



ΤΟ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Τμήμα 18ο Τριμελές

Αποτελούμενο από τους: Κλεοπάτρα Καλλικάκη, Εφέτη Δ.Δ., που άσκησε καθήκοντα Προέδρου δυνάμει της 7/2021 Πράξης του Προέδρου του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, εισηγήτρια, Αγλαΐα Θέμου – Δημητροπούλου και Αικατερίνη Σολδάτου, Εφέτες Δ.Δ. και γραμματέα τον Παναγιώτη Θεοδωρακόπουλο, δικαστικό υπάλληλο,

συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του, στις 20 Μαΐου 2021, για να δικάσει την από 21-2-2020 (αριθμ. καταχ. ΠΡ131/21-2-2020) προσφυγή,

της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στη θέση Ρυκιά, στον Ασπρόπυργο Αττικής, εκπροσωπείται νόμιμα και παραστάθηκε με τον πληρεξούσιο δικηγόρο Ευάγγελο Λιάσκο, σύμφωνα με την από 19-5-2021 έγγραφη δήλωση του άρθρου 133 παρ.2 του ΚΔΔ, όπως ισχύει, που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου,

κατά της Ανεξάρτητης Αρχής με την επωνυμία «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ», που εδρεύει στην Αθήνα, επί των οδών Πατησίων και Κότσικα αρ. 1α, η οποία παραστάθηκε με τη δικαστική πληρεξούσια του ΝΣΚ Ρέα – Ειρήνη Διαμαντάτου.

Άσκησαν πρόσθετη παρέμβαση υπέρ της καθής «ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ»: α) Η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα, επί των οδών Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου, εκπροσωπείται νόμιμα και η οποία παραστάθηκε με τον πληρεξούσιο δικηγόρο Δημήτριο Ρούσση και β) η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

– ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», η οποία εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου 1-3, εκπροσωπείται νόμιμα και η οποία παραστάθηκε με τους πληρεξούσιους δικηγόρους Σπυρίδωνα Βλαχόπουλο, Αλεξάνδρα Μικρουλέα και Δημήτριο Ριζιώτη.

Το Δικαστήριο άκουσε τους διαδίκους που παραστάθηκαν, οι οποίοι ζήτησαν όσα αναφέρονται στα πρακτικά,

μελέτησε τη δικογραφία και

σκέφτηκε σύμφωνα με το νόμο.

1. Επειδή, με την κρινόμενη προσφυγή, για την οποία καταβλήθηκε το νόμιμο παράβολο (σχετ.το e-Παράβολο με κωδικό 324760607950 0421 0024 τύπου 1891) και το δικόγραφο προσθέτων λόγων, ζητείται παραδεκτώς η ακύρωση της 680/2019 απόφασης της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με την οποία εγκρίθηκε, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, η από 27-11-2018 (αριθμ. 7119) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, που αφορούσε την απόκτηση από την επιχείρηση με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», αποκλειστικού ελέγχου επί της επιχείρησης με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, με την απόκτηση του 100% των μετοχών της εν λόγω επιχείρησης λόγω πώλησής τους από το ΤΑΙΠΕΔ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.


2. Επειδή, υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης απόφασης και της καθής η προσφυγή διαδίκου Αρχής (άρθρο 113 Κ.Δ.Δ.), ως έχουσες έννομο συμφέρον προς τούτο, έχουν ασκήσει παραδεκτώς, κατ' άρθρο 114 παρ. 2 του Κώδικα διοικητικής δικονομίας, πρόσθετη παρέμβαση οι εταιρείες: «ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.» (ΤΑΙΠΕΔ) και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».



3. Επειδή, στον ν. 3959/2011 (Α-93) «Προστασία του ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ», ορίζεται, στο άρθρο 5 ότι: «1..... 2. Συγκέντρωση θεωρείται ότι υπάρχει όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου από: α) τη συγχώνευση με οποιονδήποτε τρόπο δύο ή περισσότερων προηγουμένως ανεξάρτητων επιχειρήσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων ή β)3. 5. Η δημιουργία κοινής επιχείρησης που εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μίας αυτόνομης οικονομικής ενότητας αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του παρόντος άρθρου. 6...», στο άρθρο 6 ότι: «1. Κάθε Συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή τη δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά. 2....», στο άρθρο 7 ότι: «1. Με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, η οποία υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση μιας δεσπίζουσας θέσης. 2. Για την εκτίμηση της δυνατότητας μιας συγκέντρωσης να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό υπό την έννοια της παραγράφου 1, λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερα η διάρθρωση όλων των σχετικών αγορών, ο πραγματικός ή δυνητικός ανταγωνισμός εκ μέρους επιχειρήσεων εγκατεστημένων εντός ή εκτός Ελλάδας, η ύπαρξη νομικών ή πραγματικών εμποδίων εισόδου στην αγορά, η θέση των συμμετεχουσών στη Συγκέντρωση επιχειρήσεων στην αγορά και η χρηματοοικονομική τους ισχύς, οι εναλλακτικές δυνατότητες επιλογής που έχουν οι προμηθευτές και χρήστες, η πρόσβασή τους στις πηγές εφοδιασμού ή στις αγορές διάθεσης των προϊόντων, η εξέλιξη

της προσφοράς και της ζήτησης των σχετικών αγαθών και υπηρεσιών, τα συμφέροντα των ενδιαμέσων και τελικών καταναλωτών, καθώς και η συμβολή στην τεχνική και οικονομική πρόοδο και στη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας, υπό τον όρο ότι η συμβολή αυτή είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών και δεν αποτελεί εμπόδιο για τον ανταγωνισμό. 3....» και στο άρθρο 8 ότι: « 1. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού εξετάζει τη γνωστοποιούμενη συγκέντρωση, μόλις υποβληθεί η σχετική γνωστοποίηση. 2.... 3. Αν διαπιστωθεί ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, παρ' ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους αγορές στις οποίες αφορά, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, με απόφασή της που εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από τη γνωστοποίηση, εγκρίνει τη συγκέντρωση. 4. Αν διαπιστωθεί ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου και προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους αγορές στις οποίες αφορά, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με απόφασή του που εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από τη γνωστοποίηση, κινεί τη διαδικασία της πλήρους διερεύνησης της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης και ενημερώνει αμελλητί τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις σχετικά με την απόφασή του. 5..... 6. Με απόφασή της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία εκδίδεται μέσα σε ενενήντα ημέρες από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης, απαγορεύεται η συγκέντρωση όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 7 και, στην περίπτωση της παραγράφου 5 του άρθρου 5, όταν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 1. Σε κάθε άλλη περίπτωση, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επιτρέπει τη συγκέντρωση. 7. Οι αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6 καλύπτουν και τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης και είναι απαραίτητοι γι' αυτή. 8. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να εγκρίνει συγκέντρωση, με την απόφασή της παραγράφου 6, υπό όρους και προϋποθέσεις που η ίδια επιβάλλει, προκειμένου να εξασφαλίζεται η

φ



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων με τις δεσμεύσεις που αυτές έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ούτως ώστε να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 και, στην περίπτωση της παραγράφου 5 του άρθρου 5, συμβατή με την παράγραφο 3 του άρθρου 1. 9.....». Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 1 του «Κανονισμού Συγκεντρώσεων» ΚΑΝ_ΕΟΚ 0139/2004 (L-24): «2.Μία συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν: α.... β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος (άρθρο 1 παρ.2β). 3. Μία συγκέντρωση που δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 έχει κοινοτική διάσταση, εφόσον: δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. (άρθρο 1 παρ.3δ).

4. Επειδή, οι ουσιαστικοί κανόνες που διέπουν τον έλεγχο των συγκεντρώσεων και, ειδικότερα, οι κανόνες σχετικά με την εκτίμηση των συγκεντρώσεων, παρέχουν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού ορισμένη διακριτική ευχέρεια, ιδίως όσον αφορά τις εκτιμήσεις οικονομικής φύσεως. Συνεπώς, ο εκ μέρους του δικαστή έλεγχος της άσκησης της εν λόγω διακριτικής ευχέρειας, που είναι ουσιώδης για τον καθορισμό των σχετικών με τις συγκεντρώσεις κανόνων, πρέπει να ασκείται λαμβανομένου υπόψη του περιθωρίου εκτίμησης, το οποίο στηρίζεται στους οικονομικής φύσεως κανόνες που απαρτίζουν το καθεστώς των συγκεντρώσεων. Εξάλλου, ο έλεγχος των συγκεντρώσεων απαιτεί μια ανάλυση των προοπτικών εξέλιξης μιας αγοράς, η οποία συνίσταται στο να εξετάζεται κατά ποιο τρόπο μια τέτοια συγκέντρωση θα μπορούσε να μεταβάλει τους παράγοντες που καθορίζουν την κατάσταση του ανταγωνισμού σε συγκεκριμένη αγορά, προκειμένου να εξακριβωθεί αν το αποτέλεσμα θα είναι

να δημιουργηθεί σημαντικό εμπόδιο για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Η ανάλυση αυτή απαιτεί να εικάσει κανείς τις διάφορες σχέσεις αιτίου και αποτελέσματος, προκειμένου να επιλέξει εκείνες που είναι οι πιο πιθανές. Ειδικότερα στις περιπτώσεις μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό, συγκρίνονται οι συνθήκες ανταγωνισμού που θα προκύψουν από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση με εκείνες που θα επικρατούσαν χωρίς αυτήν. (πρβλ.σχ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 23ης Μαΐου 2019 στην υπόθεση T-370/17, KPN BV κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σκ. 106, 109, 115 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

5. Επειδή, στις κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (2008/C 265/07) προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: «I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ...4.Οι κάθετες συγκεντρώσεις αφορούν εταιρείες που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού... II. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ..... 11.Γενικά, μικρότερη είναι η πιθανότητα σημαντικής παρεμπόδισης του αποτελεσματικού ανταγωνισμού από τις μη οριζόντιες συγκεντρώσεις σε σχέση με τις οριζόντιες. 12.Πρώτον, σε αντίθεση προς τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, οι κάθετες συγκεντρώσεις ή συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ετερογενών δραστηριοτήτων δεν συνεπάγονται περιορισμό του άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση στην ίδια σχετική αγορά ...13.Δεύτερον, οι κάθετες συγκεντρώσεις και οι συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ετερογενών δραστηριοτήτων παρέχουν σημαντικό περιθώριο για αποτελεσματικότητες 17.Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να παρεμποδίζουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό: μη συντονισμένα αποτελέσματα και συντονισμένα αποτελέσματα (επιδράσεις στη δυνατότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά που δραστηριοποιούνται). 18.Μη συντονισμένα αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μη οριζόντιες συγκεντρώσεις έχουν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από την αγορά.30. Διακρίνονται δύο μορφές αποκλεισμού από

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

την αγορά. Στην πρώτη, η συγκέντρωση ενδέχεται να αυξήσει το κόστος των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας περιορίζοντας την πρόσβασή τους σε σημαντικές εισροές (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές). Στη δεύτερη, η συγκέντρωση ενδέχεται να δημιουργήσει εμπόδια εισόδου στην αγορά σε ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνται σε αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας περιορίζοντας την πρόσβασή τους σε επαρκή πελατειακή βάση (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες). 31.Αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές υπάρχει όταν, μετά τη συγκέντρωση, η νέα επιχείρηση ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες τα οποία θα παρείχε σε περίπτωση που δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και καθιστώντας δυσχερέστερη γι' αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν προ της συγκέντρωσης. Αυτό μπορεί να οδηγήσει την συγχωνευθείσα εταιρεία σε αύξηση των τιμών που χρεώνει στους καταναλωτές, με αποτέλεσμα τη παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού. 32.Κατά την αξιολόγηση της πιθανότητας ενός επιζήμιου για τον ανταγωνισμό σεναρίου αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές, η Επιτροπή εξετάζει, πρώτον, κατά πόσο η συγχωνευθείσα επιχείρηση έχει μετά τη συγκέντρωση την ικανότητα να δημιουργήσει ουσιαστικά εμπόδια πρόσβασης σε εισροές, δεύτερον, κατά πόσον έχει το κίνητρο να πράξει κάτι τέτοιο και τρίτον, κατά πόσον μια στρατηγική αποκλεισμού από την αγορά θα έχει σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Στην πράξη, οι παράγοντες αυτοί εξετάζονται συχνά μαζί, καθώς διαπλέκονται στενά μεταξύ τους. 35. Για να αποτελέσει πρόβλημα ο αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές, πρέπει η κάθετη ολοκληρωμένη επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας. Μόνον στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να αναμένεται ότι η συγχωνευθείσα εταιρεία θα

