



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

11 Φεβρουαρίου 2022

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 579

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 734/2021*

Λήψη απόφασης επί της άρσης ή παράτασης των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η εταιρία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, δυνάμει του όρου Β5 αυτής.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 19η Απριλίου 2021, ημέρα Δευτέρα και ώρα 9:00 π.μ., με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Καλλιόπη Μπενετάτου (Αντιπρόεδρος)

Παναγιώτης Φώτης,

Ιωάννης Στεφάτος,

Μαρία Ιωαννίδου (Εισηγήτρια),

Ιωάννης Πετρόγλου και

Αφροδίτη Αδαμάκου λόγω κωλύματος

του τακτικού μέλους, Σωτήριου Καρκαλάκου.

Γραμματέας: Ηλιάννα Κούτρα

Το Μέλος της Επιτροπής Μαρία Ιωάννα Ράντου δεν συμμετείχε λόγω δικαιολογημένου κωλύματος

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της άρσης ή παράτασης των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η εταιρία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, δυνάμει του όρου Β5 αυτής.

Πριν την έναρξη της συζήτησης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο της Γραμματείας Προέδρου, Αντιπροέδρου και Εισηγητών, Ηλιάννα Κούτρα με αναπληρώτρια την Ευγενία Ντόρντα.

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε 2 επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: 1) Έκδοση για το ΦΕΚ, 2) Έκδοση για την εταιρία. Από τις παραπάνω εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη [...]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (Α' 93/2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β' 54/2013).

Η νομίμως κλητευθείσα εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (δ.τ. ΑΤΤΙΚΑ GROUP) (εφεξής και «εταιρία» ή «ΑΤΤΙΚΑ» ή «Ενιαία Οντότητα») παραστάθηκε με τους νομίμους εκπροσώπους της Κυριάκο Μάγειρα, Σπυρίδωνα Πασχάλη και Διονύση Θεοδωράτο μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Παναγιώτη Μπερνίτσα, Μαρίνας Ανδρουλακάκη, Παναγιώτας Κρασσακοπούλου και Αρετής - Τάνιας Πατσαλιά.

Επίσης, ως τρίτοι παραστάθηκαν οι εταιρίες: α) «GOLD-ENSTEP SHIPPING ΕΠΕ», β) «ELMARCHIOTRADING ΕΠΕ» και γ) «BLUESEAPOWER LTD ΕΠΕ», του ομίλου SEAJETS (εφεξής και «παρεμβαίνουσες» ή «παρεμβαίνον μέρος» ή «SEAJETS»), με βάση το άρθρο 23 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης (εφεξής και «ΚΛΔ») της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») και των δικαιωμάτων που δόθηκαν από την Επιτροπή, με τον εκπρόσωπό τους Μάριο Ηλιόπουλο μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου Νικολάου Κοσμίδη. Οι εταιρίες αυτές κατέθεσαν παρέμβαση, (υπ' αρ. 194/2.4.2021) σύμφωνα με το άρθρο 23 του Κώδικα Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΕΑ (Β' 54/2013), και ζήτησαν από την Επιτροπή να κάνει δεκτή την παρέμβασή τους και να παρατείνει τις δεσμεύσεις, καθώς και να παρασταθούν κατά την προφορική διαδικασία και να αναπτύξουν τις απόψεις τους με πλήρη δικαιώματα.

Η Επιτροπή, μετά από διάσκεψη επί των ως άνω αιτημάτων, αποφάσισε ομόφωνα να αποδεχθεί το έννομο συμφέρον της SEAJETS να παραστεί ως τρίτος στη διαδικασία και να της αναγνωρισθούν τα ακόλουθα δικαιώματα, βάσει του άρθρου 23 παρ. 5(α) του ΚΛΔ: να αναπτύξει προφορικά τις απόψεις της κατά την ακροαματική διαδικασία και στη συνέχεια να αποχωρήσει.

Στην αρχή της συζήτησης, και αφού αποχώρησε το παρεμβαίνον μέρος, τον λόγο έλαβε η Εισηγήτρια Μαρία Ιωαννίδου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ' αρ. 1981/3.3.2021 γραπτής Εισήγησης επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση: 1) να γίνει δεκτή η άρση της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων στις σχετικές αγορές επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών από / προς Αττική και τη νήσο Ίο με ισχύ από 27.4.2021 και 2) να γίνει δεκτή η παράταση της ισχύος των λοιπών δεσμεύσεων Β1-Β3 που προβλέπεται στην υπ' αρ. 658/2018 απόφαση, για τρία (3) ακόμη έτη, ήτοι από την 27.4.2021 έως την 26.4.2024.

Στη συνέχεια, αφού κλήθηκε να παραστεί το παρεμβαίνον μέρος, τον λόγο έλαβαν ο εκπρόσωπος, καθώς και ο πληρεξούσιος δικηγόρος του, οι οποίοι ανέπτυξαν προφορικά τις απόψεις τους και στη συνέχεια αποχώρησαν από την αίθουσα.

Κατόπιν τον λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της εισηγήσεως, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της ΕΑ.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της εταιρίας ζήτησαν και ο Πρόεδρος της Επιτροπής χορήγησε προθεσμία τριών εργάσιμων ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών από το ενδιαφερόμενο μέρος, προκειμένου να υποβάλει το συμπληρωματικό της υπόμνημα.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη την 26η Απριλίου 2021, ημέρα Μεγάλη Δευτέρα και ώρα 14:15, με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Μαρίας Ιωαννίδου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την υπ' αρ. 1981/3.3.2021 Έκθεση, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, το ισχύον νομικό πλαίσιο, και τις απόψεις που διατυπώθηκαν εγγράφως με τα υπόμνημα που κατέθεσαν και προφορικά κατά τη συζήτηση της υπόθεσης η εταιρία και το παρεμβαίνον μέρος,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- I ΙΣΤΟΡΙΚΟ
- II ΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ Β1-Β3
- III ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ
- IV ΔΟΜΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΓΟΡΕΣ
- IV.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
- IV.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19
- IV.3 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΡΙΤΟΥ - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗ
- IV.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ
- IV.4.1 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΥΡΟ
- IV.4.2 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟ
- IV.4.3 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΝΑΞΟ
- IV.4.4 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΜΟΡΓΟ
- IV.4.5 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ
- IV.4.6 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΗΡΑ
- IV.4.7 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΟ
- IV.4.8 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΤΜΟ
- V ΑΠΟΦΕΙΣ ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
- V.1 ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ Ή ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΤΡΙΕΤΙΑ
- V.1.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ
- V.1.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
- V.2 ΑΠΟΦΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΥΧΟΝ ΑΡΣΗΣ Ή ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ

- V.2.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ
- V.2.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
- VI ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
- VI.1.1 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
- VI.1.2 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ
- VI.1.3 ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ
- VI.1.4 ΤΕΛΙΚΕΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ι ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση της Ολομέλειας της ΕΑ εγκρίθηκε η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση (εφεξής και «Απόφαση Δεσμεύσεων») που αφορούσε στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την ΑΤΤΙΚΑ επί της εταιρίας με την επωνυμία «ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («HSW»), υπό τους εκεί αναλυτικά προβλεπόμενους όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα), στη βάση των δεσμεύσεων που ανέλαβε η ΑΤΤΙΚΑ έναντι της ΕΑ, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει.

2. Για την προαναφερθείσα συγκέντρωση είχε κινηθεί η διαδικασία πλήρους διερεύνησης, λόγω των σοβαρών αμφιβολιών που προκαλούσε, ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού, ιδίως ως προς τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ) οχημάτων και φορτηγών, τόσο συνολικά στην ελληνική επικράτεια, όσο και σε ζεύγη λιμένων (οριοθέτηση σχετικής αγοράς με τη μέθοδο «Προέλευση και Προορισμός»). Για την αντιμετώπιση τέτοιων ενδεχομένων από την Ενιαία Οντότητα που θα δημιουργούνταν συνεπεία της συγκέντρωσης, η ΑΤΤΙΚΑ πρότεινε¹ τη λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να εγκριθεί η εν λόγω γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, τα οποία η ΕΑ εν συνεχεία αποδέχθηκε.

3. Συγκεκριμένα, η ΑΤΤΙΚΑ ανέλαβε, έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για τρία (3) ή πέντε (5) έτη, ανά περίπτωση, δεσμεύσεις με άξονες την απελευθέρωση «ζήτησης / χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατείχε μονοπωλιακή / δεσπόζουσα θέση και τη μείωση της ισχύος της σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7, τη διατήρηση της συχνότητας των δρομολογίων και του ύψους των ναύλων στα υφιστάμενα επίπεδα σε επιλεγμένους προορισμούς, καθώς και την ενίσχυση των άγονων γραμμών από τη δεσπόζουσα στην ελληνική ακτοπλοία νέα Ενιαία Οντότητα². Για την ορθή εκπλήρωση των όρων και των δεσμεύσεων που περιλαμβάνονται στην Απόφαση Δεσμεύσεων, εγκρίθηκε από την ΕΑ ο ορισμός της εταιρίας Deloitte Business Solutions ως Επιβλέποντος Εντολοδόχου³.

¹ Με το υπ' αρ. 222/25.4.2018 έγγραφο της (βλ. παράρτημα 20 στην απόφαση Δεσμεύσεων).

² Βλ. υπ' αρ. 222/25.4.2018 έγγραφο ανάληψης δεσμεύσεων για την πλήρη δέσμη δεσμεύσεων και παράρτημα 20 στην Απόφαση Δεσμεύσεων. Ειδικά ως προς τη δέσμευση Β6 και τη διάρκεια αυτής, βλ. και υπ' αρ. 702/2020 απόφαση ΕΑ.

³ Αρ. Συνεδρίασης 51/2018.

4. Δεδομένου ότι το διατακτικό της απόφασης Δεσμεύσεων κοινοποιήθηκε στα μέρη στις 26.4.2018⁴ και η ορισθείσα διάρκεια ισχύος των Β1-Β3 δεσμεύσεων είναι τρία έτη από την κοινοποίηση του διατακτικού, η διάρκεια ισχύος των ως άνω Δεσμεύσεων παρέρχεται την 26.4.2021⁵. Δυνάμει του όρου Β5 της ίδιας απόφασης⁶, η ΕΑ θα πρέπει να αξιολογήσει τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά και την αποτελεσματικότητα των Δεσμεύσεων και να αποφανθεί επί της άρσης ή παράτασής τους κατά μέγιστο 3 έτη, αρχόμενης από την 27.4.2021⁷.

5. Προκειμένου να αξιολογηθούν οι συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά και η αποτελεσματικότητα των εν λόγω Δεσμεύσεων, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ») απευθύνθηκε στην ΑΤΤΙΣΑ⁸, σε ανταγωνίστριες επιχειρήσεις⁹, καθώς και στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής και «Υπουργείο»), ενώ σχετική Έκθεση υπέβαλε και ο Εντολοδόχος^{10, 11}.

II ΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ Β1-Β3

6. Οι δεσμεύσεις που αποτελούν αντικείμενο εξέτασης της παρούσας απόφασης αφορούν:

i. Στη μη αύξηση των συχνοτήτων των δρομολογίων, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα,

⁴ Το εν λόγω διατακτικό επιδόθηκε στις 26.04.2018 στους πληρεξούσιους δικηγόρους της ΑΤΤΙΣΑ [...].

⁵ Βλ. όρο Β7 σύμφωνα με τον οποίο: «[ο]ι Δεσμεύσεις ισχύουν για τρία (3) ή πέντε (5) έτη ανά περίπτωση, όπως προσδιορίζεται ανωτέρω, από την κοινοποίηση του διατακτικού της Απόφασης [...].

⁶ «... Με τη λήξη της τριετίας ή πενταετίας ανά περίπτωση, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω δεσμεύσεις (1-4), η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό 1β, 2β, 3γ και 4γ, και των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά, και θα αποφανθεί υπέρ της άρσης τους, εν όλω ή εν μέρει, ή της παράτασης της ισχύος τους, εν όλω ή εν μέρει, για χρονικό διάστημα όχι πέραν της τριετίας. Η σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα είναι υποχρεωτική για την Ενιαία Οντότητα».

⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 60 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας: «1. [ο]ι προθεσμίες που ορίζονται από το νόμο ή από τα δικαστήρια αρχίζουν την επόμενη ημέρα από εκείνη κατά την οποία συντελέστηκε το γεγονός που αποτέλεσε την αφετηρία τους και λήγουν στις επτά (7) το βράδυ της τελευταίας ημέρας, αν δε αυτή είναι αργία, της ίδια ώρα της αμέσως επόμενης εργάσιμης ημέρας...».

⁸ Η επιστολή κοινοποιήθηκε και στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο. Βλ. υπ' αρ. 10374/4.12.2020, 10546/10.12.2020 και 498/18.1.2021 απαντήσεις της ΑΤΤΙΣΑ.

⁹ Κατωτέρω παρατίθενται αναλυτικά οι αριθμ. πρωτ. των απαντήσεων των εταιριών: [...]. Εφεξής, η παραπομπή στις επιστολές αυτές θα γίνεται με απλή αναφορά στην επωνυμία του αποστολέα τους.

¹⁰ Κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Εντολής Επιβλέποντος Εντολοδόχου που υπεγράφη μεταξύ της Ενιαίας Οντότητας και του Επιβλέποντος Εντολοδόχου (Τμήμα Ε. Υποχρεώσεις Ενημερωτικών Εκθέσεων, παράγραφος 7, περίπτωση 7, αλλά και το άρθρο 5 του Παραρτήματος II, Πρόγραμμα Εργασίας).

¹¹ Επίσης, εστάλη ερώτημα στις αρχές ανταγωνισμού του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Ανταγωνισμού αναφορικά με την αξιολόγηση επί παρατάσεων σε δεσμεύσεις συγκέντρωσης, η πλειονότητα των οποίων απάντησε ότι δεν έχει χειριστεί σχετικές υποθέσεις. Ειδικότερα, εκ των συνολικά 17 ευρωπαϊκών αρχών που απάντησαν, οι 14 απάντησαν ότι δεν έχουν χειριστεί σχετικές υποθέσεις και μόνον 3 απάντησαν ότι έχουν χειριστεί και αξιολογήσει σχετικές δεσμεύσεις.

φορτηγά), στη διαδρομή από / προς Αττική και τα νησιά Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα, Αμοργό, Κουφονησία¹², Σύρο¹³, Πάτμο¹⁴ - τα οκτώ (8) νησιά ονομάζονται εφεξής και «Νησιά των Δεσμεύσεων» - σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας. Ειδικά για τη διαδρομή από / προς Αττική και τη νήσο Πάτμο, η δέσμευση αφορά σε διατήρηση δρομολογίων (ήτοι και στη μη μείωση αυτών¹⁵).

ii. Στην είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με ταυτόχρονη αποχώρηση της ΑΤΤΙΣΑ, από το δρομολόγιο στο οποίο θα εισέλθει ο Τρίτος- Ανταγωνιστής. Επισημαίνεται ότι μια ακτοπλοϊκή εταιρία θα πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις προκειμένου να χαρακτηριστεί ως Τρίτος - Ανταγωνιστής (όπως, μεταξύ άλλων, να έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους για να εξυπηρετήσει τη σύνδεση και το πλοίο να έχει παρόμοια ηλικία και ταχύτητα με αυτό της ΑΤΤΙΣΑ)¹⁶, ενώ το δρομολόγιο το οποίο θα ακολουθήσει θα πρέπει να είναι κατ' αντιστοιχία¹⁷ του δρομολογίου της ΑΤΤΙΣΑ το οποίο και θα διακοπεί¹⁸.

Οι δεσμεύσεις αφορούσαν σε επτά (7) συγκεκριμένα δρομολόγια που εκτελούσε η Ενιαία Οντότητα από / προς Αττική και i) Σύρο με συμβατικό πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το HSW NISSOS MYKONOS)¹⁹, ii) Σύρο με

¹² Βλ. Δέσμευση Β.2.α.

¹³ Βλ. Δέσμευση Β.1.α.

¹⁴ Βλ. Δέσμευση Β.3.α.

¹⁵ Πλην ενός εβδομαδιαίου δρομολογίου.

¹⁶ Ως Τρίτος - Ανταγωνιστής ορίζεται οποιαδήποτε επιχείρηση έχει προβεί σε Δήλωση Δρομολόγησης για Σύνδεση και συγκεκριμένα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά (α) το προς δρομολόγηση πλοίο έχει κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά (ιδίως, ηλικία, ταχύτητα) για την επαρκή εξυπηρέτηση της Σύνδεσης και θα δρομολογηθεί στη Σύνδεση για αντίστοιχο χρονικό διάστημα ανά λιμένα με το πλοίο της ΑΤΤΙΣΑ που πρόκειται να αποδρομολογηθεί / τροποποιηθεί τη δρομολόγησή του / μεταθέσει τις ώρες αφίεσας/αναχωρήσεως του, (β) είναι ανεξάρτητη από την ΑΤΤΙΣΑ και δεν συνδέεται μαζί της καθ' οιονδήποτε τρόπο και (γ) έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους και αποδεδειγμένη εμπειρία να δραστηριοποιηθεί στη Σύνδεση. Βλ. Παράρτημα 20 (Έντυπο Ανάλυσης Δεσμεύσεων, «Ορισμοί»), υπ' αρ. 658/2018 απόφαση.

¹⁷ Ενδεικτικά σε περίπτωση προσέγγισης π.χ. της Σύρου, θα πρέπει στο δρομολόγιο του Τρίτου Ανταγωνιστή να είναι το πρώτο ή το πολύ το δεύτερο λιμάνι που προσεγγίζεται μετά την αναχώρηση από Αττική, ώστε να μην αυξηθεί δυσμενώς η διάρκεια ταξιδιού σε σχέση με αυτό της ΑΤΤΙΣΑ, η οποία προσεγγίζει το πλοίο από Αττική χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.

¹⁸ Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος συντάσσει σχετική έκθεση η οποία περιλαμβάνει τόσο στοιχεία από τον Τρίτο - Ανταγωνιστή (π.χ. οικονομικά στοιχεία της εταιρίας και τεχνικά στοιχεία του προς δρομολόγηση πλοίου) όσο και στοιχεία από την Ενιαία Οντότητα (π.χ. τα ήδη εκδοθέντα εισιτήρια για το προς αντικατάσταση δρομολόγιο). Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη τη σχετική έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου και αποφασίζει σχετικά με (α) το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Τρίτου - Ανταγωνιστή (β) το βαθμό αντιστοιχίας της Δήλωσης Δρομολόγησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή με τη Σύνδεση, για την οποία επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων και (γ) κατά πόσο η Ενεργοποίηση της Δέσμευσης σχεδιάζεται με τρόπο συνεπή προς τις Δεσμεύσεις, προκειμένου να διαπιστώνεται εάν εκπληρώνει τους σκοπούς των Δεσμεύσεων.

¹⁹ Βλ. Δέσμευση Β.1.γ. πρώτο σημείο.

ταχύπλοο πλοίο (απογευματινή αναχώρηση με το HSW Hellenic Highspeed)²⁰, iii) Ίο - Θήρα με ταχύπλοο πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το HSW Hellenic Highspeed)²¹, iv) Πάρο - Νάξο - Ίο - Θήρα με συμβατικό πλοίο (απογευματινή αναχώρηση με το HSW NISSOS CHIOS)²², v) Πάρο - Νάξο - Θήρα, με προσεγγίσεις στην Ίο με συμβατικό πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το Blue Star Delos)²³, vi) Πάρο - Νάξο - Κουφονήσια - Αμοργό με ταχύπλοο πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το HSW Highspeed 4)²⁴ και vii) Πάτμο με συμβατικό πλοίο (βραδινή αναχώρηση εκτελούνταν από το SUPER FAST XII)²⁵.

7. Η συνδυαστική ισχύς και των δύο Δεσμεύσεων, ήτοι α) της μη αύξησης των συχνοτήτων των δρομολογίων στα Νησιά των Δεσμεύσεων και β) της διακοπής της προσέγγισης της ΑΤΤΙCΑ, εξαιτίας της ενεργοποίησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή, αποσκοπεί αφενός στη μείωση των προσεγγίσεων της ΑΤΤΙCΑ στα συγκεκριμένα νησιά των ως άνω αναφερόμενων επτά (7) δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει χώρα δραστηριοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή και αφετέρου στην κατά πάσα περίπτωση απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό της δραστηριοποίησης ανταγωνιστών στα οκτώ (8) Νησιά των Δεσμεύσεων. Τέλος, επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο του υπό vi) ανωτέρω αναφερθέντος δρομολογίου με το HSW Highspeed 4 και δεδομένης της εκτιμώμενης απόκτησης ατομικής δεσπόζουσας²⁶ θέσης της ΑΤΤΙCΑ, συνεπεία της συγκέντρωσης, οι δεσμεύσεις προβλέπουν τη μη δραστηριοποίηση του όχι μόνο στο δρομολόγιο των δεσμεύσεων του τυχόν εισερχομένου Τρίτου - Ανταγωνιστή, αλλά και σε οποιοδήποτε δρομολόγιο της ελληνικής ακτοπλοΐας²⁷.

²⁰ Βλ. Δέσμευση Β.1.γ. δεύτερο σημείο.

²¹ Βλ. Δέσμευση Β.2.γ.

²² Βλ. Δέσμευση Β.2.δ., με αναχώρηση απογευματινές/βραδινές ώρες από την Αττική.

²³ Βλ. Δέσμευση Β.2.ε., με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, με προσεγγίσεις στην Ίο. Η εν λόγω δέσμευση Β2ε. έχει ως ακολούθως: «Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση [...]: Εάν Τρίτος - Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Θήρα / Θήρα - Πάρο - Νάξο - Αττική, με προσεγγίσεις στην Ίο, με συμβατικό πλοίο με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ'αντιστοιχία του πρωινού δρομολογίου από Πειραιά (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος από συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙCΑ (το συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙCΑ BLUE STAR DELOS, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα στις 7:25 πμ) να μεταθέσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου - Ανταγωνιστή, την ώρα αναχώρησης του δρομολογίου κατά τριανταπέντε (35') τουλάχιστον λεπτά».

²⁴ Βλ. Δέσμευση Β.2.στ.

²⁵ Βλ. Δέσμευση Β.3.δ.

²⁶ Βλ. παρ. 387 της Απόφασης Δεσμεύσεων.

²⁷ Βλ. σχετ. όρο Β2.στ «... η Εταιρία δεσμεύεται ότι δεν θα εκμεταλλευτεί η ίδια, ή δια Συνδεδεμένης Επιχείρησης ή κατά οιουδήποτε τρόπου εξαρτώμενου τρίτου, το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Highspeed 4, εντός της Ελληνικής επικράτειας, εξαιρουμένης της δυνατότητας Ναύλωσης σε ανεξάρτητο τρίτο για δρομολόγηση εντός της ελληνικής επικράτειας ή χρησιμοποίησης του εν λόγω ταχύπλοου προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας. Στην περίπτωση αυτή, η αντικατάσταση θα μπορεί να γίνει μόνο για λόγους βλάβης ή ανωτέρας βίας και για το αναγκαίο προς τούτο χρονικό διάστημα».

III ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

8. Την 2.4.2021 κατατέθηκε από τις εταιρίες: α) «GOLDENSTEP SHIPPING ΕΠΕ», β) ELMARCHIO TRADING ΕΠΕ» και γ) «BLUE SEA POWER LTD ΕΠΕ», του ομίλου SEAJETS έγγραφο καλούμενο «Παρέμβαση» (εφεξής «παρέμβαση»)²⁸. Με την εν λόγω παρέμβαση, η οποία αναπτύχθηκε και προφορικά κατά την ακροαματική διαδικασία, η SEAJETS αιτείται την παράταση των ανωτέρω δεσμεύσεων, για τέσσερα (4) και όχι τρία (3) έτη κατά τα προβλεπόμενα στην απόφαση Δεσμεύσεων, για τους ακόλουθους λόγους:

α) με την απόφαση Δεσμεύσεων επιτράπηκε με ανεπαρκείς (συμπεριφορικές και όχι διαρθρωτικές) δεσμεύσεις η ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης του ομίλου ΑΤΤΙCΑ,

β) οι δεσμεύσεις δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν τα έτη 2018 και 2020 για αντικειμενικούς λόγους: το μεν 2018, καθώς το διατακτικό της Απόφασης Δεσμεύσεων εκδόθηκε μόλις τέλη Απριλίου, δεν ήταν εφικτό για τις ανταγωνίστριες εταιρίες να ενεργοποιήσουν τις δεσμεύσεις και το δε 2020 λόγω των συνθηκών της πανδημίας covid,

γ) οι δεσμεύσεις, πέραν από ανεπαρκείς, παρίστανται και δυσεφάρμοστες, και

δ) η ΑΤΤΙCΑ διατηρεί τη δεσπόζουσα θέση της.

9. Επί της παρέμβασης, λεκτέα τα ακόλουθα. Βάσει της απόφασης Δεσμεύσεων, η ΕΑ, προκειμένου να κρίνει υπέρ της άρσης ή παράτασης των δεσμεύσεων καλείται να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα τους και τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά²⁹. Επομένως, η παρέμβαση και οι εκεί επικαλούμενοι λόγοι ελήφθησαν υπόψη από την ΕΑ στο βαθμό που συμβάλλουν στην εν λόγω αξιολόγηση και μόνον καθώς δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας η αξιολόγηση της επάρκειας των δεσμεύσεων και του τρόπου εφαρμογής αυτών, τα οποία έχουν κριθεί με την Απόφαση Δεσμεύσεων.

IV ΔΟΜΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΓΟΡΕΣ

IV. 1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

10. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία_2020»³⁰, η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού, τις πορθμειακές γραμμές και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες³¹. Η αγορά της ακτοπλοΐας εσωτερικού εκτιμάται σε €[...] εκ. το 2018 και σε €[...] εκ. το 2019 καταγράφοντας ελαφρά αύξηση κατά [...]%. Ηγετική θέση, βάσει κύκλου εργασιών (κ.ε.) έτους 2019 κατέχει η ΑΤΤΙCΑ, με το μερίδιο αγοράς της να υπολογίζεται στο

²⁸ Βλ. υπ' αρ. 194/2.4.2021.

²⁹ Βλ. σχετ. όρο Β5 και ενότητα VI κατωτέρω.

³⁰ Βλ. Κλαδική μελέτη ICAP Ιανουαρίου 2020 για την Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, προσκομισθείσα με την υπ' αρ. 10546/10.12.2020 επιστολή της ΑΤΤΙCΑ.

³¹ Οι πορθμειακές γραμμές εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου (ferry-boats), θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο διάυλο και τις εκμεταλλεύονται κυρίως μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρίες ή κοινοπραξίες. Οι διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες συνδέονται με την αγορά της Αδριατικής Θάλασσας και συγκεκριμένα με τη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία.

[35-45]%, ακολουθούμενη από τον Όμιλο ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (εφεξής και «ΜΙΝΟΑΝ») και την ΑΝΕΚ Α.Ε. (εφεξής και «ΑΝΕΚ»), με σαφώς μικρότερα μερίδια της τάξεως του [15-25]% και [5-10]% αντίστοιχα. Ο βαθμός συγκέντρωσης στην ακτοπλοΐα είναι υψηλός, καθώς οι εν λόγω τρεις μεγάλοι όμιλοι³² εκτιμάται ότι συγκέντρωσαν από κοινού το [65-75]% περίπου της συνολικής αξίας της αγοράς. Περαιτέρω, σύμφωνα με τη μελέτη, «αξιόλογη παρουσία στην Ελληνική ακτοπλοΐα έχουν και οι εταιρείες των ομίλων Golden Star Ferries, Fast Ferries, Sea Jets, AEGEAN SPREAD LINES Ν.Ε. κ.ά.».

11. Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την αξία των εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών³³, σύμφωνα με τα στοιχεία που συνέλεξε η Υπηρεσία, προκύπτει ότι αυτή ανέρχεται για την ΑΤΤΙCΑ το έτος 2019 σε περίπου [...] εκ. ευρώ, προσδίδοντάς της την πρώτη θέση, με τις SEAJETS και ΜΙΝΟΑΝ να ακολουθούν πραγματοποιώντας έσοδα από εισιτήρια ύψους περίπου [...] και [...] εκ. ευρώ αντίστοιχα, ενώ τα έσοδα των υπολοίπων εταιριών δεν ξεπέρασαν τα [...] εκ. ευρώ. Η αξία των εισιτηρίων για τη διετία 2018-2019 για την ΑΤΤΙCΑ και τις πέντε (5) κυριότερες εταιρίες³⁴ παρατίθενται στον Πίνακα 1. Περαιτέρω, στον Πίνακα 1 υπολογίζονται τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ και των ανταγωνιστών της, με βάση την προαναφερθείσα αξία εισιτηρίων και το σύνολο της αγοράς, σύμφωνα με την ICAP³⁵.

Πίνακας 1: Αξία εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων, φορτηγών) και μερίδια αγοράς 2018-2019

Αξία εισιτηρίων (επιβατών και ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΙΑ	2018		2019	
	Αξία Εισιτηρίων(€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων(€)	Μ. Αγ.
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[35-45]%	[...]	[35-45]%
SEAJETS	[...]	[5-10]%	[...]	[10-15]%
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[5-10-]%	[...]	[5-10-]%
GOLDEN	[...]	[0-5]%	[...]	[5-10-]%
ΑΝΕΚ	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10-]%
FAST FERRIES	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[25-35]%	[...]	[15-25]%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ (ICAP)	625.000.000	100%	635.000.000	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών, ICAP

12. Από τα στοιχεία του Πίνακα 1 επιβεβαιώνεται η ισχυρή ηγετική θέση της ΑΤΤΙCΑ στην ελληνική ακτοπλοΐα, με μερίδιο [35-45]% στη διετία και την αξία των εισιτηρίων της το 2019 να είναι [...] φορές μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της δεύτερης εταιρίας του κλάδου, της SEAJETS, η οποία κατέχει μερίδιο [10-15]% το 2019. Συναφώς, σύμφωνα με στοιχεία για τον στόλο³⁶ των εταιριών της έρευνας «ΧRTC_Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2020»³⁷ (εφεξής και «μελέτη ΧRTC_2020»), ο στόλος της ΑΤΤΙCΑ είναι σαφώς μεγαλύτερος των ανταγωνιστών, καθώς αριθμεί 30 πλοία (εκ των οποίων τα 23 συμβατικά), ακολουθούμενος από τον όμιλο SEAJETS με 17 πλοία (εκ των οποίων

³² Ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ και η ΑΝΕΚ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ενώ η ΜΙΝΟΑΝ εξήλθε από το Χρηματιστήριο τον Απρίλιο 2019.

³³ Αντίστοιχα, τα μερίδια αγοράς ανά σχετική αγορά επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών βάσει πλήθους εισιτηρίων από στοιχεία που τηρεί η Ελληνική Στατιστική Αρχή παρουσιάζονται στο Παράρτημα ΙΙ της Εισήγησης και αφορούν τα έτη 2018-2019.

³⁴ Μεταξύ των κυριότερων εταιριών βάσει αξίας εισιτηρίων είναι επίσης οι Κοινοπραξία Αργοσαρωνικού, ΖΑΝΤΕ και ΑΕΓΕΑΝSPEEDLINES, με την αξία των εισιτηρίων τους να διαμορφώνεται το 2019 περίπου στα [...] ευρώ αντίστοιχα. Επισημαίνεται ότι η ΖΑΝΤΕ είναι μεταξύ των ανταγωνιστών της ΑΤΤΙCΑ στα Νησιά των Δεσμεύσεων, ενώ οι άλλες δύο εταιρίες δεν δραστηριοποιούνται [...] στα Νησιά των Δεσμεύσεων.

³⁵ Το πραγματικό μέγεθος των σχετικών αγορών επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών δύναται να είναι ελαφρώς χαμηλότερο από το μέγεθος που περιλαμβάνεται στην ICAP, καθώς η τελευταία πραγματοποιεί τις εκτιμήσεις της επί τη βάσει του συνόλου των εσόδων των εταιριών στην ελληνική ακτοπλοΐα και όχι επί τη βάσει των εσόδων μόνο από εισιτήρια στις τρεις σχετικές αγορές που αφορούν την παρούσα απόφαση. Περαιτέρω επισημαίνεται ότι οι εκτιμήσεις της ICAP διατυπώνονται συνολικά για την ελληνική ακτοπλοΐα και όχι ανά σχετική αγορά χωριστά (ήτοι για επιβάτες, ΙΧ οχήματα και φορτηγά). Αντίθετα, υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ανά σχετική αγορά χωριστά σε όγκο εισιτηρίων της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, η χρήση ωστόσο των οποίων στην παρούσα ανάλυση περιορίζεται σημαντικά από το γεγονός ότι κατά την κρίση της παρούσας υπόθεσης, ήταν διαθέσιμα μόνο δύο εκ των τριών ετών της προς αξιολόγηση περιόδου (ήτοι των ετών 2018 και 2019), ενώ δε δύναται με ασφάλεια να συναχθεί το συμπέρασμα - λόγω της φύσης των υπηρεσιών- ότι η εκτιμώμενη, από την μελέτη ΧRTC 2020, πτώση κατά 50% περίπου το 2020 στην ελληνική ακτοπλοΐα επηρεάζει στον ίδιο βαθμό και τις τρεις σχετικές αγορές (βλ. Παράρτημα ΙΙ της Εισήγησης).

³⁶ Ο στόλος των εταιριών αποτελείται από ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία και δύναται να δραστηριοποιείται και εκτός ελληνικής ακτοπλοΐας ή/και να ναυλώνεται σε τρίτους.

³⁷ Βλ. ΧRTC Ferry Report 2020, <https://xrtc.gr/industry-reports/>.

μόνο 2 συμβατικά)³⁸. Κανένας ανταγωνιστής δεν έχει μερίδιο για δύο συνεχόμενα έτη (2018 και 2019) άνω του 10%, παρά τη σημαντική αύξηση που παρατηρείται σε κάποιες από τις μικρότερες εταιρίες διαχρονικά, όπως περιγράφεται αναλυτικά αμέσως κατωτέρω.

13. Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη της αγοράς, για τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης, σημαντικό είναι να εκτιμηθεί η θέση της ΑΤΤΙCΑ και των ανταγωνιστών της πριν και μετά την εξαγορά της ΗSW. Σύμφωνα με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση, η αξία των εισιτηρίων της ΑΤΤΙCΑ³⁹ το 2016 διαμορφώθηκε στα [...] εκ. ευρώ. Το αντίστοιχο ποσό για το έτος 2019 διαμορφώνεται στα [...] εκ. ευρώ. Στον Πίνακα 2, παρουσιάζεται η σύγκριση της αξίας των εισιτηρίων ετών 2016⁴⁰ και 2019 (όπως συνελέγησαν από την Υπηρεσία στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης) καθώς και η συνολική αξία της αγοράς βάσει της ICAP, ώστε να υπολογιστούν και τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς, για τις κυριότερες εταιρίες του κλάδου⁴¹.

Πίνακας 2: Σύγκριση αξίας εισιτηρίων και μερίδια αγοράς 2016 και 2019

Σύγκριση αξίας εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) 2016 και 2019						
ΕΤΑΙΡΙΑ	Αξία Εισιτηρίων 2016 (€)	Αξία Εισιτηρίων 2019 (€)	Διαφορά (Ποσοστιαία μεταβολή)	Μερίδιο Αγοράς 2016	Μερίδιο Αγοράς 2019	Διαφορά (σε μονάδες)
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[...]	[...]	[35-45]%	[35-45]%	[...]
SEA JET	[...]	[...]	[...]	[0-5]%	[10-15]%	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[...]	[...]	[5-10]%	[5-10]%	[...]
GOLDEN	[...]	[...]	[...]	[0-5]%	[5-10]%	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[...]	[...]	[5-10]%	[5-10]%	[...]
FAST FERRIES	[...]	[...]	[...]	[0-5]%	[0-5]%	[...]
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[...]	[...]	[25-35]%	[15-25]%	[...]
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ (ICAP)	590.000.000	635.000.000	8%	100%	100%	

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών, ICAP

14. Από τα στοιχεία του Πίνακα 2 προκύπτει ότι το 2019, παραμένει η ηγετική θέση της ΑΤΤΙCΑ και η μεγάλη διαφορά της από τη 2η εταιρία, τη SEA JETS (διαφορά κατά [...] ποσοστιαίες μονάδες), παρότι το μερίδιο της ΑΤΤΙCΑ μειώθηκε (από [35-45]% το 2016 σε [35-45]% το 2019⁴²), ενώ οι λοιπές εταιρίες κατέχουν μερίδια αγοράς κάτω του [5-10]%. Τούτο δε καταγράφεται παρά την ισχυρά έντονη αύξηση της αξίας των εισιτηρίων των εταιριών SEA JETS, GOLDEN αλλά και της ΜΙΝΟΑΝ (ποσοστιαία αύξηση 2019:2016, [...], [...], [...] αντίστοιχα). Όπως χαρακτηριστικά δε αναφέρεται στην έρευνα «XRTC_Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2019» (εφεξής και «μελέτη XRTC_2019»),⁴³ στην ανάλυση για την ακτοπλοϊκή αγορά παρατηρείται «[σ]ταδιακή επιτυχημένη επέκταση μεγέθυνση μη Εισηγμένων εταιριών (π.χ. SeaJets, GoldenStarFerries, etc.)».

15. Ως προς τη SEA JETS, όπως η ίδια αναφέρει⁴⁴, η εν λόγω αύξηση τόσο των εισιτηρίων της όσο και του μεριδίου αγοράς της, ανερχόμενη στη 2η θέση το 2019, οφείλεται σε σειρά παραγόντων με βασικότερους [...].

16. Σύμφωνα με τη μελέτη XRTC_2019, το αυξημένο μεταφορικό έργο της ΜΙΝΟΑΝ⁴⁵ «οφείλεται στη δραστηριοποίηση του Ομίλου... στις δύο νέες δρομολογιακές γραμμές (Ηράκλειο - Κυκλάδες και Πειραιάς - Σούδα Χανίων⁴⁶)», ενώ παράλληλα κατά την υψηλή τουριστική περίοδο «επεκτάθηκε το δρομολόγιο των πλοίων της γραμμής «Πειραιάς - Ηράκλειο» περιλαμβάνοντας ως ενδιάμεσο προορισμό την Μήλο, εκτελώντας για ορισμένο αριθμό δρομολογίων τη διαδρομή «Πειραιάς - Μήλος - Ηράκλειο». Ως προς το δρομολόγιο Ηράκλειο - Κυκλάδες, αυτό εκτελείται από το ταχύπλοο πλοίο της ΗSW, το οποίο πωλήθηκε από την ΑΤΤΙCΑ στη ΜΙΝΟΑΝ (πρώην Highspeed 7, νυν SantoriniPalace) στα πλαίσια της Απόφασης 658/2018. Αναφορικά με τη GOLDEN και τη σημαντικότερη - αύ-

³⁸ Τα συμβατικά πλοία μεταφέρουν επιβάτες, ΙΧ οχήματα και φορτηγά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, ενώ τα ταχύπλοα δρομολογούνται συνήθως στους καλοκαιρινούς μήνες και μεταφέρουν επιβάτες και συνήθως (εφόσον είναι οχηματαγωγά) ΙΧ οχήματα, αλλά όχι φορτηγά, χωρίς υποχρέωση παραμονής τους χειμερινούς μήνες. Βλ. επίσης Απόφαση Δεσμεύσεων, ενότητα Δ παρ. 79-97 και κυρίως παρ. 85 περί δραστηριοποίησης των ταχυπλόων (αναφορές στους ν. 2932/2001 και 4487/2017).

³⁹ Για τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης, ακόμα και για τα έτη προ της εξαγοράς, τα στοιχεία των ΑΤΤΙCΑ και ΗSW αθροίζονται.

⁴⁰ Βλ. απόφαση Δεσμεύσεων, παρ. 193. Σημειώνεται ότι για το έτος 2020, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ κατά την κρίση της παρούσας.

⁴¹ Τα μερίδια αγοράς ανά σχετική αγορά επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών σε όγκο, με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής παρουσιάζονται στο Παράρτημα ΙΙ της Εισήγησης.

⁴² Στα πλαίσια της υπό εξέταση με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση Συναλλαγής, η εταιρία μεταβίβασε 2 πλοία (ένα συμβατικό και ένα ταχύπλοο) στη ΜΙΝΟΑΝ το 2018.

⁴³ Βλ. XRTC Ferry Report 2019, <https://xrtc.gr/industry-reports/>.

⁴⁴ Βλ. υπ' αρ. 798/28.1.2021 απάντησή της.

⁴⁵ Η ΜΙΝΟΑΝ είναι μέλος του ομίλου Grimaldi, ο οποίος δραστηριοποιείται διεθνώς, κατέχοντας ηγετική θέση στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Βλ. ιστοσελίδα www.grimaldi-lines.com.

⁴⁶ Η εν λόγω γραμμή εξυπηρετείτο μέχρι τα μέσα 2018 αποκλειστικά από την κοινοπραξία της ΑΤΤΙCΑ με την ΑΝΕΚ.

ξησή της (κατά [...] ποσοστιαίες μονάδες, η οποία ωστόσο ξεκινά από χαμηλή απόλυτη «βάση»), επισημαίνεται ότι ο στόλος της έχει διπλασιαστεί, ήτοι από 3 πλοία (2 συμβατικά και 1 ταχύπλοο) αριθμεί πλέον 6 πλοία (2 συμβατικά και 4 ταχύπλοα)⁴⁷. Η FAST διατηρεί σταθερό το μερίδιό της, ενώ η ANEK (η οποία εξυπηρετεί κυρίως την Κρήτη, έχοντας μακροχρόνια συνεργασία μέσω κοινοπραξίας με την ΑΤΤΙCΑ) χάνει [...].

IV.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19

17. Σύμφωνα με τη μελέτη ΧRΤC_2020, η οποία δημοσιεύθηκε τον Αύγουστο 2020, οι επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 στην ακτοπλοία είναι ιδιαίτερα σημαντικές, με την εκτίμηση ότι η μείωση του μεταφορικού έργου θα είναι της τάξεως του 50%. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στη μελέτη, «[η] ακτοπλοία είναι ευαίσθητη στις επιπτώσεις τυχόν οικονομικής ύφεσης είτε στην ελληνική οικονομία είτε στην τουριστική αγορά ή ακόμη σε έκτακτα γεγονότα όπως είναι η εμφάνιση της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 τα οποία οδηγούν σε μειωμένη ζήτηση που σε συνδυασμό με πιθανή πλεονάζουσα προσφορά σε μειωμένους ναύλους και πληρότητα, επηρεάζουν αρνητικά την κερδοφορία των εταιριών... Η πτώση της ζήτησης των ακτοπλοϊκών μεταφορών γίνεται εμφανής τόσο στις μεταφορές επιβατών όσο και αυτές των προϊόντων. Οι δεύτερες επηρεάζονται από την παραγωγή αγροτικών προϊόντων προς εξαγωγή αλλά και τις αφίξεις τουριστών αφού εξυπηρετούν αποκλειστικά την τροφοδοσία των καταλυμάτων και όλης της τουριστικής κατανάλωσης... Ο ακτοπλοϊκός στόλος μόνο κατά την υψηλή περίοδο αναδιπλώθηκε σε έναν ικανοποιητικό βαθμό για να μπορέσει να καλύψει το περιοριστικό μέτρο που επιβάλλει η κοινωνική απόσταση του 65% και όχι γιατί η πληρότητα ήταν ικανοποιητική. Όταν ο στόλος δεν ήταν ικανός να καλύψει τις μεταφορικές ανάγκες, τότε ο συντελεστής πληρότητας ανέβηκε στο 80% κι αυτό για μερικές μόνο εβδομάδες... Η εκμετάλλευση των ταχυπλών για το 2020 κρίνεται ιδιαίτερα προβληματική λόγω της περαιτέρω μείωσης της διάρκειας της περιόδου εκμετάλλευσης των πλοίων».

18. Πράγματι, από τα στοιχεία που συνέλεξε η Υπηρεσία κατά την έρευνά της, η αξία των εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) των έξι (6) κυριότερων εταιριών παρουσιάζεται μειωμένη κατά 53% το 2020⁴⁸, με τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται κυρίως με ταχύπλοα πλοία (πολλά εκ των οποίων δεν εκτέλεσαν δρομολόγια το 2020) να υφίστανται σαφώς χειρότερες επιπτώσεις. Συναφώς και ειδικότερα ως προς την ΑΤΤΙCΑ, η αξία των εισιτηρίων της μειώθηκε κατά το ήμισυ, με τη δραστηριότητα των ταχυπλών της να είναι ιδιαίτερα περιορισμένη.

19. Παρότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την ΙCΑΡ για την αξία της αγοράς το 2020 και ως εκ τούτου δεν μπορούν να εξαχθούν τα μερίδια για το 2020 κατ'αντιστοιχία αυτών του 2019, με βάση εκτιμήσεις στη μελέτη ΧRΤC_2020, το ποσοστό μείωσης της συνολικής αγοράς ανέρχεται στο 49%, ήτοι αν η αγορά ήταν 635 εκ. περίπου το 2019, το 2020 εκτιμάται στα 324 εκ. ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη την εκτίμηση αυτή για το σύνολο της αγοράς το 2020, εκτιμάται⁴⁹ ότι, το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙCΑ παρέμεινε σταθερό το 2020 σε σχέση με το 2019 ([35-45]%), με τα μερίδια των SEA JETS και GOLDEN να περιορίζονται [...] (από [10-15]% σε [5-10]% και από [5-10]% σε [0-5]% αντίστοιχα) και ως εκ τούτου να χάνουν την ανοδική πορεία που είχαν επιτύχει το 2018-2019, όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3: Σύγκριση αξίας εισιτηρίων 2019 - 2020 και μερίδια αγοράς

Εξέλιξη αξίας εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) και μερίδια αγοράς 2019 - 2020						
ΕΤΑΙΡΙΑ	Αξία Εισιτηρίων 2019 (€)	Αξία Εισιτηρίων 9μηνο 2020 (€)	Διαφορά (Ποσοστιαία μεταβολή)	Μερίδιο Αγοράς 2019	Εκτίμηση μεριδίου αγοράς 2020	Διαφορά (σε μονάδες)
ΑΤΤΙCΑ	[...]	[...]	[...]	[35-45]%	[35-45]%	[...]
SEA JET	[...]	[...]	[...]	[10-15]%	[5-10]%	[...]
MINOAN	[...]	[...]	[...]	[5-10]%	[5-10]%	[...]
GOLDEN	[...]	[...]	[...]	[5-10]%	[0-5]%	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[...]	[...]	[5-10]%	[5-10]%	[...]
FAST FERRIES	[...]	[...]	[...]	[0-5]%	[0-5]%	[...]
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[...]	[...]	[15-25]%	[25-35]%	[...]
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ	635.000.000	323.850.000	-49%	100%	100%	0

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών, ΙCΑΡ, ΧRΤC

⁴⁷ Βλ. υπ' αρ. 658/2018 απόφαση παρ. 246 σχετικά με τον στόλο των τριών πλοίων, καθώς και ιστοσελίδα www.goldenstarferries.gr.

⁴⁸ Σημειώνεται ότι του δωδεκαμήνου υπολείπονται οι μήνες Οκτώβριος, Νοέμβριος και Δεκέμβριος, ήτοι μήνες χωρίς μεγάλη κίνηση που δεν αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά το αποτέλεσμα, ειδικά δεδομένου ότι την εν λόγω περίοδο υπήρχαν περιορισμοί στις μετακινήσεις λόγω πανδημίας.

⁴⁹ Κατά την κρίση της παρούσας, δεν ήταν διαθέσιμα τα στοιχεία εισιτηρίων ανά σχετική αγορά (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για το έτος 2020 και ως εκ τούτου δεν δύναται να αποτυπωθούν ούτε να εκτιμηθούν τα μερίδια της ΑΤΤΙCΑ και των ανταγωνιστών αυτής, για καθένα από τα έτη της τριετούς διάρκειας των δεσμεύσεων ανά σχετική αγορά (βλ. και Παράρτημα ΙΙ της Εισήγησης).

20. Περαιτέρω, το σύνολο των εταιριών, στις οποίες απέστειλε αίτημα παροχής στοιχείων η ΓΔΑ, ανέφερε τις σημαντικές επιπτώσεις της πανδημίας στα πλάνα τους το 2020, αλλά και την αβεβαιότητα που δημιουργεί για τις εξελίξεις στα επιχειρηματικά πλάνα τους στο αμέσως προσεχές διάστημα. Επισημαίνεται ότι δεδομένων των συνθηκών της πανδημίας, και παρότι στην παρούσα ανάλυση τα στοιχεία (π.χ. μερίδια αγοράς) του έτους 2020 παρουσιάζονται και έχουν ληφθεί υπόψιν, δεν μπορούν από μόνα τους να θεωρηθούν ως ενδεικτικά τάσεων στην αγορά.

IV.3 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΡΙΤΟΥ - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗ

21. Σύμφωνα με την υπ' αρ. 658/2018 απόφαση, η ΑΤΤΙCΑ ανέλαβε δεσμεύσεις για επτά (7) νησιά των Κυκλάδων και συγκεκριμένα για μη αύξηση δρομολογίων από / προς Αττική και τα νησιά Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα, Αμοργό, Κουφονήσια και Σύρο⁵⁰. Η ΑΤΤΙCΑ ανέλαβε παρόμοια δέσμευση και για την Πάτμο, για την οποία ωστόσο υπάρχει και δέσμευση μη μείωσης δρομολογίων, η οποία δικαιολογείται από το μειωμένο εμπορικό ενδιαφέρον (σε σχέση με τις Κυκλάδες) σε συνδυασμό με την απόστασή της από την Αττική, η οποία καταρχήν συνάδει με την προσέγγιση μέσω συμβατικού (και όχι ταχύπλοου) πλοίου. Καθ' όλη τη διάρκεια των δεσμεύσεων και όπως προκύπτει από τις Εκθέσεις του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, η ΑΤΤΙCΑ τήρησε τις δεσμεύσεις περί μη αύξησης των δρομολογίων προς τα Νησιά των Δεσμεύσεων⁵¹.

22. Περαιτέρω, ως προς την ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή⁵² κατατέθηκαν από Τρίτο - Ανταγωνιστή ένα (1) αίτημα για το έτος 2018 και τέσσερα (4) για το έτος 2019, ενώ το 2020 δεν κατατέθηκε κανένα αίτημα, ενδεχομένως λόγω της πανδημίας και της συνακόλουθης μειωμένης ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές⁵³. Παρότι κατατέθηκαν συνολικά πέντε (5) αιτήματα, μόνο σε μια (1) περίπτωση ενεργοποιήθηκε ο Τρίτος - Ανταγωνιστής (με ταυτόχρονη αποδρομολόγηση πλοίου της ΑΤΤΙCΑ). Πιο συγκεκριμένα⁵⁴:

i. Στις 16.05.2018 κατατέθηκε αίτημα⁵⁵ από τη [...] ⁵⁶ για ενεργοποίηση της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο Αττική - Ίος - Θήρα για τη θερινή

⁵⁰ Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ότι τα νησιά Τήνος και Μύκονος, τα οποία παρουσιάζουν την υψηλότερη κίνηση μεταξύ των νησιών των Κυκλάδων δεν συμπεριλήφθηκαν στις δεσμεύσεις, καθώς το επίπεδο του ανταγωνισμού ήταν ήδη ιδιαίτερα έντονο.

⁵¹ Ομοίως και για τη δέσμευση της μη μείωσης (πλην ενός) δρομολογίων από / προς Αττική και Πάτμο.

⁵² Βλ. ανωτέρω παρ. 6 λεπτομέρειες για τα δρομολόγια και τις προϋποθέσεις για τον ορισμό μιας εταιρίας ως Τρίτου - Ανταγωνιστή.

⁵³ Υπενθυμίζεται ότι, όπως αναφέρεται και ανωτέρω (παρ. 20), το σύνολο των ανταγωνιστών, στους οποίους απευθύνθηκε η ΓΔΑ, ανέφερε τις σημαντικές επιπτώσεις της πανδημίας τόσο στα επιχειρηματικά τους σχέδια για το 2020, όσο και για το επόμενο χρονικό διάστημα, καθώς η πανδημία επηρεάζει τη δυνατότητα προγραμματισμού τους και την πληρότητα των δρομολογίων τους.

⁵⁴ Βλ. και σχετική Έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου υπ' αρ. 14/13.1.2021.

⁵⁵ Υπ' αρ. 263/16.5.2018.

⁵⁶ [...].

περίοδο 2018. [...] ⁵⁷ [...], δόθηκε η έγκριση της ΕΑ⁵⁸ για ενεργοποίηση των δεσμεύσεων στις 13.07.2018. Ωστόσο με επιστολή του στις 18.7.2018, ο Τρίτος - Ανταγωνιστής αναφέρει την αδυναμία δραστηριοποίησής του λόγω του «προχωρημένου» σταδίου της θερινής περιόδου (ήτοι ήταν ήδη Ιούλιος)⁵⁹.

ii. Στις 14.9.2018 κατατέθηκε αίτημα από [...] για ενεργοποίηση της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο Αττική - Ίος - Θήρα για τη θερινή περίοδο 2019⁶⁰. Δεδομένου ότι ο Τρίτος - Ανταγωνιστής δεν προσκόμισε στον Εντολοδόχο τα αιτούμενα στοιχεία εντός της ταχθείσας προθεσμίας, δόθηκε παράταση στον αιτούντα⁶¹ για την αποστολή των στοιχείων. Καθώς και η νέα προθεσμία παρήλθε άπρακτη, η ΕΑ αποφάσισε τη μη χορήγηση νέας παράτασης στον αιτούντα για την υποβολή των στοιχείων και την παροχή δυνατότητας σε αυτόν για κατάθεση νέου αιτήματος στο μέλλον⁶².

iii. Στις 14.09.2018 κατατέθηκε αίτημα από [...] για ενεργοποίηση της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο Αττική - Σύρος για τη θερινή περίοδο 2019⁶³, η εξέλιξη⁶⁴ του οποίου ήταν ταυτόσημη με την αντίστοιχη του ανωτέρω αναφερθέντος αιτήματος για το δρομολόγιο Αττική - Ίος - Θήρα.

iv. Στις 29.1.2019 κατατέθηκε αίτημα από τη SEAJETS για ενεργοποίηση της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο Αττική - Ίος - Θήρα για τη θερινή περίοδο 2019⁶⁵. Μετά την προσκόμιση όλων των απαραίτητων στοιχείων από τον αιτούντα και τη σχετική Έκθεση του Εντολοδόχου, στις 22.3.2019, η ΕΑ αποφάσισε την ενεργοποίηση των δεσμεύσεων⁶⁶. Σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις των Δεσμεύσεων, το αντίστοιχο πλοίο της ΑΤΤΙCΑ (Hellenic Highspeed) αποδρομολογήθηκε και το δρομολόγιο εκτελέστηκε από τη SEAJETS το καλοκαίρι του 2019 με το πλοίο TeraJet.

v. Στις 21.6.2019 κατατέθηκε αίτημα [...] για ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο Αττική - Πάρος - Νάξος - Κουφονήσια για τη θερινή περίοδο 2019⁶⁷. Στις 24.7.2019, η ΕΑ αποφάσισε την απόρριψη του αιτήματος ενεργοποίησης των δεσμεύσεων ως μη παραδεκτού [...] ⁶⁸, [...] ⁶⁹.

23. Εκ των ανωτέρω, προκύπτει ότι η ενεργοποίηση της εν λόγω δέσμευσης συναρτάται από αυστηρές προϋποθέσεις, την τήρηση των οποίων ελέγχει η ΕΑ, καθώς ο σκοπός της συνίσταται όχι μόνο στην απελευθέρωση «χώρου» για τους ανταγωνιστές της Ενιαίας Οντότητας, αλλά και στην εξυπηρέτηση των χρηστών της μεταφορικής υπηρεσίας⁷⁰.

⁵⁷ Βλ. ανωτέρω παρ. 6 περί ορισμού Τρίτου Ανταγωνιστή.

⁵⁸ Υπ' αρ. 430/13.7.2018.

⁵⁹ Υπ' αρ. 440/18.7.2018.

⁶⁰ Υπ' αρ. 534/17.9.2018.

⁶¹ Υπ' αρ. 568/28.9.2018.

⁶² Υπ' αρ. 757/15.11.2018.

⁶³ Υπ' αρ. 533/17.9.2018.

⁶⁴ Υπ' αρ. 758/15.11.2018.

⁶⁵ Υπ' αρ. 54/30.1.2019.

⁶⁶ Υπ' αρ. 201/22.3.2019.

⁶⁷ Υπ' αρ. 388/24.6.2019.

⁶⁸ Υπ' αρ. 470/25.7.2019.

⁶⁹ Βλ. την υπ' αρ. 470/25.7.2019 επιστολή.

⁷⁰ Βλ. και [...].

IV.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

24. Ο συνολικός αριθμός των εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών)⁷¹ έτους 2019 για τα δρομολόγια από / προς Αττική και καθένα από τα Νησιά των Δεσμεύσεων σε φθίνουσα κατάταξη παρουσιάζεται στον Πίνακα 4. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του εν λόγω πίνακα, τα νησιά Πάρος και Θήρα παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κίνηση με εισιτήρια της τάξεως των [...] χιλιάδων, ακολουθούμενα από τη Νάξο και τη Σύρο, με εισιτήρια περίπου [...] χιλιάδων για το έτος 2019. Τα εισιτήρια για τα νησιά Ίος, Αμοργός και Πάτμος είναι σαφώς λιγότερα, ενώ για το Κουφονήσι είναι μόλις [...] χιλ.

Πίνακας 4: Αριθμός Εισιτηρίων από / προς Αττική και Νησιά των Δεσμεύσεων

Από / προς Αττική και	Συνολικά εισιτήρια έτους 2019 (επιβατών, ΙΧ οχημάτων, φορτηγών) (φθίνουσα κατάταξη)
ΠΑΡΟ	[...]
ΘΗΡΑ	[...]
ΝΑΞΟ	[...]
ΣΥΡΟ	[...]
ΙΟ	[...]
ΑΜΟΡΓΟ	[...]
ΠΑΤΜΟ	[...]
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	[...]

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

25. Ως προς τις ανταγωνίστριες εταιρίες της ΑΤΤΙΚΑ και προκειμένου να αποδοθεί συνοπτικά η δραστηριοποίησή τους στον Πίνακα 5 αναφέρεται ο αριθμός των Νησιών των Δεσμεύσεων που καλύπτεται από καθέναν από τους ανταγωνιστές ανά σχετική αγορά.

Πίνακας 5: Δραστηριοποίηση ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων, ανά σχετική αγορά (στοιχεία έτους 2019)

Ανταγωνιστές	Αριθμός Νησιών των Δεσμεύσεων όπου δραστηριοποιείται ο ανταγωνιστής		
	Στη σχετική αγορά επιβατών	Στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων	Στη σχετική αγορά φορτηγών
SEA JET	7	5	0
GOLDEN	4	4	0
ZANTE	2	2	2
SEA SPEED	1	1	1
FAST	1	1	1
ANEK	1	1	1

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

26. Στη σχετική αγορά επιβατών, είναι προφανές, ότι η SEAJETS αποτελεί τον κυριότερο ανταγωνιστή της ΑΤΤΙΚΑ, καθώς καλύπτει τα 7 από τα 8 Νησιά των Δεσμεύσεων (πλην της Πάτμου, όπου η ΑΤΤΙΚΑ μονοπωλεί την αγορά). Ακολουθεί η GOLDEN, η οποία δραστηριοποιείται σε 4 Νησιά. Η ZANTE δραστηριοποιείται μόλις σε 2 Νησιά, ενώ οι λοιπές εταιρίες καλύπτουν 1 Νησί. Ειδικά για τη SEASPEED - η οποία ξεκίνησε δρομολόγια τον Δεκέμβριο 2019 - ο αριθμός των εισιτηρίων της το 2020 είναι σημαντικά υψηλότερος από τη FAST, αλλά και τις ZANTE και ANEK (οι οποίες καλύπτουν τα δρομολόγια μέσω Σύμβασης Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας, εφεξής και «ΣΔΥ»).

27. Στις σχετικές αγορές των ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες είναι σαφώς λιγότερες, λόγω της κάλυψης των δρομολογίων με ταχύπλοα πλοία, τα οποία σε κάθε περίπτωση δεν μεταφέρουν φορτηγά, ενώ δύναται να μην είναι καν οχηματαγωγά (βλ. ενδεικτικά την κάλυψη 2 Νησιών - Αμοργό και Κουφονήσια από τη SEAJETS με επιβατηγό και όχι επιβατηγό / οχηματαγωγό ταχύπλοο).

28. Στις επόμενες Ενότητες, ακολουθεί περιγραφή των ανταγωνιστικών συνθηκών, με τις δραστηριοποιούμενες εταιρίες, καθώς και τα μερίδια αγοράς ανά σχετική αγορά την τελευταία πενταετία⁷² σε καθένα από τα Νησιά των Δεσμεύσεων, αρχικά για τις Κυκλάδες και έπειτα για την Πάτμο. Αναλυτικότερα:

⁷¹ Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση των σχετικών υπηρεσιών, την παλαιότερη πρακτική της Επιτροπής Ανταγωνισμού (βλ. ενδεικτικά παρ. 194 της υπ' αρ. 658/2018 απόφασης της ΕΑ, αλλά και παλαιότερες υπό στοιχεία 227/III/2003, 355/V/2007, 427/V/2009) αποφάσεις ΕΑ, προκρίθηκε για τους σκοπούς της παρούσας ο κατ' όγκο υπολογισμός (αριθμός εισιτηρίων ανά σχετική αγορά) για την αποτύπωση της δύναμης της εκάστοτε εταιρίας εντός των σχετικών αγορών.

⁷² Για τα μερίδια ετών 2016 και 2017 βλ. απόφαση Δεσμεύσεων.

IV.4.1. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΥΡΟ

29. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.

Πίνακας 6: Μερίδια αγοράς στη Σύρο

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΣΥΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΣΥΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΣΥΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	100%	100%
SEAJETS	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2016	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017						
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	100%	100%
SEAJETS	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2017	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018						
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	100%	100%
SEAJETS	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2018	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%	100%	100%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[15-25]%	[10-15]%		
Σύνολο - 2019	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	100%	100%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

30. Ως προς τις σχετικές αγορές των επιβατών και ΙΧ οχημάτων, από τα στοιχεία προκύπτει ότι προ της εξαγοράς της HSW από την ΑΤΤΙΚΑ (διετία 2016-2017), αλλά και το 2018, δεν υπήρχε ανταγωνισμός στην αγορά⁷³. Τη διετία 2019 - 2020, η SEAJETS δραστηριοποιήθηκε στη Σύρο και με το World Champion Jet - το οποίο, κατά δήλωση της εταιρίας⁷⁴ είναι «το μοναδικό ταχύπλοο με ρεκόρ Γκίνες» και εκτελεί το δρομολόγιο σε 2 ώρες - αποσπώντας μερίδιο της τάξεως του [10-15]% για το 2019, ενώ το μερίδιό της μειώθηκε στο [5-10]% ή λίγο χαμηλότερα για το 2020. Ως εκ τούτου, το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ στις σχετικές αγορές των επιβατών και ΙΧ οχημάτων είναι κατ' ελάχιστο [75-85]% για την εξεταζόμενη περίοδο.

31. Τέλος, η ΑΤΤΙΚΑ είναι η μοναδική εταιρία η οποία δραστηριοποιείται στη Σύρο με συμβατικό πλοίο στο σύνολο της εξεταζόμενης πενταετίας, οπότε διατηρεί το μονοπώλιο στη σχετική αγορά των φορτηγών.

IV.4.2 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟ

32. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 7.

Πίνακας 7: Μερίδια αγοράς στην Πάρο

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%

⁷³ Η SEAJETS εκτελεί ενδοκυκλαδικό δρομολόγιο (σύνδεση Σύρου με λοιπές Κυκλάδες) στα πλαίσια ΣΔΥ, το οποίο (σε μη επιδοτούμενο τμήμα του) περιλαμβάνει και σύνδεση της Σύρου με Λαύριο. Η Σύμβαση, που ήταν ενεργή από τον Σεπτέμβριο 2018 έληξε 28.2.2021.

⁷⁴ Βλ. Ανακοίνωση στην ιστοσελίδα της εταιρίας στις 2.6.2019.

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ- ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
SEAJETS	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο - 2016	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	100%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	
Σύνολο - 2017	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	100%	100%
SEAJETS	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2018	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	100%	100%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%		
GOLDEN	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2019	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	100%	100%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%		
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

33. Από τα στοιχεία του Πίνακα 7 προκύπτει ότι στις σχετικές αγορές των επιβατών και των οχημάτων, η ΑΤΤΙΚΑ τόσο πριν όσο και μετά τη συγκέντρωση διαθέτει πολύ υψηλά μερίδια της τάξεως [85-95]% ή ακόμα υψηλότερα στα δρομολόγια από / προς Αττική και Πάρο, με εξαίρεση το έτος 2019, οπότε το μερίδιό της μειώνεται στο [75-85]%, με τη SEAJETS να καταφέρνει να αποσπάσει ένα μερίδιο της τάξεως του [15-25]% (από [0-5]% το 2018, ήτοι [...] σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά). Όπως προαναφέρθηκε, η SEAJETS προσέγγισε την Πάρο το έτος 2019 και με το ταχύπλοο οχηματαγωγό TeraJet⁷⁵. Το μερίδιο που απέσπασε με το εν λόγω δρομολόγιο ήταν της τάξεως του [10-15]% στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων. Περαιτέρω, η παρουσία της GOLDEN καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο είναι περιορισμένη ([...]μερίδια)⁷⁶, με το υψηλότερο μερίδιό της ([5-10]% στη σχετική αγορά των επιβατών) να καταγράφεται το 2019.

IV.4.3 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΝΑΞΟ

34. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 8.

⁷⁵ Το εν λόγω ταχύπλοο εκτέλεσε το καλοκαίρι του 2019 το δρομολόγιο Αττική - Πάρος - Ίος - Θήρα. Κατά το σκέλος που αφορά στην Ίο και Θήρα, το εν λόγω ταχύπλοο δρομολογήθηκε στα πλαίσια της ενεργοποίησης της δέσμευσης της εφόρου για είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή για την Ίο και Θήρα. Η προσέγγιση στην Πάρο δεν αφορά σε ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή, αλλά σε επιλογή της SEAJETS, καθώς το αρχικό δρομολόγιο της ΑΤΤΙΚΑ προσέγγιζε πριν την Ίο - Θήρα τη Σίφνο (ήτοι νησί που δεν ανήκει στα Νησιά των Δεσμεύσεων), ενώ η SEAJETS επέλεξε να προσεγγίζει αντί της Σίφνου την Πάρο.

⁷⁶ Παρότι η GOLDEN προσεγγίζει το νησί και με συμβατικό πλοίο, ουσιαστικά δεν δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά των φορτηγών (με τον αριθμό εισιτηρίων κατ' έτος να υπολείπονται του [...] [...]).

Πίνακας 8: Μεριδία αγοράς στη Νάξο

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΝΑΞΟΣ	ΝΑΞΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΝΑΞΟΣ	ΝΑΞΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ	ΝΑΞΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[95-100]%	[95-100]%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		[0-5]%
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
FAST	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο - 2016	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[95-100]%	[95-100]%
SEAJETS	[10-15]%	[15-25]%	[15-25]%	[10-15]%		
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
FAST	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο - 2017	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[75-85]%	[95-100]%	[95-100]%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%		
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
FAST	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο - 2018	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[65-75]%	[75-85]%	[75-85]%	100%	100%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%		
GOLDEN	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		
FAST	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2019	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	100%	100%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

35. Στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων στη Νάξο, η ΑΤΤΙΚΑ τόσο πριν όσο και μετά τη συγκέντρωση διαθέτει σημαντικά υψηλά μερίδια (από [75-85]% έως [85-95]%), ενώ μονοπωλεί τη σχετική αγορά φορτηγών. Το χαμηλότερο μερίδιο της εξεταζόμενης περιόδου στο σύνολο των σχετικών αγορών καταγράφεται στο ύψος του [75-85]% (στοιχεία έτους 2019) για την αγορά των επιβατών, καθώς η SEAJETS πλησιάζει μερίδιο της τάξης του [10-15]% και η GOLDEN καταφέρνει για [...] να ξεπεράσει το [5-10]%. Τέλος, η παρουσία της FAST καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο είναι περιορισμένη ([...] μερίδια).

IV.4.4 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΜΟΡΓΟ

36. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 9.

Πίνακας 9: Μεριδία αγοράς στην Αμοργό

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[95-100]%	[95-100]%	100%	100%	100%	100%

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΤΤΙΚΗ
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[75-85]%	100%	100%	100%	100%
SEAJETS	[15-25]%	[15-25]%				
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

39. Από τα στοιχεία του Πίνακα 10 προκύπτει ότι η ΑΤΤΙΚΑ τόσο πριν όσο και μετά τη συγκέντρωση και έως το έτος 2019 ουσιαστικά μονοπωλεί τα δρομολόγια από / προς Αττική και Κουφονήσια. Ως προς το 2020, αυξάνεται σημαντικά το μερίδιο [...] φτάνοντας στο [15-25]%. Κατά δήλωση της ίδιας,[...].

IV.4.6 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΗΡΑ

40. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 11.

Πίνακας 11: Μερίδια αγοράς στη Θήρα

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%	[85-95]%	[65-75]%	[65-75]%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[0-5]%	[0-5]%		[0-5]%
ΑΝΕΚ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[25-35]%	[25-35]%
ΖΑΝΤΕ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Σύνολο - 2016	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[65-75]%	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%	[75-85]%
SEAJETS	[15-25]%	[15-25]%	[0-5]%	[5-10]%		
ΑΝΕΚ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[15-25]%	[10-15]%
ΖΑΝΤΕ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
GOLDEN	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2017	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018						
ΑΤΤΙΚΑ	[65-75]%	[65-75]%	[85-95]%	[85-95]%	[65-75]%	[55-65]%
SEAJETS	[15-25]%	[15-25]%	[5-10]%	[5-10]%		
ΑΝΕΚ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[25-35]%	[25-35]%
ΖΑΝΤΕ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%
GOLDEN	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2018	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019						
ΑΤΤΙΚΑ	[55-65]%	[55-65]%	[75-85]%	[75-85]%	[55-65]%	[45-55]%
SEAJETS	[25-35]%	[25-35]%	[10-15]%	[10-15]%		
ΑΝΕΚ	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[15-25]%	[25-35]%

ΕΤΑΙΡΙΑ / έτος	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΘΗΡΑ	ΘΗΡΑ - ΑΤΤΙΚΗ
ZANTE	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[15-25]%	[15-25]%
GOLDEN	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%		
Σύνολο - 2019	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[65-75]%	[65-75]%	[75-85]%	[65-75]%	[35-45]%	[45-55]%
SEAJETS	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%	[5-10]%		
ANEK	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[15-25]%	[15-25]%
ZANTE	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[10-15]%	[10-15]%
SEASPEED	[10-15]%	[10-15]%	[10-150]%	[10-15]%	[15-25]%	[15-25]%
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

41. Στη σχετική αγορά επιβατών, τα έτη 2016-2017, προ της συγκέντρωσης, η ΑΤΤΙΚΑ διατηρούσε ένα μέσο μερίδιο της τάξεως του [75-85]%, ακολουθούμενη από τη SEAJETS με ένα μέσο μερίδιο της τάξεως του [15-25]%. Το 2018, η κατάσταση οριακά μεταβάλλεται, με τα μερίδια για ΑΤΤΙΚΑ και SEAJETS να διαμορφώνονται σε [65-75]% και [15-25]% αντίστοιχα. Αντίθετα, το 2019, η ΑΤΤΙΚΑ χάνει πάνω από [0-5] μονάδες, τις οποίες καρπώνεται η SEAJETS, η οποία φτάνει το [25-35]% περίπου στους επιβάτες. Συγκεκριμένα, με την ενεργοποίηση του Τρίτου - Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο από / προς Αττική και Ίο - Θήρα (βλ. ανωτέρω ενότητα IV.3), η SEAJETS με το TeraJet (το οποίο οδήγησε στην αποδρομολόγηση του Hellenic Highspeed της ΑΤΤΙΚΑ) αποσπά μερίδιο της τάξεως του [10-15]% στους επιβάτες. Ενδεικτικά, τον Ιούλιο 2018 η ΑΤΤΙΚΑ πραγματοποίησε περίπου 100 δρομολόγια προς τη Θήρα⁷⁷, εκ των οποίων τα 30 με το Hellenic Highspeed (ήτοι ένα ημερησίως) και τα υπόλοιπα με συμβατικά πλοία. Αντίθετα, το 2019, εξαιτίας της ενεργοποίησης της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, η ΑΤΤΙΚΑ περιορίστηκε στα 70 δρομολόγια με συμβατικά πλοία. Το 2020 το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ παραμένει σε υψηλά επίπεδα, άνω του [65-75]%. Λόγω των ειδικών συνθηκών της πανδημίας, η οποία επηρέασε δυσμενώς τις εταιρίες με τα ταχύπλοα πλοία, το μερίδιο της SEAJETS συρρικνώνεται στο [5-10]% περίπου. Καθ' όλη τη διάρκεια της ερευνώμενης περιόδου, οι ZANTE και ANEK, εκτελούν τα δρομολόγια προς Θήρα στα πλαίσια ΣΔΥ⁷⁸, αποσπώντας χαμηλά μερίδια⁷⁹, ενώ παράλληλα η GOLDEN, όταν δραστηριοποιείται, καταγράφει [...] μερίδια. Τέλος, στην αγορά της Θήρας, ήδη από τον Δεκέμβριο 2019 δραστηριοποιείται μια νέα εταιρία, η SEASPEED⁸⁰, η οποία προσεγγίζει το λιμάνι με συμβατικό πλοίο, εκτελώντας το δρομολόγιο της προς Κρήτη, αποσπώντας μερίδιο [10-15]%.

42. Στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων, η ΑΤΤΙΚΑ διατηρεί υψηλά μερίδια, της τάξεως του [75-85]% ή υψηλότερα καθ' όλη τη διάρκεια της ερευνώμενης περιόδου. Η SEAJETS το 2019 καταφέρνει για τη συγκεκριμένη αγορά να αποκτήσει μερίδιο της τάξεως του [10-15]% (εκ των οποίων το [10-15]% λόγω της ενεργοποίησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή).

43. Στη σχετική αγορά φορτηγών⁸¹, το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ βαίνει μειούμενο την τριετία 2018-2020, και διαμορφώνεται περίπου σε [55-75]%, [45-65]% και [35-55]%. Η ZANTE παρουσιάζει σημαντική άνοδο και μεγάλη διακύμανση μεριδίου, με εύρος από [0-5]% (έτος 2017, προ εξαγοράς και δεσμεύσεων) έως [15-25]% (Θήρα - Αττική, έτος 2019). Κατά δήλωση της εταιρίας, στην αύξηση του μεριδίου αγοράς της στα φορτηγά συνέβαλε η μη αύξηση δρομολογίων της ΑΤΤΙΚΑ. Περαιτέρω, η ΑΤΤΙΚΑ δεχόταν και εξακολουθεί να δέχεται ανταγωνιστικές πιέσεις από την ANEK, με μέσο μερίδιο πριν την εξαγορά στο [15-25]%, το οποίο αυξάνεται κατά [0-5] περίπου ποσοστιαίες μονάδες την τριετία 2018-2020. Τέλος, όπως προαναφέρθηκε, στην αγορά εισήλθε με συμβατικό πλοίο η SEASPEED, η οποία απέσπασε μερίδιο της τάξεως του [15-25]% το 2020.

IV.4.7 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΟ

44. Οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και τα μερίδια αγοράς τους την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στον Πίνακα 12.

⁷⁷ Βλ. σχετική Έκθεση Εντολοδόχου για τον Ιούλιο 2019.

⁷⁸ Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Υπουργείου, οι Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας έληξαν 28.02.2021. [...]

⁷⁹ Στα πλαίσια των εν λόγω Συμβάσεων, τα πλοία συνήθως προσεγγίζουν πολλά νησιά και κατά κανόνα η διάρκεια των ταξιδιών είναι μεγάλη, γεγονός που δύναται να αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα επιλογής δρομολογίου για τους επιβάτες, ενώ οι εταιρίες δεν έχουν την επιχειρηματική δυνατότητα να παρεκκλίνουν του δρομολογίου μέσω π.χ. αλλαγής δρομολογίου.

⁸⁰ Λόγω της έναρξης των δρομολογίων τον Δεκέμβριο 2019, ο αριθμός εισιτηρίων για το έτος 2019 είναι ιδιαίτερα περιορισμένος και ως εκ τούτου η δραστηριοποίηση κρίνεται ως αμελητέα.

⁸¹ Αν και η GOLDEN προσέγγιζε τη Θήρα και με συμβατικό πλοίο, ουσιαστικά δεν δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά των φορτηγών.

Πίνακας 12: Μεριδία αγοράς στην Ίο

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΤΤΙΚΗ - ΙΟΣ	ΙΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΙΟΣ	ΙΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΙΟΣ	ΙΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016						
ΑΤΤΙΚΑ	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[95-100]%	[45-55]%	[35-45]%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%		
ZANTE	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[45-55]%	[55-65]%
Σύνολο - 2016	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017						
ΑΤΤΙΚΑ	[75-85]%	[65-75]%	[85-95]%	[75-85]%	[45-55]%	[45-55]%
SEAJETS	[10-15]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%		
ZANTE	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[45-55]%	[45-55]%
GOLDEN	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%		
Σύνολο - 2017	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018						
ΑΤΤΙΚΑ	[55-65]%	[65-75]%	[75-85]%	[85-95]%	[45-55]%	[45-55]%
SEAJETS	[5-10]%	[5-10]%				
ZANTE	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[45-55]%	[45-55]%
GOLDEN	[25-35]%	[15-25]%	[15-25]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2018	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019						
ΑΤΤΙΚΑ	[15-25]%	[25-35]%	[35-45]%	[35-45]%	[25-35]%	[25-35]%
SEAJETS	[45-55]%	[35-45]%	[45-55]%	[45-55]%		
ZANTE	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[65-75]%	[65-75]%
GOLDEN	[15-25]%	[15-25]%	[5-10]%	[5-10]%		
Σύνολο - 2019	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020						
ΑΤΤΙΚΑ	[35-45]%	[35-45]%	[45-55]%	[35-45]%	[10-15]%	[10-15]%
SEAJETS	[45-55]%	[45-55]%	[35-45]%	[35-45]%		
ZANTE	[5-10]%	[10-15]%	[10-15]%	[10-15]%	[85-95]%	[85-95]%
Σύνολο - 2020	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

45. Στη σχετική αγορά επιβατών, προ της συγκέντρωσης, η ΑΤΤΙΚΑ διατηρούσε ένα υψηλό μερίδιο της τάξεως του [65-85]% (στοιχεία έτους 2017). Το 2018, το μερίδιό της στο δρομολόγιο Αττική - Ίος μειώθηκε κατά [10-15] ποσοστιαίες μονάδες ενώ αντίθετα, στο αντίστροφο δρομολόγιο Ίος - Αττική παρέμεινε σταθερό. Ο λόγος σχετίζεται με τη δραστηριοποίηση της ανταγωνίστριας GOLDEN, η οποία στο δρομολόγιο από Αττική προσέγγιζε την Ίο τόσο με συμβατικό πλοίο (στη διαδρομή του προς Κρήτη) όσο και με ένα ταχύπλοο (Super runner), όμως το αντίστροφο δρομολόγιο εκτελούνταν μόνο από ένα πλοίο (το ταχύπλοο). Ως εκ τούτου τα μερίδια της GOLDEN διαμορφώνονται σε [25-35]% και [15-25]% αντίστοιχα. Το 2019, η ΑΤΤΙΚΑ παρουσιάζει εντονότερη πτώση μεριδίου, το οποίο μειώνεται κατά [35-45] περίπου μονάδες και περιορίζεται στο [15-25]%. Η εν λόγω πτώση σχετίζεται, τόσο με την ενεργοποίηση του Τρίτου - Ανταγωνιστή, όσο και με επιχειρηματική απόφαση της ΑΤΤΙΚΑ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η εταιρία την καλοκαιρινή περίοδο του 2018 προσέγγιζε καθημερινά την Ίο συνήθως με 3 δρομολόγια, ένα με συμβατικό πλοίο, ένα με ταχύπλοο οχηματαγωγό (το Hellenic Highspeed από Πειραιά) και ένα με ταχύπλοο επιβατηγό (από Ραφήνα). Αντίθετα, την καλοκαιρινή περίοδο του 2019, λόγω δραστηριοποίησης στο δρομολόγιο της SEAJETS, ως Τρίτου - Ανταγωνιστή, η εταιρία απέσυρε υποχρεωτικά το Hellenic Highspeed, ενώ παράλληλα με δική της πρωτοβουλία αποφάσισε τη διακοπή του δρομολογίου με το ταχύπλοο επιβατηγό, με αποτέλεσμα τα δρομολόγια της να περιοριστούν στο 1/3 περίπου. Ως εκ τούτου, το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ περιορίζεται στο [15-35]%

περίπου, με τη SEAJETS να καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην αγορά, με μερίδιο της τάξεως του [35-55]% (εκ των οποίων οι [35-45] μονάδες σχετίζονται με το ταχύπλοο που δρομολογήθηκε ως «Τρίτος - Ανταγωνιστής»). Παράλληλα, η GOLDEN διατηρεί το 2019 μερίδιο της τάξεως του [15-25]%. Τέλος, το 2020 η GOLDEN δεν δραστηριοποιείται, με το μερίδιό της να καρπώνεται κυρίως η ΑΤΤΙΚΑ, η οποία προσεγγίζει το νησί με συμβατικό και με ταχύπλοο οχηματαγωγό (Hellenic Highspeed), παραμένοντας στη δεύτερη θέση. Καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, στην αγορά δραστηριοποιείται, με [...] κυρίως μερίδια και η ΖΑΝΤΕ, μέσω ΣΔΥ⁸². Οι προαναφερόμενες τάσεις αποτυπώνονται και στη σχετική αγορά των ΙΧ οχημάτων, με τα μερίδια της ΑΤΤΙΚΑ την τελευταία τριετία να διαμορφώνονται σε [75-85]%, [35-45]% και [45-55]% αντίστοιχα.

46. Ως προς τη σχετική αγορά φορτηγών⁸³, προ της συγκέντρωσης, αλλά και το 2018 η ΑΤΤΙΚΑ διατηρούσε ένα μερίδιο περίπου [45-55]%, ήτοι παρόμοιο με την ανταγωνίστριά της ΖΑΝΤΕ (η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά εναλλάξ⁸⁴ με δύο πλοία, τα Δ.ΣΟΛΩΜΟΣ και Α.ΚΟΡΑΗΣ). Ωστόσο, το 2019⁸⁵ και το 2020, το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ μειώθηκε αισθητά και διαμορφώθηκε στο [25-35]% και [10-15]% αντίστοιχα, με τη ΖΑΝΤΕ να κατακτά την ηγετική θέση στην αγορά και μάλιστα με μεγάλη διαφορά. Η ΖΑΝΤΕ αναγνωρίζει, ότι [...].

IV.4.8 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΤΜΟ

47. Η ΑΤΤΙΚΑ ήταν και παραμένει η μοναδική ακτοπλοϊκή εταιρία που συνδέει την Αττική με την Πάτμο, όπως προκύπτει και από τον Πίνακα 13. Η σύνδεση πραγματοποιείται με συμβατικό πλοίο και έχει σαφώς μεγαλύτερη διάρκεια (σε σχέση με τα ταξίδια στις Κυκλάδες).

Πίνακας 13: Μερίδια αγοράς στην Πάτμο

ΕΤΟΣ	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
		ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΤΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΤΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΤΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ - ΑΤΤΙΚΗ
2016	ΑΤΤΙΚΑ	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2017	ΑΤΤΙΚΑ	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2018	ΑΤΤΙΚΑ	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019	ΑΤΤΙΚΑ	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020	ΑΤΤΙΚΑ	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

48. Από την έρευνα της Υπηρεσίας, δεν προέκυψε ενδιαφέρον για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου νησιού από τους ανταγωνιστές της ΑΤΤΙΚΑ και ως εκ τούτου πιθανολογείται ότι η μονοπωλιακή δύναμη της ΑΤΤΙΚΑ για το νησί της Πάτμου δεν αναμένεται να μειωθεί στο άμεσο μέλλον.

