31.03.2026 07:59:08
ΨΗΦΙΑΚΑ
ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟ
ΑΠΟ
VARVARA ZACHARAKI

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

27 Μαρτίου 2026 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **1778**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 861/2024*

Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, που αφορά στη σύσταση νέας κοινής επιχείρησης από τις εταιρείες με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «DAMCO ENERGY A.E. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ» για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ. Θριασίου Πεδίου.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 16η Οκτωβρίου 2024, ημέρα Τετάρτη και ώρα 09:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Άϊριν - Έβελυν - Μικέλα - Μαίρη Σάρπ
Μέλη: Χαρίκλεια Νικολοπούλου (Αντιπρόεδρος)
Παναγιώτης Φώτης,
Ιωάννης Στεφάτος (Εισηγητής),
Χαρίκλεια Βλάχου,
Παντελής Μπορόβας,
Άννα Γκάτζιου,
Αγγελική Κανελλοπούλου, λόγω
κωλύματος του τακτικού μέλους Μιχαήλ Πολέμη και
Χρυσοβαλάντου - Βασιλική Μήλλιου
Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 3959/2011, που αφορά στη σύσταση νέας κοινής επιχείρησης από τις εταιρείες με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «DAMCO ENERGY A.E. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ» για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ. Θριασίου Πεδίου.

Πριν την έναρξη της συζητήσεως, η Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο Ηλιάνα Κούτρα με αναπληρώτρια την Ευγενία Ντόρντα.

Η ως άνω συνεδρίαση ορίσθηκε από την Ολομέλεια της Επιτροπής, μετά από αναβολή από την αρχικώς προγραμματισμένη για την 08.10.2024, κατόπιν του αιτήματος αναβολής που υπέβαλαν τα Μέρη με την

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δυο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: (1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2) Έκδοση για τις εταιρείες «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, DAMCO ENERGY A.E. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ». Από τις εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη […]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (Α' 93), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β' 5338/2024).

υπ’ αρ. 189/03.10.2024 αίτηση. Παράλληλα, τα Μέρη υπέβαλαν τροποποιημένη πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων με το υπ’ αρ. 185/3.10.2024 έντυπό τους για να αντιμετωπιστούν οι αμφιβολίες που εντόπισε η υπ’ αρ. 5826/30.8.2024 γραπτή έκθεση του εισηγητή Ιωάννη Στεφάτου ως προς το συμβατό της εν θέματι συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού. Επίσης, με την ως άνω αίτηση τα Μέρη ζήτησαν, κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, η προθεσμία των ενενήντα (90) ημερών (για την έκδοση απόφασης της Επιτροπής) από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης κατά την παρ. 6 του εν λόγω άρθρου να παραταθεί στις εκατόν πέντε (105) ημέρες, αφενός λόγω του γεγονότος ότι η υποβολή της βελτιωμένης πρότασης για ανάληψη δεσμεύσεων των Μερών έλαβε χώρα μετά την παρέλευση της προθεσμίας των είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία εισαγωγής της υπόθεσης στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και αφετέρου προκειμένου η εν λόγω πρόταση δεσμεύσεων να αξιολογηθεί προσηκόντως. Το αίτημα για παράταση της προθεσμίας προς έκδοση της απόφασης έγινε δεκτό από την Επιτροπή κατά την υπ’ αρ. 54/07.10.2024 συνεδρίασή της.

Κατά την ως άνω συνεδρίαση της Επιτροπής της 16.10.2024 τα νομίμως κλητευθέντα μέρη παρέστησαν ως ακολούθως: 1) Η εταιρεία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με τον εκπρόσωπό της Αθανάσιο Ζηλιασκόπουλο (Πρόεδρο) και τους πληρεξουσίους δικηγόρους Σταμάτη Δρακακάκη, Ελευθερία Γαβριηλίδου, Γεωργία Γκουνταλιά και Αναστασία Σακκά (Νομική Σύμβουλο της εταιρείας)· με την άδεια της Προέδρου στη συνεδρίαση συμμετείχε και ο Επικεφαλής Εμπορικού Συντονισμού και Παρακολούθησης Μεταφορών της εταιρείας Αλέξης Μαυραγάνης και 2) Η εταιρεία «DAMCO ENERGY A.E. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ», με τον εκπρόσωπό της Παναγιώτη Μοσχανδρέου (Διευθυντή Επιχειρηματικής Ανάπτυξης) και τους πληρεξουσίους δικηγόρους Σταμάτη Δρακακάκη, Ελευθερία Γαβριηλίδου, Γεωργία Γκουνταλιά, Κατερίνα Ήμελλου (Νομική Σύμβουλο της εταιρείας) και Νικόλαο Γκουζούλη (Νομικό Σύμβουλο της εταιρείας).

Αρχικά η Πρόεδρος έδωσε το λόγο στον αρμόδιο εισηγητή Ιωάννη Στεφάτο, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά το περιεχόμενο της υπ’ αρ. 5826/30.8.2024 γραπτής έκθεσής του και, αφού έλαβε υπόψη του τις υπ’ αρ. 4531/05.07.2024 και 185/3.10.2024 προτάσεις ανάληψης δεσμεύσεων από τα μέρη, πρότεινε την έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, κατ’ άρθρο 8 παρ. 6 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης που αφορά στη σύσταση κοινής επιχείρησης από τις εταιρείες «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και από την «DAMCO ENERGY A.E. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ», για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ. Θριασίου Πεδίου (Θριάσιο ΙΙ), υπό την προϋπόθεση της ανάληψης από τα γνωστοποιούντα μέρη εκείνων των δεσμεύσεων που θα είναι κατάλληλες, ούτως ώστε να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους σχετικές αγορές, στις οποίες εντοπίζονται αμφιβολίες κατά το σκεπτικό της έκθεσης.

Κατόπιν τον λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των ως άνω δύο εταιρειών, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της προαναφερόμενης εισήγησης, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν η Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής σχετικά με την καταλληλότητα των προτεινόμενων δεσμεύσεων.

Στην συνέχεια, εκλήθησαν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 20 παρ. 1 και 23 παρ. 1 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Β’ 5338/2024), να συμβάλλουν στην υπόθεση, οι εξής μάρτυρες: 1) Ιάκωβος Κισέογλου (Διευθύνων Σύμβουλος της RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ), 2) Παναγιώτης Τερεζάκης, (Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ Α.Ε) και 3) Αναστασία Τσουμαλάκου (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς της «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ»).

Η συζήτηση της υπόθεσης συνεχίσθηκε κατά τις συνεδριάσεις της Επιτροπής α) την 21η Οκτωβρίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10:00 και β) την 22α Οκτωβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 09:00, με την εξέταση των ως άνω μαρτύρων, οπότε και ολοκληρώθηκε.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας οι πληρεξούσιοι δικηγόροι ζήτησαν και η Επιτροπή τους χορήγησε προθεσμία έως την 25η Οκτωβρίου 2024, ημέρα Παρασκευή, προκειμένου να υποβάλουν τροποποιημένες δεσμεύσεις.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη για την λήψη απόφασης, με τη συμμετοχή του εισηγητή Ιωάννη Στεφάτου, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, την 24η Οκτωβρίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 12:00, και την 25η Οκτωβρίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 12:00. Κατά την τελευταία αυτή συνεδρίαση η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την υπ’ αρ. 5826/30.8.2024 εισήγηση, τις απόψεις που διατυπώθηκαν εγγράφως με τα υπομνήματα και προφορικώς κατά

τη συζήτηση της υπόθεσης από τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία, τις θέσεις της αγοράς, που διατυπώθηκαν κατά τη διαβούλευση, την τροποποιημένη πρόταση ανάληψης δεσμεύσεων των μερών, όπως αυτή εν τέλει διαμορφώθηκε με το υπ’ αρ. 210/25.10.2024 έντυπό τους, και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Περιεχόμενα

I Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ .....
I.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ .....
II ΤΑ ΜΕΡΗ .....
II.1 HELLENIC TRAIN S.A. .....
II.2 DAMCO ENERGY S.A. .....
III ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ .....
III.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΚΕΝΤΡΩΣΗΣ .....
III.2 ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΗΤ ΚΑΙ DAMCO .....
III.3 ΕΠΙ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ .....
III.4 ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ .....
III.5 ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΗΝ ΕΑ .....
III.6 ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ .....
IV ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....
IV.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ. .....
IV.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ .....
IV.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΟΜΕΝΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ .....
IV.4 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....
V ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ & ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....
V.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ .....
V.2 ΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ..... .....
V.3 ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΙΙ .....
V.3.1 Ως προς τη χωρητικότητα σιδηροδρομικού δικτύου από και προς το Θριάσιο ΙΙ (αρμοδιότητας ΟΣΕ) .....
V.3.2 Ως προς τη χωρητικότητα εντός του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ (χώροι εκμετάλλευσης Κοινής Επιχείρησης) .....
V.3.3 Ως προς την παροχή υπηρεσιών εντός του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ από τους επιμέρους φορείς και το χρονικό προγραμματισμό εξυπηρέτησης .....
V.3.3.1 Υπηρεσίες ΟΣΕ εντός του Θριασίου ΙΙ και χρονικός προγραμματισμός. .....
V.3.3.2 Υπηρεσίες Κοινής Επιχείρησης και χρονικός προγραμματισμός .....
V.3.4 Ως προς τη δέσμευση και χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου από την ΟΣΕ και τη Δήλωση Δικτύου της ΟΣΕ... .....
VI ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....
VI.1 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....
VI.1.1 Παροχή υπηρεσιών διτροπικού σιδηροδρομικού/οδικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων (rail/road freight terminal services) .....
VI.1.1.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών .....
VI.1.1.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς .....
VI.1.2 Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)
VI.1.2.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών .....
VI.1.2.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς .....
VI.1.3 Παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού .....
VI.1.3.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών .....
VI.1.3.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς .....
VI.2 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ .....
VI.2.1 Αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων .....

VI.2.2 Αγορά παροχής σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων .....
VI.2.3 Αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ..
Μέγεθος και μερίδια αγοράς στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης .....
σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού 2018-2023 .....
VI.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ .....
VI.3.1 Αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικών (σιδηροδρομικών/οδικών) τερματικών σταθμών εμπορευμάτων..... .
Ανταγωνιστική σχέση με τους Λιμένες της χώρας .....
Λοιπά εμπορευματικά κέντρα/κέντρα logistics στην ελληνική Επικράτεια .....
Εμπόδια εισόδου.... .....
VI.3.2 Αγορά παροχής σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων .....
Εμπόδια εισόδου.... .....
Εξέλιξη της ζήτησης.... .....
VI.3.3 Αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ..
Εμπόδια εισόδου.... .....
VI.4 ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....
VI.4.1 ΚΑΘΕΤΑ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ Η/ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΕΤΕΡΟΓΕΝΩΝ/ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ .....
VI.4.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .....
VII ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ..... .....
VII.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ .....
VII.2 Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙ ΤΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΗΤ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ .....
VII.2.1 Ικανότητα αποκλεισμού.....
Η Κοινή Επιχείρηση θα έχει σημαντική ισχύ στην αγορά .....
Οι υπηρεσίες τερματικού σταθμού του Θριασίου ΙΙ συνιστούν σημαντική εισροή για τους πελάτες της Κοινής Επιχείρησης. .....
Πολλοί κοινοί πελάτες για τις μεμονωμένες υπηρεσίες .....
VII.2.2 Κίνητρο αποκλεισμού.....
Ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών της ΗΤ αναμένεται να είναι επικερδής .....
VII.2.3 Αντισταθμιστικοί παράγοντες .....
Το ρυθμιστικό πλαίσιο .. ..
Η συμμετοχή της DAMCO στην Κοινή Επιχείρηση .....
Χρονικός προγραμματισμός της ημερήσιας κίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο από τον ΟΣΕ .....
VII.2.4 Δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό .....
VII.2.5 Συμπέρασμα αναφορικά με τον αποκλεισμό των ανταγωνιστών της ΗΤ .....
VII.3 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ .....
VII.3.1 Ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών .....
VII.3.2 Ικανότητα της Κοινής Επιχείρησης να ανταλλάξει εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες με την ΗΤ
VII.3.3 Κίνητρο της Κοινής Επιχείρησης να ανταλλάξει εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες με τη ΗΤ
VII.3.4 Δυσμενείς επιπτώσεις στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό από την πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες.....
VII.3.5 Συμπέρασμα αναφορικά με την ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών.....
VIII Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....
IX ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ.....
IX.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ .....

