



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

Αθήνα, 30-09-2016

ΑΠ. 4980

ΑΠΟΦΑΣΗ

Θέμα: Λήψη απόφασης επί της από 28.06.2016 διεξαχθείσας ακρόασης της εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για τη διαπίστωση παράβασης διατάξεων του ανταγωνισμού και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και ειδικότερα:

- του άρθρου 28 παρ.1 του Ν. 3891/4-11-2010,
- του άρθρου 18Α του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού (Ν.146/1914), όπως προστέθηκε με το άρθρο 29 του ν. 3784/2009 (ΦΕΚ Α137/2009),
- των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (πρώην άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,
- του άρθρου 1 του Κανονισμού 169/2009 (ΕΕ),
- του άρθρου 20 του Κανονισμού 913/2010 (ΕΕ)
- της αιτιολογικής σκέψης 15 του Κανονισμού 1/2003 (ΕΕ) και
- του άρθρου 14 της οδηγίας 2012/34 ΕΕ,

που αφορούν στη μη υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και τις βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC

AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD».

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του Ν. 3891/4-11-2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010), όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 7, 28 περ. 1, 7, 17, 18, καθώς και 32 αυτού.

β. Των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (πρώην άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

γ. του Κανονισμού υπ' αριθμόν 169/2009 του Συμβουλίου της ΕΕ, ιδίως του άρθρου 1 αυτού.

δ. του Κανονισμού υπ' αριθμόν 913/2010 της 22ας Σεπτεμβρίου του 2010 του Συμβουλίου της ΕΕ, ιδίως του άρθρου 20 αυτού.

ε. Της αιτιολογικής σκέψης 15 του κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου της ΕΕ.

στ. Της οδηγίας 2012/34 ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21/11/2012, ιδίως του άρθρου 14 αυτής.

ζ. Της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9^{ης} Μαΐου 1980, η οποία κυρώθηκε με το ν.1593/1986 (ΦΕΚ 59 Α') και του Πρωτοκόλλου του 1999, που κυρώθηκε με το ν.3646/2008 (ΦΕΚ 36 Α').

η. Της υπ' αριθ. 1655/18-11-2013 απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» (ΦΕΚ 3080/Β/4-12-2013).

2. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 92.00.10/08.04.2015 έγγραφο-αίτημα συνδρομής της BRC AD με συνημμένα (5) υποστηρικτικά έγγραφα.

3. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3368/14.05.2015 έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφορικά με το αίτημα της BRC AD.
4. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3369/15.05.2015 έγγραφο της ΡΑΣ προς την BRC AD.
5. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 92.00.39/19.10.2015 απαντητικό έγγραφο της BRC AD.
6. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3765/27.10.2015 υπομνηστικό έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
7. Το υπ.αριθμ.πρωτ.2756117/29.10.2015 απαντητικό έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τη ΡΑΣ
8. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3802/09.11.2015 έγγραφο της ΡΑΣ προς την Ανεξάρτητη Αρχή «Επιτροπή Ανταγωνισμού».
9. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3803/09.11.2015 έγγραφο της ΡΑΣ προς την BRC AD για πρόσθετες διευκρινίσεις και ενημέρωση επαφών της με την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού
10. Το υπ.αριθμ.πρωτ.92-00-42/17.11.2015 έγγραφο της BRC AD προς τη ΡΑΣ
11. Το υπ. αριθμ. πρωτ.362/13.11.2015 έγγραφο – αίτημα συνδρομής της DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD με συνημμένα σχέδιο συμφωνίας και παραρτημάτων.
12. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3837/20.11.2015 έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφορικά με το αίτημα της DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD.
13. Το από 22.12.2015 έγγραφο του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού Φορέα προς τη ΡΑΣ
14. Την από 23.12.2015 και 30.12.2015 ηλεκτρονική επικοινωνία της ΡΑΣ με την BRC AD αναφορικά με πρόσθετες διευκρινήσεις επί του όγκου των εμπορευμάτων που θέλει να διακινήσει προς την Ελλάδα.
15. Το υπ.αριθμ.πρωτ.3997/05.01.2016 έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
16. Το υπ.αριθμ. πρωτ. 3091020/13.01.2016 έγγραφό ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς ΡΑΣ για παράταση προθεσμίας υποβολής στοιχείων.

17. Το υπ. Αριθμ.πρωτ. 10-08-35/14.01.2016 έγγραφο του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού Φορέα προς τη ΡΑΣ.
18. Το υπ.αριθμ. πρωτ. 4065/18.01.2016 έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ για χορήγηση παράτασης.
19. Το υπ.αριθμ.πρωτ. 3091028/20.01.2016 απαντητικό έγγραφό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τη ΡΑΣ
20. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 12-22-1/28.01.2016 απαντητικό έγγραφο της εταιρίας BRC AD προς τη ΡΑΣ
21. Το υπ.αριθμ.πρωτ.4134/02.02.2016 έγγραφο της ΡΑΣ προς τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ για συνεχή ενημέρωση.
22. Τα υπ.αριθμ.πρωτ.4132 & 4133 /02.02.2016 έγγραφα της ΡΑΣ προς την BRC AD και DB SCHENKER RAIL αντίστοιχα
23. Το υπ.αριθμ.πρωτ.12.22.3/07.03.2016 έγγραφο της BRC AD προς τη ΡΑΣ με συνημμένη την από 03.02.2016 επιστολή τριών (3) ιδιωτικών βουλγαρικών εταιριών προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
24. Το υπ.αριθμ.πρωτ.4310/11.03.2016 έγγραφο της ΡΑΣ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
25. Τις με αρ. πρωτ. 3091108/07.03.2016, 3091182/07.03.2016 επιστολές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τις εταιρίες BRC AD και DB SCHENKER RAIL αντίστοιχα
26. Το από 11.03.2016 email της BRC AD προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ
27. Το από 21.04.2016 e-mail της BRC εκ μέρους των ιδιωτικών βουλγαρικών εταιριών προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
28. Το υπ.αριθμ.πρωτ.4575/24.05.2016 έγγραφο της ΡΑΣ προς τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
29. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4630/03-06-2016 Εισήγηση της Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Σ.
30. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4635/06-06-2016 απόφαση της Ρ.Α.Σ. «Κλήση σε ακρόαση της σιδηροδρομικής επιχείρησης «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διαπίστωση παράβασης διατάξεων του ανταγωνισμού και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν στη μη

υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και τις βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD».

31. Τη με αριθ. πρωτ. 4642/08-06-2016 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. με θέμα «Ορισμός μελών Επιτροπής Ακρόασης δυνάμει της ΑΠ. 4635/06-06-2016 απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ.».
32. Τη με αριθ. πρωτ. 4639/07-06-2016 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, νομίμως επιδοθείσα, με την οποία η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» κλήθηκε σε ακρόαση την 21^η Ιουνίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.00 π.μ., ενώπιον της Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ., που ορίστηκε με την ανωτέρω (υπό 29) απόφαση.
33. Το από 21-06-2016 πρακτικό ακρόασης ενώπιον της ορισθείσας Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ., στην οποία, κατόπιν αιτήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αναβλήθηκε και συμφωνήθηκε ο επαναπροσδιορισμός της, άνευ κλητεύσεως, για την 28^η Ιουνίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.00 π.μ., σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).
34. Το πρακτικό της διεξαχθείσα στις 28-06-2016 ακρόασης ενώπιον της ορισθείσας Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ.
35. Το υποβληθέν επί της Ακρόασης Υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.7 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).
36. Τη με αρ. πρωτ.3.076.034/24.06.2016 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την εταιρία BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD).
37. Τη με αρ. πρωτ.3.076.036/24.06.2016 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την εταιρία BULMARKET RAIL CARGO EOOD
38. Τη με αρ. πρωτ.3.076.035/24.06.2016 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την εταιρία DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD.

- 39.** Τη με αρ. πρωτ.12.22-4/01.07.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετικό 34) της εταιρίας BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD) προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
- 40.** Τη με αρ. πρωτ.111/18.07.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετ. 35) της εταιρίας BULMARKET RAIL CARGO EOOD προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
- 41.** Τη με αρ. πρωτ.179/01.07.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετ. 36) της εταιρίας DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
- 42.** Τη με αρ.πρωτ.4726/01.07.2016 επιστολή της ΠΑΣ προς τις ιδιωτικές βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD».
- 43.** Τη με αρ. πρωτ.12.22-5/07.07.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετ.40) της εταιρίας BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD) προς τη ΠΑΣ.
- 44.** Τη με αρ. πρωτ. 111/18.07.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετ. 40) της εταιρίας BULMARKET RAIL CARGO EOOD προς τη ΠΑΣ.
- 45.** Τη με αριθ. πρωτ. 4751/07-07-2016 επιστολή της Π.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», με την οποία κοινοποιήθηκαν στην τελευταία τα απομαγνητοφωνημένα Πρακτικά της από 28^{ης} Ιουνίου 2016 διεξαχθείσας ακρόασης.
- 46.** Το με αριθ. πρωτ. Π.Α.Σ. 4806/22-07-2016 υπόμνημα που κατέθεσε η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» στη Π.Α.Σ.
- 47.** Τη με αριθ. πρωτ. 4826/28.07.2016 επιστολή της Π.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», με την οποία ζητήθηκε η αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων αναφορικά με την από 28.06.2016 διεξαχθείσα ακρόαση.
- 48.** Το από 03.08.2016 αίτημα της ΠΑΣ προς τον βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα για συνεργασία, κατά το άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34 με την παροχή συμπληρωματικών στοιχείων και διευκρινίσεων.

49. Το από 05.08.2016 αίτημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς της Ρ.Α.Σ. για τη χορήγηση παράτασης της προθεσμίας υποβολής των αιτούμενων (με το ανωτέρω 45) συμπληρωματικών στοιχείων.
50. Την από 09.08.2016 χορήγηση παράτασης της Ρ.Α.Σ. προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έως 02.09.2016 για την προσκόμιση των αιτούμενων (με το ανωτέρω 45) συμπληρωματικών στοιχείων.
51. Την με αρ. πρωτ.10-08-66/19.08.2016 απαντητική επιστολή (στο ως άνω σχετ.46) του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού Φορέα με τις θέσεις του, συνοδευόμενη με σχετικά έγγραφα.
52. Τη με αρ.πρωτ. 3100855/31.8.2016 απαντητική επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. επί των πρόσθετων διευκρινίσεων που αιτήθηκε η Ρ.Α.Σ. με την ανωτέρω (σχετ.45) επιστολή της.
53. Το με αρ.πρωτ 4949 / 28.09.2016 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ που συστάθηκε με την με αριθ. πρωτ. 4642/08-06-2016 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ.
54. Τη με αρ. πρωτ. 4951/29.09.2016 Εισήγηση του Προέδρου της ΡΑΣ

Επειδή:

I. Ιστορικό – Πραγματικά Περιστατικά

Στις 22.04.2015 η ιδιωτική βουλγαρική σιδηροδρομική εταιρία, με την επωνυμία BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), υπέβαλε στη ΡΑΣ το με αριθ. πρωτ. 92.00.10/08.04.2015 έγγραφο-αίτημα συνδρομής (σχετ. 2) για την υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας με την ελληνική σιδηροδρομική εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ με αντικείμενο την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, Κουλάτα. Συνημμένα, απέστειλε σειρά υποστηρικτικών εγγράφων, ως ακολούθως:

1. Υπογεγραμμένο Πρωτόκολλο συνάντησης που διεξήχθη την 8 & 9.06.2010 με συμμετέχοντες τον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα ΕΑΡΑ, την BRC AD, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, τον ΕΔΙΣΥ (ελληνικός διαχειριστής υποδομής), τον ΝRIC (βουλγαρικός διαχειριστής υποδομής) και την BULAMARKET DM LTD.

2. Υπογεγραμμένο Πρωτόκολλο συνάντησης που διεξήχθη την 31.01.2012& 1.02.2012 με συμμετέχοντες την BRC AD, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, το ΟΣΕ (ελληνικός διαχειριστής υποδομής), τον NRIC (βουλγαρικός διαχειριστής υποδομής).
3. Έγγραφο με αρ.πρωτ.93.00.19.3/09.08.2013 προς το ΤΑΙΠΕΔ, τον τότε Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μ. Χρυσοχοϊδη και τον τότε Δ/ντα Σύμβουλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κ. Αθ. Ζηλιασκόπουλο, με το ίδιο αντικείμενο.
4. Σχέδιο Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ των ως άνω συμμετεχόντων για την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών σιδηροδρομικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας - Βουλγαρίας
5. Πέντε (5) παραρτήματα του σχεδίου Συμφωνίας Συνεργασίας που εξειδικεύουν τις διαδικασίες και επικοινωνίες μεταξύ των εμπλεκομένων στο διασυνοριακό σταθμό Κουλάτα.

Η Ρ.Α.Σ., στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός φορέας, υπεύθυνος, κατά το άρθρο 28 παρ.1 του ν.3891/2010 «...για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις...» ζήτησε, αρχικά, με την με αριθ. πρωτ. 3368/14.05.2015 επιστολή της (σχετ.3) προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» τη θέση της επί του θέματος. Παράλληλα, απέστειλε την με αρ.πρωτ. 3369/15.05.2015 επιστολή (σχετ.4) προς την εταιρία BRC AD, την οποία κοινοποιούσε στο Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα, για πρόσθετες διευκρινήσεις αναφορικά με το είδος των υπηρεσιών που θα ρύθμιζε η αιτούμενη διασυνοριακή συμφωνία και τον τρόπο με τον οποίο αυτές καλύπτονται μέχρι στιγμής. Η BRC AD με τη με αρ. πρωτ. 92.00.39/19.10.2015 επιστολή της (σχετ.5) διευκρίνισε ότι οι υπηρεσίες που αιτείται αφορούν αποκλειστικά στην απευθείας ανταλλαγή τρένων μεταξύ της ίδιας και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο διασυνοριακό σταθμό. Επίσης επισήμανε ότι η μη υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την αναγκάζει να χρησιμοποιεί, ως διαμεταφορέα, την κρατική βουλγαρική εταιρία BDZ Cargo, με αποτέλεσμα οι υπηρεσίες της προς τους πελάτες της να μην είναι ποιοτικές και οι τιμές της να μην είναι ανταγωνιστικές, λόγω πρόσθετου κόστους υπηρεσιών της BDZ Cargo.