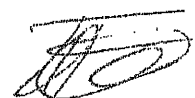
επηρεάσει σημαντικά τους όρους του ανταγωνισμού στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας και επομένως πιθανότατα και στις τιμές και στους όρους εφοδιασμού στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας..... 58.Αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες ενδέχεται να προκύψει όταν ένας προμηθευτής προβαίνει σε συγκέντρωση με ένα σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Λόγω της συγκεκριμένης παρουσίας στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, η συγχωνευθείσα εταιρεία ενδέχεται να αποκλείσει την πρόσβαση σε επαρκή βάση πελατών στους πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές της στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας (την αγορά εισροών) και να μειώσει την ικανότητα ή τα κίνητρά τους να ανταγωνιστούν. Με τη σειρά του, το γεγονός αυτό ενδέχεται να αυξήσει το κόστος των ανταγωνιστών στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας δυσκολεύοντάς τους να αποκτήσουν εισροές υπό παρεμφερείς τιμές και όρους με αυτούς που θα ίσχυαν εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση. Αυτό ενδέχεται να επιτρέψει στη νέα επιχείρηση να θεσπίσει επικερδώς υψηλότερες τιμές στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Ωστόσο, τυχόν αποτελεσματικότητες που προκύπτουν από τη συγκέντρωση ενδέχεται να οδηγήσουν την επιχείρηση αυτή σε μείωση των τιμών, ώστε να μην υπάρξουν συνολικά αρνητικές επιπτώσεις για τους καταναλωτές. 66.Κατά την αξιολόγησή της, η Επιτροπή ενδέχεται να λάβει υπόψη την ύπαρξη διαφορετικών αγορών που αντιστοιχούν σε διαφορετικές χρήσεις των εισροών. Εάν σημαντικό μέρος της αγοράς επόμενης οικονομικής βαθμίδας έχει αποκλεισθεί, ένας προμηθευτής στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας ενδέχεται να μην μπορεί να επιτύχει αποδοτική κλίμακα και ενδέχεται επίσης να λειτουργεί με υψηλότερο κόστος στην (στις) άλλη(-ες) αγορά(-ές). Αντίστροφα, ένας προμηθευτής στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας ενδέχεται να συνεχίσει να λειτουργεί αποδοτικά, εάν βρει άλλες χρήσεις ή δευτερεύουσες αγορές για τις εισροές που παράγει χωρίς να επιβαρυνθεί με σημαντικά υψηλότερο κόστος. 67.Κατά την αξιολόγησή της, η Επιτροπή θα εξετάσει, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, κατά πόσον υπάρχουν αποτελεσματικές και έγκαιρες αντισταθμιστικές στρατηγικές,

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

μακροπρόθεσμα βιώσιμες, τις οποίες είναι πιθανό να αναπτύξουν οι αντίπαλες επιχειρήσεις. 78. Μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης, η συγχωνευθείσα επιχείρηση ενδέχεται να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται στις αγορές προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας..... 79....., μια συγκέντρωση ενδέχεται να μεταβάλει τη φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζονται και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μια συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση».

6. Επειδή, περαιτέρω, στον ν.4408/2016 (Α-135) «Δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (Εναρμόνιση με Οδηγία 2012/34/ΕΕ)» προβλέπεται στο άρθρο 17 παρ.1 και 6, ότι: «1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια στην αρχή αδειοδότησης. 6. Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.δ. 160/2007 (Α' 201) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής.», στο άρθρο 55 ότι: « 1. Ως ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α' 188).», στο άρθρο 13 ότι: «1... 2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 62, σημείο 2, και

στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές. 3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχεία α', β', γ', δ', ζ' και θ' του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρεία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής νομικής οντότητας για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο νομικής οντότητας. Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως. Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7. 4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών του σημείου 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. 5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων..... 6..... 7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. 8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.» και στο άρθρο 62 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (αναφερόμενες στο άρθρο 13), ότι: «...2. Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις: α) ... ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων βαριάς συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις, στ)4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν: α) ...ε) υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.....». Τέλος, στον Κανονισμό ΕΟΚ 2177/2017 (L-307) Πρόσβαση

σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης & σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές», με έναρξη εφαρμογής από την 1η Ιουνίου 2019, σύμφωνα με το άρθρο 17 αυτού, ορίζεται στο άρθρο 9 ότι: «1. Μετά την παραλαβή όλων των απαραίτητων πληροφοριών, ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης απαντά στα αιτήματα πρόσβασης και παροχής υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης κατά το σημείο 2 του παραρτήματος II της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εντός εύλογης προθεσμίας την οποία ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Διαφορετικές προθεσμίες επιτρέπεται να ορίζονται για διαφορετικούς τύπους εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και/ή υπηρεσιών. 2...», στο άρθρο 10 παρ.3, ότι: « 3. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης εξετάζουν διάφορες εναλλακτικές λύσεις που τους καθιστούν δυνατόν να ικανοποιήσουν αλληλοσυγκρουόμενα αιτήματα πρόσβασης στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης ή στην παροχή υπηρεσίας στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης. Οι εν λόγω λύσεις, όταν κρίνεται απαραίτητο, περιλαμβάνουν μέτρα για τη μεγιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας της εγκατάστασης, στον βαθμό που δεν απαιτείται πρόσθετη επένδυση σε πόρους ή εγκαταστάσεις. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:..... » και στο άρθρο 11 ότι: «Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης μπορούν να καθορίζουν κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων πρόσβασης σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με σιδηροδρομικές μεταφορές, όταν τα εν λόγω αιτήματα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν με διαδικασία συντονισμού. Τα εν λόγω κριτήρια προτεραιότητας είναι αμερόληπτα και αντικειμενικά και δημοσιεύονται στην περιγραφή της εγκατάστασης εξυπηρέτησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ια). Στα κριτήρια αυτά λαμβάνονται υπόψη ο σκοπός της εγκατάστασης, ο σκοπός και η φύση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και ο στόχος της διασφάλισης αποδοτικής αξιοποίησης της διαθέσιμης χωρητικότητας.....».


7. Επειδή, εξάλλου, η ΡΑΣ συστάθηκε με το ν. 3891/2010 (Α' 188), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως



34Α) Ειδικότερα, στο άρθρο 28 του πιο πάνω νόμου προβλέπεται ότι έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «...1. Ασκήι τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιβάλλασσει 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 ζητεί τη συνδρομή της. 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005), που, ενδεχομένως, έχουν υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο αδικηθεί, 3.....».

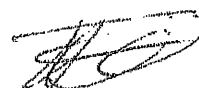
8. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, από τα στοιχεία της δικογραφίας προκύπτουν τα εξής: Με το υπ' αριθμ. 7119/27-11-2018 έγγραφό της (γνωστοποίηση), η ήδη παρεμβαίνουσα εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), του ομίλου FERROVIE DELLO STATO ITALIANE (εφεξής και «FSI»), γνωστοποίησε στην καθής Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3959/2011, την απόκτηση πλήρους και αποκλειστικού ελέγχου επί της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού - ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» (εφεξής «ΕΕΣΣΤΥ»), με την απόκτηση του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ λόγω πώλησής τους από το ΤΑΙΠΕΔ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δυνάμει της από 29-10-2018 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών. Η εν λόγω συναλλαγή αποτελούσε αποκρατικοποίηση, για την οποία είχε ακολουθηθεί διαδικασία διεθνούς ανοιχτού διαγωνισμού, κατόπιν έγκρισης από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Ειδικότερα, το 2013 είχε μεταβιβασθεί το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ στο ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο είχε δημοσιεύσει τον Αύγουστο του 2013 πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ. Δεδομένου όμως ότι δεν είχε κατατεθεί καμία δεσμευτική προσφορά, το ΤΑΙΠΕΔ δημοσίευσε στις 22-7-2016 νέα πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτέλεσε τη μοναδική συμμετέχουσα στο δεσμευτικό στάδιο του διαγωνισμού, υποβάλλοντας, αρχικά, την από 6-3-2018 δεσμευτική οικονομική προσφορά ύψους 8,9 εκ. ευρώ και ακολούθως την από 8-6-2018 βελτιωμένη οικονομική προσφορά ύψους 22 εκ. ευρώ, την οποία και αποδέχθηκε το ΤΑΙΠΕΔ. Η σύμβαση πώλησης των μετοχών υπεγράφη στις 29-10-2018. Στο πλαίσιο εξέτασης της πιο πάνω γνωστοποίησης και αφού ο φάκελος κατέστη πλήρης στις 30-1-2019, με τη συμπλήρωση των αιτηθέντων στοιχείων, εκ μέρους των εταιρειών ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (Γ.Δ.Α.) απέστειλε ερωτηματολόγια, μεταξύ άλλων εταιρειών και στην προσφεύγουσα, όπως και στη ΡΑΣ. Ύστερα από ενδελεχή έρευνα της υπόθεσης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε Ολομέλεια, αφού δε άκουσε τον Εισηγητή της υπόθεσης και έλαβε υπόψη όλα τα στοιχεία του φακέλου, μετά από διάσκεψη εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, με την οποία έκρινε ομόφωνα ότι: «εγκρίνει, κατ' άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, την από 27.11.2018 (αριθμ. 7119) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορά στην απόκτηση από την επιχείρηση με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», του ομίλου FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, αποκλειστικού ελέγχου επί της επιχείρησης με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά». Η καθής Επιτροπή κατέληξε στην ως άνω κρίση, αφού έλαβε υπόψη τα ακόλουθα: Κατ' αρχάς η

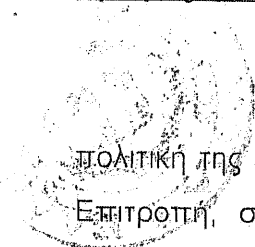


Επιτροπή δέχθηκε ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη έχει εθνική διάσταση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6 παρ. 1 ν. 3959/2011, με βάση τους γνωστοποιηθέντες κύκλους εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, δεν έχει όμως κοινοτική διάσταση κατά τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 139/2004, δεδομένου ότι ο ενωσιακός κύκλος εργασιών της ΕΕΣΣΤΥ είναι 33 εκατ. ευρώ και συνεπώς δεν πληρούνται τα κριτήρια του αρ. 1 παρ. 2 (β) και παρ. 3 (δ) του Κανονισμού Συγκεντρώσεων. Κατόπιν προέβη στην οριοθέτηση των σχετικών αγορών της εξεταζόμενης συγκέντρωσης. Κατά την Επιτροπή, οι σχετικές αγορές της εξεταζόμενης συγκέντρωσης είναι αφενός η αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, στην οποία δραστηριοποιείται η εξαγοράζουσα εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ήδη παρεμβαίνουσα), διακρινόμενη στις επιμέρους αγορές της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και αφετέρου η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (στο εξής αγορά συντήρησης), στην οποία δραστηριοποιείται η εξαγοραζόμενη εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ, ενώ η σχετική γεωγραφική αγορά οριοθετείται σε εθνικό επίπεδο (παρ.49-72 προσβαλλόμενης). Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση πεπραγμένων 2017 της ΡΑΣ, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που συμμετέχουν στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών, πέραν της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περιλαμβάνονται: α) η προσφεύγουσα, με μετόχους την ελληνική εταιρεία Goldair Cargo AE (51%) και την αυστριακή εταιρία Rail Cargo Logistics - Austria GmbH (49%), η οποία δραστηριοποιείται από το 2015 στην ελληνική επικράτεια στις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές διαμεταφορές, τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων (3PLogistics) και τις εσωτερικές μεταφορές και διανομές εμπορευμάτων, ενώ μετά την ολοκλήρωση όλων των αδειοδοτικών διαδικασιών, στις 27/6/2018 πραγματοποίησε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιό της ως η πρώτη ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση στη μεταφορά εμπορευμάτων, β) η Pearl, που συστάθηκε τον Ιούνιο 2015 και αποτελεί τον σιδηροδρομικό βραχίονα της Cosco στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια, παρέχοντας υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων, σιδηροδρομικής διαμεταφοράς και Logistics μέσω του Πειραιά, των υπολοίπων ελληνικών λιμένων καθώς και