ΙΧ.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ .....
Χ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....
Χ.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΙΙ .....
Χ.2 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11, ΤΜΗΜΑΤΟΣ Γ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....

Ι Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

1. Με το υπ’ αριθ. πρωτ. 2159/10.4.2024 έγγραφό τους («**Γνωστοποίηση**») οι εταιρείες (από κοινού «**τα Μέρη**») «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («**HELLENIC TRAIN**» ή «**HT**») και «DAMCO ENERGY Α.Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ» («**DAMCO**») γνωστοποίησαν στην Υπηρεσία, σύμφωνα με τα άρθρα 5-10 του ν. 3959/2011, τη σύσταση κοινής επιχείρησης, η οποία θα συνιστά αυτόνομη οικονομική οντότητα και θα ελέγχεται από κοινού από την HT και από την DAMCO («**κοινή επιχείρηση**» ή «**JV**»). Αντικείμενο δραστηριότητας της κοινής επιχείρησης θα είναι η λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σταθμού Διαλογής («**Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ.**») του Θριασίου Πεδίου («**Θριάσιο ΙΙ**»). Η κοινή επιχείρηση θα συσταθεί κατά τους όρους της διακήρυξης[1] του σχετικού διαγωνισμού για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης.

2. Η γνωστοποιούμενη συναλλαγή αποτελεί συγκέντρωση, η δε ίδρυση της κοινής επιχείρησης είναι εγγενώς συνδεδεμένη με την απόφαση κατακύρωσης του διαγωνισμού, η οποία καθίσταται οριστική με την προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, ότι θα έχει ολοκληρωθεί επιτυχώς ο προσυμβατικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο[2].

3. Η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση, ωστόσο η ΕΑ επιλήφθηκε της αξιολόγησής της κατόπιν παραπομπής της υπόθεσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δυνάμει του άρθρ. 4 παρ. 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 κατόπιν αιτήματος των Μερών (COMP/M.11494 – Hellenic Train/ Damco/ JV)[3].

Ι.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

4. Τα Μέρη συμμετείχαν με τη μορφή της ένωσης επιχειρήσεων στον ανοιχτό δημόσιο διεθνή διαγωνισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Θριασίου ΙΙ, που προκηρύχθηκε το 2022 («**Διαγωνισμός**») Αναθέτουσα Αρχή είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και κύριος του έργου είναι η εταιρεία Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. («**ΟΣΕ**»).

5. Η σύμβαση παραχώρησης[4] έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση του Τεχνικού Έργου (ολοκλήρωση μελετών, κατασκευή έργων και προμήθεια εξοπλισμού) του Θριασίου ΙΙ, καθώς και την παροχή

---

[1] Με αριθμό πρωτ. Διακήρυξη Δ16/Θ/295558, με ΑΔΑ Ψ807465ΧΘΞ-1ΩΟ και ΑΔΑΜ προκήρυξης στο ΚΗΜΔΗΣ: 22PROC011349882 2022-10-03.

[2] Σύμφωνα με τα άρθρα 324 έως 327 του ν. 4700/2020. Βλ. σχετικά Τμήμα 7.7.1 (γ) της Διακήρυξης Διαγωνισμού ΕΣΣΣΔΙ Θριασίου Πεδίου (Αριθμ. Προκήρυξης στην ΕΕ: 2022/S 190-539459, ΑΔΑΜ Προκήρυξης στο ΚΗΜΔΗΣ: 22PROC011348587 2022-10-03).

[3] Βλ. Ενότητα ΙΙΙ.5.

[4] Βλ. σχετική Απόφαση με αριθ. πρωτ. Δ16/Θ/295558/26.9.2022, ΑΔΑ: Ψ807465ΧΘΞ-1ΩΟ έγκρισης του τεύχους Διακήρυξης του διαγωνισμού, στην οποία Διακήρυξη, επισυνάπτεται ως Παράρτημα 9 το σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης. Σημειώνεται ότι η Σύμβαση παραχώρησης, **χωρίς τα Παραρτήματά της,** θα κατατεθεί από την Αναθέτουσα Αρχή στη Βουλή των Ελλήνων για την κύρωσή της με νόμο (δεν είχε κατατεθεί κατά το

υπηρεσιών, τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Θριασίου ΙΙ κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, η οποία ανέρχεται σε 30 έτη («**Σύμβαση Παραχώρησης**»).

6. Την 18.11.2022 τα Μέρη υπέγραψαν Συμφωνία Συνεργασίας για τη δημιουργία Ένωσης Επιχειρήσεων HT- DAMCO, σε συνέχεια της οποίας τα Μέρη από κοινού προετοίμασαν και υπέβαλαν προσφορά στον Διαγωνισμό. Εάν τα Μέρη ανακηρύσσονταν ως ανάδοχοι του έργου, θα έπρεπε, για την εκτέλεση του έργου, να συστήσουν μία εταιρεία ειδικού σκοπού (Special Purpose Company-SPV), η οποία θα αναλάβει με Σύμβαση Παραχώρησης τη διαχείριση του Θριασίου ΙΙ, κυριότητας της εταιρείας ΟΣΕ.

7. Ακολούθως, την 25.11.2022, τα Μέρη υπέγραψαν τη **Συμφωνία Μετόχων** (Shareholders Agreement) της νέας αυτής εταιρείας ειδικού σκοπού, στην οποία θα έχουν από κοινού έλεγχο, ήτοι της υπό σύσταση κοινής επιχείρησης.

8. Στις 17.5.2023 η Ένωση Επιχειρήσεων HT- DAMCO ανακηρύχθηκε προσωρινός ανάδοχος για την ανάθεση της ως άνω Σύμβασης Παραχώρησης, ενώ αναμένεται η σύσταση της κοινής επιχείρησης για την εκτέλεση της Σύμβασης Παραχώρησης. Σημειώνεται ότι η προσφορά της ένωσης εταιρειών HT-DAMCO αποτέλεσε τη μοναδική προσφορά στον Διαγωνισμό.

9. Σύμφωνα με τα Μέρη, η κοινή επιχείρηση αναμένεται να παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες τερματικού εμπορευματικού σταθμού σε συρμούς, βαγόνια και φορτία.[5] Ειδικότερα, η κοινή επιχείρηση θα προσφέρει **υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων**[6] (**terminal services**), κυρίως μεταφορτούμενων (transhipment), ήτοι εμπορευματοκιβωτίων που μεταφορτώνονται για περαιτέρω μεταφορά (διτροπική ή bimodal – μεταφορά, οδικώς ή μέσω σιδηροδρομικής μεταφοράς).

10. Ο κύριος σχεδιασμός για το Θριάσιο ΙΙ είναι η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης τερματικού σταθμού και διακίνησης φορτίου, δηλαδή αναμένεται ότι εντός της περιοχής παραχώρησης η κοινή επιχείρηση θα παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες σε φορτία (κυρίως μεταφόρτωση και προσωρινή αποθήκευση καθώς και υποστηρικτικές υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων (πλήρωση-άδειασμα, επισκευή, πλύσιμο αυτών κ.λπ.). Περαιτέρω, προβλέπεται αρχικώς […]. Το Θριάσιο ΙΙ διαθέτει χώρους και για άλλους τύπους εμπορευμάτων, όπως οχήματα που μεταφέρονται με βαγόνια Ro-Ro (καθώς προβλέπεται η λειτουργία τερματικού σταθμού αυτοκινήτων), φορτία βαγονιών (χύδην, στερεά και παλετοποιημένα), υγρά φορτία που μεταφέρονται με βυτιοφόρα βαγόνια, καθώς και ζώνη ελεύθερου εμπορίου.

11. Επίσης, η κοινή επιχείρηση θα παρέχει και άλλες υπηρεσίες σε τρένα και βαγόνια στον σταθμό, όπως για παράδειγμα τακτοποίηση/ διευθέτηση, στάθμευση, συντήρηση, επισκευή, πλύσιμο

χρόνο λήψης της παρούσας απόφασης). Η ισχύς του κυρωτικού νόμου θα ξεκινά από την ημερομηνία που θα φέρει το φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, στο οποίο θα δημοσιευθεί ο νόμος αυτός (βλ. όρο 5.1.1 της Σύμβασης Παραχώρησης).

[5] Βλ. Γνωστοποίηση σελ. 56.

[6] Με τον ελληνικό όρο εμπορευματοκιβώτιο αποδίδεται ο διεθνής όρος κοντέινερ (container), που αφορά ειδική, κυρίως μεταλλική, κατασκευή, με την οποία μεταφέρονται συσκευασμένα εμπορεύματα. Πρόκειται, δηλαδή, για μεγάλα μεταλλικά (σιδερένια ή αλουμινένια) κιβώτια σε τυποποιημένες διαστάσεις, με τα οποία μεταφέρονται σήμερα τα διάφορα φορτία, εκτός των χύδην, υγρών και αερίων. Βλ. αντίστοιχο λήμμα στην https://el.wikipedia.org/wiki.

εμπορευματοκιβωτίων και μηχανών. Τέλος, στην περιοχή παραχώρησης θα λειτουργεί τελωνείο για τα εισαγόμενα προϊόντα που δεν έχουν εκτελωνιστεί. Επισημαίνεται ότι εντός της περιοχής παραχώρησης υπάρχει και λειτουργεί ήδη σιδηροδρομική υποδομή και θα εξακολουθήσουν να παρέχονται, και μετά τη λειτουργία της κοινής επιχείρησης,[7] υπηρεσίες διαχείρισης σιδηροδρομικών λειτουργιών και έλεγχος συρμών από τον ΟΣΕ (π.χ. τοποθέτηση εισερχόμενων συρμών, διαλογή βαγονιών κ.λπ.).

12. Όπως επισημαίνεται από τα μέρη, μία από τις κύριες πηγές κίνησης και εσόδων του Θριάσιου ΙΙ θα σχετίζεται με τα εμπορευματοκιβώτια που θα φθάνουν σιδηροδρομικώς από τον λιμένα του Πειραιά για περαιτέρω διακίνηση εντός της Ελλάδας. Ομοίως, τα διεθνή φορτία που εκφορτώνονται στην Αθήνα και προωθούνται οδικώς προς περιοχές της Ελλάδας που δεν εξυπηρετούνται από το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (όπως η Περιφέρεια Πελοποννήσου, η Ήπειρος, κλπ.) είναι επίσης μια σημαντική αγορά που θα εξυπηρετηθεί από το Θριάσιο ΙΙ. Συνολικά αναμένεται ότι το Θριάσιο ΙΙ θα καλύψει κυρίως τις ανάγκες διτροπικών (οδικών/σιδηροδρομικών) εγχώριων εμπορευματικών μεταφορών.

ΙΙ ΤΑ ΜΕΡΗ

ΙΙ.1 HELLENIC TRAIN S.A.

13. Η εταιρεία **HELLENIC TRAIN**, πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι μέλος του ιταλικού Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane Group (Όμιλος FSI) με μητρική εταιρεία την Trenitalia S.p.A., θυγατρική της εταιρείας του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI)[8]. Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο (Υπουργείο Οικονομικών Ιταλίας) και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου FSI, ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, στις χώρες Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών. Τον Απρίλιο του 2019 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξαγόρασε την «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού – ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» («ΕΕΣΣΤΥ»)[9], την οποία απορρόφησε στα τέλη του 2019. Την 1η Ιουλίου 2022 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ άλλαξε την εταιρική της επωνυμία σε HELLENIC TRAIN.

14. Στο πλαίσιο της Σύμβασης για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που υπογράφηκε στις 14 Απριλίου 2022 με το Ελληνικό Δημόσιο[10], η ΗΤ έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μέσω προαστιακών, περιφερειακών και μεγάλων αποστάσεων τρένων, καθώς και δρομολόγια λεωφορείων σε γραμμές όπου διακόπτεται η σιδηροδρομική κυκλοφορία ή με τοπικές υπηρεσίες

[7] Βλ. την με αριθ. πρωτ. 4347/28.6.2024 επιστολή του ΟΣΕ.

