχιστον σε μεσοπρόθεσμα

<sup>308</sup> Βλ. Απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2005, General Electric κατά Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, T-210/01, EU:T:2005:456, σκέψη 73.

<sup>309</sup> Το ίδιο σκεπτικό ακολουθείται και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην υπόθεση M. 6381 Google/Motorola Mobility όπου εξετάστηκε αν η Google θα είχε κίνητρο να αποκλείσει ανταγωνιστές από μια συγκεκριμένη αγορά με το να εμποδίσει τη χρήση των SEP της Motorola από τους ανταγωνιστές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημείωσε ότι το γεγονός ότι μια τέτοια τακτική θα ήταν αντι-ανταγωνιστική και θα αποτελούσε παράβαση του άρθ. 102 ΣΛΕΕ καθώς και το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει στο παρελθόν υπάρξει πολύ αυστηρή με τέτοιες τακτικές, περιόριζε κατά πολύ τα κίνητρα της Google να προβεί σε τέτοια συμπεριφορά. Βλ. Υπόθεση M. 6381 Google/Motorola Mobility, C(2012) 1068, παρ. 132.

<sup>310</sup> Βλ. παραπάνω Ενότητα υπό VI.1 «Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός».

διάστημα, καταδεικνύεται αφενός από το γεγονός ότι το ενδεχόμενο [...] <sup>311</sup> αφετέρου από την απουσία ύπαρξης εναλλακτικής προσφοράς εξαγοράς της ΕΕΣΣΤΥ κατά την διαδικασία ιδιωτικοποίησής της <sup>312</sup>. Παράλληλα, οι νεοεισερχόμενες στην αγορά μεταφορών επιχειρήσεις [...] επαφίενται για τις υπηρεσίες αυτές στο «[...] προσωπικό της ΕΕΣΣΤΥ» <sup>313</sup>.

184. Σε κάθε περίπτωση η ζήτηση για υπηρεσίες *συντήρησης* σιδηροδρομικού υλικού προϋποθέτει τη δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στις σιδηροδρομικές *μεταφορές επιβατών* και εμπορευμάτων, δραστηριοποίηση η οποία είναι σε εξέλιξη δεδομένου ότι (πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) έλαβε χώρα μόλις τους τελευταίους μήνες του 2018 και μόνο σχετικά με εμπορεύματα <sup>314</sup>. Η έκταση της ζήτησης αυτής είναι άμεσα συναρτώμενη με το *μέγεθος* της μεταφορικής δραστηριότητας, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται, σε σημαντικό βαθμό, από την έκταση και την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, υπό την έννοια ότι βελτίωση της υποδομής, η οποία τελεί υπό την ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου, είναι καθοριστικός παράγοντας για την εξέλιξη της ζήτησης των μεταφορών. Συνεπώς η ζήτηση των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, με άλλα λόγια η ύπαρξη πελατών για τις εταιρίες συντήρησης, εξαρτάται από τη δημιουργία και την ανάπτυξη σιδηροδρομικής αγοράς, διαδικασία η οποία βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη.

185. Ανεξαρτήτως της πιθανότητας πραγματοποίησης του ενδεχομένου αποκλεισμού δυνητικού ανταγωνιστή από πελάτες, η δυνατότητα της ΕΕΣΣΤΥ να το πράξει περιορίζεται δυνάμει των κάτωθι δεδομένων.

186. Με την παρούσα συγκέντρωση η ΕΕΣΣΤΥ προβαίνει σε συγκέντρωση με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία συνιστά έναν πολύ σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομική βαθμίδας, αυτή των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σύμβαση συντήρησης που έχει συναφθεί μεταξύ των μερών έχει [...] <sup>315</sup> κι ως εκ τούτου ένας δυνητικός ανταγωνιστής της ΕΕΣΣΤΥ που θα αποφασίσει να δραστηριοποιηθεί στην αγορά συντήρησης δεν θα μπορέσει για τα έτη αυτά να συνεργαστεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βέβαια, ως καθετοποιημένη με την ΕΕΣΣΤΥ επιχείρηση μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συναλλαγής, δεν αναμένεται να συνιστά δυνητικό πελάτη ανταγωνιστικής στη συντήρηση επιχείρησης, δεδομένου ότι η καθετοποίηση καθεαυτή συνιστά βασικό λόγο πραγματοποίησης της υπό κρίση συναλλαγής.

187. Η διάρκεια ισχύος της συγκεκριμένης σύμβασης συντήρησης μπορεί να θεωρηθεί ως ειδική περίπτωση καθώς συνδέεται με την πολυετή διάρκεια ισχύος της σύμβασης μίσθωσης του τροχαίου υλικού με τη ΓΑΙΟΣΕ, [...]. <sup>316</sup> Αντιθέτως, η σύμβαση

<sup>311</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή.