άλλων τερματικών σιδηροδρομικών σταθμών προς τις αγορές των βαλκανικών χωρών, της Κεντρικής και της Βόρειας Ευρώπης, ενώ στις 28-11-2018 υπέγραψε σύμβαση με τον Ο.Σ.Ε για την πρόσβασή της στο δίκτυο του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής και γ) Η ΣΤΑΣΥ Α.Ε., η οποία έχει αδειοδοτηθεί ως «σιδηροδρομική επιχείρηση», καθώς κάνει χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής του Προαστιακού Αθηνών, είναι θυγατρική της ΟΑΣΑ Α.Ε, είναι επιφορτισμένη με τη λειτουργία και εκμετάλλευση των μέσων σταθερής τροχιάς της πρωτεύουσας και συντηρεί η ίδια τα οχήματα σταθερής τροχιάς που διαθέτει (ιδιοπαροχή). Καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής ασκεί η ΟΣΕ Α.Ε. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, το οποίο ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, εμπίπτει στην αρμοδιότητα και ευθύνη της «ΓΑΙΟΣΕ» (επιχείρηση δημόσιας ωφέλειας, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο), η οποία εκμισθώνει σε ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τόσο τροχαίο υλικό όσο και ακίνητα, έναντι τιμήματος. Εξάλλου, κατά την περίοδο 2015-2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιούνταν στη σιδηροδρομική μεταφορά (και στις επιμέρους αγορές αυτής, ήτοι επιβατών και εμπορευμάτων), ενώ αντίστοιχα η ΕΕΣΣΤΥ ήταν η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιούνταν στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Συνεπώς, τα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη κατείχαν μερίδιο 100% στην εκάστοτε αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνταν. Επιπλέον, οι δύο υπό εξέταση αγορές, της σιδηροδρομικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, τελούν σε κάθετη σχέση μεταξύ τους, με τη συντήρηση να αποτελεί δραστηριότητα προηγούμενου σταδίου σε σχέση με τη σιδηροδρομική μεταφορά. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω σχετικές αγορές αποτελούν καθέτως επηρεαζόμενες αγορές όσον αφορά στην υπό εξέταση συγκέντρωση. Στη συνέχεια η Επιτροπή εξέτασε τις υφιστάμενες συνθήκες στην αγορά συντήρησης και ειδικότερα τα εμπόδια εισόδου, τον δυνητικό ανταγωνισμό, την ωριμότητα της αγοράς και την εξέλιξη της ζήτησης, την παραγωγική δυναμικότητα, το κόστος συντήρησης, τη διαφάνεια τιμών και την τιμολογιακή



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

 πολιτική της εξαγοραζόμενης εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ (σχετ. παρ. 80-119). Κατά την Επιτροπή, στην ως άνω αγορά δεν υφίστανται νομικά εμπόδια εισόδου, δύνανται δε υπό προϋποθέσεις να αποτελέσουν δυνητικούς ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ, αφενός η εταιρεία ΣΤΑΣΥ, η οποία συντηρεί η ίδια τα οχήματα σταθερής τροχιάς, διαθέτει τεχνογνωσία και οργάνωση και κατά δήλωσή της θα μπορούσε να συντηρήσει το σιδηροδρομικό υλικό και αφετέρου η εταιρεία Κιολεΐδης, που είχε δραστηριοποιηθεί στο παρελθόν με την κατασκευή και συντήρηση βαγονιών για λογαριασμό του ΟΣΕ και κατά δήλωσή της θα μπορούσε πολύ γρήγορα να προσφέρει σχετικές υπηρεσίες (διαθέτει τεχνογνωσία, το εργοστάσιό της στον Βόλο συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο). Πάντως η τυχόν είσοδος νέων ανταγωνιστών στη συγκεκριμένη αγορά εκτιμάται δύσκολη λόγω των εν γένει υψηλών λοιπών πραγματικών εμποδίων εισόδου (χρόνος, κόστος επένδυσης, περιορισμοί γεωγραφικής εγγύτητας). Ως προς την ωριμότητα της αγοράς και την εξέλιξη της ζήτησης, αναμένεται στο άμεσο μέλλον αύξηση της ζήτησης στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών και ως εκ τούτου στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, η ΕΕΣΣΤΥ διαθέτει πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα. Το κόστος συντήρησης τροχαίου υλικού κυμαίνεται στο 20-28% του συνολικού κόστους πωληθέντων, ωστόσο, όπως επισημαίνεται από τη γνωστοποιούσα, αναμένεται να μειωθεί λόγω της αντικατάστασης των ντιζελοκίνητων μηχανών με ηλεκτροκίνητες, με σημαντικά μικρότερο κόστος. Όσον αφορά τη διαφάνεια τιμών και την τιμολογιακή πολιτική, επισημαίνεται ότι η ΕΕΣΣΤΥ έχει εκδώσει τιμοκατάλογο παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης (εργασίες βασικής/προληπτικής συντήρησης, καθώς τα κόστη υπηρεσιών Συμπληρωματικής, Προαιρετικής Συντήρησης και των υποστηρικτικών υπηρεσιών δεν μπορούν να προβλεφθούν), ενώ το ίδιο ισχύει και για τις συμβάσεις προμήθειας ευρείας χρήσης ανταλλακτικών. Κατά την ΕΕΣΣΤΥ η χρέωση των βασικών - προληπτικών υπηρεσιών συντήρησης στους τύπους των οχημάτων που κυκλοφορούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι η ίδια για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς εφαρμόζεται κοινή τιμολογιακή πολιτική. Η διαφοροποίηση μεταξύ των συμβάσεων που έχουν συναφθεί με την

ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την Railcargo (προσφεύγουσα) αφορά τον τρόπο τιμολόγησης και υπαγορεύτηκε από τη διαφορετική χρήση τροχαίου υλικού» (Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διανύει υπερπολλαπλάσιες αποστάσεις μηνιαίως, ενώ τα οχήματα της Railcargo λειτουργούν μηνιαίως με υπερπολλαπλάσιους χρόνους ακινησίας). Έτσι, η τεχνική βάση υπολογισμού των χρεώσεων της βασικής/προληπτικής συντήρησης, όπως αποτυπώνεται στις αντίστοιχες συμβάσεις, είναι τα διανυθέντα χιλιόμετρα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι ώρες λειτουργίας για τη Railcargo. Ωστόσο, η εταιρεία αναφέρει ότι «η χρέωση ουσιαστικά αν και γίνεται με άλλη τεχνική βάση υπολογισμού είναι ισοδύναμη» (προσκομίστηκε παράδειγμα για το ετήσιο κόστος βασικής/προληπτικής συντήρησης μιας ντηζελομηχανής ADtranz για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη Railcargo, από το οποίο προκύπτει διαφορά μικρότερη του 5%). Συμπληρωματική συντήρηση της Railcargo δεν έχει διενεργηθεί και δεν αναμένεται στο μέλλον, ενώ προαιρετική συντήρηση δεν έχει πραγματοποιηθεί ποτέ σε κανένα όχημα και για καμία σιδηροδρομική επιχείρηση. Από τη σύγκριση των δύο συμβάσεων της ΕΕΣΣΤΥ με τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Railcargo, που διενεργήθηκε από την ΕΑ, διαπιστώθηκε ότι διαφέρει μόνον η ωριαία χρέωση ανά ειδικότητα (ο μαθηματικός τύπος, με τον οποίο υπολογίζεται το τίμημα και οι προσαυξήσεις είναι κοινά), με τη Railcargo να έχει σαφώς υψηλότερη χρέωση. Αυτή η διαφοροποίηση, κατά την ΕΕΣΣΤΥ οφείλεται στις τις συνθήκες απασχόλησης του εργατικού δυναμικού και συγκεκριμένα με τη δυνατότητα ή μη ταυτόχρονης εποπτείας/ενασχόλησης του εργατικού δυναμικού της ΕΕΣΣΤΥ με πλήθος οχημάτων και συνεπώς αντικειμενικώς επιτευχθείσες οικονομίες κλίμακας (στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Τέλος, κατά δήλωσή της, η ΕΕΣΣΤΥ δεν ακολουθεί κάποια εκπτώτικη πολιτική. Βάσει των ανωτέρω, ο βαθμός διαφάνειας των τιμών στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, κατά την ΕΑ, είναι ιδιαίτερος υψηλός. Ως προς τη χρήση τροχαίου υλικού ξένων δικτύων, παρατηρείται ότι ως προς τις μηχανές έλξης, δεν έχει υπάρξει μέχρι σήμερα δραστηριοποίηση επιχείρησης με μη ελληνική μηχανή, ούτε κάτι τέτοιο εκτιμάται ότι είναι ευχερές να γίνει στο άμεσο μέλλον, ενώ αντίθετα η έλξη βαγονιών «ξένων δικτύων» στην ελληνική επικράτεια φαίνεται να είναι διαδεδομένη (από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κατά δήλωσή

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

της, αλλά και από Railcargo, η οποία έλκει βαγόνια μόνο ξένων δικτύων, ενώ και η Pearl σκοπεύει να έλκει και βαγόνια ξένου δικτύου). Η κυκλοφορία των ξένων βαγονιών διέπεται από τη διεθνή σύμβαση «Γενική Συμφωνία για τη χρήση εμπορικών βαγονιών - General Contract for Use of wagons» - εφεξής και «CGU» (η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ήδη υποβάλει αίτηση για να ενταχθεί στην GCU). Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι πραγματικοί και δυνητικοί ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων θα χρειαστούν τις υπηρεσίες της ΕΕΣΣΤΥ για τη συντήρηση των κινητήρων έλξης τους, ενώ αντίθετα, τα βαγόνια που θα έλκουν δύναται να μην συντηρούνται από την ΕΕΣΣΤΥ στην Ελλάδα, τουλάχιστον ως προς τη βασική προληπτική συντήρησή τους (44-76% συνολικού κόστους). Ως προς το ζήτημα της ανάταξης (κατηγορίας συντήρησης, η οποία έχει στόχο να επαναφέρει το τροχαίο υλικό σε λειτουργική κατάσταση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του), κατ' αρχάς το σχετικό κόστος (σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία) βαρύνει το διαχειριστή του τροχαίου υλικού, τη ΓΑΙΟΣΕ εν προκειμένω. Από τα προσκομισθέντα στοιχεία προκύπτει ότι η ΓΑΙΟΣΕ έχει συνεργαστεί στο παρελθόν με την ΕΕΣΣΤΥ για την ανάταξη κινητήριων μηχανών, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη διεθνής διαγωνισμός για το έργο ανάταξης 21 μηχανών. Ο ανάδοχος του εν λόγω διαγωνισμού θα δεσμευτεί σε ολοκλήρωση του έργου με συγκεκριμένο κόστος και σε συγκεκριμένο χρόνο. Αντίστοιχα, η παράδοση του πλήρως αναταγμένου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς τη μισθώτρια σιδηροδρομική επιχείρηση γίνεται σε συγκεκριμένες ημερομηνίες και βάσει συμφωνηθείσας τεχνικής κατάστασης του υλικού. Όσον αφορά το ζήτημα της παροχής πληροφοριών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση στον συντηρητή, κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, η εταιρία συντήρησης θα πρέπει να γνωρίζει τον στόλο της σιδηροδρομικής επιχείρησης, πληροφορία όμως που είναι δημόσια διαθέσιμη στο ευρύ κοινό. Αντίστοιχα, κατά την ΡΑΣ, για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών συντήρησης, κυρίως σε νέους τύπους τροχαίου υλικού, θα πρέπει να προσκομισθεί τεχνικός φάκελος του τροχαίου υλικού [...] καθώς και οποιαδήποτε άλλα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που θα είναι απαραίτητα για τη διαπραγμάτευση ανάμεσα στην ΕΕΣΣΤΥ και τον

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

ενδιαφερόμενο. Τα στοιχεία όμως αυτά είναι γενικά γνωστά στην αγορά του τροχαίου υλικού και ο χειρισμός των πληροφοριών που θα ανταλλάξει η ΕΕΣΣΤΥ με τον ενδιαφερόμενο δεν χρήζει εμπιστευτικότητας. Τέλος, όσον αφορά την ύπαρξη δεσμών μεταξύ των επιχειρήσεων, προκύπτει ότι δεν υφίστανται νομικοί ή/και διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Ακολούθως η Επιτροπή, αφού εξέτασε τις απόψεις της γνωστοποιούσας επιχείρησης, των λοιπών εταιρειών, μεταξύ των οποίων και της προσφεύγουσας, καθώς και της ΡΑΣ, προχώρησε στην ουσιαστική αξιολόγηση της εξεταζόμενης συγκέντρωσης (παρ.120-136). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αρχικά εξέτασε τις εκτιμώμενες επιπτώσεις στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών και ιδίως εξέτασε κατά πόσο η νέα οντότητα θα είχε την ικανότητα και το κίνητρο να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών από την πρόσβασή τους σε εισροές, δηλαδή σε υπηρεσίες συντήρησης. 1)Ως προς την ικανότητα της νέας οντότητας να αποκλείσει ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης, η Ε.Α. κατ' αρχάς έλαβε υπόψη ότι το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο θέτει σαφείς υποχρεώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης και στους παρόχους υπηρεσιών συντήρησης ως προς την ισότιμη μεταχείριση και πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις αναγκαίες εγκαταστάσεις συντήρησης (σχετ. άρθρο 13 παρ.2, 7 και 8 ν.4408/2016, που θεσπίζουν υποχρέωση παροχής μη διακριτικής πρόσβασης). Κατά την άποψη της Ε.Α. αποφασιστικής σημασίας είναι και οι διατάξεις του Κανονισμού 2017/2177 που τίθεται σε ισχύ την 1 Ιουνίου 2019, οι οποίες θεσπίζουν υποχρέωση για σαφή και διαφανή διαχείριση όλων των αιτημάτων πρόσβασης. Σημειώνεται ότι η ίδια η ΡΑΣ επιβεβαιώνει σχετικά ότι η παροχή υπηρεσιών συντήρησης αποτελεί ρυθμιζόμενη υπηρεσία και ως εκ τούτου, τυχόν συγκρουόμενα αιτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού που αναμένεται να διατυπωθούν ενόψει της σταδιακής εισόδου νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα παρακολουθούνται από την ίδια και θα παρεμβαίνει όταν απαιτείται για τη σταδιακή ρύθμιση των συγκεκριμένων

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

υπηρεσιών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς και ότι έχει την αρμοδιότητα επίλυσης τυχόν εμποδίων σχετιζόμενων με την υπηρεσία επισκευή-συντήρηση τροχαίου υλικού. Επιπλέον, στην περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης βρίσκεται υπό τον έλεγχο επιχείρησης η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως ισχύει στην περίπτωση της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το ρυθμιστικό πλαίσιο προβλέπει ότι ο φορέας καταρτίζει και παρέχει στους αντισυμβαλλόμενους τυποποιημένες συμβάσεις πρόσβασης όπου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών συντήρησης. Όσον αφορά την ήδη υιοθετούμενη πρακτική από την ΕΕΣΣΤΥ, για τις συμβάσεις συντήρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ αφενός της ΕΕΣΣΤΥ και αφετέρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της Railcargo, η ΕΕΣΣΤΥ δηλώνει ότι «οι εν λόγω συμβάσεις έχουν βασιστεί στην ίδια τιμολογιακή πολιτική» και οδηγούν σε ισοδύναμο αποτέλεσμα. Επισημαίνεται ακόμη ότι η ΕΕΣΣΤΥ, αφενός έχει ήδη προβεί σε μια πρώτη καταγραφή των εργοστασίων και μηχανοστασίων και του αντικειμένου της συντήρησης που παρέχεται σ' αυτά και έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Δήλωση Προσφερόμενων Υπηρεσιών στο Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, γεγονός που συμβάλλει στη διασφάλιση της διαφάνειας, ενώ αφετέρου έχει αναρτήσει Τιμοκατάλογο Παρεχόμενων Εργασιών για εργοστασιακή και μηχανοστασιακή συντήρηση. Παράλληλα, στο σχετικό νομοθετικό πλαίσιο προβλέπεται η ρητή υποχρέωση λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης (συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων συντήρησης) και επιχείρησης σιδηροδρομικής μεταφοράς όταν η τελευταία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά μεταφορών. Τέλος, πιθανός αποκλεισμός ανταγωνιστικής επιχείρησης από υπηρεσίες συντήρησης με τη μορφή άρνησης ή καθυστέρησης εξυπηρέτησης, περιορίζεται ή αποκλείεται δυνάμει και του συμβατικού πλαισίου (από τη σύμβαση συντήρησης μεταξύ Railcargo και ΕΕΣΣΤΥ προβλέπεται ευθύνη προς αποζημίωση). Κατόπιν των ανωτέρω, δεδομένου του έντονα ρυθμισμένου χαρακτήρα της αγοράς συντήρησης, η οποία υπόκειται στον έλεγχο της ΡΑΣ, και ενόψει του ότι το κανονιστικό πλαίσιο πρόκειται άμεσα να ενισχυθεί με τη θέση σε ισχύ των

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

εξειδικευμένων διατάξεων του Καν. 2017/2177 από 1η Ιουνίου 2019, κατά την άποψη της Επιτροπής, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να μεταβάλει, να δημιουργήσει ή να ενισχύσει την ικανότητα της γνωστοποιούσας να αποκλείει ή να καθιστά δυσχερέστερη την πρόσβαση των ανταγωνιστών της στις υπηρεσίες συντήρησης κατά τρόπο ώστε να δυσχεραίνεται η δραστηριοποίησή τους στην αγορά μεταφορών. Επικουρικά, κατά την Επιτροπή, η δυνατότητα της συγχωνευθείσας επιχείρησης να αποκλείσει ανταγωνιστές από τις υπηρεσίες συντήρησης και συνακόλουθα από την αγορά των μεταφορών δύναται να περιορίζεται και από οικονομικές παραμέτρους. Ειδικότερα, ένα πολύ σημαντικό ποσοστό τροχαίου υλικού μπορεί να συντηρείται στο εξωτερικό, ενώ η εξέλιξη του κόστους συντήρησης κινητήρων έλξης αναμένεται να είναι πτωτική. Επικουρικά αναφέρεται ότι η ως άνω διαπίστωση για την περιορισμένη ικανότητα της νέας οντότητας να αποκλείσει ή να δυσχεράνει ανταγωνιστές από την πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης, ενισχύεται έτι περαιτέρω αν ληφθεί υπόψη ότι η αγορά συντήρησης, ιδίως για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, αναμένεται να έχει υπερεθνικά γεωγραφικά όρια και δη ευρωπαϊκά. Τέλος, όσον αφορά την εκτεταμένη συντήρηση (ανάταξη) ακόμη κι αν γίνει δεκτό ότι τμήμα των υπηρεσιών ανάταξης δύναται να μην εμπίπτει στο ρυθμιστικό πλαίσιο της συντήρησης τυχόν καθυστέρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δύναται να προκύπτει ως απόρροια της παρούσας συγκέντρωσης (αφενός η ΓΑΙΟΣΕ δεν υπόκειται στον έλεγχο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αφετέρου, η παράδοση του αναταγμένου τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς επιχείρηση μεταφοράς υπόκειται σε σαφείς υποχρεώσεις, ως προς τους χρόνους, δυνάμει συμβατικής σχέσης). Επιπλέον εξασφάλιση ότι οι όροι υλοποίησης του έργου ανάταξης θα τηρηθούν, αποτελεί ο εν εξελίξει διεθνής διαγωνισμός, που έχει προκηρυχθεί για την ανάληψη από επιχείρηση συντήρησης της ανάταξης τροχαίου υλικού της ΓΑΙΟΣΕ, ενώ δεν αποκλείεται ανάδοχος να είναι οποιασδήποτε διεθνής επιχείρηση και όχι η ΕΕΣΣΤΥ. Δυνάμει των ανωτέρω, κατά την Επιτροπή, δεν εκτιμάται ότι η νέα οντότητα θα αποκτήσει ή θα ενισχύσει, ως άμεση συνέπεια της παρούσας συγκέντρωσης, την ικανότητά της να αποκλείσει ή να δυσχεράνει ανταγωνιστές της από την

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

(έγκαιρη) δραστηριοποίησή τους στην αγορά μεταφορών μέσω της υπαίτιας καθυστέρησης παράδοσης αναταγμένου υλικού. 2) Ως προς το κίνητρο της νέας οντότητας να αποκλείσει πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές, που δραστηριοποιούνται στην αγορά μεταφορών από την πρόσβαση σε υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού (ή τουλάχιστον να καταστήσει δυσμενέστερη την πρόσβασή τους σε αυτές), η Ε.Α. έλαβε κατ' αρχάς υπόψη ότι η εκτιμώμενη εξέλιξη της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων και κατ' επέκταση συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη χώρα αναμένεται να είναι ανοδική, ως απόρροια της υλοποίησης έργων υποδομής στο σιδηροδρομικό δίκτυο, με αναμενόμενη συνέπεια τη δραστηριοποίηση περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μεταφοράς στην Ελλάδα για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης. Ως εκ τούτου, παρουσιάζεται για την ΕΕΣΣΤΥ σημαντική ευκαιρία επέκτασής της στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης προς άλλες επιχειρήσεις πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία επέκταση αφενός επιβεβαιώνεται ως πρόθεση από το επιχειρησιακό πλάνο της ΕΕΣΣΤΥ και αφετέρου δικαιολογείται υπό το πρίσμα των οικονομικών όρων λειτουργίας της δραστηριότητας της συντήρησης. Εξάλλου, η εταιρεία φαίνεται να έχει σημαντικά ικανό περιθώριο να αναλάβει πρόσθετο έργο συντήρησης. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βεβαίως θα μπορούσε να μην επιλέξει να αυξήσει τα έσοδά της από την αγορά της συντήρησης, στηριζόμενη σε μία στρατηγική αντιστάθμισης της απώλειας με τα κέρδη που θα προσδοκούσε μακροπρόθεσμα από τον αποκλεισμό ανταγωνιστών στην αγορά των μεταφορών. Ωστόσο, κατά την άποψη της Επιτροπής, οποιαδήποτε τέτοια στρατηγική θα αποδεικνυόταν τελικά αλυσιτελής, διότι η δραστηριοποίηση ανταγωνιστών είναι αναπόφευκτη, ενόψει της προοπτικής εξέλιξης των μεγεθών σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα και της συνακόλουθης αδυναμίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καλύψει την αυξημένη ζήτηση. Επιπροσθέτως, κατά την Ε.Α., σημαντικός παράγοντας που αναμένεται να λειτουργεί αποθαρρυντικά σε πιθανό κίνητρο για αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά εκ μέρους της νέας οντότητας, αποτελεί το γεγονός ότι τυχόν τέτοια συμπεριφορά είναι παράνομη και συνιστά παραβίαση του ευρωπαϊκού τομεακού κανονιστικού πλαισίου, επισύροντας ανάλογες

κυρώσεις από τη ΡΑΣ, ενώ δύναται να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του αρ. 2 ν. 3959/2011 ή/και 102 ΣΛΕΕ, ενόψει της δεσπόζουσας θέσης της νέας οντότητας στην αγορά συντήρησης. Συμπερασματικά, παρόλο που δεν μπορεί να αποκλειστεί με βεβαιότητα η έλλειψη κινήτρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να θέσει εμπόδια στην πρόσβαση ανταγωνιστών στην συντήρηση με σκοπό τον αποκλεισμό τους από την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών (κάτι τέτοιο αποδέχονται οι ανταγωνιστές και η ΡΑΣ), το κίνητρο αυτό, κατά την Ε.Α., αποδυναμώνεται αφενός λόγω του ότι προσκρούει στο περιοριστικό κανονιστικό πλαίσιο και στους κανόνες του ανταγωνισμού, αφετέρου ενόψει μίας ευλόγως αναμενόμενης οικονομικής πραγματικότητας και δημιουργίας ευκαιρίας, ήτοι την επέκταση των δραστηριοτήτων της ΕΕΣΣΤΥ και αύξηση των εσόδων της, με την προσέλκυση ως πελατών των αυξανόμενων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα περιθώρια επιλογής των οποίων αυξάνονται με τη σταδιακή κατάργηση εθνικών περιορισμών. Στη συνέχεια η Επιτροπή Ανταγωνισμού εξέτασε τις εκτιμώμενες επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά συντήρησης και συγκεκριμένα το ενδεχόμενο αποκλεισμού των (δυνητικών) ανταγωνιστών της ΕΕΣΣΤΥ σε πελάτες. Κατ' αρχάς επισημαίνεται ότι η εξέταση του κινδύνου αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες συνιστά ένα θεωρητικό σενάριο καθώς, δυνάμει των συνθηκών της αγοράς συντήρησης και των απόψεων των παικτών της αγοράς, προκύπτει ότι ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ δεν υπάρχουν (οι οποίοι να κινδυνεύουν να αποκλειστούν συνεπεία της συγκέντρωσης) ενώ και η δραστηριοποίηση δυνητικών ανταγωνιστών στο μέλλον τίθεται εν αμφιβόλω λόγω σημαντικών (πραγματικών) εμποδίων εισόδου. Η απουσία ενδιαφέροντος για δραστηριοποίηση στην αγορά μεσοπρόθεσμα καταδεικνύεται και από την απουσία ύπαρξης εναλλακτικής προσφοράς εξαγοράς της ΕΕΣΣΤΥ κατά την διαδικασία ιδιωτικοποίησής της. Πάντως, σε περίπτωση που δυνητικός ανταγωνιστής αποφάσιζε να δραστηριοποιηθεί στην αγορά συντήρησης, η Railcargo και η Pearl αποτελούν υποψήφιους πελάτες, η μεν Railcargo από τα μέσα του 2020, οπότε και λήγει η σύμβασή της με την ΕΕΣΣΤΥ, η δε Pearl, η οποία αναμένεται να συνιστά ισοδύναμο σε μέγεθος παίκτη στην αγορά



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

εμπορευματικών μεταφορών με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ακόμα σε διαπραγματεύσεις και άρα διαθέσιμη. Άλλωστε, η σύμβαση συντήρησης της Railcargo, η οποία είναι η μόνη η οποία έχει ήδη συναφθεί, αφορά μόνο μηχανές έλξης/έλκων τροχαίο υλικό καθώς τα βαγόνια που χρησιμοποιεί είναι ξένου δικτύου. Επιπλέον, έτερος υποψήφιος πελάτης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης αποτελεί και η ΓΑΙΟΣΕ. Σημειώνεται σχετικά ότι η ΓΑΙΟΣΕ έχει ήδη έρθει σε επαφή με την εταιρεία ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ, αναφορικά με τη διερεύνηση δυνατότητας συνεργασίας για την παροχή έργου συντήρησης βαγονιών, όπως επιβεβαιώνεται από την τελευταία. Σε κάθε περίπτωση, επιχειρήσεις οι οποίες ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά συντήρησης, μπορούν, εναλλακτικά να καταστούν οι ίδιοι Υπεύθυνοι Φορείς Συντήρησης (ΥΣΦ). Ειδικότερα, ακόμη και αν επιχείρηση που ενδιαφέρεται να δραστηριοποιηθεί δεν έχει λάβει τις αναγκαίες άδειες/πιστοποιήσεις για να καταστεί ΥΣΦ, μπορεί νόμιμα να παρέχει εργασίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού συνεργαζόμενη με άλλη αδειοδοτημένη επιχείρηση (πχ υπεργολαβία – π.χ. παλιότερη συνεργασία ΕΕΣΣΤΥ με ΕΛΒΟ). Επιπροσθέτως, ακόμη και στην περίπτωση που η πρόσβαση σε πελάτες στην αγορά εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών θεωρηθεί ότι είναι περιορισμένη, οι εν δυνάμει ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ, όπως αυτοί εντοπίστηκαν να είναι η ΣΤΑΣΥ και ο ΚΙΟΛΕΙΔΗΣ, δεν αποκλείονται από την παροχή υπηρεσιών συντήρησης. Συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη αφενός ότι δεν υπάρχει σήμερα ενεργός ανταγωνιστής της ΕΕΣΣΤΥ, ενώ για να εισέλθει ένας δυνητικός ανταγωνιστής απαιτείται χρόνος για τη λήψη σχετικών εγκρίσεων από την ΡΑΣ, και αφετέρου ότι η σύμβαση συντήρησης με τη Railcargo λήγει τα μέσα του 2020, κατά την εκτίμηση της Ε.Α. η παρούσα συγκέντρωση δεν αποκλείει, δεδομένων των συνθηκών και του χρονικού σημείου που λαμβάνει χώρα, πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές από πιθανούς πελάτες. Με τη σειρά του, το γεγονός αυτό δεν αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση του κόστους των επιχειρήσεων μεταφορών είτε λόγω αύξησης τιμών από την ΕΕΣΣΤΥ είτε λόγω υψηλότερων (σε σύγκριση με την ΕΕΣΣΤΥ) χρεώσεων από εναλλακτικούς παρόχους υπηρεσιών συντήρησης. Άλλωστε, δεδομένου του ρυθμιστικού

πλαisiου που λεπτομερώς αναλύθηκε ανωτέρω, οι όροι παροχής υπηρεσιών συντήρησης προς εναλλακτικούς μεταφορείς από την ΕΕΣΣΤΥ δεν επιτρέπεται παρά να είναι ισοδύναμοι με του όρους χρέωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Συνακόλουθα, δεν εκτιμάται ότι οι τιμές των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προς καταναλωτές θα αυξηθούν, ως αποτέλεσμα της παρούσας συγκέντρωσης, λόγω αυξημένου κόστους συντήρησης και άρα αυξημένων εξόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Τέλος, δεδομένου ότι η δυνατότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποκλείσει δυνητικούς ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ από την πρόσβαση σε πελάτες εκτιμάται περιορισμένη λόγω των ανωτέρω συνθηκών, η Επιτροπή θεώρησε ότι παρέλκει η εξέταση τυχόν κινήτρου σχετικού αποκλεισμού τους. Επικουρικά, η Επιτροπή επεσήμανε ότι η αγορά επιβατικών μεταφορών συνιστά νομικά μονοπώλιο μέχρι το 2021. Έως τότε, δυνητικοί ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ πράγματι φαίνεται να στερούνται εναλλακτικής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πελατειακής βάσης. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο εν λόγω περιορισμός αποτελεί απόρροια νομοθετικής πρόβλεψης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προκύπτει από ικανότητα που αποκτά η νέα οντότητα από την υλοποίηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης. Περαιτέρω, η Επιτροπή εξέτασε τη δυνατότητα λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς. Σχετικά, έλαβε υπόψη ότι εν προκειμένω, η αποκρατικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί μέρος του προγράμματος του ΤΑΙΠΕΔ και για την πραγματοποίησή της χρειάστηκε να διεξαχθεί δεύτερος διεθνής πλειοδοτικός διαγωνισμός καθώς στον πρώτο (το 2013) δεν κατατέθηκε καμία δεσμευτική προσφορά και ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος. Δεν ενδιαφέρθηκαν άλλοι επενδυτές να ανταποκριθούν στο κάλεσμα του ΤΑΙΠΕΔ για την ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, παρόλο που είχαν την ευκαιρία και έτσι η εξαγορά της από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η μόνη επιλογή. Επομένως, κατά την προσπάθεια εκτίμησης του υποθετικού εναλλακτικού σεναρίου (counterfactual) που θα διαμορφωνόταν ελλείψει της υπό κρίση συναλλαγής, δεν μπορεί, δεδομένων των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών που αναλύθηκαν, να εκτιμάται ότι υπάρχει άλλη, λιγότερο αντι-ανταγωνιστική εξαγορά. Τέλος, η Ε.Α. εξέτασε για λόγους πληρότητας και άλλους παράγοντες, όπως την απόκτηση πρόσβασης σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες των ανταγωνιστών της

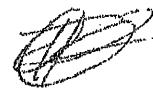
ρ



ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς. Ως προς τον πρώτο παράγοντα, λαμβάνοντας υπόψη α) τη φύση των πληροφοριών που αναμένεται να ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της συντήρησης τροχαίου υλικού, β) το γεγονός ότι εκτιμάται ότι αυτές είναι δημόσια διαθέσιμες δυνάμενες να εντοπίζονται από τους ανταγωνιστές, γ) ότι, σε κάθε περίπτωση, κάθε μέρος δύναται ad hoc να χαρακτηρίσει κάποια πληροφορία ως ευαίσθητη και αυτή να αντιμετωπιστεί αντιστοίχως από την ΕΕΣΣΤΥ και δ) ότι καμία από τις επιχειρήσεις που υπέβαλαν απόψεις δεν διατύπωσε σχετική ανησυχία ή επιφύλαξη, η Επιτροπή κατέληξε ότι η συγκέντρωση δεν εκτιμάται ότι δύναται να περιορίσει τις ανταγωνιστικές συνθήκες στην αγορά παρέχοντας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως αποτέλεσμα πρόσβασης σε ευαίσθητες εμπορικά πληροφορίες λόγω της συγκέντρωσης με την ΕΕΣΣΤΥ. Ως προς τις κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς, ελλείπει άλλων στοιχείων του φακέλου περί της δυνατότητας πρόκλησης συντονισμένων κάθετων αποτελεσμάτων, ενόψει του ότι η υπό κρίση συγκέντρωση αφορά δύο αγορές που παραμένουν σχεδόν μονοπωλιακές και δεν αυξάνει το βαθμό συμμετρίας μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά, ούτε συνεπάγεται την κατάργηση μιας επιχείρησης - «αποστάτη» στην αγορά, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η σκοπούμενη συναλλαγή δεν θα επιφέρει συντονισμένα αποτελέσματα στις υπό κρίση αγορές. Τέλος, σε σχέση με δευτερεύοντες περιορισμούς, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν υποχρεούται να αξιολογεί αυτούς κατά περίπτωση. Όμως συνιστά καθήκον των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αξιολογούν μόνες τους εάν και σε ποιο βαθμό οι συμφωνίες τους μπορούν να θεωρηθούν ως παρεπόμενες μιας πράξης συγκέντρωσης. Οι περιορισμοί που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσα συνδεδεμένοι και απαραίτητοι για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 και 101 και 102 ΣΛΕΕ. Κατόπιν όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε ομόφωνα στο συμπέρασμα ότι δεν προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της σκοπούμενης συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους

αγορές της σιδηροδρομικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στις οποίες αφορά.

9. Επειδή, με την υπό κρίση προσφυγή και το δικόγραφο προσθέτων λόγων, όπως αυτά αναπτύσσονται και με το υπόμνημα, η προσφεύγουσα ζητά να ακυρωθεί η προαναφερόμενη απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Σχετικά υποστηρίζει κατ' αρχάς ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ελλιπώς αιτιολογημένη ως προς την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στην κάθετη αγορά επόμενου σταδίου σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ελλιπής αιτιολογία συνίσταται στο ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν εξέτασε το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθούν οι υπηρεσίες συντήρησης ως μέσο αποκλεισμού των ανταγωνιστών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά της επόμενης οικονομικής βαθμίδας, δηλαδή στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εν γένει και ειδικά στην αγορά εμπορευμάτων. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, εν προκειμένω η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ενώ όφειλε να ελέγξει τις επιπτώσεις της συγκέντρωσης και στις δύο επηρεαζόμενες από τη συγκέντρωση αγορές, εξέτασε μόνο τη μία από τις δύο, δηλαδή την αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, παραλείποντας εντελώς την κατάντι αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς. Η προσφεύγουσα επικαλείται αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (π.χ. εξαγορά Honeywell από General Electric), ή οποία, κατά τον έλεγχο συγκεντρώσεων απαγορεύει αυτές στις οποίες η εξαγοράζουσα επιχείρηση θα είναι δεσπόζουσα σε μία τουλάχιστον σχετική αγορά της εφοδιαστικής / εμπορικής αλυσίδας, επειδή αναμένεται με βεβαιότητα ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε περιορισμό του ανταγωνισμού. Περαιτέρω, επικαλείται την ενωσιακή νομολογία, κατά την οποία, όταν είναι προφανές ότι το εμπορικό συμφέρον μιας επιχείρησης συνηγορεί επιτακτικά υπέρ ορισμένης συμπεριφοράς, όπως η εκμετάλλευση της δυνατότητας να προκαλέσει διαταραχές στην επιχείρηση ανταγωνιστή, αρκεί η αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού να θεμελιώσει την κρίση της σε απλές οικονομικές και εμπορικές συνθήκες της υπό κρίση περίπτωσης. Κατά την προσφεύγουσα, εν προκειμένω το κίνητρο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τον αποκλεισμό πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στη



μετάφορα εμπορευμάτων συνίσταται στην παρεμπόδιση του ανοίγματος της αγοράς και στη διατήρηση της μονοπωλιακής της θέσης. Η νέα οντότητα, κατά τους ισχυρισμούς της, έχει τη δυνατότητα να εμποδίσει τις εισροές κάθε ανταγωνιστή στην αγορά της υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών, αυξάνοντας τις τιμές παροχής των υπηρεσιών συντήρησης. Άλλωστε ήδη η ΕΕΣΣΤΥ έχει υιοθετήσει σε βάρος της διακριτική συμπεριφορά σε σχέση με αυτή που επιφυλάσσει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Επιπλέον η νέα οντότητα έχει την πρόθεση να εμποδίσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό αποδεικνύεται από το ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ήδη υιοθετήσει παράνομες κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού πρακτικές συνδυασμένων πωλήσεων και αποκλειστικών συμβάσεων με πελάτες της εμποδίζοντας να μετακινηθούν σε άλλους ανταγωνιστές όπως στην ίδια, πρακτικές που συνεχίζονται έως και σήμερα. Η εξάλειψη και του ελάχιστου ανταγωνισμού, που υφίσταται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε βλάβη των καταναλωτών με αύξηση των τιμών παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Με το υπόμνημα, η προσφεύγουσα συμπληρώνει ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν απέδειξε ότι η ύπαρξη νομικού πλαισίου αποκλείει αυτόματα τη δυνατότητα της επιχείρησης να προβαίνει σε διακριτική μεταχείριση σε βάρος ανταγωνιστών της, καθώς και ότι όσον αφορά τις οικονομικές παραμέτρους, η εταιρεία έχει ήδη απαντήσει με επιστολή της ότι δεν είναι εφικτό με εύλογο κόστος και σε εύλογο χρόνο να έχει πρόσβαση σε υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού εκτός ελληνικής επικράτειας. Σχετικά προσκομίζει και επικαλείται

10. Επειδή, εξάλλου, η καθής η προσφυγή Επιτροπή με την έκθεση απόψεών της και το επ' αυτής υπόμνημα, καθώς και οι παρεμβαίνουσες, με τις σχετικές παρεμβάσεις τους και τα επ' αυτών υπομνήματα ζητούν να απορριφθεί η προσφυγή. Ειδικότερα, σε σχέση με τον προαναφερόμενο λόγο της προσφυγής, η καθής ισχυρίζεται κατ' αρχάς ότι αυτός προβάλλεται αλυσιτελώς. Περαιτέρω, κατά την καθής αλλά και τις παρεμβαίνουσες, ο λόγος αυτός είναι ουσία αβάσιμος, αφού η προσβαλλόμενη περιλαμβάνει εκτενέστατη και ορθή αιτιολογία. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξέτασε στις παραγράφους 146-181 της προσβαλλόμενης τις επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών και ιδίως εξέτασε κατά πόσο η νέα οντότητα θα είχε την ικανότητα και το κίνητρο να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, στους οποίους συγκαταλέγεται και η προσφεύγουσα. Για τη σχετική κρίση της έλαβε υπόψη, μεταξύ άλλων, τον έντονα ρυθμισμένο χαρακτήρα της αγοράς συντήρησης, καθώς και την αρμοδιότητα της ΡΑΣ να εποπτεύει την αποτελεσματική εφαρμογή του ως άνω νομοθετικού πλαισίου και να παρεμβαίνει όταν απαιτείται, εξασφαλίζοντας την ισότιμη μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ορθά δε έκρινε βάσει των ανωτέρω, ότι το ειδικό αυτό ρυθμιστικό πλαίσιο σε συνδυασμό με την πιο πάνω αρμοδιότητα της ΡΑΣ αποτελεί τη βάση αντίκρουσης των σχετικών ανησυχιών που εξέφρασε η προσφεύγουσα στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας. Την ανωτέρω αιτιολογία της η Επιτροπή στήριξε και σε σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Comp/M.8358-MACQUARIE / NATIONAL GRID / GAS DISTRIBUTION BUSINESS OF NATIONAL GRID, κατά την οποία το ρυθμιστικό πλαίσιο της Βρετανίας παρέχει επαρκή προστασία έναντι ενδεχόμενων πρακτικών διακριτικής μεταχείρισης). Οι απόψεις της προσφεύγουσας ελήφθησαν υπόψη και απορρίφθηκαν



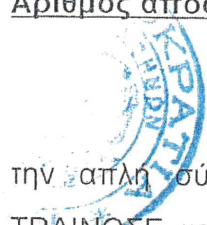
αιτιολογημένα. Σημειώνεται ότι η προσφεύγουσα είναι η μόνη εταιρεία που διατύπωσε αντιρρήσεις για την έγκριση της συγκέντρωσης, ενώ αβάνισμα ισχυρίζεται ότι είναι ο μόνος ανταγωνιστής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (όπως προκύπτει από την έκθεση πεπραγμένων της ΠΑΣ 2018, πλην της προσφεύγουσας έχει λάβει άδεια και η PEARL, ενώ εντός του 2018 προχώρησε σε ίδρυση υποκαταστήματος στην Ελλάδα η ρουμανική εταιρεία ΤΕΦ LOGISTICA FERROVIARA και έλαβε άδεια η ΜΑΚΙΟΣ LOGISTICS). Εξάλλου, για λόγους πληρότητας εξετάστηκαν επικουρικά από την Επιτροπή και οικονομικές παράμετροι. Ομοίως αιτιολογημένη υπήρξε η απόφαση ως προς το κίνητρο αποκλεισμού ανταγωνιστών (παρ.175-181 προσβαλλόμενης). Η προσφεύγουσα απαραδέκτως επικαλείται τη διάπραξη παραβάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως λόγο ακύρωσης της προσβαλλόμενης απόφασης, διότι οι παραβάσεις αυτές εξετάζονται στο πλαίσιο αυτοτελούς διαδικασίας κατασταλτικού ελέγχου για παράβαση του άρθρου 2 του ν.3959/2011.

Προς αντίκρουση του ως άνω ισχυρισμού, η προσφεύγουσα με το υπόμνημά της υποστηρίζει ότι ουδόλως προβάλλει ως λόγο ακύρωσης της προσβαλλόμενης την παραβίαση του άρθρου 2 του ν.3959/2011. Απλώς θεωρεί ότι η διερεύνηση του ζητήματος αν η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση μιας δεσπύζουσας θέσης συνιστά αναπόσπαστο στοιχείο της διερεύνησης της νομιμότητας της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης. Η καθής και οι παρεμβαίνουσες αντιλέγουν με σχετική προσθήκη αντίκρουση, ότι η προσφεύγουσα με το υπόμνημα επιχειρεί απαραδέκτως να μεταβάλει τη βάση της προσφυγής της, καθώς και ότι μόνη η δημιουργία ή η ενίσχυση δεσπύζουσας θέσης σε μια αγορά δεν αρκεί για να απαγορευθεί η συγκέντρωση αλλά πρέπει με την επιχειρούμενη συγκέντρωση να περιορίζεται ο ανταγωνισμός.



11. Επειδή, καθ' ο μέρος προβάλλεται από την προσφεύγουσα ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ελλιπώς αιτιολογημένη ως προς την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στην κάθετη αγορά επόμενου σταδίου σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ισχυρισμός αυτός, κατ' αρχάς είναι ουσία αβάσιμος, αφού η απόφαση αυτή περιλαμβάνει εκτενέστατη αιτιολογία ως προς το συγκεκριμένο θέμα στις παραγράφους 146-181 και 206 αυτής. Ειδικότερα, στις εν λόγω παραγράφους, εξετάζονται ενδελεχώς από την Επιτροπή οι εκτιμώμενες επιπτώσεις στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, μετά από έρευνα του κατά πόσο η νέα οντότητα θα είχε την ικανότητα και το κίνητρο να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών από την πρόσβασή τους σε εισροές (μη συντονισμένα αποτελέσματα) – ενώ για λόγους πληρότητας εξετάζεται και το ενδεχόμενο ύπαρξης συντονισμένων αποτελεσμάτων. Σε κάθε περίπτωση πάντως ο πιο πάνω ισχυρισμός περί αναιτιολόγητου προβάλλεται αλυσιτελώς, καθόσον σύμφωνα με το άρθρο 79 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν. 2717/1999, Α' 97) το παρόν Δικαστήριο δικάζοντας επί προσφυγής εξετάζει από την αρχή το πραγματικό και νομικό μέρος της υπόθεσης, δυνάμενο να προβεί σε αυτοτελή διαπίστωση των πραγματικών περιστατικών (ΣτΕ 3971/1996 κ.α.) και υποχρεούμενο να μην ακυρώνει και αναπέμπει στη Διοίκηση την αναιτιολόγητη διοικητική πράξη, αλλά να εξαντλεί στην ουσιαστική του κρίση, αναπληρώνοντας τις τυχόν ελλείψεις της αιτιολογίας με τις κατά την εκτίμησή του διαπιστώσεις.

12. Επειδή, περαιτέρω, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η προσβαλλόμενη είναι ελλιπώς αιτιολογημένη και έχει υποπέσει σε πλάνη περί τα πράγματα, κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού. Ειδικότερα, η λανθασμένη διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι συναφθείσες συμβάσεις συντήρησης μεταξύ αφενός της ΕΕΣΣΤΥ και αφετέρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ίδιας «έχουν βασιστεί στην ίδια τιμολογιακή πολιτική» και «οδηγούν σε ισοδύναμο αποτέλεσμα» οδήγησε στο λανθασμένο κρίσιμο συμπέρασμα ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει κίνητρο παρεμπόδισης των ανταγωνιστών στην αγορά συντήρησης. Όμως από



την απλή σύγκριση των συμβάσεων, που συνήψαν με την ΕΕΣΣΤΥ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ίδια προκύπτει ότι υπάρχει ουσιαστική διαφοροποίηση και διακριτική μεταχείριση υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Συγκεκριμένα, οι επίμαχες διαφοροποιήσεις στους όρους των εκατέρωθεν συμβάσεων συντήρησης συνοψίζονται ως ακολούθως. Καταρχάς, στη σύμβαση Συντήρησης της ΕΕΣΣΤΥ με την προσφεύγουσα [όρος 14.1(β) της από 15-2-2018, σύμβασης και όροι 14.1(γ) και 14.1(δ), που προστέθηκαν με την από 25-10-2018 σύμβαση], οι χρεώσεις αντίστοιχα για τις παρεχόμενες υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης αναφορικά με τους κινητήρες HAA Siemens, μηχανές ελιγμών Δ/Η ALCO 206, κινητήρα Δ/Η MLW 459, αντίστοιχα, προσδιορίζονται μέσω μαθηματικών τύπων με βάση τη διαβαθμισμένη ελάχιστη μηνιαία χιλιομετρική διάνυση (στην περίπτωση των κινητήρων HAA Siemens) ή την ωριαία λειτουργία (στην περίπτωση των μηχανών Δ/Η ALCO 206 και Δ/Η MLW 459), ενώ επιπροσθέτως λαμβάνεται υπόψη ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης (το ύψος του οποίου διαφοροποιείται ανάλογα με το χρονικό στάδιο της σύμβασης). Αντίθετα, όπως ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, 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. (Παρατίθενται σχετικοί μαθηματικοί τύποι). Η διαφοροποίηση αυτή καθιστά εξόφθαλμη την επιβολή υπερβολικά υψηλών χρεώσεων εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ και την υφιστάμενη διακριτική μεταχείριση σε βάρος της. Προς τεκμηρίωση του ισχυρισμού της παραθέτει οικονομικά στοιχεία σε διάφορα εύρη χιλιομετρικών αποστάσεων, που καταδεικνύουν τον τεράστιο (κατά την άποψή της) οικονομικό αντίκτυπο της εν λόγω διαφοροποίησης, τα οποία μάλιστα είχαν τεθεί, κατά τους ισχυρισμούς της υπόψη της ΕΕΣΣΤΥ, χωρίς να αμφισβητηθούν από την τελευταία. Επιπλέον, σύμφωνα με την προσφεύγουσα, στο πλαίσιο της Σύμβασης Συντήρησης (αρχικής αλλά και τροποποιητικής), που έχει συνάψει η ίδια, 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 προσφεύγουσα, 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 προσφεύγουσα, στην από 15-2-2018 Σύμβαση Συντήρησης που έχει συνάψει με την ΕΕΣΣΤΥ, προβλέπεται ότι οι υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης συμπεριλαμβάνουν την ανίχνευση ή διάγνωση βλαβών πάσης 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 προσφεύγουσα, δεν υφίσταται αντίστοιχος όρος στη Σύμβαση Συντήρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τα ανωτέρω δεδομένα ήταν γνωστά στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία όμως δεν ερεύνησε σε βάρος τους προβληθέντες εκ μέρους της ισχυρισμούς. Για την απόδειξη των ισχυρισμών της η προσφεύγουσα επικαλείται και προσκομίζει την από 24-6-2016 σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού, που έχει συναφθεί μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, καθώς και την αντίστοιχη από 15-2-2018 σύμβαση μεταξύ της ίδιας και της ΕΕΣΣΤΥ, με την από 25-10-2018 τροποποιητική της (προσθήκη στο άρθρο 14.1, περ.γ και δ, κατά τα ανωτέρω).

13. Επειδή, επί του ως άνω ισχυρισμού της προσφεύγουσας, η καθής η προσφυγή Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες κατ' αρχάς προβάλλουν ότι απαραδέκτως η προσφεύγουσα επικαλείται ως λόγο ακύρωσης της προσβαλλόμενης, πρακτικές κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης επιχείρησης λόγω της διακριτικής μεταχείρισης και της υπέρμετρης τιμολόγησης, ήτοι

ζητήματα που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 του ν.3959/2011 και ουδόλως εμπíπτουν στην ουσιαστική αξιολόγηση μιας συγκέντρωσης στο πλαίσιο των άρθρων 5-10 του ν.3959/2011, που άλλωστε συνιστά διαδικασία προληπτικού και όχι κατασταλτικού ελέγχου. Επισημαίνεται ότι κατά το χρονικό διάστημα που αφορούν οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας, η ΕΕΣΣΤΥ δεν είχε ακόμη εξαγοραστεί από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ήταν δημόσια επιχείρηση. Σε κάθε περίπτωση, η Ε.Α. απολαύει ευρείας διακριτικής ευχέρειας και δεν μπορεί να υποκατασταθεί το έργο της από το Δικαστήριο, το οποίο στην ουσία καλείται να αποφανθεί εάν συντρέχει περίπτωση παράβασης του άρθρου 2 του ν.3959/2011. Επικουρικά, για την περίπτωση που θα κριθεί ότι ο συγκεκριμένος λόγος της προσφεύγουσας προβάλλεται παραδεκτώς, ο λόγος αυτός, κατά την καθής και τις παρεμβαίνουσες, είναι αβάσιμος. Ειδικότερα, κατά την παρεμβαίνουσα ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εν προκειμένω αμφισβητούνται τεχνικές κρίσεις της Επιτροπής, επί των οποίων αυτή έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια και ελέγχεται μόνο για υπέρβαση των άκρων ορίων της, κάτι που δεν συντρέχει εν προκειμένω. Περαιτέρω, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της καθής και των παρεμβαίνουσών, η Επιτροπή δεν αρκέστηκε στις διαβεβαιώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά αντίθετα εξέτασε την τιμολογιακή πολιτική της ΕΕΣΣΤΥ και συνέκρινε τις συμβάσεις, που είχαν συναφθεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την προσφεύγουσα. Τούτο όμως έγινε μόνο στο πλαίσιο διερεύνησης πιθανών μελλοντικών επιπτώσεων μη συντονισμένης συμπεριφοράς ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης. Από την έρευνα που διενεργήθηκε δεν κατέστη εμφανής κάποια ήδη εκδηλωθείσα, μη δικαιολογημένη διακριτική συμπεριφορά, ούτε παρατηρήθηκε καταρχήν κάποια ουσιώδης απόκλιση στην τιμολογιακή πολιτική, οι όποιες δε (μη ουσιώδεις κατά την Ε.Α. διαφοροποιήσεις) φαίνονταν να δικαιολογούνται, κατά την Επιτροπή από αντικειμενικούς παράγοντες. Ενόψει τούτων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε ιδιαίτερα υψηλός βαθμός διαφάνειας τιμών στην εν λόγω αγορά, γεγονός που συνηγορούσε υπέρ της έγκρισης της συγκέντρωσης. Όλως επικουρικώς προβάλλεται ότι σε κάθε περίπτωση δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας περί καταχρηστικής διακριτικής μεταχείρισης, ενώ υπάρχουν

και σφάλματα της προσφεύγουσας στους πίνακες σύγκρισης τιμών. Η προσφεύγουσα αντικρούει τους ως άνω ισχυρισμούς της καθής και των παρεμβαινουσών, υποστηρίζοντας ότι δεν εξηγείται πώς μπορούν να θεωρούνται μη ουσιώδεις οι διαφοροποιήσεις στις προαναφερόμενες συμβάσεις, ότι οι ισχυρισμοί που επιχειρούν να δικαιολογήσουν τις διαφοροποιήσεις δεν συνοδεύονται από αποδεικτικά στοιχεία και ότι οι διαφοροποιήσεις γίνονται αντιληπτές με απλή οπτική παρατήρηση και δεν απαιτούν τεχνικές κρίσεις.

14. Επειδή, κατ' αρχάς, καθ' ο μέρος η προσφεύγουσα επικαλείται πλάνη περί τα πράγματα κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, λόγω της λανθασμένης διαπίστωσης εκ μέρους της Επιτροπής της ύπαρξης ίδιας τιμολογιακής πολιτικής και ισοδυνάμου αποτελέσματος στις συναφθείσες συμβάσεις συντήρησης, που οδήγησε στο λανθασμένο κρίσιμο συμπέρασμα ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει κίνητρο παρεμπόδισης των ανταγωνιστών στην αγορά συντήρησης, ο ισχυρισμός της αυτός στηρίζεται σε εσφαλμένη προϋπόθεση. Τούτο διότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν στήριξε στην κρίση της ως προς τις επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού στην ανυπαρξία κινήτρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να παρεμποδίσει τους ανταγωνιστές της στην αγορά συντήρησης, αλλά εξέτασε κυρίως το ενδεχόμενο αποκλεισμού ανταγωνιστών της ΕΕΣΣΤΥ από την πρόσβαση σε πελάτες (παρ.182-193), καταλήγοντας ότι η επίμαχη συγκέντρωση, δεν αποκλείει, δεδομένων των συνθηκών και του χρονικού σημείου που λαμβάνει χώρα, πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές από πιθανούς πελάτες και ότι με τη σειρά του, το γεγονός αυτό δεν αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση του κόστους των επιχειρήσεων μεταφορών. Ως προς το ενδεχόμενο δε κίνητρο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποκλείσει δυνητικούς ανταγωνιστές της ΕΕΣΣΤΥ, έκρινε ότι παρείλκε η εξέτασή του (παρ.194). Τέλος, αφού ερεύνησε και τη δυνατότητα λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής συμπεριφοράς, δέχθηκε ότι οι επιπτώσεις στην αγορά της συντήρησης από την επίμαχη συγκέντρωση αναμένεται να είναι περιορισμένες.



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

Επί των ως άνω δε κρίσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού η προσφεύγουσα ουδεμία αιτίαση προβάλλει.

15. Επειδή, περαιτέρω, απορριπτέος είναι και ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας περί εσφαλμένων εκτιμήσεων της Επιτροπής Ανταγωνισμού στο ζήτημα της τιμολογιακής πολιτικής της ΕΕΣΣΤΥ, με παράθεση σχετικών μαθηματικών τύπων και πινάκων. Τούτο διότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού εν προκειμένω, για τη διαμόρφωση της κρίσης της ως προς την πορεία της εξέλιξης της αγοράς, κατά τη διαδικασία προληπτικού ελέγχου της επίδικης συγκέντρωσης, προς ανίχνευση τυχόν δυνατότητας της νέας οντότητας να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις αγορές που επηρεάζει, δεν βασίστηκε στη μέχρι τούδε τιμολογιακή πολιτική της ΕΕΣΣΤΥ, αλλά συνεκτίμησε αυτήν, (κατ' ενάσκηση της διακριτικής της ευχέρειας), μεταξύ άλλων παραγόντων, κυρίως ως προς το ζήτημα της υπάρχουσας διαφάνειας, στο πλαίσιο της εξέτασης της επικρατούσας κατάστασης της αγοράς. Εξάλλου, κατά την ανάλυση των προοπτικών εξέλιξης μιας αγοράς, το προέχον δεν είναι να εξεταστούν περιστατικά του παρελθόντος, που μπορεί να οφείλονται σε διάφορα αίτια, όπως εν προκειμένω η ενδεχόμενη προνομιακή τιμολογιακή μεταχείριση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, βάσει της από 24-6-2016 σύμβασης με την ΕΕΣΣΤΥ, σε σύγκριση με την αντίστοιχη από 15-2-2018 σύμβαση της προσφεύγουσας και τη σχετική τροποποιητική, οι οποίες άλλωστε συμβάσεις, (πλην της τροποποιητικής) έχουν συναφθεί σε χρόνο που η ΕΕΣΣΤΥ ανήκε στο ΤΑΙΠΕΔ, ήτοι πριν την επίμαχη συγκέντρωση (πριν καν την υποβολή προσφοράς εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ), αλλά να προβλεφθούν με λίγο-πολύ ισχυρή πιθανολόγηση περιστατικά που θα λάβουν χώρα αν δεν ληφθεί καμία απόφαση που να απαγορεύει τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση ή να της θέτει συγκεκριμένες προϋποθέσεις (πρβλ. ΔΕΕ απόφαση της 15.2.2005 μειζ. συνθ., στην υπόθ. C-12/03 P, Επιτροπή κατά Tetra Laval, σκέψη 42). Η ενδελεχής έρευνα της υπάρχουσας τιμολογιακής πολιτικής προς εντοπισμό ενδεχόμενης διακριτικής μεταχείρισης αποτελεί αντικείμενο διαφορετικής διαδικασίας

3

16. Επειδή, με το δικόγραφο προσθέτων λόγων η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι εν προκειμένω παραβιάστηκε το άρθρο 8 παρ.3 του ν.3959/2011, διότι εγκρίθηκε η ένδικη συγκέντρωση με τη συνοπτική διαδικασία, χωρίς εις βάθος έρευνα της υπόθεσης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή Ανταγωνισμού παρανόμως έκρινε ότι δεν δημιουργούνται αμφιβολίες ως προς το συμβατό της συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους αγορές, στις οποίες αφορά, αφού διαστρέβλωσε τα υπάρχοντα πραγματικά περιστατικά, κρίνοντας ότι δεν καθίσταται εμφανής κάποια μη δικαιολογημένη διακριτική συμπεριφορά και ότι δεν παρατηρείται καταρχήν κάποια ουσιώδης απόκλιση στην τιμολογιακή πολιτική της ΕΕΣΣΤΥ. Οι ανωτέρω κρίσεις είναι εσφαλμένες διότι αντιβαίνουν τα ίδια τα κείμενα των συμβάσεων συντήρησης που διαφέρουν ουσιωδώς. Η προσφεύγουσα επικαλείται σχετικά διαφοροποιήσεις ως προς την τιμολόγηση α)του κινητήρα HA/Siemens, β)της μηχανής ελιγμών Δ/Η Alco,γ)του κινητήρα Δ/Η MLW 459 και ιδίως διαφοροποιήσεις στην προληπτική συντήρηση, επιβολή ελάχιστου μηνιαίου τιμήματος, χρέωση για υπηρεσίες που παρέχονται δωρεάν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τα ανωτέρω έχουν βαρύνουσα σημασία, κατά την προσφεύγουσα, διότι η Επιτροπή κατέληξε στην κρίση της έχοντας εξετάσει την ήδη υιοθετούμενη πρακτική της ΕΕΣΣΤΥ, κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασής της. Περαιτέρω, η προσφεύγουσα προβάλλει με το ίδιο δικόγραφο ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού παρανόμως παρέλειψε να διαπιστώσει παραβίαση του άρθρου 13 παρ.2 του ν.4408/2016 (και αντίστοιχης οδηγίας 2012/34 ΕΕ) και ύπαρξη διακριτικής μεταχείρισης παρά το ότι η συμπεριφορά αυτή είχε ήδη συντελεστεί κατά τον χρόνο έκδοσης της προσβαλλόμενης. Ειδικότερα, παρανόμως η Επιτροπή δεν διαπίστωσε, κατά τους ισχυρισμούς της, παραβίαση των ανωτέρω διατάξεων, λόγω διαφορετικής μεθόδου κοστολόγησης εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ, επιβολής ελάχιστου μηνιαίου τιμήματος, χρέωσης υπηρεσιών που παρέχονται δωρεάν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι ανωτέρω παραβιάσεις του ν.4408/2016 και της οδηγίας 2012/34/ΕΕ δεν συνιστούν

3

3

θεωρητικά ενδεχόμενα, αλλά συνέτρεχαν κατά τον χρόνο έκδοσης της προσβαλλόμενης πράξης και η Επιτροπή Ανταγωνισμού όφειλε να τις έχει διερευνήσει.

17. Επειδή, η καθής η προσφυγή και οι παρεμβαίνουσες υποστηρίζουν ότι οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας προβάλλονται απαραδέκτως και αλυσιτελώς στο πλαίσιο της συγκεκριμένης διαδικασίας και ότι αρμόδια για τη διαπίστωση παραβάσεων του ν. 4408/2016 είναι η ΡΑΣ. Η προσβαλλόμενη είναι πλήρως αιτιολογημένη ως προς τη μη ύπαρξη αμφιβολιών για το συμβατό της συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού, εκτίμηση για την οποία η Επιτροπή διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια. Η συγκεκριμένη αίτηση που αναφέρεται σε σφάλματα της κρίσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού έρχεται σε αντίφαση με τον πρώτο λόγο της προσφυγής περί έλλειψης αιτιολογίας της προσβαλλόμενης. Δεν υπήρξε καμία διαστρέβλωση του περιεχομένου των συμβάσεων συντήρησης, η εξέταση των οποίων έγινε μόνον για λόγους πληρότητας της έρευνας της υπό κρίση συγκέντρωσης.

18. Επειδή, κατ' αρχάς, νομίμως η Επιτροπή Ανταγωνισμού ακολούθησε τη συνοπτική διαδικασία για την έγκριση της ένδικης συγκέντρωσης αντί της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης, η οποία ακολουθείται μόνο όταν κρίνεται ότι προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους αγορές στις οποίες αφορά, κάτι που δεν συνέτρεξε εν προκειμένω. Εξάλλου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν στήριξε την κρίση της περί μη δημιουργίας αμφιβολιών ως προς το συμβατό της συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στην ακολουθούμενη τιμολογιακή πολιτική της ΕΕΣΣΤΥ, όπως αβάσιμα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, αλλά σε πλήθος παραγόντων. Την εν λόγω τιμολογιακή πολιτική, όπως ήδη εκτέθηκε στη με αριθμό 15 σκέψη της παρούσας, η Επιτροπή απλώς συνεκτίμησε, ιδίως όμως ως προς το ζήτημα της ακολουθούμενης διαφάνειας τιμών και μόνο στο πλαίσιο της εξέτασης της επικρατούσας κατάστασης στην αγορά, προκειμένου

να ερευνησει η δυνατότητα της νέας οντότητας να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό σε αυτήν. Οι ενδεχόμενες δε ελλείψεις στην κρίση της αποτελούν αντικείμενο ελέγχου του παρόντος Δικαστηρίου, το οποίο, κατά τα εκτεθέντα στη με αριθμό 11 σκέψη της παρούσας, εξετάζει από την αρχή το πραγματικό και νομικό μέρος της υπόθεσης, δυνάμενο να προβεί σε αυτοτελή διαπίστωση των πραγματικών περιστατικών. Τέλος, όσον αφορά τις παραβάσεις του ν.4408/2016 και αντίστοιχης της οδηγίας 2012/34 ΕΕ, που επικαλείται η προσφεύγουσα, αυτές ελέγχονται και διαπιστώνονται στο πλαίσιο διαφορετικής διαδικασίας ενώπιον της ΡΑΣ και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας. Οι σχετικοί δε ισχυρισμοί της είναι απορριπτέοι προεχόντως ως απαράδεκτοι.

19. Επειδή, με τα δεδομένα αυτά, αναφορικά με τις επιπτώσεις της ένδικης συγκέντρωσης στην κάθετη αγορά επόμενου σταδίου σιδηροδρομικών μεταφορών, το Δικαστήριο λαμβάνει υπόψη: α)το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο και ιδίως τις διατάξεις του άρθρου 13 παρ.2, 7 και 8 του ν.4406/2008, σε συνδυασμό και με τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού 2017/2177, που τίθενται σε ισχύ από 1-6-2019, οι οποίες θέτουν σαφείς υποχρεώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης και παρόχους υπηρεσιών συντήρησης ως προς την ισότιμη μεταχείριση και πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις αναγκαίες εγκαταστάσεις συντήρησης και ως προς τη σαφή και διαφανή διαχείριση όλων των αιτημάτων πρόσβασης. Τούτο ανεξαρτήτως της τυχόν ενδοσυμβατικής ευθύνης του φορέα – παρόχου σε περίπτωση αποκλεισμού ανταγωνιστικής επιχείρησης από υπηρεσίες συντήρησης, β)την αρμοδιότητα της ΡΑΣ, ρυθμιστικού φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του ν. 3891/2010, που επιβεβαιώνονται και από την ίδια, να εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση της σχετικής νομοθεσίας και των κανόνων του ανταγωνισμού, εξασφαλίζοντας τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, επεμβαίνοντας, όποτε είναι αναγκαίο, με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων και έκδοση των απαιτούμενων εκτελεστών πράξεων, γ)τη βάση των ανωτέρω διατάξεων του ν.4406/2008 διασφάλιση της ανεξαρτησίας του φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης, όταν τελεί υπό τον

6



Αριθμός απόφασης: 2028/2021

άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιούνται οι εγκαταστάσεις, με ρητή υποχρέωση του μεταξύ τους λογιστικού διαχωρισμού, δ)το γεγονός ότι η ΕΕΣΣΤΥ, κατά τα εκτεθέντα πιο πάνω (και μη αμφισβητούμενα από την προσφεύγουσα), αφενός έχει ήδη προβεί σε μια πρώτη καταγραφή των εργοστασίων και μηχανοστασίων και του αντικειμένου της συντήρησης που παρέχεται σ' αυτά και έχει αναρτήσει στην ιστοσελίδα της Δήλωση Προσφερόμενων Υπηρεσιών στο Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, αφετέρου έχει αναρτήσει Τιμοκατάλογο Παρεχόμενων Εργασιών για εργοστασιακή και μηχανοστασιακή συντήρηση, σε συνδυασμό και με την πρόβλεψη κατάρτισης και παροχής τυποποιημένων συμβάσεων πρόσβασης, όταν φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων συντήρησης βρίσκεται υπό τον έλεγχο επιχείρησης η οποία κατέχει δεσπίζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Ενόψει τούτων, δεδομένου του έντονα ρυθμισμένου χαρακτήρα της αγοράς συντήρησης, η οποία υπόκειται στον έλεγχο της ΡΑΣ και του εν γένει υψηλού βαθμού διαφάνειας των παρεχόμενων υπηρεσιών και των τιμών στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ανεξαρτήτως επί μέρους διαφοροποιήσεων στις συναφθείσες συμβάσεις συντήρησης (για τις οποίες πάντως δόθηκαν εξηγήσεις από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις), συνεκτιμώντας επικουρικά και τους υπάρχοντες οικονομικούς παράγοντες, όπως ιδίως την αναμενόμενη μείωση του κόστους συντήρησης τροχαίου υλικού, λόγω αντικατάστασης των ντιζελοκίνητων μηχανών με τις σημαντικά μικρότερου κόστους ηλεκτροκίνητες, αλλά και το γεγονός ότι ένα σημαντικό μέρος της βασικής συντήρησης τροχαίου υλικού (συντήρηση βαγονιών - % συνολικού κόστους) θα μπορούσε να γίνεται στο εξωτερικό, ενόψει της χρήσης ή πρόθεσης χρήσης, εκ μέρους των ανταγωνιστικών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιχειρήσεων, ελκόμενου τροχαίου υλικού ξένων δικτύων (βλ.σχ.και δηλώσεις στο πλαίσιο επικείμενης δραστηριοποίησής της στην Ελλάδα, για συντήρηση των μισθούμενων από την ίδια βαγονιών σε διάφορα γεωγραφικά σημεία στην Ευρώπη), εκτιμά ότι η νέα οντότητα δεν θα αποκτήσει ούτε θα

ενισχύσει, ως άμεση συνέπεια της ένδικης συγκέντρωσης, την ικανότητά της να αποκλείει ή να καθιστά δυσχερέστερη την πρόσβαση των ανταγωνιστών της στις υπηρεσίες συντήρησης, κατά τρόπο ώστε να δυσχεραίνεται η δραστηριοποίησή τους στην αγορά μεταφορών. Εξάλλου, όσον αφορά ειδικότερα την εκτεταμένη συντήρηση (ανάταξη) ακόμη κι αν γίνει δεκτό ότι τμήμα των υπηρεσιών ανάταξης δύναται να μην εμπίπτει στο ρυθμιστικό πλαίσιο της συντήρησης, τυχόν καθυστέρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δύναται να προκύπτει ως απόρροια της ένδικης συγκέντρωσης (αφενός η ΓΑΙΟΣΕ δεν υπόκειται στον έλεγχο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αφετέρου, η παράδοση του αναταγμένου τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΟΣΕ προς επιχείρηση μεταφοράς υπόκειται σε σαφείς υποχρεώσεις, ως προς τους χρόνους, δυνάμει συμβατικής σχέσης), ενώ επιπλέον εξασφάλιση ότι οι όροι υλοποίησης του έργου ανάταξης θα τηρηθούν, αποτελεί ο εν εξελίξει διεθνής διαγωνισμός, που έχει προκηρυχθεί. Περαιτέρω, αναφορικά με την ύπαρξη κινήτρου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να θέσει εμπόδια στην πρόσβαση ανταγωνιστών στη συντήρηση με σκοπό τον αποκλεισμό τους από την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, κατ' αρχάς, το κίνητρο αυτό δεν είναι προφανές, όπως αβάσιμα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, αφού είναι πιθανό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να επιλέξει, αντί του αποκλεισμού των ανταγωνιστών της, να αυξήσει τα έσοδά της από την αγορά της συντήρησης εκμεταλλευόμενη την ευκαιρία που παρουσιάζεται για την ΕΕΣΣΤΥ για την επέκτασή της στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης προς άλλες επιχειρήσεις πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, παρόλο που ένα τέτοιο κίνητρο δεν μπορεί να αποκλεισθεί, τούτο, κατά την κρίση του Δικαστηρίου αποδυναμώνεται, αφενός λόγω της προαναφερόμενης οικονομικής πραγματικότητας (δημιουργία ευκαιρίας για επέκταση της ΕΕΣΣΤΥ), αφετέρου λόγω του παράνομου χαρακτήρα του, δεδομένου ότι προσκρούει στο περιοριστικό κανονιστικό πλαίσιο και στους κανόνες του ανταγωνισμού (πρβλ. ΔΕΕ C-12/03 P, Επιτροπή κατά Tetra Laval, απόφαση της 15.2.2005 μειζ. συνθ.σκ.74). Ως εκ τούτου, κατόπιν των ανωτέρω, το Δικαστήριο εκτιμά ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν πρόκειται να μεταβάλει τους παράγοντες που καθορίζουν την κατάσταση του ανταγωνισμού στην κάθετη αγορά επόμενου

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

σταδίου σιδηροδρομικών μεταφορών, με τρόπο ώστε να δημιουργείται σημαντικό εμπόδιο για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, όπως ορθά κρίθηκε και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Όσα δε αντίθετα υποστηρίζονται από την προσφεύγουσα πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα. Ειδικότερα, οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τις οποίες επικαλείται (π.χ. εξαγορά Honeywell από General Electric), αφορούν διαφορετικές περιπτώσεις συγκεντρώσεων, που τελούν υπό διάφορες συνθήκες και δεν μπορούν να επηρεάσουν την παρούσα κρίση. Εξάλλου, μόνη η δημιουργία ή η ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης σε μια αγορά δεν αρκεί για να απαγορευθεί η συγκέντρωση αλλά πρέπει αυτή η δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης να δύναται να επιφέρει περιοριστικά του ανταγωνισμού αποτελέσματα. Περαιτέρω, όσον αφορά τις παράνομες πρακτικές της TRAINOSE που επικαλείται η προσφεύγουσα (δεσμευμένες πωλήσεις και de facto αποκλειστικότητα), αυτές προφανώς οφείλονται στη δεσπόζουσα (και μέχρι πρότινος μονοπωλιακή) θέση της TRAINOSE στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών και δεν σχετίζονται με την ένδικη συγκέντρωση. Το ίδιο ισχύει και ως προς

20. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, το Δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας, η ένδικη συγκέντρωση δεν αναμένεται να μεταβάλει τους παράγοντες που καθορίζουν την κατάσταση του ανταγωνισμού στην κάθετη αγορά επόμενου σταδίου σιδηροδρομικών μεταφορών, με τρόπο ώστε να δημιουργείται σημαντικό εμπόδιο για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ενώ σύμφωνα με όσα κρίθηκαν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και δεν αμφισβητούνται από την προσφεύγουσα, και στην αγορά συντήρησης οι επιπτώσεις από την ένδικη συγκέντρωση, αναφορικά με το ενδεχόμενο αποκλεισμού δυνητικών ανταγωνιστών της ΕΕΣΣΤΥ, αναμένεται να είναι περιορισμένες, συνεκτιμώντας και το γεγονός ότι δεν προέκυψε α) ύπαρξη άλλης, λιγότερο αντι-ανταγωνιστικής εξαγοράς, β) παροχή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, λόγω πρόσβασης σε ευαίσθητες εμπορικά πληροφορίες εξαιτίας της συγκέντρωσης, γ) πρόκληση συντονισμένων αποτελεσμάτων από τη συγκέντρωση, όπως δεν αμφισβητείται από την προσφεύγουσα, άγεται στην κρίση ότι δεν προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της σκοπούμενης συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές της σιδηροδρομικής μεταφοράς και της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στις οποίες αφορά, όπως ορθά κρίθηκε και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού με την προσβαλλόμενη απόφασή της.

21. Επειδή, κατ'ακολουθίαν, ενόψει και του ότι δεν προβάλλεται άλλη αιτίαση, πρέπει η κρινόμενη προσφυγή και οι πρόσθετοι λόγοι να απορριφθούν και να διαταχθεί να περιέλθει στο Ελληνικό Δημόσιο το παράβολο που έχει καταβληθεί, να γίνουν δε δεκτές οι πρόσθετες παρεμβάσεις. Τέλος, κατ' εκτίμηση των περιστάσεων, πρέπει η προσφεύγουσα να απαλλαγεί από τα δικαστικά έξοδα, κατ' άρθρο 275 παρ.1 ΚΔΔ.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Απορρίπτει την προσφυγή και τους πρόσθετους λόγους.

b

[Handwritten signature]

Αριθμός απόφασης: 2028/2021

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Δέχεται τις πρόσθετες παρεμβάσεις.

Απαλλάσσει την προσφεύγουσα από τα δικαστικά έξοδα.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 10-6-2021, 17-6-2021 και 5-7-2021 και δημοσιεύθηκε στην ίδια πόλη, σε έκτακτη δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριο του Δικαστηρίου, στις 2-9-2021.

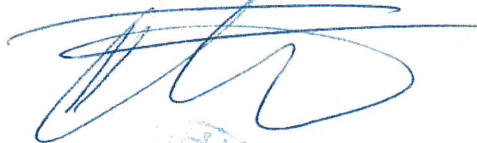
Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΚΑΙ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ


ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ ΚΑΛΛΙΚΑΚΗ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ


ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ
Αθήνα 12-11-2021
Γραμματέας





ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