[8] Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ ως πάροχος σιδηροδρομικών μεταφορών και μέχρι το 2013 λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. Από το 2013 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2017 οι μετοχές της ανήκαν στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), οπότε και μεταβιβάστηκε στην εταιρεία FSI.

[9] Βλ. Απόφαση ΕΑ 680/2019.

[10] Βλ. Ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α135/9.7.2022) με τον οποίο κυρώθηκε.

επέκτασης για περίοδο 10 ετών (2022-2031), με δυνατότητα πενταετούς παράτασης με την υλοποίηση των συμφωνημένων δεσμεύσεων για επενδύσεις. Επιπλέον, η ΗΤ παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών μέσω του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου για πελάτες εσωτερικού και εξωτερικού. Ως προς τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρέχει, χρησιμοποιεί το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή, η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο (καταβάλλοντας τα αντίστοιχα τέλη πρόσβασης στον Διαχειριστή του δικτύου ΟΣΕ). Τέλος, μέσω της συγχώνευσής της με την ΕΕΣΣΤΥ, με την απορρόφηση της τελευταίας, είναι ο κύριος πάροχος υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ως Υπεύθυνος Φορέας Συντήρησης.

II.2 DAMCO ENERGY S.A.

15. Η **DAMCO** ανήκει στον Όμιλο Κοπελούζου[11]. Η εταιρεία δραστηριοποιείται κυρίως στον κλάδο της ενέργειας με συμμετοχή σε έργα κατασκευής και προμήθειας εξοπλισμού εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (θερμοηλεκτρικά, υδροηλεκτρικά), καθώς και στην ανάπτυξη και λειτουργία έργων υποδομής (τεχνικών, κατασκευαστικών, ενεργειακών ή τηλεπικοινωνιακών έργων, έργων πληροφορικής και μεταφορών), την παροχή εν γένει υπηρεσιών διαφήμισης, έρευνας αγοράς, κατασκευών διαφήμισης κ.λπ., την ανάπτυξη και εκμετάλλευση τυχερών παιχνιδιών καθώς και την ανάπτυξη, λειτουργία και διαχείριση ακινήτων.

16. Ο Όμιλος Κοπελούζου αποτελείται από ένα σύνολο εταιρειών με απώτατους ελέγχοντες μετόχους […]. Εάν και δεν υφίσταται κάποια Holding ή μητρική εταιρεία η οποία ελέγχει τις συμμετοχές στις εταιρείες που εμφανίζονται ως εταιρείες του «ομίλου», οι σχετικές εταιρείες θεωρούνται μέλη ενός κοινού ομίλου επί τη βάσει των οικογενειακών δεσμών που υφίστανται ανάμεσα στους απώτατους μετόχους[12], αλλά και της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής συνάφειας των δραστηριοτήτων τους.

17. Καμία από τις εταιρείες του Ομίλου Κοπελούζου δεν δραστηριοποιείται επί του παρόντος στις αγορές α) της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια, β) της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια και γ) της παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην ελληνική επικράτεια, ούτε υπάρχει σχετική απόφαση για συναφή δραστηριοποίηση στο εγγύς μέλλον[13].

---

[11] […].

[12] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (εφεξής και «Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση Δικαιοδοσίας» ή «Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση»), παρ. 13 αναφορικά με τον έλεγχο και σημείο 59 αναφορικά με τη σημασία των οικογενειακών δεσμών, όταν στην ίδια επιχείρηση υπάρχουν περισσότερες μειοψηφικές συμμετοχές από πρόσωπα της ίδιας οικογένειας.

[13] Βλ. Γνωστοποίηση, Τμήμα 4, σημείο 82 και υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή των Μερών, απάντηση στην ερώτηση 8.

III ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΠΡΑΞΗΣ

III.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

18. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση, ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μίας ή περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο. Ειδικότερα, συγκέντρωση υφίσταται εφόσον με την εκάστοτε υπό εξέταση πράξη επέρχεται μόνιμη μεταβολή ως προς τα (φυσικά ή νομικά) πρόσωπα που ασκούν έλεγχο ή ως προς την ποιότητα του ελέγχου που ασκείται επί της εταιρείας - στόχου.

19. Έλεγχο συνιστά η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, ενώ όσον αφορά τα μέσα απόκτησης ελέγχου ορίζεται ότι ο έλεγχος δύναται να απορρέει μεταξύ άλλων από δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μίας επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών[14].

20. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρ. 5 παρ. 5 του ν. 3959/2011: «*Η δημιουργία κοινής επιχείρησης που εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μιας αυτόνομης οικονομικής ενότητας αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του παρόντος άρθρου*»[15]. Συνεπώς, οι εξής προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται προκειμένου η δημιουργία κοινής επιχείρησης να συνιστά συγκέντρωση: α) άσκηση κοινού ελέγχου από τις μητρικές εταιρείες[16] και β) η Κοινή Επιχείρηση να εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μίας αυτόνομης οικονομικής ενότητας, ήτοι να είναι λειτουργικά, και επομένως οικονομικά, αυτόνομη από επιχειρησιακή άποψη[17].

21. Σχετικά με την υπό κρίση συγκέντρωση αναφέρονται τα ακόλουθα:

III.2 ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ HT ΚΑΙ DAMCO

22. Το καθεστώς του ελέγχου των μητρικών εταιρειών HT και DAMCO επί της κοινής επιχείρησης προκύπτει από τις συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ των μετόχων της HT και της DAMCO, […].

23. […].

24. […][18] […][19]. […][20].

---

[14] Βλ. άρθρο 5 παρ. 3 του Ν. 3959/2011.
[15] Για τις κοινές επιχειρήσεις που συνιστούν συγκεντρώσεις, βλ. Goyder, EC Competition Law, 4th edition, Oxford University Press, 2003, σελ. 406 επ. Βλ. επίσης σχετικά Σουφλερό, Η κοινή θυγατρική επιχείρηση στο εταιρικό δίκαιο και στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, ΧρΙΔ Δ/2004, σελ. 865 επ.
[16] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, υποσημ. 84.
[17] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 92 - 105.
[18] […].
[19] […].
[20] […].

25. […],[21] […][22], […][23]. […].

26. […][24]. […].

27. […][25],[…][26] .

28. […][27].

29. […][28] […][29] […].

30. Από την ως άνω κατανομή προκύπτει ότι η DAMCO είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση του Τεχνικού Έργου, το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 10.3.3 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης περιλαμβάνει δύο βασικές κατηγορίες εργασιών, ήτοι την κατασκευή κτηρίων και την προμήθεια και εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού και συστημάτων, και το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 10.5.1. πρέπει να έχει ολοκληρωθεί σε χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους 24 μήνες (2 χρόνια) από την έναρξη της παραχώρησης. Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 22.2.2 περ. (6) και 6.2.1 περ. (1) του σχεδίου σύμβασης παραχώρησης, σε περίπτωση εξωχρηματιστηριακής μεταβίβασης μετοχών του παραχωρησιούχου, πλην μεταβιβάσεων μεταξύ των Μερών, μέχρι και 1 έτος μετά τη βεβαίωση περάτωσης του Τεχνικού Έργου (άρα μέχρι και 3 έτη συνολικά από την έναρξη της παραχώρησης), απαιτείται η έγγραφη συναίνεση της αναθέτουσας αρχής, ενώ αν η μεταβίβαση πραγματοποιηθεί χωρίς αυτήν τη συναίνεση, η αναθέτουσα αρχή δύναται να θεωρήσει το γεγονός ως ουσιώδη λόγο καταγγελίας.

31. Τα Μέρη δηλώνουν ότι η πρόβλεψη αναφορικά με «*τη διαχείριση εν γένει της εκτέλεσης των εργασιών εντός του* Χώρου *Παραχώρησης που αφορούν στην ανάπτυξη του Ε.Σ.Σ.Σ.Λ.Ι. ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ*» […] δεν αφορά μόνο το χρονικό διάστημα της εκτέλεσης του Τεχνικού Έργου, αλλά «*εν γένει τη διάρκεια της παραχώρησης*»[30], καθώς και ότι περιλαμβάνει την υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να «*αντικαθιστά τα στοιχεία του εξοπλισμού που προμηθεύτηκε στο πλαίσιο της ικανοποίησης των Ελάχιστων Τεχνικών Απαιτήσεων του Τεχνικού Έργου κατά τη λήξη του κύκλου ζωής τους*»[31]. Ειδικότερα, τα Μέρη κατέθεσαν οικονομική προσφορά, στο πλαίσιο της οποίας προβλεπόταν από τη διακήρυξη η εκτίμηση του κόστους για την αντικατάσταση ή και συντήρηση του κρίσιμου για την παραχώρηση εξοπλισμού, σύμφωνα με αναλυτική λίστα του εξοπλισμού καθ’

---

[21] Σύμφωνα με την Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση (παρ. 69), τα δικαιώματα αρνησικυρίας που αφορούν αποφάσεις σχετικά με τον διορισμό και την απόλυση των ανώτερων διευθυντικών στελεχών θεωρούνται πολύ σημαντικά. Η εξουσία για τον από κοινού προσδιορισμό της σύνθεσης των ανώτερων διευθυντικών οργάνων, όπως των μελών του ΔΣ, συνήθως παρέχει και εξουσία άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην εμπορική πολιτική μιας επιχείρησης.

[22] […]

[23] […]

[24] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 66.

[25] […]

[26] […]

[27] […]

[28] […]

[29] […]

[30] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 απαντητική επιστολή των Μερών, στην ερώτηση 1.4.

[31] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2928/15.5.2024 απαντητική επιστολή των Μερών, στην ερώτηση 3.

όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης[32]. Από αυτήν, προκύπτει ότι τα Μέρη εκτιμούν ότι θα προβούν σε τέτοιου είδους εργασίες κατά το 12ο έτος, το 22ο και κατά το 30ο έτος της παραχώρησης με συνολικό κόστος αντικατάστασης στον κύκλο ζωής του έργου […] προβλέπονται στο 22ο έτος της παραχώρησης.

32. Συμπερασματικά, από την αξιολόγηση των ως άνω στοιχείων, προκύπτει η ύπαρξη κοινού ελέγχου, επί της κοινής επιχείρησης.

ΙΙΙ.3 ΕΠΙ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ

33. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 5 του ν. 3959/2011, απαραίτητη προϋπόθεση για να χαρακτηρισθεί ως συγκέντρωση μια κοινή επιχείρηση είναι να εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μιας αυτόνομης οικονομικής ενότητας.

34. Στην παρούσα υπόθεση, κρίνεται ότι η κοινή επιχείρηση παρουσιάζει πλήρη λειτουργικότητα και αυτονομία σε σχέση με τις μητρικές της εταιρείες, ΗΤ και DAMCO. Σύμφωνα με τη γνωστοποίηση των Μερών, η κοινή επιχείρηση θα διαθέτει επαρκείς πόρους για να λειτουργεί ανεξάρτητα στην αγορά παροχής υπηρεσιών τερματικού σιδηροδρομικού σταθμού σε εμπορευματικές μεταφορές, καθώς θα διαθέτει δική της χρηματοδότηση, περιουσιακά στοιχεία (υλικά και άυλα), εξοπλισμό μεταφόρτωσης/διακίνησης, αποθήκες, άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας, κ.λπ. προκειμένου να ασκεί τη δική της εμπορική πολιτική, και θα απασχολήσει δικό της εργατικό δυναμικό[33]. Επιπλέον, η κοινή επιχείρηση θα διεξάγει δραστηριότητες που υπερβαίνουν τις δραστηριότητες των μητρικών εταιρειών και θα έχει τη δική της παρουσία στην αγορά παροχής υπηρεσιών τερματικού σιδηροδρομικού σταθμού σε εμπορευματικές μεταφορές[34]. Επίσης, θα λειτουργεί σε μόνιμη βάση και κατά τη διάρκεια μιας αρκετά μεγάλης περιόδου, ήτοι για 30 έτη που είναι και η διάρκεια της περιόδου παραχώρησης[35].