V ΑΠΟΦΕΙΣ ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

V.1 ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ Ή ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΤΡΙΕΤΙΑ

49. Στο πλαίσιο της έρευνάς της, η ΓΔΑ απέστειλε ερώτημα προς την ΑΤΤΙΚΑ και τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις της, εάν αναμένουν εισόδο νέων ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων μέσα στην επόμενη τριετία (2021-2023), καθώς και αν σκοπεύουν να επεκτείνουν ή να διακόψουν τυχόν δραστηριοποίησή τους σε κάποιο από τα Νησιά των Δεσμεύσεων την επόμενη τριετία. Οι απαντήσεις των εταιριών συνοψίζονται ως ακολούθως:

V.1.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ

50. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΑ, την αμέσως προσηχή περίοδο 2021-2023, αναμένεται α) εισόδος της FAST στα νησιά Σύρο⁸⁶, Νάξο και Θήρα με νεοαποκτηθέν επιβατηγό / οχηματαγωγό ταχύπλοο πλοίο, β) εισόδος της MINOAN στη γραμμή Αττική - Σύρο - Πάρο - Νάξο - Θήρα με επιβατηγό / οχηματαγωγό ταχύπλοο πλοίο, γ) δρομολόγηση επιπλέον πλοίων από Αττική από την εταιρία SEAJETS και δ) ενίσχυση των δρομολογίων των ταχύπλων πλοίων της από την εταιρία GOLDEN. Ως εκ τούτου, η εταιρία εκτιμά ότι «ο ανταγωνισμός στις συνδέσεις βαίνει ολοένα αυξανόμενος και οι καταναλωτές / χρήστες της μεταφορικής υπηρεσίας έχουν ολοένα περισσότερες εναλλακτικές δυνατότητες επιλογής μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιριών που εξυπηρετούν τα Νησιά των Δεσμεύσεων (σε σχέση με τις συνθήκες που επικρατούσαν κατά το χρόνο λήψης της υπ' αρ. 658/2018 απόφασης, βάσει των οποίων προτάθηκαν και ελήφθησαν οι υπό συζήτηση δεσμεύσεις από την Εταιρεία)⁸⁷.

⁸² Κατά δήλωση της εταιρίας, την περίοδο Ιουλίου - Αυγούστου 2018 και 2019 προσέγγισε την Ίο με περιορισμένο αριθμό ελεύθερων δρομολογίων [...] αντίστοιχα).

⁸³ Αν και το 2018 η GOLDEN προσέγγιζε την Ίο και με συμβατικό πλοίο, ουσιαστικά δεν δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά των φορτηγών.

⁸⁴ Τα συμβατικά πλοία είναι κατά δήλωση της εταιρίας «εναλλασσόμενα μεταξύ τους, στα πλαίσια πραγματοποίησης επισκευών, ακινησιών κ.λπ.».

⁸⁵ Σημειώνεται ότι ο συνολικός απόλυτος αριθμός των εισιτηρίων φορτηγών από/προς Αττική και Ίο το 2019 ήταν μειωμένος σε σχέση με το 2018 κατά [...] %.

⁸⁶ Πρβλ. ωστόσο την απάντηση της [...] σχετικά με τα εξυπηρετούμενα νησιά [...] (παρ. 55).

⁸⁷ Βλ. και υπόμνημα, παρ. 13.

Υ.1.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ⁸⁸

51. Η [...] εκτιμά ότι όχι μόνο δεν θα υπάρξει εισόδος νέων ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων, λόγω του μεγέθους της ΑΤΤΙΣΑ και της πανδημίας, αλλά πιθανολογείται ότι θα υπάρξει τελικά αποχώρηση κάποιων μικρών εταιριών (όπως εξάλλου συνέβη και το 2020 σε συγκεκριμένα δρομολόγια), ειδικά λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μικρές ακτοπλοϊκές εταιρίες διαθέτουν μειωμένη πρόσβαση σε μέτρα στήριξης, δάνεια κ.λπ. Η πρόθεση της εταιρίας [...].

52. Η [...] εκτιμά ότι τυχόν αύξηση της ζήτησης στα Νησιά των Δεσμεύσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε «έλευση και νέων ανταγωνιστών, αλλά με τα υπάρχοντα δεδομένα δεν είμαστε σε θέση να το προβλέψουμε». Η πρόθεση της εταιρίας [...].

53. Η [...] εκτιμά ότι την επόμενη τριετία είναι «πολύ δύσκολο έως αδύνατον να υπάρξει εισόδος νέου ανταγωνιστή στα Νησιά των Δεσμεύσεων», ειδικά με συμβατικό πλοίο, εξαιτίας α) της οικονομικής κρίσης της τελευταίας δεκαετίας που έχει επηρεάσει αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιριών, β) της έντονης εποχικότητας του μεταφορικού έργου και γ) την αβεβαιότητα και τις συνέπειες της πανδημίας. Ως προς τη δραστηριοποίηση της ίδιας της [...], η εταιρία αναφέρει ότι [...].

54. Η [...] εκτιμά ότι «υπάρχει η πιθανότητα εισόδου ανταγωνίστριας εταιρείας υπό την προϋπόθεση τήρησης των δεσμεύσεων» (βλ. και κατωτέρω παρ. 65, όπου η εταιρία επιχειρηματολογεί υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων), ενώ λόγω της τρέχουσας συγκυρίας (COVID-19), η ίδια εκτιμά ότι [...].

55. Η [...] εκτιμά γενικά ότι θα υπάρξει εισόδος ανταγωνιστών την επόμενη τριετία στα Νησιά των Δεσμεύσεων, χωρίς ωστόσο να προβεί σε συγκεκριμένη «πρόβλεψη», καθώς «θα ήταν παρακινδυνευμένη, λαμβάνοντας υπόψη την αβεβαιότητα που έχει δημιουργήσει η πανδημία του COVID-19». Η ίδια προτίθεται να [...].

56. Η [...] εκτιμά ότι θα υπάρξει εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στα Νησιά των Δεσμεύσεων⁸⁹, όπως προκύπτει από την προσθήκη του ταχύπλοου της FAST, την δραστηριοποίηση της SEASPEED και ενίσχυσης δρομολογίων εταιριών, όπως στις περιπτώσεις των εταιριών GOLDEN και SEAJETS. Η εταιρία επιθυμεί να [...]⁹⁰.

57. Η [...] δήλωσε ότι το 2018-2019 δεν δραστηριοποιήθηκε στα Νησιά των Δεσμεύσεων και συνεπώς δεν έχει επαρκή πληροφόρηση περί εισόδου άλλων ανταγωνιστών σε αυτά, ενώ για το 2021 [...] ⁹¹. Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ωστόσο ότι κατά την έρευνα της ΓΔΑ πριν την έκδοση της υπ' αρ. 658/2018 απόφασης ΕΑ και σε αντίστοιχη ερώτηση της Υπηρεσίας προς τη [...] ⁹² [...].

⁸⁸ Οι αναφορές στην παρούσα ενότητα προέρχονται από τις σχετικές απαντητικές επιστολές.

⁸⁹ [...].

⁹⁰ [...].

⁹¹ Σύμφωνα με τις υπ' αρ. 234/12.1.2021 και 755/27.1.2021 επιστολές του Υπουργείου.

⁹² Βλ. υπ' αρ. 658/2018 απόφαση ΕΑ, παρ. 285.

58. Τέλος, το Υπουργείο, απαντώντας σε ερώτηση της ΓΔΑ επιβεβαίωσε ότι δεν υπάρχουν άλλες εταιρίες (πέραν των αναφερόμενων στην παρούσα ανάλυση) οι οποίες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον, στα πλαίσια ελεύθερης δρομολόγησης, να προσεγγίσουν τα Νησιά των Δεσμεύσεων το 2021⁹³.

Υ.2 ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΥΧΟΝ ΑΡΣΗΣ Ή ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ

59. Σε ερώτηση της ΓΔΑ για την αξιολόγηση της εφαρμογής των Δεσμεύσεων Β1-Β3 κατά το σκέλος που αφορούν i) στη μη αύξηση του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων από την ΑΤΤΙΣΑ (σε σχέση με τα αντίστοιχα του έτους 2017-2018 στα Νησιά των Δεσμεύσεων) και ii) στην είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή στα Νησιά των Δεσμεύσεων⁹⁴, οι απόψεις των εταιριών που δραστηριοποιούνται στις σχετικές αγορές έχουν ως εξής:⁹⁵

Υ.2.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΣΑ

60. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙΣΑ, η μη αύξηση του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων της βελτίωσε τον ανταγωνισμό στην αγορά. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι τη διετία 2018-2019, «παρατηρείται αύξηση της κίνησης των ανταγωνιστών σε ορισμένα τουλάχιστον από τα Νησιά των Δεσμεύσεων, λόγω αύξησης δρομολογίων αλλά και λόγω δρομολόγησης νέων, μεγαλύτερων σε χωρητικότητα, πλοίων (π.χ. το πλοίο TeraJet της SEAJET και το πλοίο Super Express της GOLDEN STAR). Η αύξηση αυτή (η οποία στην περίπτωση της SEAJET εκτιμάται ότι ανήλθε σε περίπου 50% όσον αφορά στα νησιά Πάρος-Νάξος - Θήρα) συνδέεται με τον κατά τα ως άνω περιορισμό αύξησης των δρομολογίων της Εταιρείας και, στο πλαίσιο αυτό, η δέσμευση αυτή λειτούργησε αποτελεσματικά υπό την έννοια ότι οδήγησε σε απελευθέρωση χώρου για τους ανταγωνιστές».⁹⁶ Σύμφωνα μάλιστα με τις εκτιμήσεις της, παρατηρείται κατά κανόνα πτώση των μεριδίων αγοράς της εταιρίας στα Νησιά των Δεσμεύσεων

⁹³ Για λόγους πληρότητας επισημαίνεται ότι από τα προσκομισθέντα στοιχεία που αφορούν στις Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας, προκύπτει ότι στην εν εξελίξει προκήρυξη για ενδοκυκλαδικά δρομολόγια (σύνδεση Σύρου με λοιπά νησιά των Κυκλάδων), που περιλαμβάνει και προσέγγιση από/προς Αττική (Λαύριο) και Σύρο, η εταιρία «Αξιόκερσα Ν.Ε.» (με το πλοίο ΣΑΟ-ΝΗΣΟΣ) έχει καταθέσει προσφορά. Βλ. και www.naxostimes.gr (20.11.2020) όπου αναφέρει σχετικά με την SAOS Ferries «Η συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή εταιρεία, που επί 20 χρόνια εξυπηρετούσε την σύνδεση της Σαμοθράκης με την Αλεξανδρούπολη έρχεται στις Κυκλάδες και αναλαμβάνει ενδοκυκλαδικά δρομολόγια που μέχρι σήμερα έκανε η SEA JETS». [...].

⁹⁴ Το ερώτημα είχε τα ακόλουθα υποερωτήματα: «α) ήταν αποτελεσματική για την εταιρία σας, τους χρήστες της μεταφορικής υπηρεσίας και την αγορά γενικότερα και ότι συνέβαλε στη διατήρηση ή / και βελτίωση του ανταγωνισμού στην αγορά ή όχι; ... β) εκτιμάτε ότι ενδεχόμενη παράτασή της θα βοηθούσε στη βελτίωση του ανταγωνισμού στην αγορά; ... και γ) θεωρείτε ότι ενδεχόμενη άρση της θα δυσχέραινε τη δυνατότητα εισόδου σας ή / και θα επηρέαζε αρνητικά το μερίδιο αγοράς σας στα δρομολόγια των Νησιών των Δεσμεύσεων».

⁹⁵ Η MINOAN αναφέρει ότι δεν μπορεί να αξιολογήσει τις δεσμεύσεις, καθώς δεν έχει επαρκή πληροφόρηση, δεδομένου ότι δεν δραστηριοποιήθηκε στα Νησιά των Δεσμεύσεων την περίοδο 2018-2020.

⁹⁶ Βλ. την υπ' αρ. 10374/4.12.2020 επιστολή της εταιρίας.

ων ειδικά όσον αφορά στην αγορά μεταφοράς επιβατών, σε αντίθεση με τις αγορές μεταφοράς ΙΧ και φορτηγών όπου η μείωση είναι περιορισμένη ή/και παρατηρείται ελαφρά αύξηση⁹⁷.

61. Ως προς το ενδεχόμενο τυχόν παράτασης της δέσμευσης περί της συχνότητας των δρομολογίων, η ΑΤΤΙCΑ καταρχήν εκτιμά ότι «η παράταση της δέσμευσης αυτής δεν καθίσταται καταρχάς απαραίτητη, υπό την έννοια ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στις εξεταζόμενες αγορές έχουν σήμερα βελτιωθεί»⁹⁸. Ωστόσο, αναγνωρίζοντας την επίπτωση της εν λόγω δέσμευσης στις ανταγωνιστικές συνθήκες, προτίθεται να την επεκτείνει για έναν ακόμα χρόνο⁹⁹. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι «[a] ποδεχόμενη... ότι η μη αύξηση των δρομολογίων της οδήγησε σε μείωση των μεριδίων αγοράς της στα Νησιά των Δεσμεύσεων (τουλάχιστον στην αγορά μεταφοράς επιβατών) και το γεγονός αυτό συνέβαλε στην ανάπτυξη της δραστηριότητας των ανταγωνιστών, η Εταιρεία θα ήταν διατεθειμένη να αναλάβει να μην αυξήσει τα δρομολόγια της στις εν λόγω συνδέσεις για περαιτέρω χρονικό διάστημα ενός έτους, προκειμένου να δοθεί στους ανταγωνιστές περαιτέρω δυνατότητα εδραίωσης της θέσης τους στην αγορά, λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2020 η ακτοπλοϊκή αγορά επλήγη και οι εταιρείες δεν μπόρεσαν να υλοποιήσουν την πλήρη εμπορική πολιτική τους (ως αυτή είχε προγραμματιστεί). Θεωρούμε ότι το διάστημα του ενός έτους είναι απολύτως ικανό, για να διεκδικήσουν και κατακτήσουν οι ανταγωνιστές το χώρο και τα μερίδια αγοράς που είχαν προγραμματίσει. Βάσει των συνθηκών της αγοράς, ως έχουν διαμορφωθεί, η τυχόν παράταση για παραπάνω διάστημα θα ήταν, σε κάθε περίπτωση, δυσανάλογη και δεν θα λάμβανε υπόψη ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες έχουν μεταβληθεί. Θα πρέπει, δε, να ληφθεί υπόψη ότι η συμπεριφορά των ανταγωνιστών την τελευταία τριετία καταδεικνύει ότι η απόφαση δραστηριοποίησης σε μια επιμέρους σύνδεση συναρτάται αποκλειστικά με εμπορικούς παράγοντες, το οποίο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ενδιαφέρον υπάρχει μόνο για τα επιβατηγά οχηματαγωγά ταχύπλοα κατά τους θερινούς μήνες, οπότε η κίνηση είναι αυξημένη. Η Εταιρεία μας είναι η μόνη που επιδεικνύει κοινωνική υπευθυνότητα και επωμίζεται το υψηλότερο κόστος που συνεπάγεται η εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου καθ' όλο το έτος και όχι μεμονωμένα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, διατηρώντας σταθερή εμπορική πολιτική, προς όφελος των καταναλωτών».

62. Ως προς το σκέλος της εισόδου Τρίτου - Ανταγωνιστή, η ΑΤΤΙCΑ επισημαίνει ότι «η δέσμευση αυτή ουδέ-

⁹⁷ Βλ και υπόμνημα, παρ.13-15.

⁹⁸ Χαρακτηριστικά αναφέρει «(i) οι συνδέσεις από / προς Αττική στα Νησιά των Δεσμεύσεων εξυπηρετούνται πλέον από περισσότερους ανταγωνιστές σε ώρες και ημέρες που οι ίδιοι έχουν αποφασίσει (και που, επομένως, θεωρούν ως αυξημένης ζήτησης), (ii) οι ανταγωνιστές έχουν δρομολογήσει σε αυτές πλοία με σημαντικά μεγαλύτερη χωρητικότητα (που σημαίνει ότι μπορούν να καλύψουν μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης σε σχέση με το τι ίσχυε το 2018) και (iii) αναμένεται άμεσα η είσοδος περαιτέρω νέων πλοίων ή/και δρομολογίων στις εν λόγω συνδέσεις, καθώς και η είσοδος νέων ανταγωνιστών σε αυτές».

⁹⁹ Βλ. και υπόμνημα, παρ. 73.

ποτε ενεργοποιήθηκε καθ' όλο το διάστημα των τριών ετών από τη λήψη της υπ' αρ. 658/2018 απόφασης, με εξαίρεση μια μόνο φορά το καλοκαίρι του 2019, οπότε η Επιτροπή ενέκρινε το αίτημα των εταιρειών Goldenstep Shipping Ltd και Goldenstep Shipping ΕΠΕ περί δρομολόγησης του Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοου πλοίου TerraJet στη γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Ίος - Θήρα και Ίος - Πάρος - Πειραιά κατά το χρονικό διάστημα από 1.6.2019 έως 30.9.2019 και ταυτόχρονης αποδρομολόγησης του πλοίου Hellenic Highspeed της Εταιρείας... Δηλαδή, πέραν του ενός μόνο αιτήματος που αφορούσε στη θερινή περίοδο 2019, ουδείς ανταγωνιστής ζήτησε την ενεργοποίηση της εν λόγω δέσμευσης σε οποιαδήποτε σύνδεση (ούτε καν η ως άνω αιτούσα εταιρεία επανήλθε με νέο αίτημα την επόμενη χρονιά), παρά το σημαντικότερο «κίνητρο» που εδίδετο και αφορούσε στην αποχώρηση της Εταιρείας από το δρομολόγιο αυτό... η δέσμευση αυτή δεν κρίθηκε από τους ίδιους τους ανταγωνιστές ως απαραίτητη για την απελευθέρωση χώρου και την επέκτασή τους στην αγορά¹⁰⁰... οι ανταγωνιστές κατ' επανάληψη προτίμησαν να δραστηριοποιηθούν ταυτόχρονα με την Εταιρεία, καθώς, προφανώς για δικούς τους εμπορικούς λόγους, θεώρησαν πιο συμφέρον για αυτούς να δραστηριοποιηθούν σε ώρες με μεγαλύτερη ζήτηση, αντί να αναλάβουν να εξυπηρετούν το κοινό κατ' αντιστοιχία των δρομολογίων της Εταιρείας, και η παράλληλη δραστηριοποίηση της Εταιρείας στη σύνδεση προφανώς δεν τους δυσχέρανε... Το γεγονός αυτό από μόνο του καταδεικνύει ότι η παραμονή της Εταιρείας στην αγορά δεν αποτέλεσε (και δεν αποτελεί) εμπόδιο εισόδου ή ανάπτυξης των ανταγωνιστών. Ως εκ τούτου, κανένας λόγος δεν δικαιολογεί την τυχόν παράταση της εν λόγω δέσμευσης σε οποιαδήποτε σύνδεση, καθώς είναι σαφές ότι δεν υπάρχει καμία πρόθεση από τους ανταγωνιστές να ενεργοποιήσουν τη δέσμευση αυτή και ότι η παραμονή της Εταιρείας στις συνδέσεις δεν έχει κανένα αρνητικό για τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα (τουναντίον παρέχει περισσότερες εναλλακτικές μετακίνησης στους καταναλωτές). Υπό τις συνθήκες αυτές (που κατέδειξε η ίδια η αγορά), τυχόν παράταση της εν λόγω δέσμευσης δεν δικαιολογείται και θα είχε δυσανάλογα επιζήμιο αποτέλεσμα για την Εταιρεία, χωρίς να επιφέρει κανένα όφελος στους καταναλωτές».

63. Τέλος, η ΑΤΤΙCΑ συμπληρώνει ότι «θα θέλαμε να αναφερθούμε ειδικά στην υποχρέωση αποδρομολόγησης του Highspeed 4 από την Ελληνική αγορά (υπό τη Β2(στ) δέσμευση). Πέραν των υπολοίπων δεσμεύσεων που αφορούν στην είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή, η δέσμευση αυτή συνεπάγεται μια ιδιαίτερα δυσμενή για την Εταιρεία υποχρέωση, η συνέχιση της οποίας θα ήταν δυσανάλογα περιοριστική για τη δραστηριότητα της Εταιρείας, πόσω μάλλον υπό τις τρέχουσες συνθήκες όπου η Εταιρεία έχει βαρύντατα πληγεί από τις συνέπειες της εξακολουθούμενης υγειονομικής κρίσης του Covid-19. Η παράταση της υποχρέωσης καθολικής αποδρομολόγησης του συγκεκριμένου πλοίου από την Ελληνική αγορά είναι, κατά την άποψή μας, δυσανάλογη και υπερβαίνει, σε κάθε περίπτωση, τον επιδιωκόμενο σκοπό, πόσω μάλλον

¹⁰⁰ Βλ. και υπόμνημα παρ. 15.

όταν έχει πλέον φανεί στην πράξη ότι οι δεσμεύσεις αποδρομολόγησης στο σύνολό τους δεν είναι απαραίτητες για την απελευθέρωση χώρου υπέρ των ανταγωνιστών και η παράτασή τους δεν αιτιολογείται αντικειμενικώς. Το ίδιο ισχύει και σε σχέση με την υποχρέωση μετάθεσης του δρομολογίου του BLUESTARDELOS υπό την Β2(ε) δέσμευση, η τυχόν παράταση της οποίας θα δημιουργούσε μια επιπρόσθετη υπέρμετρη υποχρέωση για την Εταιρεία, με δυσανάλογα δυσμενείς συνέπειες για τον προγραμματισμό και την εμπορική πολιτική της, χωρίς να επιφέρει κανένα όφελος για τους καταναλωτές»¹⁰¹.

Υ.2.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

64. Στην ενότητα που ακολουθεί παρατίθενται οι απόψεις των έξι εταιριών - ανταγωνιστών της ΑΤΤΙΣΑ που δραστηριοποιούνται στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με τρεις εξ αυτών να τάσσονται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων, ενώ οι υπόλοιποι τρεις κατά.

65. Η [...] τάσσεται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων¹⁰². Καταρχήν, ως προς τη χρονική διάρκεια των δεσμεύσεων και παρά την φαινομενικά τριετή διάρκειά τους, η εταιρία εκτιμά ότι η εφαρμογή τους ουσιαστικά ήταν μονοετής. [...] ¹⁰³ [...]. Συναφώς, το 2020, σύμφωνα με τη [...], η ΑΤΤΙΣΑ ενίσχυσε τη δεσποζούσα θέση της, ενώ οι μικρότερες εταιρίες έχουν περιέλθει σε ιδιαίτερα δυσμενή θέση λόγω των συνθηκών. [...] Περαιτέρω, η [...] εκτιμά ότι η μη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων δεν είναι επαρκές μέτρο για την αντιμετώπιση των θεμάτων ανταγωνισμού ενώ για τις δεσμεύσεις περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, [...] ¹⁰⁴. [...] ¹⁰⁵. [...] ¹⁰⁶.

66. Η [...] τάσσεται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων. Συγκεκριμένα, η εταιρία εκτιμά ότι η μη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων από την ΑΤΤΙΣΑ βελτίωσε τον ανταγωνισμό στην αγορά. Προς επίρρωση του ισχυρισμού της, παραπέμπει στα μερίδιά της, ιδιαίτερα δε στις πωλήσεις της στη σχετική αγορά των φορτηγών οχημάτων ειδικά στην αγορά της Θήρας. Ως εκ τούτου, η εταιρία θεωρεί ότι η παράταση της εν λόγω δέσμευσης θα βοηθήσει τον ανταγωνισμό, καθώς θα δώσει τη δυνατότητα σε νέους ανταγωνιστές να εισέλθουν στην αγορά¹⁰⁷. Περαιτέρω, η [...] επισημαίνει ότι [...], εκφράζοντας τη γενικότερη άποψη ότι η παράταση της συγκεκριμένης δέσμευσης «θα βελτίωνε τον υφιστάμενο ανταγωνισμό αλλά βέβαια και η είσοδος νέου ανταγωνιστή ιδιαίτερα με συμβατικό πλοίο θα δυσχέραινε την επιβίωση των υφισταμένων».

67. Η [...] τάσσεται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων. Συγκεκριμένα, η εταιρία εκτιμά ότι η μη αύξη-

¹⁰¹ Βλ. και υπόμνημα, παρ. 58.

¹⁰² [...] Βλ σχετικά και υπ' αρ. 194/2.4.2021 Παρέμβαση.

¹⁰³ [...].

¹⁰⁴ [...] Διευκρινίζεται πάντως ότι η ενεργοποίηση του Τρίτου - Ανταγωνιστή συνδέθηκε με συγκεκριμένες προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί ο ανταγωνιστής, καθώς σκοπός είναι όχι μόνον η είσοδος ενός νέου ανταγωνιστή στην αγορά, αλλά ταυτόχρονα η εξυπηρέτηση των χρηστών της μεταφορικής υπηρεσίας. [...].

¹⁰⁵ Ο.π.

¹⁰⁶ Ως προς τη συμβολή της [...] στη βελτίωση των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, [...].

¹⁰⁷ Σε κάθε περίπτωση, η εταιρία επισημαίνει τις ιδιαιτερότητες της επόμενης χρονιάς λόγω της πανδημίας [...].

ση των δρομολογίων της ΑΤΤΙΣΑ στις συγκεκριμένες γραμμές «είναι ζωτικής σημασίας για τις μικρότερες εταιρίες... Ενδεχόμενη αύξηση των δρομολογίων θα μεγάλωνε ακόμα περισσότερο την πίεση που ασκείται στις μεταφορικές εταιρίες, [...] Θεωρούμε ότι η παράταση των δεσμεύσεων θα βοηθούσε πολύ στην βελτίωση του ανταγωνισμού στην αγορά. Από την άλλη ενδεχόμενη άρση των δεσμεύσεων η οποία θα συνοδευτεί από αύξηση δρομολογίων θα σήμαινε αυτόματα την γεωμετρική πτώση του μεριδίου αγοράς των μικρότερων εταιριών». Ως προς την είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή, η εταιρία επισημαίνει ότι παρότι δεν δραστηριοποιείται στους συνδυασμούς που περιλαμβάνουν οι συγκεκριμένες δεσμεύσεις «η παράταση του μέτρου θα άνοιγε τον δρόμο για νέες δρομολογήσεις πλοίων. [...]».

68. Η [...] τάσσεται κατά των δεσμεύσεων, ισχυριζόμενη ότι οι δεσμεύσεις δεν την επηρέασαν γιατί δραστηριοποιείται σε γραμμές με διαφορετικό "target group" και ότι «το καλύτερο περιβάλλον αγοράς είναι αυτό του ελεύθερου ανταγωνισμού και οι δεσμεύσεις δεν συμβάλουν στην βελτιστοποίηση των προσφερόμενων υπηρεσιών».

69. Η [...] τάσσεται κατά των δεσμεύσεων, ισχυριζόμενη ότι «ο υγιής ανταγωνισμός δεν χρειάζεται να περιλαμβάνει δεσμεύσεις», οπότε εκτιμά ότι τυχόν παράταση της δέσμευσης της συχνότητας δρομολογίων δεν θα ωφελούσε τον ανταγωνισμό. Ως προς τη δέσμευση περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, η εταιρία αναφέρει ότι «η διάταξη αυτή είναι επωφελής για τον τρίτο ανταγωνιστή που εισέρχεται με τον τρόπο αυτό, αφού του εξασφαλίζει επαρκές μεταφορικό έργο. Ωστόσο, δεν διαφαιίνεται ότι ωφελεί εν γένει τον ανταγωνισμό ή τους χρήστες». Ως εκ τούτου, η [...] διατυπώνει την άποψη ότι τυχόν παράταση δεν θα βελτίωνε τον ανταγωνισμό, ούτε θα αποτελούσε κριτήριο για τη δική της είσοδο στην αγορά, καθώς μια τέτοια απόφαση σχετίζεται με τις συνολικές συνθήκες και τη δυναμική της αγοράς.

70. Η [...] τάσσεται κατά της παράτασης των δεσμεύσεων. Η εταιρία καταρχήν επισημαίνει ότι δραστηριοποιείται στα Νησιά των Δεσμεύσεων μόνο με Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ήτοι όχι μέσω ελεύθερης δρομολόγησης), οπότε τυχόν απόψεις της προκύπτουν από τη «συγκεκριμένη δραστηριοποίηση μας... καθώς και από την συνολική εμπειρία μας στην ακτοπλοϊκή αγορά». Σύμφωνα με την εταιρία «οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν... στην ΑΤΤΙΣΑ και ειδικότερα η μη αύξησή του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων λειτούργησαν ευνοϊκά για την αγορά», [...]. Ωστόσο, λόγω της μεσολάβησης της πανδημίας, η εταιρία ισχυρίζεται ότι οι συνθήκες είναι «πολύ ρευστές» και γι' αυτό δεν δύναται να πραγματοποιήσει ρεαλιστικές προβλέψεις για το μέλλον. Σε κάθε περίπτωση, [...] τάσσεται κατά της παράτασης των δεσμεύσεων. Ως προς την είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή, η [...] ισχυρίζεται ότι δεν μπορεί να αξιολογήσει την εν λόγω δέσμευση. [...].

71. Τέλος, το Υπουργείο αναφέρει ότι α) τα Νησιά των Δεσμεύσεων εξυπηρετούνται και από άλλες ανταγωνιστριες εταιρίες (με εξαίρεση την Πάτμο), β) το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο¹⁰⁸ δίνει τη δυνατότητα σε μια εται-

¹⁰⁸ Για λεπτομέρειες βλ. υπ' αρ. 658/2018 απόφαση Ενότητα Δ.

ρία να δραστηριοποιηθεί σε δρομολόγια που επιθυμεί είτε στα πλαίσια της δήλωσης τακτικής δρομολόγησης, είτε - υπό προϋποθέσεις - και με εκπρόθεσμη δήλωση, ενώ παράλληλα επιτρέπει σε μια εταιρεία να μεταβάλει (τροποποιήσει / αυξήσει / μειώσει) τόσο τα δρομολόγια όσο και τις δρομολογιακές γραμμές τις οποίες εξυπηρετεί και γ) για τους χρήστες της μεταφορικής υπηρεσίας, η είσοδος νέων ανταγωνιστών «είναι θεμιτή, και όπου εφαρμόστηκε, βελτιώθηκε η εξυπηρέτηση».

VI ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

VI.1.1 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

72. Σύμφωνα με τον όρο B5 των δεσμεύσεων: «Με τη λήξη της τριετίας ή πενταετίας ανά περίπτωση, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω δεσμεύσεις (B1-B4)¹⁰⁹, η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό 1β, 2β, 3γ και 4γ, και των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά, και θα αποφανθεί υπέρ της άρσης τους, εν όλω ή εν μέρει, ή της παράτασης ισχύος τους, εν όλω ή εν μέρει, για χρονικό διάστημα όχι πέραν της τριετίας. Η σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα είναι υποχρεωτική για την Ενιαία Οντότητα».

VI.1.2 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

73. Η ΑΤΤΙΣΑ ανέλαβε, έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για τρία (3) ή πέντε (5) έτη, ανά περίπτωση, δεσμεύσεις με άξονες την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατείχε μονοπωλιακή / δεσπόζουσα θέση και τη μείωση της ισχύος της σε πανελλήνιο επίπεδο¹¹⁰ και εν προκειμένω, των ακόλουθων δεσμεύσεων, η παράταση ή μη των οποίων αποτελεί αντικείμενο αξιολόγησης της παρούσας:

i. Τη μη αύξηση των συχνοτήτων των δρομολογίων, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά), στη διαδρομή από / προς Αττική και τα νησιά Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα, Αμοργό, Κουφονήσια, Σύρο, Πάτμο - σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας¹¹¹.

ii. Την είσοδο Τρίτου - Ανταγωνιστή (ήτοι εταιρίας που πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις)¹¹² στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με ταυτόχρονη αποχώρηση της ΑΤΤΙΣΑ, από το δρομολόγιο στο οποίο θα εισέλθει ο Τρίτος - Ανταγωνιστής. Οι δεσμεύσεις αφορούσαν σε επτά (7) συγκεκριμένα δρομολόγια που εκτελούσε η Ενιαία Οντότητα από / προς Αττική και i) Σύρο με συμβατικό πλοίο (πρωινή αναχώρηση), ii) Σύρο με ταχύπλοο πλοίο (απογευματινή αναχώρηση), iii) Ίο - Θήρα με ταχύπλοο πλοίο (πρωινή αναχώρηση), iv) Πάρο - Νάξο - Ίο - Θήρα με συμβατικό πλοίο (απογευματινή αναχώρηση),

¹⁰⁹ Για τις δεσμεύσεις B1-B3 βλ. ανωτέρω, Ενότητα II.

¹¹⁰ Βλ. και απόφαση Δεσμεύσεων, Παράρτημα 20 για την πλήρη δέσμη δεσμεύσεων.

¹¹¹ Βλ. ανωτέρω παρ. 3επ.

¹¹² Για την έννοια του Τρίτου - Ανταγωνιστή, σημειώνεται ότι όπως προαναφέρθηκε, (βλ. παρ. 6) μια ακτοπλοϊκή εταιρία θα πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις προκειμένου να χαρακτηριστεί ως Τρίτος - Ανταγωνιστής.

v) Πάρο - Νάξο - Θήρα, με προσεγγίσεις στην Ίο με συμβατικό πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το BlueStarDelos), vi) Πάρο - Νάξο - Κουφονήσια - Αμοργό με ταχύπλοο πλοίο (πρωινή αναχώρηση με το HSWHighspeed 4)¹¹³ και vii) Πάτμο με συμβατικό πλοίο (βραδινή αναχώρηση)¹¹⁴.

74. Εκ των ανωτέρω είναι εμφανές ότι η πρώτη δέσμευση (μη αύξηση) αφορά σε κάθε γεωγραφική σχετική αγορά χωριστά (ήτοι μη αύξηση δρομολογίων σε Σύρο, Πάρο κ.λπ.), ενώ αντίθετα, η δέσμευση περί εισόδου Τρίτου - Ανταγωνιστή, τουλάχιστον για τις δεσμεύσεις των υπό iii), iv), v) και vi) αφορά, κατά περίπτωση, από δύο έως τέσσερις γεωγραφικές αγορές ταυτόχρονα, στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου δρομολογίου - μιας συγκεκριμένης σύνδεσης (ενδεικτικά το Ίος - Θήρα αφορά σε δύο γεωγραφικές αγορές, ενώ το Πάρος - Νάξος - Κουφονήσια - Αμοργός σε τέσσερις γεωγραφικές αγορές ταυτόχρονα, οι οποίες ωστόσο, πρέπει να ειπωθούν υπό το πρίσμα μιας αδιάσπαστης ενότητας).

75. Όπως αναφέρεται και ανωτέρω¹¹⁵, οι προκείμενες δεσμεύσεις ανελήφθησαν από την Ενιαία Οντότητα με κριτήριο και σκοπό τόσο την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία κατείχε η ΑΤΤΙΣΑ δεσπόζουσα ή μονοπωλιακή θέση όσο και τη μείωση της ισχύος της σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας. Στο πλαίσιο αυτό, οι δεσμεύσεις περί μη αύξησης των δρομολογίων και οι δεσμεύσεις περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή λειτουργούν συμπληρωματικά η μία προς την άλλη, προς τον σκοπό της βελτίωσης των ανταγωνιστικών συνθηκών στην αγορά. Η συνδυαστική ισχύς και των δύο δεσμεύσεων, ήτοι α) της διακοπής της προσέγγισης της ΑΤΤΙΣΑ, εξαιτίας της ενεργοποίησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή και β) της μη αύξησης δρομολογίων, λόγω της ανωτέρω υπό i. περιγραφείσας δέσμευσης, οδηγεί αφενός στη μείωση των προσεγγίσεων της ΑΤΤΙΣΑ στα συγκεκριμένα νησιά των ως άνω αναφερόμενων επτά (7) δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει χώρα δραστηριοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή, και αφετέρου στην κατά πάσα περίπτωση απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό της δραστηριοποίησης ανταγωνιστών στα οκτώ (8) Νησιά των Δεσμεύσεων. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων, καταλείπεται «χώρος» για να εισέλθουν ή/και να ενισχυθούν ανταγωνιστές σε κάθε νησί. Και τούτο διότι η δέσμευση της μη αύξησης συχνοτήτων ωφελεί το σύνολο των ανταγωνιστών, είτε αυτών που ήδη εκτελούν δρομολόγια τα οποία έχουν υψηλή εμπορική κίνηση (π.χ. προς Μύκονο ή προς Κρήτη) και στα οποία μπορούν να προσθέσουν ένα λιμένα εξ αυτών των δεσμεύσεων (π.χ. Πάρο ή Θήρα), είτε ακόμα και των ανταγωνιστών

¹¹³ Βλ. Δέσμευση Β.2.στ. Όπως προαναφέρθηκε (βλ. παρ. 3επ. ανωτέρω) επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο του υπό iii) ανωτέρω αναφερθέντος δρομολογίου με το Highspeed 4 και δεδομένης της δεσπόζουσας θέσης της ΑΤΤΙΣΑ κατά τον χρόνο ανάληψης των δεσμεύσεων, οι δεσμεύσεις προβλέπουν τη μη δραστηριοποίηση του όχι μόνο στο δρομολόγιο των δεσμεύσεων του Τρίτου - Ανταγωνιστή, ο οποίος τυχόν εισέλθει στο δρομολόγιο σε συνέχεια της δέσμευσης, αλλά στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

¹¹⁴ Βλ. ανωτέρω παρ. 3επ.

¹¹⁵ Βλ. παρ. 3 ανωτέρω.

που δεν μεταβάλλουν τα δρομολόγια που ήδη εκτελούν (π.χ. δρομολόγια στα πλαίσια ΣΔΥ), επωφελούνται, ωστόσο, τυχόν αυξημένης ζήτησης την οποία δεν μπορεί να καλύψει η ΑΤΤΙCΑ, λόγω της υποχρέωσης μη αύξησης δρομολογίων, με συνέπεια σε κάθε περίπτωση τη μείωση της ισχύος της Ενιαίας Οντότητας. Η, δε, δέσμευση του Τρίτου - Ανταγωνιστή απευθύνεται σε ανταγωνιστές που δύνανται καταρχήν να προσομοιάζουν προς την ΑΤΤΙCΑ, υπό την έννοια ότι έχουν την ευρύτερη οικονομική δυνατότητα να ανταγωνιστούν δυναμικά στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με πλοία υψηλών απαιτήσεων, τα οποία μπορούν να εκτελέσουν δρομολόγια κατ'αντιστοιχία αυτών της ΑΤΤΙCΑ, χωρίς την ανάγκη να προσεγγίζουν ενδιάμεσα νησιά, με αποτέλεσμα να μειώσουν την ισχύ της ΑΤΤΙCΑ και μάλιστα σε περισσότερες από μία γεωγραφικές αγορές ταυτόχρονα και ως εκ τούτου να εδραιωθούν - ειδικά εφόσον ενεργοποιηθούν κατ'επανάληψη - στη συνείδηση του επιβατικού κοινού ως «εναλλακτική επιλογή» της Ενιαίας Οντότητας για ακτοπλοϊκές μετακινήσεις. Και οι δύο δεσμεύσεις - κάθε μια από τις οποίες απευθύνεται εν μέρει και σύμφωνα με την αμέσως ανωτέρω ανάλυση σε ανταγωνιστές διαφορετικού προφίλ - οδηγούν εντέλει στην απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό μείωσης της ισχύος της Ενιαίας Οντότητας και περαιτέρω δραστηριοποίησης ανταγωνιστών στην αγορά.

76. Υπενθυμίζεται εξάλλου ότι οι δεσμεύσεις αυτές προτάθηκαν από την ίδια την Ενιαία Οντότητα, ακριβώς επειδή θεωρήθηκαν ικανές να οδηγήσουν στην αιτούμενη απελευθέρωση «χώρου» και προς το σκοπό επίτευξης αυτού του αποτελέσματος έγιναν δεκτές από την Επιτροπή.

VI.1.3 ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ

77. Εισαγωγικά και αναφορικά με το σύνολο των δεσμεύσεων, σε συνέχεια των όσων αναφέρονται ανωτέρω και όσων επισημαίνουν και οι ανταγωνιστές της Ενιαίας Οντότητας, ενόψει των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν και στην αγορά της ακτοπλοΐας λόγω της πανδημίας κατά το έτος 2020¹¹⁶, κατ'ουσίαν η αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων μπορεί να αξιολογηθεί μόνον κατά ένα μέρος για το έτος 2018 και πλήρως για το έτος 2019¹¹⁷.

78. Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης τριετίας, η Ενιαία Οντότητα εξακολουθεί να κατέχει ισχυρή ηγετική θέση στο σύνολο της αγοράς¹¹⁸, με αξία εισιτηρίων το 2019 περίπου [...] φορές υψηλότερη από αυτή της δεύτερης εταιρίας του κλάδου, της SEAJETS¹¹⁹. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι, όπως έχει προαναφερθεί, κανένας

¹¹⁶ Βλ. και ανωτέρω παρ. 17, με αναφορά σε μελέτη και την εκτίμησή της για τη μείωση του μεταφορικού έργου σε μια τάξη μεγέθους έως 50%.

¹¹⁷ Το οποίο αποτελεί το μόνο πλήρες έτος για την αξιολόγηση των δεσμεύσεων, καθώς οι δεσμεύσεις ανελήφθησαν στο τέλος Απριλίου του έτους 2018, ενώ το 2020 λόγω της πανδημίας, και των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν, δεν αποτελεί έτος ικανό για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

¹¹⁸ Με εξαίρεση τη νήσο Ίο, για την οποία βλ. κατωτέρω, υπό παρ. 90.

¹¹⁹ Βλ. και ανωτέρω υπό παρ. 12. Πρβλ. και την αντίστοιχη αναφορά για τη θέση της ΑΤΤΙCΑ στην παρ. 10 ανωτέρω.

ανταγωνιστής δεν έχει μερίδιο αγοράς για δύο συνεχόμενα έτη (2018 και 2019) άνω του 10%, παρά τη διαχρονική αύξηση που παρατηρείται σε κάποιες από τις μικρότερες εταιρίες¹²⁰.

79. Ως προς τη δραστηριοποίηση των ανταγωνιστών της ΑΤΤΙCΑ στα Νησιά των Δεσμεύσεων, όπως αναφέρεται ανωτέρω¹²¹, στη σχετική αγορά των επιβατών, κυριότερος ανταγωνιστής της Ενιαίας Οντότητας είναι η SEAJETS, καθώς δραστηριοποιείται σε 7 εκ των 8 Νησιών των Δεσμεύσεων, με τη GOLDEN να είναι η επόμενη. Αντίστοιχα ισχύουν και για την αγορά των ΙΧ οχημάτων με τη SEAJETS να δραστηριοποιείται σε 5 νησιά, και τη GOLDEN να ακολουθεί¹²², ενώ στην αγορά των φορτηγών, η Ενιαία Οντότητα δέχεται ελάχιστες ανταγωνιστικές πιέσεις με βασικό ανταγωνιστή της την εταιρία ZANTE (που δραστηριοποιείται στα νησιά Θήρα και Ίο).

80. Ειδικότερα:

VI.1.3.1 Ως προς τις Κυκλάδες

81. Όπως προαναφέρθηκε, ως προς τις επιπτώσεις των δεσμεύσεων στο μερίδιο της ΑΤΤΙCΑ και δεδομένου του χρόνου της Απόφασης (Απρίλιος 2018) αλλά και της πανδημίας (Μάρτιος 2020 έως και σήμερα), είναι εύλογο ότι το 2019 ήταν το μόνο πλήρες έτος κατά το οποίο οι δεσμεύσεις είχαν τη δυνατότητα να αναπτύξουν την πλήρη δυναμική τους¹²³. Αποτυπώνοντας συνοπτικά ανά Νησί των Δεσμεύσεων τη διαφορά του μεριδίου αγοράς της ΑΤΤΙCΑ το έτος 2019 σε σχέση με το έτος 2016 (ήτοι προ της εξαγοράς) (βλ. Πίνακα 14), διαπιστώνεται καταρχάς στη σχετική αγορά των επιβατών, μείωση του μεριδίου της ΑΤΤΙCΑ (με εύρος από [0-5] έως [55-65] ποσοστιαίες μονάδες) σε όλες τις αγορές όπου υπήρχε υποχρέωση μη αύξησης δρομολογίων, με την εταιρία να παρουσιάζει τις εντονότερες απώλειες μεριδίου στην περίπτωση ταυτόχρονης - με τη μη αύξηση δρομολογίων - ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή, στοιχείο που είναι ενδεικτικό της συμπληρωματικής σχέσης μεταξύ των δεσμεύσεων περί μη αύξησης και ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή και εν γένει της θεώρησης των δεσμεύσεων ως ενός συνόλου με σκοπό την απελευθέρωση «ζήτησης / χώρου» για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στις υπό κρίση αγορές. Αντίστοιχα ισχύουν και στη σχετική αγορά των ΙΧ οχημάτων (με τη μείωση του μεριδίου της ΑΤΤΙCΑ να έχει εύρος από [0-5] έως [55-65] ποσοστιαίες μονάδες), με την εξαίρεση των νησιών Αμοργό και Κουφονήσια, όπου η ανταγωνίστρια SEAJETS δραστηριοποιήθηκε με επιβατηγό (και όχι οχηματαγωγό) ταχύπλοο και ως εκ τούτου τα μερίδια της ΑΤΤΙCΑ παραμένουν σταθερά.

82. Ως προς τη σχετική αγορά των φορτηγών και δεδομένου ότι τα ταχύπλοα πλοία (όπως αυτά των SEAJETS και GOLDEN) δεν μεταφέρουν φορτηγά, η ZANTE, δραστηριοποιούμενη με συμβατικά Ε/Ο πλοία, επωφελήθηκε της μη αύξησης δρομολογίων και απέσπασε μερίδιο από την ΑΤΤΙCΑ στα νησιά Ίο και Θήρα όπου δραστηριοποιείται (μείωση μεριδίου ΑΤΤΙCΑ κατά [10-15] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα).

¹²⁰ Βλ. παρ. 12 ανωτέρω.

¹²¹ Βλ. παρ. 26 ανωτέρω.

¹²² Βλ. σχετική αποτύπωση στον Πίνακα 5 ανωτέρω.

¹²³ Είναι εξάλλου χαρακτηριστικό ότι η δέσμευση περί Τρίτου - Ανταγωνιστή ενεργοποιήθηκε μόνο το έτος 2019.

Πίνακας 14: ΑΤΤΙΚΑ - ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ 2019 (μετά την εξαγορά) - 2016 (προ εξαγοράς)

ΑΤΤΙΚΑ - ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΕΤΟΥΣ 2019 ΜΕ ΕΤΟΥΣ 2016 (διαφορά σε ποσοστιαίες μονάδες)					
			ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΙΟΣ	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΘΗΡΑ	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΠΑΡΟΣ	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΣΥΡΟΣ	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΝΑΞΟΣ	[...]	[...]	[...]
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΑΜΟΡΓΟΣ	[...]	0	0
ΑΤΤΙΚΗ	-	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	[...]	0	0

83. Παρά όμως τη διαπιστωθείσα μείωση του μεριδίου αγοράς το 2019, δεδομένου ότι η ΑΤΤΙΚΑ διατηρούσε προ της συγκέντρωσης σχεδόν μονοπωλιακή / υπερδεσπόζουσα θέση στις περισσότερες αγορές, σε συνδυασμό με την έναρξη εφαρμογής των δεσμεύσεων από τα μέσα του 2018 και κυρίως με τη χρονική συγκυρία της πανδημίας το 2020, η ισχυρή της θέση στο σύνολο σχεδόν των Νησιών (με εξαίρεση τη νήσο Ίο) παραμένει. Συνοπτικά τα μερίδιά της (βλ. και αναλυτικά ενότητα IV.4 ανωτέρω) παρουσιάζονται ως ακολούθως στον Πίνακα 15.

Πίνακας 15: ΑΤΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΤΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ 2018-2020			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΑ ΜΕΡΙΔΙΑ - ΑΝΩ ΤΟΥ 70%	ΣΥΡΟΣ (2018-2020) ΠΑΡΟΣ (2018-2020) ΝΑΞΟΣ (2018-2020) ΑΜΟΡΓΟΣ (2018-2020) ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ (2018-2020) ΘΗΡΑ (2018 & 2020)	ΣΥΡΟΣ (2018-2020) ΠΑΡΟΣ (2018-2020) ΝΑΞΟΣ (2018-2020) ΑΜΟΡΓΟΣ (2018-2020) ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ (2018-2020) ΘΗΡΑ (2018-2020)	ΣΥΡΟΣ (2018-2020) ΠΑΡΟΣ (2018-2020) ΝΑΞΟΣ (2018-2020) ΑΜΟΡΓΟΣ (2018-2020) ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ (2018-2020)
ΥΨΗΛΑ ΜΕΡΙΔΙΑ - ΑΠΟ 50% ΕΩΣ 70%	ΘΗΡΑ (2019) ΙΟΣ (2018)		ΘΗΡΑ (2018 - 2019)
ΜΕΡΙΔΙΑ ΚΑΤΩ ΑΠΟ 50%	ΙΟΣ (2019 - 2020)	ΙΟΣ (2018 - 2020)	ΘΗΡΑ (2020) ΙΟΣ (2018 - 2020)

84. Τα ως άνω ιδιαίτερος υψηλά μερίδια αγοράς (με εξαίρεση τη νήσο Ίο)¹²⁴ δεν καταλείπουν περιθώριο αμφιβολιών ως προς τη μη μεταβολή σε ικανό βαθμό των ανταγωνιστικών συνθηκών και καθιστούν αναγκαία τη διατήρηση των δεσμεύσεων, καθώς τα όποια αποτελέσματα των προκειμένων δεσμεύσεων το έτος 2019, που σύμφωνα με τα ανωτέρω, αποτελεί το μοναδικό, κατά το οποίο λειτούργησαν κατ' ουσίαν οι δεσμεύσεις, διακόπηκαν από την επέλευση της πανδημίας και των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν στην αγορά της ακτοπλοΐας. Συνεπώς, δεν υφίστατο επαρκές χρονικό διάστημα για την πλήρη εκδήλωση της αποτελεσματικότητας των προκειμένων δεσμεύσεων και την αξιοποίηση της δυναμικότητάς τους, προκειμένου να δημιουργηθεί «χώρος» στην αγορά για τους ανταγωνιστές, ιδίως στην περίπτωση εταιριών που επιχειρούν νέα δρομολόγια και συνεπώς έχουν ανάγκη «χώρου» και «ικανής ζήτησης» για να εδραιωθούν.

85. Στο πλαίσιο αυτό, συνεκτιμάται ότι η είσοδος νέων ανταγωνιστών την επόμενη τριετία στα Νησιά των Δεσμεύσεων, αφενός αφορά σε μελλοντικό γεγονός και όχι σε υφιστάμενες συνθήκες αγοράς, αφετέρου εμφανίζεται σε μεγάλο βαθμό ως αβέβαιη, ενόψει και των επιπτώσεων που σχετίζονται με την πανδημία COVID-19. Ως προς συγκεκριμένες δηλώσεις εταιριών περί της πρόθεσής τους για είσοδο σε Νησιά των Δεσμεύσεων, αυτές συνοψίζονται στην επικείμενη είσοδο [...]. Ωστόσο, η παρελθούσα εμπειρία εγείρει αμφιβολίες ως προς την υλοποίηση των προθέσεων - δηλώσεων των εταιριών για μελλοντικά δρομολόγια, καθώς [...], ενώ αντίστοιχα [...].

86. Σε κάθε περίπτωση, η επικείμενη είσοδος των ως άνω εταιριών σε νέα δρομολόγια δύναται να οδηγήσει σε υψηλότερα μερίδιά τους, εφόσον συνδυαστεί με τη διατήρηση της δέσμευσης περί μη αύξησης των δρομολογίων της ΑΤΤΙΚΑ, στοιχείο που επισημαίνεται και από αρκετούς ανταγωνιστές της Ενιαίας Οντότητας, καθώς η δέσμευση θα τους δώσει τον «αναγκαίο χώρο» και «ικανή ζήτηση» που θα τους επιτρέψει ή θα καταστήσει ευχερέστερη την εδραίωσή τους.

87. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ειδικότερα ως προς τα νησιά των Κυκλάδων, λεκτέα είναι τα κάτωθι, ανά νησί.

¹²⁴ Βλ. και κατωτέρω παρ. 90.

88. Ως προς τη Σύρο, τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ κατά την εξεταζόμενη περίοδο τα οποία είναι κατ'ελάχιστον [75-85]¹²⁵, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι κατά το 2019, έτος κατά το οποίο η αγορά λειτουργούσε υπό κανονικές συνθήκες (ήτοι προ των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν κατά το έτος 2020 λόγω της πανδημίας) η ανταγωνίστρια SEAJETS απέσπασε μερίδιο αγοράς της τάξεως του [10-15]¹²⁶ στις σχετικές αγορές των επιβατών και ΙΧ οχημάτων¹²⁶, στοιχείο που καταδεικνύει αφενός ότι οι δεσμεύσεις, υπό κανονικές συνθήκες, λειτουργούν και είναι αποτελεσματικές και αφετέρου συνηγορεί υπέρ της διατήρησης των δεσμεύσεων, οι οποίες οδηγούν στην απελευθέρωση «ζήτησης / χώρου», ειδικά λαμβανομένων υπόψη και των ιδιαιτερώσεων συνθηκών της πανδημίας, που έχει καταστήσει δυσμενείς τις συνθήκες για όλες τις δραστηριοποιούμενες εταιρίες στον κλάδο. Αντίστοιχα ισχύουν και για την Πάρο, στην οποία τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ είναι επίσης υψηλά κατά τη διάρκεια της τριετίας, με το χαμηλότερο μερίδιό της να καταγράφεται το έτος 2019, έτος κατά το οποίο στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων, το μερίδιό της μειώθηκε στο [75-85]¹²⁷, εκ του απολεσθέντος δε μεριδίου το [10-15]¹²⁸ απέσπασε η SEAJETS. Το ίδιο συμπέρασμα εξάγεται *mutatis mutandis* και για τα νησιά Νάξο¹²⁷, Αμοργό¹²⁸ και Κουφονήσια¹²⁹. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν την αναγκαιότητα διατήρησης των δεσμεύσεων.

89. Παρομοίως, στη Θήρα, τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ στις αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων παραμένουν υψηλά το έτος 2018 και 2020, ενώ μειώνονται το έτος 2019, ως ένα βαθμό και λόγω της ενεργοποίησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή¹³⁰. Ειδικότερα, το έτος 2019, το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙCΑ μειώνεται στο [55-65]¹³⁰ στη σχετική αγορά επιβατών και σε [75-85]¹³¹ στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων, η δε απώλεια του μεριδίου της ΑΤΤΙCΑ οφείλεται και στην ενεργοποίηση του Τρίτου - Ανταγωνιστή, καθώς το μερίδιο αγοράς που χάνει η ΑΤΤΙCΑ το καρπώνεται η SEAJETS. Με την ενεργοποίηση του Τρίτου Ανταγωνιστή στο δρομολόγιο από / προς Αττική και Ίο / Θήρα, η SEAJETS με το TeraJet (το οποίο οδήγησε σε αποδρομολόγηση του HELLENICHIGHSPPEED) αποσπά μερίδιο περίπου [10-15]¹³² στους επιβάτες και [5-10]¹³³ στα ΙΧ οχήματα. Στην αγορά των φορτηγών, τα μερίδια της Ενιαίας Οντότητας είναι χαμηλότερα και μειώνονται κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης τριετίας σε [55-65]¹³⁴, [45-55]¹³⁴ και [35-45]¹³⁴, με τη ΖΑΝΤΕ να καρπώνεται μέρος του εν λόγω μεριδίου, καθώς εμφανίζει μεγάλη διακύμανση μεριδίων από [0-5]¹³⁴ κατά το έτος 2017 σε [15-25]¹³⁴ το 2019, η δε εν λόγω εταιρία θεωρεί ότι στην αύξηση του μεριδίου αγοράς της συνέβαλε η δέσμευση περί μη αύξησης δρομολογίων¹³¹. Αξιοση-

μείωτη εξάλλου είναι η είσοδος της εταιρίας SEASPEED στο εν λόγω νησί το 2020, η οποία μάλιστα απέσπασε μερίδιο αγοράς της τάξεως του [15-25]¹³² και η οποία επίσης [...] ¹³². Τα ανωτέρω επιρρωνύουν το συμπέρασμα περί της αναγκαιότητας διατήρησης των δεσμεύσεων, η αποτελεσματικότητα των οποίων, ενώ εκδηλώθηκε κατά το έτος 2019, ανακόπηκε από την επέλευση της πανδημίας. Τούτο ισχύει τόσο για τη δέσμευση περί μη αύξησης, η οποία όπως προκύπτει από τα στοιχεία της αγοράς, έδωσε ως ένα βαθμό «χώρο» για την ανάπτυξη ανταγωνιστών και η διατήρηση της οποίας είναι συνεπώς αναγκαία, προκειμένου να μην ανακοπεί η περαιτέρω ανάπτυξη αυτών, όσο και για τη δέσμευση περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή, η οποία τη μοναδική χρονιά που εφαρμόστηκε στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, οδήγησε άμεσα σε μείωση του σχετικού μεριδίου αγοράς της Ενιαίας Οντότητας στη νήσο Θήρα, μερίδιο που καρπώθηκε ο Τρίτος - Ανταγωνιστής.

90. Αντίθετα, με βάση τα στοιχεία της αγοράς και ιδίως τη μεγάλη πτώση του μεριδίου αγοράς της Ενιαίας Οντότητας στη νήσο Ίο, εν μέρει και λόγω της ενεργοποίησης του Τρίτου - Ανταγωνιστή¹³³, εκτιμάται ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες έχουν διαφοροποιηθεί σε υπολογίσιμο βαθμό. Ειδικότερα, στη σχετική αγορά επιβατών τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ διαμορφώνονται κατά τα έτη 2018-2020 σε [55-65]¹³⁴ (για το δρομολόγιο Αττική - Ίος) και [65-75]¹³⁴ (για το δρομολόγιο Ίος - Αττική) για το έτος 2018, ενώ το μερίδιο καταγράφει σημαντική μείωση ([...] ποσοστιαίων μονάδων) καταλήγοντας σε [15-25]¹³⁴ για το έτος 2019 (στο δρομολόγιο Αττική - Ίος) και [25-35]¹³⁴ (για το αντίστροφο δρομολόγιο Ίος - Αττική). Για το 2020 το μερίδιο αγοράς της Ενιαίας Οντότητας λόγω των ειδικών συνθηκών αγοράς που επικράτησαν ενόψει της πανδημίας, καταγράφει αύξηση (περίπου [...] ποσοστιαίες μονάδες) και ανέρχεται σε [35-45]¹³⁴ (στο δρομολόγιο Αττική - Ίος) και [35-45]¹³⁴ (για το δρομολόγιο Ίος - Αττική). Ωστόσο, η εν λόγω αύξηση του μεριδίου αγοράς της ΑΤΤΙCΑ το 2020 σε σχέση με το 2019 δεν αναιρεί την πτωτική πορεία του συνολικά στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

91. Ειδικότερα, η πτώση του μεριδίου της ΑΤΤΙCΑ κατά το έτος 2019 σχετίζεται τόσο με την ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή (σε συνέχεια της οποίας αποσύρθηκε το HellenicHighspeed), αλλά και σε επιχειρηματική απόφαση της εταιρίας¹³⁴. Κατά το έτος 2019, ενόψει και της κατά τα ανωτέρω πτώσης του μεριδίου αγοράς της Ενιαίας Οντότητας, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η SEAJETS με μερίδιο αγοράς περίπου [35-45]¹³⁴. Εκ του μεριδίου αυτού, οι [35-45]¹³⁴ μονάδες προέρχονται από το ταχύπλοο που ενεργοποιήθηκε στα πλαίσια της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, στοιχείο που καταδεικνύει την αποτελεσματικότητα της εν λόγω δέσμευσης, καθώς

¹²⁵ Βλ. και ανωτέρω υπό παρ. 30.

¹²⁶ Υπενθυμίζεται ότι η εν λόγω εταιρία δραστηριοποιείται κατά κανόνα με ταχύπλοα.

¹²⁷ Για τα μερίδια αγοράς της ΑΤΤΙCΑ βλ. ανωτέρω παρ. 34επ.

¹²⁸ Για την οποία βλ. ειδικότερα ανωτέρω υπό παρ. 36επ.

¹²⁹ Για τα μερίδια αγοράς βλ. ανωτέρω υπό παρ. 38επ.

¹³⁰ Βλ. αναλυτικά για το ζήτημα αυτό και τις παρ. 40επ.

¹³¹ Βλ. [...], αλλά και την παρ. 43 ανωτέρω.

¹³² Βλ. παρ. 43 και 67 ανωτέρω, αλλά και [...].

¹³³ Βλ. αναλυτικά και ανωτέρω υπό παρ. 44επ.

¹³⁴ Βλ. και ανωτέρω υπό παρ. 45. Ειδικότερα, η Ενιαία Οντότητα αποφάσισε τη διακοπή του δρομολογίου της με το ταχύπλοο επιβατηγό την καλοκαιρινή περίοδο του 2019, οπότε σε συνδυασμό με την ενεργοποίηση του Τρίτου - Ανταγωνιστή, τα δρομολογία της περιορίστηκαν στο 1/3 περίπου.

κατά το ποσοστό αυτό μειώνεται το μερίδιο αγοράς της Ενιαίας Οντότητας. Αντίστοιχη είναι η εικόνα και στην αγορά ΙΧ οχημάτων, με τα μερίδια της ΑΤΤΙCΑ να κυμαίνονται από [75-85]% το 2018, σε [35-45]% το 2019 και [45-55]% το 2020, ήτοι η ΑΤΤΙCΑ χάνει την πρώτη θέση το 2019 από τη SEAJETS, αλλά επανέρχεται στην πρώτη θέση το 2020 με σχετικά μικρή διαφορά από τη δεύτερη εταιρία.

92. Περαιτέρω, στη σχετική αγορά των φορτηγών, το μερίδιο αγοράς της Ενιαίας Οντότητας κατά τα έτη 2019 και 2020 εμφανίζει αισθητή πτώση και κυμαίνεται σε [25-35]% για το έτος 2019 και [10-15]% για το έτος 2020, ενώ την πρώτη θέση από άποψη μεριδίων αγοράς στην εν λόγω αγορά έχει κατά τα έτη αυτά η ΖΑΝΤΕ με μερίδια αγοράς περίπου [65-75]% το 2019 και [85-95]% το 2020. Υπενθυμίζεται δε ότι η εν λόγω εταιρία αναγνωρίζει ότι επωφελήθηκε από τη δέσμευση περί μη αύξησης δρομολογίων για να κατακτήσει μερίδιο αγοράς στην εν λόγω αγορά¹³⁵.

93. Ενόψει των μεριδίων αγοράς της Ενιαίας Οντότητας, εκτιμάται ότι η δέσμευση περί μη αύξησης δρομολογίων αναφορικά με το δρομολόγιο από / προς Ίο εκδήλωσε την αποτελεσματικότητά της, τα δε αποτελέσματά της κρίνονται ως επαρκή, δεδομένου ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες στην αγορά αυτή φαίνεται να έχουν βελτιωθεί αισθητά. Υπό το πρίσμα αυτό, προτείνεται η άρση της εν λόγω δέσμευσης περί μη αύξησης των δρομολογίων αναφορικά με τη νήσο Ίο¹³⁶.

94. Αντιθέτως, οι δεσμεύσεις περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή δεν αφορούν σε ένα μόνο νησί, αλλά σε δρομολόγια. Ειδικότερα, η δέσμευση περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή, αφορά στο συγκεκριμένο δρομολόγιο Αττική - Ίος - Θήρα ως αδιάσπαστης ενότητας¹³⁷, οι δε ανταγωνιστικές συνθήκες στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ιδίως στην περίπτωση της νήσου Θήρας, δεν δικαιολογούν την άρση της εν λόγω δέσμευσης, η οποία εξάλλου, για το περιορισμένο χρονικό διάστημα του ενός έτους που εφαρμόστηκε ήταν μεν αποτελεσματική, αλλά το διάστημα δεν ήταν ικανό για την αξιοποίηση στο μέγιστο βαθμό της δυναμικότητάς της. Αντίστοιχα, η Ίος αποτελεί έναν εκ των λιμένων στον οποίον αφορούν και δύο ακόμα δεσμεύσεις περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή¹³⁸, ήτοι τα δρομολόγια που προσεγγίζουν ταυτόχρονα και τα νησιά Θήρα, Πάρο και Νάξο, για τα οποία οι ανταγωνιστικές συνθήκες δεν δικαιολογούν την άρση των δεσμεύσεων¹³⁹. Διευκρινίζεται πάντως ότι δεδομένης της προτεινόμενης άρσης της

¹³⁵ Βλ. και ανωτέρω υπό παρ. 46.

¹³⁶ Διευκρινίζεται πάντως ότι η Ενιαία Οντότητα προτείνει τη διατήρηση της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων για ένα έτος.

¹³⁷ Θα πρέπει να επισημανθεί ότι στο πλαίσιο της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, το κάθε δρομολόγιο για το οποίο ελήφθη η εν λόγω δέσμευση, εντάχθηκε σε αυτήν ως ενιαίο και αδιάσπαστο δρομολόγιο στο οποίο, κατά τον χρόνο αξιολόγησης της συγκέντρωσης, η ΑΤΤΙCΑ εμφάνιζε πολύ υψηλά μερίδια.

¹³⁸ Βλ. και ανωτέρω, παρ. 44επ.

¹³⁹ Συναξιολογείται δε ότι η Ίος αποτελεί και το μικρότερο από πλευράς κίνησης νησί μεταξύ αυτών που περιλαμβάνουν τα δρομολόγια.

δέσμευσης περί μη αύξησης στη νήσο Ίο, η εταιρία - σε περίπτωση εισόδου Τρίτου - Ανταγωνιστή σε δρομολόγιο που περιλαμβάνει την Ίο - δεν θα υποχρεωθεί να μειώσει τις προσεγγίσεις της προς το εν λόγω νησί, καθώς δύναται να εκτελεί όσα δρομολόγια επιθυμεί (πλην του δρομολογίου του Τρίτου - Ανταγωνιστή).

VI.1.3.2 Ως προς την Πάτμο

95. Υπενθυμίζεται ότι πρόκειται για δρομολόγιο το οποίο μπορεί να καλυφθεί με συμβατικό πλοίο, είναι μεγάλο, ενώ ουδείς εκ των ανταγωνιστών εκδήλωσε ενδιαφέρον για είσοδο, ως εκ τούτου το μονοπώλιο της ΑΤΤΙCΑ¹⁴⁰ συνεχίζεται, οπότε κατά λογική αναγκαιότητα, ελλείψει μεταβολής των ανταγωνιστικών συνθηκών στην εν λόγω αγορά, σκόπιμη κρίνεται η παράταση των δεσμεύσεων και ως προς τη μη αύξηση, αλλά και ως προς τη μη μείωση δρομολογίων καθώς και ως προς την ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή.

VI.1.4 ΤΕΛΙΚΕΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

96. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς και την εν γένει δραστηριοποίηση των εταιριών στα εν λόγω νησιά, και σε αντίθεση με όσα υποστηρίζει η ΑΤΤΙCΑ¹⁴¹, προκύπτει ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες δεν έχουν μεταβληθεί σημαντικά στο σύνολο των Νησιών των Δεσμεύσεων¹⁴², καθώς η μείωση μεριδίων μόνο για το έτος 2019 δεν αποτελεί ικανή συνθήκη για να θεωρηθεί ότι έχουν μεταβληθεί οι ανταγωνιστικές συνθήκες στην αγορά, η οποία θα απαιτούσε μια διαχρονικότερη μείωση των μεριδίων της Ενιαίας Οντότητας που δεν απαντάται εν προκειμένω. Περαιτέρω, τα μερίδια της Ενιαίας Οντότητας παρά τη μερική μείωση τους κατά το έτος 2019 και με εξαίρεση την Ίο, εξακολουθούν να είναι πολύ υψηλά. Ως εκ τούτου, η διατήρηση των δεσμεύσεων αποτελεί λογική αναγκαιότητα, προκειμένου να επιτευχθεί ο αρχικός σκοπός της ανάληψής τους, που είναι η απελευθέρωση «ζήτησης / χώρου» προς τον σκοπό εισόδου νέων ανταγωνιστών ή/και επέκτασης των ήδη δραστηριοποιούμενων. Και τούτο, δεδομένου ότι, το έτος 2019, που η αγορά της ακτοπλοΐας λειτούργησε υπό κανονικές συνθήκες, οι εν λόγω δεσμεύσεις άρχισαν να αναπτύσσουν αποτελέσματα, τα οποία εντούτοις ανέκοψε η πανδημία που δημιούργησε ένα νέο τοπίο στην αγορά. Σημειώνεται εξάλλου ότι οι δυσμενείς συνέπειες της πανδημίας πλήττουν το ίδιο, εάν όχι περισσότερο τις μικρές εταιρίες και τούτο αποτυπώνεται και στην εξέλιξη των μεριδίων αγοράς της Ενιαίας Οντότητας κατά το έτος 2020. Οι ανταγωνιστικές συνθήκες αποτυπώνονται πρωτίστως στις πωλήσεις και αντίστοιχα στα μερίδια αγοράς και υπό αυτό το πρίσμα οι μικρότερες εταιρίες πλήττονται περισσότερο.

97. Ως προς τη δέσμευση του Τρίτου - Ανταγωνιστή και επί του αναφερόμενου από την ΑΤΤΙCΑ επιχειρήματος ότι η εν λόγω δέσμευση ενεργοποιήθηκε μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια της παρελθούσας τριετίας, σε συνέχεια

¹⁴⁰ Βλ. και ανωτέρω, παρ. 47επ.

¹⁴¹ Βλ. σχετικά υπόμνημα, συμπληρωματικό υπόμνημα και προσθήκη.

¹⁴² Και με εξαίρεση την Ίο, βλ. ανωτέρω υπό παρ. 44επ. και παρ. 90.

και των ανωτέρω αναφερομένων¹⁴³, διευκρινίζεται ότι κατά τη διάρκεια της τριετίας υπεβλήθησαν συνολικά άλλα τέσσερα (4) αιτήματα, τα οποία όμως δεν έγιναν δεκτά, δεδομένου ότι η εν λόγω δέσμευση συναρτάται με την τήρηση συγκεκριμένων αυστηρών προϋποθέσεων τις οποίες πρέπει να πληροί ο Τρίτος - Ανταγωνιστής, καθώς σκοπός της δέσμευσης είναι η βελτίωση του ανταγωνισμού και όχι η ενίσχυση συγκεκριμένης εταιρίας σε βάρος της προσφερόμενης υπηρεσίας, η οποία διασφαλίζεται με την ύπαρξη των εν λόγω προϋποθέσεων¹⁴⁴. Σε κάθε περίπτωση, υπογραμμίζεται ότι οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση ως προς τις προϋποθέσεις του Τρίτου Ανταγωνιστή παρέλκει, καθώς αντικείμενο της παρούσας αποτελεί η παράταση ή μη της εν λόγω δέσμευσης και όχι η τροποποίησή της. Σε κάθε περίπτωση, η δέσμευση περί Τρίτου Ανταγωνιστή είναι συμπληρωματική της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων - με κάθε μια από τις δεσμεύσεις να απευθύνεται εν μέρει και σε ανταγωνιστές με διαφορετικό προφίλ¹⁴⁵ - και από κοινού αποσκοπούν να μειώσουν την ισχύ της Ενιαίας Οντότητας στα νησιά των δεσμεύσεων, η οποία παραμένει ιδιαίτερα υψηλή. Από την έρευνα δε της Υπηρεσίας, προκύπτει και πρόθεση της [...]κάποιες [...]¹⁴⁶, [...].

98. Αντίστοιχα ως προς το αίτημα της ΑΤΤΙΣΑ περί άρσης της υποχρέωσης μετάθεσης της ώρας αναχώρησης του Blue Star Delos από τον Πειραιά κατά 35 τουλάχιστον λεπτά¹⁴⁷, όπως προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε και ιδίως από τα μερίδια αγοράς της Ενιαίας Οντότητας, αλλά και των ανταγωνιστών της στα νησιά Πάρο, Νάξο και Θήρα¹⁴⁸, οι ανταγωνιστικές συνθήκες δεν έχουν μεταβληθεί σε σημείο ικανό να δικαιολογήσει άρση της δέσμευσης.

99. Αντίθετα αναφορικά με την υποχρέωση αποδρομολόγησης του HSW Highspeed 4 από την ελληνική ακτοπλοΐα, δυνάμει της υπό Β2(στ) δέσμευσης, σε περίπτωση ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή, η ΕΑ δέχεται ότι η παράταση της δέσμευσης κατ' αυτό το σκέλος θα ήταν δυσανάλογα περιοριστική για τη δραστηριότητα της εταιρίας, υπό τις συνθήκες της πανδημίας Covid-19. Επιπλέον, η υποχρέωση αποδρομολόγησης θα είχε αρνητικές επιπτώσεις για την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, η οποία έχει πληγεί λόγω πανδημίας¹⁴⁹, καθώς η ενεργοποίηση της συνεπάγεται αυτόματα την έξοδο ενός πλοίου από την ελληνική αγορά, με επιπτώσεις στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, καθώς και την αφαίρεση ενός πολύ καλού πλοίου από την ελληνική ακτοπλοΐα, το οποίο θα μπορούσε να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε συνδέσεις εκτός των Νησιών των Δεσμεύσεων στην Ελληνική Επικράτεια προς όφελος των καταναλωτών¹⁵⁰.

¹⁴³ Βλ. παρ. 22 ανωτέρω.

¹⁴⁴ [...].

¹⁴⁵ Βλ. παρ. 75 ανωτέρω.

¹⁴⁶ Βλ. και ανωτέρω, παρ. 65.

¹⁴⁷ Βλ. και ανωτέρω, υποσ.23.

¹⁴⁸ Βλ. και ανωτέρω τα μερίδια αγοράς όπως αποτυπώνονται στις παρ. 32επ. και 88 (για την Πάρο), παρ. 34επ. (για τη Νάξο) και παρ. 40επ. και 89 (για τη Θήρα). Το δρομολόγιο αφορά και σε προσεγγίσεις στην Ίο. Βλ. ανωτέρω ενότητα IV 4.7. για τα μερίδια αγοράς καθώς και παρ. 94 ως προς την ουσιαστική αξιολόγηση.

¹⁴⁹ Βλ. ανωτέρω ενότητα IV.2.

¹⁵⁰ Βλ. σχετικά υπόμνημα, σελ. 3, παρ. 15 και 58.

100. Τέλος, υπενθυμίζεται ότι και μέρος των ανταγωνιστών της Ενιαίας Οντότητας τάσσεται υπέρ της διατήρησης των δεσμεύσεων¹⁵¹ σημειωτέον δε ότι εξ αυτών η μεν SEAJETS αποτελεί τον κυριότερο ανταγωνιστή της ΑΤΤΙΣΑ και τον μοναδικό ανταγωνιστή που έκανε χρήση της δέσμευσης περί Τρίτου - Ανταγωνιστή, [...] ¹⁵². Αντίστοιχα, και η εταιρία [...], η οποία εισήλθε στην αγορά μόλις το 2020 και απέσπασε μερίδιο αγοράς από την Ενιαία Οντότητα επισημαίνει τη σημασία των δεσμεύσεων και της διατήρησής τους για τις μικρότερες εταιρίες¹⁵³, όπως και η ΖΑΝΤΕ, η οποία επίσης απέσπασε μερίδιο αγοράς από την Ενιαία Οντότητα και η οποία εκτιμά ότι η μη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων βελτίωσε τον ανταγωνισμό στην αγορά, αναφερόμενη ενδεικτικά στα μερίδια αγοράς που απέσπασε από την Ενιαία Οντότητα ιδίως στην αγορά των φορτηγών οχημάτων στη νήσο Θήρα¹⁵⁴. Οι ως άνω διαπιστώσεις συνηγορούν έτι περαιτέρω υπέρ της διατήρησης των αναληφθεισών δεσμεύσεων προς τον σκοπό ενίσχυσης της δυνατότητας αφενός ήδη δραστηριοποιούμενων ανταγωνιστών να αυξήσουν τα μερίδια που έχουν ήδη αποκτήσει σε ορισμένες αγορές και αφετέρου νέων να επιδιώξουν να εισέλθουν στις υπό εξέταση αγορές. Σημειωτέον ότι ακόμη και ανταγωνιστές που τάσσονται κατά των δεσμεύσεων επισημαίνουν τη σημασία τους για τη βελτίωση των ανταγωνιστικών συνθηκών στην αγορά¹⁵⁵, ενώ και το Υπουργείο αναγνωρίζει ότι η είσοδος ανταγωνιστών βελτιώνει την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Από το σύνολο των ανωτέρω, εκτιμάται ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά της ακτοπλοΐας και ειδικά στα Νησιά των Δεσμεύσεων (με την εξαίρεση της Ίου) δεν έχουν μεταβληθεί ουσιαστικά εν συγκρίσει με τον χρόνο έναρξης των Δεσμεύσεων. Σε καμία δε περίπτωση δεν μπορούν να ανατρέψουν το συμπέρασμα ότι η ΑΤΤΙΣΑ διαθέτει ηγετική θέση στην αγορά και έχει την ικανότητα να επηρεάσει την είσοδο των ανταγωνιστών της, χωρίς οι τελευταίοι να έχουν την ικανότητα να αντιδράσουν αποτελεσματικά. Τα όποια θετικά αποτελέσματα των δεσμεύσεων κατά το έτος 2019 (στα οποία γίνεται λόγος ανωτέρω) ανατράπηκαν από την επέλευση της πανδημίας και συνεπώς, τα στοιχεία αυτά συνηγορούν υπέρ της παράτασης της ισχύος των προκειμένων Δεσμεύσεων.

101. Ως προς τη διάρκεια των δεσμεύσεων, δεδομένης της πανδημίας και της αβεβαιότητας που αυτή προκαλεί

¹⁵¹ Εκ των ανταγωνιστών, 3 τάσσονται υπέρ της διατήρησης των δεσμεύσεων και 3 κατά, βλ. αναλυτικά ανωτέρω στις παρ. 64επ.

¹⁵² Βλ. σχετικά [...].

¹⁵³ Βλ. παρ. 67 ανωτέρω.

¹⁵⁴ Βλ. τις απόψεις της όπως αποτυπώνονται στην παρ. 66 ανωτέρω.

¹⁵⁵ Όπως η εταιρία [...], η οποία αναφέρει ότι η μη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων λειτούργησε ευνοϊκά για την αγορά, αλλά τάσσεται εντέλει κατά των δεσμεύσεων με τη λογική ότι [...] (βλ. αναλυτικά τις απόψεις της στην παρ. 70 ανωτέρω). Για λόγους πληρότητας σημειώνεται ότι και οι εταιρίες [...] και [...] τάσσονται κατά της διατήρησης των δεσμεύσεων, η μεν [...] επειδή θεωρεί ότι οι δεσμεύσεις δεν την επηρέασαν, καθώς δραστηριοποιείται σε γραμμές με διαφορετικό «target group» (βλ. και παρ. 68 ανωτέρω), η δε εταιρία [...] επισημαίνει ότι τυχόν παράταση των δεσμεύσεων δεν θα ωφελούσε τον ανταγωνισμό (βλ. αναλυτικά παρ. 69 ανωτέρω).

στο σύνολο των εταιριών του κλάδου και της εκτίμησης ότι για την επαναφορά σε μια κατάσταση κανονικών συνθηκών απαιτείται ικανό χρονικό διάστημα, εκτιμάται ότι η παράταση των δεσμεύσεων για το χρονικό διάστημα των τριών ετών¹⁵⁶ είναι αναγκαία προκειμένου να εκδηλώσουν την αποτελεσματικότητά τους και να οδηγήσουν στην προσδοκώμενη απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» και τη δραστηριοποίηση και νέων εταιριών στα νησιά των δεσμεύσεων ή την επέκταση των ήδη δραστηριοποιούμενων. Αντίθετα, η παρελθούσα εμπειρία καταδεικνύει ότι το ένα έτος που αναφέρει η ΑΤΤΙΣΑ ως εύλογο για την παράταση των δεσμεύσεων δεν είναι επαρκές για την πλήρη απόδοση της αποτελεσματικότητάς τους, ιδίως υπό το παρόν οικονομικό τοπίο. Και τούτο διότι, ενώ το 2019 η εφαρμογή των δεσμεύσεων είχε κάποια θετικά αποτελέσματα, αυτά ανεκόπησαν από την πανδημία, συνεπώς είναι προφανές ότι το ένα έτος δεν αποτελεί επαρκές χρονικό διάστημα για την πλήρη ανάπτυξη των αποτελεσματικότητων των δεσμεύσεων.

102. Ενόψει όλων των ανωτέρω, εκτιμάται ότι η ισχύς των Δεσμεύσεων που αφορούν τα Νησιά των Δεσμεύσεων πρέπει να παραταθούν στο σύνολό τους (με την εξαίρεση της υποχρέωσης μη αύξησης της συχνότητας δρομολογίων για τη νήσο Ίο, καθώς και την υποχρέωση αποδρομολόγησης του ταχύπλοου πλοίου HSW Highspeed 4), προς τον σκοπό απελευθέρωσης «ζήτησης / χώρου» και της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε αυτά, λαμβανομένου υπόψη ότι κατά το μοναδικό πλήρες έτος εφαρμογής τους (2019) ενεργοποιήθηκε ο μηχανισμός για την εκδήλωση της αποτελεσματικότητάς τους, η οποία εντούτοις (εξαιτίας και της πανδημίας) διακόπηκε και δεν κατέστη δυνατό να αναπτυχθεί πλήρως.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια, ομόφωνα αποφάσισε:

1. Την άρση της δέσμευσης Β2α περί μη αύξησης δρομολογίων στις σχετικές αγορές επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών από / προς Αττική και τη νήσο Ίο με ισχύ από 27.4.2021.

2. Τη μερική παράταση της ισχύος της δέσμευσης Β2στ για τρία (3) ακόμη έτη, ήτοι από την 27.4.2021 έως την 26.4.2024:

i) αίροντας το σκέλος της δέσμευσης που αφορά στην υποχρέωση της Εταιρίας να μην εκμεταλλευτεί η ίδια, ή δια Συνδεδεμένης Επιχείρησης ή κατά οιοδήποτε τρόπο που εξαρτώμενου τρίτου, το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Highspeed 4, εντός της ελληνικής επικράτειας, με ισχύ από 27.4.2021 και

ii) παρατείνοντας κατά το σκέλος της που αφορά στην ενεργοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή και στην υποχρέωση αποδρομολόγησης του πλοίου της Εταιρίας από τις αγορές για τις οποίες ισχύει η δέσμευση μη αύξησης δρομολογίων¹⁵⁷.

και

3. Την παράταση της ισχύος των λοιπών δεσμεύσεων Β1-Β3 που προβλέπονται στην υπ' αρ. 658/2018¹⁵⁸ απόφαση ΕΑ, για τρία (3) ακόμη έτη, ήτοι από την 27.4.2021 έως την 26.4.2024.

Η απόφαση εκδόθηκε την 26η Απριλίου 2021.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 27 του ν. 3959/2011.

Ο Πρόεδρος

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΙΑΝΟΣ

¹⁵⁶ [...].

¹⁵⁷ Σύρος, Πάρος, Νάξος, Αμοργός, Κουφονήσια, Θήρα, Πάτμος, Χίος, Μυτιλήνη. Εξαιρείται η δυνατότητα χρησιμοποίησής του στις εν λόγω αγορές, προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της εταιρίας, για λόγους βλάβης ή ανωτέρας βίας και για το αναγκαίο προς τούτο χρονικό διάστημα.

¹⁵⁸ Ήτοι Β1α, Β1γ, Β2α για τα νησιά Πάρος, Νάξος, Κουφονήσια, Αμοργός και Θήρα, Β2γ, Β2δ, Β2ε, Β3α, Β3β και Β3δ.



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

Ιστότοπος: **www.et.gr**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