Στη συνέχεια η ΡΑΣ απέστειλε την με αρ. πρωτ. 3765/27.10.2015 υπομνηστική επιστολή (σχετ. 6) προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν είχε απαντήσει στην από 14.05.2015 (σχετ.3) της ΡΑΣ.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2756117/29.10.2015 επιστολή της (σχετ.7) στη ΡΑΣ επιβεβαίωσε ότι πράγματι έχουν υπάρξει σειρά συναντήσεων με τη βουλγαρική ιδιωτική εταιρία, χωρίς να έχουν καταλήξει σε κάποια συμφωνία και συσχέτισε τη μη υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας με την έλλειψη υπογεγραμμένης διασυνοριακής συμφωνίας μεταξύ των κρατών της Ελλάδας και της Βουλγαρίας, η οποία βρίσκεται σε διαβουλεύσεις μεταξύ των δύο κρατών. **Παράλληλα, δήλωσε αδυναμία εξυπηρέτησης της ιδιωτικής εταιρίας BRC AD, επικαλούμενη έλλειψη πόρων σε μηχανοδηγούς και ελκτικές μονάδες.** Κατέληγε δε, στο έγγραφό της, ότι η σιδηροδρομική αγορά για τη μεταφορά εμπορευμάτων είναι απελευθερωμένη και η βουλγαρική εταιρία θα μπορούσε, τηρώντας τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, να εισέλθει με δικούς της πόρους στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Στο σημείο αυτό η ΡΑΣ, με το υπ.αριθμ. πρωτ.3802/09.11.2015 έγγραφό της (σχετ.8) απευθύνθηκε στην Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή «Επιτροπή Ανταγωνισμού», σε εφαρμογή του εδαφ.β της παρ.1 του άρθρου 28 του ν.3891/2010, προκειμένου να εκθέσει το θέμα και να ζητήσει την συνδρομή της. Απέστειλε ηλεκτρονικά το σχετικό υποστηρικτικό υλικό και ζήτησε συνάντηση για τις απόψεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του θέματος. Πράγματι, την 30.11.2015 διοργανώθηκε σύσκεψη στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, με την συμμετοχή από τη ΡΑΣ των κ.κ. Α. Τσουμαλάκου και Σπ. Μπούση και από την Επιτροπή των κ. Π. Μπορόβα, Δ/ντή Β' Δ/σης Οικονομικής Τεκμηρίωσης, της κας Ε.Χρυσανθοπούλου, Προϊσταμένης του Τμήματος Ε' (αρμόδιο για τους επιχειρηματικούς κλάδους ενέργειας, ύδρευσης και αποχέτευσης, μεταφορών, δικαιωμάτων μεταφοράς τεχνολογίας και πνευματικής ιδιοκτησίας και συναφών δραστηριοτήτων) και της κας Νικολοπούλου από τη Νομική Υπηρεσία της Επιτροπής. Στην συνάντηση παρουσιάστηκε το θέμα από τη ΡΑΣ, καθώς και το σχετικό υποστηρικτικό υλικό με τις θέσεις των εμπλεκόμενων και διερευνήθηκε η πιθανότητα παράβασης κανόνων του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συμβούλεψε να αιτηθεί η ΡΑΣ τόσο από τις βουλγαρικές ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρίες όσο και από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ενίσχυση της τεκμηρίωσης των ισχυρισμών τους.

Η ΡΑΣ με την υπ'αριθμ.πρωτ.3803/09.11.2015 επιστολή της (σχετ. 9) ενημέρωσε την BRC AD για την επαφή της με την ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού ζητώντας

παράλληλα κάποιες πρόσθετες διευκρινίσεις. Η BRC AD απέστειλε την απάντησή της με το 92-00-42/17.11.2015 έγγραφο. (σχετ. 10)

Ακολούθησε δεύτερο αίτημα συνδρομής, από την ιδιωτική βουλγαρική εταιρία DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD με την με αρ.πρωτ.362/13.11.2015 επιστολή της (σχετ.11). Συγκεκριμένα, η DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD επικαλέστηκε συνάντηση που υπήρξε στη Θεσσαλονίκη μεταξύ των εμπλεκομένων εταιριών και των αντίστοιχων διαχειριστών της υποδομής τον 6/2010 για τη διαμόρφωση του κειμένου της διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας. Ακολούθησε σειρά επαφών μεταξύ των μερών, επίσκεψη του τότε Δντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κ. Ζηλιασκόπουλου, στη Σόφια τον 5/2014 όπου έγινε περαιτέρω επεξεργασία του κειμένου της διασυνοριακής συμφωνίας με βάση του κανόνες της COTIF, με την παρουσία εκπροσώπων του ΟΣΕ και της DB SCHENKER GREECE. Συμφωνήθηκαν σχέδια κειμένων, τα οποία, παρά τις συνεχείς οχλήσεις της DB SCHENKER RAIL προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν έχουν μέχρι σήμερα υπογραφεί.

Η ΡΑΣ απέστειλε το υπ.αριθμ.πρωτ.3837/20.11.2015 έγγραφο (σχετ.12) προς τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη διατύπωση των θέσεων της επί των ισχυρισμών της δεύτερης βουλγαρικής εταιρίας.

Την 21.12.2015 η ΡΑΣ, διοργάνωσε στα γραφεία της συνάντηση με την κα Αικ. Βήτου, Υπεύθυνη του Γραφείου Διεθνούς Συνεργασίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προκειμένου να πληροφορηθεί αναλυτικά όλη τη διαδικασία ανταλλαγής τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Κούλατα, τις υπηρεσίες που απαιτούνται και τις δυνατότητες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να ανταποκριθεί. Ταυτόχρονα ζήτησε από την κα Βήτου να διοργανώσει επίσκεψη-επιτόπιο έλεγχο της ΡΑΣ στο διασυνοριακό σταθμό Κούλατα.

Στις 22.12.2015 (σχετ. 13) παρενέβη ο Βουλγαρικός Ρυθμιστικός Φορέας με έγγραφό του προκειμένου να ενημερώσει τη ΡΑΣ για την έρευνα που διεξήγαγε επί της υπόθεσης. Συγκεκριμένα ανέφερε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επικαλείται την διασυνοριακή συμφωνία του 1964 για τη διαδικασία ανταλλαγής τρένων που αφορά δύο όμως οντότητες που στην ουσία σήμερα δεν υφίστανται και ακολουθείται εθιμοτυπικά. Επίσης ότι η υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας είναι αίτημα τουλάχιστον τριών από τις δώδεκα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία και είναι απαραίτητο να ρυθμιστούν ζητήματα παροχής υπηρεσιών στο διασυνοριακό σταθμό, με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Καταλήγοντας ζητούσε την παρέμβαση της ΡΑΣ για την άρση των εμποδίων που περιορίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες που παρέχονται στο διασυνοριακό σταθμό Κούλατα.

Η ΡΑΣ απέστειλε τα από 23.12.2015 και από 30.12.2015 ηλεκτρονικά μηνύματα (σχετ. 14) στην εταιρία BRC AD, την ενημέρωσε για τους ισχυρισμούς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί του αιτήματός της και ζήτησε από την βουλγαρική εταιρία να την πληροφορήσει για τον όγκο του μεταφορικού της έργου προς την Ελλάδα καθώς και τις απόψεις της για τη θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να εισέλθει με ίδια μέσα στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Ανάλογη κίνηση έκανε και προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με το υπ' αριθμ. πρωτ. 3997/05.01.2016 έγγραφό της (σχετ.15), με το οποίο ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προσκομίσει αναλυτικά υποστηρικτικά/αποδεικτικά έγγραφα (π.χ. φορτωτικές, σχετικές συμβάσεις, πρωτόκολλα ελέγχου κ.α.) τουλάχιστον για το έτος 2015, αναλυμένα σε μηνιαία βάση, προκειμένου να τεκμηριώσει τις θέσεις που διατύπωσε στο ανωτέρω (σχετ.7) έγγραφό της. Συγκεκριμένα, ζήτησε, μεταξύ άλλων, αριθμό εμπορευματικών δρομολογίων, όγκο εμπορευματικού έργου με αναφορά στους τελικούς προορισμούς των διακινούμενων εμπορευμάτων, αριθμό εμπορευματικών δρομολογίων στα οποία η κρατική BDZ είναι αποστολέας δικών της βαγονιών και αριθμό εμπορευματικών δρομολογίων στα οποία η BDZ είναι αποστολέας βαγονιών της BRC και της DB-SR BG, αριθμό ελκτικών μονάδων που χρησιμοποιούνται στα διασυνοριακά δρομολόγια με τον αριθμό μητρώου τους, αριθμό μηχανοδηγών που χρησιμοποιούνται στα διασυνοριακά δρομολόγια με τα ονόματά τους. Σκοπός της ΡΑΣ με τα ως άνω στοιχεία (μεταφορικό έργο και διαθέσιμοι πόροι) ήταν η διερεύνηση των ισχυρισμών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί αδυναμίας εκτέλεσης πρόσθετου έργου. Παράλληλα ζήτησε και εγγράφως τη διοργάνωση επιτόπιου ελέγχου στα Κούλατα μέσα στο β' 15ήμερο του Ιανουαρίου 2016. Για την συγκέντρωση και την αποστολή των ως άνω στοιχείων η ΡΑΣ έθεσε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προθεσμία 20 ημερών.

Ο Βουλγαρικός Ρυθμιστικός Φορέας παρενέβη εκ νέου με το υπ' αριθμ. 10-08-35/14.01.2016 έγγραφό του (σχετ. 17) δηλώνοντας την πρόθεσή του για βοήθεια για την επίλυση του θέματος, τόσο στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων όσο και στην ομαλή λειτουργία του εμπορευματικού σιδηροδρομικού διαδρόμου 7 (η νέα ονομασία του είναι Orient/East Med) ο οποίος διέρχεται από τα δύο κράτη.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το υπ. αριθμ. πρωτ. 3091020/13.01.2016 έγγραφο (σχετ. 16) ζήτησε παράταση προθεσμίας για την υποβολή των ως άνω στοιχείων, την οποία η ΡΑΣ τη χορήγησε με το υπ'αριθμ.πρωτ. 4065/18.01.2016 έγγραφό της (σχετ.18).

Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 3091028/20.01.2016 απαντητικό έγγραφό (σχετ. 19) η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίστηκε ότι επανεξετάζει τις σχέσεις με τις βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρίες και προτίθεται να προχωρήσει σε υπογραφή συμφωνίας συνεργασίας μαζί τους**. Για το λόγο αυτό δεσμεύτηκε να επικοινωνήσει μαζί τους προς ενημέρωσή τους, να συνεργαστεί με το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ για τη διαμόρφωση του πλαισίου συνεργασίας αναφορικά με το εμπλεκόμενο προσωπικό και τις υπηρεσίες που παρέχονται στο διασυνοριακό σταθμό και τέλος σε συνεργασία με τις βουλγαρικές εταιρίες να προγραμματισθεί ημερομηνία και τόπος υπογραφής της συμφωνίας. Για την πρόοδο των κινήσεων της θα ενημερώνει τη ΡΑΣ.

Σε συνέχεια των ανωτέρω η ΡΑΣ με το υπ.αριθμ.πρωτ.4134/02.02.2016 έγγραφό της (σχετ.21) ζήτησε, παράλληλα, συνεχή ενημέρωση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την πορεία των επαφών με τις βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρίες για την υπογραφή της διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας.

Παράλληλα απέστειλε τα υπ. αριθμ. 4132/02.02.2016 & 4133/2.02.2016 έγγραφα (σχετ. 22) προς την BRC AD και τη DB SCHENKER RAIL αντίστοιχα προκειμένου να τις ενημερώσει για τη νέα θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Εν τω μεταξύ η εταιρία BRC AD με το υπ.αριθμ.πρωτ. 12-22-1/28.01.2016 έγγραφό της (σχετ. 20) απάντησε στο ανωτέρω (σχετ.14) της ΡΑΣ. Επικαλούμενη το άρθρο 15 της Οδηγίας 2012/34 για το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς, αποδέσμευσε την υπογραφή της διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας από την αντίστοιχη διακρατική και εξήγησε ότι δε ζητάει υπηρεσίες για πρόσθετο μεταφορικό έργο από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά για το ίδιο μεταφορικό έργο που αυτή τη στιγμή διεξάγεται μέσω της κρατικής βουλγαρικής εταιρίας BDZ Cargo.

Παρά τη δέσμευση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι θα έρθει άμεσα σε επαφή με τις τρεις ιδιωτικές βουλγαρικές εταιρίες για τον προσδιορισμό του τόπου και του χρόνου υπογραφής της διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιήθηκε.

Παράλληλα, η BRC AD, εκπροσωπώντας και τις εταιρίες DB SCHENKER RAIL και BULMARKET RAIL CARGO, απέστειλε το υπ.αριθμ.πρωτ.12.22.3/07.03.2016 έγγραφο (σχετ.23) προς τη ΡΑΣ με συνημμένο το από 03.02.2016 έγγραφο προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ζητώντας στην ουσία να παρέμβει εκ νέου.

Η ΡΑΣ με το υπ.αριθμ.πρωτ.4310/11.03.2016 έγγραφό της (σχετ.24) προς τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ επανήλθε ζητώντας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να επικοινωνήσει άμεσα με τις

ενδιαφερόμενες εταιρίες, να ορίσουν συνάντηση και να ενημερώσει τη ΡΑΣ για τις κινήσεις της.