35. Τέλος, αν και, σύμφωνα με τα Μέρη, η κοινή επιχείρηση θα έχει αυξημένες πωλήσεις προς τις μητρικές εταιρείες, και ειδικότερα προς την ΗΤ[36], δεν επηρεάζεται η πλήρης λειτουργικότητα και αυτονομία της έναντι της ΗΤ για δύο λόγους. Πρώτον, διότι οι συναλλαγές μεταξύ της κοινής επιχείρησης και των μητρικών εταιρειών της θα πραγματοποιούνται με ανταγωνιστικούς και συνήθεις για την αγορά όρους[37]. Δεύτερον, διότι το οικονομικό πλαίσιο λειτουργίας της κοινής επιχείρησης δικαιολογεί αυτές τις αυξημένες πωλήσεις προς την ΗΤ, χωρίς να αναιρείται η πλήρης αυτονομία της, ήτοι η οιονεί μονοπωλιακή θέση της ΗΤ στην κατάντη αγορά εμπορευματικών

---

[32] Βλ. Παράρτημα 13 (α), Πίνακας 2.3 της Γνωστοποίησης.
[33] Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, παρ. 69.
[34] Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, παρ. 69 όπου αναφέρεται πως η Κοινή Επιχείρηση «*θα έχει δική της δραστηριότητα και παρουσία στην αγορά, καθώς και δικές της εμπορικές σχέσεις με τρίτα μέρη*».
[35] Βλ. άρθρο 3.1.57 της Σύμβασης Παραχώρησης και Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης, παρ. 71 όπου αναφέρεται πως «*το καταστατικό της Κοινής Επιχείρησης αναμένεται ότι θα προβλέπει* […] *σύμφωνα με την αντίστοιχη διάρκεια του Έργου. Γίνεται συνεπώς αντιληπτό ότι η Κοινή Επιχείρηση πρόκειται να λειτουργεί σε μόνιμη βάση, γεγονός που επιβεβαιώνει τον πλήρη λειτουργικά αυτόνομο χαρακτήρα της*».
[36] Βλ. παράρτημα 13(γ) της Γνωστοποίησης όπου αναφέρεται ότι «*Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων αναμένεται ότι θα προέρχεται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (με την συντριπτική πλειοψηφία της δραστηριότητας να παράγεται από την Hellenic Train)*».
[37] Σύμφωνα με τον όρο 8.1 της Σύμβασης Μετόχων.

σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία θέση βασίζεται στην ύπαρξη πρώην κρατικού μονοπωλίου και την παρουσία υψηλών εμποδίων εισόδου στην εν λόγω αγορά.

ΙΙΙ.4 ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

36. Οι κύκλοι εργασιών των Μερών το 2023, προηγούμενο της γνωστοποιηθείσας πράξης οικονομικό έτος, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 3959/2011, έχουν ως εξής:

Πίνακας 1: Κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων - 2023

Κύκλος Εργασιών 2023 (σε €)[38]			
	Ελληνική αγορά	**Ευρωπαϊκή αγορά**	**Παγκόσμια αγορά**
Όμιλος FSI	[…]	[…]	[…]
Όμιλος Κοπελούζου	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Η υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/01.05.2024 επιστολή των Μερών

37. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κύκλοι εργασιών του 2023 αφορούν σε μη ελεγμένη οικονομική χρήση, παρέχονται κατωτέρω και οι κύκλοι εργασιών της τελευταίας ελεγμένης χρήσης, ήτοι του έτους 2022.

Πίνακας 2: Κύκλοι εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων- 2022

Κύκλος Εργασιών 2022 (σε €)			
	Ελληνική αγορά	**Ευρωπαϊκή αγορά**[39]	**Παγκόσμια αγορά**
Όμιλος FSI	[…]	[…]	[…]
Όμιλος Κοπελούζου	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Γνωστοποίηση και υπ’ αριθ. πρωτ. ΕΚ33/16.2.2024 επιστολή της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ε.Επ.

ΙΙΙ.5 ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΗΝ ΕΑ

38. Η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004, δεδομένου ότι κατά την τελευταία ελεγμένη οικονομική χρήση, ήτοι το έτος 2022: **(α)** τα μέρη πραγματοποιούν παγκοσμίως κύκλο εργασιών που υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ (Όμιλος FSI: […]., Όμιλος Κοπελούζου: […]), **(β)** κάθε ένα από τα μέρη πραγματοποιεί κοινοτικό κύκλο εργασιών που υπερβαίνει τα 250 εκ. ευρώ (Όμιλος FSI[…], Όμιλος Κοπελούζου: […] Τέλος, **(γ)** καθώς […] του κύκλου εργασιών του Ομίλου FSI πραγματοποιείται στην **Ιταλία** και […] του κύκλου εργασιών του Ομίλου Κοπελούζου πραγματοποιείται στην **Ελλάδα,** τα μέρη δεν πραγματοποιούν άνω των δύο τρίτων του συνολικού κύκλου εργασιών σε ένα και το αυτό κράτος-μέλος.

[38] […]
[39] Σύμφωνα με τα Μέρη […]

39. Η συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε αρχικώς στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ) και παραπέμφθηκε προς εξέταση στην ΕΑ, δυνάμει του άρθρ. 4 παρ. 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 κατόπιν αιτήματος των Μερών (COMP/M.11494 – Hellenic Train/ Damco/ JV). Ειδικότερα, με το με αριθ. πρωτ. ΕΚ33/16.2.2024 σημείωμά της, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΕπ διαβίβασε στην ΕΑ την από 12.2.2024 αιτιολογημένη αναφορά των επιχειρήσεων ΗΤ και DAMCO, με την οποία τα Μέρη αιτήθηκαν την παραπομπή της συγκέντρωσης στην ΕΑ.[40] Ακολούθως, την 21.2.2024 η ΕΕπ υπέβαλε σημείωμα (αριθ. πρωτ. ΕΚ39/26.2.2024) προς τα κράτη μέλη με σχετική προκαταρκτική εκτίμηση ως προς το ότι το ανωτέρω αίτημα είναι κατάλληλο για παραπομπή με βάση το άρθρ. 4 παρ. 4 του Κοινοτικού Κανονισμού Συγκεντρώσεων. Με το με αριθ. πρωτ. ΕΚ48/6.3.2024 έγγραφο, η Πρόεδρος της ΕΑ ενημέρωσε την ΕΕπ σχετικά με τη συμφωνία παραπομπής της υπόθεσης στην ΕΑ. Ακολούθως, η ΕΕπ, με το υπ’ αριθ. πρωτ. ΕΚ 57/20.3.2024 έγγραφό της, ενημέρωσε τα Μέρη και την ΕΑ για την από 18.3.2024 απόφασή της να παραπέμψει προς εξέταση, δυνάμει του άρθρου 4 παρ. 4 του Κοινοτικού Κανονισμού Συγκεντρώσεων, την προτεινόμενη συναλλαγή στο σύνολό της στην ΕΑ.

ΙΙΙ.6 ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

40. Οι υπόχρεες προς γνωστοποίηση επιχειρήσεις γνωστοποίησαν την σκοπούμενη συγκέντρωση στην ΕΑ στις 10.4.2024 [41]. Ως αφετηρία της προθεσμίας των 30 ημερών προς γνωστοποίηση λογίζεται η ημερομηνία παραπομπής της υπόθεσης από την ΕΕπ στην ΕΑ[42], ήτοι η 18.3.2024 (βλ. ανωτέρω παρ. 39). Οι υπόχρεες προς γνωστοποίηση επιχειρήσεις γνωστοποίησαν εμπροθέσμως και παραδεκτώς [43] την υπό εξέταση συγκέντρωση.

41. Ο φάκελος της γνωστοποίησης συμπληρώθηκε προσηκόντως στις 21.5.2024 [44]. Εν συνεχεία με σειρά επιστολών τους τα μέρη διατύπωσαν τρεις φορές τη σύμφωνη γνώμη τους, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 8 παρ. 11α του ν. 3959/2011, για την παράταση των προθεσμιών και ειδικότερα α) την παράταση των προθεσμιών που προβλέπονται στις παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 8

---

[40] Αντίστοιχα, την 13.2.2024, τα Μέρη διαβίβασαν στην ΕΑ την ως άνω αναφορά με το με αριθ. πρωτ. 897/13.2.2024 έγγραφό τους.

[41] Αριθ. πρωτ. 2159/10.04.2024

[42] Βλ. ΕΑ496/2010- Dia-Carrefour, παρ. 5 και ΕΑ 491/VI/2010 MOTOR OIL- SHELL παρ.4

[43] Με την ως άνω γνωστοποίηση συνυποβλήθηκε το προβλεπόμενο -με ποινή απαραδέκτου- στο άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 3959/2011 παράβολο των €1.100, με κωδικό 30007700410049087277 ως συνημμένο Παράρτημα 17 της Γνωστοποίησης. Η σκοπούμενη συναλλαγή δημοσιεύτηκε στο φύλλο της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» της 16.4.2024 και αναρτήθηκε στο δικτυακό τόπο της ΕΑ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 6 ν. 3959/2011.

[44] Με την υπ’ αριθ. πρωτ. 3137/22.5.2024 επιστολή παροχής στοιχείων των Μερών. Διότι μετά την εξέταση του υποβληθέντος φακέλου, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και ΓΔΑ) έκρινε ότι το έντυπο γνωστοποίησης δεν είχε συμπληρωθεί πλήρως και ως εκ τούτου απέστειλε σειρά επιστολών προς τα γνωστοποιούντα Μέρη (βλ. σχετικά τις υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 2410/19.4.2024, 2766/8.5.2024 και 3006/17.5.2024 επιστολές) ζητώντας πρόσθετα και διευκρινιστικά στοιχεία, προκειμένου να συμπληρωθεί προσηκόντως ο φάκελος της γνωστοποίησης, στοιχεία τα οποία οι εταιρείες προσκόμισαν (βλ. σχετικές οι επιστολές παροχής στοιχείων υπ’ αριθ. πρωτ. 2428/22.4.2024, 2686/1.5.2024, 2928/15.5.2024, 2963/16.5.2024 και 3105/21.5.2024. Τα Μέρη έστειλαν συμπληρωματικά στοιχεία και με τις υπ’ αριθ. πρωτ. 3137/22.5.2024, 3169/24.5.2024, 3170/24.5.2024, 3401/30.5.2024,4112/20.6.2024, 4665/11.7.2024, 5219/29.7.2024, 5446/7.8.2024 και 5594/14.8.2024 επιστολές τους).

του ν. 3959/2011 και β) την παράταση των προθεσμιών που προβλέπονται στην παρ. 4α του ίδιου άρθρου, έως τις 16.07.2024[45].

42. Τα Μέρη υπέβαλαν (εμπροθέσμως) το υπ’ αριθ. πρωτ. 4531/5.7.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων (εφεξής και «**Πρώτες Δεσμεύσεις**») σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4α και 8 του ν. 3959/2011. Οι δεσμεύσεις αυτές, κατά την προκαταρκτική εκτίμηση του Εισηγητή Ιωάννη Στεφάτου, η οποία διατυπώθηκε στο υπ’ αριθ. πρωτ. 4757/15.7.2024 ενημερωτικό του σημείωμα με το οποίο πρότεινε την κίνηση της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 του Ν. 3959/2011, δεν εξάλειφαν τις σοβαρές αμφιβολίες της Υπηρεσίας ως προς το συμβατό της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις αγορές που αφορά.

43. Σε συνέχεια των ανωτέρω, εκδόθηκε στις **16.7.2024** η προβλεπόμενη στο άρθρο 8 παρ. 4 του Ν. 3959/2011 απόφαση της Αντιπροέδρου της ΕΑ Χαρίκλειας Νικολοπούλου, (υπ’ αριθ. πρωτ. 4838/16.7.2024) για την κίνηση της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης, η οποία διαβιβάσθηκε στα Μέρη με την υπ’ αριθ. πρωτ. 4841/16.7.2024 σχετική επιστολή [46].

44. Για την αξιολόγηση της γνωστοποιηθείσας πράξης, η Υπηρεσία απέστειλε, πέραν των συμμετεχουσών εταιρειών, ερωτηματολόγια σε εταιρείες που διαθέτουν σιδηροδρομική άδεια στην Ελλάδα, σε εταιρείες που διαχειρίζονται εμπορευματικά κέντρα / κέντρα αποθήκευσης και διαχείρισης εμπορευμάτων (logistics centers), σε διαμεταφορείς, σε εταιρείες που συμμετείχαν στους προηγούμενους διαγωνισμούς για το Θριάσιο ΙΙ, οι οποίοι χαρακτηρίστηκαν άγονοι, στις εταιρείες που διαχειρίζονται τους μεγαλύτερους λιμένες, στους μεγαλύτερους πελάτες της ΗΤ, στον ΟΣΕ, τη ΓΑΙΟΣΕ και τη ΡΑΣ, καθώς και στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Ανάπτυξης [47].