<sup>312</sup> Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει και η Railcargo, όπως προκύπτει και από τα προαναφερθέντα στην Ενότητα υπό VI.1 «Εμπόδια εισόδου/δυνητικός ανταγωνισμός» παρ. 84.

<sup>313</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 156/11.01.2019 επιστολή [...]

<sup>314</sup> Η αγορά των επιβατών συνιστά νομικά μονοπώλιο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελεί τη μοναδική επιχείρηση που δύναται να παρέχει υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μέσω σχετικής σύμβασης ΥΔΥ που έχει συναφθεί με το Ελληνικό Δημόσιο. Η αγορά αναμένεται να ανοίξει το 2021.

<sup>315</sup> Αρ. 28.2 Σύμβασης

<sup>316</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 7752/18.12.2018 επιστολή.

συντήρησης της Railcargo προβλέπει [...] συνεργασία για την προληπτική συντήρηση<sup>317</sup> με [...] διάρκεια και δυνατότητα [...].<sup>318</sup> Ισοδύναμοι με τη σύμβαση της Railcargo όροι αναμένεται να προβλέπονται και για τη συντήρηση των μηχανών και όσων βαγονιών του εθνικού δικτύου μισθώσει η Pearl<sup>319</sup>, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕΣΣΤΥ, σε ερώτημα της ΓΔΑ σχετικά με τον χαρακτηρισμό των συμβάσεων ως πρότυπων, ισχυρίστηκε ότι οι μόνες τυχόν διαφορές προκύπτουν από τη φύση χρήσης του τροχαίου υλικού και επομένως βάσιμα μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι όροι συντήρησης της Pearl, εφόσον αυτή παρέχεται από την ΕΕΣΣΤΥ, και καθώς και οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης στο μέλλον, δεν θα διαφέρουν ουσιωδώς.

188. Συνεπώς, σε περίπτωση που δυνητικός ανταγωνιστής αποφάσιζε να δραστηριοποιηθεί στην αγορά συντήρησης, η Railcargo και η Pearl αποτελούν υποψήφιους πελάτες, η μεν Railcargo από τα [...] οπότε και λήγει η σύμβασή της με την ΕΕΣΣΤΥ, η δε Pearl είναι ακόμα σε διαπραγματεύσεις και άρα διαθέσιμη. Άλλωστε, η σύμβαση συντήρησης της Railcargo, η οποία είναι η μόνη η οποία έχει ήδη συναφθεί, αφορά μόνο μηχανές έλξης/έλκων τροχαίο υλικό καθώς τα βαγόνια που χρησιμοποιεί είναι ξένου δικτύου και συνεπώς δεν διέπονται για την τακτική τους συντήρηση από την εν λόγω σύμβαση.

189. Επισημαίνεται, δε, ότι η Pearl, η οποία όπως προαναφέρθηκε αποτελεί τον σιδηροδρομικό βραχίονα της Cosco στην Ελλάδα, [...] <sup>320</sup>, [...].

190. Άλλωστε, έτερος υποψήφιος πελάτης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης αποτελεί και η ΓΑΙΟΣΕ, η οποία ως διαχειριστής του τροχαίου υλικού που ανήκει στο ελληνικό Δημόσιο, έχει ανάγκη υπηρεσιών συντήρησης και δη εκτεταμένης για την επαναφορά του τροχαίου υλικού σε λειτουργική κατάσταση και διενεργεί γι' αυτό διεθνή διαγωνισμό. Ως εκ τούτου, ένας δυνητικός ανταγωνιστής έχει τη δυνατότητα να συνεργαστεί με τη ΓΑΙΟΣΕ, συμμετέχοντας στον εν εξελίξει διεθνή διαγωνισμό, ο οποίος προαναφέρθηκε<sup>321</sup>. Σημειώνεται σχετικά ότι η ΓΑΙΟΣΕ έχει ήδη έρθει σε επαφή με την εταιρεία ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ, αναφορικά με τη διερεύνηση δυνατότητας συνεργασίας για την παροχή έργου συντήρησης βαγονιών, όπως επιβεβαιώνεται από την τελευταία.<sup>322</sup> Εξάλλου, η εταιρεία αυτή, δεδομένης της τεχνογνωσίας της, της παροχής σχετικών υπηρεσιών κατά το παρελθόν και των ευκαιριών που θα προκύψουν από την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, εμφανίζεται ιδιαίτερα αισιόδοξη για την

<sup>317</sup> Βλ. αρ. 4.1 Σύμβασης Συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και Railcargo.

<sup>318</sup> Αρ. 27.3 της Σύμβασης.

<sup>319</sup> Όπως προκύπτει από την υπ' αριθμ. πρωτ 156/11.01.2019 επιστολή της Pearl, «*επιθυμεί συνεργασία με την ΕΕΣΣΤΥ*» και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την ΓΑΙΟΣΕ για τη μίσθωση μηχανών έλξης για τις οποίες επιθυμεί συνολική διαχείριση από την ΓΑΙΟΣΕ (μίσθωση και συντήρηση), ενώ εικάζει ότι σε περίπτωση που οι διαπραγματεύσεις καταλήξουν θετικά ή αρνητικά ως προς το συγκεκριμένο αίτημα, η συντήρηση θα πραγματοποιείται από την ΕΕΣΣΤΥ, δεδομένης της μη ύπαρξης άλλης εταιρείας καθώς και της υψηλής κατάρτισης του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>320</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό IV.1 «Γενικά» [...].

<sup>321</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.7 «Ανάταξη».

<sup>322</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 197/14.01.2019 επιστολή της ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ.

δραστηριοποίησή της στην αγορά συντήρησης και δεν διατυπώνει ανησυχία για πιθανό αποκλεισμό.<sup>323</sup>

191. Σε κάθε περίπτωση, επιχειρήσεις οι οποίες ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά συντήρησης, μπορούν, εναλλακτικά του να καταστούν οι ίδιοι Υπεύθυνοι Φορείς Συντήρησης (ΥΣΦ) σε ένα σιδηροδρομικό όχημα, να αξιοποιήσουν και μία δεύτερη δυνατότητα. Ειδικότερα, ακόμα κι αν μία επιχείρηση δεν έχει λάβει τις αναγκαίες άδειες/πιστοποιήσεις για να καταστεί ΥΣΦ, μπορεί νόμιμα να παρέχει εργασίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού συνεργαζόμενη με άλλη αδειοδοτημένη επιχείρηση (πχ υπεργολαβία).<sup>324</sup> Αυτό έχει άλλωστε ήδη συμβεί καθώς η ΕΕΣΣΤΥ έχει ήδη συνεργαστεί επιτυχώς για αυτό το σκοπό με την Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων (ΕΛΒΟ) κατά το έτος [...] για τη συντήρηση τροχαίου υλικού από την τελευταία.<sup>325</sup>

192. Επιπροσθέτως, ακόμα και στην περίπτωση που η πρόσβαση σε πελάτες στην αγορά εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών θεωρηθεί ότι είναι περιορισμένη, οι εν δυνάμει ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ, όπως αυτοί εντοπίστηκαν να είναι η ΣΤΑΣΥ και ο ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ, δεν αποκλείονται από την παροχή υπηρεσιών συντήρησης εξολοκλήρου υπό την έννοια ότι δύνανται να βρουν συναφείς αγορές για την παροχή των υπηρεσιών, δύνανται δηλαδή να αναπτύξουν αντισταθμιστικές στρατηγικές<sup>326</sup> προκειμένου να εξασφαλίσουν πελατειακή βάση. Πιο συγκεκριμένα, οι εν δυνάμει ανταγωνιστές εκτιμάται ότι έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθούν σε άλλες, συναφείς αγορές, παρέχοντας υπηρεσίες συντήρησης, όπως είναι ο κλάδος συντήρησης οχημάτων σταθερής τροχιάς και ο κλάδος συντήρησης βαρέων οχημάτων για τις ΣΤΑΣΥ και ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ αντίστοιχα.

193. Συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη αφενός ότι δεν υπάρχει σήμερα ενεργός ανταγωνιστής της ΕΕΣΣΤΥ, ενώ για να εισέλθει ένας δυνητικός ανταγωνιστής απαιτείται χρόνος για τη λήψη σχετικών εγκρίσεων από την ΡΑΣ, και αφετέρου ότι η σύμβαση συντήρησης με τη Railcargo λήγει [...]<sup>327</sup>, εκτιμάται ότι η παρούσα συγκέντρωση δεν αποκλείει, δεδομένων των συνθηκών και του χρονικού σημείου που λαμβάνει χώρα, πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές από πιθανούς πελάτες. Με τη σειρά του, το γεγονός αυτό δεν αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση του κόστους των επιχειρήσεων μεταφορών είτε λόγω αύξησης τιμών από την ΕΕΣΣΤΥ είτε λόγω υψηλότερων (σε σύγκριση με την ΕΕΣΣΤΥ) χρεώσεων από εναλλακτικούς παρόχους υπηρεσιών συντήρησης. Άλλωστε, δεδομένου του ρυθμιστικού πλαισίου που λεπτομερώς αναλύθηκε ανωτέρω, οι όροι παροχής υπηρεσιών συντήρησης προς εναλλακτικούς μεταφορείς από την ΕΕΣΣΤΥ δεν επιτρέπεται παρά να είναι ισοδύναμοι με του όρους χρέωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Συνακόλουθα, δεν εκτιμάται ότι οι τιμές των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

<sup>323</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 197/14.01.2019 επιστολή της όπου αναφέρει ότι «οι εταιρείες μας θα μπορούσαν πολύ γρήγορα να προσφέρουν τις υπηρεσίες συντήρησης [...], όπως είχαν πράξει και στο άμεσο παρελθόν».