Ακολούθησαν επιστολές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αρ. πρωτ. 3091108/07.03.2016, 3091182/07.03.2016 (σχετ.25) προς τις εταιρίες BRC AD και DB SCHENKER RAIL αντίστοιχα όπου **τις ενημέρωνε για διαθεσιμότητα υπογραφής της συμφωνίας στο χρονικό διάστημα από 21.03.2016- 24.03.2016 και εναλλακτικά από 04.04.2016-08.04.2016 στην Αθήνα ή στη Σόφια.**

Οι ενδιαφερόμενες εταιρείες απάντησαν (σχετ. 26) για διαθεσιμότητα στις 6-8.04.2016. Κατόπιν ενημέρωσης της ΡΑΣ από τις βουλγαρικές εταιρίες **η ως άνω συνάντηση ποτέ δεν υλοποιήθηκε χωρίς επίκληση κάποιου συγκεκριμένου λόγου από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.**

Κατόπιν κοινοποίησης στη ΡΑΣ ηλεκτρονικού μηνύματος (σχετ. 27) της 21.04.2016 της BRC AD προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για επαναπροσδιορισμό της συνάντησης, η ΡΑΣ επανήλθε και με την υπ' αριθμ. πρωτ. 4575/24.05.2016 επιστολή της (σχετ. 28) προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζήτησε διευκρινίσεις για την συνεχιζόμενη παρελκυστική πολιτική της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί του θέματος, **έταξε προθεσμία επτά (7) ημερών για τον προσδιορισμό συνάντησης προς υπογραφή της συμφωνίας, χωρίς να λάβει καμία απάντηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.**

Η ΡΑΣ έχοντας ολοκληρώσει τη διερεύνηση του θέματος και έχοντας εξαντλήσει κάθε χρονικό περιθώριο και λαμβάνοντας υπόψη την συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που ακολουθεί επί σειρά ετών παρελκυστική πολιτική απέναντι στις βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρίες, βάζοντας στην ουσία εμπόδια στην άσκηση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, προχώρησε στη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4635/06-06-2016 απόφαση (σχετ. 30), με την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κλήθηκε σε ακρόαση με θεματικό αντικείμενο τη διαπίστωση παράβασης διατάξεων του ανταγωνισμού και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν στη μη υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και τις βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD».

Με την με αριθ. πρωτ. 4642/08-06-2016 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. (σχετ. 31) ορίστηκε η Επιτροπή Ακρόασης της ΡΑΣ.

II. Διαδικασία ενώπιον της Ρ.Α.Σ.

Η με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4642/08.06.2016 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ορίστηκε ως ημερομηνία ακρόασης η 21η Ιουνίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.00 π.μ., επιδόθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», όπως προκύπτει από την υπ' αριθ. 10891Α/08.06.2016 Έκθεση Επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή στο Εφετείου Πειραιώς Ι.Κονταρή.

Την 21η Ιουνίου 2016, στα γραφεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), επί της οδού Σταδίου αριθ. 33 στην Αθήνα, συνήλθε η ορισθείσα με την με αριθ. πρωτ. 4642/08-06-2016 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. πενταμελής Επιτροπή Ακροάσεων, αποτελούμενη από την κα Άγκαθα Καρρά, Αντιπρόεδρο της Ρ.Α.Σ., ως Πρόεδρο της Επιτροπής, τους κ.κ. Αναστασία Τσουμαλάκου, Αγγελική Μπέκα, Σπύρο Μπούση, και Στέφανο Αυδή, , μέλη του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., ως μέλη της Επιτροπής. Καθήκοντα γραμματέως στην ως άνω Επιτροπή τελούσε ο κ. Αναστάσιος Κώνστας, μέλος του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., συμπαραισταμένου και του κ. Χρήστου Παπαδημητρίου, Νομικού Συμβούλου της Ρ.Α.Σ.

Στην ως άνω ακρόαση προσήλθε από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ, νομίμως εξουσιοδοτημένη, η κα Αικατερίνη Καλαϊτζή Δικηγόρος της Δ/σης Νομικών Υπηρεσιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και ζήτησε αναβολή λόγω κωλύματος του συναδέλφου της που χειρίζεται την υπόθεση.

Η Επιτροπή Ακρόασης χορήγησε την αιτούμενη αναβολή και προσδιόρισε, άνευ κλητεύσεως, ως νέα ημερομηνία Ακρόασης την 28η Ιουνίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 11:00 π.μ., κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Την 28η Ιουνίου 2016 και ώρα 11:00 έλαβε χώρα η ακρόαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» ανέπτυξε προφορικά τους ισχυρισμούς της, παριστάμενη νομίμως δια της κας Χαρίκλειας Τζέλλη, Δικηγόρο, ενώπιον της ορισθείσας με την με αριθ. πρωτ. 4642/08-06-2016 απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. πενταμελούς Επιτροπής Ακροάσεων, αποτελούμενη από την κα Άγκαθα Καρρά, Αντιπρόεδρο της Ρ.Α.Σ., ως Πρόεδρο της Επιτροπής, τους κ.κ. Αναστασία Τσουμαλάκου, Αγγελική Μπέκα, Σπύρο Μπούση, και Κώστα Καπετανίδη, σε αναπλήρωση ο τελευταίος του νομίμως απουσιάζοντος τακτικού μέλους της Επιτροπής κ. Στέφανου Αυδή, μέλη του προσωπικού της Ρ.Α.Σ.,

ως μέλη της Επιτροπής. Καθήκοντα γραμματέως στην ως άνω Επιτροπή τελούσε ο κ. Αναστάσιος Κώνστας, μέλος του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., συμπαραισταμένου και του κ. Χρήστου Παπαδημητρίου, Νομικού Συμβούλου της Ρ.Α.Σ.

Αντίγραφο πρακτικών της διεξαχθείσας ακρόασης κοινοποιήθηκε στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» με την με αριθ. πρωτ. 4751/07-07-2016 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής και κλήθηκε να υποβάλει το έγγραφο υπόμνημά της. Ακολούθως, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υπέβαλε το με αριθ. πρωτ. 4806/22-07-2016 έγγραφο υπόμνημά της με τα επ' αυτού συνημμένα έγγραφα.

Την 01.07.2016 η Επιτροπή Ακρόασης της ΡΑΣ απέστειλε τη με αρ.πρωτ.4726/01.07.2016 επιστολή (σχετ.42) στις τρεις σιδηροδρομικές βουλγαρικές εταιρίες, με την οποία ζητούσε πρόσθετα στοιχεία, κυρίως δε κάθε έγγραφο ή επιστολή που απεδείκνυε αίτησή τους προς τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ για μεταφορά βαγονιών στο ελληνικό έδαφος και τυχόν απαντήσεις της τελευταίας. Στην επιστολή αυτή απάντησαν οι βουλγαρικές εταιρίες με τα υπ' αριθμ πρωτ. 12.22-5/07.07.2016 (σχετ.43) και 111/18.07.2016 (σχετ.44). Από τη μελέτη αυτών προέκυψε ότι ουσιαστικά υπήρξε σιωπηρή άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως προκύπτει από την παραδοχή της ότι δεν υπήρξε απάντηση στο αίτημα των βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών για μεταφορά, αφού η ίδια δήλωσε ότι *«δεν κατέστη δυνατό να βρεθούν επίσημες απαντήσεις εκ μέρους της εταιρίας μας»* στην με αρ.πρωτ. 3100855/31.8.2016 απαντητική επιστολή της (σχετ.52) επί των πρόσθετων διευκρινίσεων που αιτήθηκε η Ρ.Α.Σ.. Εξάλλου, υπήρξε και ρητή διατύπωση άρνησης στο με αρ. πρωτ. 2756117/29.10.2015 απαντητικό έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τη ΡΑΣ (σχετ.7), με το οποίο ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι δε διαθέτει τις απαραίτητες ελκτικές μονάδες και το αναγκαίο προσωπικό για τη μεταφορά αυτή.

III. Ισχυρισμοί της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»

Οι ισχυρισμοί της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», αναπτύχθηκαν κατά την ακρόαση της 28.06.2016 καθώς και στο υποβληθέν επί της Ακρόασης Υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.7 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), συνοδευόμενο από τρεις (3) επιστολές προς την εταιρία BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD) (αρ. πρωτ.3.076.034/24.06.2016), προς την εταιρία BULMARKET RAIL CARGO EOOD (αρ. πρωτ.3.076.036/24.06.2016) και προς την εταιρία DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD (αρ. πρωτ.3.076.035/24.06.2016) και **για πρώτη φορά** η

ΤΡΑΙΝΟΣΕ καλούσε τις τρεις εταιρίες να προσέλθουν άμεσα και χωρίς περαιτέρω υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών να παραδώσουν απευθείας τα τρένα τους στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Μάλιστα, ενημέρωσε ότι βρίσκεται σε επεξεργασία της τιμολογιακής της πολιτικής για τις αιτούμενες υπηρεσίες στο διασυνοριακό σταθμό, καθώς κάποιες παρέχονται από την ίδια και κάποιες, με χρέωση, από το Διαχειριστή της Υποδομής ΟΣΕ. Τέλος, ισχυρίστηκε ότι δεν κάνει διακριτική μεταχείριση σε βάρος των ιδιωτικών βουλγαρικών εταιριών γιατί η ίδια δεν έχει προχωρήσει στη σύναψη καμίας συμφωνίας συνεργασίας με καμία βουλγαρική εταιρία. Ισχυρίστηκε ότι εξυπηρετεί τη βουλγαρική κρατική εταιρία BDZ Cargo, χωρίς να έχει υπογραφεί μεταξύ τους κάποια συμφωνία, αλλά στο πλαίσιο της διακρατικής σύμβασης Ελλάδας-Βουλγαρίας του 1964 που αφορούσε τους ελληνικούς και βουλγαρικούς κρατικούς σιδηρόδρομους.

Στο ίδιο πνεύμα ήταν και το με αρ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4806/22-07-2016 υπόμνημα που ακολούθησε.

Σε αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέφερε μεταξύ άλλων και ότι στην υπό κρίση περίπτωση η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ούτε διακριτική μεταχείριση εφάρμοσε έναντι των εταιριών που υπέβαλλαν καταγγελία εναντίον της ούτε επέβαλλε αυθαίρετους όρους συναλλαγών, αλλά ότι οι μεταφορές στην Ελλάδα γίνονται στο πλαίσιο της COTIF. Μάλιστα σημείωσε ότι δεν έχει υπογραφεί κάποια ιδιαίτερη συμφωνία με την BDZ EAD και ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. δεν υπεισέρχεται στις σχέσεις ανάμεσα στην BDZ EAD και τις λοιπές κρατικές βουλγαρικές εταιρίες. Συμπλήρωσε, μάλιστα, ότι κατόπιν της υπογραφείσας διασυνοριακής συμφωνίας ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία στο πλαίσιο της οδηγίας 2012/34 ΕΕ, η έγκριση της οποίας εκκρεμεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα υπογραφούν διασυνοριακές συμφωνίες συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Συνέχισε δε την άμυνά της ισχυριζόμενη **ότι δεν έχει υπογράψει συμφωνία συνεργασίας με καμία βουλγαρική εταιρία και ουδέποτε αρνήθηκε βάσει των δυνατοτήτων της να εξυπηρετήσει όλες τις βουλγαρικές εταιρίες σύμφωνα με το προσωπικό που διαθέτει.**

Στην ουσία δε ισχυρίστηκε ότι θα εξυπηρετήσει άμεσα τις ιδιωτικές εταιρίες με το ίδιο ακριβώς καθεστώς (χωρίς χρέωση) που εξυπηρετεί μέχρι σήμερα και την κρατική βουλγαρική εταιρία BDZ Cargo.

Σε συνέχεια του Υπομνήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εστάλη η από 28/7/2016 (σχετ.47) αποσταλείσα ηλεκτρονικά επιστολή της ΡΑΣ, η οποία συνοδευόταν από 19 συνημμένα έγγραφα αποσταλέντα από την Β.Ρ.Σ. και με την οποία αιτείτο από την

ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προσκομίσει τις τυχόν απαντήσεις της στην σχετική αλληλογραφία , η οποία επισυνάπτετο.

Στην επιστολή αυτή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απάντησε μεταξύ άλλων τα εξής: «*Η αλληλογραφία η οποία αντηλλάγη μεταξύ των Βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιρειών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι περιορισμένη. Τα συνημμένα, στην επιστολή σας, έγγραφα τα οποία, μεταξύ άλλων, σας απέστειλε η Βουλγαρική εταιρεία Β.Ρ.Σ. αποτελούν, με εξαίρεση τις φορτωτικές και τα σχετικά τιμολόγια, την αποτύπωση , εν πολλοίς, κάθε απόπειρας ολοκλήρωσης της συνεργασίας, την οποία και τα δύο μέρη (ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και Β.Ρ.Σ.) επιθυμούσαν. Μεταξύ των συνημμένων στην επιστολή σας εγγράφων υπάρχουν υπογεγραμμένα πρωτόκολλα συνεργασίας, μεταξύ της εταιρείας, των διαχειριστών υποδομής και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (α), σχέδια συμβάσεων και παραρτήματα αυτών μεταξύ της εταιρείας, των Διαχειριστών της Υποδομής και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (β), φορτωτικές των Βουλγαρικών εταιρειών και τιμολόγια στα Βουλγαρικά (γ) αλλά και διατυπώσεις- αιτήσεις προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ περί της υπογραφής ατομικής σύμβασης διασυνοριακής συνεργασίας (δ). Στα υπό α-γ έγγραφα δεν τίθεται θέμα απαντήσεως της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ. Στα συνημμένα στην επιστολή σας έγγραφα που αποτελούν παλαιότερα αιτήματα (2008-2015) προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ της Βουλγαρικής εταιρείας κατά την ως άνω έννοια (δ), **δεν κατέστη δυνατό να ευρεθούν επίσημες απαντήσεις εκ μέρους της εταιρείας μας.** Επιτρέψτε μας με την ευκαιρία της απαντήσεώς μας αυτής να τονίσουμε ότι, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, η υλοποίηση νέων συμφωνιών συνεργασίας με στόχο την ωφέλεια όλων των συμβαλλομένων μερών είναι πάγια στρατηγική επιλογή, ωστόσο, προσκρούει σε πρακτικές δυσχέρειες, το περιεχόμενο των οποίων, σε ότι αφορά το επίδικο ζήτημα με τις αιτούσες Βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες εν γένει, σας έχει επισημανθεί και ασφαλώς, μπορείτε να το διαπιστώσετε και οι ίδιοι, σε πιθανή αυτοψία σας. Όπως ήδη έχετε ενημερωθεί, στην παρούσα χρονική συγκυρία επεξεργαζόμαστε το νέο πλαίσιο της συνεργασίας με όλες τις αιτούσες εταιρείες και ευελπιστούμε πως, δεδομένου και του νέου περιβάλλοντος που διαμορφώνεται για την εταιρεία μας, η συνεργασία αυτή θα ευοδωθεί το συντομότερο δυνατό, επ' ωφέλεια όλων.»*

Τέλος, εστάλη στον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό φορέα αίτημα συνδρομής-παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 57 της οδηγίας 2012/34 ΕΕ στο οποίο ο Πρόεδρος της Βουλγαρικής Ρυθμιστικής Αρχής απάντησε με το από 19/8/2016 ηλεκτρονικό μήνυμα αλληλογραφίας στο οποίο πληροφορούσε τη ΡΑΣ ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε

επικαλούμενη διαφορετικές κάθε φορά δικαιολογίες αρνείται από το 2010 να υπογράψει διασυνοριακή συμφωνία συνεργασίας με τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες. Συμπλήρωσε δε ότι αυτό παραβιάζει το άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, δεδομένου και του ότι η διασυνοριακή συμφωνία Ελλάδος και Βουλγαρίας δεν έχει ακόμη κυρωθεί και σε κάθε περίπτωση η ύπαρξη της δεν επηρεάζει την ανάγκη ειδικότερης συμφωνίας, αφού η COTIF περιέχει τους γενικούς κανόνες συνεργασίας οι οποίοι πρέπει να εξειδικεύονται με ειδικότερες συμφωνίες ανάμεσα στις ενδιαφερόμενες εταιρείες. Τέλος ανέφερε ότι η σύναψη ειδικής συμφωνίας γίνεται για να εξασφαλιστεί καταρχήν ότι παρέχονται οι ίδιες υπηρεσίες και με τους ίδιους όρους ανάμεσα στους εμπλεκόμενους όπως αυτές περιλαμβάνονται στη συμφωνία του 1965 ανάμεσα στους κρατικούς ελληνικούς και βουλγαρικούς σιδηροδρόμους, **και ότι η υπογραφή της συμφωνίας είναι απαραίτητη για να ρυθμιστούν διάφορα επί μέρους ζητήματα, όπως το προσωπικό, ο τρόπος διάσχισης των συνόρων, επιμέρους εμπορικά ζητήματα, ζητήματα ασφαλείας, τεχνικά ζητήματα και άλλα.** Στην επιστολή αυτή ο Βουλγαρικός Ρυθμιστικός Φορέας επισύναψε διάφορα έγγραφα.

IV. Νομικό πλαίσιο

A. Αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. - εφαρμοστέες διατάξεις του Ν. 3891/2010

1. Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010, στο οποίο περιγράφονται οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ., τονίζεται ότι η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στις περ. 1, 5, 11, 12, 17, 18 και 23 του εν λόγω άρθρου και οι κάτωθι αρμοδιότητές της: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για θέματα αρμοδιότητάς της», «5. Έχει το

δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από το Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση», «11. Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών», «12. Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών/Έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας», «17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου», «18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο» και «23. Ασκή τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει».

2. Περαιτέρω, στο άρθρο 32 του ν. 3891/2010 προβλέπεται ότι σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις:

α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.

β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ρ.Α.Σ. δεν δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο.

V. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ-ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ-ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η σιδηροδρομική αγορά είναι εκείνη η αγορά: α) εντός της οποίας ήταν αντικείμενο της ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ να διακριβωθεί αν λαμβάνουν χώρα οι παραβάσεις του Άρθρου 101 και 102 της ΣΛΕΕ, του άρθρου 16Α Ν 146/1914, όπως ισχύει β) στην οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέχει δεσπόζουσα θέση(εις), και γ) στην οποία γίνονται αισθητά τα αποτελέσματα της στρέβλωσης, σύμφωνα με την ανάλυση του ορισμού αγοράς, ο οποίος υιοθετήθηκε από την Επιτροπή σε προηγούμενες υποθέσεις αντιμονοπωλίου και συγχωνεύσεων (Βλπ., ενδεικτικά, υποθέσεις: No. IV/M. 1346 – EdF / London Electricity. Υπόθεση No. IV/M.1606 – EdF/South Western Electricity, M.1673 VEBA/VIAG, Comp./39.386)

Οι αγορές εξετάζονται λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα υποκατάστασης τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς. Αυτό είναι σημαντικό προκειμένου να εντοπιστούν οι περιορισμοί του ανταγωνισμού όπως αντιμετωπίζονται από τις επιχειρήσεις που υπάρχουν στην αγορά και, ειδικότερα, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού ή η έλλειψη αυτών. Η σχετική γεωγραφική αγορά συνίσταται σε μια περιοχή στην οποία οι υπόψη επιχειρήσεις εμπλέκονται στην προσφορά και ζήτηση προϊόντων ή υπηρεσιών, στην οποία οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές περιοχές. Σύμφωνα με την ΡΑΣ, η σχετική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών για την Ελλάδα είναι η εθνική αγορά. Η γεωγραφική διάσταση για όλες τις προαναφερθείσες υπόψη αγορές είναι η Ελληνική επικράτεια.

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, η έννοια της δεσπόζουσας θέσης (γνωστής ως «ισχύς στην αγορά» σε όρους οικονομίας) σχετίζεται με μια θέση οικονομικής δύναμης την οποία απολαμβάνει μια επιχείρηση. Αυτό της επιτρέπει να εμποδίζει τον πραγματικό ανταγωνισμό να διατηρηθεί στην σχετική αγορά, προσφέροντάς της τη δύναμη να συμπεριφέρεται σε υπολογίσιμο βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες και τέλος τους καταναλωτές της. (Υπόθεση 27/76 [1978] ECR 207, United Brands, παρ. 65. Βλπ. επίσης παρ. 38 στην υπόθεση 85/76, Hoffmann-La Roche κατά της Ευρ. Επιτροπής [1979] ECR 461.)

Η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης είναι προϋπόθεση για την στοιχειοθέτηση κατάχρησης σύμφωνα με το Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ. Στην πραγματικότητα σχετίζεται με μια κατάσταση στην οποία η εν λόγω επιχείρηση δεν αντιμετωπίζει κανένα αξιόλογο εμπόδιο ανταγωνισμού στην σχετική αγορά (ή αγορές) (Βλπ. παρ. 10 της Ανακοίνωσης- Οδηγίας της Ευρ. Επιτροπής για το Άρθρο 102). Στον σιδηροδρομικό τομέα, ειδικότερα, η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης είναι συχνά τυπικό χαρακτηριστικό γνώρισμα στην αγορά (ή αγορές), κυρίως για ιστορικούς λόγους (όπως, π.χ. κρατικά μονοπώλια που προϋπήρχαν της απελευθέρωσης της αγοράς, αποκλειστικά δικαιώματα, κλπ.). Ακόμη και μετά την απελευθέρωση, η αγορά (ή αγορές) συχνά μπορεί να παραμείνουν υπό την κυριαρχία των κατεστημένων παικτών, οι οποίοι διατηρούν μια θέση οικονομικής ισχύος και ανεξαρτησίας, που διευκολύνεται από την πραγματική συμπεριφορά τους στην αγορά. Αυτό, επιπροσθέτως, συντελεί στη διατήρηση ή αύξηση των περιορισμών στην είσοδο και στην επέκταση στην σχετική αγορά (ή αγορές) και άλλων παικτών.

Ειδικότερα, τα μεγάλα μερίδια αγοράς δημιουργούν τεκμήριο δεσπόζουσας θέσης. Ένα μερίδιο αγοράς στο 100% αποτελεί ισχυρή ένδειξη σημαντικής ισχύος στην αγορά και μπορεί να συνιστά απόδειξη δεσπόζουσας θέσης σε αυτήν. Αυτό συχνά χαρακτηρίζεται ως υπερδεσπόζουσα θέση, η οποία έχει ως επακόλουθο μια ειδική ευθύνη για τη δεσπόζουσα επιχείρηση να μην επιτρέψει η συμπεριφορά της να κάμψει τον υγιή ανταγωνισμό στην κοινή αγορά (Supra Hoffmann-La Roche, παρ. 41. Βλπ. επίσης πιο πρόσφατα, την Υπόθεση Microsoft (Απόφαση της Ευρ. Επιτροπής της 24ης Μαρτίου 2004 που επικυρώθηκε από το Δικαστήριο), όπου κρίθηκε πως πολύ μεγάλα μερίδια αγοράς που υπερβαίνουν το 50% θεωρούνται από μόνα τους, εκτός

εξαιρετικών περιστάσεων, απόδειξη για ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης. Έχει κριθεί πως Μεριδία Αγοράς μεταξύ του 70% και 80% αιτιολογούν ένα κατά τα ανωτέρω τεκμήριο δεσπόζουσας θέσης. Βλπ. επίσης υπόθεση C-62/86, AKZO κατά Ευρ. Επιτροπής, [1991] ECR 1-3359, T-30/89, Hilti ικατά Ευρ. Επιτροπής, [1991] ECR 11-1439, δηλαδή το μερίδιο αγοράς 50% της AKZO ως τεκμήριο δεσπόζουσας θέσης. Βλπ. επίσης υπόθεση T-321/05, AstraZeneca AB Κατά Ευρ. Επιτροπής, (2010) ECR 11-000, παρ. 242 και επ..Υπόθεση 322/82, Michélin κατά Ευρ. Επιτροπής, ECR 1983, παρ. 3461. Όσο ισχυρότερη είναι η δεσπόζουσα θέση, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα αντανταγωνιστικών φαινομένων (βλπ. παρ. 20 της Ανακοίνωσης-Οδηγίας της Ευρ. Επιτροπής για το Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ).

Η σημασία που αποδίδεται στο εξαιρετικά υψηλό μερίδιο αγοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε όλη την διάρκεια της περιόδου της εκ μέρους της καταχρηστικής συμπεριφοράς (τουλάχιστον από το 2010 έως σήμερα) δεν μπορεί να αγνοηθεί.

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, μια κατάχρηση είναι αντικειμενική έννοια αναφορικά με την συμπεριφορά μιας επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση τέτοια που να επηρεάζει την διάρθρωση μιας αγοράς. Πράγματι, ως αποτέλεσμα της ίδιας της παρουσίας της εν λόγω επιχείρησης, ο βαθμός του ανταγωνισμού είναι ήδη εξασθενημένος, ενώ καταφεύγοντας σε μεθόδους διαφορετικές από αυτές που διέπουν τον συνήθη ανταγωνισμό σε προϊόντα ή υπηρεσίες, βάσει των επιδόσεων των εμπόρων, η επίπτωση είναι τέτοια που να παρεμποδίζεται η διατήρηση του βαθμού ανταγωνισμού που ακόμη υπάρχει στην αγορά ή η ανάπτυξη του εν λόγω ανταγωνισμού. Το Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ αποβλέπει τόσο σε πρακτικές που μπορεί να προκαλέσουν ζημία σε καταναλωτές άμεσα, όσο και σε πρακτικές που είναι επιζήμιες σε αυτούς μέσω της επίπτωσής τους στην δομή ενός πραγματικού ανταγωνισμού (Euroemballage Continental Can κατά Ευρ. Επιτροπής, παρ. 26.)

Σύμφωνα με το Άρθρο 102 (γ) ΣΛΕΕ οι δεσπόζουσες επιχειρήσεις δεν πρέπει να κάνουν διακρίσεις μεταξύ των πελατών τους. Εφάμιλλοι πελάτες θα πρέπει να έχουν ίδια μεταχείριση. Καταστάσεις που είναι διαφορετικές μεταξύ τους δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, αλλά διαφορετικά, σε συνάρτηση με τις διαφορές τους. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, το Άρθρο 102 (γ) ΣΛΕΕ καλύπτει όχι μόνο την διαφορετική μεταχείριση ίδιων περιπτώσεων, αλλά και την πανομοιότυπη μεταχείριση διαφορετικών περιπτώσεων (Υπόθεση 13/63, Ιταλία κατά Ευρ.

Επιτροπής, (1963), παρ. 6. Βλπ. επίσης εισήγηση του Γενικού Εισαγγελέα Kokott στην υπόθεση C- 95/04 P, παρ. 114. "Όπως όλες οι απαγορεύσεις περί διακρίσεων που περιέχονται στην Συνθήκη, η ειδικότερη απαγόρευση περί διάκρισης στο εδάφιο (γ) της δεύτερης παραγράφου του Άρθρου 82 EC είναι έκφραση της γενικής αρχής της ίσης μεταχείρισης και απαιτεί ανάλογες πραγματικές καταστάσεις να μην αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο και διαφορετικές πραγματικές καταστάσεις να μην αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, στον βαθμό που δεν υπάρχει καμία αντικειμενική αιτιολόγηση για μια τέτοια μεταχείριση (με παραπομπή σε προηγούμενη νομολογία, όπως π.χ. Υπόθεση C-434/02 *Arnold Andre* [2004] ECR I-11825, παράγραφος 68. Υπόθεση C-210/03 *Swedish Match* [2004] ECR I-11893, παρ. 70. Υπόθεση C-110/03 *Βέλγιο κατά Ευρ. Επιτροπής* [2005] ECR I-2801, παρ. 71. Υπόθεση C-403/03 *Schempp* [2005] ECR I-0000, παρ. 28, και Ομοδικία Υποθέσεων C-453/03, C-11/04, C-12/04 και C-194/04 *ABNA και Λοιποί* [2005] ECR I-0000, παρ. 63.). Βλπ. επίσης την εισήγηση του Γενικού Εισαγγελέα Kokott και στην υπόθεση C-441/07 P, παρ. 265 (με παραπομπή επίσης σε προηγούμενες υποθέσεις όπως η Υπόθεση C-344/04 *IATA και ELFAA* (2006] ECR I-403, παρ. 95. Υπόθεση C-303/05 *Advocaten voor de Wereld* (2007] ECR I-3633, παρ. 56, και Υπόθεση C-558/07 *S.P.C.M. και Λοιποί* [2009] ECR I-0000, παρ. 74.). Βλπ. επίσης εισήγηση του Γενικού Εισαγγελέα Mischo στην υπόθεση C-82/01 P, παρ. 73. Βλπ. επίσης Υπόθεση C-304/01, παρ. 31. Η Τσέχικη Υπηρεσία για την προστασία του ανταγωνισμού καταδίκασε το 2006 καταχρηστική και διακριτική τιμολόγηση, όπου η RWE Transgas καθόρισε τιμές για επιλεγμένους πελάτες στο ίδιο επίπεδο όπως έκανε ο Ρυθμιστής για προστατευμένους πελάτες, την στιγμή κατά την οποία τα υποκείμενα κόστη ήταν διαφορετικά για τους δύο τους.)

Η μη υπογραφή σύμβασης μπορεί να θεωρηθεί άρνηση συναλλαγής. Πράγματι, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πλήρη επίγνωση του γεγονότος ότι οι βουλγαρικές εταιρείες δεν έχουν καμία άλλη διέξοδο εκτός της δημιουργίας ΣΕ, η οποία συνεπάγεται μεγάλο κόστος. Με βάση τα ανωτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να εξακολουθήσει να ασκεί την καταχρηστική της συμπεριφορά. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιβάλλει μια κατάσταση «ή αυτό ή τίποτα». Οι βουλγαρικές εταιρείες είτε πρέπει να αποδεχθούν τους καταχρηστικούς όρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και να παραδώσουν τα βαγόνια τους χωρίς ειδική σύμβαση που να εμπεριέχει σαφείς κανόνες και όρους, είτε να αρνηθούν και να αποκλεισθούν, σύμφωνα με τις ρητές δηλώσεις των ίδιων, και όπως συμβαίνει από το 2010 έως σήμερα.

Ακόμη, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να ισχυριστεί έγκυρα ότι έχει αντικειμενικό λόγο να αρνηθεί την υπογραφή σύμβασης, η οποία καταρτίζεται επί εξαιτία!!! Συνοψίζοντας, με όποιον τρόπο και αν εξεταστούν οι πρακτικές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αποκαλύπτεται αμέσως ότι εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση της μην υπογράφοντας σύμβαση με τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες, απαιτώντας να της παραδίδουν τα βαγόνια τους χωρίς σύμβαση. **Η καταχρηστική αυτή συμπεριφορά παραβιάζει τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ, εφόσον υπάρχει αντίκτυπος στην διασυνοριακή οικονομική δραστηριότητα που να εμπλέκει τουλάχιστον δύο χώρες της ΕΕ ως αποτέλεσμα της καταχρηστικής συμπεριφοράς, την Ελλάδα και τη Βουλγαρία εν προκειμένω.** Μάλιστα βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου της ΕΕ αρκεί για να ικανοποιείται η προϋπόθεση αυτή, η πρόβλεψη με επαρκή βαθμό πιθανότητας, βάσει αντικειμενικών παραγόντων, ότι οι πρακτικές μπορεί να επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά την διάρθρωση του εμπορίου μεταξύ Κρατών μελών.

Η καταχρηστική συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ικανή, επομένως, να επηρεάσει σημαντικά το εμπόριο μεταξύ των Κρατών μελών της ΕΕ. Όσον αφορά το στοιχείο της εκμετάλλευσης στις καταχρηστικές συμπεριφορές εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η επίπτωση εντοπίζεται στους συναλλασσομένους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως οι καταγγέλουσες ιδιωτικές βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες, πράγμα που επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση τους και επηρεάζει τη διάρθρωση του εμπορίου μεταξύ Κρατών μελών.

Βάσει των ανωτέρω η συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η μη υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας είναι ικανή να επηρεάσει σημαντικά το εμπόριο, επιδρώντας αρνητικά στην ανταγωνιστική δομή της αγοράς, μεγαλώνοντας τα εμπόδια για την είσοδο και επιφέροντας φαινόμενα αποκλεισμού από την αγορά των υφιστάμενων ή δυνητικών ανταγωνιστών της μέσα στην ΕΕ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εμποδίζει σημαντικά το εμπόριο μετερχόμενη καταχρηστική συμπεριφορά έναντι πελατών που θα μπορούσαν να είναι εμπορικός στόχος ανταγωνιστών προμηθευτών από άλλα Κράτη μέλη και υψώνοντας ή διατηρώντας υψηλά και μη μεταβατικά εμπόδια για την είσοδο και επέκταση στην αγορά.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ (ΑΘΡΑ 101-102 ΣΥΝΘΕΕ και άρθρου 18Α του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού (Ν.146/1914), όπως προστέθηκε με το άρθρο 29 του ν. 3784/2009 (ΦΕΚ Α137/2009) ΣΤΗΝ ΕΠΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

Το άρθρο 102 ΣΥΝΘΕΕ εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπίζουσα θέση σε μία ή περισσότερες σχετικές αγορές. Η θέση αυτή μπορεί να κατέχεται από μία επιχείρηση (μεμονωμένη δεσπίζουσα θέση), όπως από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε εν προκειμένω ή από δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις (συλλογική δεσπίζουσα θέση). Κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 σε συμπεριφορές αποκλεισμού από επιχειρήσεις έχει νομολογηθεί από το ΔΕΕ ότι απαγορεύονται διάφορες μορφές συμπεριφορών που είναι περισσότερο επιζήμιες για τους καταναλωτές. Οι καταναλωτές επωφελούνται από τον ανταγωνισμό μέσω των χαμηλότερων τιμών, της καλύτερης ποιότητας και της μεγαλύτερης επιλογής νέων ή βελτιωμένων προϊόντων ή υπηρεσιών. Συνεπώς, η Επιτροπή της Ε.Ε. η Επιτροπή Ανταγωνισμού και εν προκειμένω η ΡΑΣ, ως έχουσα αρμοδιότητα για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά, οφείλει να ελέγχει την εφαρμογή της νομοθεσίας έτσι ώστε να διασφαλίσει ότι οι αγορές λειτουργούν ορθά και οι καταναλωτές επωφελούνται από την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα που προκύπτουν χάρη στον ουσιαστικό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Η Επιτροπή της Ε.Ε. η Επιτροπή Ανταγωνισμού και εν προκειμένω η ΡΑΣ, ως έχουσα αρμοδιότητα για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της όσον αφορά τον έλεγχο εφαρμογής της νομοθεσίας σε σχέση με συμπεριφορές αποκλεισμού, επιδιώκει κατά κύριο λόγο να διαφυλάξει την ανταγωνιστική διαδικασία στην εσωτερική αγορά και να εξασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπίζουσα θέση δεν αποκλείουν τους ανταγωνιστές τους με μη αξιοκρατικά μέσα όσον αφορά τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Σε αυτό το πλαίσιο, καθοριστικό στοιχείο είναι η διαφύλαξη του ουσιαστικού ανταγωνισμού και όχι απλώς η προστασία των ανταγωνιστών. Αυτό μπορεί φυσικά να συνεπάγεται ότι οι ανταγωνιστές που προσφέρουν λιγότερα στους καταναλωτές από πλευράς τιμών, φάσματος επιλογής, ποιότητας και καινοτομίας, θα χρειαστεί να αποχωρήσουν από την αγορά. Οι συμπεριφορές που υπονομεύουν τις προσπάθειες δημιουργίας μιας ολοκληρωμένης εσωτερικής αγοράς, είναι επίσης πιθανό να παραβιάζουν το άρθρο 102. Η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να επέμβει σε σχέση με τέτοιου είδους συμπεριφορές, ιδίως όταν η προστασία των καταναλωτών και η καλή λειτουργία της

εσωτερικής αγοράς δεν μπορούν να εξασφαλιστούν ικανοποιητικά με άλλο τρόπο. Οι κατευθύνσεις που δίνει η Επιτροπή της Ε.Ε. η Επιτροπή Ανταγωνισμού και εν προκειμένω η ΡΑΣ, ως έχουσα αρμοδιότητα για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά σχετικά με τις προτεραιότητές της όσον αφορά τον έλεγχο εφαρμογής της νομοθεσίας, αφορούν ειδικά στη συμπεριφορά αποκλεισμού και, ιδίως, ορισμένες ειδικές μορφές συμπεριφορών αποκλεισμού, οι οποίες με βάση την εμπειρία της, φαίνεται να είναι οι συνηθέστερες. Κατά την εφαρμογή των γενικών αρχών ελέγχου της εφαρμογής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά και τις περιστάσεις κάθε υπόθεσης. Παραδείγματος χάρη, σε περιπτώσεις που αφορούν ρυθμισμένες αγορές, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη το συγκεκριμένο κανονιστικό περιβάλλον για τη διενέργεια της εκτίμησής της.

Η εκτίμηση του κατά πόσο μια επιχείρηση κατέχει δεσπόμενη θέση και του βαθμού της ισχύος της στην αγορά αποτελεί ένα πρώτο βήμα κατά την εφαρμογή του άρθρου 102. Σύμφωνα με τη νομολογία, η κατοχή δεσπόμενης θέσης συνεπάγεται μια ειδική ευθύνη για τη σχετική επιχείρηση, η έκταση της οποίας πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των συγκεκριμένων σε κάθε περίπτωση περιστάσεων. Η δεσπόμενη θέση έχει οριστεί βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας ως θέση οικονομικής ισχύος την οποία κατέχει μια επιχείρηση και η οποία της παρέχει τη δυνατότητα να εμποδίσει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού επί της σχετικής αγοράς, επιτρέποντάς της να συμπεριφέρεται, σε σημαντικό βαθμό, ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της και τους πελάτες της και, τελικά, από τους καταναλωτές. Αυτή η έννοια της ανεξάρτητης συμπεριφοράς συνδέεται με το βαθμό του ανταγωνιστικού περιορισμού που επιβάλλεται στην εν λόγω επιχείρηση. Η δεσπόμενη θέση υποδηλώνει ότι αυτές οι ανταγωνιστικοί περιορισμοί δεν είναι επαρκώς αποτελεσματικοί και, συνεπώς, η σχετική επιχείρηση διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά για κάποιο χρονικό διάστημα. Αυτό σημαίνει ότι οι αποφάσεις της επιχείρησης δεν επηρεάζονται αισθητά από τις ενέργειες και τις αντιδράσεις των ανταγωνιστών, των πελατών και, σε τελική ανάλυση, των καταναλωτών. Η Επιτροπή μπορεί να θεωρήσει ότι οι ανταγωνιστικοί περιορισμοί απουσιάζουν ακόμη και αν διατηρείται κάποιος βαθμός πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού. Εν γένει, μια δεσπόμενη θέση είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού διαφόρων παραγόντων οι οποίοι, αν εξεταστούν χωριστά, δεν έχουν αναγκαστικά καθοριστική σημασία. Η Επιτροπή της Ε.Ε. η Επιτροπή Ανταγωνισμού και εν προκειμένω η ΡΑΣ, ως έχουσα αρμοδιότητα για την τήρηση των κανόνων του

ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά θεωρεί ότι μια επιχείρηση που είναι σε θέση να αυξάνει επικερδώς τις τιμές σε επίπεδο υψηλότερο εκείνου που αντιστοιχεί στον ανταγωνισμό επί σημαντικό χρονικό διάστημα, δεν αντιμετωπίζει επαρκώς αποτελεσματικούς ανταγωνιστικούς περιορισμούς και, κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση.

Η Επιτροπή της Ε.Ε. η Επιτροπή Ανταγωνισμού και εν προκειμένω η ΡΑΣ, ως έχουσα αρμοδιότητα για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά παρεμβαίνει κανονικά βάσει του άρθρου 102 όταν, βάσει αδιάσειστων και πειστικών στοιχείων, η εικαζόμενη καταχρηστική συμπεριφορά είναι πιθανό να οδηγήσει σε αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό. Στο πλαίσιο αυτής της εκτίμησης είναι σκόπιμο να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες: η θέση της επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση: εν γένει, όσο ισχυρότερη είναι η δεσπόζουσα θέση, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα ότι η συμπεριφορά για την προστασία της θέσης αυτής οδηγεί σε αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό· οι συνθήκες που επικρατούν στη σχετική αγορά: στο κριτήριο αυτό περιλαμβάνονται οι συνθήκες εισόδου και επέκτασης, όπως η ύπαρξη οικονομιών κλίμακας και/ή φάσματος και τα αποτελέσματα δικτύου. Οι οικονομίες κλίμακας σημαίνουν ότι οι ανταγωνιστές είναι λιγότερο πιθανό να εισέλθουν ή να παραμείνουν στην αγορά εάν η επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση προκαλεί αποκλεισμό ενός σημαντικού τμήματος της σχετικής αγοράς. Με ανάλογο τρόπο, η συμπεριφορά μπορεί να επιτρέπει στην επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση να στρέφει προς όφελός της μια αγορά που χαρακτηρίζεται από αποτελέσματα δικτύου ή να ενισχύει περισσότερο τη θέση της σε μια τέτοια αγορά. Με τον ίδιο τρόπο, εάν υπάρχουν σημαντικοί φραγμοί εισόδου στην αγορά προηγούμενου και/ή επόμενου σταδίου, αυτό σημαίνει ότι μπορεί να είναι δαπανηρό για τους ανταγωνιστές να υπερπηδήσουν τον πιθανό αποκλεισμό· η θέση των ανταγωνιστών της επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση: στο κριτήριο αυτό περιλαμβάνεται η σημασία των ανταγωνιστών για τη διατήρηση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού. (βλ. ενδεικτικά Υπόθεση 62/86 AKZO Chemie κατά Επιτροπής Συλλογή 1991, σ. I-3359, Απόφαση της 10ης Απριλίου 2008 στην υπόθεση T-271/03 Deutsche Telekom κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί, σκέψη 194. EL 13 EL 25).

VI) ΕΞΕΤΑΣΗ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΝ

1) Παραβίαση άρθρου 18Α του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού (Ν.146/1914), όπως προστέθηκε με το άρθρο 29 του ν. 3784/2009 (ΦΕΚ Α137/2009)

Από την ακροαματική διαδικασία, τα ανωτέρω με αριθμούς 1-51 σχετικά έγγραφα, κυρίως όμως από το αρχικά υποβληθέν με αρ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 4806/22-07-2016 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (στο οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ανέφερε πως, ούτε διακριτική μεταχείριση εφάρμοσε έναντι των εταιρειών που υπέβαλλαν καταγγελία εναντίον της ούτε επέβαλλε αυθαίρετους όρους συναλλαγών, αλλά ότι οι μεταφορές στην Ελλάδα γίνονται στο πλαίσιο της COTIF), την από 31/8/2016 συμπληρωματική επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε, και το από 19/8/2016 ηλεκτρονικό μήνυμα αλληλογραφίας του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού φορέα στο αίτημα συνδρομής-παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 57 της οδηγίας 2012/34 ΕΕ προέκυψαν τα ακόλουθα στοιχεία:

(i) Οι βουλγαρικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, βρίσκονται σε σχέση οικονομικής εξάρτησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σε ότι αφορά την μεταφορά των βαγονιών τους στην Ελλάδα από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, όπου προωθούνται και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τα παραλαμβάνει και τα προωθεί περαιτέρω στην ελληνική επικράτεια, διότι απλούστατα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι η μόνη αδειοδοτημένη, λειτουργούσα προς το παρόν, σιδηροδρομική εταιρεία στην Ελλάδα η οποία μπορεί (και προβαίνει όπως η ίδια ισχυρίζεται στη σελίδα 2 του με αριθμό πρωτοκόλλου ΡΑΣ 4806/22-7-20176 υπομνήματός της) να παράσχει αυτήν την υπηρεσία. Επομένως υφίσταται στο συγκεκριμένο κομμάτι της ανωτέρω περιγραφείσας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών και δη σε ότι έχει να κάνει με την ελληνική επικράτεια και δη στην είσοδο και μεταφορά εντός αυτής βαγονιών των βουλγαρικών εταιρειών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD οικονομική τους εξάρτηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., όπως προκύπτει και από τις σχετικές επιστολές τους στη Ρ.Α.Σ., αλλά και το από 19/8/2016 ηλεκτρονικό μήνυμα αλληλογραφίας του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού φορέα στο αίτημα συνδρομής-παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 57 της οδηγίας 2012/34 ΕΕ. Είναι δεδομένο ότι η σχετική αγορά στην οποία γίνεται η παραβίαση αυτή είναι η ελληνική επικράτεια γεωγραφικά, με αντικείμενο την είσοδο σε αυτήν και μεταφορά εντός αυτής βαγονιών των βουλγαρικών εταιρειών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, ενώ

χρονικά η σχέση αυτή οικονομικής εξάρτησης αναπτύσσεται τουλάχιστον από την 09.06.2010 οπότε υπογράφη Πρωτόκολλο συνάντησης που διεξήχθη την 08-09.06.2010 με συμμετέχοντες τον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα EARA, την BRC AD, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, τον ΕΔΙΣΥ (ελληνικός διαχειριστής υποδομής), τον NRIC (βουλγαρικός διαχειριστής υποδομής) και την BULAMARKET DM LTD και καταρτίστηκε Σχέδιο Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ των ως άνω συμμετεχόντων για την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών σιδηροδρομικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας - Βουλγαρίας με πέντε (5) παραρτήματα που εξειδικεύουν τις διαδικασίες και επικοινωνίες μεταξύ των εμπλεκόμενων στο διασυνοριακό σταθμό Κουλάτα. **Παρελκυστικά αναφέρει δε στο Υπόμνημά της η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι τα ανωτέρω (οριοθέτηση αγοράς κατά αντικείμενο, γεωγραφικά και χρονικά) δεν περιελήφθησαν, ως όφειλαν, στην κλήση προς ακρόαση, διότι η κλήση έγινε με συγκεκριμένη κατηγορία και δη τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού και δη του άρθρου 18 Α του ν. 146/1914, λόγω της μη υπογραφής διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και τις βουλγαρικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD.** Η κατηγορία λοιπόν ήταν σαφής, ευκρινής και συγκεκριμένα οριοθετημένη και προέκυπτε σαφώς, τόσο το αντικείμενο όσο και η γεωγραφική και χρονική έκταση της αγοράς για τη παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού στην οποία κατηγορείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

(ii) Αναφορικά με τα αντικειμενικά κριτήρια, τη στάθμιση συμφερόντων και την εφαρμογή των αρχών της αναλογικότητας και επικουρικότητας βάσει των οποίων οφείλει να γίνει η αξιολόγηση της παραβίασης ή μη των κανόνων του ανταγωνισμού, οφείλει να σημειωθεί ότι από την ακροαματική διαδικασία, αλλά και τα προσκομισθέντα έγγραφα προέκυψε έμπρακτη διακριτική μεταχείριση των εταιρειών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, έναντι της BDZ EAD, δεδομένου ότι ενώ καμία ειδική συμφωνία δεν έχει υπογραφεί ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και την τελευταία, τουλάχιστον όπως ισχυρίζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, αυτή ήταν η μόνη εταιρεία που όλα αυτά τα χρόνια εξυπηρετούνταν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ με βάση μία απαρχαιωμένη σύμβαση του 1965 ανάμεσα σε εταιρικές οντότητες που δεν υφίστανται πλέον. Επίσης, όπως ανωτέρω σημειώθηκε, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2756117/29.10.2015 επιστολή της (σχετ.7) στη ΡΑΣ, **δήλωσε αδυναμία**

εξυπηρέτησης της ιδιωτικής εταιρίας BRC AD, επικαλούμενη έλλειψη πόρων σε μηχανοδηγούς και ελκτικές μονάδες. Κατέληγε δε, στο έγγραφό της, ότι η σιδηροδρομική αγορά για τη μεταφορά εμπορευμάτων είναι απελευθερωμένη και η βουλγαρική εταιρία θα μπορούσε, τηρώντας τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, να εισέλθει με δικούς της πόρους στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή. Επομένως, με την ανωτέρω επιστολή επικαλούμενη διάφορους πρακτικούς λόγους η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. **αρνήθηκε για πρώτη φορά επίσημα να εξυπηρετήσει τη BRC AD.** Σημειώνεται δε ότι ενώ επί έξι έτη δεν εξυπηρετούσε τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες, οι οποίες ευλόγως ζητούσαν την υπογραφή σύμβασης προκειμένου να παραδώσουν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τα βαγόνια τους, η τελευταία, μετά τη κλήση της σε ακρόαση, με την αρ.πρωτ.4726/01.07.2016 επιστολή της **κάλεσε για πρώτη φορά τις ανωτέρω βουλγαρικές εταιρείες να παραδίδουν τα βαγόνια τους στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τους ίδιους όρους και την ίδια διαδικασία που ακολουθεί η BDZ EAD.**

(iii) Προέκυψε δε σαφώς ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είχε δεχθεί ήδη από την **09.06.2010 (κατ' ελάχιστον),** οπότε και υπογράφηκε το πρώτο πρωτόκολλο συνάντησης, την ανάγκη υπογραφής κοινής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας ανάμεσα σε αυτήν και όλες τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες. Επομένως προέκυψε σαφώς από την ακροαματική διαδικασία ότι επί περισσότερα από 6 έτη, και ενώ έγιναν αλληπάλληλες συναντήσεις και μάλιστα προετοιμάστηκε σχέδιο σύμβασης το οποίο επρόκειτο να υπογραφεί, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κάθε φορά επικαλούμενη διαφορετικούς λόγους αρνείτο να υπογράψει τη τελική διασυνοριακή συμφωνία συνεργασίας. Ενδεικτικά σημειώνουμε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2756117/29.10.2015 επιστολή της (σχετ.7) απάντησε στη ΡΑΣ και επιβεβαίωσε ότι πράγματι έχουν υπάρξει σειρά συναντήσεων με την βουλγαρική ιδιωτική εταιρία, χωρίς να έχουν καταλήξει σε κάποια συμφωνία και συσχέτισε τη μη υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας με την έλλειψη υπογεγραμμένης διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, η οποία βρισκόταν τότε στο στάδιο της διαβούλευσης μεταξύ των δύο κρατών.

(iv) Είναι δε σαφές σε κάθε περίπτωση ότι η υπογραφείσα πρόσφατα διακρατική συμφωνία ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία, η οποία δεν έχει ακόμη εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεν μπορεί να αποτελεί λόγο μη υπογραφής της σύμβασης αυτής και δη από το 2010, οπότε και υπήρξαν τα πρώτα αιτήματα, τη στιγμή που όπως παραδέχεται και η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ η COTIF παρέχει το γενικότερο πλαίσιο που είναι απαραίτητο για να υπογραφεί σύμφωνα με τις ευρύτερες ρυθμίσεις της μια

ειδικότερη διασυνοριακή συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες.

(v) Αναφορικά με τα προβλήματα που δημιουργεί στον ανταγωνισμό η μη υπογραφή της συμφωνίας αυτής αναφέρουμε ενδεικτικά ότι η BRC με την με αρ. πρωτ. 92.00.39/19.10.2015 επιστολή της διευκρίνισε ότι οι υπηρεσίες που αιτείται αφορούν αποκλειστικά στην απευθείας ανταλλαγή τρένων μεταξύ της ίδιας και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο διασυνοριακό σταθμό. Επίσης επισήμανε ότι η μη υπογραφή διασυνοριακής συμφωνίας με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την αναγκάζει να χρησιμοποιεί, ως διαμεταφορέα, την κρατική βουλγαρική εταιρία BDZ Cargo, με αποτέλεσμα οι υπηρεσίες της προς τους πελάτες της να μην είναι ποιοτικές (συχνές καθυστερήσεις) και οι τιμές της να μην είναι ανταγωνιστικές. Το αυτό συμβαίνει και με τις υπόλοιπες δύο ιδιωτικές βουλγαρικές εταιρείες. Δηλαδή πρακτικά, και λόγω της έλλειψης υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας οι BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD αναγκάζονται να χρησιμοποιούν ως διαμεταφορέα την BZD Cargo με αρνητικά αποτελέσματα για το διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό αφού η χρησιμοποίηση παρένθετης εταιρείας προφανώς δημιουργεί πρόσθετο κόστος (το οποίο φυσικά μετακυλιέται στον καταναλωτή), αλλά και καθυστερήσεις, οι οποίες έχουν ως προφανές αποτέλεσμα την παρακώλυση του εμπορίου και του ανταγωνισμού.

(vi) Η ανάγκη υπογραφής συμφωνίας ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, δεν είναι μια αδικαιολόγητη επιθυμία των ενδιαφερόμενων εταιρειών, αλλά όπως βεβαιώνεται και στο από 19/8/2016 ηλεκτρονικό μήνυμα αλληλογραφίας του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού φορέα στο αίτημα συνδρομής-παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 57 της οδηγίας 2012/34 ΕΕ, αλλά επιβάλλεται από διάφορους λόγους. Συγκεκριμένα, η COTIF περιέχει μόνο γενικούς κανόνες, οι οποίοι σε κάθε περίπτωση παρέχουν το πλαίσιο η αποτύπωση του οποίου εξαρτάται από τη βούληση των μερών, όπως άλλωστε έχει συμβεί με τη σύμβαση τοπυ 1965 ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ΟΣΕ τότε) και την BDZ- Cargo EOOD, η οποία πραγματικά ρυθμίζει τον συντονισμό και τον προγραμματισμό της μεταφοράς διασυνοριακά βαγονιών από τη Βουλγαρία στην Ελλάδα και αντίστροφα, την παροχή πληροφοριών, τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους της παράδοσης των βαγονιών από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην BDZ -Cargo EOOD και αντίστροφα, τις ευθύνες των μερών και την οικονομική σχέση της συνεργασίας, το εφαρμοστέο δίκαιο και τη δωσιδικία σε

περίπτωση διαφοράς. Όλοι αυτοί οι λόγοι καθώς και η συγκεκριμένη αποτύπωση της διαδικασίας διάσχισης των συνόρων, λόγοι ασφάλειας, θέματα προσωπικού καθώς και οι γενικότερες αρχές της ασφάλειας των συναλλαγών καθιστούν αναγκαία και υποχρεωτική την υπογραφή σύμβασης. **Μόνο άλλωστε μια τέτοια σύμβαση, κοινή για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί να εξασφαλίσει ότι δεν υφίσταται διακριτική μεταχείριση ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη και οι όροι συνεργασίας είναι πανομοιότυποι.**

(vii) Ως εκ τούτου, η άρνηση υπογραφής σύμβασης μπορεί να θεωρηθεί και ως τέτοια εκλαμβάνεται στην παρούσα περίπτωση ως εναρμονισμένη πρακτική και συμφωνία ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και την BDZ -Cargo EOOD η οποία παραβιάζει το άρθρο 18Α του ν. 146/1914, επιβάλλοντας αυθαίρετους όρους συναλλαγών, και δη επιβάλλει σε όλους τους ενδιαφερόμενους να παραδίδουν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα βαγόνια τους χωρίς σύμβαση, αλλά βασιζόμενοι στη συνεργασία ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και την BDZ-Cargo EOOD, όπως αυτή αποτυπώνεται στην από 1965 σύμβαση ανάμεσα στα προγενέστερα των δύο αυτών εταιρειών νομικά σχήματα, με όλους τους συνακόλουθους κινδύνους για τον ανταγωνισμό. Η πρακτική δε αυτή προσομοιάζει ως προς τα ανεπιθύμητα αποτελέσματά της για τον ανταγωνισμό με άρνηση πώλησης, η οποία ρητώς απαγορεύεται.

(2) Παραβίαση των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το άρθρο 101 της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (πρώην άρθρο 81 ΣΕΚ) κηρύσσει ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορευμένες όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν σαν αντικείμενο ή σαν αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού μέσα στην κοινή αγορά και ιδίως εκείνες που συνίστανται: (α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής· (β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων· (γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού· (δ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικών συναλλασσομένων· και (ε) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, πρόσθετων παροχών που δεν

έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών. Απαγορευμένες συμπράξεις είναι οι συμβατικές σχέσεις που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 101της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (πρώην άρθρου 81 ΣΕΚ) και δεν απαλλάσσονται από την Επιτροπή βάσει της τρίτης παραγράφου του ίδιου άρθρου . Η Συνθήκη δεν περιγράφει όλες τις μορφές των συμπράξεων που απαγορεύονται από τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΚ, γιατί κάθε περίπτωση διαφέρει ανάλογα με το προϊόν, την αγορά και τη φαντασία των διευθυνόντων τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις. Ως προς τις συμπράξεις τις οποίες θεωρεί ως ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη, πρέπει να σημειωθεί ότι βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου της ΕΕ, [Υποθέσεις C-49/92P, C-199/92P και C-235/92P], σήμερα, **οι περιορισμοί του ανταγωνισμού σπάνια παίρνουν τη μορφή γραπτών συμφωνιών, οι οποίες επιβάλλουν παράνομες ενέργειες στους συμβαλλόμενους επ' απειλή ποινής.** Παίρνουν συνήθως τη μορφή εναρμονισμένων πρακτικών, βασισμένων σε «συμφωνίες κυρίων», για τις οποίες είναι δύσκολο να ευρεθούν υλικές αποδείξεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, ενέργειες διάφορων επιχειρήσεων μπορεί να αποτελέσουν έκφραση ενιαίας και σύνθετης παράβασης, εμπίπτουσας εν μέρει στην έννοια της «συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων» και εν μέρει σε εκείνη της «εναρμονισμένης πρακτικής», που απαγορεύονται αμφότερες από το άρθρο 81 (ΣΕΚ) [Υποθέσεις C-49/92P, C-199/92P και C-235/92P].

Το άρθρο 102 της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (πρώην άρθρο 86 ΕΟΚ, πρώην άρθρο 82 ΣΕΚ) υποδείχνει ως ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά και απαγορευμένη, κατά το μέτρο που μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, την καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους μέσα στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της. Εκτός του ότι αυτό το άρθρο δεν απαγορεύει την απόκτηση μιας δεσπόζουσας θέσης αλλά μόνον την καταχρηστική εκμετάλλευσή της, αφήνει πολλά σκοτεινά σημεία, τα οποία όμως έχουν τώρα φωτίσει διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Το Άρθρο 102 της ΣΛΕΕ απαγορεύει την καταχρηστική εκμετάλλευση από μία επιχείρηση της δεσπόζουσας θέσης της εντός της κοινής αγοράς (ή σημαντικού τμήματός της) που επηρεάζει αρνητικά τον ανταγωνισμό στην σχετική αγορά(ες) και επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Η κατάχρηση αυτή από μια δεσπόζουσα

επιχείρηση δύναται, ιδίως να συνίσταται: α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη δίκαιων όρων συναλλαγής. Αυτή η μορφή κατάχρησης συνήθως περιλαμβάνει τις λεγόμενες καταχρήσεις εκμετάλλευσης, οι οποίες προκαλούν άμεση βλάβη στους καταναλωτές, όπως π.χ. συμπεριφορά υπερτιμολόγησης από δεσπόζουσες επιχειρήσεις. β) Στον περιορισμό της παραγωγής, της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης επί ζημία των καταναλωτών. Αυτή η μορφή συνήθως περιλαμβάνει καταχρήσεις αποκλεισμού, οι οποίες προκαλούν βλάβη στην διαδικασία του ανταγωνισμού και εν τέλει στους καταναλωτές, όπως π.χ. αρπακτική τιμολογιακή πρακτική, άρνηση συναλλαγής και τιμολογιακές πρακτικές αποκλεισμού, υπερτιμολόγησης και διακρίσεων. γ) Στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων συναλλαγών (ή ίσων όρων επί ανισοδύναμων/ διαφορετικών καταστάσεων) έναντι άλλων εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Η συμπεριφορά αυτή συμπεριλαμβάνει την εισάγουσα διακρίσεις τιμολόγησης ως είδος κατάχρησης. δ) Στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, πρόσθετων υποχρεώσεων που, εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών, όπως π.χ. οι πρακτικές δέσμευσης και ομαδοποίησης.

Πρώτ' απ' όλα, η δεσποτεία σε μια αγορά δεν μπορεί να οριστεί μόνον βάσει του μέρους της αγοράς που κατέχει μια επιχείρηση ή βάσει άλλων ποσοτικών στοιχείων, αλλά επίσης βάσει της δυνατότητας να εξασκεί μια σαφή επίδραση στη λειτουργία της συγκεκριμένης αγοράς και των άλλων επιχειρήσεων. Με την απόφασή του της 14ης Φεβρουαρίου 1978 στην υπόθεση «United Brands Company/Commission» [υπόθεση 27/76], το Δικαστήριο επιβεβαίωσε και διέυρνε τον ορισμό της δεσπόζουσας θέσης τον οποίο είχε καθορίσει η Επιτροπή ήδη στην απόφασή της της 9ης Δεκεμβρίου 1971 [Απόφαση 72/21] στην υπόθεση «Continental Can Cy» [υπόθεση 6/72]. Η απόφαση του Δικαστηρίου προσδιορίζει ότι η δεσπόζουσα θέση την οποία στοχεύει το άρθρο 86 (ΕΟΚ, νέο άρθρο 102 ΣΛΕΕ) αφορά μια θέση οικονομικής δύναμης την οποία κατέχει μια επιχείρηση και η οποία της δίνει την ικανότητα να εμποδίζει τη διατήρηση ενός πραγματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά δίνοντάς της τη δυνατότητα ανεξάρτητων συμπεριφορών κατ' αισθητό τρόπο έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και, τελικά, των καταναλωτών.

Ο ορισμός της σχετικής αγοράς (relevant market) έχει επίσης μεγάλη σημασία, γιατί, όσο περιοριστικά ορίζεται η αγορά στον χρόνο και στον χώρο, τόσο πιο πολλές είναι οι δεσπύζουσες θέσεις που μπορεί να βρεθούν μέσα στην κοινή αγορά.

Ως προς την έννοια της επίδρασης στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, που είναι ίδια στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρα 81 και 82 ΣΕΚ), η Επιτροπή και το Δικαστήριο συμφωνούν στο ότι μια συγκέντρωση στην οποία συμμετέχει μια επιχείρηση, η οποία κατέχει δεσπύζουσα θέση στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, θα έχει πάντα σημασία για τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Στην απόφασή του, της 13ης Ιουλίου 1966 στην υπόθεση «Grundig-Consten», το Δικαστήριο προσδιόρισε ότι η έννοια της βλάβης στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει να εξαρτάται από την απάντηση στο ερώτημα εάν η ενεχόμενη συμφωνία μπορεί να παραβιάσει την ελευθερία του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών σε βαθμό που να ενοχλεί την υλοποίηση των στόχων μιας ενιαίας αγοράς μεταξύ των κρατών μελών [Υποθέσεις 56 και 58/64, 58/64]. Εννοείται ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση μιας δεσπύζουσας θέσης κρίνεται τόσο αυστηρότερα όσο αυτή τείνει να περιφράξει τη σχετική αγορά και να δυσκολέψει την οικονομική αλληλοδιείσδυση. Ήταν η περίπτωση της British Leyland, η οποία αρνείτο να εκδίδει πιστοποιητικά γνησιότητας για τα αυτοκίνητα «Metro» με αριστερή οδήγηση για να εμποδίζει την επανεισαγωγή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο από άλλα κράτη μέλη [υπόθεση 226/84].

Όσον αφορά, τέλος, την έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης μιας δεσπύζουσας θέσης, το άρθρο 102 είναι πιο σαφές, γιατί καθορίζει ότι η κατάχρηση συνίσταται ιδίως: (α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής· (β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης με ζημία των καταναλωτών· (γ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό· και (δ) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, πρόσθετων παροχών που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών. Παρατηρούμε ότι η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης είναι παρόμοια με την έννοια της παρεμπόδισης ή νόθευσης του ανταγωνισμού που δίνει το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.

Είναι προφανές από την ανωτέρω ανάλυση, την ακροαματική διαδικασία, και τα ανωτέρω με αριθμούς 1-51 σχετικά έγγραφα, ότι οι βουλγαρικές εταιρείες BULGARIAN

RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, βρίσκονται σε σχέση οικονομικής εξάρτησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σε ότι αφορά την μεταφορά των βαγονιών τους στην Ελλάδα από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, όπου προωθούνται και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τα παραλαμβάνει και τα προωθεί περαιτέρω στην ελληνική επικράτεια, διότι απλούστατα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι η μόνη αδειοδοτημένη σιδηροδρομική εταιρεία στην Ελλάδα η οποία μπορεί (και προβαίνει όπως η ίδια ισχυρίζεται στη σελίδα 2 του με αριθμό πρωτοκόλλου ΡΑΣ 4806/22-7-20176 υπομνήματός της) να παράσχει προς το παρόν αυτήν την υπηρεσία. Επομένως υφίσταται στο συγκεκριμένο κομμάτι της ανωτέρω περιγραφείσας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών και δη σε ότι έχει να κάνει με την ελληνική επικράτεια και δη στην είσοδο και μεταφορά εντός αυτής βαγονιών των βουλγαρικών εταιρειών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD οικονομική τους εξάρτηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..

Είναι δεδομένο ότι η σχετική αγορά στην οποία γίνεται η παραβίαση αυτή είναι η ελληνική επικράτεια γεωγραφικά, με αντικείμενο την είσοδο σε αυτήν και μεταφορά εντός αυτής βαγονιών των βουλγαρικών εταιρειών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, ενώ χρονικά η σχέση αυτή οικονομικής εξάρτησης αναπτύσσεται τουλάχιστον από την 09.06.2010 οπότε υπογράφη Πρωτόκολλο συνάντησης που διεξήχθη την 08-09.06.2010 με συμμετέχοντες τον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα ΕΑΡΑ, την BRC AD, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, τον ΕΔΙΣΥ (ελληνικός διαχειριστής υποδομής), τον ΝRIC (βουλγαρικός διαχειριστής υποδομής) και την BULMARKET DM LTD και καταρτίστηκε Σχέδιο Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ των ως άνω συμμετεχόντων για την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών σιδηροδρομικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας - Βουλγαρίας με πέντε (5) παραρτήματα που εξειδικεύουν τις διαδικασίες και επικοινωνίες μεταξύ των εμπλεκόμενων στο διασυνοριακό σταθμό Κουλάτα. Παρελκυστικά αναφέρει δε στο Υπόμνημά της η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι τα ανωτέρω (οριοθέτηση αγοράς κατά αντικείμενο, γεωγραφικά και χρονικά) δεν περιελήφθησαν, ως όφειλαν, στην κλήση προς ακρόαση, διότι η κλήση έγινε με συγκεκριμένη κατηγορία και δη τη παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού και δη των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ, λόγω της μη υπογραφής διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και τις βουλγαρικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO

ΕΟΟΔ. Η κατηγορία λοιπόν ήταν σαφής, ευκρινής και συγκεκριμένα οριοθετημένη και προέκυπτε σαφώς, τόσο το αντικείμενο όσο και η γεωγραφική και χρονική έκταση της αγοράς για τη παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού στην οποία κατηγορείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Είναι δεδομένο δε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατέχει δεσπόζουσα θέση, έχοντας το 100% της ελληνικής εμπορευματικής σιδηροδρομικής αγοράς και ούσα άλλωστε η μόνη εταιρεία η οποία δύναται να προβεί στη μεταφορά των βαγονιών.

Είναι επίσης σαφές ότι η υπογραφείσα το 1965 σύμβαση ανάμεσα στους Ελληνικούς Κρατικούς και στους Βουλγαρικούς Κρατικούς Σιδηρόδρομους, η οποία βασιζόταν στην από 9/7/1964 σύμβαση ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία, υπεγράφη ανάμεσα σε νομικές οντότητες (Ελληνικοί και Βουλγαρικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι), οι οποίες δεν υφίστανται πλέον. Επομένως η σύμβαση αυτή, μη δεσμευτική πλέον, χρησιμοποιείται πλέον ως απλή βάση αναφοράς, και σε κάθε περίπτωση δεν απαγορεύει στα συμβαλλόμενα μέρη να προβούν σε συμπληρωματικές συμβάσεις αντίστοιχου περιεχομένου με άλλα μέρη.

Ακόμη, από την ακροαματική διαδικασία κατέστη σαφές ότι η ανάγκη υπογραφής συμφωνίας ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA ΕΟΟΔ και BULMARKET RAIL CARGO ΕΟΟΔ, δεν είναι μια αδικαιολόγητη επιθυμία των ενδιαφερόμενων εταιρειών, αλλά επιβάλλεται από διάφορους λόγους ασφάλειας συναλλαγών συντονισμού και προγραμματισμού της μεταφοράς διασυνοριακά βαγονιών από τη Βουλγαρία στην Ελλάδα και αντίστροφα, παροχής πληροφοριών, τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους της όπως ανωτέρω εκτέθηκαν που καθιστούν αναγκαία και υποχρεωτική την υπογραφή σύμβασης. Μόνο άλλωστε μια τέτοια σύμβαση, κοινή για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί να εξασφαλίσει ότι δεν υφίσταται διακριτική μεταχείριση ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη και οι όροι συνεργασίας είναι πανομοιότυποι.

Είναι δε προφανές ότι η άρνηση υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας παραβιάζει ευθέως τα άρθρα 101-102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της υπερδεσπόζουσας και μονοπωλιακής στην ουσία θέσης που κατέχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική επικράτεια και την σιδηροδρομική αγορά της διασυνοριακής μεταφοράς βαγονιών, δημιουργεί προσκόμματα στο διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό με αρνητικές συνέπειες για τον τελικό καταναλωτή και μόνο ως μια αθέμιτη πρακτική ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την BDZ Cargo ΕΟΟΔ μπορεί να εκληφθεί.

3) ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 169/2009 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κανονισμού 169/2009 του Συμβουλίου της ΕΕ, οι διατάξεις του Κανονισμού εφαρμόζονται «...στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών, την κατανομή των αγορών μεταφορών, την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία, την από κοινού χρηματοδότηση ή απόκτηση μεταφορικού υλικού ή εξοπλισμού που συνδέεται άμεσα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών κατά το μέτρο που είναι αναγκαία για την από κοινού εκμετάλλευση εκ μέρους ομίλου επιχειρήσεων οδικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 3, καθώς και στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσης στην αγορά μεταφορών. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται εξίσου στις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες και που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που προβλέπονται ανωτέρω».

Είναι προφανές για τους λόγους που αναλυτικά εκτέθηκαν στις περιπτώσεις 1 και 2 και δη αναφορικά με τη παραβίαση του άρθρου 18α του Νόμου 146/194 και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ, ότι η μη υπογραφή συμφωνίας ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, παρά τις επί έξι έτη προς τούτο διαπραγματεύσεις, συνιστά απόφαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εναρμονισμένη πρακτική που έχει ευθέως αποτέλεσμα στον καθορισμό όρων μεταφοράς και περιορισμό και έλεγχο προσφοράς μεταφορών επιβάλλοντας αυθαίρετους όρους συναλλαγών. Κι αυτό γιατί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταρχήν μέχρι την 24.06.2016, οπότε απέστειλε τις ανωτέρω (σχετ. 36-38) επιστολές προς τις ιδιωτικές βουλγαρικές εταιρίες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD αρνείτο σιωπηλώς να τις εξυπηρετήσει, ενώ πλέον μετά την 24.06.2016, επιβάλλει σε όλους τους ενδιαφερόμενους να της παραδίδουν τα βαγόνια τους χωρίς σύμβαση. Η

ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ πράττει τα ανωτέρω βασιζόμενη στη συνεργασία ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και την BDZ -Cargo EOOD, όπως αυτή αποτυπώνεται στην από 1965 σύμβαση ανάμεσα στα προγενέστερα των δύο αυτών εταιρειών νομικά σχήματα, με αποτέλεσμα οι BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD να αναγκάζονται να χρησιμοποιούν ως διαμεταφορέα την BZD Cargo με αρνητικά αποτελέσματα για το διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό. Και αυτό γιατί η χρησιμοποίηση παρένθετης εταιρείας προφανώς δημιουργεί πρόσθετο κόστος (το οποίο φυσικά μετακυλιέται στον καταναλωτή), αλλά και καθυστερήσεις, οι οποίες έχουν ως προφανές αποτέλεσμα την παρακώλυση του εμπορίου και του ανταγωνισμού.

4) ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 913/2010

Η επιτροπή ακροάσεων θεωρεί ότι δεν απεδείχθη κατά την ακροαματική διαδικασία συγκεκριμένη παραβίαση του Κανονισμού 913/2010, αλλά οι διατάξεις του αποτελούν μέρος της γενικότερης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ελληνικής και ευρωπαϊκής που επιβάλλει το σεβασμό των κανόνων του ανταγωνισμού.

5) ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΣΚΕΨΗΣ 15 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1/2003

Η επιτροπή ακροάσεων θεωρεί ότι δεν απεδείχθη κατά την ακροαματική διαδικασία συγκεκριμένη παραβίαση της αιτιολογικής σκέψης 15 του Κανονισμού 1/2003, αλλά ότι αποτελεί μέρος της γενικότερης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ελληνικής και ευρωπαϊκής που επιβάλλει το σεβασμό των κανόνων του ανταγωνισμού.

6) ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΑΡΘΡΟΥ 14 ΟΔΗΓΙΑΣ 2012/34 ΕΕ

Η επιτροπή ακροάσεων θεωρεί ότι δεν απεδείχθη κατά την ακροαματική διαδικασία συγκεκριμένη παραβίαση του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34 αλλά ότι οι διατάξεις της Οδηγίας ορθώς συμπεριλήφθηκαν στην Κλήση προς Ακρόαση ως μέρος της γενικότερης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ελληνικής και ευρωπαϊκής που επιβάλλει το σεβασμό των κανόνων του ανταγωνισμού, και ειδικότερα για να αποσαφηνιστεί ότι οι

39

διακρατικές διασυνοριακές συμφωνίες δεν υποκαθιστούν και δεν εμποδίζουν την υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών ανάμεσα στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές εταιρείες.

VII. Επί της ουσίας - Συμπέρασμα

Από την ακροαματική διαδικασία απεδείχθη ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατέχει δεσπόζουσα θέση, έχοντας το 100% της ελληνικής εμπορευματικής σιδηροδρομικής αγοράς και ούσα άλλωστε η μόνη εταιρεία η οποία δύναται να προβεί στη μεταφορά των βαγονιών.

Η υπογραφείσα το 1965 συμφωνία ανάμεσα στους Ελληνικούς Κρατικούς Σιδηρόδρομους και στους Βουλγαρικούς Κρατικούς σιδηρόδρομους η οποία βασιζόταν στην από 9/7/1964 συμφωνία ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία, υπεγράφη ανάμεσα σε νομικές οντότητες, οι οποίες δεν υφίστανται πλέον. Επομένως η σύμβαση αυτή, μη δεσμευτική πλέον, χρησιμοποιείται πλέον ως απλή βάση αναφοράς, και σε κάθε περίπτωση δεν απαγορεύει στα συμβαλλόμενα μέρη να προβούν σε συμπληρωματικές συμβάσεις αντίστοιχου περιεχομένου με άλλα μέρη. Μάλιστα, στην Ελλάδα εκτός από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν υπάρχει άλλη αδειοδοτημένη εταιρεία ικανή να προβεί στη διασυνοριακή μεταφορά, ενώ στην Βουλγαρία υφίστανται άλλες 12 πριν της BDZ εταιρείες, οι οποίες είτε ενδιαφέρονται ρητώς, όπως οι BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, είτε θα ενδιαφέρονταν δυνητικά για τη μεταφορά των βαγονιών τους στην Ελλάδα μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.

Από την ακροαματική διαδικασία απεδείχθη ότι η ανάγκη υπογραφής συμφωνίας ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, δεν είναι μια αδικαιολόγητη επιθυμία των ενδιαφερόμενων εταιρειών, αλλά επιβάλλεται από διάφορους λόγους ασφάλειας συναλλαγών συντονισμού και προγραμματισμού της μεταφοράς διασυνοριακά βαγονιών από τη Βουλγαρία στην Ελλάδα και αντίστροφα, παροχής πληροφοριών, τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους της όπως ανωτέρω εκτέθηκαν που καθιστούν αναγκαία και υποχρεωτική την υπογραφή σύμβασης. Μόνο άλλωστε μια τέτοια σύμβαση, κοινή για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη

μπορεί να εξασφαλίσει ότι δεν υφίσταται διακριτική μεταχείριση ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη και οι όροι συνεργασίας είναι πανομοιότυποι.

Από την ακροαματική διαδικασία απεδείχθη ότι δεν υφίσταται κανένα εμπόδιο για την υπογραφή της συμφωνίας αυτής που είχε σχηματοποιηθεί ήδη από το 2010.

Τέλος απεδείχθη ότι η άρνηση υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες είναι αντίθετη με την ελληνική και ευρωπαϊκή σιδηροδρομική νομοθεσία, δημιουργεί ως αθέμιτη πρακτική εμπόδια στο διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό και προσβάλλει το άρθρο 16 Α του ν 146/1914, όπως ισχύει, τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ και το άρθρο 1 του Κανονισμού 169/2009.

VIII. Επί των κυρώσεων

Δεδομένου ότι η κλήση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε έγινε με συγκεκριμένη κατηγορία και δη τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού και δη του άρθρου 18 Α του ν. 146/1914, των άρθρων 101 κα 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ και το άρθρου 1 του Κανονισμού 169/2009 λόγω της μη υπογραφής διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και τις βουλγαρικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, αποδεικνύεται ότι η κατηγορία ήταν σαφής, ευκρινής και συγκεκριμένα οριοθετημένη. Μάλιστα, προέκυπτε σαφώς, τόσο το αντικείμενο όσο και η γεωγραφική και χρονική έκταση της αγοράς για τη παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού στην οποία κατηγορείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Δεδομένου ότι απεδείχθη κατά την ακροαματική διαδικασία και τα ανωτέρω 1-52 σχετικά έγγραφα ότι η άρνηση υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τις ενδιαφερόμενες βουλγαρικές εταιρείες είναι αντίθετη με την ελληνική και ευρωπαϊκή σιδηροδρομική νομοθεσία, δημιουργεί ως αθέμιτη πρακτική εμπόδια στο διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό και προσβάλλει το άρθρο 16 Α του ν 146/1914, όπως ισχύει, τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ και το άρθρο 1 του Κανονισμού 169/2009.

Δεδομένου ότι η Ρ.Α.Σ., στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός φορέας, υπεύθυνος, κατά το άρθρο 28 παρ.1 του ν.3891/2010 «...για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις...», είναι αρμόδια για την επίβλεψη και την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Δεδομένου ότι δεν απεδείχθη κατά την ακροαματική διαδικασία η ύπαρξη νεότερης εκείνης του 1965 σύμβασης ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και BDZ CARGO EOOD και συγκεκριμένης διακριτικής μεταχείρισης εις βάρος των BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD αλλά αδικαιολόγητη καθυστέρηση και πρακτική άρνηση υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας η οποία παραβιάζει την ελληνική και ευρωπαϊκή σιδηροδρομική νομοθεσία, δημιουργεί ως αθέμιτη πρακτική εμπόδια στο διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό και προσβάλλει το άρθρο 16 Α του ν 146/1914, όπως ισχύει, τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ και το άρθρο 1 του Κανονισμού 169/2009.

Δεδομένου ότι στο άρθρο 32 του ν. 3891/2010 προβλέπεται ότι σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, τεκμηριώνεται πλήρως η αρμοδιότητα της ΡΑΣ με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης

και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μεταξύ άλλων τη κύρωση της Σύστασης για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.

Δεδομένου ότι υφίσταται αδίρρητη και επιτακτική ανάγκη να υπογραφεί άμεσα κοινή διασυνοριακή συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και BDZ CARGO EOOD, BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD, της οποίας προσχέδιο έχει ήδη καταρτισθεί αφού οι διαπραγματεύσεις για την υπογραφή της σύμβασης εκκίνησαν ήδη από το 2010, αφού απεδείχθη ότι η άρνηση υπογραφής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας δημιουργεί ως αθέμιτη πρακτική εμπόδια στο διασυνοριακό εμπόριο και τον ανταγωνισμό και προσβάλλει το άρθρο 16 Α του ν 146/1914, όπως ισχύει, τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ και το άρθρο 1 του Κανονισμού 169/2009.

Δεδομένου ότι με βάση όλα τα ανωτέρω, τεκμηριώνεται η ανάγκη επιβολής κυρώσεων στην καθής ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», την επιβολή των οποίων επιτάσσουν σημαντικοί λόγοι διασφάλισης της ομαλής λειτουργίας της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα για την αποτροπή παρόμοιων συμπεριφορών ή παραλείψεων από την παραβάτιδα εταιρεία, ώστε αυτή να συμμορφώνεται με την κείμενη νομοθεσία και να τηρεί επακριβώς τις απορρέουσες από αυτήν υποχρεώσεις της, σε κάθε περίπτωση δε η Ρυθμιστική Αρχή επιφυλάσσεται για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της περαιτέρω συμπεριφοράς της καθής εταιρείας και συγκεκριμένα την άμεση υπογραφή κοινής διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας ανάμεσα στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τις βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD.

Δεδομένου δε ότι η υπάρχουσα αθέμιτη πρακτική αυτή οφείλει άμεσα να τερματισθεί, δεδομένου μάλιστα ότι οι διαπραγματεύσεις για την υπογραφή της σύμβασης έχουν

ήδη εκκινήσει από το έτος 2010 και έχει καταρτισθεί προσχέδιο σύμβασης το οποίο επρόκειτο να υπογραφεί περισσότερες από μία φορές.

Αποφασίζεται :

1. (α) να επιβληθεί στην ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» η διοικητική κύρωση της σύστασης, που προβλέπεται στο άρθρο 32 παρ. 2 εδ. α του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού, που εκτίθενται αναλυτικά ανωτέρω, και δη του άρθρου 18Α του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού (Ν.146/1914), όπως προστέθηκε με το άρθρο 29 του ν. 3784/2009 (ΦΕΚ Α137/2009), των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και του άρθρου 1 του Κανονισμού 169/2009 του Συμβουλίου της ΕΕ.

(β) να ταχθεί στην ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» ρητή προθεσμία τριών μηνών από τη κοινοποίηση της παρούσης προκειμένου να ολοκληρωθεί/υπογραφεί η σύναψη διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας ανάμεσα στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τις βουλγαρικές σιδηροδρομικές εταιρείες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD.

2. Να επιφορτιστεί ο Πρόεδρος να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στην ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2016

Για τη Ρ.Α.Σ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ρ.Α.Σ.

Αρμόδιος Δικαστικός Επιμελητής καλείται να επιδώσει νόμιμα την παρούσα στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «**ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.**», που εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37, όπως νόμιμα εκπροσωπείται, προς γνώση της και για τις νόμιμες συνέπειες.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2016
Για τη Ρ.Α.Σ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ρ.Α.Σ.