---

[45] Υπ’ αριθ. πρωτ. 3769/10.6.2024 (παράταση προθεσμιών άρθρου 8 παρ. 2, 3 και 4 έως 4.7.2024), 4051/18.6.2024 (παράταση προθεσμιών άρθρου 8 παρ. 2, 3 και 4 έως 11.7.2024) και 4299/27.6.2024 (παράταση προθεσμιών άρθρου 8 παρ. 2, 3 και 4 έως 16.7.2024) επιστολές των μερών.

[46] Στις 29.8.2024 (αριθ. πρωτ. 5752/29.8.2024) υποβλήθηκε από τα Μέρη το προβλεπόμενο στο εδ. β΄ της παρ. 1 του άρθρου 45 ποσό των 3.000 ευρώ, λόγω εκκίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 5752/29.8.2024 επιστολή των Μερών.

[47] Ειδικότερα εστάλησαν ερωτηματολόγια στις εξής εταιρείες: «Piraeus Europe Asia Rail Logistics Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας» (εφεξής και PEARL) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] και […] επιστολές παροχής στοιχείων, «Railcargo Logistics Goldair Διεθνών Σιδηροδρομικών Διαμεταφορών και Logistics A.E.» (εφεξής και RAIL CARGO) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […], […], […] και […] επιστολές παροχής στοιχείων , Grup Feroviar Roman SA - Ελληνικό Υποκατάστημα (εφεξής και GFR) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολές παροχής στοιχείων , β) SRS - Sindos Railcontainer Services (εφεξής και SRS) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων , Transcombi Express S.A. η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων, VTG Rail Logistics Ελλας ΕΠΕ (εφεξής και VTG) η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολές παροχής στοιχείων, Ηλιάδης, Πρ.Α. Ναυτιλιακή Α.Ε. (εφεξής και ΗΛΙΑΔΗΣ) οι Υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολές παροχής στοιχείων, Sarmed Logistics S.A. (εφεξής και SARMED) η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων, Foodlink A.E. η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων, Thriasio Logistics Centre – ΘΕΚ Α.Ε. η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. (εφεξής και ΟΛΘ) η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (εφεξής και ΟΛΠ) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] και […] επιστολές παροχής στοιχείων, Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε. (ΣΕΠ Α.Ε.) οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] και […] επιστολές

45. Σε συνέχεια της σχετικής εισήγησης με αριθ. πρωτ. 5826/30.8.2024, με την οποία προτεινόταν η έγκριση της υπό κρίση πράξης, υπό την προϋπόθεση της ανάληψης κατάλληλης και επαρκούς δέσμης δεσμεύσεων (διορθωτικά μέτρα) από τα γνωστοποιούντα Μέρη, οι οποίες θα άρουν τα πιθανολογούμενα προβλήματα ανταγωνισμού που προκύπτουν από τη συγκέντρωση, τα Μέρη υπέβαλαν στις **3 Οκτωβρίου 2024** το με αριθ. πρωτ. 185/3.10.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων (εφεξής και **«Δεύτερες Δεσμεύσεις»).**

46. Ο Εισηγητής, σε συνεργασία με τη ΓΔΑ, στις **4 Οκτωβρίου 2024,** συνέταξε και απέστειλε ερωτηματολόγια (στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στον ΟΣΕ και σε 11 επιχειρήσεις της υπό εξέταση αγοράς,εκ των οποίων: τρεις ανταγωνιστές της Hellenic Train στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, τέσσερις διαμεταφορείς και τέσσερις φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών σταθμών/υποδομών)[48], στα οποία περιλαμβάνονταν μη εμπιστευτική περίληψη της γνωστοποιηθείσας πράξης, των αμφιβολιών και πιθανών προβλημάτων ανταγωνισμού που έχουν εντοπιστεί και διατυπωθεί, περίληψη της μη εμπιστευτικής εκδοχής των προτεινόμενων δεύτερων δεσμεύσεων, καθώς και ερωτήσεις αναφορικά με την ικανότητα των προτεινόμενων δεσμεύσεων να εξαλείψουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που είχαν εντοπισθεί.

IV ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

47. Η πρόσβαση στους εμπορευματικούς σταθμούς, στους οποίους υφίσταται σιδηροδρομική υποδομή (όπως εν προκειμένω το Θριάσιο ΙΙ), ρυθμίζεται στο άρθρο 13 του .ν. 4408/2016 (Α΄ 135). Η συμπερίληψη των τερματικών σταθμών μεταφοράς εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις στις οποίες θα πρέπει να δίδεται πρόσβαση και στις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτούς προβλέπεται στο άρθρο 62 Παράρτημα ΙΙ «*Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις*» του ν. 4408/2016[49].

παροχής στοιχείων, στην ΟΣΕ οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 3304/28.5.2024, 4176/25.6.2024, 4805/15.7.2024 και 5763/29.8.2024 επιστολές παροχής στοιχείων, στην ΓΑΙΑΟΣΕ η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 4286/27.6.2024 επιστολή παροχής στοιχείων, στη Στριμ Παγκόσμιες Αναπτύξεις Ακίνητων Μονοπρόσωπη Α.Ε. (εφεξής και STREEM GLOBAL) η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων και στην ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ Α.Ε. (εφεξής και ΕΤΒΑ) η υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. […] επιστολή παροχής στοιχείων. Επιπλέον εστάλησαν στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, καθώς και το Υπουργείο Ανάπτυξης οι υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 5045/23.7.2024 και 5046/23.7.2024 επιστολές παροχής στοιχείων αντίστοιχα . Τέλος, η Υπηρεσία απευθύνθηκε στη ΡΑΣ με την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 3313/28.5.2024 επιστολή παροχής στοιχείων.

[48] Ειδικότερα εστάλησαν οι υπ’ αριθ. πρωτ. […]/4.10.2023 επιστολές για παροχή στοιχείων προς τους εξής φορείς και επιχειρήσεις αντίστοιχα: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ Α.Ε., ΡΥΘΜΙΣΤΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ, RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS M.A.E. (PEARL), GRUP FEROVIAR ROMAN SA, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, VTG RAIL LOGISTICS ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ, ΗΛΙΑΔΗΣ, ΠΡ.Α.ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε., SARMED LOGISTICS S.A., FOODLINK A.E., THRIASIO LOGISTICS CENTRE – ΘΕΚ ΑΕ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε., ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. (ΣΕΠ Α.Ε.).

[49] Η βασική νομοθεσία που διέπει τη σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα είναι: α) Ο ν. 4408/2016 *«Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες*

48. Ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 εξειδικεύει περαιτέρω τις διαδικασίες και τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται για την πρόσβαση σε υπηρεσίες παρεχόμενες στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του Παραρτήματος ΙΙ του ν. 4408/2016. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 αφορούν: τα δικαιώματα πρόσβασης σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, τους βασικούς διαδικαστικούς κανόνες σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων πρόσβασης και παροχής υπηρεσιών και τις απαιτήσεις σχετικά με τη δημοσίευση των απαραίτητων πληροφοριών. Αναφορικά με τις χρεώσεις πρόσβασης στην υποδομή και στις υπηρεσίες εφαρμόζεται ο ΕΚ (ΕΕ) 2015/909 *«σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας»* και για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ο ΕΚ (ΕΕ) 2015/171 *«σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων»*.

49. Ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα έχει οριστεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων («**ΡΑΣ**») δυνάμει του άρθρου 55 του ν. 4408/2016. Η ΡΑΣ, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της ΕΑ για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών και μπορεί να ελέγχει τις περιπτώσεις αιτούντων που πιστεύουν ότι δεν έχουν υποστεί δίκαιη μεταχείριση μεταξύ άλλων αναφορικά με το σύστημα χρέωσης, τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματά της, την πρόσβαση και τη χρέωση σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες κ.λπ.[50].

50. Η ΡΑΣ, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

51. Κατωτέρω περιγράφονται οι επιμέρους ρυθμίσεις του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου ως προς την πρόσβαση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες και την τιμολόγηση υπηρεσιών που θα παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση.

IV.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

52. Με βάση το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και ειδικότερα το άρθρο 13 του ν. 4408/2016 καθορίζονται οι όροι πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και στις παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[51].

53. Ο Διαχειριστής Υποδομής (εν προκειμένω ο ΟΣΕ)[52] πρέπει δυνάμει του ανωτέρω άρθρου 13 παρ. 1 να παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη

διατάξεις» και β) Το ρυθμιστικό πλαίσιο για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συμπληρώνεται με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 *«Σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές».*

[50] Βλ. σχετικά το άρθρο 56 του ν. 4408/2016

[51] Σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 1 του ως άνω νόμου, ως **Σιδηροδρομική Επιχείρηση** νοείται κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον ν. 4408/2016, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλξη.

[52] Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 του ως άνω νόμου ως **Διαχειριστής Υποδομής** νοείται κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες

πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 του προαναφερθέντος νόμου. Συγκεκριμένα, ο ΟΣΕ οφείλει να παρέχει κατ’ ελάχιστο πρόσβαση σε μία δέσμη υπηρεσιών που κατά κύριο λόγο αφορούν τη σιδηροδρομική υποδομή, τη χωρητικότητά της, τον έλεγχο των συρμών (περιλαμβανομένης της σηματοδότησης, ρύθμισης, αποστολής, επικοινωνίας, κίνησης των συρμών και κάθε άλλης απαραίτητης πληροφορίας) και τον εξοπλισμό παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα της έλξης.

54. Σύμφωνα με τον ν. 4408/2016 τα βασικά καθήκοντα του Διαχειριστή Υποδομής είναι (α) η λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και (β) η λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται με τα άρθρα 29 και 39 του ίδιου νόμου.

55. Ο Διαχειριστής Υποδομής, δυνάμει του άρθρου 27 του ως άνω νόμου, ύστερα από διαβούλευση συντάσσει και δημοσιεύει στον ιστότοπό του Δήλωση Δικτύου, η οποία ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Η Δήλωση Δικτύου περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις, για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις. Ειδικότερα, η Δήλωση Δικτύου ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής. Στη Δήλωση Δικτύου περιέχονται, μεταξύ άλλων, πληροφορίες για το είδος της υποδομής, τις αρχές χρέωσης, τα τέλη, τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής χωρητικότητας. Η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας υποδομής και ενημερώνεται και τροποποιείται εφόσον απαιτείται[53,54].

56. Αντίστοιχα, σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 2, η **κοινή επιχείρηση** ως **φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης**[55] (εν προκειμένω για τον εμπορευματικό σταθμό του Θριασίου ΙΙ), οφείλει να

που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ (**ΟΣΕ).**

[53] Βλ. σχετικά άρθρο 3 παρ. 2στ), και παρ. 26, άρθρο 7 παρ. 1, άρθρο 27 παρ. 1, 2, 3, 4, άρθρο 39 παρ. 10 και Παράρτημα IV του ν. 4408/2016.

[54] Με την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο Διαχειριστής Υποδομής μπορεί να αναθέτει καθήκοντα σε διαφορετική οντότητα, με την προϋπόθεση ότι η τελευταία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση (άρθρο 7γ του Ν. 4408/2016).

[55] Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 12 του ν. 4408/2016 ως «**φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών**» νοείται οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity), υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

παρέχει χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[56] 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. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων οι υπηρεσίες που αναφέρονται στο προαναφερθέν Παράρτημα σημείο 2, περιλαμβάνουν και τις **υπηρεσίες που παρέχονται στους τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης σε αυτές**[57].

57. Αντίστοιχη υποχρέωση παροχής πρόσβασης άνευ διακρίσεων θεσπίζεται παράλληλα, δυνάμει των παρ. 7 και 8 του άρθρου 13 του ν. 4408/2016, και για την πρόσβαση **σε πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες**. Συγκεκριμένα, αν και ο Φορέας Εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων δεν είναι υποχρεωμένος να παρέχει το φάσμα των υπηρεσιών αυτών (πρόσθετες και βοηθητικές), εφόσον τις παρέχει, οφείλει αφενός να τις παρέχει σε όλες τις επιχειρήσεις και αφετέρου χωρίς διακρίσεις μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών[58].

58. Σημειώνεται ότι ο Φορέας Εκμετάλλευσης εγκατάστασης (και εν προκειμένω η κοινή επιχείρηση για τις υπηρεσίες που θα παρέχει στο Θριάσιο ΙΙ) θα πρέπει να παρέχει, για την εγκατάσταση που εκμεταλλεύεται και η οποία δεν ελέγχεται από τον Διαχειριστή Υποδομής, στον τελευταίο τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη πρόσβασης, την παροχή υπηρεσιών καθώς και τους τεχνικούς όρους πρόσβασης που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή εναλλακτικά μπορεί να αναφέρει τον δικτυακό τόπο όπου είναι διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες[59]. Συμπερασματικά, αναφέρεται ότι ο Φορέας Εκμετάλλευσης της εγκατάστασης **δεν υποχρεούται στην έκδοση Δήλωσης Δικτύου**, παρά μόνο στη συμπερίληψη στη Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ ή εναλλακτικά στην ανάρτηση σε δικτυακό τόπο των πληροφοριών σχετικά με τα τέλη πρόσβασης και τους τεχνικούς όρους πρόσβασης στην εγκατάσταση που εκμεταλλεύεται.

---

[56] Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 19 του ν. 4408/2016 ως «**αιτών**» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προμηθευτούν (procure) χωρητικότητα υποδομής. Επιπρόσθετα, στη σύμβαση παραχώρησης (άρθρο 3.1.82) ως **Χρήστης** του Θριασίου ΙΙ νοείται «*ο κάθε χρήσης των Υπηρεσιών που θα προσφέρονται από τον Παραχωρησιούχο στο Χώρο Παραχώρησης (όπως ενδεικτικά, διεθνείς και εγχώριοι οργανισμοί σιδηροδρομικών μεταφορών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, Οργανισμοί λιμένων, τελωνιακοί φορείς, ιδιωτικές εταιρείες, εταιρείες μεταφορών, διαμεταφορείς, λοιπές εταιρείες logistics, ναυτιλιακές κ.λπ.)*».

[57] Ειδικότερα στο άρθρο 13 του Ν. 4408/2016 αναφέρεται ότι: *«2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές».*

[58] Στο άρθρο 13 του ν. 4408/2016 αναφέρεται: «*7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος ΙΙ 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 ΙΙ 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».

[59] Βλ. σχετ. Παράρτημα IV – Περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου του ν. 4408/2016, παρ. 6.

59. Περαιτέρω, δυνάμει του Εκτελεστικού Κανονισμού 2017/2177[60] σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι Φορείς Εκμετάλλευσης (εν προκειμένω η κοινή επιχείρηση) θα πρέπει να καταρτίζουν την περιγραφή της εγκατάστασης εξυπηρέτησης και των υπηρεσιών με επιμέρους λεπτομέρειες της εγκατάστασης (τεχνικά χαρακτηριστικά, παρακαμπτήριες γραμμές, γραμμές ελιγμών, γραμμές μείζονος σημασίας κ.λπ.), διαδικασίες αιτημάτων πρόσβασης, προθεσμίες και χρονικά όρια υποβολής αιτημάτων, τυποποιημένες συμβάσεις πρόσβασης, πληροφορίες σχετικά με τους όρους χρήσης των συστημάτων πληροφορικής κ.λπ. (άρθρο 4).

IV.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

60. Προκειμένου να εξασφαλισθεί πλήρης διαφάνεια και η ισότιμη πρόσβαση σε τερματικό σταθμό εμπορευμάτων και στις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτόν, ο ν. 4408/2016 προβλέπει ότι, αν ο Φορέας Εκμετάλλευσης της εγκατάστασης τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, ο Φορέας Εκμετάλλευσης θα πρέπει να οργανωθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητος από την εταιρεία σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων (άρθρο 13 παρ. 3 ν. 4408/2016 σε συνδυασμό με το περιεχόμενο στο άρθρο 62 του νόμου Παράρτημα ΙΙ, σημείο 2 στ. β). Εν προκειμένω, η διάταξη αυτή εφαρμόζεται στην κοινή επιχείρηση, δεδομένου ότι θα τελεί από κοινού υπό τον έλεγχο της ΗΤ. 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. Περαιτέρω, ο Φορέας Εκμετάλλευσης (η κοινή επιχείρηση) και η ελέγχουσα εταιρεία (ΗΤ) θα πρέπει να έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως[61].

61. Περαιτέρω, ως προς τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού εμπορευμάτων, το άρθρο 13 παρ. 4 του ν. 4408/2016 προβλέπει ότι θα πρέπει να λαμβάνουν απάντηση **εντός εύλογου χρονικού ορίου** που

---

[60] Σημειώνεται ότι από τις ως άνω υπηρεσίες που θα παρέχει η Κοινή Επιχείρηση εμπίπτουν στις προβλέψεις του Κανονισμού 2177/2017 μόνο **οι υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου στις εγκαταστάσεις του Θριασίου και οι υπηρεσίες επισκευής βαγονιών**.

[61] Βλ. άρθρο 13 παρ. 3 του ν. 4408/2016, όπου αναφέρεται ότι: *«....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...****».*

ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας (εν προκειμένη η ΡΑΣ), ενώ μπορούν να απορριφθούν μόνο γραπτώς και εφόσον **υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές**. Σημειώνεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης δεν υποχρεούται να παρέχει υπηρεσίες ή να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων[62]. Ομοίως, ο Κανονισμός 2017/2177 στο άρθρο 8 προβλέπει σχετικά ότι τα αιτήματα πρόσβασης παραλαμβάνονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Επιπρόσθετα, οι Φορείς Εκμετάλλευσης δεν θα πρέπει να εξαρτούν την πρόσβαση στην εγκατάσταση ή στη σχετική με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπηρεσία από την υποχρεωτική αγορά άλλων υπηρεσιών μη σχετιζόμενων με την υπηρεσία που ζητείται[63].

IV.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΟΜΕΝΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

62. Ως προς την απάντηση των αιτημάτων (άρθρο 9 του ΕΚ 2017/2177), οι Φορείς Εκμετάλλευσης (εν προκειμένω η Κοινή Επιχείρηση) υποχρεούνται μεν να απαντήσουν σε συγκεκριμένη προθεσμία που ορίζει η ΡΑΣ (ή εντός εύλογης προθεσμίας για πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες)[64], ωστόσο σε περίπτωση σύγκρουσης αιτημάτων, ή σε περίπτωση ήδη κατανεμηθείσας χωρητικότητας το θέμα επιχειρείται να επιλυθεί με τη **διαδικασία συντονισμού** που προβλέπεται στο άρθρο 10 του Κανονισμού[65]. Σημειώνεται ότι οποιαδήποτε τροποποίηση ήδη χορηγηθέντων δικαιωμάτων πρόσβασης εξαρτάται από τη συμφωνία του ενδιαφερόμενου αιτούντος. Σε κάθε περίπτωση, κατά τη διαδικασία συντονισμού όταν η χωρητικότητα που αντιστοιχεί στις ανάγκες του αιτούντος είναι διαθέσιμη στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης ή αναμένεται να καταστεί διαθέσιμη κατά τη διάρκεια ή μετά τη διαδικασία συντονισμού, το αίτημα δεν απορρίπτεται, ούτε προτείνεται από τον φορέα εκμετάλλευσης εναλλακτική βιώσιμη λύση. Οι Φορείς Εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξετάζουν διάφορες εναλλακτικές λύσεις πρόσβασης για την ικανοποίηση αλληλοσυγκρουόμενων αιτημάτων όπως εναλλακτικά χρονοδιαγράμματα, αλλαγή ωρών εργασίας, παροχή πρόσβασης για αυτοεξυπηρέτηση με στόχο τη μεγιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας της εγκατάστασης. Στη διαδικασία συντονισμού μπορεί να συμμετέχει ως παρατηρητής η ΡΑΣ, κατόπιν από κοινού αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης και του αιτούντος. Σε κάθε περίπτωση, εάν μετά τη διαδικασία συντονισμού δεν ικανοποιηθεί το αίτημα **και** η εγκατάσταση εξυπηρέτησης πλησιάζει σε κατάσταση συμφόρησης, ο αιτών μπορεί να ζητήσει την **παρέμβαση της ΡΑΣ**.

63. Σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων πρόσβασης και όταν τα αιτήματα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν με διαδικασία συντονισμού, οι Φορείς Εκμετάλλευσης μπορούν να καθορίζουν **κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας**, τα οποία θα πρέπει να είναι αμερόληπτα και αντικειμενικά και δημοσιεύονται στην περιγραφή της εγκατάστασης[66]. Τέλος, αναφορικά με την ύπαρξη τυχόν **βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων**, αυτές αναζητούνται από κοινού μεταξύ του αιτούντος την πρόσβαση και του φορέα εκμετάλλευσης και πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τουλάχιστον κριτήρια για τη λειτουργική υποκατάσταση, υποκατάσταση

[62] Βλ. άρθρο 13, παρ 4 του ν. 4408/2016.
[63] Άρθρο 8 του ΕΚ 2017/2177.
[64] Άρθρο 9 του ΕΚ 2017/2177.
[65] Βλ. Άρθρο 10 του ΕΚ 2017/2177.
[66] Βλ. Άρθρο 11 του ΕΚ2017/2177.

φυσικών και τεχνικών χαρακτηριστικών της εγκατάστασης, καθώς και το εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος για τον αιτούντα[67]. Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να απορρίψει αίτημα πρόσβασης μετά τη διαδικασία συντονισμού, αιτιολογώντας γραπτώς στον αιτούντα τον λόγο[68].

64. Αντίστοιχες προβλέψεις υφίστανται και στον ν. 4408/2016. Σε περίπτωση συγκρουόμενων αιτημάτων, ο φορέας εκμετάλλευσης (εν προκειμένω η Κοινή Επιχείρηση) θα πρέπει να επιχειρήσει το βέλτιστο δυνατό συνδυασμό και, εάν δεν υφίσταται εναλλακτική βιώσιμη επιλογή ή είναι αδύνατο να συνδυαστούν τα αιτήματα, ο αιτών την πρόσβαση μπορεί να προσφύγει στη ΡΑΣ[69].

IV.4 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

65. Ως προς την τιμολόγηση των υπηρεσιών και δυνάμει του άρθρου 12.3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος (ήτοι η Κοινή Επιχείρηση) θα εισπράττει αντάλλαγμα από τους Χρήστες σύμφωνα με τις **εκάστοτε δημοσιευμένες από τον Παραχωρησιούχο τιμές**, χωρίς να αποκλείει την πρόσβαση σε καμία σιδηροδρομική επιχείρηση και τηρώντας έναντι αυτών την **αρχή της ισότιμης πρόσβασης και με ενιαίο αντίτιμο για όλες τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις**, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής της 22.11.2017.

66. Σύμφωνα με το άρθρο 12.3.2 της Σύμβασης η τιμολόγηση των Υπηρεσιών θα γίνεται με διαφάνεια και, για όσες Υπηρεσίες η Ρ.Α.Σ. έχει κατά νόμο αρμοδιότητα, σύμφωνα με τα όσα ορίζει η Ρ.Α.Σ.

67. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 31 του ν. 4408/2016, το τέλος χρήσης ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, ενώ ο τρόπος υπολογισμού του κόστους αυτού ορίζεται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909[70]. Ειδικά για το τέλος πρόσβασης σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων τερματικών σταθμών και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις, αυτό δεν πρέπει να υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος. Το αυτό ισχύει και για τις πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες, εφόσον αυτές παρέχονται από έναν μόνο προμηθευτή[71].

68. Ως προς τυχόν παρεχόμενες **εκπτώσεις**, αυτές πρέπει να περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους, ωστόσο αυτό αφορά τον διαχειριστή υποδομής (εν προκειμένω, τον ΟΣΕ). Κατά τον καθορισμό του ύψους της έκπτωσης, δεν λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος, ενώ δεν θα πρέπει να εισάγονται διακρίσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[72].

---

[67] Βλ. Άρθρο 12 του ΕΚ2017/2177.
[68] Άρθρο 13 του ΕΚ2017/2177.
[69] Σύμφωνα με τον ν. 4408/2016, άρθρο 13 «*5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα».*
[70] Βλ. ν. 4408/2016, άρθρο 31.
[71] Βλ. ν. 4408/2016, άρθρο 31 παρ. 7 και 8.
[72] Βλ. ν. 4408/2016, άρθρο 33.

69. Η εμπορική και τιμολογιακή πολιτική, […][73]. […]

V ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ & ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

V.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

70. Η μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές προς την αυξημένη χρήση των **διατροπικών** μεταφορών μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στο να καταστούν οι εμπορευματικές μεταφορές αποδοτικότερες και φιλικότερες στο περιβάλλον[74] με τις σιδηροδρομικές μεταφορές να αποτελούν το πλέον φιλικό μέσο μεταφοράς[75]. Οι **διατροπικές** εμπορευματικές μεταφορές συνίστανται στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ενιαίο μοναδοποιημένο φορτίο (κυρίως εμπορευματοκιβώτιο) με τη χρήση συνδυασμού τρόπων μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές ή αεροπορικές. Η **διατροπικότητα** συνίσταται στην αξιοποίηση των σχετικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων τρόπων μεταφοράς από άποψη ευελιξίας, ταχύτητας, κόστους και περιβαλλοντικών επιδόσεων σε συνδυασμό με τα οφέλη της τεχνολογίας. Κρίσιμος κρίκος στην εφοδιαστική αλυσίδα των διατροπικών μεταφορών είναι οι τερματικοί σταθμοί ως εκείνες οι ειδικές υποδομές που δεν μπορούν να αναπαραχθούν σε κάθε τόπο διακίνησης και συνδυάζουν την διαλειτουργικότητα και διαχείριση των μέσων μεταφοράς των εμπορευμάτων με τον βέλτιστο τρόπο.

71. Η δίοδος των σιδηροδρομικών μεταφορών ως εναλλακτική επιλογή έναντι των λοιπών μεταφορών διατηρεί μέχρι και σήμερα αρκετά χαμηλό ποσοστό κίνησης, κυρίως λόγω των περιορισμών που θέτουν οι σιδηροδρομικές υποδομές. Όπως αναφέρουν και τα Μέρη[76], οι σιδηροδρομικοί τερματικοί σταθμοί αποτελούν ένα βασικό συστατικό της αλυσίδας **διτροπικών** (σιδηροδρομικών και οδικών) μεταφορών, καθώς εξασφαλίζουν την αποδοτική και ασφαλή εναλλαγή μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

72. Σημαντική λειτουργική συνιστώσα ενός **διτροπικού** τερματικού σταθμού είναι η χωρητικότητά του. Η χωρητικότητα ενός **διτροπικού** σιδηροδρομικού σταθμού είναι ο αριθμός των τρένων που μπορούν να εξυπηρετηθούν και συναρτάται με το μέγεθος και το σχήμα του ακινήτου στο οποίο

---

[73] Βλ. σχετ. την με αριθ. πρωτ. 5219/29.07.2024 επιστολή των Μερών. […]

[74] Βλ. σχετικά την Ειδική Έκθεση 08/2023 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές *« Διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές: Αργεί ακόμη η ΕΕ να στρέψει τις εμπορευματικές μεταφορές μακριά από τα οδικά δίκτυα »* στον ιστότοπο https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/intermodal-freight-transport-08-2023/el/. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου φέρουν σημαντικό μερίδιο ευθύνης για την κλιματική αλλαγή. Προς το παρόν, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη. Σχεδόν τα τρία τέταρτα αυτού του ποσοστού (72 % το 2019) οφείλονται στις οδικές μεταφορές. Τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν εμπορεύματα οδικώς ευθύνονται για περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές. Η αύξηση της χρήσης των τρόπων μεταφοράς που παράγουν χαμηλότερες εκπομπές CO2 στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους, δηλαδή των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών, είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη μιας περισσότερο βιώσιμης πολιτικής μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται, αφενός, σημαντική μετατόπιση του όγκου των μεταφορών προς διάφορους τρόπους μεταφοράς και, αφετέρου, αυξημένη χρήση των διατροπικών μεταφορών.

[75] Βλ. το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ιανουάριος 2024 https://www.yme.gr/2013-01-31-06-37-23/2013-01-31-07-00-49/item/11851-vasika-simeia-protasis-dimiourgias-neou-ose. Μόνο το 1,9% της Κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών στην Ε.Ε. μπορεί να αποδοθεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

[76] Βλ. το με αριθ. πρωτ. 4531/5.7.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων.

έχει τοποθετηθεί ο σταθμός, το μέγεθος του ίδιου του τερματικού σταθμού όσο και τη θέση του σταθμού μέσα στο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, το μήκος των γραμμών για τη διαχείριση του φορτίου, ενώ καθορίζεται και από άλλους παράγοντες όπως τον αριθμό των γερανών εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων όσο και άλλων μηχανημάτων, τον χώρο αποθήκευσης, τις ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού, τους εργαζόμενους κ.λπ. Η χωρητικότητα ενός τερματικού σταθμού, αναφέρουν τα Μέρη, μπορεί να επηρεαστεί μόνο εν μέρει από τον διαχειριστή του τερματικού σταθμού. Όμως, ενώ οι δυνατότητες του εξοπλισμού (οι γερανοί εξυπηρέτησης) για τη διαχείριση του φορτίου, οι ώρες λειτουργίας, η σειρά προτεραιότητας εισόδου και εξυπηρέτησης στον σταθμό επιδρούν στην χωρητικότητα ενός τερματικού σταθμού, η λειτουργία του μπορεί να επηρεάζεται επίσης από απρόβλεπτες παραμέτρους, όπως τα σημεία συμφόρησης των σιδηροδρόμων, οι καθυστερήσεις τρένων κ.λπ[77].

73. Η λειτουργία των τερματικών σταθμών βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:
    - Αρχή της μη διακριτικής (άρα ισότιμης) πρόσβασης
    - Πρόσβαση από την πλευρά των σιδηροδρομικών μεταφορών για όλες τις αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις-
    - Πρόσβαση από την πλευρά των οδικών μεταφορών για όλους τους φορείς·
    - Διαφανής διαδικασία ως προς την κατανομή χωρητικότητας και την τιμολόγηση-
    - Ομαδοποίηση διαφορετικών φορτίων (θαλάσσια εμπορευματοκιβώτια, φορτία από την ενδοχώρα) και τμημάτων της αγοράς (διεθνείς και εγχώριες συναλλαγές) και συνεπώς βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας.

74. Σκοπός είναι η βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας ενός τερματικού σταθμού και για αυτό τον λόγο τίθενται συγκεκριμένοι στόχοι προκειμένου να επιτευχθεί αυτή, όπως στόχοι για την βελτιστοποίηση της χρήσης δικτύου, για την βελτιστοποίηση χρήσης του τροχαίου υλικού, καθώς και για την βελτιστοποίηση της φόρτωσης των τρένων. Παράλληλα, λαμβάνονται και μέτρα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων προκειμένου να διασφαλιστεί και να διατηρηθεί σταθερή και αυξημένη η χωρητικότητα του τερματικού σταθμού, αλλά και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών όπως, μεταξύ άλλων:

- Αύξηση της ροής για πολλαπλή χρήση των γραμμών διαχείρισης φορτίου κατά τη διάρκεια της ημέρας.

- Διατήρηση τακτικής ροής για την παροχή οδικών υπηρεσιών από φορτηγά εντός και εκτός του τερματικού σταθμού.

- Πρότυπη επίδοση του τερματικού σταθμού και παροχή διευρυμένων ωρών λειτουργίας.

- Εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων (ΙΤ) διαχείρισης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού για την επικοινωνία με συνεργάτες στην αλυσίδα μεταφορών και πιο αποτελεσματική διαχείριση του τερματικού σταθμού.

- Αυτοματοποιημένη αναγνώριση μονάδων φόρτωσης (σιδηροδρομικών/οδικών).

[77] Βλ. την υπ. αριθ. πρωτ. 5219/29.07.2014 απάντηση των μερών, σελ. 5.

75. Δεδομένου ότι το Θριάσιο ΙΙ θα αποτελέσει τον πρώτο **διτροπικό** σιδηροδρομικό τερματικό σταθμό στην Ελλάδα, ήτοι πρόκειται για ένα πιλοτικό έργο (greenfield project), τα Μέρη λαμβάνουν ως πρότυπο τις συνήθεις εμπορικές πρακτικές σε τερματικούς σταθμούς του εξωτερικού. Προκειμένου να επιτευχθεί η ως άνω βελτιστοποίηση η είσοδος σε έναν τερματικό σταθμό από χρήστες της σιδηροδρομικής υποδομής, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις ή/και εξαιτίας καθυστερήσεων λόγω εξωτερικών αιτιών, πραγματοποιείται σύμφωνα με τις προκαθορισμένες θέσεις (slots), οι οποίες έχουν πάντα την ίδια ημερήσια και εβδομαδιαία συχνότητα.

76. Συγκεκριμένα, με γνώμονα ό,τι ισχύει και στην Ιταλία, όπου δραστηριοποιείται ο Όμιλος FSI , κατ' εφαρμογή του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου, υφίστανται συγκεκριμένα κριτήρια προτεραιοποίησης για την κράτηση μιας θέσης (slot) για έναν πελάτη. Με βάση την εμπειρία των Μερών υφίσταται συγκεκριμένη πρακτική/ τυπική διαδικασία για την παροχή υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς (terminal services), η οποία εκκινεί κατά κύριο λόγο από τον εκάστοτε πελάτη του παρόχου.

77. Η διαδικασία αυτή, η οποία αναμένεται ότι θα ισχύει και για το Θριάσιο ΙΙ, έχει την ακόλουθη ροή: ο τερματικός σταθμός προτεραιοποιεί τα αιτήματα που λαμβάνονται με κριτήριο την χρονική διάρκεια του αιτήματος (εάν είναι σε ετήσια βάση ή άπαξ χρήση της θέσης), τον αριθμό των αμαξοστοιχιών που θα εξυπηρετούνται ανά εβδομάδα στην ίδια θέση (slot), αλλά και την σειρά λήψης του αιτήματος από τον πελάτη[78].

V.2 ΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ

78. Αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης είναι η λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Θριασίου ΙΙ.

79. Το Θριάσιο ΙΙ, κυριότητας ΟΣΕ, θα αποτελέσει έναν τερματικό σταθμό εμπορευμάτων, ο οποίος θα εξυπηρετεί **διτροπικό** μοντέλο μεταφοράς (οδική/σιδηροδρομική μεταφορά). Όπως προαναφέρθηκε τα Μέρη θεωρούν ότι, πέραν του Θριασίου ΙΙ, δεν υφίσταται άλλος σιδηροδρομικός τερματικός σταθμός για τη μεταφόρτωση φορτίων με **διτροπικό** μοντέλο μεταφοράς στην Ελλάδα[79].

80. Το Θριάσιο ΙΙ βρίσκεται εντός του **Εμπορευματικού Συγκροτήματος Θριασίου**. Ως προς τη **θέση** γενικότερα του εν λόγω συγκροτήματος επισημαίνεται από τα Μέρη ότι βρίσκεται σε μια περιοχή που θεωρείται το κέντρο διαχείρισης εμπορευμάτων (logistics) της Αθήνας, με οδική πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομο (Αττική Οδό) που συνδέει τους οδικούς και σιδηροδρομικούς διαδρόμους (corridors) με βορρά και δύση. Περαιτέρω βρίσκεται εντός του διαδρόμου ΠΑΘΕ, συνδέεται με

---

[78] Εκτός από την περίπτωση διαταραχών της κυκλοφορίας που εμποδίζουν έναν πάροχο υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς (railway operator) να τηρήσει τη συμφωνημένη ώρα άφιξης του στον τερματικό σταθμό βάσει της προκαθορισμένης θέσης (slot) που έχει δεσμευθεί, οποιαδήποτε άλλη τυχόν καθυστερημένη άφιξη για οποιαδήποτε αιτία οδηγεί σε απώλεια του δικαιώματος εισόδου στον τερματικό σταθμό και η εξυπηρέτηση του παρόχου υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς γίνεται ως εκ τούτου βάσει των διαθέσιμων θέσεων στο χρονοδιάγραμμα του τερματικού σταθμού. Από την άλλη, όταν υπάρχει συμφόρηση/διαταραχές στην κυκλοφορία μέσα στον τερματικό σταθμό, μόνο σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να μην επιτραπεί η αναχώρηση σε πάροχο υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς από τον τερματικό σταθμό.

[79] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024, απάντηση στην ερώτηση 9.

τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Ελ. Βενιζέλος (μέσω της Αττικής Οδού) και κυρίως είναι κοντά στον λιμένα του Πειραιά με τον οποίο συνδέεται με σιδηροδρομική γραμμή.

81. Το Εμπορευματικό Συγκρότημα Θριασίου αποτελείται από τρία χωριστά τμήματα, ήτοι:

- Το Θριάσιο Ι, το οποίο θα λειτουργήσει ως logistics center και έχει παραχωρηθεί στην κοινοπραξία Goldair-ΕΤΒΑ-ΒΙΠΕ (συνολικής έκτασης 588 στρεμμάτων)[80].
- Το Κέντρο Διαχείρισης Εμπορευμάτων «Θριάσιο Κ1-Κ2», το οποίο θα λειτουργήσει ως χώρος διαχείρισης εμπορευμάτων (logistics) και ανήκει στην ΟΣΕ (συνολικής επιφάνειας 56.000 τ.μ. χτισμένα σε έκταση περίπου 139 στρεμμάτων)[81].
- Το Θριάσιο ΙΙ, το οποίο αποτελεί τον Εμπορευματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό του Συγκροτήματος και το αντικείμενο της Παραχώρησης (συνολικής έκτασης 1.450 στρεμμάτων). Η ολοκλήρωση των εργασιών που απαιτούνται για την λειτουργία του και η λειτουργία του θα αποτελέσουν το αντικείμενο δραστηριότητας της Κοινής Επιχείρησης.

82. Ως προς τις διαθέσιμες υποδομές [82], οι οποίες επιτρέπουν τη βασική λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, σημειώνεται ότι έχουν κατασκευαστεί και υφίστανται ήδη σιδηροδρομικές υποδομές, οδοί πρόσβασης, σιδηροδρομικός σταθμός διαλογής, χώροι εναπόθεσης φορτίων, χώροι τελωνείου και γραφείων και άλλα κτήρια υποστηρικτικών υπηρεσιών, χωροθετούνται δε σε περιοχή εκτός σχεδίου πόλεως του Θριασίου Πεδίου του Δήμου Ασπροπύργου Αττικής[83]. Στην πλήρη διαμόρφωσή του, ο χώρος παραχώρησης αναμένεται να αποτελείται από τις ακόλουθες περιοχές λειτουργίας:
α. Σιδηροδρομικό Σύστημα (Railway System)
β. Χώρος Μεταφόρτωσης Συνδυασμένων Μεταφορών (Combined Transport Transshipment Area- ΧΜΣΜ)
γ. Χώρος Εξυπηρέτησης Ε/Κ (Container Service Area- ΧΕΕΚ)
δ. Χώρος Μεταφόρτωσης Φορτίου Βαγονιών (Wagon Cargo Transshipment Area- ΧΜΦΒ)
ε. Χώροι Μεταφόρτωσης Γενικού Φορτιού (General Cargo Transshipment Area- ΧΜΓΦ)
στ. Χώρος Μεταφόρτωσης Οχημάτων (Vehicle Transshipment Area)
ζ. Οδικό Σύστημα (Road System)
η. Κέντρο Διοίκησης και Ελέγχου (Management and Control Center - ΚΔΕ)
θ. Χώρος Μεταφόρτωσης Υγρών Φορτίων (Liquid Cargo Transshipment Area - ΧΜΥΦ).

83. Σύμφωνα με τα Μέρη οι πηγές κίνησης στο Θριάσιο ΙΙ θα αφορούν σε εμπορεύματα που θα προέρχονται από το λιμάνι του Πειραιά ή από την ευρύτερη περιοχή της Αττικής με σκοπό την

---

[80] Περιλαμβάνει αποθήκες (warehouses), εγκαταστάσεις αποθήκευσης (storage facilities) και εγκαταστάσεις διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (supply chain management facilities) υπό διαμόρφωση.
[81] Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, η κοινή επιχείρηση θα αναλάβει τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευή έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Θριασίου ΙΙ, δεν θα παρέχει υπηρεσίες στα κτήρια Κ1 - Κ2. Τα εν λόγω κτήρια ανήκουν στην ΟΣΕ και προς το παρόν δεν υφίσταται κάποιο πλάνο δραστηριοποίησης ούτε της κοινής επιχείρησης, αλλά ούτε και της ΗΤ στα κτήρια αυτά.
[82] Βλ. σχετικά και Παράρτημα της παρούσας Έκθεσης.
[83] Βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 41-42. Για την ολοκλήρωση του Θριασίου ΙΙ εκκρεμούν εργασίες κατασκευής κτηρίων και προμήθειας και εγκατάστασης ειδικού εξοπλισμού τις οποίες θα αναλάβει να εκτελέσει ο παραχωρησιούχος (ήτοι η Κοινή Επιχείρηση) στο πλαίσιο εκτέλεσης του τεχνικού έργου όπως περιγράφεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

μεταφορά με σιδηρόδρομο στη Βόρεια Ελλάδα και στο εξωτερικό ή την μεταφορά οδικώς προς άλλους προορισμούς της χώρας ή την ευρύτερη περιοχή της Αττικής [84]. Το Θριάσιο ΙΙ θα απορροφήσει μέρος των διεθνών φορτίων που μετακινούνται από και προς Αττική οδικώς. Τα διεθνή φορτία/ εμπορεύματα κατανέμονται σε τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τη μέθοδο μεταφοράς: Εμπορευματοκιβώτια, παλετοποιημένα φορτία, στερεά φορτία και υγρά φορτία που μεταφέρονται με βαγόνια-βυτία [85]. Με βάση την εμπειρία της ΗΤ, […][86]. Ωστόσο τα μέρη αναφέρουν πως […] [87].

V.3 ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΙΙ

84. Ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στο Παράρτημα 11, Τμήμα Γ της Σύμβασης Παραχώρησης [88], στο οποίο διαχωρίζονται πλήρως οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από τον ΟΣΕ ως Διαχειριστή Υποδομής από αυτές που θα παρέχονται από την κοινή επιχείρηση ως Φορέα Εκμετάλλευσης .. Ειδικότερα:

85. Ο ΟΣΕ θα παρέχει στο Θριάσιο ΙΙ μεταξύ άλλων τις υπηρεσίες διαχείρισης σιδηροδρομικών λειτουργιών και ελέγχου των συρμών (περιλαμβανομένων των υπηρεσιών κατανομής συρμών σε γραμμές φόρτωσης και διαλογής, της επικαιροποίησης ημερήσιων δρομολογίων, τοποθέτησης συρμών, καθοδήγησης συρμών στις γραμμές φορτοεκφόρτωσης κ.λπ.).

86. Η κοινή επιχείρηση, ως Φορέας Εκμετάλλευσης, αναλαμβάνει τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Θριασίου ΙΙ παρέχοντας τις Υπηρεσίες που προβλέπονται στην εν λόγω σύμβαση και κάθε άλλη επιτρεπόμενη υπηρεσία αναλαμβάνοντας τον σχετικό κίνδυνο.[89] Ειδικότερα, η κοινή επιχείρηση θα παρέχει μεταξύ άλλων:

(α) **Υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου στις εγκαταστάσεις του Θριασίου ΙΙ,** όπως για παράδειγμα θα προβαίνει στον ημερήσιο προγραμματισμό συρμών, μοναδοποιημένων φορτίων και φορτίου βαγονιών, θα παρέχει υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης συρμών, υπηρεσίες εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) στον χώρο εξυπηρέτησης Ε/Κ, εσωτερικές κινήσεις μεταφοράς μεταφορτούμενου φορτίου μεταξύ χώρου Μεταφόρτωσης Συνδυασμένων Μεταφορών και χώρου εξυπηρέτησης Ε/Κ, μεταφόρτωση φορτίου βαγονιών στον χώρο αυτών και γενικού φορτίου στον χώρο μεταφόρτωσης αυτού, μεταφόρτωση οχημάτων στον χώρο αυτών κ.λπ.

(β) **Υπηρεσίες συνεργείου επισκευής βαγονιών** (ως αναφέρθηκε από τα Μέρη, θα παρέχονται υπηρεσίες ελαφράς συντήρησης).

---

[84] […]

[85] Με βάση στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για την κατανομή των οδικών μεταφορών η σύνθεση φορτίων που αναμένεται να διαχειρίζεται το Θριάσιο ΙΙ θα είναι 80% παλετοποιημένα και στερεά φορτία, 10% φορτία σε εμπορευματοκιβώτια και 10% υγρά φορτία. Η ΕΛΣΤΑΤ δεν κάνει διαχωρισμό μεταξύ παλετοποιημένων και στερεών φορτίων.

[86] […]

[87] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 199/02.10.2024 εμπιστευτικό υπόμνημα των μερών, παρ. 32.

[88] Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, Παράρτημα 2.

[89] Ο Παραχωρησιούχος δύναται κατόπιν προηγούμενης έγγραφης συναίνεσης της ΟΣΕ να αναπτύξει κάθε άλλη επιτρεπόμενη δραστηριότητα εντός του Θριασίου ΙΙ, αναλαμβάνοντας εξ ολοκλήρου τον κίνδυνο και την ευθύνη (βλ. όρο 12.7 της Σύμβασης Παραχώρησης).

(γ) **Υπηρεσίες ασφάλειας και επιτήρησης του Θριασίου ΙΙ,** στις οποίες περιλαμβάνεται η διαχείριση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

(δ) **Υπηρεσίες οργάνωσης του Θριασίου ΙΙ,** οι οποίες αφορούν κυρίως τον σχεδιασμό, κατανομή των συρμών και ομάδων βαγονιών σε γραμμές φόρτωσης και στις κυριότερες εγκαταστάσεις του Θριασίου ΙΙ (π.χ. πρόγραμμα παραμονής στη γραμμή ή σε γερανογέφυρα), την ανασύνθεση του περιεχομένου των μοναδοποιημένων φορτίων και των γενικών συμβατικών φορτίων, υπηρεσίες συσκευασίας/ αποσυσκευασίας και παροδικής αποθήκευσης των φορτίων.

(ε) Η κοινή επιχείρηση, όπως προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης, θα παρέχει και **υπηρεσίες πληροφοριακών συστημάτων,** όπως επικοινωνία, διασύνδεση και ανταλλαγή εγγράφων με φορείς της αγοράς (διεθνείς και εγχώριους οργανισμοούς σιδηροδρομικών μεταφορών, τελωνειακές αρχές, ιδιωτικές εταιρείες, μεταφορείς, διαμεταφορείς, εταιρείες logistics, ναυτιλιακές εταιρείες) εντός και εκτός των ορίων του Θριασίου ΙΙ, καθώς επίσης και υπηρεσίες εντοπισμού και παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο της θέσης των φορτίων και οχημάτων (βαγονιών, κινητήριων μονάδων, μοναδοποιημένων φορτίων, φορτηγών) και υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου και προετοιμασίας αποστολών.

(στ) Τέλος, η κοινή επιχείρηση θα παρέχει και **λοιπές υπηρεσίες,** όπως υπηρεσίες εκτελωνισμού, καθώς εντός του Θριασίου ΙΙ θα λειτουργεί τελωνείο για τα εισαγόμενα εμπορεύματα που δεν έχουν υποστεί εκτελωνισμό, λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών και λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών, καθώς και υπηρεσίες πύλης για τα εισερχόμενα και εξερχόμενα φορτηγά.

V.3.1 Ως προς τη χωρητικότητα σιδηροδρομικού δικτύου από και προς το Θριάσιο ΙΙ (αρμοδιότητας ΟΣΕ)

87. Σύμφωνα με τον ΟