



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 12.10.2020
Αρ. Πρωτ.14006

ΑΠΟΦΑΣΗ

της 120ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 12/10/2020

ΘΕΜΑ: Λήψη απόφασης επί της με α.π. 13911/01.10.2020 πρότασης δεσμεύσεων της εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή πρώτη Καταγγελλόμενη), αυτοτελώς και ως απορροφήσασα την εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ» (ΕΕΣΣΤΥ ή δεύτερη Καταγγελλόμενη), η οποία υποβλήθηκε στο πλαίσιο της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας της εταιρείας με την επωνυμία «RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (RCLG ή Καταγγέλλουσα), αναφορικά με επικαλούμενη παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού (άρθρο 2 του ν. 3959/2011 και άρθρο 102 ΣΛΕΕ) και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορά σε:

- (α) φερόμενη άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψει σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (*hand over-take over*) συρμών με την Καταγγέλλουσα, ως προς την παράδοση συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, και
- (β) φερόμενη διακριτική και υπερβολική τιμολογιακή μεταχείριση της Καταγγέλλουσας από την ΕΕΣΣΤΥ, υπέρ της ανταγωνίστριας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα εκδηλώσεων του 6^{ου} ορόφου του κτιρίου του ΕΤΑΑ-ΤΜΕΔΕ, επί της οδού Παλαιών Πατρών Γερμανού αρ. 3-5, Αθήνα, την 12^η Οκτωβρίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 09:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννα Τσιαπαρίκου

Αντιπρόεδρος: Κωνσταντίνος Γεωργόπουλος

Μέλη: Παρασκευή Γεωργίου και Αναστασία Ασημακοπούλου

Αν. Γραμματέας: Αγγελική Μπέκα, υπάλληλος ΡΑΣ

Στη συνεδρίαση τα νομίμως κλητευθέντα μέρη παραστάθηκαν ως εξής: α) η εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με το νόμιμο εκπρόσωπό της Φίλιππο Τσαλίδη, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων αυτής, Δημητρίου Ριζιώτη, Γεωργίου Κροκίδα, Αναστασίας Σακκά, Αθηνάς Ψαράκη και Αλεξάνδρας Μικρουλέα και β) η εταιρεία RCLG, με το νόμιμο εκπρόσωπό της Ιάκωβο (Ζακ) Κισέογλου, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων αυτής, Μιχαήλ-Θεόδωρου Μαρίνου, Ευάγγελου Λιάσκου, Ελίνας Παλιού και Παναγιώτη Πετρούλια.

Στην αρχή της συνεδρίασης, το λόγο έλαβε η Πρόεδρος της ΡΑΣ, η οποία ανακοίνωσε το θεματικό αντικείμενο (έκθεμα) της ακρόασης. Ακολούθησε η προφορική ανάπτυξη της με αρ. πρωτ. 13939/05.10.2020 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης, και στη συνέχεια η Πρόεδρος ζήτησε από τους πληρεξουσίου δικηγόρους των μερών να καταθέσουν τη νομιμοποίησή τους.

Κατόπιν, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των ενδιαφερόμενων μερών, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της με α.π. 13911/01.10.2020 πρότασης δεσμεύσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους τέθηκαν από την Πρόεδρο και τα στελέχη της ΡΑΣ.

Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω ακροαματικής διαδικασίας, η Ολομέλεια της ΡΑΣ συνήλθε σε διάσκεψη, στις 12.10.2020, για τη λήψη απόφασης επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων και, αφού έλαβε υπόψη της τις απόψεις που διατύπωσαν τα μέλη της, τις απόψεις που αναπτύχθηκαν προφορικά από τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την ακροαματική διαδικασία αλλά και εγγράφως με τα κατατεθέντα υπομνήματα, όλα τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:

I. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1. Στις 20.12.2019, η εταιρεία RCLG (εφεξής και «καταγγέλλουσα») υπέβαλε στη ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016, έγγραφη καταγγελία, με αντικείμενο τις εξής φερόμενες παράνομες πρακτικές των δύο καταγγελλόμενων επιχειρήσεων: (α) άρνηση της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ (εφεξής και «πρώτη καταγγελλόμενη» ή και «καταγγελλόμενη») να συνάψει σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών με τη RCLG, ως προς την παράδοση συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, και (β) διακριτική και υπερβολική τιμολογιακή μεταχείριση σε βάρος της RCLG και υπέρ της ανταγωνίστριάς της, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ (εφεξής και «δεύτερη καταγγελλόμενη», η οποία έχει πλέον συγχωνευθεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δι' απορροφήσεως) ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης τροχαίου υλικού (βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG).
2. Ακολούθως, η ΡΑΣ συγκρότησε Ομάδα Διερεύνησης της ανωτέρω καταγγελίας (βλ. τη με α.π. 12026/07.01.2020 Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ) και διαβίβασε την καταγγελία στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προκειμένου η τελευταία να τοποθετηθεί επί των ισχυρισμών της καταγγέλλουσας, τόσο αυτοτελώς όσο και ως απορροφήσασα την εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ (βλ. το με α.π. 12062/09.01.2020 έγγραφο διαβίβασης της καταγγελίας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ).
3. Στις 10.02.2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τοποθετήθηκε εγγράφως επί της υποβληθείσας καταγγελίας (βλ. το με α.π. 034/10.02.2020 σημείωμα παροχής εξηγήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Στη συνέχεια, κατόπιν της υποβολής σχετικών ερωτήσεων προς τη RCLG (βλ. το με α.π. 12615/11.03.2020 έγγραφο της ΡΑΣ προς τη RCLG), η καταγγέλλουσα παρέσχε συμπληρωματικά στοιχεία στην Αρχή (βλ. το με α.π. 12718/03.04.2020 πρόσθετο σημείωμα παροχής στοιχείων της RCLG). Επιπλέον, σε συνέχεια διευκρινιστικών ερωτήσεων που απηύθυνε η Αρχή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βλ. το με α.π. 039/22.04.2020 έγγραφο της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέθεσε πρόσθετο σημείωμα παροχής εξηγήσεων (βλ. το με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφο), η δε RCLG υπέβαλε πρόσθετες παρατηρήσεις στην Αρχή με το με απ. 044/12.06.2020 υπόμνημα.
4. Παράλληλα, στο πλαίσιο της διερεύνησης της εν θέματι καταγγελίας, η Αρχή απηύθυνε διευκρινιστικά ερωτήματα αφενός προς την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, αναφορικά με τη μίσθωση και διαθεσιμότητα σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, και αφετέρου προς την εταιρεία ΟΣΕ ΑΕ, αναφορικά με τη χωρητικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και τη συχνότητα των εμπορευματικών δρομολογίων. Οι εταιρείες ΓΑΙΑΟΣΕ και ΟΣΕ ανταποκρίθηκαν στα αιτήματα της Αρχής, υποβάλλοντας έγγραφα παροχής στοιχείων (βλ. τα με α.π. 63447/06.04.2020 και 040/25.05.2020 απαντητικά έγγραφα της ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, καθώς και το με α.π. 045/16.06.2020 απαντητικό έγγραφο της ΟΣΕ ΑΕ).
5. Η διερεύνηση της καταγγελίας από τη συγκροτηθείσα Ομάδα Διερεύνησης ολοκληρώθηκε με την υποβολή του με α.π. 13256/07.07.2020 Πορίσματος-Πρότασης προς την Πρόεδρο της ΡΑΣ, με το οποίο η εν λόγω Ομάδα Διερεύνησης εισηγήθηκε την εισαγωγή του ζητήματος στην Ολομέλεια της ΡΑΣ και τη διενέργεια σχετικής ακρόασης. Κατόπιν, η Μονάδα Ρύθμισης

και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς υπέβαλε τη με α.π. 13290/08.07.2020 Εισήγηση στην Πρόεδρο της ΡΑΣ, με την εκτίμηση ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης για τη διερεύνηση της εν θέματι καταγγελίας.

6. Με τη με α.π. 13310/10.07.2020 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ αποφασίστηκε η κλήση σε ακρόαση των εταιρειών ΤΡΑΙΝΟΣΕ (αυτοτελώς και ως απορροφήσασα την εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ) και RCLG, για την εξέταση της εν θέματι καταγγελίας. Ακολούθως, με τη με α.π. 13312/10.07.2020 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ, η διεξαγωγή της σχετικής ακρόασης ορίστηκε αρχικά για τις 20.07.2020, ενώ με τη με α.π. 13311/10.07.2020 Απόφαση της Προέδρου ορίστηκε ως Όργανο της Ακρόασης η Ολομέλεια της ΡΑΣ. Κατόπιν αιτήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για αναβολή (βλ. το με α.π. 37.270/20/Δ2/13.07.2020 έγγραφο), ως ημερομηνία ακρόασης ορίστηκε η 01.09.2020 (βλ. τη με α.π. 13374/16.07.2020 Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ). Πριν από την ως άνω ημερομηνία ακρόασης, αμφότερα τα μέρη κατέθεσαν υπομνήματα για την περαιτέρω υποστήριξη και συμπλήρωση των ισχυρισμών τους (βλ. το με α.π. 186/20/Ε/Δ2/31.08.2020 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το με α.π. 13702/31.08.2020 υπόμνημα της RCLG).
7. Κατά την ακρόαση της 01.09.2020, αποφασίστηκε η χορήγηση αναβολής για την υποβολή έγγραφης πρότασης δεσμεύσεων, δυνάμει του άρθρου 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και του άρθρου 32 παρ. 7 του ν. 3891/2010, εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μετά από σχετικό αίτημα της εν λόγω εταιρείας. Κατόπιν περαιτέρω αιτημάτων της ίδιας εταιρείας, με τις με α.π. 13745/09.09.2020, 13835/21.09.2020 και 13865/24.09.2020 Αποφάσεις της Προέδρου της ΡΑΣ, χορηγήθηκε παράταση της ορισθείσας προθεσμίας για την υποβολή της πρότασης δεσμεύσεων.
8. Στις 01.10.2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε έγγραφη πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων ενώπιον της Αρχής (βλ. το με α.π. 13911/01.10.2020 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Ακολούθως, η ως άνω πρόταση δεσμεύσεων διαβιβάστηκε στην καταγγέλλουσα (βλ. το με α.π. 13923/01.10.2020 έγγραφο της ΡΑΣ), η οποία και τοποθετήθηκε επί της εν λόγω υποβληθείσας πρότασης (βλ. το με α.π. 12/05.10.2020 υπόμνημα της RCLG ενώπιον της ΡΑΣ).
9. Κατόπιν τούτων, με τη με α.π. 13939/05.10.2020 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ, αποφασίστηκε η διενέργεια ακρόασης στις 12.10.2020, με αντικείμενο την εξέταση της ανωτέρω, υποβληθείσας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πρότασης δεσμεύσεων. Κατά την εν λόγω ακρόαση, κατόπιν των τοποθετήσεων των μερών και της σχετικής διαλογικής συζήτησης επί της υποβληθείσας πρότασης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ το κείμενο των προτεινόμενων δεσμεύσεων σε επικαιροποιημένη μορφή.

II. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

A. Η RCLG (Καταγγέλλουσα)

10. Η εταιρεία με την επωνυμία «RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εν συντομία «RCLG») εδρεύει στον Ασπρόπυργο Αττικής (θέση Ρυκιά). Η RCLG ιδρύθηκε το 2014 και αποτελεί «σιδηροδρομική επιχείρηση» κατά την έννοια του ν. 4408/2016. Από το 2015, αναπτύσσει τη δραστηριότητά της στην ελληνική επικράτεια, με αντικείμενο τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές διαμεταφορές, τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων (3PLogistics) και τις εσωτερικές μεταφορές και διανομές εμπορευμάτων¹. Έχει λάβει την υπ' αριθμ. [...] Άδεια Παροχής Υπηρεσιών Σιδηροδρομικών Μεταφορών και της έχουν χορηγηθεί από τη ΡΑΣ τα σχετικά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Α και Β. Επιπλέον, έχει συνάψει την από [...] Σύμβαση Πρόσβασης και Χρήσης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής με την εταιρεία ΟΣΕ ΑΕ², η οποία είναι ο Διαχειριστής του ελληνικού δικτύου σιδηροδρομικής υποδομής.
11. Το [...] % του μετοχικού κεφαλαίου της RCLG ανήκει στην ελληνική εταιρεία με την επωνυμία «ΓΚΟΛΑΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «GOLDAIR CARGO Α.Ε.», η οποία εδρεύει στον Ασπρόπυργο Αττικής και έχει ως αντικείμενο εργασιών τις διεθνείς και εσωτερικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων³. Η GOLDAIR CARGO είναι μέλος του Ομίλου Goldair, ο οποίος δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1925, με ετήσιο κύκλο εργασιών πάνω από [...] ευρώ και [...] εργαζομένους⁴. Το υπόλοιπο [...] % του μετοχικού κεφαλαίου της RCLG ανήκει στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «RAIL CARGO LOGISTICS - AUSTRIA GmbH» (εν συντομία «RCLA»), η οποία εδρεύει στη Βιέννη (Am Hauptbahnhof 2, AT-1100) και έχει ως αντικείμενο εργασιών τις διεθνείς και εσωτερικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων⁵. Η RCLA ανήκει στον αυστριακό Όμιλο Rail Cargo Group, ο οποίος είναι μέλος των Αυστριακών Κρατικών Σιδηροδρόμων (ÖBB), έχει περίπου [...] ευρώ ετήσιο κύκλο εργασιών και πάνω από [...] εργαζομένους και αποτελεί έναν από τους ηγετικούς Ομίλους εταιρειών παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη, με θυγατρικές σε πάνω από 16 Ευρωπαϊκές χώρες⁶.
12. Στις 27.06.2018, έπειτα από την ολοκλήρωση των σχετικών αδειοδοτικών διαδικασιών, η καταγγέλλουσα πραγματοποίησε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιό της, ως η πρώτη (τότε) ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση στην ελληνική αγορά, δραστηριοποιούμενη έκτοτε στον τομέα της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων⁷. Μέσα στο 2018, από την εν λόγω δραστηριότητα η καταγγέλλουσα είχε κύκλο εργασιών [...] ευρώ, με μεταφερόμενο όγκο [...] τόνους και [...] τονοχιλιόμετρα. Μέχρι τις 31.10.2019, ο κύκλος εργασιών

¹ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ Β' 4771), παρ. 22.

² Βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

³ Βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

⁴ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.goldair.gr/>.

⁵ Βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

⁶ Βλ. τις ιστοσελίδες <http://www.railcargolg.com/el/> και <https://www.railcargo.com/en/>.

⁷ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 22, καθώς και τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

της RCLG ανήλθε συνολικά σε [.....] ευρώ, με μεταφερόμενο όγκο [.....] τόνους και [.....] τονοχιλιόμετρα⁸.

13. Για την εκτέλεση των δρομολογίων της, η καταγγέλλουσα έχει μισθώσει από την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ (η οποία έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη για τη διαχείριση, την αξιοποίηση και την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας και του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού⁹) [.....] μονάδες τροχαίου υλικού (μηχανές), δυνάμει της από [.....] Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί με τις από [.....] και [.....] τροποποιητικές Συμβάσεις¹⁰.

B. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Πρώτη Καταγγελλόμενη)

14. Η εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» (εν συντομία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ») εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου αρ. 1-3). Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο (και καταβάλλοντας, στο πλαίσιο αυτό, τα σχετικά τέλη πρόσβασης στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ ΑΕ)¹¹.
15. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ΑΕ) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ ΑΕ μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (εφεξής «ΤΑΙΠΕΔ»)¹².
16. Το Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI, ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών

⁸ Βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

⁹ Βλ. άρθρο 5 του ν. 3891/2010, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4313/2014· βλ. επίσης την ιστοσελίδα <https://www.gaiaose.com/>, την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2017 της ΡΑΣ και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 28.

¹⁰ Βλ. τη με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελία της RCLG.

¹¹ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 7.

¹² Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/>.

(κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, στις χώρες Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από [.....] εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί [.....] επιβάτες και μεταφέρει [.....] τόνους εμπορευμάτων¹³.

17. Οι κυριότεροι σκοποί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι: α) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς, β) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση συνδυασμένων μεταφορών, γ) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή, δ) η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, ε) η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών και στ) η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με δραστηριότητες που συνάδουν με τους εν λόγω σκοπούς¹⁴.
18. Το 2019 ο κύκλος εργασιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανήλθε σε πάνω από [.....] ευρώ, ενώ τα συνολικά της έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών εσόδων) ξεπέρασαν τα [.....] ευρώ. Μέρος των εν λόγω εσόδων προέρχεται από την παροχή υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στο πλαίσιο Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας με το Ελληνικό Δημόσιο, ως Υπηρεσίας Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ)¹⁵. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απασχολεί περίπου [...] εργαζόμενους, ενώ μετά την απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ το ανθρώπινο δυναμικό της αυξήθηκε σε περίπου [.....] άτομα¹⁶. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πραγματοποιεί τα δρομολόγια της χρησιμοποιώντας σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό το οποίο μισθώνει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ενώ το σύνολο του τροχαίου υλικού της συντηρείται από την ΕΕΣΣΤΥ¹⁷.

Γ. Η ΕΕΣΣΤΥ (Δεύτερη Καταγγελλόμενη)

19. Η (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ»¹⁸ (εν συντομία «ΕΕΣΣΤΥ») εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου αρ. 1-3). Η ΕΕΣΣΤΥ είναι Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) Τροχαίου Υλικού¹⁹. Ιδρύθηκε το 2013 και δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών

¹³ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/>, καθώς επίσης και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 7.

¹⁴ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/> και το άρθρο 2 του Καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁵ Βλ. την Ετήσια Οικονομική Έκθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης 2019.

¹⁶ Βλ. την Ετήσια Οικονομική Έκθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης 2019.

¹⁷ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 8.

¹⁸ Ο αγγλικός διακριτικός τίτλος της εταιρίας είναι «ROSCO».

¹⁹ Το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό διακρίνεται καταρχήν σε: α) κινητήρες έλξης ή (κινητήριες) μηχανές και β) βαγόνια. Οι κινητήρες έλξης διακρίνονται περαιτέρω σε νηζελοκινητήρες και ηλεκτροκινητήρες, ανάλογα με τον τρόπο κίνησής τους, ενώ τα βαγόνια διακρίνονται περαιτέρω σε επιβατικά (ή επιβατάμαξες) και εμπορευματικά (ή

συντήρησης²⁰, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και στη διαχείριση ή/ και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού (είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων), συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού το οποίο τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του ν. 4111/2013 (ΦΕΚ Α' 18), όπως ισχύει²¹. Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού²² τροχαίου υλικού στην Ελλάδα²³.

20. Λόγω της φύσης των προς συντήρηση οχημάτων, οι υπηρεσίες της ΕΕΣΣΤΥ παρέχονται σε χώρους πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, η καθημερινή, ελαφρά συντήρηση (π.χ. η επιθεώρηση ή η επισκευή μικροβλαβών) λαμβάνει χώρα στα δέκα (10) μηχανοστάσια τα οποία διαθέτει η ΕΕΣΣΤΥ κατά μήκος της ελληνικής επικράτειας (όπως, ενδεικτικά, σε Καλαμάτα και Αλεξανδρούπολη), ενώ η βαριά συντήρηση λαμβάνει χώρα στα τρία ειδικά εργοστάσια της ΕΕΣΣΤΥ (στον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και το Βόλο). Το σύνολο των εν λόγω εγκαταστάσεων μισθώνεται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ²⁴.
21. Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της εταιρείας ΟΣΕ ΑΕ, από την οποία αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ²⁵. Κατόπιν της δημοσίευσης προσκλήσεων για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ στο πλαίσιο διεθνούς ανοικτού διαγωνισμού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε στις 08.06.2018 οικονομική προσφορά ύψους 22 εκ. ευρώ²⁶, η οποία έγινε και αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ²⁷. Η Σύμβαση Πώλησης Μετοχών υπογράφηκε στις 29.10.2018²⁸ και υποβλήθηκε προς έγκριση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού²⁹. Με την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση (ΦΕΚ Β'

φορτάμαξες), ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Τα βαγόνια δύνανται, επιπλέον, να διακριθούν ανάλογα με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς σε βαγόνια «ελληνικού» ή «ξένου» δικτύου.

²⁰ Η συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού διακρίνεται σε διάφορες υποκατηγορίες, όπως, ενδεικτικά σε: α) βασική ή βαριά, β) προληπτική/τακτική ή διορθωτική, γ) μηχανοστασιακή ή εργοστασιακή. Περαιτέρω, η συντήρηση δύνανται να περιλαμβάνει και «συμπληρωματικές» υπηρεσίες (π.χ. επισκευή λόγω βανδαλισμού στο εξωτερικό του τρένου), «προαιρετικές» υπηρεσίες (π.χ. εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού) ή «ανάταξη» (γνωστή και ως «εκτεταμένη συντήρηση»), η οποία λαμβάνει χώρα όταν το υπό συντήρηση τροχαίο υλικό έχει παραμείνει σε ακινησία επί μακρό χρονικό διάστημα.

²¹ Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, ενότητα 1.1.4.

²² Πλην, δηλαδή, άλλων οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, ηλεκτρικός).

²³ Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, ενότητα 2.4.

²⁴ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 9.

²⁵ Βλ. τη με αρ. 239/12.08.2013 (ΦΕΚ Β' 2014) Απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων («ΔΕΑΑ»).

²⁶ Βλ. την ιστοσελίδα <https://www.hradf.com/post/590/22-ekat-eyrw-h-beltiwmenh-prosfora-ths-trainose-gia-thn-eessty>. Είχε προηγηθεί η από 06.03.2018 δεσμευτική οικονομική προσφορά ύψους 8,9 εκ. ευρώ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία αποτέλεσε τη μοναδική συμμετέχουσα στο δεσμευτικό στάδιο του σχετικού διαγωνισμού (βλ. την ιστοσελίδα <https://www.hradf.com/post/575/mia-desmeytikh-prosfora-gia-to-100-ths-eessty>). Ωστόσο, ζητήθηκε κατόπιν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποβάλει νέα, βελτιωμένη οικονομική προσφορά.

²⁷ Βλ. την ιστοσελίδα <https://www.hradf.com/post/592/h-trainose-anakhryssetai-protimhteos-ependyths-gia-thn-eessty>.

²⁸ Το Ελεγκτικό Συνέδριο (Ζ' Κλιμάκιο), με την υπ' αρ. 334/2018 Πράξη του, η οποία δημοσιεύθηκε την 02.10.2018, ενέκρινε την υπογραφή του σχεδίου σύμβασης πώλησης μετοχών.

²⁹ Βλ. την υπ' αρ. 7119/27.11.2018 γνωστοποίηση σύμβασης πώλησης μετοχών στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

4771), η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού ενέκρινε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, τη γνωστοποιηθείσα απόκτηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποκλειστικού ελέγχου επί της ΕΕΣΣΤΥ³⁰. Στη συνέχεια, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχώρησε στην συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, η οποία ολοκληρώθηκε στις 31.12.2019³¹, με αποτέλεσμα η ΕΕΣΣΤΥ να έχει πλέον παύσει να υφίσταται ως ξεχωριστό νομικό πρόσωπο.

22. Πριν από την εκκίνηση της διαδικασίας εξαγοράς της από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ήτοι κατά το έτος 2017, ο ετήσιος κύκλος εργασιών της ΕΕΣΣΤΥ ανερχόταν σε [.....] ευρώ³². Το προσωπικό της ΕΕΣΣΤΥ (υπάλληλοι και εργάτες) κατά το χρόνο της απορρόφησης της από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανερχόταν συνολικά σε [.....] άτομα³³.

III. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

A. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΡΑΣ – ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

23. Η ΡΑΣ συστάθηκε με το ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει τη σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η εφαρμογή της σχετικής (εθνικής και ενωσιακής) νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, αυτεπάγγελτα ή κατόπιν καταγγελίας.
24. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκή 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 τα θέματα αρμοδιότητας της. Εάν το κρίνει αναγκαίο, η Ρ.Α.Σ. ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να

³⁰ Βλ. το σχετικό Δελτίο Τύπου στην ιστοσελίδα <https://www.epant.gr/enimerosi/deltia-typou/item/706-deltio-typou-egkrisi-tgnostopoiisis-apokleistikoy-elegxou.html>.

³¹ Βλ. το από 31.12.2019 Δελτίο Τύπου στην ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και την Ετήσια Οικονομική Έκθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης 2019.

³² Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 10.

³³ Βλ. την Ετήσια Οικονομική Έκθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης 2019.

ζητεί τη συνδρομή της. [...] 7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...] 16. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών - μελών της Ε.Ε., όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη των αποφάσεων του, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων των Ρυθμιστικών φορέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακρόασεις, 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. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακρόασεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...] 28. Συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης, καθώς και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας της, ορίζοντας τη σύνθεση, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Στα ως άνω συλλογικά όργανα μπορούν να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν είναι μέλη ή προσωπικό της Ρ.Α.Σ. Οι εισηγήσεις, τα πορίσματα, οι γνωμοδοτήσεις και οι εκθέσεις τους υποβάλλονται στα αρμόδια όργανα της Ρ.Α.Σ., που αποφασίζουν για την τυχόν δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων».

25. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. 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 αίτημα 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. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της 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 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. [...] 4. Σε περίπτωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των

σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρ.Α.Σ μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να επιβάλει τις προβλεπόμενες στο ν. 3959/2011, όπως εκάστοτε ισχύει, κυρώσεις. [...] 7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης [...]».

26. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του ν. 3959/2011 (ΦΕΚ Α' 93): «1. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν, ύστερα από σχετική έρευνα που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν καταγγελίας ή αίτησης του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, διαπιστώσει παράβαση των άρθρων 1, 2 και 11 ή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με απόφαση της, διαζευκτικά ή σωρευτικά, μπορεί: α) να απευθύνει συστάσεις σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1 και 2 του παρόντος ή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. β) να υποχρεώσει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή τις ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν την παράβαση και να παραλείπουν αυτή στο μέλλον γ) να επιβάλει μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα, τα οποία πρέπει να είναι αναγκαία και πρόσφορα για την παύση της παράβασης, ανάλογα με το είδος και τη βαρύτητα αυτής. Μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο στην περίπτωση που είτε δεν υφίστανται εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είτε όλα τα εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είναι ενδεχομένως επαχθέστερα από τα μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα. δ) να επιβάλει πρόστιμο κατά την παράγραφο 2α στις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση ή που δεν εκπληρώνουν αναληφθείσα από τις ίδιες δέσμευση η οποία έχει καταστεί υποχρεωτική, σύμφωνα με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού κατ' εφαρμογή της παραγράφου 6. ε) να απειλήσει πρόστιμο κατά την παράγραφο 2α ή την παράγραφο 2β ή και τα δύο σε περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης. στ) να επιβάλει το επαπειλούμενο πρόστιμο κατά την παράγραφο 2α ή την παράγραφο 2β ή και τα δύο όταν με απόφαση της βεβαιώνεται η συνέχιση ή επανάληψη της παράβασης ή η παράλειψη εκπλήρωσης αναληφθείσας από τις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων δέσμευσης, η οποία έχει καταστεί υποχρεωτική με απόφαση κατ' εφαρμογή της παραγράφου 6. [...] 6. Αν η Επιτροπή Ανταγωνισμού πιθανολογεί, κατά τη διάρκεια σχετικής έρευνας που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν αιτήματος του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ή καταγγελίας, παράβαση των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 ή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί με απόφαση της να αποδέχεται, εκ μέρους των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων, την

ανάληψη δεσμεύσεων προς παύση της πιθανολογούμενης παράβασης και να καθιστά τις δεσμεύσεις αυτές υποχρεωτικές για τις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων Η απόφαση της Επιτροπής μπορεί να εκδοθεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, εφόσον κρίνεται ότι δεν συντρέχουν λόγοι για περαιτέρω δράση αυτής. Η Επιτροπή μπορεί, ύστερα από αίτηση που υποβάλλει κάθε ενδιαφερόμενος ή αυτεπαγγέλτως, να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία όταν υπήρξε ουσιαστική μεταβολή των γεγονότων στα οποία βασίστηκε η απόφαση, ή οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις αθετήσουν τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει, ή η απόφαση βασίστηκε σε ελλιπείς, ανακριβείς ή παραπλανητικές πληροφορίες των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων [...]».

27. Συναφώς, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει: «[...] 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. [...] Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. [...] 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/2010 (Α' 188) [...]».

28. Η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της διέπεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (βλ. την υπ' αρ. Δ4δ/οικ.89995/15.11.2018 ΚΥΑ – ΦΕΚ Β' 5781), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 παρ. 1 του ν. 3891/2010. Η διαδικασία ακροάσεων ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον Κανονισμό Ακροάσεων της ΡΑΣ (βλ. την υπ' αρ. 1655/18.11.2013 Απόφαση του Προέδρου της ΡΑΣ – ΦΕΚ Β' 3080), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 περ. 19 του ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της η ΡΑΣ μετέχει στα ευρωπαϊκά δίκτυα

συνεργασίας μεταξύ ρυθμιστών, όπως ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), το Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων (ENRRB) και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN).

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

29. Η σιδηροδρομική δραστηριότητα στην Ελλάδα διέπεται από το ν. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), ο οποίος θεσπίστηκε στο πλαίσιο της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ³⁴ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της ελεύθερης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ενωσιακή ενιαία αγορά. Πιο συγκεκριμένα, ο εν λόγω νόμος περιλαμβάνει: α) τους κανόνες αναφορικά με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια (άρθρα 4 έως 15), β) τα κριτήρια για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση αδειών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια (άρθρα 16 έως 25) και γ) τις αρχές και διαδικασίες για τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρα 26 έως 57)³⁵. Στο πλαίσιο αυτό, ο εν λόγω νόμος περιέχει διατάξεις οι οποίες αφορούν τόσο τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ήτοι τις επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών) όσο και τις επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες συντήρησης.
30. Επιπλέον, έχει θεσπιστεί ο ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159), για την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των εξής Οδηγιών (ΕΕ): α) 2016/797, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ³⁶, β) 2016/798, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων³⁷ και γ) 2016/2370, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής³⁸. Οι τρεις παραπάνω Οδηγίες εντάσσονται στο «Τέταρτο

³⁴ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02012L0034-20190101>.

³⁵ Βλ. άρθρο 1 παρ. 3 του εν λόγω νόμου.

³⁶ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0797-20200528>.

³⁷ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση) – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0798-20200528>.

³⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14^{ης} Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατικών και εμπορευματικών. Σταδίου 33, 105 59 Αθήνα | 33 Stadiou Street, 105 59 Athens, Greece | t: +30 210 3860141 | e: info@ras-el.gr | www.ras-el.gr

Σιδηροδρομικό Πακέτο» της ΕΕ, η επεξεργασία του οποίου είχε ξεκινήσει από το 2013 και ολοκληρώθηκε το 2016³⁹. Με το άρθρο 82 του ως άνω ν. 4632/2019 επήλθαν ορισμένες τροποποιήσεις και προσθήκες στο ν. 4408/2016, ενόψει της ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία της προαναφερθείσας Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370.

31. Οι βασικοί συμμετέχοντες στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι: α) ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω, ο ΟΣΕ⁴⁰), β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (π.χ. οι εταιρείες ΤΡΑΙΝΟΣΕ και RCLG), γ) ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (εν προκειμένω, η ΓΑΙΑΟΣΕ⁴¹) και δ) ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρηση του εν λόγω τροχαίου υλικού (εν προκειμένω, η πρώην εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ, νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ)⁴².
32. Για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτείται η έκδοση άδειας μεταφορών, επιβατικών ή εμπορευματικών (ανάλογα με το επιδιωκόμενο αντικείμενο) από τη ΡΑΣ, καθώς και η έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας, το οποίο εκδίδεται από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών (εν προκειμένω, τη ΡΑΣ ⁴³). Επιπλέον, απαιτείται η σύναψη σύμβασης μεταξύ της ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή δικτύου της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω, του ΟΣΕ⁴⁴) για την πρόσβαση στο δίκτυο⁴⁵. Κατόπιν, η δραστηριοποιούμενη (πλέον) σιδηροδρομική επιχείρηση καταβάλλει στον ΟΣΕ τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, το ύψος των οποίων καθορίζεται βάσει γενικών αρχών, κανόνων και κριτηρίων (σύμφωνα με τη σχετική δήλωση δικτύου⁴⁶) και με τρόπο αμερόληπτο και ισοδύναμο⁴⁷. Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να έχει ως γνώμονα τις αρχές της αγοράς και να πραγματοποιείται βάσει των αρχών οι οποίες εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους.

μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2370>.

³⁹ Βλ. την ιστοσελίδα https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_el. Το Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο περιλαμβάνει συνολικά έξι (6) νομοθετικά κείμενα, εκ των οποίων τρία εντάσσονται στον «πυλώνα αγοράς» και τρία στον «τεχνικό πυλώνα».

⁴⁰ Η ΟΣΕ ΑΕ ανήκει κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο και έχει την ευθύνη για τη διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, την κατασκευή νέας υποδομής (κυρίως μέσω της θυγατρικής ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ), τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, τη διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, την κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τη διαχείριση συναφών υπηρεσιών (όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού).

⁴¹ Η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ ανήκει κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο και έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και της ακίνητης περιουσίας (π.χ. εγκαταστάσεις). Η εταιρεία εκμισθώνει σε ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τόσο τροχαίο υλικό όσο και ακίνητα (π.χ. εργοστάσια και μηχανοστάσια), έναντι τιμήματος.

⁴² Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, ενότητα 1.

⁴³ Δυνάμει του άρθρου 85 του ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216), η ΡΑΣ έχει οριστεί, από τον Οκτώβριο του 2013, ως η αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα. Βλ. και άρθρο 68 του ν. 4632/2019.

⁴⁴ Ο ΟΣΕ έχει την υποχρέωση να χορηγεί πρόσβαση στο δίκτυο σε οποιαδήποτε νόμιμα αδειοδοτημένη επιχείρηση το αιτηθεί υπό δίκαιους και διαφανείς όρους και χωρίς διακρίσεις (βλ. άρθρο 10 του ν. 4408/2016).

⁴⁵ Βλ. άρθρο 17 παρ. 1 και 6 του ν. 4408/2016.

⁴⁶ Βλ. άρθρο 27 του ν. 4408/2016.

⁴⁷ Βλ. άρθρο 29 του ν. 4408/2016.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις διαχειρίζονται με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης⁴⁸.

33. Σε αντίθεση με την αγορά των *εμπορευματικών* σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία είναι σήμερα απελευθερωμένη, η ελληνική αγορά των *επιβατικών* σιδηροδρομικών μεταφορών παραμένει, δυνάμει του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, μονοπωλιακή και πρόκειται να απελευθερωθεί τον Δεκέμβριο του 2020, όπως προβλέπεται στο Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο. Έως τότε οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία κατέχει το αποκλειστικό δικαίωμα προς τούτο, δυνάμει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας – «ΥΔΥ») με το Ελληνικό Δημόσιο⁴⁹. Η Σύμβαση ΥΔΥ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λήγει στις 31.12.2020, και έκτοτε η ανάθεση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα γίνεται βάσει διαγωνισμού, στον οποίο θα δύναται να συμμετάσχει οποιαδήποτε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση⁵⁰.
34. Αναφορικά με τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, προβλέπεται ότι για κάθε σιδηροδρομικό όχημα, πριν αυτό χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, ορίζεται φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του⁵¹, ο οποίος καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων⁵² (Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας – «ΥΣΦ»). Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών⁵³, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας και θεσπίζει, για το σκοπό αυτό, σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα⁵⁴. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας απαιτείται επιπλέον να πιστοποιηθεί, λαμβάνοντας πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα («πιστοποιητικό ΥΣΦ») από τη ΡΑΣ⁵⁵.

⁴⁸ Βλ. άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 4408/2016.

⁴⁹ Οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, στο βαθμό που είναι ζημιωτικές, δύνανται να αποτελούν Υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) και η παροχή τους να ανατίθεται από το Κράτος σε συγκεκριμένο πάροχο, ο οποίος αποζημιώνεται για τις σχετικές δαπάνες. Συναφώς βλ. και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70.

⁵⁰ Βλ. και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 32.

⁵¹ Βλ. πλέον άρθρο 66 παρ. 1 του ν. 4632/2019 και μέχρι πρότινος άρθρο 14Α του π.δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201).

⁵² Όπως ορίζεται πλέον στο άρθρο 46 παρ. 1 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ τηρεί εθνικό μητρώο οχημάτων έως ότου λειτουργήσει το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων του άρθρου 47 παρ. 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

⁵³ Βλ. άρθρο 56 του ν. 4632/2019.

⁵⁴ Βλ. άρθρο 66 παρ. 2 του ν. 4632/2019.

⁵⁵ Βλ. πλέον άρθρο 66 παρ. 4-6 του ν. 4632/2019. Η πιστοποίηση μέχρι πρότινος προβλεπόταν αποκλειστικά για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 της Επιτροπής, της 10^{ης} Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 653/2007. Ο εν λόγω Κανονισμός έχει καταργηθεί από τις 16.06.2020 δυνάμει του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων, κατ' εφαρμογή της

35. Για τη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις προσφερόμενες υπηρεσίες και στις εγκαταστάσεις στις οποίες προσφέρονται οι υπηρεσίες αυτές, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών συντήρησης, θεσπίζονται υποχρεώσεις διαφάνειας και μη διακριτικής μεταχείρισης⁵⁶ για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων⁵⁷. Οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν τόσο τις βασικές, όσο και τις πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες⁵⁸ τις οποίες παρέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων προς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, στις υποχρεώσεις αυτές υπόκειται, μεταξύ άλλων, η παροχή υπηρεσιών τόσο βασικής, όσο και βαριάς συντήρησης⁵⁹. Επομένως, ένας φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης, όπως η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ), υπόκειται στις προαναφερθείσες υποχρεώσεις για πλήρη διαφάνεια, παροχή ισότιμης πρόσβασης και μη διακριτική μεταχείριση βάσει του ν. 4408/2016⁶⁰. Περαιτέρω, τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση σε εγκαταστάσεις όπου παρέχονται, μεταξύ άλλων, υπηρεσίες (βασικής) συντήρησης, λαμβάνουν απάντηση εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, το οποίο ορίζει η ΡΑΣ. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο αν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους⁶¹. Όλες οι παραπάνω υποχρεώσεις πλέον συμπληρώνονται

Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Στον εν λόγω νεότερο Εκτελεστικό Κανονισμό προβλέπεται σύστημα πιστοποίησης για όλους τους τύπους οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών φορταμαξιών (βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32019R0779>).

⁵⁶ Βλ. άρθρο 13 παρ. 2-8 του ν. 4408/2016.

⁵⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 3 περ. 12 του ν. 4408/2016, ως «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» ορίζεται οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών οι οποίες αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 του ίδιου νόμου.

⁵⁸ Βλ. το Παράρτημα II του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, σημεία 2-4.

⁵⁹ Σύμφωνα με το Παράρτημα II του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, στις βασικές υπηρεσίες συμπεριλαμβάνεται η βασική συντήρηση (βλ. σημείο 2 περ. ε), ενώ στις βοηθητικές υπηρεσίες συμπεριλαμβάνεται η βαριά συντήρηση (βλ. σημείο 4 περ. ε). Σύμφωνα με το άρθρο 3 περ. 30 του ίδιου νόμου, ως «βαριά» ορίζεται η συντήρηση η οποία περιλαμβάνει εργασίες που δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το υπό συντήρηση όχημα εκτός υπηρεσίας.

⁶⁰ Στο πλαίσιο αυτό, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας η οποία επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών (όπως είναι, εν προκειμένω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεδομένης της εξαγοράς και κατόπιν της απορρόφησης της ΕΕΣΣΤΥ) για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, προβλέπεται η υποχρέωση λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων και της εταιρείας αυτής - βλ. άρθρο 13 παρ. 3 του ν. 4408/2016.

⁶¹ Αυτό δεν συνεπάγεται και υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα - βλ. άρθρο 13 παρ. 4 του ν. 4408/2016. Επίσης, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στη ΡΑΣ, η οποία εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης διατίθεται στον αιτούντα – βλ. άρθρο 13 παρ. 5 ν. 4408/2016.

και εξειδικεύονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές⁶².

IV. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

36. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του δικαίου ανταγωνισμού⁶³, η οποία αποτυπώνει τη σχετική πάγια πρακτική και νομολογία, η σχετική αγορά στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να εξετάζεται ένα συγκεκριμένο πρόβλημα όσον αφορά τον ανταγωνισμό προσδιορίζεται από το συνδυασμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος, αφενός, και της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, αφετέρου⁶⁴.
37. Η αγορά του σχετικού προϊόντος «περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται»⁶⁵. Η σχετική γεωγραφική αγορά «περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά»⁶⁶.
38. Στην προκειμένη περίπτωση, από την προκαταρκτική έρευνα της Αρχής με βάση τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και τη συναφή, εθνική και ευρωπαϊκή, πρακτική και νομολογία, ως **σχετικές αγορές υπηρεσιών** προκύπτουν οι ακόλουθες: **α)** η αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία διακρίνεται περαιτέρω στις υποαγορές της μεταφοράς εμπορευμάτων με πλήρεις συρμούς (block trains) ή συρμούς με μεμονωμένα βαγόνια (single-wagon trains), και **β)** η αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Αντίστοιχα, η **σχετική γεωγραφική αγορά** προκαταρκτικά οριοθετείται, ως προς αμφότερες τις ως άνω σχετικές αγορές υπηρεσιών, σε εθνικό επίπεδο (ελληνική επικράτεια). Αναλυτικά:

A. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

⁶² Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22^{ας} Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R2177>.

⁶³ Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03) – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A31997Y1209%2801%29>.

⁶⁴ Βλ. παρ. 9 της Ανακοίνωσης.

⁶⁵ Βλ. παρ. 7 της Ανακοίνωσης.

⁶⁶ Βλ. παρ. 8 της Ανακοίνωσης.

α. Η αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και η περαιτέρω διάκρισή της στις υποαγορές της μεταφοράς εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (*block trains*) ή με μεμονωμένα βαγόνια (*single-wagon trains*)

39. Αναφορικά με τον ευρύτερο τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων, γίνεται παγίως δεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων ως δυνάμενοι να υποκατασταθούν (εναλλάξιμοι) μεταξύ τους⁶⁷. Αντίθετα, η επιλογή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων γενικά εξαρτάται από ένα σύνολο ποικίλων παραγόντων, όπως το είδος, το βάρος, τον όγκο και την ποσότητα των προς μεταφορά αγαθών, τη γεωγραφική θέση του πελάτη και τη δυνατότητα πρόσβασής του στη σχετική υποδομή, τη γεωγραφική έκταση/προορισμό της αιτούμενης μεταφοράς, καθώς και σχετικές περιβαλλοντικές σταθμίσεις. Εξάλλου, η κάθε μορφή εμπορευματικής μεταφοράς έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς την τιμολόγηση, τη διάρθρωση του κόστους, το χρόνο/ταχύτητα μεταφοράς και τη γεωγραφική διαθεσιμότητα⁶⁸.
40. Ειδικότερα, έχει επανειλημμένα κριθεί ότι, ενόψει των ανωτέρω παραγόντων, η μεταφορά εμπορευμάτων ειδικά μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί τη μοναδική βιώσιμη επιλογή για έναν μεγάλο αριθμό πελατών⁶⁹. Ως εκ τούτου, η σιδηροδρομική εμπορευματική μεταφορά θα μπορούσε να θεωρηθεί μόνο μέχρις ορισμένου βαθμού εναλλάξιμη με άλλες μορφές εμπορευματικής μεταφοράς, όπως ιδίως η οδική (μέσω φορτηγών). Συγκεκριμένα, ο βαθμός της τυχόν εναλλαξιμότητας μεταξύ της σιδηροδρομικής μεταφοράς και των άλλων μορφών μεταφοράς εμπορευμάτων εξαρτάται, καταρχάς, από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μεταφερόμενων αγαθών (π.χ. είδος, βάρος, όγκος, μέγεθος, αξία). Για παράδειγμα, η οδική μεταφορά ορισμένων ιδιαίτερα ογκωδών ή βαρέων βιομηχανικών εμπορευμάτων (π.χ. καύσιμα, προϊόντα μεταλλουργίας) παρίσταται πρακτικά αδύνατη και, πάντως, οικονομικά ασύμφορη ή/και ακατάλληλη⁷⁰, ενώ η οδική μεταφορά εμπορευμάτων τα οποία χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα αποκλείεται για λόγους ασφαλείας⁷¹. Εξάλλου, η μεταφορά μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου σαφώς υπερισχύει για τους πελάτες οι οποίοι θέτουν σε προτεραιότητα την ασφάλεια, ταχύτητα και χρονική ακρίβεια στη μεταφορά των σχετικών εμπορευμάτων⁷². Επιπλέον, η σιδηροδρομική μεταφορά μεγάλου όγκου εμπορευμάτων δικαιολογείται και επί τη βάσει οικονομικών κλίμακας, καθώς η αύξηση του μεταφερόμενου όγκου εντός του ίδιου συρμού (μέχρι, ασφαλώς, την πλήρωση της συνολικής χωρητικότητάς

⁶⁷ Σχετικά με τη θεώρηση της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (*rail transport of freight*) ως χωριστής σχετικής αγοράς υπηρεσιών βλ. και L.O. Blanco και B.V. Houtte (eds.), *EU Regulation and Competition Law in the Transport Sector*, 2nd Edition 2017 (Oxford University Press), παρ. 10.18, και τις εκεί παρατιθέμενες αποφάσεις.

⁶⁸ Βλ. ιδίως τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί των υποθέσεων: COMP/M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 144-145), COMP/M.5480 (*DEUTSCHE BAHN / PCC LOGISTICS*), παρ. 18-22, COMP/M.4746 [*DEUTSCHE BAHN / ENGLISH WELSH & SCOTTISH RAILWAY HOLDINGS (EWS)*], παρ. 10-11 και 13-17, και COMP/M.5096 (*RCA / MAV CARGO*), παρ. 24-38.

⁶⁹ Βλ. απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 145.

⁷⁰ Βλ. αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5096 (*RCA / MAV CARGO*), παρ. 36, M.4746 (*DEUTSCHE BAHN / EWS*), παρ. 14, και M.4294 (*ARCELOR / SNCFL / CFL CARGO*), παρ. 17.

⁷¹ Βλ. αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5480 (*DEUTSCHE BAHN / PCC*), παρ. 21 και M.4294 (*ARCELOR / SNCFL / CFL CARGO*), παρ. 17.

⁷² Βλ. απόφαση επί της υπόθεσης M.5480 (*DEUTSCHE BAHN / PCC*), παρ. 21.

του) είναι οικονομικά συμφερότερη σε σχέση με την επιλογή της οδικής μεταφοράς (η οποία περιλαμβάνει περισσότερα οχήματα και οδηγούς, ενδεχομένως και πολλαπλάσια διόδια)⁷³. Επίσης, για ορισμένους πελάτες οι οποίοι έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις (π.χ. στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις τους) με γνώμονα την εξυπηρέτησή τους μέσω της σιδηροδρομικής υποδομής, η οδική μεταφορά των εμπορευμάτων δεν αποτελεί οικονομικά βιώσιμη επιλογή⁷⁴. Άλλωστε, δεν αποκλείεται η επιλογή της σιδηροδρομικής μεταφοράς έναντι της οδικής να στηρίζεται σε περιβαλλοντικές σταθμίσεις, δεδομένου ότι συνεπάγεται μικρότερη επιβάρυνση για το περιβάλλον⁷⁵. Γίνεται, έτσι, δεκτό ότι υφίσταται περιορισμένος μόνο ανταγωνισμός μεταξύ της σιδηροδρομικής και των άλλων μορφών εμπορευματικής μεταφοράς⁷⁶.

41. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁷⁷, η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων οριοθετείται ως χωριστή σχετική αγορά, διακρινόμενη από τις άλλες μορφές εμπορευματικής μεταφοράς (χερσαίας, θαλάσσιας και εναέριας). Αντίστοιχη άλλωστε, είναι η θέση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε δύο πρόσφατες σχετικές αποφάσεις της στο πλαίσιο ελέγχου συγκεντρώσεων επιχειρήσεων⁷⁸.
42. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει⁷⁹ ότι η αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων μπορεί να υποδιαιρεθεί σε περαιτέρω υπο-αγορές, ανάλογα με: α) το είδος του μεταφερόμενου εμπορεύματος⁸⁰, β) τη χωρική διάσταση της μεταφοράς, δηλαδή σε εσωτερικές ή σε διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και γ) τον τρόπο μεταφοράς,

⁷³ Βλ. απόφαση επί της υπόθεσης M.5096 (*RCA / MAV CARGO*), παρ. 35.

⁷⁴ Όπ.π., παρ. 38.

⁷⁵ Όπ.π., παρ. 38.

⁷⁶ Βλ. και την απόφαση της 16.06.2017 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την κρατική ενίσχυση SA.32544 (2011/C) την οποία χορήγησε η Ελλάδα υπέρ του (τότε ελληνικού) ομίλου ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην οποία αναφέρεται ότι ορισμένα προϊόντα, εξαιτίας του μεγέθους και του όγκου τους, μπορούν να μεταφέρονται μόνο σιδηροδρομικά, και η διακοπή των σιδηροδρομικών μεταφορών θα επέφερε σοβαρές επιπτώσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού στην Ελλάδα, επηρεάζοντας εταιρείες όπως η EBZ ΑΕ και η ΒΙΟΧΑΛΚΟ ΑΕ, καθώς και τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης (βλ. παρ. 219).

⁷⁷ Τόσο επί υποθέσεων κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης [βλ. την απόφαση της Επιτροπής AT.39678/AT.39731 (*Deutsche Bahn I/II*), παρ. 32 και πρβλ. την απόφαση AT.39813 (*Baltic rail*), παρ. 145-150], όσο και επί υποθέσεων ελέγχου συγκεντρώσεων επιχειρήσεων [βλ. απόφαση M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 152, όπου η Επιτροπή κατέληξε στην οριοθέτηση της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ως σχετικής αγοράς, καθώς και (ενδεικτικά) τις αποφάσεις M.4746 (*DEUTSCHE BAHN / EWS*), παρ. 17 και M.5096 (*RCA / MAV CARGO*) παρ. 41, όπου η Επιτροπή αναφέρεται σε «ισχυρές ενδείξεις» ότι η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί χωριστή αγορά].

⁷⁸ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής, ΦΕΚ Β' 4771 (αναφορικά με την απόκτηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποκλειστικού ελέγχου επί της ΕΕΣΣΤΥ), παρ. 57-60, καθώς και την υπ' αρ. 707/2020 Απόφαση της Επιτροπής, ΦΕΚ Β' 2812 (αναφορικά με την απόκτηση κοινού ελέγχου από την OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΕ, η οποία ανήκει στον όμιλο COSCO, και τον Α. Παναγόπουλο επί της εταιρείας PEARL LTD), παρ. 60-61.

⁷⁹ Βλ. ιδίως τις αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 146-151 και M.5096 (*RCA / MAV CARGO*) παρ. 25, καθώς και τις εκεί παρατιθέμενες αποφάσεις.

⁸⁰ Βλ. και την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης AT.39813 (*Baltic rail*), παρ. 145-150, όπου ως σχετική αγορά οριοθετήθηκε η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαιοειδών.

δηλαδή σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (block trains) ή σε τρένα με μεμονωμένα βαγόνια (single-wagon trains)⁸¹.

43. Ειδικότερα σε σχέση με την υπό γ) ως άνω υποδιάκριση (τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία και τρένα με μεμονωμένα βαγόνια/ φορτάμαξες), πρέπει να σημειωθούν τα εξής. Τα τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (block trains) είναι ολόκληρα (πλήρη) τρένα, τα οποία μετακινούνται ως έχουν από ένα σημείο προέλευσης μέχρι και ένα σημείο προορισμού. Αντίθετα, τα τρένα με μεμονωμένα βαγόνια (single-wagon trains) είναι συρμοί αποτελούμενοι από επιμέρους φορτάμαξες, οι οποίες έχουν προηγουμένως συναρμολογηθεί σε συρμό σε έναν σταθμό διαλογής στην περιοχή προέλευσης και μεταφερθεί σε έναν σταθμό διαλογής στην περιοχή προορισμού, όπου και αποσυναρμολογούνται ξανά σε μεμονωμένα φορτία βαγονιών για τη μεταφορά τους μέσω των συρμών αυτών στον τελικό τους προορισμό.
44. Όπως έχει επισημάνει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁸², μεταξύ της μεταφοράς εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία, αφενός, και σε τρένα με μεμονωμένα βαγόνια, αφετέρου, υφίστανται σημαντικές διαφορές τόσο από την πλευρά της προσφοράς, όσο και από την πλευρά της ζήτησης. Πιο συγκεκριμένα, από την άποψη της προσφοράς, η μεταφορά σε τρένα με μεμονωμένα βαγόνια απαιτεί αυξημένες παραγωγικές δυνατότητες, πιο σύνθετη οργανωτική δομή, μεγαλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο και επαρκή κλίμακα δραστηριότητας (ιδίως δρομολογίων). Εξάλλου, η μεταφορά με μεμονωμένα βαγόνια προϋποθέτει και ειδική σιδηροδρομική υποδομή (όπως, ιδίως, τη λειτουργία σιδηροδρομικών σταθμών διαλογής). Συνεπώς, στις υπό απελευθέρωση σιδηροδρομικές αγορές, ενώ η μεταφορά σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία συνιστά απλούστερη μορφή σύνδεσης από σημείο σε σημείο (point-to-point), και δύναται να πραγματοποιηθεί ευχερώς και από νεοεισερχόμενους ανταγωνιστές, μόνο οι ήδη κατεστημένοι στην αγορά φορείς (incumbents), δηλαδή οι πρώην κρατικές μονοπωλιακές επιχειρήσεις, είναι σε θέση να λειτουργήσουν ένα ολοκληρωμένο (σε εθνική κλίμακα) σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων σε συρμούς με μεμονωμένες φορτάμαξες. Περαιτέρω, από την άποψη της ζήτησης, η επιλογή μεταξύ της μεταφοράς σε τρένο με πλήρη αμαξοστοιχία ή με μεμονωμένα βαγόνια εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την ποσότητα και τον όγκο των προς μεταφορά αγαθών. Η μεταφορά με πλήρη αμαξοστοιχία είναι οικονομικά αποτελεσματικότερη για πελάτες οι οποίοι διαθέτουν μεγάλο εμπορευματικό όγκο, ενώ η μεταφορά με μεμονωμένα βαγόνια ακολουθεί διαφορετική (υψηλότερη) τιμολόγηση. Κατά συνέπεια, οι δύο μορφές σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων φαίνεται ότι δεν είναι επαρκώς εναλλάξιμες μεταξύ τους, αλλά εντάσσονται σε διακριτές υποαγορές υπηρεσιών.
45. Ενόψει των ανωτέρω, στο πλαίσιο της υπό εξέταση υπόθεσης και με δεδομένο το ειδικό νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές⁸³, εκτιμάται προκαταρκτικά ότι ως σχετική αγορά υπηρεσιών πρέπει να εκληφθεί

⁸¹ Σχετικά βλ. και την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης AT.40098 (*Blocktrains*), παρ. 3, όπου ως σχετική υπηρεσία ορίστηκε ειδικά η μεταφορά εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία.

⁸² Βλ. ιδίως τις αποφάσεις επί των υποθέσεων M.4746 (*DEUTSCHE BAHN / EWS*), παρ. 19-20 και M.5480 - *DEUTSCHE BAHN / PCC*, παρ. 23-24. Συναφώς βλ. και M.5096 (*RCA / MAV CARGO*), παρ. 39-40, M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 147-149 και M.5579 (*TLP / ERMEWA*), παρ. 67.

⁸³ Βλ. και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 60.

η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία υποδιαιρείται περαιτέρω στις αγορές της μεταφοράς εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (block trains) ή σε τρένα με μεμονωμένα βαγόνια (single-wagon trains). Η εξέταση τυχόν άλλων περαιτέρω υποαγορών της αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, ωστόσο, εκτιμάται ότι παρέλκει εν προκειμένω, καθώς δεν αξιολογείται ως κρίσιμη στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης.

β. Η αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

46. Με βάση την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁸⁴, φαίνεται να προκύπτει ότι η παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αποτελεί διακριτή σχετική αγορά. Συναφώς, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, στο πλαίσιο ελέγχου συγκεντρώσεων, έχει κρίνει ότι η συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού πρέπει καταρχήν να θεωρηθεί χωριστή σχετική αγορά υπηρεσιών, διακρινόμενη από τη συντήρηση λοιπών οχημάτων (σταθερής τροχιάς και λεωφορείων/ βαρέων οχημάτων)⁸⁵.
47. Πράγματι, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού απαιτεί εκτεταμένες εγκαταστάσεις με πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, συγκεκριμένη τεχνογνωσία, κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό και ειδικά ανταλλακτικά. Αντίθετα, η συντήρηση των λεωφορείων και βαρέων οχημάτων δεν εμφανίζει τις υψηλές και κοστοβόρες απαιτήσεις οι οποίες συναρτώνται με τη συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Παράλληλα, η συντήρηση των υπόλοιπων μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, ηλεκτρικός) εμφανίζει μεν κοινά σημεία με τη συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (καθώς τα εν λόγω οχήματα παρουσιάζουν αρκετές κατασκευαστικές ομοιότητες με το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και η συντήρηση αυτών απαιτεί επίσης συγκεκριμένη τεχνογνωσία, κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό, παρόμοιες εγκαταστάσεις και αντίστοιχα ανταλλακτικά) πλην όμως οι δύο δραστηριότητες συντήρησης δεν ταυτίζονται. Επιπλέον, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο, οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη συντήρηση λοιπών οχημάτων σταθερής τροχιάς δεν έχουν αρμοδιότητα να συντηρούν σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, ούτε επιβλέπονται από τη ΡΑΣ. Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού προϋποθέτει, όπως έχει ήδη εκτεθεί, την πιστοποίηση των οικείων εγκαταστάσεων από τη ΡΑΣ, η οποία χορηγείται μόνο εφόσον πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις (π.χ. ύπαρξη κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού). Εξάλλου, οι εγκαταστάσεις στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού απαιτείται να βρίσκονται σε σύνδεση με τη σιδηροδρομική υποδομή, δεδομένου ότι, λόγω της φύσης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να παρέχονται σε χώρους πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου (είτε πρόκειται για μηχανοστάσια είτε για εργοστάσια). Συνεπώς, πρέπει να γίνει προκαταρκτικά δεκτό ότι δεν υφίσταται επαρκής βαθμός εναλλαξιμότητας μεταξύ της

⁸⁴ Βλ. ιδίως τις αποφάσεις της Επιτροπής επί των υποθέσεων M.5579 (TLP / ERMEWA), παρ. 57-60 και M.5855 (DB / ARRIVA), παρ. 153-156.

⁸⁵ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 62-69 και ιδίως παρ. 67.

συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και της συντήρησης άλλων οχημάτων (είτε λεωφορείων/ βαρέων οχημάτων, είτε λουιτών οχημάτων σταθερής τροχιάς)⁸⁶.

48. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προβεί σε περαιτέρω διακρίσεις της αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, λόγω διαφορών στον εξοπλισμό, την εξειδίκευση του προσωπικού και την τεχνογνωσία, ανάλογα με το είδος της συντήρησης, σε: α) ελαφριά συντήρηση (light maintenance), β) βαριά συντήρηση (heavy maintenance) και γ) ανακαίνιση (refurbishment)⁸⁷.
49. Ενόψει αυτών, στην προκειμένη περίπτωση ορίζεται προκαταρκτικά ως δεύτερη σχετική αγορά υπηρεσιών η αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Ωστόσο, το ειδικότερο ζήτημα τυχόν διαχωρισμού της εν λόγω αγοράς σε επιμέρους σχετικές αγορές (ανάλογα με το είδος της συντήρησης) μπορεί εν προκειμένω να παραμείνει ανοικτό, καθώς εκτιμάται ότι δεν ασκεί επιρροή στην αξιολόγηση της υπό κρίση υπόθεσης.

B. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

α. Ως προς την αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και τις υποαγορές της μεταφοράς εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία (*block trains*) ή με μεμονωμένα βαγόνια (*single-wagon trains*)

50. Όπως έχει γίνει επανειλημμένα δεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η σχετική γεωγραφική αγορά ως προς τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές οριοθετείται καταρχήν σε εθνικό επίπεδο⁸⁸. Τούτο πρωτίστως διότι υφίστανται φραγμοί εισόδου στην εκάστοτε εθνική αγορά, οι οποίοι συναρτώνται με διαφορετικά νομικά και τεχνικά προαπαιτούμενα, καθώς και με την ανάγκη εξασφάλισης πρόσβασης στη σχετική υποδομή⁸⁹.

⁸⁶ Υπέρ της έλλειψης εναλλαξιμότητας μεταξύ των υπηρεσιών της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και της συντήρησης άλλων οχημάτων σταθερής τροχιάς και λεωφορείων/ βαρέων οχημάτων επιχειρηματολογεί και η καταγγέλλουσα (βλ. σελ. 3 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας), εξαιτίας των ειδικών προϋποθέσεων για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (ύπαρξη δικτύου εγκαταστάσεων, σύνδεση των εγκαταστάσεων με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, προηγούμενη πιστοποίηση από τη ΡΑΣ).

⁸⁷ Βλ. αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5579 (*TLP / ERMEWA*), παρ. 57-60, M.2139 (*Bombardier / ADtranz*), παρ. 16 και M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 153-156. Η ελαφριά συντήρηση περιλαμβάνει καθημερινές επισκευές, αλλαγές εξαρτημάτων και προληπτικούς ελέγχους ασφαλείας σε τακτική βάση, ενώ η βαριά συντήρηση συναρτάται με πιο σημαντικές επεμβάσεις, επιθεωρήσεις και επισκευές, οι οποίες πραγματοποιούνται σε κεντρικά εργοστάσια και σε λιγότερο τακτική βάση και διαρκούν περισσότερες ημέρες ή και εβδομάδες. Τέλος, η ανακαίνιση περιλαμβάνει τον εκμοντερνισμό και την προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε έναν εντελώς νέο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα, συχνά, να παραμένει αμετάβλητο μόνο το κέλυφος των σιδηροδρομικών οχημάτων.

⁸⁸ Βλ. και L.O. Blanco και B.V. Houtte (eds.), *EU Regulation and Competition Law in the Transport Sector*, 2nd Edition 2017 (Oxford University Press), παρ. 10.17.

⁸⁹ Βλ. την απόφαση της Επιτροπής επί των υποθέσεων AT.39678/AT.39731 (*Deutsche Bahn I/II*), παρ. 35· βλ. επίσης και τις αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 161-162, M.5480 (*DEUTSCHE BAHN / PCC*), παρ. 29-32 και M.4746 (*DEUTSCHE BAHN / EWS*), παρ. 24-32, καθώς και τις εκεί παρατιθέμενες αποφάσεις (χωρίς, ωστόσο, η Επιτροπή να αποκλείει μια μελλοντική διεύρυνση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς).

51. Ειδικότερα, ενόψει των διαφορετικών τεχνικών απαιτήσεων και κανονιστικών ρυθμίσεων οι οποίες ακόμη υφίστανται σε εθνικό επίπεδο, η αγορά της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς εξακολουθεί ως επί το πλείστον να έχει εθνικό χαρακτήρα⁹⁰. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες ανταγωνισμού οι οποίες επικρατούν στις συγκεκριμένες υπό εξέταση εθνικές αγορές⁹¹. Ιδίως σε ό,τι αφορά την Ελλάδα, η αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ουσιαστικά άνοιξε στον ανταγωνισμό μόλις το 2018⁹², και επομένως σήμερα βρίσκεται ακόμη σε μεταβατικό στάδιο, ενώ κυρίαρχος πάροχος παραμένει η (πρώην μονοπωλιακή) εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπλέον, σημειώνεται ότι εξακολουθούν ακόμη να υφίστανται σημαντικά τεχνικά και διαδικαστικά εμπόδια εισόδου στις σιδηροδρομικές αγορές μεταξύ των διαφορετικών κρατών, κυρίως λόγω της έλλειψης διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, των απαιτήσεων για εθνική πιστοποίηση των μηχανών, καθώς και των υποχρεώσεων για αλλαγή μηχανοδηγού⁹³ και μηχανής στα σύνορα, στο πλαίσιο διεθνών εμπορευματικών δρομολογίων⁹⁴. Εξάλλου, η δραστηριοποίηση στις εμπορευματικές μεταφορές με χρήση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου προϋποθέτει αφενός την τήρηση μιας σειράς από διοικητικές διαδικασίες (όπως είναι ιδίως η έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας), αφετέρου εκτεταμένες επενδύσεις. Τα ανωτέρω τεχνικά και διαδικαστικά εμπόδια εισόδου συνηγορούν, όπως έχει κριθεί και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁹⁵, υπέρ της οριοθέτησης της σχετικής γεωγραφικής αγοράς σε εθνικό επίπεδο, ελλείψει επαρκούς ομοιογένειας μεταξύ των όρων του ανταγωνισμού οι οποίοι υφίστανται σε διαφορετικά κράτη.
52. Σε αντιστοιχία με τα ανωτέρω, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει επίσης προβεί σε οριοθέτηση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς ως προς τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο, δεδομένου ότι η εν λόγω υπηρεσία εμπορευματικής μεταφοράς παρέχεται επί του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο διαχειρίζεται ο ΟΣΕ⁹⁶.
53. Επομένως, κατά την προκαταρκτική εκτίμηση της Αρχής, ως σχετική γεωγραφική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων των υποαγορών της

⁹⁰Βλ. την απόφαση της Επιτροπής επί της υπόθεσης M.5579 (TLP / ERMEWA), παρ. 69-70.

⁹¹ Βλ. ιδίως τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί των υποθέσεων M.5579 (TLP / ERMEWA), παρ. 71-73, και M.5096 (RCA / MAV CARGO) παρ. 45.

⁹² Οπότε η εταιρεία RCLG (καταγγέλλουσα) πραγματοποίησε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιό της, ως η πρώτη (αμιγώς) ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (βλ. και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 22).

⁹³ Παρόλο που δεν υφίσταται τυπική υποχρέωση για αλλαγή και του μηχανοδηγού, πέραν της αλλαγής της μηχανής, στα σύνορα, εντούτοις ο μηχανοδηγός απαιτείται να γνωρίζει τη γλώσσα της χώρας στο εθνικό δίκτυο της οποίας κινείται τουλάχιστον σε επίπεδο B1, ενώ στην πράξη ο μηχανοδηγός είναι υπάλληλος της σιδηροδρομικής εταιρείας στην οποία ανήκει η μηχανή έλξης. Τούτο έχει ως αποτέλεσμα η αλλαγή του μηχανοδηγού (πέραν της αλλαγής της μηχανής) στα σύνορα να καθίσταται εκ των πραγμάτων αναγκαία.

⁹⁴ Για παράδειγμα, στο συνοριακό σταθμό Προμαχώνα/Kulata Βουλγαρίας, ο Έλληνας μηχανοδηγός ο οποίος χειρίζεται τη μηχανή έλξης της ελληνικής σιδηροδρομικής επιχείρησης παραδίδει τα βαγόνια (φορτάμαξες) στην αντίστοιχη βουλγαρική, η οποία πλέον τα έλκει με διαφορετική μηχανή εντός της βουλγαρικής επικράτειας.

⁹⁵ Βλ. απόφαση της Επιτροπής επί της υπόθεσης M.4746 (DEUTSCHE BAHN / EWS), παρ. 32· συναφώς βλ. και τις αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5096 (RCA / MAV CARGO) παρ. 45 και M.4294 (ARCELOR / SNCFL / CFL CARGO), παρ. 25.

⁹⁶ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 61.

μεταφοράς σε συρμούς με πλήρη αμαξοστοιχία ή με μεμονωμένα βαγόνια) πιθανολογείται, στην προκειμένη περίπτωση, η ελληνική επικράτεια.

β. Ως προς την αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

54. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού οριοθετείται γεωγραφικά ως εθνική (ή ακόμη και ως υπο-εθνική)⁹⁷. Τούτο πρωτίστως διότι τυχόν μετακίνηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περιοχές εκτός των ορίων της συνήθους δραστηριότητάς τους αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό της συντήρησης (και ιδιαίτερα της ελαφράς) δεν θα ήταν οικονομικά συμφέρουσα, ενώ θα προκαλούσε και επιπλέον χρονικές καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα την περαιτέρω απώλεια χρόνου λειτουργίας και εσόδων. Για το λόγο αυτό, η παρουσία παρόχων υπηρεσιών συντήρησης σε τοπικό επίπεδο κρίνεται ως απαραίτητη, ιδίως σε ό,τι αφορά την ελαφρά συντήρηση⁹⁸.
55. Παρομοίως, λαμβάνοντας υπόψη και την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει επίσης ορίσει τη σχετική γεωγραφική αγορά σε σχέση με τη συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ως καταρχήν εθνική⁹⁹.
56. Βάσει των ανωτέρω, κατά την προκαταρκτική εκτίμηση της Αρχής, ως σχετική γεωγραφική αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού πιθανολογείται εν προκειμένω η ελληνική επικράτεια.

V. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΙΤΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΑΣ

A. ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

57. Η εταιρεία RCLA, η οποία αποτελεί μέτοχο της καταγγέλλουσας RCLG κατά ποσοστό 49%¹⁰⁰, οργανώνει, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της και σε συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων από χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης μέσω Ουγγαρίας και προς προορισμούς των Βαλκανίων, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα (υπό την ονομασία «Balkan Project»). Η σχετική μεταφορά πραγματοποιείται μέσω της συγκέντρωσης και αποστολής πλήρων τρένων (block trains)

⁹⁷ Βλ. τις αποφάσεις επί των υποθέσεων M.5855 (*DB / ARRIVA*), παρ. 163-164, M.2139 (*Bombardier / ADtranz*), παρ. 26 και M.5579 (*TLP / ERMEWA*), παρ. 61-64.

⁹⁸ Υπέρ της οριοθέτησης της σχετικής γεωγραφικής αγοράς ως εθνικής επιχειρηματολογεί και η καταγγέλλουσα (βλ. σελ. 3-4 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας), η οποία επιπρόσθετα προβάλλει ότι οι τύποι των μηχανών έλξης που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα δεν χρησιμοποιούνται στις γείτονες χώρες και, ως εκ τούτου, οι εκεί εγκατεστημένοι πάροχοι δεν διαθέτουν την αναγκαία τεχνογνωσία και πιστοποίηση.

⁹⁹ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 70-73.

¹⁰⁰ Βλ. ανωτέρω, παρ. 11.

προς βαλκανικές χώρες. Στο πλαίσιο αυτό, επιμέρους έμφορτα βαγόνια, προερχόμενα από διάφορους σταθμούς αποστολής της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, συγκεντρώνονται στον σιδηροδρομικό σταθμό Ferencváros της Ουγγαρίας, όπου συντίθενται σε πλήρη τρένα ανάλογα με το σιδηροδρομικό δίκτυο προορισμού των προς μεταφορά φορτίων.

58. Στο πλαίσιο του Balkan Project, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει αναλάβει την εξυπηρέτηση του ελληνικού σκέλους της σχετικής σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, στο συνοριακό σταθμό της Γευγελής (στη Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας) οι μεταφερόμενοι πλήρεις συρμοί παραδίδονται, από την αλλοδαπή σιδηροδρομική εταιρεία ¹⁰¹, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία τους μεταφέρει μέχρι το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης. Στο εν λόγω Σταθμό Διαλογής, οι (μέχρι το σημείο αυτό πλήρεις) συρμοί αποσυναρμολογούνται σε μεμονωμένα βαγόνια, τα οποία μεταφέρονται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον τελικό τους προορισμό εντός του εθνικού δικτύου, κατόπιν νέας συναρμολόγησής τους σε δρομολογημένα τρένα. Μετά τη μεταφορά των εν λόγω μεμονωμένων βαγονιών στον τελικό τους προορισμό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγκεντρώνει και μεταφέρει τα μεμονωμένα αυτά βαγόνια πίσω στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης μέσω δρομολογημένων τρένων, όπου και τα συναρμολογεί εκ νέου σε πλήρες τρένο. Ακολούθως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταφέρει τα εν λόγω βαγόνια ως πλήρες τρένο μέχρι το συνοριακό σταθμό της Γευγελής, όπου και το παραδίδει στην αντίστοιχη αλλοδαπή σιδηροδρομική εταιρεία.
59. Η καταγγέλλουσα RCLG επεδίωξε να συμβληθεί με τη συνδεδεμένη με αυτήν εταιρεία RCLA προκειμένου να αναλάβει η ίδια, αντί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την εκτέλεση του εμπορευματικού δρομολογίου με πλήρες τρένο (block train) από το συνοριακό σταθμό της Γευγελής μέχρι το Σταθμό Διαλογής της Θεσσαλονίκης. Προς το σκοπό αυτό, η καταγγέλλουσα επιχείρησε να συνάψει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση με αντικείμενο την παράδοση-παραλαβή (hand over-take over) των συγκεκριμένων (πλήρων) συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, ώστε η περαιτέρω μεταφορά των μεμονωμένων βαγονιών στον τελικό προορισμό τους, εντός του εθνικού δικτύου, να πραγματοποιείται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσω της συναρμολόγησής τους σε ήδη δρομολογημένα τρένα της.
60. Κατά τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας, η εκτέλεση από την ίδια του εμπορευματικού δρομολογίου από το συνοριακό σταθμό Γευγελής μέχρι το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης για τη μεταφορά πλήρων συρμών σε συνεργασία με τη συνδεδεμένη με αυτήν εταιρεία RCLA θα επέτρεπε στην τελευταία να αξιοποιήσει την επένδυση την οποία έχει πραγματοποιήσει μέσω της συμμετοχής της στο μετοχικό κεφάλαιο της RCLG, θα έδινε στην καταγγέλλουσα τη δυνατότητα να συμβληθεί με έναν σημαντικό πελάτη, ενισχύοντας έτσι την «ασθενική» θέση της στην αγορά και καθιστώντας την ουσιαστική ανταγωνίστρια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ θα

¹⁰¹ Όπως έχει εκτεθεί, κατά την εκτέλεση διεθνών εμπορευματικών δρομολογίων είναι απαραίτητη η αλλαγή της μηχανής και μηχανοδηγού στα σύνορα (βλ. ανωτέρω παρ. 51). Στο πλαίσιο αυτό, συνάπτονται σχετικές συμβάσεις παράδοσης-παραλαβής («hand over-take over agreements») συρμών μεταξύ των εμπλεκόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, στις οποίες καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι παροχής της εν λόγω υπηρεσίας.

καθιστούσε εφικτή την εκ μέρους της καταγγέλλουσας πραγματική προσφορά της εν λόγω υπηρεσίας και προς άλλους δυνητικούς πελάτες¹⁰².

61. Στο πλαίσιο αυτό, η καταγγέλλουσα ήρθε σε επαφή με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τον Οκτώβριο 2018, οπότε και απέστειλε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικό μνημόνιο συνεργασίας (με αντικείμενο, μεταξύ άλλων, την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής της Θεσσαλονίκης), επί του οποίου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απάντησε αρνητικά¹⁰³. Περαιτέρω, σύμφωνα με την καταγγελία, η RCLG ήρθε εκ νέου σε επαφή με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ το Σεπτέμβριο-Οκτώβριο 2019, οπότε και απέστειλε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχέδιο σύμβασης παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over agreement) για την παραλαβή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και τη μεταφορά αυτών στον τελικό προορισμό τους (και αντίστροφα)¹⁰⁴, χωρίς να λάβει, όπως αναφέρει, σχετική απάντηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
62. Κατά την καταγγέλλουσα, η άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψει σύμβαση με αντικείμενο την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο του Balkan Project της στερεί, κατ' ουσίαν, τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί στη διαδρομή Γευγελή-Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (και αντίστροφα) σε σχέση με πελάτες οι οποίοι, πέραν της μεταφοράς των εμπορευμάτων τους στο πλαίσιο συρμού, στοχεύουν και στη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών στους τελικούς προορισμούς μέσω της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής. Συναφώς, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι με τον τρόπο αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατ' ουσίαν αρνείται να παράσχει τη δυνατότητα σε πελάτες (όπως η RCLA) να επιλέξουν την παροχή, εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μόνο της υπηρεσίας μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης προς τους τελικούς προορισμούς (και αντίστροφα, τη μεταφορά των εν λόγω βαγονιών από τους τελικούς προορισμούς προς το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης), στερώντας τους τη δυνατότητα να επιλέξουν άλλο πάροχο (ήτοι την καταγγέλλουσα) για τη μεταφορά συρμού στη διαδρομή Γευγελή-Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης¹⁰⁵.
63. Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι η εν λόγω συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης υπό τη μορφή της δεσμευμένης πώλησης (tying), κατά την έννοια των άρθρων 2 περ. δ' του ν. 3959/2011 και 102 περ. δ' της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»). Τούτο διότι, κατά τα προβαλλόμενα στην εν θέματι καταγγελία¹⁰⁶: α) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σχεδόν απόλυτο μονοπώλιο, όχι απλώς δεσπόζουσα επιχείρηση, β) οι δύο υπηρεσίες, δηλαδή, *πρώτον*, η μεταφορά από το Σταθμό Γευγελής στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και αντίστροφα και, *δεύτερον*, η μεταφορά από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς προορισμούς και αντίστροφα, είναι διαφορετικές, επειδή η πρώτη υπηρεσία αφορά τη μεταφορά ενός αυτόνομου συρμού από τα σύνορα σε έναν προορισμό (διεθνής μεταφορά), ενώ η δεύτερη αφορά τη μεταφορά μεμονωμένων

¹⁰² Βλ. σελ. 5-7 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας της RCLG.

¹⁰³ Βλ. το από 03.12.2018 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του Διευθύνοντος Συμβούλου της καταγγελλόμενης (συνημμένο 1 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας).

¹⁰⁴ Βλ. το συνημμένο 2 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας.

¹⁰⁵ Βλ. σελ. 6 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας.

¹⁰⁶ Βλ. σελ. 10 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας.

βαγονιών προς διαφορετικούς εσωτερικούς προορισμούς (εσωτερική μεταφορά), γ) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δια της αρνήσεως σύναψης hand over-take over agreement με την RCLG, αρνείται να παρέχει στους πελάτες της μόνο μία από τις δύο προαναφερθείσες υπηρεσίες, αλλά τις παρέχει μόνο σωρευτικά, και δ) η καταγγελλόμενη πρακτική αποκλείει τον ανταγωνισμό, διότι επιτρέπει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να διατηρεί το μονοπώλιό της μέσω της παροχής της υπηρεσίας μεταφοράς από το Σταθμό Γευγελής προς το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και αντίστροφα, αποκλείοντας την είσοδο της καταγγέλλουσας, η οποία αποτελεί το μοναδικό ανταγωνιστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην εν λόγω διαδρομή.

64. Επιπρόσθετα, η καταγγέλλουσα προβάλλει ότι η καταγγελλόμενη πρακτική ισοδυναμεί με κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης και υπό τη μορφή της επιβολής *de facto* αποκλειστικότητας, επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιβάλλει στους πελάτες της την αποκλειστική προμήθεια (ήτοι τη λήψη υπηρεσιών) από αυτή¹⁰⁷.

B. ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

65. Τόσο η RCLG όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούμενες στο εθνικό δίκτυο, έχουν συνάψει με τη ΓΑΙΑΟΣΕ συμβάσεις μίσθωσης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο¹⁰⁸. Ειδικότερα, η καταγγέλλουσα έχει μισθώσει [.....] μονάδες σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, και συγκεκριμένα: α) [.....], β) [.....], γ) [.....], και δ) [.....]. Η καταγγέλλουσα έχει μισθώσει τις εν λόγω μηχανές από τη ΓΑΙΑΟΣΕ δυνάμει: α) της από [.....] Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού, β) της από [.....] Τροποποίησης Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού και γ) της από [.....] Τροποποίησης Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού.
66. Περαιτέρω, αμφότερες οι ανωτέρω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν συνάψει συμβάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού με την ΕΕΣΣΤΥ¹⁰⁹, δια των οποίων η τελευταία έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών τόσο προληπτικής (ή βασικής), όσο και έκτακτης συντήρησης. Πιο συγκεκριμένα, η RCLG έχει αναθέσει στην ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) τη συντήρηση των ως άνω μονάδων τροχαίου υλικού αρχικά δυνάμει της από 15.02.2018 Σύμβασης Συντήρησης και στη συνέχεια δυνάμει της από 25.10.2018 Τροποποιητικής Σύμβασης Συντήρησης (εφεξής: «Σύμβαση Συντήρησης RCLG»). Η διάρκεια της συμβατικής σχέσης μεταξύ της RCLG και της ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ), η οποία είχε οριστεί ως καταρχήν διετής, παρατάθηκε υπό τους

¹⁰⁷ Βλ. σελ. 11-14 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας.

¹⁰⁸ Βλ. ανωτέρω υπό II. Α. και Β.

¹⁰⁹ Όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη, η συμβατική σχέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την (πρώην) εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ ξεκίνησε στις 24.06.2016, με τη σύναψη δεκαετούς σύμβασης (δυνάμει της νομοθετικής διάταξης του άρθρου 10 παρ. 7 του ν. 3891/2010), η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 14.09.2017, ήτοι σε χρόνο πριν από την εξαγορά και απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βλ. σελ. 26 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

ίδιους συμβατικούς όρους, κατόπιν σχετικής έγγραφης επικοινωνίας μεταξύ των μερών¹¹⁰. Όπως αναφέρεται από την καταγγέλλουσα, στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG η συντήρηση διαβαθμίζεται ειδικότερα σε προληπτική, συμπληρωματική και προαιρετική, καθώς και σε τεχνική και συμβουλευτική υποστήριξη.

67. Η καταγγέλλουσα προβάλλει ότι μεταξύ των όρων, αφενός, της Σύμβασης Συντήρησης RCLG και, αφετέρου, της αντίστοιχης σύμβασης της ΕΕΣΣΤΥ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (εφεξής: «Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ») υφίστανται σημαντικές διαφορές, οι οποίες εισάγουν δυσμενή διάκριση εις βάρος της και νοθεύουν την ανταγωνιστική της θέση σε σχέση με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά τα προβαλλόμενα στην καταγγελία, οι εν λόγω διαφοροποιήσεις συνιστούν διακριτική μεταχείριση εις βάρος της RCLG και υπέρ της ανταγωνίστριας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσω της υπέρμετρης (εκμεταλλευτικής) τιμολόγησης των υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης οι οποίες παρέχονται στην καταγγέλλουσα. Κατά την καταγγέλλουσα, η παραπάνω πρακτική ενισχύει την ήδη δεσπόζουσα θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και θέτει ουσιώδη εμπόδια στην ουσιαστική είσοδο και ανάπτυξη της καταγγέλλουσας στην εν λόγω αγορά.
68. Ειδικότερα, σύμφωνα με την καταγγελία, οι επίμαχες διαφοροποιήσεις στους όρους μεταξύ της Σύμβασης Συντήρησης RCLG και της Σύμβασης Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνοψίζονται ως ακολούθως¹¹¹. Καταρχάς, στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG, οι χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης αναφορικά με τις μηχανές [.....] προσδιορίζονται μέσω μαθηματικών τύπων με βάση τη διαβαθμισμένη ελάχιστη μηνιαία χιλιομετρική διάνυση (στην περίπτωση της μηχανής [.....]) ή ωριαία λειτουργία (στην περίπτωση των μηχανών [....] και [.....]), ενώ επιπροσθέτως λαμβάνεται υπόψη ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης (το ύψος του οποίου διαφοροποιείται ανάλογα με το χρονικό στάδιο της σύμβασης). Αντίθετα, όπως ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα, βάσει της Σύμβασης Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι χρεώσεις για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών συντήρησης για αντίστοιχους κινητήρες προσδιορίζονται με αναφορά σε σταθερή (και όχι διαβαθμισμένη) μοναδιαία χρέωση χαμηλότερου ύψους ανά διανυθέν χιλιόμετρο ή ώρα λειτουργίας, και -κυρίως- χωρίς συνυπολογισμό οποιουδήποτε ελάχιστου μηνιαίου τιμήματος συντήρησης. Επιπλέον, σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης RCLG ορισμένες υπηρεσίες προγραμματισμένης συντήρησης έχουν εξαιρεθεί από το αντικείμενο των υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης και, ως εκ τούτου, από τις αντίστοιχες χρεώσεις, με αποτέλεσμα να εντάσσονται στις υπηρεσίες συμπληρωματικής συντήρησης και, συνεπώς, να χρεώνονται ακριβότερα. Αντιθέτως, όπως προβάλλει η καταγγέλλουσα, στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι αντίστοιχες υπηρεσίες εντάσσονται στην κατηγορία της βασικής/ προληπτικής συντήρησης, και τούτο παρότι το αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης το οποίο χρεώνεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι χαμηλότερο. Τέλος, όπως αναφέρει η καταγγέλλουσα, στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG προβλέπεται ότι οι υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης συμπεριλαμβάνουν την ανίχνευση ή διάγνωση βλαβών πάσης

¹¹⁰ Βλ. τη με α.π. 13569/03.08.2020 επιστολή της RCLG και τη με α.π. 13585/05.08.2020 εξώδικη απάντηση-δήλωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹¹¹ Βλ. αναλυτικά σελ. 14-24 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας.

φύσης οι οποίες εντοπίζονται κατά τις εργασίες προληπτικής συντήρησης, εφόσον δεν απαιτείται για την αποκατάσταση των βλαβών αυτών εργασία μεγαλύτερη της μίας ώρας. Εξ αντιδιαστολής, τυχόν εργασίες για την ανίχνευση ή διάγνωση βλαβών, των οποίων η αποκατάσταση απαιτεί εργασία μεγαλύτερης διάρκειας, εξαιρούνται από τις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης, με αποτέλεσμα να τιμολογούνται ως εργασίες συμπληρωματικής συντήρησης (ακριβότερα). Ωστόσο, όπως προβάλλει η καταγγέλλουσα, δεν υφίσταται αντίστοιχος όρος στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

69. Συναφώς, η καταγγέλλουσα προβάλλει ότι η σύναψη των σχετικών συμβάσεων συντήρησης δεν αποτέλεσε επιλογή για την ίδια, δεδομένου ότι δεν υφίστατο πραγματική εναλλακτική δυνατότητα η οποία θα επέτρεπε τη δραστηριοποίησή της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης. Κατά τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας, εξαιτίας της μονοπωλιακής θέσης την οποία κατέχει η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) στην αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού και δεδομένου ότι αναγκαία εκ του νόμου προϋπόθεση για τη θέση σε λειτουργία και χρήση οποιασδήποτε μονάδας τροχαίου υλικού, αλλά και για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης και την έναρξη της επιχειρησιακής λειτουργίας κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης αποτελεί η ύπαρξη ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα, η διαπραγματευτική ισχύς της ΕΕΣΣΤΥ ήταν απόλυτη, ενώ η διαπραγματευτική ισχύς της καταγγέλλουσας ήταν ουσιαστικά εκμηδενισμένη.

VI. ΠΙΘΑΝΟΛΟΓΟΥΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

70. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 3959/2011, «1. Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης στο σύνολο ή μέρος της αγοράς της Ελληνικής Επικράτειας. 2. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση μπορεί να συνίσταται ιδίως: α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη εύλογων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής. β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης με ζημία των καταναλωτών. γ) στην εφαρμογή στο εμπόριο άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής, με αποτέλεσμα να περιέρχονται ορισμένες επιχειρήσεις σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. δ) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσόμενων, πρόσθετων παροχών, οι οποίες από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών».
71. Αντίστοιχα, στο άρθρο 102 ΣΛΕΕ ορίζονται τα εξής: «Είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά και απαγορεύεται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της εσωτερικής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της. Η κατάχρηση αυτή δύναται να συνίσταται ιδίως: α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διαθέσεως ή της τεχνολογικής αναπτύξεως επί ζημία των καταναλωτών, γ) στην

εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, δ) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών».

72. Δυνάμει των παραπάνω, όμοιου περιεχομένου, διατάξεων θεσπίζεται η απαγόρευση της καταχρηστικής εκμετάλλευσης, από μια επιχείρηση, της δεσπόζουσας θέσης την οποία αυτή έχει στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, τόσο η εφαρμογή του άρθρου 2 του ν. 3959/2011, όσο και η εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ υπόκεινται εν γένει στις ίδιες προϋποθέσεις. Ωστόσο, ειδικά ως προς την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, απαιτείται επιπλέον: α) η ελεγχόμενη επιχείρηση να έχει δεσπόζουσα θέση στην εσωτερική αγορά της ΕΕ ή σε σημαντικό τμήμα της, και β) η υπό εξέταση καταχρηστική συμπεριφορά να δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ Κρατών Μελών. Εφόσον οι πρόσθετες αυτές προϋποθέσεις πληρούνται¹¹², το άρθρο 2 του ν. 3959/2011 εφαρμόζεται από κοινού με το άρθρο 102 ΣΛΕΕ. Συναφώς, στο άρθρο 3 παρ. 1 εδ. β' του Κανονισμού 1/2003¹¹³ προβλέπεται ότι όταν οι Αρχές Ανταγωνισμού των Κρατών Μελών εφαρμόζουν εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού ως προς τυχόν καταχρηστική πρακτική η οποία απαγορεύεται κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, εφαρμόζουν επιπλέον το άρθρο 102 ΣΛΕΕ.
73. Επισημαίνεται ότι δεν είναι αυτή καθαυτή παράνομη η κατοχή δεσπόζουσας θέσης από μια επιχείρηση, παρά μόνο η καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης αυτής¹¹⁴. Ωστόσο, η κατοχή δεσπόζουσας θέσης συνεπάγεται μια ιδιαίτερη ευθύνη για τη δεσπόζουσα επιχείρηση να μη θίγει με τη συμπεριφορά της την άσκηση πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην αγορά¹¹⁵. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία¹¹⁶, όταν η ύπαρξη της δεσπόζουσας θέσης αποτελεί συνέπεια ενός πρώην νόμιμου μονοπωλίου, το γεγονός αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Επιπλέον, όπως έχει κριθεί, η έκταση της ιδιαίτερης ευθύνης

¹¹² Σημειώνεται ότι, σε αντίθεση με το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, ως προς το άρθρο 102 ΣΛΕΕ δεν υφίσταται όριο *de minimis*. Αντίθετα, κατά το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: «ΔΕΕ»), στο μέτρο που η δομή του ανταγωνισμού είναι ήδη εξασθενημένη λόγω της παρουσίας της δεσπόζουσας επιχείρησης, κάθε πρόσθετος περιορισμός στη δομή αυτή ενδέχεται να στοιχειοθετεί κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης – βλ. ενδεικτικά C-23/14, *Post Danmark A/S κατά Konkurrencerådet (Post Danmark II)*, Απόφαση της 06.10.2015, σκ. 72-74.

¹¹³ Κανονισμός 1/2003 του Συμβουλίου της 16^{ης}.12.2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (νυν άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ) – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32003R0001>.

¹¹⁴ Βλ. ΔΕΕ, C-209/10, *Post Danmark A/S κατά Konkurrencerådet (Post Danmark I)*, Απόφαση της 27.03.2012, σκ. 21, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

¹¹⁵ Βλ. ΔΕΕ, 322/81, *Michelin* κατά Επιτροπής (*Michelin I*), Απόφαση της 09.11.1983, σκ. 57 (έκτοτε πάγια νομολογία). Βλ. και τις Κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις (εφεξής: «Κατευθύνσεις της Επιτροπής»), παρ. 1 και 9, και την εκεί αναφερόμενη νομολογία. Για το πλήρες κείμενο των Κατευθύνσεων της Επιτροπής βλ. την ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52009XC0224%2801%29>.

¹¹⁶ Βλ. ΔΕΕ, C-209/10, *Post Danmark I*, σκ. 23. Αυτό είναι κρίσιμο ως προς τις υπό απελευθέρωση αγορές, στις οποίες μια δεσπόζουσα επιχείρηση συχνά εξακολουθεί να καρπώνεται τα οφέλη εκ του προγενέστερου μονοπωλίου της.

της δεσπόζουσας επιχείρησης πρέπει να εκτιμάται ενόψει των ειδικών συνθηκών της υπό εξέταση περίπτωσης, όπως ο βαθμός ισχύος της εν λόγω επιχείρησης στην αγορά¹¹⁷.

B. ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

74. Ως δεσπόζουσα θέση ορίζεται η θέση οικονομικής ισχύος την οποία κατέχει μια επιχείρηση και η οποία παρέχει στην εν λόγω επιχείρηση τη δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά, επιτρέποντάς της να συμπεριφέρεται, σε σημαντικό βαθμό, ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της και, εν τέλει, από τους καταναλωτές¹¹⁸. Μια τέτοια θέση, αντίθετα απ' ό,τι μια κατάσταση μονοπωλίου ή οιοινεί μονοπωλίου, δεν αποκλείει μεν την ύπαρξη κάποιου βαθμού ανταγωνισμού, ωστόσο δίνει στην επιχείρηση η οποία την κατέχει τη δυνατότητα, αν όχι να αποφασίζει, τουλάχιστον να επηρεάζει σημαντικά τις συνθήκες υπό τις οποίες θα αναπτυχθεί αυτός ο ανταγωνισμός και, εν πάση περιπτώσει, τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τις συνθήκες αυτές, χωρίς να ζημιώνεται¹¹⁹. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή¹²⁰, μια επιχείρηση η οποία είναι σε θέση να αυξάνει επικερδώς τις τιμές σε επίπεδο υψηλότερο από εκείνο το οποίο αντιστοιχεί στον ανταγωνισμό για σημαντικό χρονικό διάστημα¹²¹ δεν αντιμετωπίζει επαρκώς αποτελεσματικούς ανταγωνιστικούς περιορισμούς και, συνεπώς, μπορεί να θεωρηθεί δεσπόζουσα. Η έκφραση «αυξάνει τις τιμές» χρησιμοποιείται, χάριν συντομίας, για να αποδώσει τους διάφορους τρόπους με τους οποίους οι παράμετροι του ανταγωνισμού (όπως ιδίως οι τιμές, η παραγωγή, η καινοτομία, η ποικιλία ή η ποιότητα των αγαθών/ υπηρεσιών) μπορούν να επηρεαστούν προς όφελος της δεσπόζουσας επιχείρησης και εις βάρος των καταναλωτών.
75. Για τη στοιχειοθέτηση δεσπόζουσας θέσης, σε πρώτη φάση, οριοθετείται η σχετική αγορά, και σε δεύτερη φάση αξιολογείται η ισχύς της ελεγχόμενης επιχείρησης στην αγορά αυτή¹²². Ειδικότερα για την εκτίμηση της ισχύος μιας επιχείρησης στην αγορά, λαμβάνεται υπόψη η ανταγωνιστική διάρθρωση της αγοράς, και ιδίως οι εξής παράγοντες: α) η θέση της εν λόγω επιχείρησης και των ανταγωνιστών της στην αγορά (η οποία εκφράζεται μέσω των μεριδίων αγοράς), β) η ύπαρξη και έκταση τυχόν φραγμών εισόδου νέων ανταγωνιστών ή επέκτασης

¹¹⁷ Βλ. ΔΕΕ, C-333/94 P, *Tetra Pak κατά Επιτροπής (Tetra Pak II)*, Απόφαση της 14.11.1996, σκ. 24-32 (όπου ως προς την έκταση της ιδιαίτερης ευθύνης συνεκτιμήθηκε ότι η ελεγχόμενη επιχείρηση αποτελούσε «οιοινεί μονοπώλιο») και C-395 και 396/96 P, *Compagnie Maritime Belge Transports κ.λπ. κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 16.03.2000, σκ. 112-119 (όπου, στο ίδιο πλαίσιο, συνεκτιμήθηκε το γεγονός ότι η ελεγχόμενη επιχείρηση κατείχε εξαιρετικά υψηλό μερίδιο αγοράς και στη σχετική αγορά δραστηριοποιείτο μία μόνο επιχείρηση ως ανταγωνίστρια της ελεγχόμενης).

¹¹⁸ Βλ. ΔΕΕ, 27/76, *United Brands κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 14.02.1978, σκ. 65 (έκτοτε πάγια νομολογία), καθώς και Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 10.

¹¹⁹ Βλ. ΔΕΕ, 85/76, *Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 13.02.1979, σκ. 39.

¹²⁰ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 11.

¹²¹ Το χρονικό διάστημα το οποίο θεωρείται σημαντικό θα εξαρτηθεί από το προϊόν και τις συνθήκες στη σχετική αγορά, αλλά κανονικά μια περίοδος δύο ετών είναι επαρκής για να θεωρηθεί ως σημαντικό χρονικό διάστημα.

¹²² Βλ. και ΔΕΕ, 6/72, *Europemballage Corporation και Continental Can Company κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 21.02.1973, σκ. 32.

ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών στην αγορά (δυσνητικός ανταγωνισμός) και γ) η ύπαρξη και έκταση τυχόν αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών (αγοραστών) της επιχείρησης αυτής¹²³.

76. Όπως γίνεται δεκτό¹²⁴, όσο υψηλότερο είναι το μερίδιο αγοράς και όσο μεγαλύτερη είναι η χρονική περίοδος κατά την οποία κατέχεται το μερίδιο αυτό, τόσο πιθανότερο είναι αυτό να συνιστά προκαταρκτική ένδειξη ως προς την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης και, σε ορισμένες περιπτώσεις, για την ύπαρξη πιθανών σοβαρών επιπτώσεων καταχρηστικής συμπεριφοράς. Κατά πάγια νομολογία¹²⁵, η σταθερή κατοχή ιδιαίτερα υψηλού μεριδίου αγοράς συνιστά από μόνη της, πλην εξαιρετικών περιστάσεων, απόδειξη της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Συγκεκριμένα, αυτό συμβαίνει όταν το υπό κρίση μερίδιο αγοράς είναι ανώτερο του 50%¹²⁶ ή, κατά μείζονα λόγο, όταν το υπό κρίση μερίδιο αντιστοιχεί σε ποσοστό της κλίμακας του 70-80% και άνω¹²⁷.
77. Περαιτέρω, για τη στοιχειοθέτηση δεσπόζουσας θέσης λαμβάνεται υπόψη και η ύπαρξη τυχόν φραγμών ως προς την είσοδο νέων ανταγωνιστών ή την επέκταση ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών στη σχετική αγορά¹²⁸, η τυχόν αντισταθμιστική ισχύς αγοραστών (πελατών) της ελεγχόμενης επιχείρησης¹²⁹, αλλά και παράγοντες οι οποίοι συναρτώνται με την ίδια την επιχείρηση, όπως η εκτίμηση της ίδιας της επιχείρησης ως προς τη θέση της στην αγορά¹³⁰.
78. Στην προκειμένη περίπτωση, με βάση την προηγηθείσα προκαταρκτική ανάλυση της Αρχής σε σχέση με την οριοθέτηση των σχετικών αγορών, πιθανολογείται ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (αγορά η οποία πιθανολογείται ότι διακρίνεται περαιτέρω στις υποαγορές της μεταφοράς εμπορευμάτων σε συρμό με πλήρη αμαξοστοιχία ή μεμονωμένα βαγόνια)¹³¹. Όπως έχει ήδη εκτεθεί, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελεί πρώην κρατική σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία μέχρι πρότινος δραστηριοποιείτο στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων εντός του εθνικού δικτύου υπό καθεστώς απόλυτου (νόμιμου) μονοπωλίου. Η ελληνική αγορά των

¹²³ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 12.

¹²⁴ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 15.

¹²⁵ Βλ. ΔΕΕ, 85/76, *Hoffmann-La Roche*, σκ. 41 καθώς και C-457/10 P, *AstraZeneca κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 06.12.2012, σκ. 176.

¹²⁶ Βλ. ΔΕΕ, C-62/86, *AKZO κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 03.07.1991, σκ. 60 και C-457/10 P, *AstraZeneca*, σκ. 176.

¹²⁷ Βλ. Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: «ΓενΔΕΕ»), T-30/89, *Hilti κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 12.12.1991, σκ. 92, και T-83/91, *Tetra Pak κατά Επιτροπής (Tetra Pak II)*, Απόφαση της 06.10.1994, σκ. 109.

¹²⁸ Μια επιχείρηση μπορεί να αποθαρρυνθεί από το να αυξήσει τις τιμές ή να επηρεάσει με άλλο τρόπο προς όφελός της τις παραμέτρους του ανταγωνισμού αν η επέκταση ή είσοδος άλλων επιχειρήσεων στην αγορά κρίνεται πιθανή (επαρκώς επικερδής), έγκαιρη (επαρκώς ταχεία) και επαρκής (όχι μικρής μόνο κλίμακας). Για το λόγο αυτό, τυχόν φραγμοί εισόδου ή επέκτασης στη σχετική αγορά συνηγορούν υπέρ της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Οι φραγμοί αυτοί μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές – βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 16-17.

¹²⁹ Η αντισταθμιστική ισχύς μπορεί να προκύπτει από το μέγεθος των πελατών, την εμπορική τους σημασία για τη δεσπόζουσα επιχείρηση ή την ικανότητά τους να μεταπηδήσουν γρήγορα σε άλλους προμηθευτές, να προωθήσουν την είσοδο νέων προμηθευτών ή να ολοκληρωθούν κάθετα. Ωστόσο, η αντισταθμιστική ισχύς μπορεί να μην είναι ένας επαρκώς αποτελεσματικός περιορισμός εάν εξασφαλίζει απλώς προστασία από την ισχύ της δεσπόζουσας επιχείρησης σε ένα συγκεκριμένο ή περιορισμένο τμήμα πελατών – βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 18.

¹³⁰ Βλ. ΔΕΕ, C-62/86, *AKZO*, σκ. 61.

¹³¹ Βλ. ανωτέρω υπό IV.

σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών άνοιξε ουσιαστικά στον ανταγωνισμό μόλις το 2018, οπότε και δραστηριοποιήθηκε η καταγγέλλουσα σιδηροδρομική επιχείρηση RCLG, αποτελώντας έκτοτε το μοναδικό ενεργό ανταγωνιστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη σχετική αγορά, με μεταφορικό έργο σαφώς μικρότερης κλίμακας. Στο πλαίσιο αυτό, δεν τίθεται εν αμφιβόλω ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατηρεί ένα εξαιρετικά υψηλό μερίδιο αγοράς, το οποίο υπερβαίνει κατά πολύ το 50%¹³², προσεγγίζοντας, ουσιαστικά, το συνολικό μέγεθος της σχετικής αγοράς¹³³ και, ως εκ τούτου, συνιστά προκαταρκτική ένδειξη ως προς την ύπαρξη δεσπίζουσας θέσης της καταγγελλόμενης. Άλλωστε, η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν αμφισβητεί ότι συνιστά δεσπίζουσα επιχείρηση στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης¹³⁴.

79. Συναφώς, υπέρ της ύπαρξης δεσπίζουσας θέσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων κατατείνει και η προκαταρκτική εκτίμηση των συνθηκών δυνητικού ανταγωνισμού, δεδομένου ότι υφίστανται σημαντικοί ρυθμιστικοί-νομικοί, τεχνικοί και οικονομικοί φραγμοί εισόδου στην εν λόγω αγορά¹³⁵. Ειδικότερα, όπως έχει ήδη επισημανθεί¹³⁶, η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων προϋποθέτει την τήρηση μιας σειράς διοικητικών διαδικασιών, και ιδίως την υποχρεωτική λήψη άδειας παροχής εμπορευματικού μεταφορικού έργου καθώς και των απαιτούμενων πιστοποιητικών ασφαλείας. Επιπλέον, η είσοδος και επέκταση μιας επιχείρησης στη σχετική αγορά απαιτεί εκτεταμένες επενδύσεις, καθώς η επιχείρηση αυτή θα πρέπει να εξασφαλίσει συρμούς και μηχανές έλξης με συγκεκριμένες προδιαγραφές ανάλογα με τη σιδηροδρομική υποδομή, αλλά και εξειδικευμένο προσωπικό (π.χ. μηχανοδηγούς) για την κίνηση αυτών. Επίσης, προκειμένου μια επιχείρηση να δραστηριοποιηθεί στη μεταφορά εμπορευμάτων κάνοντας χρήση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, πρέπει προηγουμένως να συμβληθεί με τον ΟΣΕ για να εξασφαλίσει πρόσβαση στο δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό, η ενδιαφερόμενη επιχείρηση απαιτείται να συνάψει σύμβαση πρόσβασης στο δίκτυο με τον Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής Υποδομής (ήτοι τον ΟΣΕ), καθώς και να καταβάλλει στον ΟΣΕ τέλη πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Εξάλλου, σημαντικά εμπόδια εισόδου

¹³² Κατά τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας, το μερίδιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη σχετική αγορά υπερβαίνει το 98% (βλ. σελ. 2 της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας), ενώ ΤΡΑΙΝΟΣΕ ρητά αναφέρει ότι δεν αρνείται ότι έχει υψηλό μερίδιο στην ελληνική αγορά (βλ. σελ. 3 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

¹³³ Συναφώς βλ. την πρόσφατη, υπ' αρ. 707/2020 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, όπου αναφέρεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς στην Ελλάδα, δεδομένου ότι μόνο προσφάτως απελευθερώθηκε η Ελληνική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει όλους τους πόρους και τα μέσα που απαιτούνται για την εκτέλεση της μεταφοράς, ήτοι οδηγούς μηχανών έλξης, μηχανές έλξης κ.λπ.» (παρ. 84). Ως προς την ιδιαίτερα ισχυρή θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σημειώνεται ότι «το μέγεθος της αγοράς ταυτίζεται ουσιαστικά με τη δραστηριοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς μέχρι πριν το 2018 δεν υπήρχε άλλη εταιρία η οποία να παρέχει σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων» (παρ. 87), ότι «οι περισσότερες, ανταγωνιστικές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εταιρίες δεν έχουν ξεκινήσει την παροχή σχετικών υπηρεσιών, οπότε η μονοπωλιακή/δεσπίζουσα θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην παροχή υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών παραμένει» (παρ. 123), και ότι «επί του παρόντος στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων δραστηριοποιείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία διαθέτει ιδιαιτέρως ισχυρή θέση, καθώς, λόγω του μέχρι πρότινος ισχύοντος μονοπωλίου, εξακολουθεί να αποτελεί το βασικό πάροχο των ανωτέρω υπηρεσιών χάρη στα μέσα που διαθέτει (μηχανές έλξης και εκπαιδευμένους οδηγούς)» (παρ. 148).

¹³⁴ Βλ. σελ. 3-4 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹³⁵ Βλ. και ανωτέρω παρ. 50 και 51, καθώς και τις εκεί παρατιθέμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

¹³⁶ Σε σχέση με τα εν λόγω εμπόδια εισόδου στην αγορά της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς βλ. και την υπ' αρ. 707/2020 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 124-126.

υφίστανται και ειδικά σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων σε συρμούς με μεμονωμένα βαγόνια, η οποία, όπως έχει εκτεθεί¹³⁷, προϋποθέτει αυξημένες παραγωγικές δυνατότητες, πιο σύνθετη οργανωτική δομή, μεγαλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο και επαρκή κλίμακα δραστηριότητας (ιδίως δρομολογίων, τόσο από άποψη εξυπηρετούμενων προορισμών όσο και από άποψη συχνότητας). Συνεπώς, αντίθετα με τη μεταφορά σε πλήρη τρένα, στις υπό απελευθέρωση σιδηροδρομικές αγορές μόνο οι ήδη κατεστημένοι φορείς, ήτοι οι πρώην μονοπωλιακές επιχειρήσεις, είναι σε θέση να λειτουργήσουν ένα ολοκληρωμένο (σε εθνική κλίμακα) σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων σε συρμούς με μεμονωμένα βαγόνια.

80. Ενόψει των ανωτέρω, και ιδίως της εξαιρετικά ισχυρής θέσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ποικίλων εμποδίων εισόδου και επέκτασης ανταγωνιστών στην εν λόγω αγορά, πιθανολογείται ότι η καταγγελλόμενη επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά αυτή (και, κατ' επέκταση, στις υποαγορές της μεταφοράς σε πλήρη συρμό ή σε συρμό με μεμονωμένα βαγόνια).
81. Περαιτέρω, βάσει της προκαταρκτικής οριοθέτησης σχετικών αγορών στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης, πιθανολογείται ότι η –δεύτερη καταγγελλόμενη– ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού¹³⁸. Όπως έχει ήδη εκτεθεί, η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) αποτελεί το μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα¹³⁹, έχοντας οριστεί ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι επί του παρόντος δεν δραστηριοποιείται άλλη ανταγωνιστική επιχείρηση στη σχετική αγορά, συνάγεται ότι η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κατέχει μονοπωλιακή θέση, γεγονός το οποίο καταφανώς συνιστά ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης.
82. Από την πλευρά της ύπαρξης τυχόν δυνητικού ανταγωνισμού, έχει κριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού¹⁴⁰ ότι τυχόν είσοδος νέων ανταγωνιστών στην ελληνική αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου εκτιμάται δύσκολη, ιδίως λόγω των εν γένει υψηλών τεχνικών-πραγματικών εμποδίων εισόδου. Ειδικότερα, η κατασκευή και λειτουργία των σχετικών εγκαταστάσεων συντήρησης απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, ιδιαίτερη τεχνογνωσία, εξειδικευμένο προσωπικό και κατάλληλες κτιριακές υποδομές με επαρκή χωρητικότητα. Επιπλέον, ο «δικτυακός» χαρακτήρας της σιδηροδρομικής υποδομής συνεπάγεται επιπρόσθετους περιορισμούς σε σχέση με τις τοποθεσίες όπου είναι εφικτή η κατασκευή και λειτουργία των εν λόγω εγκαταστάσεων, καθώς απαιτείται η διασφάλιση της σύνδεσής τους με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο¹⁴¹.

¹³⁷ Βλ. ανωτέρω παρ. 44 καθώς και τις εκεί παρατιθέμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

¹³⁸ Βλ. ανωτέρω υπό IV.

¹³⁹ Βλ. και Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, υπό 1.1.4, και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, όπου αναφέρεται ότι η ΕΕΣΣΤΥ «αποτελεί τη μοναδική εταιρία παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού» (παρ. 78), και κατέχει, ως εκ τούτου, μερίδιο 100% στη σχετική αγορά (παρ. 79).

¹⁴⁰ Βλ. την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση, παρ. 89.

¹⁴¹ Βλ. και ανωτέρω παρ. 47.

83. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, πιθανολογείται ότι η δεύτερη καταγγελλόμενη ΕΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) καταλαμβάνει δεσπόζουσα θέση στην ελληνική αγορά της παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.
84. Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται ότι οι σχετικές αγορές της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού είναι γειτνιαζουσες και αλληλοεπηρεαζόμενες και ότι η ανταγωνιστική λειτουργία της πρώτης εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τον τρόπο λειτουργίας της δεύτερης, κατά τρόπο ώστε η αγορά της συντήρησης να μπορεί να θεωρηθεί «προηγούμενη» σε σχέση με την αγορά της μεταφοράς¹⁴². Συνεπώς, τυχόν παρεμποδιστικές πρακτικές στην αγορά της συντήρησης δύνανται να οδηγήσουν σε περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά επόμενου σταδίου, ήτοι της σιδηροδρομικής μεταφοράς, ενώ, αντιστρόφως, η δυσλειτουργία της δευτερογενούς αγοράς της μεταφοράς δύνανται να εμποδίσει την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην αγορά της συντήρησης¹⁴³.
85. Επίσης, ειδικά αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης πιθανολογείται ότι αμφότερες οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις (και πλέον συνολικά η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) καταλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της ενωσιακής εσωτερικής αγοράς. Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ¹⁴⁴, η εθνική αγορά ενός Κράτους Μέλους (ή ακόμη και ένα τμήμα αυτής, ιδίως σε υποθέσεις οι οποίες αφορούν τον κλάδο των μεταφορών¹⁴⁵) έχει επανειλημμένα θεωρηθεί ότι αποτελεί σημαντικό τμήμα της εσωτερικής αγοράς για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
86. Τέλος, και πάλι σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, αναφορικά με την προϋπόθεση του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ Κρατών Μελών σημειώνονται τα εξής. Σύμφωνα με πάγια ενωσιακή νομολογία, η έννοια του «εμπορίου» δεν περιορίζεται στις παραδοσιακές διασυνοριακές ανταλλαγές αγαθών και υπηρεσιών, αλλά είναι ευρύτερη και καλύπτει όλες τις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες, καθώς και τις περιπτώσεις στις οποίες πρακτικές επηρεάζουν τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στην αγορά, μέσω του παραγκωνισμού ή της απειλής παραγκωνισμού ενός ανταγωνιστή¹⁴⁶. Η εκτίμηση κατά πόσο μια πρακτική «δύνανται να επηρεάσει» το ενδοενωσιακό εμπόριο εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η φύση της πρακτικής, η φύση των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών και

¹⁴² Βλ. και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 79, όπου αναφέρεται ότι οι εν λόγω δύο αγορές τελούν σε κάθετη σχέση μεταξύ τους, με τη συντήρηση να αποτελεί δραστηριότητα προηγούμενου σταδίου σε σχέση με τη σιδηροδρομική μεταφορά.

¹⁴³ Πρβλ. την υπ' αρ. 551/VII/2012 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 73, αναφορικά με τις αγορές της πρόσβασης και της προμήθειας φυσικού αερίου.

¹⁴⁴ Βλ. ενδεικτικά ΔΕΕ, C-226/84, *British Leyland κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 11.11.1986, καθώς επίσης και 26/75, *General Motors κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 13.11.1975.

¹⁴⁵ Βλ. ενδεικτικά ΔΕΕ, C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova κατά Siderurgica Gabrielli*, Απόφαση της 10.12.1991, καθώς και C-266/96, *Corsica Ferries France κατά Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova κ.λπ.*, Απόφαση της 18.06.1998.

¹⁴⁶ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, παρ. 19-20, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία. Για το πλήρες κείμενο των Κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής βλ. την ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52004XC0427%2806%29>.

η σημασία των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων¹⁴⁷. Δεν απαιτείται περιορισμός ή μείωση του «εμπορίου» εκ της εξεταζόμενης πρακτικής, αλλά η άσκηση επίδρασης, η οποία μπορεί να είναι άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική¹⁴⁸. Η εν λόγω «επίδραση» πρέπει να είναι αισθητή, στοιχείο το οποίο εκτιμάται κατά περίπτωση, σε αναφορά προς τη θέση και τη σημασία των ελεγχόμενων επιχειρήσεων στη σχετική αγορά, τη φύση της σχετικής πρακτικής και τη φύση των καλυπτόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών¹⁴⁹.

87. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά πρακτικές κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, γίνεται παγίως δεκτό ότι όταν μια επιχείρηση έχει δεσπόζουσα θέση η οποία καλύπτει το σύνολο Κράτους Μέλους και η συμπεριφορά της κατατείνει στον καταχρηστικό αποκλεισμό ανταγωνιστών από την αγορά, το εμπόριο μεταξύ Κρατών Μελών δύναται κανονικά να επηρεαστεί, δεδομένου ότι η καταχρηστική αυτή συμπεριφορά δυσχεραίνει γενικά την είσοδο ανταγωνιστών από άλλα Κράτη Μέλη στην εν λόγω εθνική αγορά¹⁵⁰. Συναφώς, εάν καταχρηστικός αποκλεισμός από την αγορά επηρεάζει τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό Κράτους Μέλους, για παράδειγμα μέσω του παραγκωνισμού ή της απειλής παραγκωνισμού ενός ανταγωνιστή, το εμπόριο μεταξύ Κρατών Μελών δύναται επίσης να επηρεαστεί, για παράδειγμα μέσω του αποτρεπτικού αντίκτυπου της κατάχρησης στους άλλους ανταγωνιστές¹⁵¹. Επίσης, όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση στο σύνολο ενός Κράτους Μέλους, είναι καταρχήν αδιάφορο εάν η κατάχρηση επηρεάζει τμήμα μόνο του εδάφους του ή ορισμένους μόνο αγοραστές στο έδαφός του: μια δεσπόζουσα επιχείρηση μπορεί να εμποδίσει το εμπόριο με ουσιαστικό τρόπο, εάν υιοθετεί καταχρηστική συμπεριφορά σε τομείς ή έναντι πελατών οι οποίοι ενδέχεται να αποτελέσουν στόχο ανταγωνιστών από άλλα Κράτη Μέλη. Εξάλλου, η ίδια η παρουσία μιας επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση η οποία καλύπτει το σύνολο Κράτους Μέλους μπορεί να δυσχεράνει τη διείσδυση στην εθνική αγορά. Συνεπώς, κάθε κατάχρηση η οποία αυξάνει τα εμπόδια εισόδου στην εθνική αγορά πρέπει να θεωρείται ότι επηρεάζει αισθητά το εμπόριο¹⁵².
88. Ενόψει των ανωτέρω, και ιδίως συνεκτιμώντας: α) την πιθανολογούμενη εξαιρετικά ισχυρή θέση αμφότερων των καταγγελλόμενων επιχειρήσεων (και πλέον συνολικά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) στις αντίστοιχες σχετικές αγορές επί του συνόλου της ελληνικής επικράτειας, β) τη φύση των πιθανολογούμενων καταχρηστικών πρακτικών, οι οποίες πιθανολογείται ότι κατατείνουν στον αποκλεισμό ανταγωνιστών από την εθνική αγορά και, κατ' επέκταση, στη δυσχέραση της εισόδου ανταγωνιστών από άλλα Κράτη Μέλη στην εν λόγω αγορά, και γ) το είδος των επηρεαζόμενων δραστηριοτήτων, οι οποίες συναρτώνται με τη μεταφορά εμπορευμάτων (εισαγωγές) από άλλα Κράτη Μέλη εντός του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, εκτιμάται

¹⁴⁷ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 28-32, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

¹⁴⁸ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 33-43, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

¹⁴⁹ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 44-48, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

¹⁵⁰ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 93, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

¹⁵¹ Εάν, δηλαδή, η δεσπόζουσα επιχείρηση αποκτήσει τη φήμη ότι υιοθετεί συμπεριφορές αποκλεισμού των επιχειρήσεων οι οποίες επιχειρούν να την ανταγωνιστούν άμεσα, είναι πιθανό ότι οι ανταγωνιστές από άλλα Κράτη Μέλη θα είναι λιγότερο επιθετικοί, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει το διασυνοριακό εμπόριο, ακόμα και εάν το θύμα της υπό εξέταση συμπεριφοράς δεν είναι επιχείρηση από άλλο Κράτος Μέλος – βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 94.

¹⁵² Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, παρ. 95.

ότι οι πιθανολογούμενες πρακτικές είναι ικανές να επηρεάσουν το ενδοενοσιακό εμπόριο κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

Γ. ΠΙΘΑΝΟΛΟΓΟΥΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΧΡΗΣΗΣ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ

α. Γενικές επισημάνσεις

89. Τα άρθρα 2 του ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ καλύπτουν τη συμπεριφορά μιας δεσπόζουσας επιχείρησης η οποία έχει ως αποτέλεσμα, επί ζημία των καταναλωτών, να κωλύεται η διατήρηση του υφισταμένου στην αγορά ανταγωνισμού ή η ανάπτυξή του, εξαιτίας της χρησιμοποίησης διαφορετικών μέσων από εκείνα που διέπουν τον κανονικό ανταγωνισμό μεταξύ των προσφερομένων από τους επιχειρηματίες προϊόντων ή υπηρεσιών¹⁵³. Στο μέτρο που η δομή του ανταγωνισμού στην αγορά είναι ήδη εξασθενημένη λόγω της παρουσίας της δεσπόζουσας επιχείρησης, κάθε πρόσθετος περιορισμός στη δομή αυτή ενδέχεται να στοιχειοθετεί καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης¹⁵⁴. Η έννοια της κατάχρησης είναι αντικειμενική¹⁵⁵ και, ως εκ τούτου, η στοιχειοθέτησή της δεν προϋποθέτει ύπαρξη υποκειμενικής πρόθεσης εκ μέρους της ελεγχόμενης επιχείρησης¹⁵⁶.
90. Στο πλαίσιο της απαγόρευσης πρακτικών κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, επιδιώκεται να διασφαλιστεί ότι οι δεσπόζουσες επιχειρήσεις δεν στρεβλώνουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό αποκλείοντας τους ανταγωνιστές τους με αντιανταγωνιστικό τρόπο, γεγονός που έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ευημερία του καταναλωτή, είτε με τη μορφή υψηλότερου επιπέδου τιμών είτε με άλλη μορφή, όπως η κατώτερη ποιότητα προϊόντων ή υπηρεσιών ή ο περιορισμός των επιλογών για τον καταναλωτή. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως «αντιανταγωνιστικός αποκλεισμός» νοείται μια κατάσταση στην οποία η αποτελεσματική πρόσβαση πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών σε προμήθειες ή αγορές εμποδίζεται ή ματαιώνεται λόγω της συμπεριφοράς της δεσπόζουσας επιχείρησης, με την οποία η εν λόγω επιχείρηση είναι πιθανό να είναι σε θέση να αυξήσει επικερδώς τις τιμές (ή να επηρεάσει με άλλο τρόπο προς όφελός της τις παραμέτρους του ανταγωνισμού, όπως την παραγωγή, την καινοτομία και την ποιότητα ή ποικιλία των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών) εις βάρος των καταναλωτών¹⁵⁷. Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η εικαζόμενη καταχρηστική πρακτική είναι πιθανό να οδηγήσει σε αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό, λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, η θέση της δεσπόζουσας επιχείρησης, οι επικρατούσες στην αγορά συνθήκες, η θέση των ανταγωνιστών της δεσπόζουσας επιχείρησης, η θέση των πελατών ή των προμηθευτών εισροών, ο βαθμός της εικαζόμενης καταχρηστικής πρακτικής, πιθανά αποδεικτικά στοιχεία πραγματικού αποκλεισμού και άμεσα αποδεικτικά στοιχεία στρατηγικής αποκλεισμού, σε

¹⁵³ Βλ. ΔΕΕ, C-209/10 P, *Post Danmark I*, σκ. 24 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία.

¹⁵⁴ Βλ. ΔΕΕ, C-23/14, *Post Danmark II*, σκ. 72.

¹⁵⁵ Βλ. ΔΕΕ, 85/76, *Hoffmann-La Roche*, σκ. 91.

¹⁵⁶ Βλ. μεταξύ πολλών ΔΕΕ, C-549/10 P, *Tomra κ.λπ. κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 19.04.2012, σκ. 17-21.

¹⁵⁷ Βλ. Κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού, παρ. 19.

συνδυασμό με ειδικότερους παράγοντες ανάλογα με το είδος της υπό εξέταση πρακτικής αποκλεισμού, αλλά και το σύνολο των περιστάσεων της συγκεκριμένης περίπτωσης¹⁵⁸.

91. Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η εξεταζόμενη συμπεριφορά ενέχει δυσμενείς επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό, η συμπεριφορά αυτή μπορεί παρ' όλα αυτά να μην καταλαμβάνεται από την εν θέματι απαγόρευση, εφόσον η δεσπόζουσα επιχείρηση προβάλει και αποδείξει ότι η συμπεριφορά της δικαιολογείται αντικειμενικά. Τούτο μπορεί να το πράξει η εν λόγω επιχείρηση αποδεικνύοντας, ειδικότερα, είτε ότι η συμπεριφορά της είναι αντικειμενικά απαραίτητη και ανάλογη με βάση εξωτερικούς παράγοντες¹⁵⁹, είτε ότι η συμπεριφορά της συνεπάγεται βελτιώσεις αποτελεσματικότητας προς όφελος των καταναλωτών, οι οποίες αντισταθμίζουν τυχόν αντανταγωνιστικά αποτελέσματα εκ της συμπεριφοράς αυτής¹⁶⁰. Σε σχέση με τη δεύτερη αυτή περίπτωση (βελτιώσεις αποτελεσματικότητας), η δεσπόζουσα επιχείρηση οφείλει να αποδείξει ότι είναι αρκούντως πιθανό, και βάσει επαληθεύσιμων αποδεικτικών στοιχείων, ότι πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις¹⁶¹: α) οι εν λόγω βελτιώσεις έχουν ήδη υλοποιηθεί ή είναι πιθανό να υλοποιηθούν ως αποτέλεσμα της συγκεκριμένης συμπεριφοράς (π.χ. τεχνικές ή ποιοτικές βελτιώσεις ως προς τα παρεχόμενα αγαθά ή υπηρεσίες), β) η επίμαχη συμπεριφορά είναι απαραίτητη για την υλοποίηση των εν λόγω βελτιώσεων, ήτοι δεν υφίστανται άλλες, λιγότερο αντανταγωνιστικές εναλλακτικές επιλογές, γ) οι εν λόγω πιθανές βελτιώσεις αντισταθμίζουν τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στην ευημερία του καταναλωτή, και δ) η συμπεριφορά δεν εξαλείφει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, καταργώντας όλες ή τις περισσότερες υφιστάμενες πηγές πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού. Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η συμπεριφορά αποκλεισμού η οποία διατηρεί, δημιουργεί ή ενισχύει μια θέση προσεγγίζουσα εκείνη ενός μονοπωλίου, δεν δύναται κανονικά να δικαιολογηθεί με το επιχείρημα ότι συνεπάγεται βελτιώσεις αποτελεσματικότητας¹⁶². Στην ελεγχόμενη δεσπόζουσα επιχείρηση εναπόκειται να επικαλεστεί, υποστηρίξει και αποδείξει ότι συντρέχουν οι ως άνω προϋποθέσεις¹⁶³.

β. Δεσμευμένες πωλήσεις

92. Η παράβαση των δεσμευμένων πωλήσεων (*tying*) αναφέρεται στην εμπορική πρακτική μιας δεσπόζουσας επιχείρησης η οποία παρέχει στον πελάτη ένα προϊόν ή μια υπηρεσία (το

¹⁵⁸ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 20-21.

¹⁵⁹ Για παράδειγμα, για τεχνικούς ή εμπορικούς λόγους οι οποίοι συνδέονται με τη φύση του σχετικού προϊόντος ή υπηρεσίας (βλ. ΔΕΕ, C-311/84, *CBEM κατά CLT και IPB*, Απόφαση της 03.10.1985, σκ. 26) ή για θεμιτούς σκοπούς δημοσίου συμφέροντος, όπως η προστασία της υγείας και ασφάλειας των καταναλωτών (βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 29 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία).

¹⁶⁰ Βλ. ΔΕΕ, C-209/10, *Post Danmark I*, σκ. 40-41, καθώς επίσης και Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 28, και την εκεί αναφερόμενη νομολογία.

¹⁶¹ Βλ. ΔΕΕ, C-209/10, *Post Danmark I*, σκ. 42 και C-23/14, *Post Danmark II*, σκ. 48-49, καθώς και Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 30.

¹⁶² Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 30 *in fine*.

¹⁶³ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 31, καθώς και ΔΕΕ, C-209/10, *Post Danmark I*, σκ. 42 και ΓενΔΕΕ, T-201/04, *Microsoft κατά Επιτροπής (Microsoft I)*, Απόφαση της 17.09.2007, σκ. 688 και 1114.

δεσμεύον προϊόν/ υπηρεσία) αποκλειστικά υπό τον όρο ότι ο πελάτης θα αγοράσει και ένα άλλο προϊόν ή υπηρεσία (το δεσμευμένο προϊόν/ υπηρεσία) από την επιχείρηση αυτή¹⁶⁴. Μέσω της συγκεκριμένης πρακτικής, μια δεσπόμενη επιχείρηση μπορεί να βλάψει τους καταναλωτές, αποκλείοντας άλλα (ανταγωνιστικά) προϊόντα ή υπηρεσίες στη δεσμευμένη αγορά και, έμμεσα, και στη δεσμεύουσα αγορά¹⁶⁵. Με τον τρόπο αυτό, η επιχείρηση κάνει χρήση της δεσπόμενης θέσης της σε μία αγορά (δεσμεύουσα) προκειμένου να αποκλείσει ανταγωνιστές σε μία άλλη αγορά (δεσμευμένη), έτσι ώστε είτε να αποκτήσει ισχύ, είτε να προστατεύσει τη δεσπόμενη θέση την οποία ήδη έχει και στη δεσμευμένη αγορά (ή/και, έμμεσα, να προστατεύσει τη δεσπόμενη θέση της στη δεσμεύουσα αγορά)¹⁶⁶.

93. Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία¹⁶⁷ και την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹⁶⁸, για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης των δεσμευμένων πωλήσεων απαιτείται η σωρευτική συνδρομή των ακόλουθων προϋποθέσεων: α) η επιχείρηση να κατέχει δεσπόμενη θέση τουλάχιστον στη δεσμεύουσα αγορά, β) τα δεσμεύοντα και τα δεσμευμένα προϊόντα (ή υπηρεσίες) να είναι ξεχωριστά, γ) η επιχείρηση να μην παρέχει στον πελάτη τη δυνατότητα να λάβει το δεσμεύον προϊόν/ υπηρεσία χωρίς το δεσμευμένο, δ) η υπό εξέταση πρακτική να ενδέχεται να οδηγήσει σε αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό στη δεσμευμένη ή/ και τη δεσμεύουσα αγορά, και ε) η πρακτική αυτή να μην μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά.
94. Εν προκειμένω, πιθανολογείται ότι η άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ¹⁶⁹ να συνάψει σύμβαση με αντικείμενο την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και την περαιτέρω μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών από την ίδια σε τελικούς προορισμούς εντός του εθνικού δικτύου ισοδυναμεί με παράνομη δέσμευση της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε πλήρεις συρμούς (block trains), αφενός, με την υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε συρμούς με μεμονωμένα βαγόνια (single-wagon trains), αφετέρου. Μέσω της εν λόγω άρνησής της, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατ' ουσίαν αρνείται να παράσχει στους πελάτες της (όπως είναι η εταιρεία RCLA), στο πλαίσιο του Balkan Project, ειδικά την υπηρεσία της μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής της Θεσσαλονίκης προς εγχώριους τελικούς προορισμούς (δεσμεύουσα υπηρεσία), παρά μόνο σε συνδυασμό με την υπηρεσία της μεταφοράς πλήρων συρμών από το συνοριακό σταθμό

¹⁶⁴ Η εν λόγω πρακτική αναφέρεται στη βιβλιογραφία και ως «συνδεδεμένες» ή «συζευγμένες» πωλήσεις, ή πιο απλά ως «δέσμευση», και διακρίνεται σε συμβατική (όταν ο πελάτης ο οποίος αγοράζει το δεσμεύον προϊόν αναλαμβάνει επίσης να αγοράσει και το δεσμευμένο) και τεχνική (όταν το δεσμεύον προϊόν συνδυάζεται κατά τρόπο ώστε να λειτουργεί κανονικά μόνο σε συνδυασμό με το δεσμευόμενο) – βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 48.

¹⁶⁵ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 49.

¹⁶⁶ Για μια περιεκτική ανάλυση των οικονομικών θεωριών ως προς τις παρεμφερείς πρακτικές των συνδεδεμένων (tying) και ομαδικών (bundling) πωλήσεων βλ. I. Lianos, V. Korah και P. Siciliani, *Competition Law – Analysis, Cases, & Materials*, 1st Edition 2019 (Oxford University Press), ενότητα 9.8.1.

¹⁶⁷ Βλ. ΓενΔΕΕ, T-201/04, *Microsoft I*, σκ. 852 επ.

¹⁶⁸ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 50 και 62.

¹⁶⁹ Σημειώνεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν αμφισβητεί αυτή καθαυτή την άρνηση εκ μέρους της ως γεγονός (βλ. ιδίως σελ. 4-5 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

Γευγελής μέχρι το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης (δεσμευμένη υπηρεσία), κατά φερόμενη κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της. Πιο αναλυτικά:

95. Εν πρώτοις, όπως έχει ήδη αναλυθεί, φέρεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέχει υπερδεσπόζουσα θέση στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων εν συνόλω και, κατά τούτο, συνιστά δεσπόζουσα επιχείρηση τόσο στην υποαγορά της μεταφοράς εμπορευμάτων σε πλήρεις συρμούς (πιθανολογούμενη *δεσμευμένη* αγορά), όσο και στην υποαγορά της μεταφοράς σε συρμούς με μεμονωμένα βαγόνια (πιθανολογούμενη *δεσμεύουσα* αγορά). Σημειώνεται ότι η κατοχή δεσπόζουσας θέσης και στη δεσμευμένη αγορά (πέραν, δηλαδή, της δεσμεύουσας) δεν αποτελεί μεν στοιχείο απαραίτητο για τη στοιχειοθέτηση παράνομης δέσμευσης, αλλά συνεκτιμάται υπέρ της διαπίστωσης αντανταγωνιστικού αποκλεισμού¹⁷⁰.
96. Δεύτερον, ενόψει και της προηγηθείσας προκαταρκτικής οριοθέτησης σχετικών αγορών¹⁷¹, φέρεται ότι η δεσμεύουσα υπηρεσία και η δεσμευμένη υπηρεσία εντάσσονται σε χωριστές αγορές και, ως εκ τούτου, συνιστούν διακριτές υπηρεσίες. Όπως έχει ήδη εκτεθεί, μεταξύ της μεταφοράς εμπορευμάτων σε τρένα με πλήρη αμαξοστοιχία, αφενός, και σε τρένα με μεμονωμένα βαγόνια, αφετέρου, υφίστανται σημαντικές διαφορές τόσο από την πλευρά της προσφοράς, όσο και από την πλευρά της ζήτησης. Σε αντίθεση με τη μεταφορά σε πλήρεις συρμούς, η οποία συνιστά απλούστερη υπηρεσία, η μεταφορά σε συρμούς μεμονωμένων βαγονιών προϋποθέτει οικονομίες κλίμακος και φάσματος. Για το λόγο αυτό, ιδίως στις υπό απελευθέρωση σιδηροδρομικές αγορές, η εν λόγω υπηρεσία μπορεί εκ των πραγμάτων να παρασχεθεί ολοκληρωμένα μόνο από (πρώην μονοπωλιακές) δεσπόζουσες επιχειρήσεις, οι οποίες διαθέτουν εκτεταμένο δίκτυο δρομολογίων, μεγάλο μεταφορικό έργο και επαρκές τροχιαίο υλικό. Παράλληλα, η μεταφορά σε πλήρη τρένα είναι σαφώς ενδεδειγμένη για έναν σημαντικό αριθμό πελατών οι οποίοι διαθέτουν μεγάλο εμπορευματικό όγκο, καθώς στην περίπτωση αυτή η μεταφορά σε μεμονωμένα βαγόνια παρίσταται οικονομικά και πρακτικά ασύμφορη. Το δε γεγονός ότι, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο πλαίσιο του Balkan Project κάθε βαγόνι συνοδεύεται από διεθνή σιδηροδρομική φορτωτική, η οποία έχει εκδοθεί από το σταθμό προέλευσης και συνοδεύει το βαγόνι μέχρι τον τελικό προορισμό του, εκτιμάται ως μη κρίσιμο για την αξιολόγηση του εάν οι δύο υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς (σε πλήρη συρμό ή μεμονωμένα βαγόνια) είναι διακριτές ή μη. Τούτο πρωτίστως διότι δεν προβλέπεται συγκεκριμένη υποχρέωση για την έκδοση ενιαίας φορτωτικής βάσει του δικαίου αξιογράφων ή άλλης ισχύουσας ρύθμισης, αλλά αντίθετα υφίσταται ευελιξία, δεδομένου ότι, όπως αναγνωρίζει και η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ¹⁷², είναι εφικτή η έκδοση χωριστής φορτωτικής εσωτερικού ως προς τη διαδρομή με μεμονωμένα βαγόνια (Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης – τελικός προορισμός). Περαιτέρω, ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης ότι ελλείπει το στοιχείο της χωριστής ζήτησης για τις εν θέματι δύο υπηρεσίες σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς επειδή ουδέποτε εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από πελάτη της να λάβει χωριστά τη μία ή την άλλη υπηρεσία πιθανολογείται αβάσιμος. Και τούτο πρωτίστως διότι εν προκειμένω έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον για τη χωριστή παροχή των δύο υπηρεσιών:

¹⁷⁰ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 20.

¹⁷¹ Βλ. ανωτέρω υπό IV. Α. α. και τις εκεί αναφερόμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

¹⁷² Βλ. ιδίως σελ. 3 των με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφων απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε διευκρινιστικές ερωτήσεις της ΡΑΣ.

αφενός, από την εταιρεία (και πελάτη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) RCLA, η οποία και έχει υπογράψει σύμβαση με την καταγγέλλουσα για την εκτέλεση από την τελευταία (αντί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) της διαδρομής με πλήρες τρένο (Γευγελή – Θεσσαλονίκη)¹⁷³, στο πλαίσιο του Balkan Project' αφετέρου, από την καταγγέλλουσα, η οποία επιχείρησε τη σύναψη σύμβασης παράδοσης-παραλαβής με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την περαιτέρω μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών από την τελευταία, από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς προορισμούς. Εξάλλου, μέχρι πολύ πρόσφατα (μέσα του 2018) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν η μοναδική ενεργή σιδηροδρομική επιχείρηση στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να ήταν εκ των πραγμάτων αδύνατο να ζητηθεί η χωριστή εκτέλεση των δύο υπηρεσιών από διαφορετικούς παρόχους. Επιπρόσθετα, στην προκειμένη περίπτωση φαίνεται ότι η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκλαμβάνει και παρέχει ως διακριτές τις υπηρεσίες εμπορευματικής μεταφοράς με πλήρη τρένα και με μεμονωμένα βαγόνια¹⁷⁴, καθώς τις παρουσιάζει στη διαδικτυακή ιστοσελίδα της ως χωριστές υπηρεσίες¹⁷⁵. Άλλωστε, το γεγονός ότι οι δύο υπηρεσίες είναι ξεχωριστές εν προκειμένω δύναται να αποδειχθεί και μέσω της ίδιας της παρουσίας στην αγορά επιχειρήσεων όπως η καταγγέλλουσα RCLG, η οποία ειδικεύεται στην παροχή της δεσμευμένης υπηρεσίας (μεταφορά σε πλήρη τρένα)¹⁷⁶. Συναφώς, σημειώνεται ότι για την εκτίμηση εάν δύο υπηρεσίες είναι ξεχωριστές το κρίσιμο ερώτημα είναι όχι εάν οι πελάτες επιθυμούν τη λήψη της μίας υπηρεσίας χωρίς την άλλη, αλλά εάν επιθυμούν τη λήψη των δύο υπηρεσιών κατ' ανάγκη από τον ίδιο πάροχο¹⁷⁷, τα δε περί του αντιθέτου προβαλλόμενα πιθανολογούνται αβάσιμα. Επισημαίνεται, ακόμη, ότι ο ισχυρισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι η δεσμευμένη παροχή των δύο υπηρεσιών συνιστά εμπορική συνήθεια πιθανολογείται επίσης αβάσιμος. Τούτο επειδή δεν μπορεί να γίνεται λόγος για εμπορική συνήθεια σε μια αγορά στην οποία η καταγγελλόμενη μέχρι πρότινος διατηρούσε (νόμιμο) μονοπώλιο και σήμερα εξακολουθεί να έχει εξαιρετικά υψηλό μερίδιο αγοράς¹⁷⁸. Σε κάθε περίπτωση, ο συγκεκριμένος ισχυρισμός πιθανολογείται αλυσιτελής, δεδομένου ότι, κατά πάγια νομολογία¹⁷⁹, η αλληλένδετη πώληση δύο προϊόντων (ή υπηρεσιών), ακόμη και εάν είναι σύμφωνη προς τις εμπορικές συνήθειες, μπορεί να συνιστά κατάχρηση, εκτός εάν δικαιολογείται αντικειμενικά, διότι η απαρίθμηση επιμέρους πρακτικών καταχρηστικής

¹⁷³ Βλ. σελ. 3 και Σχετικό 1 του με α.π. 12718/03.04.2020 πρόσθετου σημειώματος παροχής στοιχείων της RCLG.

¹⁷⁴ Πρβλ. ΓενΔΕΕ, T-201/04, *Microsoft I*, σκ. 930 (όπου συνεκτιμήθηκε το γεγονός ότι η ελεγχόμενη επιχείρηση είχε προβεί σε ενέργειες εμπορικής προώθησης του δεσμευμένου προϊόντος ξεχωριστά).

¹⁷⁵ Ως «[Μεταφορά Μεμονωμένων Φορτίων](#)» και «[Μεταφορά με Πλήρη Τρένα](#)».

¹⁷⁶ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 51, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία. Όπως έχει αναφερθεί, στις υπό απελευθέρωση σιδηροδρομικές αγορές οι νεοεισερχόμενοι πάροχοι εκ των πραγμάτων αδυνατούν να παράσχουν με τρόπο ολοκληρωμένο και αυτόνομο υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με συρμούς μεμονωμένων βαγονιών. Βλ. ενδεικτικά την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί της υπόθεσης M.5855 (*DB/ARRIVA*), όπου αναφέρεται ότι η εταιρεία Arriva παρείχε αυτόνομα μόνο υπηρεσίες block train, ενώ παρείχε υπηρεσίες single-wagon train αποκλειστικά σε συνεργασία με την εταιρεία Deutsche Bahn.

¹⁷⁷ Βλ. ΓενΔΕΕ, T-201/04, *Microsoft I*, σκ. 921-922, και Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 51, όπου αναφέρεται ότι δύο προϊόντα είναι χωριστά αν σημαντικός αριθμός πελατών θα αγόραζε το δεσμευόν προϊόν χωρίς το δεσμευμένο από τον ίδιο προμηθευτή, γεγονός που θα επέτρεπε την αυτόνομη παραγωγή καθενός από τα δύο προϊόντα.

¹⁷⁸ Βλ. ΓενΔΕΕ, T-201/04, *Microsoft I*, σκ. 940, και την υπ' αρ. 551/VII/2012 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 89. Η εμπορική συνήθεια μπορεί, δηλαδή, να έχει απλώς εδραιωθεί από την ίδια τη δεσπύζουσα επιχείρηση: βλ. και V. Korah, «*The Paucity of Economic Analysis in the EEC Decisions on Competition – Tetra Pak II*» σε *Current Legal Problems*, Vol. 46 (1993), σελ. 150.

¹⁷⁹ Βλ. ΔΕΕ, C-333/94 P, *Tetra Pak II*, σκ. 37.

εκμετάλλευσης στο άρθρο 102 ΣΛΕΕ (και, αντίστοιχα, στο άρθρο 2 του ν. 3959/2011) είναι ενδεικτική¹⁸⁰.

97. Προς περαιτέρω υποστήριξη της επιχειρηματολογίας της υπέρ του επικαλούμενου ενιαίου χαρακτήρα της μεταφοράς πλήρων συρμών και μεμονωμένων βαγονιών, η καταγγελλόμενη προβάλλει ότι η ανάληψη μόνο της μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών είναι οικονομικά ασύμφορη, λόγω της έλλειψης σταθερής δυνατότητας μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών (έλλειψη χωρητικότητας δικτύου) και του κόστους σταλιών από την αναμονή των βαγονιών μέχρι την εξεύρεση κατάλληλης αμαξοστοιχίας¹⁸¹. Στο πλαίσιο αυτό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιπλέον παραπέμπει στο από 05.02.2020 έγγραφο αίτημά της προς τον ΟΣΕ για τη χορήγηση και τρίτου νυχτερινού διαδρόμου κυκλοφορίας εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, επιπλέον των δύο διαδρόμων τους οποίους ήδη διαθέτει, στη διαδρομή Θριάσιο – Εμπορικός Σταθμός Θεσσαλονίκης και αντίστροφα, αναφέροντας ότι μέχρι στιγμής δεν έχει λάβει επίσημη απάντηση από τον ΟΣΕ¹⁸². Εντούτοις, και οι συγκεκριμένοι ισχυρισμοί της καταγγελλόμενης πιθανολογούνται αβάσιμοι. Αναφορικά με την επικαλούμενη έλλειψη χωρητικότητας του δικτύου, σημειώνεται ότι, όπως ο ΟΣΕ ανέφερε εγγράφως στην Αρχή στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης, «δεν έχει προκύψει μέχρι στιγμής θέμα έλλειψης χωρητικότητας και κατ'επέκταση άρνησης ικανοποίησης αιτήματος των δύο ΣΕ. Ως εκ τούτου όλα τα αιτήματα δρομολόγησης τακτικών ή *ad hoc* αμαξοστοιχιών διεκπεραιώθηκαν επιτυχώς»¹⁸³. Η ύπαρξη χωρητικότητας στο δίκτυο φέρεται ότι επιβεβαιώνεται και στην πρόσφατη, υπ' αρ. 707/2020 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με την έγκριση γνωστοποίησης απόκτησης κοινού ελέγχου επί της εταιρείας PEARL, όπου επισημαίνεται ότι «*παραμένει διαθέσιμη χωρητικότητα, όσον αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή, για να δραστηριοποιηθούν και άλλοι πάροχοι υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς*»¹⁸⁴. Το δε από 05.02.2020 έγγραφο αίτημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ πιθανολογείται ότι παρουσιάζει μειωμένη αποδεικτική σημασία στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, δεδομένου ότι αφενός υποβλήθηκε σε χρόνο μεταγενέστερο της λήψης γνώσης της εν θέματι καταγγελίας¹⁸⁵ της RCLG από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (και άρα όχι σε «ανύποπτο» χρόνο), αφετέρου η τυχόν (μέχρι στιγμής) παράλειψη *επίσημης* σχετικής απάντησης από τον ΟΣΕ δεν αποδεικνύει αυτομάτως έλλειψη χωρητικότητας του δικτύου. Συνεπώς, φαίνεται ότι επί του παρόντος δεν υφίσταται πρόβλημα χωρητικότητας στο δίκτυο. Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και εάν θεωρηθεί ότι υφίσταται τέτοιο πρόβλημα, το ίδιο ακριβώς πρόβλημα θα αντιμετώπιζε και η καταγγέλλουσα, όπως άλλωστε παραδέχεται

¹⁸⁰ Βλ. J. Faull και A. Nikpay (eds.), *The EU Law of Competition*, 3rd Edition 2014 (Oxford University Press), παρ. 4.476.

¹⁸¹ Βλ. σελ. 17 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και σελ. 4 των με α.π. 043/09.06.2020 εγγραφών απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε διευκρινιστικές ερωτήσεις της ΠΑΣ.

¹⁸² Βλ. Συνημμένο 5 των με α.π. 043/09.06.2020 εγγραφών απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁸³ Βλ. το με α.π. 045/16.06.2020 απαντητικό έγγραφο της ΟΣΕ ΑΕ προς τη ΠΑΣ.

¹⁸⁴ Βλ. παρ. 150 της υπ' αρ. 707/2020 Απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

¹⁸⁵ Επιπλέον, το εν λόγω αίτημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για δέσμευση τακτικού σιδηροδρομικού διαδρόμου φέρεται ότι υποβλήθηκε εκπρόθεσμα κατά τα προβλεπόμενα στη Δήλωση Δικτύου 2020 του ΟΣΕ (βλ. Κεφάλαιο 4 – Κατανομή Χωρητικότητας, παρ. 4.3 – Απαιτήσεις δρομολογίων και διαδικασίες κατανομής), όπου ορίζεται σχετικά ότι: «*Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων πρέπει να παραλαμβάνονται το νωρίτερο 12 μήνες πριν και το αργότερο 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων έτους 2020, δηλαδή μέχρι τις 15.04.2019*».

και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ¹⁸⁶. Περαιτέρω, ειδικότερα σε σχέση με το κόστος αναμονής μεμονωμένων βαγονιών μέχρι την εύρεση κατάλληλης αμαξοστοιχίας για τη μεταφορά τους στους τελικούς προορισμούς, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υποστηρίζει ότι δεν εξασφαλίζει τακτικά τρένα σε όλο το δίκτυο τα οποία θα μπορούσαν να εξυπηρετούν και τα βαγόνια αυτά (κατά τους ισχυρισμούς της, ελλείπει χωρητικότητα του δικτύου), αλλά διαθέτει συγκεκριμένα δρομολόγια, χαραγμένα από τον ΟΣΕ, τα οποία αξιοποιεί ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες και δυνατότητές της, ότι υφίσταται αδυναμία πρόβλεψης ως προς το πότε θα υπάρξει επαρκής χωρητικότητα για την προώθηση κάθε μεμονωμένου βαγονιού στον τελικό προορισμό του και ότι το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι ο χρόνος παραμονής των βαγονιών του Balkan Project (ως βαγονιών ξένου δικτύου) στο εθνικό δίκτυο βαρύνεται με τέλη χρήσης RIV, καθιστά την ανάληψη της μεταφοράς των μεμονωμένων βαγονιών οικονομικά ασύμφορη¹⁸⁷. Οι ανωτέρω ισχυρισμοί επίσης πιθανολογούνται αβάσιμοι, πρωτίστως διότι, κατά τα αναφερόμενα από τον ΟΣΕ¹⁸⁸: α) ο προγραμματισμός και η χάραξη των δρομολογίων βασίζεται σε χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών και ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής, ούτε έχει λόγο παρέμβασης στη σύνθεση των αμαξοστοιχιών εφόσον οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τηρούν την «περιβάλλουσα» που θέτει το δρομολόγιο το οποίο τους έχει χορηγηθεί (δεν έχουν, δηλαδή, υπερβάλλον βάρος), ούτε έχει δικαίωμα να υποδείξει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τα φορτία τα οποία θα εντάξουν στις αμαξοστοιχίες τους, β) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά κανόνα δρομολογεί ημερησίως δύο ζεύγη αμαξοστοιχιών στον άξονα Θεσσαλονίκη – Αθήνα, και γ) σε ό,τι αφορά την παραμονή φορταμαξών στα συγκροτήματα της περιοχής Θεσσαλονίκης (Διαλογή και Εμπορικός), οι φορτάμαξες παραμένουν σε αναμονή κατά μέσο όρο περίπου για 24 ώρες, ενώ σε σπάνιες περιπτώσεις έως 48 ώρες, όποτε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για δικούς της λόγους (συμπλήρωση φορτίου) το επιβάλλει. Κατά συνέπεια, ενόψει της πιθανολογούμενης επαρκούς χωρητικότητας του δικτύου, της πιθανολογούμενης εξασφάλισης ικανού αριθμού τακτικών δρομολογίων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (στον άξονα Θεσσαλονίκη – Αθήνα) και του πιθανολογούμενου μικρού χρόνου παραμονής των μεμονωμένων βαγονιών στους σταθμούς της Θεσσαλονίκης, φέρεται ότι το κόστος της μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών δεν είναι τέτοιο ώστε να καθιστά τη σχετική υπηρεσία οικονομικά ασύμφορη ή, πολύ περισσότερο, εμπορικά μη αυτοτελή.

98. Τρίτον, εν προκειμένω φέρεται να συντρέχει και η προϋπόθεση του «εξαναγκασμού» του πελάτη (coercion), με την έννοια ότι η καταγγελλόμενη, μέσω της άρνησής της να συνάψει σύμβαση με την καταγγέλλουσα για την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο του Balkan Project, αρνείται να παράσχει στους πελάτες της τη δεσμεύουσα υπηρεσία (ήτοι τη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης προς τους τελικούς προορισμούς εντός του εθνικού δικτύου) χωρίς τη δεσμευμένη υπηρεσία (ήτοι τη μεταφορά φορτίων σε πλήρη συρμό από το συνοριακό σταθμό Γευγελής μέχρι το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης). Συνεπώς, τα περί του αντιθέτου υποστηριζόμενα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ¹⁸⁹ πιθανολογούνται αβάσιμα. Εξάλλου, κατά τη νομολογία¹⁹⁰, για την πλήρωση της εν θέματι προϋπόθεσης δεν απαιτείται ο κατά κυριολεξία

¹⁸⁶ Βλ. σελ. 4 των με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφων απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁸⁷ Βλ. σελ. 1-2 των με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφων απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁸⁸ Βλ. το με α.π. 045/16.06.2020 απαντητικό έγγραφο της ΟΣΕ ΑΕ προς τη ΡΑΣ.

¹⁸⁹ Βλ. σελ. 16 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁹⁰ Βλ. ΓενΔΕΕ, Τ-201/04, *Microsoft I*, σκ. 971.

«εξανγκασμός» των πελατών να λάβουν τη δεσμεύουσα υπηρεσία (ή προϊόν) μαζί με τη δεσμευμένη, αλλά αρκεί η παροχή αντικινήτρου για τη λήψη της δεσμευμένης υπηρεσίας (ή προϊόντος) από έναν εναλλακτικό πάροχο.

99. Τέταρτον, πιθανολογείται ότι η καταγγελλόμενη συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενδέχεται να οδηγήσει σε αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό βάσει των συνθηκών της παρούσας υπόθεσης, και ιδίως ενόψει¹⁹¹: α) της εξαιρετικά ισχυρής θέσης την οποία φέρεται ότι έχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων εν γένει (και, συνεπώς, τόσο στη *δεσμεύουσα* υποαγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με μεμονωμένα βαγόνια, όσο και στη *δεσμευμένη* υποαγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με πλήρη τρένα), β) τις συνθήκες οι οποίες φέρεται ότι γενικά επικρατούν στην εν λόγω αγορά, και ιδίως τα προαναφερθέντα εμπόδια εισόδου νέων και επέκτασης υφιστάμενων ανταγωνιστών¹⁹², γ) της θέσης των ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη σημασία αυτών για τη διατήρηση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, και ειδικότερα το γεγονός ότι η καταγγέλλουσα αποτελεί επί του παρόντος το μοναδικό ενεργό ανταγωνιστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων εν γένει, με σαφώς μικρότερο μεταφορικό έργο, περιορισμένο δίκτυο δρομολογίων και περιορισμένο τροχαίο υλικό, και δ) το γεγονός ότι η δυνατότητα ανάληψης και από άλλους παρόχους, πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της εμπορευματικής μεταφοράς με πλήρη συρμό στη διαδρομή Γευγελή – Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (και αντίστροφα), στο πλαίσιο του Balkan Project, πρακτικά εξαρτάται από τη δυνατότητα σύναψης σύμβασης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παράδοση-παραλαβή των σχετικών συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης. Υπό αυτά τα δεδομένα, η καταγγελλόμενη συμπεριφορά πιθανολογείται ότι έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τη θωράκιση της δεσπόζουσας θέσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς εν γένει, μέσω του αντιανταγωνιστικού αποκλεισμού υφιστάμενων ή δυνητικών ανταγωνιστών. Ειδικότερα, η συγκεκριμένη συμπεριφορά φέρεται ότι κατατείνει στη διατήρηση της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης μέσω περιορισμού του αποτελεσματικού ανταγωνισμού κατά πρώτο λόγο στη δεσμευμένη αγορά (σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων με πλήρη τρένα), η οποία και εκτιμάται ως η πλέον εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό από νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως η καταγγέλλουσα, και, εμμέσως, και στη δεσμεύουσα αγορά (μεταφορά εμπορευμάτων με μεμονωμένα βαγόνια). Η εν λόγω συμπεριφορά πιθανολογείται ότι δεν ανταποκρίνεται σε συνθήκες αξιοκρατικού ανταγωνισμού, καθώς φαίνεται να συνεπάγεται τη διατήρηση ενός σημαντικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για την καταγγελλόμενη, ενισχύοντας την οικονομική εξάρτηση των πελατών της από την ίδια, ανεξαρτήτως των τιμών ή της ποιότητας των παρεχόμενων από τη RCLG ανταγωνιστικών υπηρεσιών. Παράλληλα, η συμπεριφορά αυτή φέρεται να ενισχύει τα ήδη υφιστάμενα εμπόδια εισόδου ή επέκτασης στην ελληνική αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων εν γένει.
100. Συναφώς, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβάλλει ότι η συμπεριφορά της δεν περιορίζει τη δραστηριοποίηση της καταγγέλλουσας στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, διότι υφίστανται επαρκείς

¹⁹¹ Ως προς τους παράγοντες οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση πιθανότητας αντιανταγωνιστικού αποκλεισμού βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 20.

¹⁹² Βλ. ανωτέρω παρ. 79.

εναλλακτικές επιλογές. Ειδικότερα, κατά τους ισχυρισμούς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ¹⁹³, η RCLG έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει τα φορτία των μεμονωμένων βαγονιών οδικώς (μέσω φορτηγών) στους τελικούς τους αποδέκτες ανά την Ελλάδα, όπως ήδη πράττει ως προς πολλά εξ αυτών. Ωστόσο, η εν λόγω εναλλακτική επιλογή δεν φαίνεται να είναι αρκούντως ρεαλιστική και αποτελεσματική, πρωτίστως διότι η οδική μεταφορά συχνά παρίσταται τεχνικά αδύνατη, καθώς πολλά μεταφερόμενα αγαθά (π.χ. υγρά καύσιμα, μεταλλουργικά προϊόντα) απαιτούν τοποθέτηση σε ειδικές φορτάμαξες και τήρηση συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας. Εξάλλου, η σιδηροδρομική μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών προς τους τελικούς προορισμούς από την ίδια την καταγγέλλουσα, μέσω του εθνικού δικτύου, δεν φέρεται να είναι οικονομικά βιώσιμη, δεδομένου ότι η τελευταία δεν διαθέτει επαρκές δίκτυο τακτικών δρομολογίων και ικανό μεταφορικό όγκο¹⁹⁴. Επιπρόσθετα, ο ισχυρισμός της καταγγελλόμενης ότι «υπάρχει υπερεπάρκεια τροχαίου υλικού προς εκμίσθωση»¹⁹⁵ δεν επιβεβαιώνεται από τα σχετικά στοιχεία τα οποία προσκομίστηκαν από τη ΓΑΙΑΟΣΕ στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης¹⁹⁶. Όπως επεσήμανε η ΓΑΙΑΟΣΕ, με βάση τα τρέχοντα αιτήματα για μίσθωση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού «η διαθεσιμότητα κινητήριου τροχαίου υλικού δεν επαρκεί για να καλύψει τη ζήτηση» ή, με άλλα λόγια, «η ζήτηση για κινητήριες μονάδες και δη για ηλεκτράμαξες είναι μεγαλύτερη της διαθεσιμότητας»¹⁹⁷. Επίσης, κατά τα αναφερόμενα από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, για τις διαθέσιμες μονάδες τροχαίου υλικού απαιτούνται εργασίες επισκευής/ συντήρησης, ώστε αυτές «να επανέλθουν στη δέουσα λειτουργική κατάσταση»¹⁹⁸. Σημειώνεται, δε, ότι για τη συντριπτική πλειονότητα των εν λόγω μονάδων τροχαίου υλικού ο απαιτούμενος χρόνος επισκευής υπολογίζεται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ (ενδεικτικά) σε 10-18 μήνες, ενώ επίσης εκτιμάται ότι η επισκευή πολλών εξ αυτών ενδέχεται να μην είναι δυνατή¹⁹⁹. Υπό τα δεδομένα αυτά, φέρεται ότι η καταγγέλλουσα βρίσκεται αντιμέτωπη με έλλειψη διαθέσιμου προς μίσθωση τροχαίου υλικού. Αντιθέτως, η καταγγελλόμενη δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει αντίστοιχο πρόβλημα, δεδομένου ότι έχει υπογράψει από το 2016 πολυετή σύμβαση με τη ΓΑΙΑΟΣΕ για τη μίσθωση πολύ μεγάλου αριθμού μονάδων σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, σύμβαση η οποία άλλωστε έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διενεργηθείσα αποκρατικοποίησή της, όπως η ίδια η καταγγελλόμενη επισημαίνει²⁰⁰.

101. Τέλος, και ενόψει όλων των ανωτέρω, η επίμαχη συμπεριφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν φαίνεται να μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά. Πέραν, δε, των ισχυρισμών ότι η ανάληψη μόνο της μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης προς τους τελικούς προορισμούς είναι οικονομικά ασύμφορη (οι οποίοι πιθανολογούνται αβάσιμοι, κατά τα προεκτεθέντα), η καταγγελλόμενη δεν προβάλλει συγκεκριμένες βελτιώσεις αποτελεσματικότητας οι οποίες θα ήταν ικανές να αντισταθμίσουν τις πιθανολογούμενες

¹⁹³ Βλ. σελ. 17-18 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁹⁴ Συναφώς βλ. και τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας στις σελ. 3, 7 και 8 του με α.π. 12718/03.04.2020 πρόσθετο σημειώματος παροχής στοιχείων.

¹⁹⁵ Βλ. ιδίως σελ. 3 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹⁹⁶ Βλ. τα με α.π. 63447/06.04.2020 και 040/25.05.2020 απαντητικά έγγραφα της ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ.

¹⁹⁷ Βλ. το με α.π. 63447/06.04.2020 απαντητικό έγγραφο της ΓΑΙΑΟΣΕ.

¹⁹⁸ Ό.π.

¹⁹⁹ Βλ. το με α.π. 040/25.05.2020 απαντητικό έγγραφο της ΓΑΙΑΟΣΕ.

²⁰⁰ Βλ. σελ. 6 του με α.π. 043/09.06.2020 σημειώματος παροχής εξηγήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό εκ της συμπεριφοράς της. Σε κάθε περίπτωση, μια συμπεριφορά αποκλεισμού η οποία διατηρεί ή ενισχύει μια οιονεί μονοπωλιακή θέση στην αγορά δεν μπορεί καταρχήν να δικαιολογηθεί βάσει βελτιώσεων αποτελεσματικότητας²⁰¹.

102. Με βάση τα ανωτέρω, πιθανολογείται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δια της άρνησής της να συνάψει με την καταγγέλλουσα σύμβαση για την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο του Balkan Project, προέβη σε δέσμευση των υπηρεσιών της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε πλήρη συρμό και σε μεμονωμένα βαγόνια, κατά παράβαση των άρθρων 2 του ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ.

γ. Διακριτική και υπερβολική τιμολόγηση

103. Η εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών από μια δεσπόζουσα επιχείρηση έναντι των εμπορικών της εταιρών, με αποτέλεσμα αυτοί να περιέρχονται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, συνιστά μορφή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και εμπίπτει στον βασικό απαγορευτικό κανόνα των άρθρων 2 του ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ²⁰². Η συναλλακτική συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης δεν επιτρέπεται να νοθεύει τον ανταγωνισμό στην αγορά προηγούμενου ή επόμενου σταδίου, δηλαδή τον ανταγωνισμό μεταξύ των προμηθευτών ή μεταξύ των πελατών της: οι αντισυμβαλλόμενοι της εν λόγω επιχείρησης δεν πρέπει ούτε να ευνοούνται, ούτε να περιέρχονται σε μειονεκτική θέση στο πλαίσιο του μεταξύ τους ανταγωνισμού²⁰³. Η καταχρηστική συμπεριφορά δεν είναι απαραίτητο να έχει συνέπειες για την ανταγωνιστική θέση της ίδιας της δεσπόζουσας επιχείρησης, ήτοι εντός της αγοράς όπου αυτή δραστηριοποιείται και σε σχέση με τυχόν δικούς της ανταγωνιστές²⁰⁴.
104. Στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται να διαπιστωθεί ότι η επίμαχη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης όχι μόνο εισάγει δυσμενείς διακρίσεις αλλά, επιπλέον, τείνει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, βλάπτοντας την ανταγωνιστική θέση ορισμένων εμπορικών της εταιρών σε σχέση με άλλους. Μόνο, δηλαδή, εφόσον η συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης τείνει, λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων της εκάστοτε υπόθεσης, να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των εμπορικών της εταιρών μπορεί να θεωρηθεί καταχρηστική η δυσμενής διάκριση. Στο πλαίσιο αυτό, μεταξύ των περιστάσεων οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται ιδίως η δεσπόζουσα θέση της ελεγχόμενης επιχείρησης, η διαπραγματευτική ισχύς όσον αφορά την τιμολογιακή της πολιτική, οι όροι και λεπτομέρειες χρέωσης των τιμών, η διάρκεια ισχύος και το ύψος τους, καθώς και η ενδεχόμενη ύπαρξη στρατηγικής η οποία αποβλέπει στον εκτοπισμό από την αγορά του επόμενου σταδίου ενός εκ των εμπορικών της εταιρών, ο οποίος είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικός όσο και οι ανταγωνιστές του. Εντούτοις, δεν απαιτείται επιπλέον να

²⁰¹ Βλ. Κατευθύνσεις της Επιτροπής, παρ. 30 *in fine*.

²⁰² Βλ. ειδικότερα, άρθρο 2 παρ. 2 υποπερ. γ' ν. 3959/2011 και άρθρο 102 εδάφιο 2 υποπερ. γ' ΣΛΕΕ.

²⁰³ Βλ. ΔΕΕ, C-95/04 P, *British Airways κατά Επιτροπής*, Απόφαση της 15.03.2007, σκ. 143.

²⁰⁴ Βλ. ΔΕΕ, C-525/16, *ΜΕΟ*, Απόφαση της 13.07.2016, σκ. 24.

αποδειχθεί πραγματική και ποσοτικοποιήσιμη επιδείνωση της ανταγωνιστικής θέσης των μεμονωμένων εμπορικών εταιρών²⁰⁵.

105. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως έχει ήδη εκτεθεί, πιθανολογείται ότι η πρώην ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κατέχει δεσπόζουσα (και συγκεκριμένα μονοπωλιακή) θέση στην ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, δεδομένου ότι επί του παρόντος δεν δραστηριοποιείται άλλη επιχείρηση στην εν λόγω αγορά. Ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, η ΕΕΣΣΤΥ έχει συνάψει συμβάσεις συντήρησης με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις RCLG και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού νοείται ως αγορά προηγούμενου σταδίου σε σχέση με την αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, στην οποία δραστηριοποιούνται οι RCLG και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επομένως, μεταξύ της ΕΕΣΣΤΥ, αφενός, και των RCLG και ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μέχρι το χρονικό σημείο της συγχώνευσης της ΕΕΣΣΤΥ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δι' απορρόφησης), αφετέρου, υφίσταται σχέση προμηθευτή-πελατών.
106. Περαιτέρω, εν προκειμένω φέρεται ότι υφίστανται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις ως προς αντίστοιχους όρους μεταξύ των συμβάσεων συντήρησης τις οποίες έχει συνάψει η ΕΕΣΣΤΥ με τη RCLG, αφενός, και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αφετέρου, οι οποίες συνοψίζονται ως ακολούθως: α) στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG, οι χρεώσεις για τις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης ως προς τις μηχανές [.....] προσδιορίζονται μέσω μαθηματικών τύπων με βάση τη διαβαθμισμένη ελάχιστη μηνιαία χιλιομετρική διάνυση (για τη μηχανή [.....]) ή ωριαία λειτουργία (για τις μηχανές [.....]), και επιπρόσθετα λαμβάνεται υπόψη ένα ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης. Αντίθετα, στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι χρεώσεις για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών για αντίστοιχους κινητήρες καθορίζονται με αναφορά σε σταθερή μοναδιαία χρέωση ανά διανυθέν χιλιόμετρο ή ώρα λειτουργίας και είναι διαφορετικού ύψους, ενώ στην πράξη δεν υπολογίζεται ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης εις βάρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ· β) στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG, ορισμένες υπηρεσίες εξαιρούνται από την κατηγορία της «προληπτικής» συντήρησης και, συνεπώς, από τις αντίστοιχες χρεώσεις, με αποτέλεσμα να υπάγονται στην κατηγορία της «συμπληρωματικής» συντήρησης και, συνεπώς, σε διαφορετικές (υψηλότερες) χρεώσεις. Αντίθετα, στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι αντίστοιχες υπηρεσίες εντάσσονται στην κατηγορία της «βασικής» συντήρησης (η οποία αντιστοιχεί στην «προληπτική» συντήρηση στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης RCLG)· γ) δυνάμει της Σύμβασης Συντήρησης RCLG, η ανίχνευση ή η διάγνωση βλαβών οι οποίες εντοπίζονται κατά τις εργασίες προληπτικής συντήρησης εντάσσεται στις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης μόνο αν η αποκατάσταση των βλαβών αυτών απαιτεί τεχνική εργασία μέχρι και μίας ώρας, ενώ, αντίθετα, αν η εν λόγω αποκατάσταση απαιτεί τεχνική εργασία άνω της μίας ώρας, η ανίχνευση ή η διάγνωση των σχετικών βλαβών εξαιρείται από τις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης, με αποτέλεσμα να τιμολογείται ως εργασία συμπληρωματικής συντήρησης. Ωστόσο, στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν υφίσταται αντίστοιχη διάκριση.

²⁰⁵ Βλ. ΔΕΕ, C-525/16, ΜΕΟ, σκ. 25-31, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

107. Κατά την εκτίμηση της Αρχής, οι ως άνω διαφοροποιήσεις πιθανολογείται ότι ισοδυναμούν με εφαρμογή διακριτικής τιμολογιακής πολιτικής εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ), κατά κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της, η οποία ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την περιέλευση της RCLG σε μειονεκτική θέση έναντι της ανταγωνιστριάς της, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα:
108. Καταρχάς, προσήκει η παρατήρηση ότι η ΕΕΣΣΤΥ φέρεται να μην έχει ακολουθήσει κάποια συγκεκριμένη, γενικής εφαρμογής τιμολογιακή πολιτική ως προς τις επιμέρους συμβάσεις συντήρησης με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις-πελάτες της²⁰⁶. Ειδικότερα, δεν προκύπτει η εφαρμογή ενός γενικού και αφηρημένου μαθηματικού τύπου (φόρμουλας), κοινού για τον υπολογισμό των χρεώσεων προληπτικής (ή βασικής) συντήρησης ως προς τις εταιρείες RCLG και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπλέον, ούτε η πρόβλεψη ελάχιστου μηνιαίου τιμήματος συντήρησης, ούτε ο τρόπος υπολογισμού του ύψους του εν λόγω τιμήματος φαίνεται να εντάσσεται σε κάποιο εκ των προτέρων καθορισμένο πλαίσιο τιμολόγησης. Ως εκ τούτου, οι χρεώσεις συντήρησης με τις οποίες επιβαρύνονται οι δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο πλαίσιο της παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών, σε σχέση με αντίστοιχο τροχαίο υλικό, φέρεται ότι προσδιορίζονται με ουσιωδώς διαφοροποιημένο τρόπο. Παράλληλα, από την αντιπαραβολή των εν θέματι δύο συμβάσεων συντήρησης προκύπτουν δομικές διαφορές ως προς την κατηγοριοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, και, κατ' επέκταση, ως προς το ύψος των σχετικών χρεώσεων, δεδομένου ότι το αντικείμενο των υπηρεσιών της «προληπτικής» συντήρησης δυνάμει της Σύμβασης Συντήρησης RCLG φαίνεται ότι δεν συμπίπτει με το αντικείμενο των υπηρεσιών της (φερόμενης ως αντίστοιχης) «βασικής» συντήρησης κατά τα οριζόμενα στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ενόψει των ανωτέρω, πιθανολογείται ότι η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) έχει εφαρμόσει άνισους όρους επί ισοδύναμων παροχών υπηρεσιών συντήρησης.
109. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ως απορροφήσασα την ΕΕΣΣΤΥ) υποστηρίζει ότι στην υπό κρίση περίπτωση υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο εταιρειών, οι οποίες δικαιολογούν τη διαφορετική αντιμετώπιση, ώστε τελικά εφαρμόζονται ίσοι όροι για ισοδύναμες παροχές. Τέτοιες διαφορές, κατά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είναι η διαφορά στη χρήση του τροχαίου υλικού, η διαφορά στην κατάσταση του τροχαίου υλικού και η διαφορά στη χρήση των υπηρεσιών συντήρησης λόγω μεγέθους στόλου²⁰⁷. Ειδικότερα, όπως προβάλλει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι μονάδες τροχαίου υλικού της RCLG προορίζονται καταρχήν για διάλυση μικρών αποστάσεων και λειτουργία επί μακρό χρονικό διάστημα σε ακινησία (ρελαντί), ενώ το τροχαίο υλικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ διανύει υπερ-πολλαπλάσιες αποστάσεις χωρίς να έχει αξιόλογη λειτουργία σε

²⁰⁶ Η πιθανολογούμενη ανυπαρξία ενός προκαθορισμένου συστήματος τιμολόγησης επιβεβαιώνεται και από το με α.π. 7238/16.02.2018 απαντητικό έγγραφο της ΕΕΣΣΤΥ προς τη ΡΑΣ, όπου η δεύτερη καταγγελλόμενη είχε αναφέρει σχετικά ότι «δεν υπάρχει σταθερός τρόπος κοστολόγησης με την έννοια του τιμοκαταλόγου. Και τούτο διότι ο τρόπος κοστολόγησης είναι συνισταμένη διαφόρων μεταβλητών, όπως το εργατικό κόστος, το κόστος προμήθειας ανταλλακτικών, η κατάσταση τροχαίου υλικού (π.χ. παλαιότητα), το είδος βλάβης (τακτική, διορθωτική ένεκα ατυχήματος κ.λπ.), ο τρόπος χρήσης τροχαίου υλικού (είδος και μέγεθος μεταφορικού έργου κ.λπ.), το είδος, το επίπεδο και το τμήμα του δικτύου κ.λπ. Καθίσταται έτσι σαφές ότι η «αγορά» της συντήρησης του τροχαίου υλικού είναι δυναμική και μεταβάλλεται ανάλογα με τους εμφανιζόμενους συμμετέχοντες σε αυτήν αλλά και άλλους παράγοντες. Έτσι, η τιμολογιακή μας πολιτική δεν μπορεί να είναι μονοσήμαντη και εξαρτάται από τους παραπάνω αναφερόμενους παράγοντες (τουλάχιστον)».

²⁰⁷ Βλ. σελ. 24 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ακινησία (ρελαντί). Σχετικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζεται ότι η λειτουργία στο ρελαντί επιφέρει ίση ή και μεγαλύτερη φθορά στον κινητήρα με τη λειτουργία ίσης ώρας εν κινήσει. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για τη Σύμβαση Συντήρησης RCLG επελέγη ως μονάδα μέτρησης για την προληπτική συντήρηση η ώρα λειτουργίας του κινητήρα, ενώ στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ η μονάδα μέτρησης είναι αποκλειστικά αυτή της χιλιομετρικής διάνυσης για όλα τα είδη μονάδων τροχαίου υλικού²⁰⁸. Προκειμένου να πραγματοποιούνται οι αναγκαίες συντηρήσεις (τις οποίες προβλέπει ο κατασκευαστής σε βήματα χιλιομέτρων) στους ντιζελοκινητήρες της καταγγέλλουσας, γίνεται αναγωγή των ωρών λειτουργίας σε πλασματικά χιλιόμετρα, με βάση το πραγματικό έργο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στο πλαίσιο αυτό, όπως αναφέρει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως αναλογία ωρών προς χιλιόμετρα λήφθηκε η πραγματική αναλογία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανά τύπο τροχαίου υλικού, με στρογγυλοποίηση προς τα κάτω²⁰⁹. Εντούτοις, ο συγκεκριμένος τρόπος υπολογισμού ο οποίος εφαρμόζεται στην περίπτωση της καταγγέλλουσας (και όχι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) πιθανολογείται αυθαίρετος, καθώς η επιλογή της αναγωγής των ωρών λειτουργίας σε πλασματικά «διανυθέντα» χιλιόμετρα με αναφορά στο πραγματικό μεταφορικό έργο μιας άλλης σιδηροδρομικής επιχείρησης, και συγκεκριμένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν φαίνεται να τεκμηριώνεται ούτε με οικονομικούς, ούτε με τεχνικούς όρους. Επιπλέον, δεν φαίνεται να προκύπτουν τα κριτήρια με βάση τα οποία το μεταφορικό έργο μιας αντισυμβαλλόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης χαρακτηρίζεται ως μικρό ή όχι, προκειμένου να υπαχθεί στη συγκεκριμένη μεθοδολογία κοστολόγησης.

110. Περαιτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρει ότι οι μονάδες σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού των δύο εταιρειών διαφέρουν επιπλέον α) ως προς τον αριθμό ([.....] για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και [...] για την RCLG), και β) ως προς την κατάστασή τους, διότι το τροχαίο υλικό της RCLG είχε υποστεί εκτεταμένη συντήρηση ενόψει της εκμίσθωσής του στην καταγγέλλουσα (σε αντίθεση με το τροχαίο υλικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ), την οποία είχε πραγματοποιήσει η ίδια η ΕΕΣΣΤΥ, με κόστος της εκμισθώτριας (ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ), με αποτέλεσμα να απαιτούν λιγότερη συμπληρωματική συντήρηση σε σχέση με τις αντίστοιχες μονάδες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ²¹⁰. Ωστόσο, αμφότερες οι εν λόγω διαφορές δεν φαίνονται ικανές να δικαιολογήσουν τις διαφοροποιήσεις μεταξύ των εν θέματι δύο συμβάσεων συντήρησης. Αφενός, ο πολύ μεγάλος αριθμός μονάδων τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μπορούσε μεν να δικαιολογήσει τη χορήγηση εκπτώσεων ή, εν πάση περιπτώσει, χαμηλότερων τιμών στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε σύγκριση με την καταγγέλλουσα, ωστόσο δεν φαίνεται να συνιστά εύλογη οικονομική εξήγηση για την ύπαρξη διαφορετικών μεθόδων υπολογισμού, σε συνδυασμό με την επιβάρυνση της καταγγέλλουσας με ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης και τις διαφορές σε σχέση με την κατηγοριοποίηση εργασιών ως υπηρεσίες προληπτικής (ή βασικής) συντήρησης. Αφετέρου, το γεγονός ότι οι μονάδες τροχαίου υλικού της καταγγέλλουσας ενδεχομένως απαιτούν λιγότερη *συμπληρωματική* συντήρηση σε σύγκριση με τις αντίστοιχες μονάδες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μπορούσε μεν να δικαιολογήσει την εφαρμογή χαμηλότερων χρεώσεων για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη κατηγορία υπηρεσιών συντήρησης, ωστόσο δεν φαίνεται ότι δικαιολογεί ούτε την εφαρμογή αυξημένων χρεώσεων *προληπτικής* συντήρησης σε βάρος της RCLG, ούτε την

²⁰⁸ Βλ. σελ. 28 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²⁰⁹ Βλ. σελ. 31 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²¹⁰ Βλ. σελ. 28 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

εξαίρεση εργασιών από την κατηγορία της προληπτικής συντήρησης και την υπαγωγή αυτών στην κατηγορία της συμπληρωματικής.

111. Αναφορικά με το προβλεπόμενο στη Σύμβαση Συντήρησης RCLG ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζεται ότι το εν λόγω τίμημα δεν προστίθεται στις χρεώσεις συντήρησης, αλλά συμψηφίζεται με αυτές, καθώς και ότι το τίμημα αυτό αντιστοιχεί στις ελάχιστες υποχρεωτικές υπηρεσίες συντήρησης ανά τύπο οχήματος για τη διετή διάρκεια της σύμβασης, και, ως εκ τούτου, η RCLG θα όφειλε ούτως ή άλλως να το καταβάλει στην ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ), ώστε να διατηρεί το τροχαίο υλικό της τα αναγκαία πιστοποιητικά συντήρησης²¹¹. Οι συγκεκριμένοι ισχυρισμοί πιθανολογούνται αβάσιμοι πρωτίστως διότι, από τους μαθηματικούς τύπους βάσει των οποίων υπολογίζονται οι χρεώσεις συντήρησης στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης RCLG φαίνεται να προκύπτει ότι το ύψος του εν λόγω ελάχιστου τιμήματος προστίθεται («+N», όπου N, το ελάχιστο μηνιαίο τίμημα) σε κάθε περίπτωση στο εκάστοτε ποσό της χρέωσης και δεν συμψηφίζεται με αυτό. Επιπλέον, ο ισχυρισμός ότι το εν λόγω τίμημα αντιστοιχεί στις ελάχιστες υποχρεωτικές υπηρεσίες συντήρησης φαίνεται να προβάλλεται με τρόπο αόριστο και δεν τεκμηριώνεται επαρκώς με βάση κοστολογικές εκτιμήσεις.
112. Ως προς την εξαίρεση, από το αντικείμενο της προληπτικής συντήρησης, ορισμένων τύπων συντηρήσεων βάσει της Σύμβασης Συντήρησης RCLG, οι σχετικοί ισχυρισμοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ²¹² αναφέρονται σε ορισμένους μόνο εκ των εξαιρούμενων τύπων συντηρήσεων και, συνεπώς, δεν φαίνεται να δικαιολογούν σε επαρκή βαθμό τη σχετική διαφοροποίηση μεταξύ των υπό κρίση συμβάσεων συντήρησης. Ως προς την εξαίρεση, από το αντικείμενο της προληπτικής συντήρησης, της ανίχνευσης ή διάγνωσης βλαβών οι οποίες εντοπίζονται κατά τις εργασίες προληπτικής συντήρησης αν η αποκατάσταση των βλαβών αυτών απαιτεί τεχνική εργασία άνω της μίας ώρας, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υποστηρίζει ότι η ένταξη της εν λόγω ρήτρας υπαγορεύθηκε αφενός μεν από την αναγκαιότητα εκτέλεσης πολύ λιγότερων εργασιών συμπληρωματικής συντήρησης στο τροχαίο υλικό της καταγγέλλουσας (λόγω της προγενέστερης διενέργειας εκτεταμένης συντήρησης σε αυτό), αφετέρου δε εκ του γεγονότος ότι, σε αντίθεση με τη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης RCLG επιβάλλεται η αποκλειστική απασχόληση του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ με το υπό συντήρηση όχημα της RCLG λόγω του περιορισμένου στόλου οχημάτων της²¹³. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, το γεγονός ότι οι μονάδες τροχαίου υλικού της RCLG ενδεχομένως απαιτούν λιγότερες εργασίες συμπληρωματικής συντήρησης σε σύγκριση με τις αντίστοιχες μονάδες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν φαίνεται να δικαιολογεί οικονομικά την εξαίρεση εργασιών από την προληπτική συντήρηση και την υπαγωγή αυτών στη συμπληρωματική συντήρηση. Εξάλλου, το ποσοτικό κριτήριο της υπέρβασης της μίας ώρας, πέραν του ότι δεν τεκμηριώνεται οικονομικά ως επιλογή, φέρεται να μη σχετίζεται με τη γενική μεθοδολογία κατηγοριοποίησης των παρεχόμενων εργασιών συντήρησης ανάλογα με το είδος τους και, συνεπώς, πιθανολογείται αυθαίρετο.

²¹¹ Βλ. σελ. 29-30 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και σελ. 7 των με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφων απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²¹² Βλ. σελ. 39-40 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²¹³ Βλ. σελ. 40-41 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και σελ. 9 των με α.π. 043/09.06.2020 έγγραφων απαντήσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ο δε ισχυρισμός περί ανάγκης αποκλειστικής ενασχόλησης του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ με τα υπό συντήρηση οχήματα της RCLG πιθανολογείται αναπόδεικτος και ατεκμηρίωτος.

113. Τέλος, και αντίθετα με τα προβαλλόμενα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εν προκειμένω φέρεται ότι η πιθανολογούμενη πολιτική διακριτικής τιμολόγησης συνεπάγεται αντιανταγωνιστική βλάβη σε βάρος της καταγγέλλουσας. Ειδικότερα, πιθανολογείται ότι η συγκεκριμένη πολιτική ενδέχεται να οδηγήσει στην περιέλευση της εταιρείας RCLG σε μειονεκτική θέση έναντι της ανταγωνίστριας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενόψει των συνθηκών της παρούσας υπόθεσης και ιδίως: α) της φερόμενης μονοπωλιακής θέσης της ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) στην ελληνική αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και της παρουσίας σημαντικών εμποδίων εισόδου στην εν λόγω αγορά²¹⁴, β) της πιθανολογούμενης έλλειψης διαπραγματευτικής ισχύος της εταιρείας RCLG έναντι της ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) σε ό,τι αφορά την τιμολογιακή της πολιτική, λαμβανομένου υπόψη ότι η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) είναι ο μοναδικός φορέας παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην ελληνική αγορά, ότι η σύναψη σύμβασης συντήρησης τροχαίου υλικού αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τη δραστηριοποίηση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στο εθνικό δίκτυο και ότι η RCLG διαθέτει πολύ περιορισμένο αριθμό μονάδων τροχαίου υλικού προς συντήρηση, και γ) της φύσης και της έκτασης των διαφοροποιήσεων μεταξύ των συμβάσεων συντήρησης των εταιρειών RCLG και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι οποίες φέρεται ότι δεν δικαιολογούνται αντικειμενικά. Ως εκ τούτου, πιθανολογείται ότι η τιμολογιακή συμπεριφορά της ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) τείνει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού σε αγορά επόμενου σταδίου, ήτοι στην αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Εξάλλου, οι ισχυρισμοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι η ΕΕΣΣΤΥ περιήλθε στον έλεγχο της κατόπιν της διαπραγμάτευσης και σύναψης των υπό κρίση συμβάσεων και συνεπώς η τελευταία δεν είχε λόγο να ενισχύσει τη θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά ούτε και θα είχε όφελος από μια τέτοια στρατηγική²¹⁵ αξιολογούνται ως μη κρίσιμοι, διότι, όπως έχει εκτεθεί, αφενός η έννοια της κατάχρησης είναι αντικειμενική²¹⁶ και δεν εξαρτάται από υποκειμενικά κίνητρα, αφετέρου η διακριτική συμπεριφορά δεν είναι απαραίτητο να επηρεάζει τη θέση της ίδιας της δεσπόζουσας επιχείρησης η οποία την εφαρμόζει²¹⁷.
114. Ενόψει όλων των ανωτέρω, πιθανολογείται ότι η ΕΕΣΣΤΥ (νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ) προέβη σε πρακτική διακριτικής τιμολογιακής μεταχείρισης, κατά παράβαση των άρθρων 2 του ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ.

VII. ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

115. Με έγγραφό της, την 01.10.2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε ενώπιον της Αρχής έγγραφη πρόταση δεσμεύσεων (βλ. το με α.π. 13911/01.10.2020 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εφεξής «πρόταση δεσμεύσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011. Η πρόταση αυτή υποβλήθηκε εντός της ταχθείσας από την Πρόεδρο της ΡΑΣ προθεσμίας, όπως αυτή

²¹⁴ Βλ. ανωτέρω παρ. 82.

²¹⁵ Βλ. σελ. 26-27 του με α.π. 034/10.02.2020 εγγράφου απόψεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²¹⁶ Βλ. ΔΕΕ, 85/76, *Hoffmann-La Roche*, σκ. 91.

²¹⁷ Βλ. ΔΕΕ, C-525/16, *ΜΕΟ*, σκ. 24.

είχε διαδοχικά παραταθεί με νεότερες πράξεις του ίδιου οργάνου (βλ. τις με α.π. 13745/09.09.2020, 13835/21.09.2020 και 13865/24.09.2020 Αποφάσεις της Προέδρου της ΡΑΣ), κατόπιν αντίστοιχων αιτημάτων της καταγγελλόμενης επιχείρησης. Ως εκ τούτου, η πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων υποβλήθηκε εμπρόθεσμα και, κατά τούτο, κρίνεται παραδεκτή.

116. Οι προτεινόμενες από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύσεις κινούνται σε διττή κατεύθυνση και αφορούν τα ακόλουθα. Αφενός, την παράδοση-παραλαβή συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και την περαιτέρω μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών από την ίδια σε τελικούς προορισμούς εντός του εθνικού δικτύου, όπως ο Σταθμός Θριασίου ή άλλοι ενδιάμεσοι προορισμοί του άξονα Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης – Θριάσιο (π.χ. Κατερίνη, Λάρισα, Παλαιοφάρσαλος, Οινόη, Ρουφ), με βάση ειδικότερους όρους. Αφετέρου, την τιμολόγηση της βασικής και συμπληρωματικής συντήρησης τροχαίου υλικού, προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (συμπεριλαμβανομένης της καταγγέλλουσας) κατά τρόπο ενιαίο και διαφανή, και χωρίς διακρίσεις, στη βάση σχετικού κοστολογικού μοντέλου το οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα θέσει με κατάλληλη τεκμηρίωση στην Αρχή, προς περαιτέρω έλεγχο.
117. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ίδιο έγγραφο, μαζί με την πρόταση δεσμεύσεων, κατέστησε σαφές ότι δεν αποδέχθηκε και δεν συνομολόγησε τις αποδιδόμενες σε αυτήν βάσει της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας παραβάσεις, ενώ δηλώνει ότι πρότεινε τις υπό αξιολόγηση δεσμεύσεις «[...] με βάση τους κανόνες της καλής πίστης και με προφανή σκοπό να συνδράμει την Αρχή»²¹⁸. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επισήμανε ότι σκοπός των δεσμεύσεων είναι η ολοκλήρωση της υπόθεσης, χωρίς διάγνωση παράβασης, είτε του ν. 3959/2011 είτε των ν. 3891/2010 ή 4408/2016, σχετικά με την κρινόμενη καταγγελία, οπότε εφόσον αυτές γίνουν αποδεκτές θα «[...] παρέλκει η εξέταση των λοιπών νομίμων βάσεων της ως άνω καταγγελίας»²¹⁹.
118. Συναφώς, μετά τη διαβίβαση της ως άνω πρότασης δεσμεύσεων στην καταγγέλλουσα (βλ. το με α.π. 13923/01.10.2020 έγγραφο της ΡΑΣ), η τελευταία κατέθεσε ενώπιον της Αρχής υπόμνημα επί της εν λόγω υποβληθείσας πρότασης (βλ. το με α.π. 12/05.10.2020 υπόμνημα της RCLG ενώπιον της ΡΑΣ). Με το υπόμνημά της αυτό, η RCLG κατέθεσε σειρά επιστημονικών προτάσεων προς την Αρχή, ζητώντας τη συμπλήρωση και αναδιαμόρφωση ορισμένων από τις προτεινόμενες δεσμεύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα απευθύνθηκε προς τη ΡΑΣ, επαναλαμβάνοντας ότι έχει «[...] ειλικρινή διάθεση να συνδράμει το έργο της Αρχής [...] και θεωρώντας ότι μέσω των δεσμεύσεων -εφόσον είναι προσηκόντως διατυπωμένες- θα επιτευχθεί σε συντομότερο χρόνο το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών [...]»²²⁰.
119. Στη συνέχεια, στη βάση των προτεινόμενων αυτών δεσμεύσεων, εκδόθηκε νέα Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης (βλ. τη με α.π. 13939/05.10.2020 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης) και κλήθηκαν τα μέρη σε νέα συνεδρίαση ενώπιον της Ολομέλειας της Αρχής. Κατά τη συζήτηση

²¹⁸ Βλ. σελ. 2 του με α.π. 13911/01.10.2020 εγγράφου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²¹⁹ Βλ. σελ. 2 του με α.π. 13911/01.10.2020 εγγράφου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

²²⁰ Βλ. σελ. 18 του με α.π. 12/05.10.2020 υπομνήματος της RCLG ενώπιον της ΡΑΣ.

που ακολούθησε ενώπιον της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρουσίασε τις προτάσεις και θέσεις της, συνεκτιμώντας το υπόμνημα της RCLG, το οποίο είχε στο μεταξύ υποβληθεί και τεθεί υπόψη της. Στη συνεδρίαση αυτή, η Αρχή εξέφρασε τους προβληματισμούς της ως προς ορισμένες επιμέρους διατυπώσεις στις προτεινόμενες δεσμεύσεις. Οι προβληματισμοί αυτοί αφορούσαν σχεδόν αποκλειστικά στην πρώτη δέσμευση, σχετικά με την παροχή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπηρεσιών σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης με μεμονωμένα βαγόνια προς τελικούς προορισμούς εντός του εθνικού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό, η Πρόεδρος της ΡΑΣ κάλεσε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποβάλει σχετικές διευκρινίσεις ή/ και να καταθέσει αναθεωρημένες τις σχετικές δεσμεύσεις, ώστε αυτές να είναι πλέον σαφείς, πλήρεις και αποτελεσματικές. Πράγματι, σε συνέχεια των ως άνω παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν στη συνεδρίαση της Ολομέλειας από τη ΡΑΣ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επανήλθε, στην ίδια συνεδρίαση, αναπτύσσοντας διευκρινιστικές απαντήσεις. Επιπλέον, πρότεινε ορισμένες επιμέρους αναδιατυπώσεις στην πρόταση δεσμεύσεων την οποία υπέβαλε. Ως εκ τούτου, το τελικό υποβληθέν κείμενο της πρότασης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για ανάληψη δεσμεύσεων διαμορφώθηκε ως ακολούθως:

«1. Δεσμεύεται ότι θα συνάπτει εφεξής συμφωνίες παράδοσης – παραλαβής με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορταμαξών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης (ΣΔΘ) προς το Θριάσιο ή άλλους ενδιάμεσους προορισμούς του άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο (π.χ. Κατερίνη, Λάρισα, Παλαιοφάρσαλος, Οινόη, Ρουφ), υπό τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α. Θα παρέχεται εφεξής κατά προτεραιότητα ως προς την ακόλουθη, υπό β, υπηρεσία η δυνατότητα μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών και άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο πλαίσιο των τακτικών δρομολογίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο (και αντίστροφα), καθώς και σε έναν τουλάχιστον ενδιάμεσο προορισμό είτε της Οινόης είτε της Λάρισας, σε κάθε δε λοιπούς ενδιάμεσους σταθμούς, εφόσον ο συρμός έχει μεταφορά βαγονιών και για τον συγκεκριμένο/ους ενδιάμεσο/ους προορισμό/ούς, με απόλυτη χρονική προτεραιότητα, η οποία θα καθορίζεται με βάση το χρόνο παραλαβής του αιτήματος μεταφοράς. Η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

β. Θα παρέχεται εφεξής η δυνατότητα νέας υπηρεσίας η οποία θα εκτελείται με δρομολόγιο, σε προσδιορισμένες ημεροχρονολογίες κάθε ημερολογιακού μήνα και, πάντως, ένα τουλάχιστο δρομολόγιο ανά δεκαήμερο, για τη μεταφορά εμπορευμάτων στον άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο καθώς και στους ενδιάμεσους σταθμούς (και αντίστροφα), με απόλυτη χρονική προτεραιότητα με βάση το χρόνο παραλαβής του αιτήματος μεταφοράς. Στο πλαίσιο του ειδικού αυτού δρομολογίου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διασφαλίζει την κατά το δυνατό μεταφορά και άλλων τυχόν εμπορευμάτων, η μεταφορά των οποίων εκκρεμεί κατά τη σύνθεση του δρομολογίου από την ίδια ή τρίτον στον αυτό άξονα. Η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται υπό τον όρο ο ΟΣΕ δεν θα αρνείται την κάθε φορά αιτούμενη από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρητικότητα και ότι δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών

και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

γ. Για την παροχή των ως άνω υπηρεσιών, θα προηγηθεί προγραμματισμός, ο οποίος θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ειδοποιείται έγκαιρα και σε κάθε περίπτωση το αργότερο τέσσερις (4) ημέρες πριν από την επιθυμητή ημερομηνία μεταφοράς από την ενδιαφερόμενη επιχείρηση. Η παραγγελιοληψία (ειδοποίηση) θα πραγματοποιείται με την αποστολή ηλεκτρονικού μηνύματος στην ηλεκτρονική διεύθυνση wagonrequests@trainose.gr της Εμπορικής Διεύθυνσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ii. Η σχετική ειδοποίηση θα περιλαμβάνει πάντως τα ακόλουθα στοιχεία: αριθμός βαγονιών, εκτιμώμενο μέγιστο βάρος φορτίου, προορισμός, φύση μεταφερόμενων φορτίων (επικίνδυνα ή μη).

iii. Αιτήματα για μεταφορά βαγονιών πέραν του γνωστοποιηθέντος κατά τα ανωτέρω προγράμματος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προγραμματισμού ικανοποιούνται κατόπιν συνεννόησης, ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μόνον εφόσον υπάρξει σχετική ειδοποίηση τουλάχιστον προ 24 ωρών και δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

iv. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ενημερώνει την ενδιαφερόμενη επιχείρηση για το πρόγραμμα και τις λεπτομέρειες (όπως η ημέρα και η ώρα αναχώρησης του συρμού) των υπηρεσιών που θα παρέχει στο πλαίσιο του προγραμματισμού αυτού.

v. Για μεταφορά προς ενδιάμεσους προορισμούς, η ενδιαφερόμενη επιχείρηση θα υποβάλει διακριτό αίτημα προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η τελευταία, σε συνεργασία με το Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, θα ενημερώνει την ενδιαφερόμενη επιχείρηση για το χρόνο και τις λοιπές προϋποθέσεις εξυπηρέτησης. Σε κάθε περίπτωση, θα καταβάλλεται προσπάθεια για την ταχύτερη μεταφορά των φορτίων, με βάση τη μεταφορική ικανότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις δυνατότητες του ΟΣΕ.

δ. Η επιχείρηση που παραδίδει τις φορτάμαξες στο ΣΔΘ επιβαρύνεται με τέλη φύλαξης μέχρι το χρονικό σημείο της παράδοσης – παραλαβής από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η ίδια επιχείρηση επιβαρύνεται συνολικά και με τα τέλη RIV, πλην των τελών που αφορούν αφενός στο χρονικό διάστημα από την παραλαβή της φορτάμαξας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ΣΔΘ που δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από 24 ώρες από τον σχηματισμό του συρμού στον ΣΔΘ μέχρι την παράδοση στο προορισμό του και αφετέρου από την εκ νέου παράδοση της φορτάμαξας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Θριάσιο και μέχρι την επιστροφή αυτής στο ΣΔΘ και την παράδοσή της στην αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση.

ε. Με στόχο τη διευκόλυνση των ως άνω υπηρεσιών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διαμορφώσει σχέδιο πρότυπης σύμβασης μεταφοράς καθώς και σχέδιο τεχνικής συμφωνίας παράδοσης –

παραλαβής. Τα σχέδια αυτά θα τεθούν προς έλεγχο από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Τα σχέδια αυτά των συμβάσεων θα υπογράφονται από τα μέρη και θα περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Το ελάχιστο τιμολογητέο βάρος (για τους συρμούς του ειδικού δρομολογίου της περίπτωσης 1.β. ανωτέρω) είναι 750 τόνοι με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, και θα γίνεται επιμερισμός της τιμολόγησης αυτής ανά πελάτη (εάν εξυπηρετούνται περισσότεροι του ενός).

ii. Η τιμολόγηση για τα υφιστάμενα τακτικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (περίπτωση 1.α. ανωτέρω), θα γίνεται με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, όπως εκάστοτε ισχύει, συνεκτιμώντας και τον υφιστάμενο τιμοκατάλογο υπηρεσιών στο πλαίσιο του Balkan Project. Για το σκοπό αυτό είναι δυνατό να υποβάλλεται σχετική τεκμηρίωση προς την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Αρχή διατηρεί τη δυνατότητα να ελέγχει τη δραστηριότητα αυτή στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της.

iii. Τις ισχύουσες διατάξεις εθνικού ή ενωσιακού ή διεθνούς δικαίου και συμβάσεων (ιδιαίτερα τις αποφάσεις και κανονισμούς του Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, τα τεχνικά φυλλάδια της UIC, όπως αυτά ισχύουν, ή τις διατάξεις της Γενικής Σύμβασης Χρήσης των Αμαξιών - GCU), οι οποίες πρέπει να τηρούνται στο πλαίσιο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

iv. Τους αναγκαίους όρους για την ολοκλήρωση από την ενδιαφερόμενη επιχείρηση πριν την παράδοση των φορταμαξιών στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κάθε προβλεπόμενης διοικητικής διαδικασίας, ιδίως δε των προβλέψεων του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα.

v. Το μηχανισμό παράδοσης και παραλαβής των βαγονιών καθώς και της κατανομής της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων επιχειρήσεων και των τελών RIV, καθώς και τις προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης για την κάθε πλευρά.

vi. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατηρεί πάντως το δικαίωμα απαλλαγής από την υποχρέωση παροχής των ως άνω υπηρεσιών σε περίπτωση που είτε η αντισυμβαλλόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση εκτελεί τακτικά δρομολόγια στον άξονα ΣΔΘ – Θριάσιο, είτε συντρέχουν στο πρόσωπο αυτής καταστάσεις που επάγονται τη διακοπή της δραστηριοποίησής της, όπως σε περιπτώσεις πτώχευσης, λύσης και εκκαθάρισης, αφαίρεσης της διοικητικής άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης κ.λπ., είτε δεν χορηγήσει προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ εγγυητική επιστολή Τραπεζής ίση τουλάχιστον με την μηνιαία προϋπολογιζόμενη αξία της μεταφοράς φορταμαξιών. Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση που το χρεωστικό υπόλοιπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης υπερβαίνει την αξία αυτής της εγγυητικής επιστολής, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατηρεί το δικαίωμα να διακόψει την παροχή των ως άνω υπηρεσιών, έως ότου η σιδηροδρομική επιχείρηση να προβεί στην εξόφληση του υπολοίπου που θα δημιουργηθεί από την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

2. Δεσμεύεται ότι θα υποβάλει στην Αρχή κοστολογικό μοντέλο για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού, εντός ενός (1) μήνα, υπό τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α. Η μέθοδος τιμολόγησης βασικής και συμπληρωματικής συντήρησης θα είναι ίδια προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

β. Η μέθοδος τιμολόγησης θα αφορά σε κάθε τύπο (κινούμενου ή κινητηρίου) τροχαίου υλικού το οποίο εξυπηρετεί εμπορευματικές μεταφορές και κυκλοφορεί στο εθνικό δίκτυο σήμερα. Για κάθε νέο τύπο τροχαίου υλικού που εισάγεται στο εθνικό δίκτυο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επικαιροποιεί και συμπληρώνει τη μέθοδο τιμολόγησης.

γ. Η μέθοδος τιμολόγησης ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της. Η Αρχή διατηρεί το δικαίωμα ελέγχου με τη συνδρομή εξωτερικού συμβούλου ή ορκωτού ελεγκτή. Σε περίπτωση που ο έλεγχος δεν έχει ολοκληρωθεί εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή της μεθόδου στην Αρχή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να προβεί στην προσωρινή εφαρμογή της, υπό την αίρεση αναδρομικής εφαρμογής της οριστικής μεθόδου μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου.

δ. Η μέθοδος τιμολόγησης θα βασίζεται στις ακόλουθες παραδοχές και παραμέτρους:

i. Βασική παραδοχή αποτελεί η κοστοστρέφεια και η απαγόρευση παροχής των σχετικών υπηρεσιών κάτω του κόστους.

ii. Ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, καθώς και ανά βαθμίδα και είδος συντήρησης.

iii. Κόστος συντήρησης με βάση τον εκτιμώμενο απαιτούμενο χρόνο συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης, με βάση τα αντίστοιχα Τεχνικά Εγχειρίδια του Κατασκευαστή.

iv. Τεχνικές ειδικότητες του προσωπικού της, ανά είδος συντήρησης, ανά τύπο τροχαίου υλικού και βαθμίδα συντήρησης, καθώς και ανά είδος υπηρεσίας.

v. Χρέωση εργατοώρας ανά ειδικότητα πραγματικά απασχολούμενου τεχνικού προσωπικού.

vi. Κόστος αναλωσίμων και ανταλλακτικών, το οποίο θα τεκμηριώνεται με αναλυτική έκθεση. Λοιπά κόστη που επωμίζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως τα κόστη εγκαταστάσεων συντήρησης και τα ανάλογα διοικητικά κόστη.

vii. Περιθώριο εύλογου κέρδους, το οποίο τεκμηριώνεται με βάση τις απαιτήσεις του άρ. 3 περ. 17 του ν. 4408/2016, όπως ισχύει.

ε. Στο πλαίσιο ενίσχυσης της διαφάνειας και για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της Αρχής, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται να συνεχίσει να αναρτά αναλυτικό τιμοκατάλογο σε διακριτό τμήμα στον ιστότοπο της επιχείρησης. Κάθε επικαιροποίηση του τιμοκαταλόγου κοινοποιείται στην Αρχή και δημοσιεύεται στον ανωτέρω ιστότοπο.

στ. Με στόχο τη διευκόλυνση των ως άνω υπηρεσιών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διαμορφώσει σχέδιο πρότυπης σύμβασης παροχής υπηρεσιών συντήρησης. Το σχέδιο αυτό θα τεθεί προς έγκριση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Το σχέδιο αυτό σύμβασης θα υπογράφεται από τα μέρη και θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Αναλυτική Διαδικασία Παροχής Υπηρεσιών Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, για ζητήματα όπως η υποβολή αιτήματος παροχής υπηρεσιών συντήρησης, η ισότιμη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και στις υπηρεσίες, η διαδικασία συντονισμού, κριτήρια προτεραιότητας, όροι και προϋποθέσεις για την άρνηση πρόσβασης κ.λπ.

ii. Κοινή αναλυτική περιγραφή-ορισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης καθώς και των επιπλέον ή συνοδών υπηρεσιών (π.χ. στάθμευση/σταθλισμός, φύλαξη, καθαριότητα) σε τακτική ή έκτακτη βάση. Η περιγραφή των υπηρεσιών συντήρησης θα τεκμηριώνεται και βασίζεται και στα αντίστοιχα Τεχνικά Εγχειρίδια Κατασκευαστή.

iii. Εκτιμώμενο/Απαιτούμενο χρόνο συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης.

iv. Μηχανισμός κατανομής της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων επιχειρήσεων καθώς και τις προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης για την κάθε πλευρά.

v. Χορήγηση εγγυητικής επιστολής για την κάλυψη εργασιών βασικής συντήρησης μίας (1) τουλάχιστον μηνιαίας περιόδου.

ζ. Η μέθοδος τιμολόγησης θα ισχύσει αναδρομικά από 01.01.2020, οπότε θα πρέπει να γίνουν οι σχετικοί αντιλογισμοί και να κοινοποιηθούν στην αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση.

η. Προσωρινά και μέχρι την εφαρμογή του νέου μοντέλου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εξακολουθήσει την παροχή των σχετικών υπηρεσιών, υπό τους όρους που και σήμερα οι υπηρεσίες αυτές πράγματι παρέχονται, με την επιφύλαξη του ανωτέρω όρου 2.γ.

θ. Για τυχόν οικονομικές εκκρεμότητες ως προς το χρονικό διάστημα μέχρι τις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται να διεξαγάγει καλόπιστες διαπραγματεύσεις με την αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση, για την εξεύρεση φιλικής λύσης. Η τυχόν αποτυχία επίτευξης φιλικού διακανονισμού, δεν μεταβάλλει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών συντήρησης και δεν αποτελεί λόγο αναστολής ή διακοπής αυτών.

ι. Συμβάσεις συντήρησης που έχουν λήξει εξακολουθούν να εκτελούνται και ο τρόπος τιμολόγησης αυτών θα αντικατασταθεί αναδρομικά από 01.01.2020 από το νέο μοντέλο τιμολόγησης, ευθύς μόλις τούτο ισχύσει».

120. Περαιτέρω, κατά την ίδια ως άνω συνεδρίαση, διευκρινίστηκε ότι η διάρκεια των προτεινόμενων προς ανάληψη δεσμεύσεων είναι τριετής, ενώ οι δεσμεύσεις αυτές θα είναι υποχρεωτικές για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και θα υπόκεινται στον διαρκή έλεγχο και, κατ' επέκταση, στη δυνατότητα (υπό όρους) αναθεώρησής τους από τη ΡΑΣ. Εξάλλου, τυχόν παράβαση των δεσμεύσεων αυτών, εφόσον γίνουν δεκτές από την Ολομέλεια της Αρχής, συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων σε βάρος της καταγγελλόμενης επιχείρησης, μετά από τήρηση σχετικής διαδικασίας ενώπιον της ΡΑΣ.
121. Η ως άνω πρόταση δεσμεύσεων, όπως αυτές οριστικά διαμορφώθηκαν κατά την ακρόαση ενώπιον της Ολομέλειας της ΡΑΣ, τέθηκε προς αξιολόγηση κατά τη διάσκεψη της Ολομέλειας της Αρχής, η οποία ακολούθησε στις 12.10.2020.

VIII. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

122. Όπως ήδη αναφέρθηκε, το γενικό πλαίσιο ανάληψης δεσμεύσεων τίθεται σε εθνικό επίπεδο στο άρθρο 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και αφορά, υπό προϋποθέσεις, σε κάθε περίπτωση εφαρμογής των κανόνων οι οποίοι διατυπώνονται στα άρθρα 1 και 2 του ν. 3959/2011 και, αντίστοιχα, στα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ. Συναφώς, κατά πάγια εθνική και ενωσιακή νομολογία, οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών της ΕΕ -καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή- διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους προς αξιολόγηση των δεσμεύσεων οι οποίες υποβάλλονται ενώπιόν τους²²¹. Έτσι, και η ΡΑΣ δεν υποχρεούται καταρχήν σε αποδοχή των δεσμεύσεων τις οποίες προτείνουν οι επιχειρήσεις ενώπιόν της. Ωστόσο, υποχρεούται να αξιολογεί τέτοιες προτάσεις και να προβαίνει στην αποδοχή τους μόνον όταν κρίνει ότι αυτό αρμόζει ενόψει όλων των περιστάσεων της υπό κρίση υπόθεσης και υπό το φως της αρχής της αναλογικότητας²²².
123. Εξάλλου, η ΡΑΣ διαθέτει συναφώς και την αρμοδιότητα να αξιολογεί προτάσεις που υποβάλλονται ενώπιόν της από ελεγχόμενες επιχειρήσεις υπό τη μορφή «μέτρων αποκατάστασης» στο πλαίσιο του άρθρου 32 παρ. 7 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει. Υπό αντίστοιχες, δηλαδή προϋποθέσεις, και χωρίς να αποτυπωθεί οποιαδήποτε οριστική κρίση επί της εξεταζόμενης καταγγελίας ούτε να διαπιστωθεί οποιαδήποτε παράβαση, η Αρχή διατηρεί τη δυνατότητα, εφόσον κρίνει πλήρη και επαρκή την πρόταση μέτρων από την ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, να αποδεχθεί την πρόταση αυτή και να απέχει από την οριστική κρίση. Κατά την άσκηση της διακριτικής αυτής ευχέρειας, η Αρχή αξιολογεί

²²¹ Όπως προκύπτει από την ίδια τη γραμματική διατύπωση των άρθρων 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και 9 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003, οι αρχές ανταγωνισμού απολαμβάνουν ευρεία διακριτική ευχέρεια οσάκις αποφασίζουν να καταστήσουν υποχρεωτική μία πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων ή να την απορρίψουν. Βλ. και ΔΕΕ, C-441/07 P, *Επιτροπή κατά Alrosa*, Απόφαση της 29.10.2010, σκ. 94.

²²² Βλ. ΔΕΕ, C-441/07 P, *Επιτροπή κατά Alrosa*, σκ. 38-42.

αντίστοιχες προϋποθέσεις, προκειμένου να κρίνει κατά πόσον αποκαθίσταται, κατά τρόπο πλήρη και αποτελεσματικό, η λειτουργία του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά και προωθείται η ανάπτυξη του ανταγωνισμού.

124. Άλλωστε, η ως άνω διαδικασία, εφόσον καταλήξει στην αποδοχή της σχετικής πρότασης από την Αρχή, συνδράμει το έργο της, καθώς η Αρχή απέχει από την πλήρη και οριστική κρίση επί της υπόθεσης, ενώ δεν επιβάλλει καμία κύρωση, καθώς παρέλκει η περαιτέρω εξέταση της στοιχειοθέτησης τυχόν παραβάσεων. Συναφώς, κατά την άσκηση της διακριτικής αυτής ευχέρειας, η ΡΑΣ αξιολογεί τη συνδρομή των ακόλουθων, ιδίως, προϋποθέσεων: (α) να μην πρόκειται για περιπτώσεις σοβαρών παραβάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού (όπως π.χ. περιπτώσεις παράνομων συμπράξεων οι οποίες εξ αντικειμένου οδηγούν σε περιορισμό του ανταγωνισμού), και (β) να συντρέχουν λόγοι αποτελεσματικότητας, οι οποίοι δικαιολογούν τον σε αυτό το στάδιο τερματισμό της διαδικασίας και την αποχή της Αρχής από την έκδοση (οριστικής) απόφασης περί απαγόρευσης των υπό εξέταση πρακτικών. Πιο συγκεκριμένα, οι δεσμεύσεις απορρίπτονται εφόσον προτείνονται παρελκυστικά. Αποκλειστικός σκοπός είναι η πλήρης παύση της πιθανολογούμενης παράβασης, καθώς και η πλήρης αποκατάσταση του ανταγωνισμού²²³. Η παράβαση παύει κατά τρόπο πλήρη μόνον όταν αίρονται και δεν επαναλαμβάνονται, στο σύνολό τους και όχι επιλεκτικά, οι συμπεριφορές εκείνες οι οποίες στοιχειοθετούν την ίδια την παράβαση ή συνδέονται άρρηκτα με αυτήν. Επιπλέον, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις πρέπει να είναι σαφείς και ορισμένες, αλλά και ικανές και πρόσφορες να παύσουν τις πιθανολογούμενες παραβάσεις και να αποκαταστήσουν τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά, ενώ δεσμεύσεις υπό όρους δεν γίνονται αποδεκτές²²⁴. Οι δεσμεύσεις πρέπει να είναι δυνατό να υλοποιηθούν πλήρως, άμεσα ή εντός ευλόγου καθορισμένου χρόνου. Τέλος, η αξιολόγηση αλλά και η παρακολούθηση των προτεινόμενων μέτρων, εφόσον αυτά τελικά γίνουν αποδεκτά, πρέπει να είναι ευχερής, διευκολύνοντας την Αρχή στο έργο της²²⁵.
125. Εν προκειμένω, κατά την ομόφωνη κρίση των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι προτεινόμενες από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύσεις, όπως αυτές τελικώς διαμορφώθηκαν και διευκρινίστηκαν και κατά τη συνεδρίαση της 12.10.2020 ενώπιον της Ολομέλειας της Αρχής, μπορούν να γίνουν αποδεκτές, για τους ακόλουθους λόγους:
126. Με την πρώτη δέσμευση, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβαίνει στην ανάληψη μιας σαφούς δέσμης υποχρεώσεων αναφορικά με την παροχή της υπηρεσίας σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται τόσο η καταγγέλλουσα, όσο και άλλες αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Βασική πτυχή της συγκεκριμένης δέσμευσης αποτελεί το γεγονός ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποδέχεται το άνοιγμα της πιθανολογούμενης ως «δεσμεύουσας» αγοράς, δηλαδή της υποαγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε συρμούς μεμονωμένων βαγονιών, σε ό,τι αφορά το δρομολόγιο από το Σταθμό Διαλογής της Θεσσαλονίκης προς εγχώριους τελικούς προορισμούς και, συγκεκριμένα, στο πλέον κρίσιμο τμήμα του εθνικού σιδηροδρομικού

²²³ Βλ., μεταξύ άλλων, Faull & Nikray, όπ.π., παρ. 2.118, 2.121.

²²⁴ Βλ. Faull & Nikray, όπ.π., παρ. 2.132.

²²⁵ Πρβλ. Βλ. την υπ' αρ. 538/VII/2012 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 69β.

δικτύου, δηλαδή στον άξονα Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης – Θριάσιο. Στο ίδιο πλαίσιο, θα εξυπηρετούνται και άλλοι ενδιάμεσοι σταθμοί, όπως αυτοί σε σημαντικές πόλεις και εμπορευματικές συγκεντρώσεις, και ιδίως η Κατερίνη, η Λάρισα, ο Παλαιοφάρσαλος (Θεσσαλία), η Οινόη, καθώς και το Ρουφ, εντός του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας. Η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται κατά τρόπο διττό, προκειμένου να διασφαλίζεται το αδιάλειπτο της παροχής και η σταθερή εξυπηρέτηση της ζήτησης, η οποία μπορεί να είναι και αυξανόμενη. Αναλυτικότερα:

127. Αφενός, και κατά προτεραιότητα, η υπηρεσία αυτή θα λαμβάνει τη μορφή μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών, σε τακτικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (single-wagon trains). Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα προσφέρει την υπηρεσία μεταφοράς μεμονωμένων φορταμαξών, σε συγκεκριμένο πλαίσιο: η υπηρεσία θα παρέχεται διαρκώς, θα αφορά δηλαδή σε κάθε τακτικό δρομολόγιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο συγκεκριμένο άξονα, και στις δύο κατευθύνσεις. Εκτός από τους τελικούς προορισμούς, θα εξυπηρετείται σταθερά τουλάχιστον ένας επιπλέον ενδιάμεσος προορισμός, είτε της Οινόης είτε της Λάρισας, όπου παρατηρείται σταθερά αυξημένη ζήτηση. Η εξυπηρέτηση και άλλων προορισμών εντάσσεται και αυτή στο πλαίσιο υποχρεώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την πλήρη άρση της πιθανολογούμενης παράβασης. Έτσι, η μεταφορά φορταμαξών σε άλλους προορισμούς θα εξαρτάται από το χρόνο παραλαβής του ειδικού αιτήματος και θα συναρτάται με το κατά πόσον ο συρμός έχει μεταφορά βαγονιών και για τον συγκεκριμένο (ή συγκεκριμένους) προορισμό (ή πλείονες προορισμούς). Σκοπός είναι η ταχύτερη εξυπηρέτηση των φορτίων τόσο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες θα κάνουν χρήση της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Αυτονόητη προϋπόθεση αλλά και δέσμευση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελεί η παροχή της υπηρεσίας υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος συρμού), καθώς κάθε κανόνας ή, εν γένει, προδιαγραφή ασφαλείας πρέπει να τηρείται σε όλες τις περιστάσεις.
128. Αφετέρου, για λόγους διασφάλισης ότι η μεταφορά αυτή εν τέλει θα πραγματοποιείται σε σταθερή βάση, ακόμα και αν τα τακτικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή άλλες συνθήκες δεν το επιτρέπουν, η δεσμευόμενη επιχείρηση αναλαμβάνει επιπλέον την παροχή νέας υπηρεσίας, με εμπορευματικό δρομολόγιο σε προσδιορισμένες ημεροχρονολογίες κάθε ημερολογιακού μήνα. Το δρομολόγιο αυτό θα είναι τουλάχιστον ένα κάθε δέκα ημέρες, αποτελώντας έτσι την ελάχιστη βάση παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Το ειδικό αυτό δρομολόγιο αφορά, με αντίστοιχες προϋποθέσεις, στον ίδιο σιδηροδρομικό άξονα και ενδιάμεσους σταθμούς. Κατά τη σύνθεση του συρμού (π.χ. στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης), εφόσον υπάρχουν επιπλέον φορτία της προς μεταφορά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διασφαλίζει την μεταφορά αυτών με το ίδιο ειδικό δρομολόγιο, προκειμένου ο συρμός να είναι κατά το δυνατόν πλήρης, οπότε το σχετικό κόστος θα επιμερίζεται μεταξύ των μεταφερόμενων φορταμαξών. Το αυτό ισχύει και στην περίπτωση που κατά τη σύνθεση υπάρχουν και φορτία άλλων, τρίτων επιχειρήσεων προς μεταφορά: οι φορτάμαξες αυτές θα μεταφέρονται κατά προτεραιότητα με το ειδικό αυτό δρομολόγιο, προκειμένου ο συρμός να είναι κατά το δυνατόν πλήρης. Σχετικά, για τις υπηρεσίες αυτές θα υπάρχει διαρκής συνεργασία με τον Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Οίκοθεν νοείται αλλά και προβλέπεται

στις δεσμεύσεις που γίνονται αποδεκτές ότι και στην υπηρεσία αυτή θα τηρούνται οι κανόνες και προδιαγραφές ασφαλείας.

129. Οι ως άνω υπηρεσίες εκτιμώνται ως εξαιρετικά κρίσιμες για το άνοιγμα της εθνικής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό και για την υπέρβαση σειράς υφιστάμενων εμποδίων. Η εύρυθμη λειτουργία και παροχή των υπηρεσιών αυτών διασφαλίζεται από ένα πλέγμα ειδικών δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι οποίες καταδεικνύουν την ειλικρινή βούληση της επιχείρησης αυτής να συνδράμει την Αρχή στην διευκόλυνση της παρακολούθησης των δεσμεύσεων. Ειδικότερα:
130. Πρώτον, καθιερώνεται μηχανισμός προγραμματισμού, άλλως παραγγελιοληψίας, για την αποτελεσματική και αδιάλειπτη παροχή των νέων αυτών υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα, η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση θα ενημερώνει ηλεκτρονικά, έγκαιρα ή πάντως το αργότερο τέσσερις (4) ημέρες πριν από την επιθυμητή ημερομηνία μεταφοράς, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη μεταφορά φορταμαξών που επιθυμεί. Η ειδοποίηση αυτή θα είναι πλήρης, θα περιλαμβάνει δε τον αριθμό των βαγονιών, το εκτιμώμενο μέγιστο βάρος του φορτίου, τη φύση του φορτίου (π.χ. επικίνδυνα ή μη), καθώς και τον προορισμό. Η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση θα παραμένει ενήμερη από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τον τελικό προγραμματισμό. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέχει επιπλέον τη δυνατότητα συνεννόησης και για μεταφορά φορτίων πέραν του προγραμματισμού αυτού, εφόσον το σχετικό αίτημα υποβληθεί εκτάκτως προ 24ώρου από την επιθυμητή μεταφορά του φορτίου. Η μεταφορά αυτή πραγματοποιείται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ εφόσον δεν υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας του συρμού και εφόσον τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος και μήκος).
131. Δεύτερον, για λόγους άρσης κάθε πιθανής αμφιβολίας στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συγκεκριμένων υπηρεσιών, παρέχονται οι αναγκαίες διευκρινίσεις ως προς τον επιμερισμό των τελών τα οποία συνδέονται με τη σιδηροδρομική εμπορευματική μεταφορά. Τα τέλη φύλαξης επιβαρύνουν την ενδιαφερόμενη επιχείρηση μέχρι την παράδοση – παραλαβή της φορτάμαξας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο μηχανισμός κατανομής των τελών RIV είναι λεπτομερής και σαφής, καθώς στοχεύει στην παροχή κινήτρων για την ταχύτερη δυνατή μεταφορά των φορταμαξών, την παραλαβή τους στον τελικό προορισμό και την εκ νέου επαναπροώθηση της φορτάμαξας στην αντίστροφη κατεύθυνση.
132. Τρίτον, οι λεπτομέρειες της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς που θα πρέπει πλέον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να παρέχει, θα ρυθμίζονται από σχέδιο σύμβασης μεταφοράς καθώς και από σχέδιο τεχνικής συμφωνίας παράδοσης- παραλαβής. Τα σχέδια αυτά θα τεθούν άμεσα προς έλεγχο από την Αρχή, εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Ο τελικός έλεγχος των σχεδίων καταλείπεται μεν στη ΡΑΣ, ωστόσο καθορίζεται ήδη το ελάχιστο περιεχόμενο αυτών, ώστε να περιλαμβάνει π.χ. κανόνες για την τιμολόγηση των υπηρεσιών, την ανάγκη τήρησης του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, τον μηχανισμό παράδοσης-παραλαβής των φορταμαξών κ.λπ. Ειδικά ως προς το ζήτημα της τιμολόγησης, καθορίζεται ότι το ελάχιστο τιμολογητέο βάρος (για τους

συρμούς του ειδικού δρομολογίου) είναι 750 τόνοι με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται ότι θα πραγματοποιεί τον ορθό επιμερισμό της τιμολόγησης αυτής ανά πελάτη, στις περιπτώσεις όπου ο συρμός μεταφέρει φορτία για πλείονες επιχειρήσεις. Αντίστοιχα, η τιμολόγηση για τη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών στα υφιστάμενα τακτικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα γίνεται με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, συνεκτιμώντας ωστόσο και τον υφιστάμενο τιμοκατάλογο υπηρεσιών στο πλαίσιο του Balkan Project. Ειδικά ως προς την τιμολόγηση των υπηρεσιών αυτών, υποβάλλεται σχετική τεκμηρίωση προς την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία δύναται να ασκεί σχετικό έλεγχο στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της. Τέλος, η παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας ορίζεται ότι παύει να βαρύνει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μόνο απέναντι σε συγκεκριμένη αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση και μόνο όταν συντρέχουν στο πρόσωπο της τελευταίας συγκεκριμένες προϋποθέσεις, και συγκεκριμένα: α) η ανάληψη και εκτέλεση εκ μέρους της συγκεκριμένης αντισυμβαλλόμενης επιχείρησης τακτικών δρομολογίων στον άξονα Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης – Θριάσιο, β) η συνδρομή καταστάσεων οι οποίες επάγονται τη διακοπή της δραστηριοποίησής της (π.χ. πτώχευση, λύση και εκκαθάριση, αφαίρεση της διοικητικής άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης κ.λπ.), και γ) η μη χορήγηση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένου πιστωτικού ιδρύματος στην Ελλάδα για ποσό ίσο τουλάχιστον με τη μηνιαία προϋπολογιζόμενη αξία της μεταφοράς φορταμαξών.

133. Οι ως άνω δεσμεύσεις δεν τελούν υπό όρους ή αιρέσεις, είναι αρκούντως συγκεκριμένες και κρίνονται επαρκείς, προκειμένου να οδηγήσουν σε παύση και μη επανάληψη στο μέλλον της πιθανολογούμενης παράβασης αναφορικά με τη δέσμευση των υπηρεσιών της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε πλήρη συρμό και σε μεμονωμένα βαγόνια στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, τόσο στο πλαίσιο του Balkan Project αλλά και ευρύτερα, προς κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση στο μέλλον. Οι προταθείσες αυτές δεσμεύσεις αποσαφηνίζουν το νέο πλαίσιο παροχής της επίμαχης υπηρεσίας σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς, το οποίο μάλιστα προβλέπεται κατά τρόπο ολοκληρωμένο ώστε να χαρακτηρίζεται από σταθερότητα, προβλεψιμότητα, ταχύτητα και ασφάλεια. Με τον τρόπο αυτό, οι προταθείσες αυτές δεσμεύσεις αντιμετωπίζουν τα όποια προβλήματα ανταγωνισμού που τυχόν σήμερα παρατηρούνται και συμβάλλουν στο να αποκατασταθεί η λειτουργία της εθνικής σιδηροδρομικής αγοράς, με άνοιγμα στον ανταγωνισμό, όπως επιβάλλει και το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο, τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Το ειδικότερο πλέγμα δεσμεύσεων για την υπηρεσία αυτή, κατοχυρώνει τη δυνατότητα άμεσης υλοποίησής τους, και διευκολύνει σημαντικά τον έλεγχο συμμόρφωσης εκ μέρους της Αρχής. Είναι δε ιδιαίτερα θετικό ότι τα σχετικά στοιχεία τεκμηρίωσης παρέχονται στην Αρχή, η οποία διατηρεί την αρμοδιότητα ελέγχου και παρακολούθησης. Εξάλλου, οι δεσμεύσεις αυτές δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο, αλλά αντίθετα αρμόζουν ενόψει όλων των περιστάσεων της υπό κρίση υπόθεσης και εγγυώνται ότι βαίνουν πέραν αυτής, ώστε να δίνεται στο εξής η δυνατότητα παροχής των συγκεκριμένων υπηρεσιών σε κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση. Συνολικά, οι δεσμεύσεις αυτές κατατείνουν κατά τρόπο πρόσφορο και ικανό στην άρση σημαντικών εμποδίων αποτελεσματικού ανταγωνισμού που σήμερα παρατηρούνται στην αγορά και στην αποκατάσταση συνθηκών

αποκλεισμού οι οποίες δεν διευκολύνουν τον ανταγωνισμό ή το εγχείρημα απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων και στη Χώρα μας.

134. Με τη δεύτερη δέσμευση, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβαίνει στην ανάληψη μιας πλήρους δέσμης υποχρεώσεων αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο εθνικό δίκτυο. Βασικό προτέρημα της συγκεκριμένης δέσμης υποχρεώσεων αποτελεί η διακηρυκτική, ανενδοίαστη και ανεπίδεκτη αμφισβητήσεων και ερμηνειών θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι η μέθοδος τιμολόγησης των υπηρεσιών βασικής και συμπληρωματικής συντήρησης θα είναι ίδια (ενιαία) προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αίροντας έτσι την πιθανολογούμενη παράβαση σχετικά με την εφαρμογή άνισων –και, εν τέλει, υπερβολικών- όρων τιμολόγησης σε ανταγωνιστές της. Πλέον, για ισοδύναμες παροχές υπηρεσιών συντήρησης, ο τύπος τιμολόγησης θα είναι ενιαίος και θα αφορά σε κάθε τύπο κινούμενου ή κινητηρίου τροχαίου υλικού, το οποίο εξυπηρετεί σήμερα εμπορευματικές μεταφορές και κυκλοφορεί στο εθνικό δίκτυο. Εξάλλου, για κάθε νέο τύπο τροχαίου υλικού, ο οποίος τυχόν θα εισαχθεί στο δίκτυο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επικαιροποιεί και συμπληρώνει τη μέθοδο τιμολόγησης, πάντα τηρώντας απαρέγκλιτα την ανάγκη για ενιαία αντιμετώπιση όλων των επιχειρήσεων, στο πλαίσιο των ειδικότερων δεσμεύσεων που αναλαμβάνει.
135. Το νέο αυτό κοστολογικό μοντέλο για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ολοκληρώνεται άμεσα, εντός ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Επιπλέον, θα τεθεί προς έλεγχο από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ο έλεγχος αυτός ολοκληρώνεται εντός τριών (3) μηνών από την πλήρη υποβολή του εν λόγω μοντέλου στην Αρχή, προκειμένου να ελεγχθεί η τεκμηρίωσή του και η συμβατότητά του με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο. Για το χρονικό αυτό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση του ελέγχου και, πάντως, μέχρι την πάροδο του προβλεπόμενου τριμήνου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εξακολουθεί να παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες συντήρησης, υπό τους όρους που και σήμερα οι υπηρεσίες αυτές πράγματι παρέχονται. Μόνο εφόσον ο έλεγχος δεν ολοκληρωθεί εντός του τριμήνου αυτού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα είναι σε θέση προσωρινά να εφαρμόζει το μοντέλο αυτό, υπό τον αδιάσπαστο όμως όρο ότι η οριστική μέθοδος τιμολόγησης που θα προκύψει μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου θα εφαρμοστεί αναδρομικά.
136. Η δέσμευση αυτή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ διασφαλίζεται ότι θα είναι αποτελεσματική και θα προστατεύει τον ανταγωνισμό, καθώς ερείδεται σε κρίσιμες, σαφείς παραμέτρους και παραδοχές. Πιο συγκεκριμένα, βασική παραδοχή είναι η κοστοστρέφεια, με παράλληλη απαγόρευση τιμολόγησης των σχετικών υπηρεσιών κάτω του κόστους. Η επαλήθευση του κόστους αυτού βασίζεται σε σειρά παραμέτρων, όπως το κόστος συντήρησης με βάση τον εκτιμώμενο χρόνο συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης, με βάση τις αντικειμενικές οδηγίες και κατευθύνσεις που περιλαμβάνονται στα Τεχνικά Εγχειρίδια του Κατασκευαστή. Επιπλέον, το κόστος καθορίζεται και από τις αναγκαίες τεχνικές ειδικότητες του απαιτούμενου προσωπικού, ανά είδος υλικού, ανά βαθμίδα συντήρησης και ανά είδος υπηρεσίας, πάλι στη βάση αντικειμενικά ελέγξιμων οδηγιών και κατευθύνσεων. Επιπλέον παράμετρο κόστους αποτελεί η χρέωση εργατώρας για το

αναγκαίο, πραγματικά απασχολούμενο προσωπικό στη συντήρηση, καθώς και το κόστος αναλωσίμων και ανταλλακτικών, για το οποίο ειδικά θα υπάρχει έκθεση τεκμηρίωσης. Φυσικά, επιπλέον του κόστους, προβλέπεται περιθώριο εύλογου κέρδους, το οποίο επίσης τεκμηριώνεται με βάση το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο. Συνολικά, καθίσταται σαφές και ανεπίδεκτο ερμηνειών ότι η τιμολόγηση θα είναι ενιαία ανά τύπο τροχαίου υλικού, ανά βαθμίδα συντήρησης και ανά είδος υπηρεσίας. Επομένως, στο πλαίσιο της εν λόγω δέσμευσης, πρακτικές διακριτικής τιμολόγησης (π.χ. με εφαρμογή διαφορετικών τύπων τιμολόγησης) δεν επιτρέπονται.

137. Η διαφανής και χωρίς διακρίσεις τιμολόγηση των υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού, στη βάση ειδικής τεκμηρίωσης και ελέγχου του κόστους της δεσπόζουσας επιχειρήσεις αποτελεί *sine qua non* στοιχείο για το εθνικό εγχείρημα απελευθέρωσης του σιδηρόδρομου στον ανταγωνισμό. Προκειμένου να υπάρξει και να αναπτυχθεί αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών κάθε είδους, βασική προϋπόθεση είναι η παροχή δυνατότητας συντήρησης του τροχαίου υλικού, στο πλαίσιο των εθνικών υποδομών, κατά τρόπο συμβατό με το δίκαιο του ανταγωνισμού και σύμφωνα με το ειδικό ρυθμιστικό πλαίσιο. Η πλήρης και αποτελεσματική εφαρμογή της συγκεκριμένης δέσμευσης διασφαλίζεται μέσα από ένα πλέγμα ειδικότερων δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι οποίες καταδεικνύουν την ειλικρινή βούληση της επιχείρησης αυτής να συνδράμει την Αρχή στην παρακολούθηση των υπό κρίση δεσμεύσεων. Συγκεκριμένα:
138. Πρώτον, προβλέπεται με σαφήνεια ότι η εφαρμογή της νέας, ενιαίας τιμολόγησης προς όλους θα ισχύσει αναδρομικά σε σχέση με το χρόνο έκδοσης της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων και, πιο συγκεκριμένα, από 01.01.2020. Σχετικά, με μέριμνα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ολοκληρωθούν οι σχετικοί αντιλογισμοί και θα κοινοποιηθούν στην αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση. Με τον τρόπο αυτό, αναιρούνται αποτελεσματικά τυχόν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εκ της πιθανολογούμενης διακριτικής τιμολόγησης, καθώς διασφαλίζεται ότι η παρούσα απόφαση ανατρέχει, ως προς το κρίσιμο μέρος της παροχής υπηρεσιών συντήρησης, στο παρελθόν (2020). Επιπλέον, τυχόν οικονομικές εκκρεμότητες ή διαφωνίες, οι οποίες αφορούν σε προγενέστερο χρονικό διάστημα, δύνανται να επιλυθούν με καλόπιστες διαπραγματεύσεις, στις οποίες τα μέρη προσέρχονται για την εξεύρεση φιλικής λύσης, η οποία θα είναι κοινά αποδεκτή. Σε περίπτωση αδυναμίας φιλικής επίλυσης, η διαφορά θα λυθεί από τα αρμόδια όργανα, χωρίς όμως να διακόπτεται ή να αναστέλλεται η παροχή των υπηρεσιών συντήρησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η μεταβατική αυτή πρόβλεψη αποτελεί αναμφίβολα ισχυρότατο κίνητρο προς όλα τα μέρη και, ιδίως προς τη δεσμευόμενη επιχείρηση για τη εξεύρεση μιας δίκαιης λύσης, σύμφωνης με το ρυθμιστικό πλαίσιο. Παράλληλα, εξαλείφεται πλήρως ο κίνδυνος καταστρατήγησης ή προσπάθειας εξοβελισμού του ανταγωνιστή. Στο ίδιο πλαίσιο, αίρεται κάθε αμφιβολία ως προς τις υφιστάμενες συμβάσεις συντήρησης, οι οποίες έχουν λήξει, και κατά τούτο εξαλείφεται κάθε πιθανός κίνδυνος διακοπής των σχετικών υπηρεσιών: καθίσταται σαφές και άνευ όρων ότι οι συμβάσεις αυτές εξακολουθούν να εφαρμόζονται, ενώ κατά τα λοιπά ισχύουν τα ανωτέρω για την εφαρμογή, αναδρομικά από 01.01.2020, της νέας μεθόδου τιμολόγησης, με τρόπο ενιαίο, διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

139. Δεύτερον, λαμβάνονται επαρκείς και συγκεκριμένες εγγυήσεις διαφάνειας του νέου μηχανισμού τιμολόγησης. Πέρα από τον έλεγχο του νέου μοντέλου και της τεκμηρίωσής αυτού στη βάση των καθορισμένων παραδοχών και παραμέτρων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται να διατηρεί αναρτημένο τον τιμοκατάλογο για την παροχή όλων των υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού σε διακριτό τμήμα του ιστότοπου της, ώστε να είναι ευχερώς προσβάσιμος σε όλους, συμπεριλαμβανομένης κάθε ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά και της Αρχής. Συναφώς, κάθε επικαιροποίηση του τιμοκαταλόγου κοινοποιείται στην Αρχή και δημοσιεύεται στον ιστότοπο αυτό, για ευρεία ενημέρωση ως προς τις σχετικές αλλαγές.
140. Τρίτον, οι λεπτομέρειες της παροχής υπηρεσιών συντήρησης θα ρυθμίζονται από πρότυπο σχέδιο σύμβασης. Το σχέδιο αυτό θα τεθεί άμεσα προς έλεγχο από την Αρχή, εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Ο τελικός έλεγχος του σχεδίου καταλείπεται μεν στη ΡΑΣ, ωστόσο καθορίζεται ήδη το ελάχιστο περιεχόμενο αυτού, ώστε να περιλαμβάνει π.χ. την αναλυτική διαδικασία παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ιδίως σε σχέση με ζητήματα όπως η υποβολή αιτήματος παροχής υπηρεσιών συντήρησης, η ισότιμη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και στις υπηρεσίες, η διαδικασία συντονισμού, τα κριτήρια προτεραιότητας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την άρνηση πρόσβασης. Παράλληλα, θα υπάρχει υποχρεωτικά και σε συμφωνία με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο, κοινή αναλυτική περιγραφή-ορισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης καθώς και των επιπλέον ή συνοδών υπηρεσιών (π.χ. στάθμευση/σταβλισμός, φύλαξη, καθαριότητα) σε τακτική ή έκτακτη βάση. Η αντικειμενικότητα και η επαλήθευση των σχετικών προβλέψεων κατοχυρώνεται καθώς κάθε περιγραφή θα τεκμηριώνεται και βασίζεται και στα αντίστοιχα Τεχνικά Εγχειρίδια του Κατασκευαστή. Επιπλέον, στο πρότυπο σχέδιο σύμβασης θα προβλέπεται -έστω σε επίπεδο εκτίμησης- ο απαιτούμενος χρόνος για τη συντήρηση ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης. Τέλος, σε περίπτωση που προβλέπεται να ζητείται εγγυητική επιστολή για την κάλυψη εργασιών βασικής συντήρησης, θεσπίζεται εγγύηση ότι αυτή μπορεί να αφορά στην κάλυψη μίας (1) μηνιαίας περιόδου παροχής υπηρεσιών συντήρησης με βάση το προφίλ του πελάτη.
141. Οι ως άνω δεσμεύσεις αναφορικά με την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σαφείς και δεν τελούν υπό όρους ή αιρέσεις. Κατ' αρχήν η μέθοδος τιμολόγησης η οποία θα εφαρμοστεί δεν παρέχεται στο πλαίσιο των δεσμεύσεων, ωστόσο τούτο δεν αποτελεί αίρεση ούτε όρο. Το αντίθετο, μάλιστα, καθώς η νέα μέθοδος τιμολόγησης θα προκύψει άμεσα, εντός ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος της παρούσας, χωρίς τη δυνατότητα περαιτέρω καθυστέρησης. Για το λόγο δε αυτό, παρέχεται κατ' εξαίρεση αναδρομικότητα για όλο το 2020 στη νέα μέθοδο τιμολόγησης, με πλήθος προβλέψεων για την ειδικότερη και πλήρη ρύθμιση των ζητημάτων που θα προκύψουν εξ αυτού του λόγου. Το βασικότερο, ωστόσο, χαρακτηριστικό της δέσμευσης συνίσταται στην αδιάσπικτη και ανεπίδεκτη ερμηνειών δέσμευση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι η μέθοδος τιμολόγησης θα είναι ίδια για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενιαία δηλαδή ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης. Εξάλλου, οι παράμετροι της τιμολόγησης είναι αρκούντως συγκεκριμένες, αντικειμενικές και ευχερώς ελέγξιμες,

καθώς περιλαμβάνουν την κοστοστέφεια, με αναλυτική καταγραφή των στοιχείων κόστους, προκειμένου να υπάρξει παύση και μη επανάληψη στο μέλλον της πιθανολογούμενης παράβασης. Οι προταθείσες δεσμεύσεις, εκτός από συγκεκριμένες, κρίνονται και επαρκείς, καθώς αποσαφηνίζουν τις κρίσιμες πτυχές τιμολόγησης των υπηρεσιών συντήρησης και προδιαγράφουν το συμβατικό πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών αυτών, κατά τρόπο αντικειμενικό και επαληθεύσιμο. Με τον τρόπο αυτό, οι προταθείσες αυτές δεσμεύσεις αντιμετωπίζουν τα όποια προβλήματα ανταγωνισμού που τυχόν σήμερα παρατηρούνται και συμβάλλουν στο να αποκατασταθεί η λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, αίροντας σημαντικά εμπόδια στο ανάντη επίπεδο (παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού), προκειμένου να υπάρξουν τα ελάχιστα, κατάλληλα κίνητρα δραστηριοποίησης και στο επίπεδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, στο πλαίσιο της πλήρους απελευθέρωσης του κλάδου. Ενόψει αυτών, οι προταθείσες δεσμεύσεις εναρμονίζονται και με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο, τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο ΕΕ, η δε εφαρμογή τους θα παρακολουθείται στενά από την Αρχή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της τελευταίας. Άλλωστε, τα σχετικά στοιχεία τεκμηρίωσης παρέχονται στην Αρχή, η οποία διατηρεί την αρμοδιότητα ελέγχου ακόμα και με τη συνδρομή εξωτερικής τεχνογνωσίας ή ορκωτού ελεγκτή. Τέλος, οι δεσμεύσεις αυτές δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο, αλλά αντίθετα αρμόζουν ενόψει όλων των περιστάσεων της υπό κρίση υπόθεσης, ώστε να δίνεται πλέον η δυνατότητα δραστηριοποίησης ανταγωνιστριών επιχειρήσεων επί ίσοις όροις, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά στο σημαντικό παράγοντα του κόστους συντήρησης του τροχαίου υλικού για κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση. Συνολικά, γίνεται δεκτό από την Αρχή, ότι οι δεσμεύσεις αυτές συμβάλλουν κατά τρόπο πρόσφορο και ικανό στην άρση σημαντικών εμποδίων στην αγορά και στην θεραπεία των υφιστάμενων σήμερα κινδύνων αποκλεισμού, διευκολύνοντας τον ανταγωνισμό και την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων και στη Χώρα μας.

142. Συνολικά, παρά τη σημαντική βαρύτητα των πιθανολογούμενων παραβάσεων, οι οποίες θα μπορούσαν να είναι εξαιρετικά σοβαρές, συνεκτιμάται η ιδιαιτερότητα της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, καθώς και το στάδιο απελευθέρωσης στο οποίο αυτή βρίσκεται, αλλά και τα εμπόδια που πράγματι υφίστανται στο άνοιγμα στον ανταγωνισμό. Υπό τα σημερινά δεδομένα, οι προταθείσες δεσμεύσεις θέτουν, σε άμεσο χρόνο, ένα πρωτοποριακό και ολοκληρωμένο πλαίσιο λειτουργίας των σχετικών αγορών (δηλαδή τόσο της ελληνικής αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών όσο και της ελληνικής αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού), το οποίο σήμερα ελλείπει. Το πλαίσιο αυτό διαρθρώνεται αναγκαστικά σε δύο επίπεδα: αφενός, στην ανάντη αγορά της συντήρησης, όπου η αντικειμενική, διαφανής, κοστοστρεφής και –πρωτίστως- μη διακριτική τιμολόγηση στοχεύει στην εξάλειψη εμποδίων για την είσοδο νέων ανταγωνιστών ή την επέκταση ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών στην αγορά, αποτρέποντας αποτελεσματικά τον κίνδυνο παραβατικής συμπεριφοράς. Αφετέρου, στη δυναμική ελληνική αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και αντιμετωπίζοντας τα υφιστάμενα εμπόδια, προβλέπεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών από την πιθανολογούμενη ως δεσπόμενη επιχείρηση και προς άλλες ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ώστε και αυτές να έχουν τη δυνατότητα ολοκληρωμένης δραστηριοποίησης στην ελληνική αγορά και, συνακόλουθα, να

καταστεί ευχερέστερη η διασύνδεση του εθνικού δικτύου και με άλλα δίκτυα, στο πλαίσιο ενοποίησης του Ευρωπαϊκού Σιδηρόδρομου. Μάλιστα, στην παρούσα συγκυρία ωρίμανσης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και υποδομών, οι αναληφθείσες δεσμεύσεις ισχύουν καταρχήν για το επαρκές και κρίσιμο χρονικό διάστημα των τριών (3) ετών, ενώ ταυτόχρονα διατηρείται η δυνατότητα αναθεώρησης, επικαιροποίησης ή παράτασή τους με βάση τα νέα δεδομένα τα οποία προκύπτουν δυναμικά στον κλάδο. Τέλος, συνεκτιμάται με τη δέουσα προσοχή το γεγονός ότι η ανάληψη των ως άνω δεσμεύσεων, κατά τρόπο άμεσο και διαφανή, θα συμβάλλει στη διοχέτευση πόρων της Αρχής στον έλεγχο της εφαρμογής των δεσμεύσεων, αλλά και στη διαρκή παρακολούθηση της υλοποίησης αυτών στο πλαίσιο του ανοίγματος της αγοράς. Συνολικά, η άμεση λήψη των συγκεκριμένων μέτρων, σαφών και καθοριστικών για το άνοιγμα της αγοράς, εκτιμάται ότι μπορεί να λειτουργήσει ως κίνητρο αφενός προς νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την είσοδό τους στην ελληνική αγορά, αφετέρου σε ήδη ενεργές επιχειρήσεις για την ενίσχυση της παρουσίας τους στην ελληνική αγορά και, κατά τούτο, για την εν γένει την δυναμική εξέλιξη του ελληνικού σιδηρόδρομου.

143. Με βάση τα παραπάνω, αποδεχόμενη τις προτεινόμενες δεσμεύσεις η Αρχή καθιστά αυτές υποχρεωτικές για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ δεν προχωρά σε οριστική κρίση επί της με α.π. 11883/20.12.2019 καταγγελίας ως προς τη διαπίστωση ή μη παράβασης στην παρούσα υπόθεση και δεν επιβάλλει οιαδήποτε κύρωση.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία να αποδεχθεί, δυνάμει του άρθρου 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και του άρθρου 32 παρ. 7 του ν. 3891/2010, την ανάληψη εκ μέρους της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τόσο αυτοτελώς όσο και ως απορροφήσασα την εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ, των κάτωθι δεσμεύσεων, όπως τελικά αυτές συμπληρώθηκαν και αναδιαμορφώθηκαν:

A. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ:

1. Δεσμεύεται ότι θα συνάπτει εφεξής συμφωνίες παράδοσης – παραλαβής με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορταμαξών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης (ΣΔΘ) προς το Θριάσιο ή άλλους ενδιάμεσους προορισμούς του άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο (π.χ. Κατερίνη, Λάρισα, Παλαιοφάρσαλος, Οινόη, Ρουφ), υπό τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α. Θα παρέχεται εφεξής κατά προτεραιότητα ως προς την ακόλουθη, υπό β, υπηρεσία η δυνατότητα μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών και άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο πλαίσιο των τακτικών δρομολογίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο (και αντίστροφα), καθώς και σε έναν τουλάχιστον ενδιάμεσο προορισμό είτε της Οινόης είτε της Λάρισας, σε κάθε δε λοιπούς ενδιάμεσους σταθμούς, εφόσον ο συρμός έχει μεταφορά

βαγονιών και για τον συγκεκριμένο/ους ενδιάμεσο/ους προορισμό/ούς, με απόλυτη χρονική προτεραιότητα, η οποία θα καθορίζεται με βάση το χρόνο παραλαβής του αιτήματος μεταφοράς. Η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

β. Θα παρέχεται εφεξής η δυνατότητα νέας υπηρεσίας η οποία θα εκτελείται με δρομολόγιο, σε προσδιορισμένες ημεροχρονολογίες κάθε ημερολογιακού μήνα και, πάντως, ένα τουλάχιστο δρομολόγιο ανά δεκαήμερο, για τη μεταφορά εμπορευμάτων στον άξονα ΣΔΘ-Θριάσιο καθώς και στους ενδιάμεσους σταθμούς (και αντίστροφα), με απόλυτη χρονική προτεραιότητα με βάση το χρόνο παραλαβής του αιτήματος μεταφοράς. Στο πλαίσιο του ειδικού αυτού δρομολογίου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διασφαλίζει την κατά το δυνατό μεταφορά και άλλων τυχόν εμπορευμάτων, η μεταφορά των οποίων εκκρεμεί κατά τη σύνθεση του δρομολογίου από την ίδια ή τρίτον στον αυτό άξονα. Η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται υπό τον όρο ο ΟΣΕ δεν θα αρνείται την κάθε φορά αιτούμενη από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρητικότητα και ότι δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

γ. Για την παροχή των ως άνω υπηρεσιών, θα προηγείται προγραμματισμός, ο οποίος θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ειδοποιείται έγκαιρα και σε κάθε περίπτωση το αργότερο τέσσερις (4) ημέρες πριν από την επιθυμητή ημερομηνία μεταφοράς από την ενδιαφερόμενη επιχείρηση. Η παραγγελιοληψία (ειδοποίηση) θα πραγματοποιείται με την αποστολή ηλεκτρονικού μηνύματος στην ηλεκτρονική διεύθυνση wagonrequests@trainose.gr της Εμπορικής Διεύθυνσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ii. Η σχετική ειδοποίηση θα περιλαμβάνει πάντως τα ακόλουθα στοιχεία: αριθμός βαγονιών, εκτιμώμενο μέγιστο βάρος φορτίου, προορισμός, φύση μεταφερόμενων φορτίων (επικίνδυνα ή μη).

iii. Αιτήματα για μεταφορά βαγονιών πέραν του γνωστοποιηθέντος κατά τα ανωτέρω προγράμματος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προγραμματισμού ικανοποιούνται κατόπιν συνεννόησης, ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μόνον εφόσον υπάρξει σχετική ειδοποίηση τουλάχιστον προ 24 ωρών και δεν θα υπάρχει υπέρβαση του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών και θα τηρούνται οι σχετικοί τεχνικοί περιορισμοί του δικτύου (π.χ. μέγιστο βάρος, μέγιστο μήκος).

iv. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ενημερώνει την ενδιαφερόμενη επιχείρηση για το πρόγραμμα και τις λεπτομέρειες (όπως η ημέρα και η ώρα αναχώρησης του συρμού) των υπηρεσιών που θα παρέχει στο πλαίσιο του προγραμματισμού αυτού.

v. Για μεταφορά προς ενδιάμεσους προορισμούς, η ενδιαφερόμενη επιχείρηση θα υποβάλει διακριτό αίτημα προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η τελευταία, σε συνεργασία με το

Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, θα ενημερώνει την ενδιαφερόμενη επιχείρηση για το χρόνο και τις λοιπές προϋποθέσεις εξυπηρέτησης. Σε κάθε περίπτωση, θα καταβάλλεται προσπάθεια για την ταχύτερη μεταφορά των φορτίων, με βάση τη μεταφορική ικανότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις δυνατότητες του ΟΣΕ.

δ. Η επιχείρηση που παραδίδει τις φορτάμαξες στο ΣΔΘ επιβαρύνεται με τέλη φύλαξης μέχρι το χρονικό σημείο της παράδοσης – παραλαβής από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η ίδια επιχείρηση επιβαρύνεται συνολικά και με τα τέλη RIV, πλην των τελών που αφορούν αφενός στο χρονικό διάστημα από την παραλαβή της φορτάμαξας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ΣΔΘ που δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από 24 ώρες από τον σχηματισμό του συρμού στον ΣΔΘ μέχρι την παράδοση στο προορισμό του και αφετέρου από την εκ νέου παράδοση της φορτάμαξας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Θριάσιο και μέχρι την επιστροφή αυτής στο ΣΔΘ και την παράδοσή της στην αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση.

ε. Με στόχο τη διευκόλυνση των ως άνω υπηρεσιών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διαμορφώσει σχέδιο πρότυπης σύμβασης μεταφοράς καθώς και σχέδιο τεχνικής συμφωνίας παράδοσης – παραλαβής. Τα σχέδια αυτά θα τεθούν προς έλεγχο από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Τα σχέδια αυτά των συμβάσεων θα υπογράφονται από τα μέρη και θα περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Το ελάχιστο τιμολογητέο βάρος (για τους συρμούς του ειδικού δρομολογίου της περίπτωσης 1.β. ανωτέρω) είναι 750 τόνοι με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, και θα γίνεται επιμερισμός της τιμολόγησης αυτής ανά πελάτη (εάν εξυπηρετούνται περισσότεροι του ενός).

ii. Η τιμολόγηση για τα υφιστάμενα τακτικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (περίπτωση 1.α. ανωτέρω), θα γίνεται με βάση το τιμολόγιο Ευρώπης – Ασίας, όπως εκάστοτε ισχύει, συνεκτιμώντας και τον υφιστάμενο τιμοκατάλογο υπηρεσιών στο πλαίσιο του Balkan Project. Για το σκοπό αυτό είναι δυνατό να υποβάλλεται σχετική τεκμηρίωση προς την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Αρχή διατηρεί τη δυνατότητα να ελέγχει τη δραστηριότητα αυτή στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της.

iii. Τις ισχύουσες διατάξεις εθνικού ή ενωσιακού ή διεθνούς δικαίου και συμβάσεων (ιδιαίτερα τις αποφάσεις και κανονισμούς του Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, τα τεχνικά φυλλάδια της UIC, όπως αυτά ισχύουν, ή τις διατάξεις της Γενικής Σύμβασης Χρήσης των Αμαξών - GCU), οι οποίες πρέπει να τηρούνται στο πλαίσιο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

iv. Τους αναγκαίους όρους για την ολοκλήρωση από την ενδιαφερόμενη επιχείρηση πριν την παράδοση των φορταμαξών στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κάθε προβλεπόμενης διοικητικής διαδικασίας, ιδίως δε των προβλέψεων του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα.

ν. Το μηχανισμό παράδοσης και παραλαβής των βαγονιών καθώς και της κατανομής της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων επιχειρήσεων και των τελών RIV, καθώς και τις προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης για την κάθε πλευρά.

νι. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατηρεί πάντως το δικαίωμα απαλλαγής από την υποχρέωση παροχής των ως άνω υπηρεσιών σε περίπτωση που είτε η αντισυμβαλλόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση εκτελεί τακτικά δρομολόγια στον άξονα ΣΔΘ – Θριάσιο, είτε συντρέχουν στο πρόσωπο αυτής καταστάσεις που επάγονται τη διακοπή της δραστηριοποίησής της, όπως σε περιπτώσεις πτώχευσης, λύσης και εκκαθάρισης, αφαίρεσης της διοικητικής άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης κ.λπ., είτε δεν χορηγήσει προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ εγγυητική επιστολή Τραπεζής ίση τουλάχιστον με την μηνιαία προϋπολογιζόμενη αξία της μεταφοράς φορταμαξών. Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση που το χρεωστικό υπόλοιπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης υπερβαίνει την αξία αυτής της εγγυητικής επιστολής, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατηρεί το δικαίωμα να διακόψει την παροχή των ως άνω υπηρεσιών, έως ότου η σιδηροδρομική επιχείρηση να προβεί στην εξόφληση του υπολοίπου που θα δημιουργηθεί από την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

2. Δεσμεύεται ότι θα υποβάλει στην Αρχή κοστολογικό μοντέλο για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού, εντός ενός (1) μήνα, υπό τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α. Η μέθοδος τιμολόγησης βασικής και συμπληρωματικής συντήρησης θα είναι ίδια προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

β. Η μέθοδος τιμολόγησης θα αφορά σε κάθε τύπο (κινούμενου ή κινητηρίου) τροχαίου υλικού το οποίο εξυπηρετεί εμπορευματικές μεταφορές και κυκλοφορεί στο εθνικό δίκτυο σήμερα. Για κάθε νέο τύπο τροχαίου υλικού που εισάγεται στο εθνικό δίκτυο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επικαιροποιεί και συμπληρώνει τη μέθοδο τιμολόγησης.

γ. Η μέθοδος τιμολόγησης ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της. Η Αρχή διατηρεί το δικαίωμα ελέγχου με τη συνδρομή εξωτερικού συμβούλου ή ορκωτού ελεγκτή. Σε περίπτωση που ο έλεγχος δεν έχει ολοκληρωθεί εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή της μεθόδου στην Αρχή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να προβεί στην προσωρινή εφαρμογή της, υπό την αίρεση αναδρομικής εφαρμογής της οριστικής μεθόδου μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου.

δ. Η μέθοδος τιμολόγησης θα βασίζεται στις ακόλουθες παραδοχές και παραμέτρους:

i. Βασική παραδοχή αποτελεί η κοστοστρέφεια και η απαγόρευση παροχής των σχετικών υπηρεσιών κάτω του κόστους.

ii. Ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, καθώς και ανά βαθμίδα και είδος συντήρησης.

iii. Κόστος συντήρησης με βάση τον εκτιμώμενο απαιτούμενο χρόνο συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης, με βάση τα αντίστοιχα Τεχνικά Εγχειρίδια του Κατασκευαστή.

iv. Τεχνικές ειδικότητες του προσωπικού της, ανά είδος συντήρησης, ανά τύπο τροχαίου υλικού και βαθμίδα συντήρησης, καθώς και ανά είδος υπηρεσίας.

v. Χρέωση εργατοώρας ανά ειδικότητα πραγματικά απασχολούμενου τεχνικού προσωπικού.

vi. Κόστος αναλωσίμων και ανταλλακτικών, το οποίο θα τεκμηριώνεται με αναλυτική έκθεση. Λοιπά κόστη που επωμίζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως τα κόστη εγκαταστάσεων συντήρησης και τα ανάλογα διοικητικά κόστη.

vii. Περιθώριο εύλογου κέρδους, το οποίο τεκμηριώνεται με βάση τις απαιτήσεις του άρθρου 3 περ. 17 του ν. 4408/2016, όπως ισχύει.

ε. Στο πλαίσιο ενίσχυσης της διαφάνειας και για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της Αρχής, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται να συνεχίσει να αναρτά αναλυτικό τιμοκατάλογο σε διακριτό τμήμα στον ιστότοπο της επιχείρησης. Κάθε επικαιροποίηση του τιμοκαταλόγου κοινοποιείται στην Αρχή και δημοσιεύεται στον ανωτέρω ιστότοπο.

στ. Με στόχο τη διευκόλυνση των ως άνω υπηρεσιών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διαμορφώσει σχέδιο πρότυπης σύμβασης παροχής υπηρεσιών συντήρησης. Το σχέδιο αυτό θα τεθεί προς έγκριση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος της απόφασης της Αρχής επί των εν θέματι δεσμεύσεων. Το σχέδιο αυτό σύμβασης θα υπογράφεται από τα μέρη και θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα:

i. Αναλυτική Διαδικασία Παροχής Υπηρεσιών Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, για ζητήματα όπως η υποβολή αιτήματος παροχής υπηρεσιών συντήρησης, η ισότιμη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και στις υπηρεσίες, η διαδικασία συντονισμού, κριτήρια προτεραιότητας, όροι και προϋποθέσεις για την άρνηση πρόσβασης κ.λπ.

ii. Κοινή αναλυτική περιγραφή-ορισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης καθώς και των επιπλέον ή συνοδών υπηρεσιών (π.χ. στάθμευση/σταβλισμός, φύλαξη, καθαριότητα) σε τακτική ή έκτακτη βάση. Η περιγραφή των υπηρεσιών συντήρησης θα τεκμηριώνεται και βασίζεται και στα αντίστοιχα Τεχνικά Εγχειρίδια Κατασκευαστή.

iii. Εκτιμώμενο/Απαιτούμενο χρόνο συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού και ανά βαθμίδα συντήρησης.

iv. Μηχανισμός κατανομής της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων επιχειρήσεων καθώς και τις προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης για την κάθε πλευρά.

ν. Χορήγηση εγγυητικής επιστολής για την κάλυψη εργασιών βασικής συντήρησης μίας (1) τουλάχιστον μηνιαίας περιόδου.

ζ. Η μέθοδος τιμολόγησης θα ισχύσει αναδρομικά από 01.01.2020, οπότε θα πρέπει να γίνουν οι σχετικοί αντιλογισμοί και να κοινοποιηθούν στην αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση.

η. Προσωρινά και μέχρι την εφαρμογή του νέου μοντέλου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εξακολουθήσει την παροχή των σχετικών υπηρεσιών, υπό τους όρους που και σήμερα οι υπηρεσίες αυτές πράγματι παρέχονται, με την επιφύλαξη του ανωτέρω όρου 2.γ.

θ. Για τυχόν οικονομικές εκκρεμότητες ως προς το χρονικό διάστημα μέχρι τις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται να διεξαγάγει καλόπιστες διαπραγματεύσεις με την αντισυμβαλλόμενη επιχείρηση, για την εξεύρεση φιλικής λύσης. Η τυχόν αποτυχία επίτευξης φιλικού διακανονισμού, δεν μεταβάλλει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών συντήρησης και δεν αποτελεί λόγο αναστολής ή διακοπής αυτών.

ι. Συμβάσεις συντήρησης που έχουν λήξει εξακολουθούν να εκτελούνται και ο τρόπος τιμολόγησης αυτών θα αντικατασταθεί αναδρομικά από 01.01.2020 από το νέο μοντέλο τιμολόγησης, ευθύς μόλις τούτο ισχύσει.

Β. Οι παρούσες δεσμεύσεις καθίστανται υποχρεωτικές για τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 32 παρ. 7 του ν. 3891/2010, καθώς και στο πλαίσιο του άρθρου 25 παρ. 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει.

Γ. Οι παρούσες δεσμεύσεις ισχύουν για τρία (3) χρόνια από την κοινοποίηση του διατακτικού της παρούσας στη δεσμευόμενη επιχείρηση.

Δ. Σε περίπτωση παράλειψης συμμόρφωσης με τις ως άνω αναληφθείσες δεσμεύσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δύναται να επιβάλει πρόστιμο μέχρι του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για κάθε ημέρα καθυστέρησης συμμόρφωσης προς την απόφαση και από την ημερομηνία που θα ορίσει η απόφαση.

Ε. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διατηρεί το δικαίωμα ύστερα από αίτηση που υποβάλλει κάθε ενδιαφερόμενος ή αυτεπαγγέλτως να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία και να εξετάσει την καταγγελία:

α. εάν προκύψει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών στις οποίες βασίστηκε η παρούσα απόφαση,

β. εάν η δεσμευόμενη επιχείρηση αθετήσει τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει,

γ. εάν κρίνει ότι η παρούσα απόφαση βασίστηκε σε ανακριβείς ή παραπλανητικές πληροφορίες των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων.

Η απόφαση εκδόθηκε την 12^η Οκτωβρίου 2020.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