<sup>324</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7765/18.12.2018 επιστολή της ΕΕΣΣΤΥ.

<sup>325</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 48/07.01.2019 και 432/18.01.2019 επιστολές.

<sup>326</sup> Βλ. Κεφ. Α.2 των Κατευθυντηρίων Γραμμών, παρ. 66-67.

<sup>327</sup> Σύμφωνα με τον αρ. 26.1 της σύμβασης συντήρησης με την ΕΕΣΣΤΥ, [...].



προς καταναλωτές θα αυξηθούν, ως αποτέλεσμα της παρούσας συγκέντρωσης, λόγω αυξημένου κόστους συντήρησης και άρα αυξημένων εξόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

194. Δεδομένου ότι η δυνατότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποκλείσει δυνητικούς ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ από την πρόσβαση σε πελάτες εκτιμάται περιορισμένη λόγω των ανωτέρω συνθηκών, παρέλκει η εξέταση τυχόν κινήτρου σχετικού αποκλεισμού τους.

195. Επικουρικά και σχετικά με το κατά πόσον η γνωστοποιηθείσα πράξη ενδέχεται να οδηγήσει σε αποκλεισμό των –δυνητικών– ανταγωνιστών της ΕΕΣΣΤΥ από την πρόσβαση σε πελάτες/σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στην αγορά επιβατικών μεταφορών, επισημαίνονται τα εξής: η αγορά επιβατικών μεταφορών συνιστά νομικά μονοπώλιο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελεί τη μοναδική επιχείρηση που δύναται να παρέχει υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μέσω σχετικής σύμβασης ΥΔΥ που έχει συναφθεί με το Ελληνικό Δημόσιο. Η αγορά αναμένεται να ανοίξει το 2021. Συνεπώς, έως τότε, δυνητικοί ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ πράγματι φαίνεται να στερούνται εναλλακτικής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πελατειακής βάσης. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο εν λόγω περιορισμός αποτελεί απόρροια νομοθετικής πρόβλεψης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προκύπτει από ικανότητα που αποκτά η νέα οντότητα από την υλοποίηση της υπό κρίση συγκέντρωσης.

196. Σε κάθε περίπτωση, από το 2021 η αγορά επιβατικών μεταφορών απελευθερώνεται και η είσοδος νέων παικτών, εκτός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αναμένεται, ενώ [...] έχει δηλώσει την πρόθεσή της να δραστηριοποιηθεί στην αγορά των επιβατικών μεταφορών.<sup>328</sup>

### ΙΧ.1.2.3 Η δυνατότητα λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς

197. Γενικά, σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία γίνεται δεκτό ότι «... η ανάλυση των προοπτικών εξέλιξως μιας αγοράς συνίσταται στο να εξεταστεί κατά ποιον τρόπο η συγκέντρωση θα μπορέσει να μεταβάλει τους παράγοντες που καθορίζουν την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά αυτή προκειμένου να εξακριβωθεί αν το αποτέλεσμα θα είναι να δημιουργηθεί σημαντικό εμπόδιο για τον πραγματικό ανταγωνισμό. Μια τέτοια ανάλυση απαιτεί να φανταστεί κανείς τις διάφορες σχέσεις αιτίου και αποτελέσματος, προκειμένου να επιλέξει εκείνες που είναι οι πιο πιθανές»<sup>329</sup>. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει

<sup>328</sup> Βλ. [...]

<sup>329</sup> Απόφαση ΔΕΚ της 15.02.2005, *Tetra Laval, C-12/03P*, σκ. 43. Βλ. επίσης και σκ. 42 («Η ανάλυση των προοπτικών εξέλιξως μιας αγοράς, όπως οι αναλύσεις που είναι αναγκαίες όταν πρόκειται να ελεγχθούν συγκεντρώσεις, πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή, καθόσον το ζήτημα δεν είναι να εξεταστούν περιστατικά του παρελθόντος, για τα οποία συχνά υπάρχουν πολλά στοιχεία που καθιστούν δυνατό να κατανοηθούν οι αιτίες τους, ούτε καν τωρινά περιστατικά, αλλά να προβλεφθούν με λίγο-πολύ ισχυρή πιθανολόγηση περιστατικά που θα λάβουν χώρα αν δεν ληφθεί καμία απόφαση που να απαγορεύει τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση ή να της θέτει συγκεκριμένες προϋποθέσεις»). Βλ. και ΕΑ 627/2016 παρ. 308, όπου κατά την εξέταση της δυνατότητας μιας λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) σε σχέση με την εξαγορά του από την COSCO, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «Εν προκειμένω, η διαδικασία αποκρατικοποίησης του ΟΛΠ διενεργείται, όπως έχει ήδη αναλυτικά εκτεθεί, κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού, στον οποίο η COSCO ΗΚ

να ληφθεί υπόψη η τυχόν ύπαρξη πραγματικής δυνατότητας μίας λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς, συνεκτιμώντας αν κάποια άλλη επιχείρηση (πλην της εν προκειμένω εξαγοράζουσας) θα είχε τη δυνατότητα και το κίνητρο να προβεί στην εξαγορά. Επισημαίνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε σχετικές αποφάσεις της αξιολόγησε και συνεκτίμησε τις εναλλακτικές προοπτικές εξαγοράς της επιχείρησης-στόχου<sup>330</sup>.

198. Εν προκειμένω, η αποκρατικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί μέρος του προγράμματος του ΤΑΠΠΕΔ και για την πραγματοποίησή της χρειάστηκε να διεξαχθεί δεύτερος διεθνής πλειοδοτικός διαγωνισμός καθώς στον πρώτο (το 2013) δεν κατατέθηκε καμία δεσμευτική προσφορά και ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος. Εξάλλου, κατά την εξέλιξη της διαδικασίας του δεύτερου διαγωνισμού μία μόνο δεσμευτική προσφορά υποβλήθηκε, αυτή της εξαγοράζουσας, ενώ έτερη προσφορά που είχε υποβληθεί κατά το στάδιο υποβολής μη δεσμευτικών προσφορών από την τσεχική εταιρεία SKODA TRANSPORTATIONS AS, αποσύρθηκε.

199. Όπως επισημαίνει και η γνωστοποιούσα, ένας από τους παράγοντες που συνέβαλε στην απόφασή της να υποβάλει προσφορά για την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ [...] <sup>331</sup>. Όπως ισχυρίζεται «[...]». Όπως σημειώνει, ελλείπει της υπό κρίση συναλλαγής «[...]».<sup>332</sup> Αντιθέτως, με την υλοποίηση της εξαγοράς αναμένεται η πραγματοποίηση

---

*υπέβαλε τη μοναδική οικονομικά δεσμευτική προσφορά. Συνεπώς, ρεαλιστικά δεν υφίσταται άλλη εναλλακτική προοπτική εξαγοράς του ΟΛΠ, άρα ούτε άλλη λιγότερο αντι-ανταγωνιστική εναλλακτική».*

<sup>330</sup> Βλ. Case No COMP/M.5141-KLM Martinair (μεταβολή από κοινό έλεγχο σε αποκλειστικό) όπου η αδυναμία εύρεσης εναλλακτικού αγοραστή θεωρήθηκε παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση των συνθηκών ελλείπει της συγκέντρωσης και κατέληξε (παρ. 174-175) ότι «*These specific circumstances constitute an important element of the counterfactual for the assessment of the proposed concentration. While the former evidence seems to indicate that the parties are competitors, Martinair's specific situation makes it likely that the competitive constraint exerted by Martinair will be eroded in the foreseeable future. From the above it can therefore be concluded that the merger-specific effects of the proposed concentration with respect to the parties' passenger air transport activities are likely to be limited*». Βλ. επίσης και απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής No COMP/M.6360 - NYNAS/SHELL/HARBURG REFINERY της 02.09.2013, όπου για την εκτίμηση της διαμόρφωσης της αγοράς ελλείπει της εξεταζόμενης συγκέντρωσης λήφθηκε υπόψη η απουσία λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής προσφοράς (παρ. 310 επ.). Ειδικότερα κατά την αξιολόγηση της ως άνω συγκέντρωσης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεκτίμησε το γεγονός ότι δεν ήταν συμφέρουσα για τον πωλητή η διατήρηση της λειτουργίας του εξαγοραζόμενου διυλιστηρίου, σε αντίθεση με το νέο αγοραστή, ο οποίος ήταν περιορισμένος εξ επόψεως δυναμικότητας και η συγκεκριμένη εξαγορά θα του επέτρεπε να επεκτείνει τη δυναμικότητά του και να επιτύχει, μέσω της σχετικής αναδιοργάνωσης, αποτελεσματικότερες ως προς την παραγωγή. Περαιτέρω η Επιτροπή έκρινε ότι τα κίνητρα και το ενδιαφέρον του έτερου υποψήφιου αγοραστή θα ήταν ανύπαρκτα σε περίπτωση μη σύναψης της υπό κρίση συναλλαγής. Όπως ειδικότερα αναφέρεται στην παρ. 360, «*[t]he Commission considers that Nynas is most likely the only undertaking that is seriously interested in taking over the Harburg refinery assets. No other undertaking is likely to have the ability and incentive to take over the Harburg refinery assets in the absence of the notified transaction. In particular, Ergon is unlikely to purchase the Harburg refinery assets. Therefore there is no prospect of a less anti-competitive alternative purchase of the Harburg refinery assets*».

<sup>331</sup> Βλ. ανωτέρω Ενότητα υπό VI.1 «Εμπόδια εισόδου/δυναμικός ανταγωνισμός», παρ 89.

<sup>332</sup> Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, Τμήματα 3 και 9.

επενδύσεων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ύψους [...] εκατομμυρίων σε διάστημα [...] μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης<sup>333</sup>.

200. Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω προκύπτει ότι δεν υπάρχουν άλλοι επενδυτές οι οποίοι είχαν το ενδιαφέρον να ανταποκριθούν στο κάλεσμα του ΤΑΙΠΕΔ για την ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, παρόλο που είχαν την ευκαιρία και έτσι η εξαγορά της από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο οποίος είναι και μέχρι σήμερα ο μεγαλύτερός της πελάτης, είναι η μόνη επιλογή. Κατά την προσπάθεια εκτίμησης του υποθετικού εναλλακτικού σεναρίου (counterfactual) που θα διαμορφωνόταν ελλείψει της υπό κρίση συναλλαγής, δεν μπορεί, δεδομένων των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών που αναλύθηκαν, να εκτιμάται ότι υπάρχει άλλη, λιγότερο αντι-ανταγωνιστική εξαγορά. Ταυτόχρονα, ούτε η επιλογή της μη πώλησης της επιχείρησης στόχου προκύπτει ως πιθανό σενάριο δεδομένου ότι η αποκρτικοποίηση συνιστούσε κρίσιμο όρο του 3<sup>ου</sup> προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής της χώρας. Άλλωστε, τα οικονομικά στοιχεία της ΕΕΣΣΤΥ κατά τα έτη χρήσης 2015-2017 συνηγορούν στο συμπέρασμα ότι, η έλλειψη κερδοφορίας της εταιρείας [...], θα δημιουργούσαν αρνητική οικονομική προοπτική στην εταιρεία, χωρίς την ανάσχεση της εν λόγω προοπτικής από την υπογραφή της νέας σύμβασης συντήρησης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο πλαίσιο της αναμενόμενης εξαγοράς της από την τελευταία.<sup>334</sup>

201. Λαμβάνοντας, συνεπώς, υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες υπό τις οποίες έλαβε χώρα η πώληση της ΕΕΣΣΤΥ από το ΤΑΙΠΕΔ και την μονοπωλιακή θέση που ήδη κατέχει η ΕΕΣΣΤΥ στην αγορά της συντήρησης, οι επιπτώσεις στην αγορά της συντήρησης από την υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να είναι περιορισμένες και οποιοσδήποτε υποτιθέμενος περιορισμός του ανταγωνισμού δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προκύπτει ή ενδυναμώνεται ως άμεση συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης.

#### **ΙΧ.1.2.4 Άλλα μη συντονισμένα αποτελέσματα – Ευαίσθητες πληροφορίες**

202. Στο πλαίσιο της υπό κρίση συγκέντρωσης αξιολογείται και το κατά πόσον η συγχωνευθείσα επιχείρηση ενδέχεται να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τη δραστηριότητα των ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.<sup>335</sup>

203. Ανταγωνίστριες επιχειρήσεις όπως η Railcargo και η Pearl, στο πλαίσιο της συνεργασίας τους με την ΕΕΣΣΤΥ για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιούν, θα χρειαστεί να παράσχουν στην ΕΕΣΣΤΥ πληροφορίες οι οποίες

<sup>333</sup> Βλ. και αναλυτικά προαναφερθείσες ωφέλειες και βελτίωση της αποτελεσματικότητας στην Ενότητα υπό VIII «Απόψεις της γνωστοποιούσας για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας».

<sup>334</sup> Όπως προκύπτει από τις δημοσιευμένες Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις της ΕΕΣΣΤΥ για τα έτη χρήσης 2015, 2016, 2017, τα μεικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης ήταν αρνητικά για το 2015 και 2016 και συγκεκριμένα -€2.597.939 για το 2015, -€1.885.427 για το 2016 ενώ το 2017 το αποτέλεσμα ήταν θετικό (€5.927.503). Η βελτίωση της εικόνας το 2017 οφείλεται, κατά την ΕΕΣΣΤΥ, στην κατά 34,91% αύξηση του κύκλου εργασιών δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον μεγαλύτερο της πελάτη, αυξήθηκε κατά 36,2% χάρη στην ενεργοποίηση της νέας σύμβασης συντήρησης που τέθηκε σε ισχύ την 14.09.2017.

<sup>335</sup> Βλ. παρ. 78 Κατευθυντηρίων Γραμμών.

σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού. Κρίσιμη είναι εν προκειμένω η αξιολόγηση της φύσης των πληροφοριών αυτών και το κατά πόσο συνιστούν πληροφορίες οι οποίες δεν είναι δημόσια διαθέσιμες. Σχετικά με τη φύση των στοιχείων που ανταλλάσσονται μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και ΕΕΣΣΤΥ στην περίπτωση κατά την οποία η συντήρηση αφορά φορτάμαξες, όπως προκύπτει από ανωτέρω<sup>336</sup> τα στοιχεία αυτά αφορούν τεχνικά χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού που πρόκειται να συντηρηθεί προκειμένου να επιτραπεί η αξιόπιστη υλοποίηση της συντήρησης σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις που απαιτεί ο κατασκευαστής. Δεδομένης της φύσης των πληροφοριών που ανταλλάσσονται εκτιμάται ότι περιεχόμενο αυτό δεν συνίσταται σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες. Ενδεικτικά, ακόμα κι αν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν σε θέση, μέσω της ΕΕΣΣΤΥ, να έχει πρόσβαση σε λεπτομέρειες που αφορούν τον τύπο του υλικού που συντηρείται, τα χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί ή τυχόν βλάβη που έχει προκύψει, δεν προκύπτει ότι αυτές είναι πληροφορίες οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να την φέρουν σε πλεονεκτική θέση έναντι ανταγωνιστή της.

204. Εξάλλου, η ΡΑΣ επιβεβαιώνει ότι η παροχή αυτών των πληροφοριών είναι απαραίτητη καθώς η συντήρηση του εκάστοτε υλικού θα πρέπει να προσαρμόζεται κάθε φορά με τη χρήση του κατάλληλου εξοπλισμού και μεθόδων. Θεωρεί ότι οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της συντήρησης *«είναι γενικά γνωστά στην αγορά του τροχαίου υλικού (κατασκευαστές, χρήστες, συντηρητές)»* και ο χειρισμός τους *«δεν χρήζει εμπιστευτικότητας»*.

205. Λαμβάνοντας υπόψη α) τη φύση των πληροφοριών που αναμένεται να ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της συντήρησης τροχαίου υλικού, β) το γεγονός ότι εκτιμάται ότι αυτές είναι δημόσια διαθέσιμες δυνάμενες να εντοπίζονται από τους ανταγωνιστές, γ) ότι, σε κάθε περίπτωση, κάθε μέρος δύναται ad hoc να χαρακτηρίσει κάποια πληροφορία ως ευαίσθητη και αυτή να αντιμετωπιστεί αντιστοίχως από την ΕΕΣΣΤΥ και δ) ότι καμία από τις επιχειρήσεις που υπέβαλαν απόψεις δεν διατύπωσε σχετική ανησυχία ή επιφύλαξη, δεν εκτιμάται ότι η εν λόγω συγκέντρωση δύναται να περιορίσει τις ανταγωνιστικές συνθήκες στην αγορά παρέχοντας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως αποτέλεσμα πρόσβασης σε ευαίσθητες εμπορικά πληροφορίες λόγω της συγκέντρωσης με την ΕΕΣΣΤΥ.

### **ΙΧ.1.3 Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς**

206. Για λόγους πληρότητας και ως προς την πρόκληση συντονισμένων αποτελεσμάτων στις προαναφερόμενες αγορές σημειώνεται ότι ελλείπει άλλων στοιχείων του φακέλου περί της δυνατότητας πρόκλησης συντονισμένων κάθετων αποτελεσμάτων, ενόψει του ότι η υπό κρίση συγκέντρωση αφορά δύο αγορές που παραμένουν σχεδόν μονοπωλιακές και δεν αυξάνει το βαθμό συμμετρίας μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά<sup>337</sup>, ούτε συνεπάγεται την κατάργηση μιας επιχείρησης-

<sup>336</sup> Βλ. Ενότητα υπό VI.8 «Παροχή πληροφοριών από σιδηροδρομική επιχείρηση σε συντηρητή».

<sup>337</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 84.

«αποστάτη» στην αγορά<sup>338</sup>, εκτιμάται ότι η σκοπούμενη συναλλαγή δεν θα επιφέρει συντονισμένα αποτελέσματα στις υπό κρίση αγορές στις οποίες αφορούν οι εξεταζόμενες κάθετες σχέσεις.

#### **ΙΧ.1.4 Αξιολόγηση δευτερευόντων περιορισμών**

207. [...] <sup>339</sup>.

208. Κατά το άρθρο 8 παρ. 7 του ν. 3959/2011 : «Οι αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6 καλύπτουν και τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης και είναι απαραίτητοι γι' αυτή». Ως εκ τούτου, οι τυχόν περιορισμοί που συνδέονται άμεσα με την εκάστοτε συγκέντρωση και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίησή της (δευτερεύοντες / παρεπόμενοι περιορισμοί) καλύπτονται αυτομάτως από την εγκριτική της συγκέντρωσης απόφαση. Στους περιορισμούς αυτούς συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, [...]. Η ΕΑ δεν υποχρεούται να αξιολογεί τους εν λόγω περιορισμούς κατά περίπτωση. Συνιστά ωστόσο καθήκον των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αξιολογούν μόνες τους εάν και σε ποιο βαθμό οι συμφωνίες τους μπορούν να θεωρηθούν ως παρεπόμενες μιας πράξης συγκέντρωσης. Οι περιορισμοί που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσα συνδεδεμένοι και απαραίτητοι για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 και 101 και 102 ΣΛΕΕ<sup>340</sup>.

#### **ΙΧ.2 Συμπέρασμα**

Ενόψει όλων των ανωτέρω εκτιμάται ότι δεν προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της σκοπούμενης συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές της σιδηροδρομικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στις οποίες αφορά.

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

**Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού**, ομοφώνως και σε φανερή ψηφοφορία:

«εγκρίνει, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, την από 27.11.2018 (υπ' αριθ. πρωτ. 7119) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορά στην απόκτηση από την επιχείρηση με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», του ομίλου FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, αποκλειστικού ελέγχου επί της επιχείρησης με

<sup>338</sup> Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 85, όπου δίδεται και η έννοια της επιχείρησης- «αποστάτη».

<sup>339</sup> Βλ. [...]

<sup>340</sup> Βλ. σχετικά σκέψη 21 Κανονισμού του Συμβουλίου 139/2004 της 20.01.2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»), ΕΕ L 024 της 29.01.2004, σελ. 1 – 22, καθώς και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με τις συγκεντρώσεις και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίησή τους, παρ. 2 επ.

την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά».

Η απόφαση εκδόθηκε την **27<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2019**.

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

Η Πρόεδρος

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Βασιλική Θάνου-Χριστοφίλου

Ιωάννης Στεφάτος

Η Γραμματέας

Ευγενία Ντόρντα

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

	<b>ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.</b>	<b>ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.</b>	<b>ΟΣΕ Α.Ε. *</b>	<b>ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. **</b>	<b>ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.*</b>	<b>ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ</b>
<b>Σκοπός</b>	Παρέχει υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών	Παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού	Διαχειρίζεται την ελληνική σιδηροδρομική υποδομή	Διαχειρίζεται την κατασκευή νέας και τη συντήρηση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής υποδομής	Διαχειρίζεται το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και την ακίνητη περιουσία	
<b>Δραστηριότητες</b>	Πάροχος επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών	Πάροχος υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού	Διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και κυκλοφορίας	Υπεύθυνος συντήρησης και ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και αναβάθμισής της, όταν απαιτείται	Διαχειριστής τροχαίου υλικού και ακίνητης περιουσίας & Υπεύθυνος για συναλλαγές μίσθωσης & αγοροπωλησίας	Εκμισθωτής*** τροχαίου υλικού και ακίνητης περιουσίας
<b>Πάγια στοιχεία</b>	- Μίσθωση τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ - Μίσθωση (προαιρετικά) ακίνητης περιουσίας	Μίσθωση ακίνητης περιουσίας (εργοστασίων και μηχανοστασίων)				Ιδιοκτήτης: - ακίνητης περιουσίας - τροχαίου υλικού -σιδηροδρομικής υποδομής
<b>Πηγή εσόδων</b>	- Επιβατικές μεταφορές και κρατική επιδότηση για παροχή Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος - Εμπορευματικές μεταφορές	Συντήρηση τροχαίου υλικού	Τέλη χρήσης δικτύου	Κρατική και ευρωπαϊκή χρηματοδότηση	Προμήθεια από τη μίσθωση και πώληση τροχαίου υλικού και ακίνητης περιουσίας	Έσοδα από μίσθωση τροχαίου υλικού και ακίνητης περιουσίας
<b>Προσωπικό (κατά τη στιγμή σύνταξης της παρούσας έκθεσης)</b>	687 άτομα (κυρίως μηχανοδηγοί)	416 άτομα (μόνιμο προσωπικό, κυρίως μηχανικοί και τεχνικοί )				

\*Εταιρίες με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο , \*\* Θγατρική της ΟΣΕ Α.Ε. , \*\*\* Μέσω της διαχειρίστριας εταιρίας ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.

Πηγή: Παρουσίαση με τίτλο “Information Memorandum – EESSTY”, Οκτωβρίου 2016, προσκομισθείσα με το υπ’ αριθ. πρωτ. 7119/27.11.2019 έντυπο γνωστοποίησης.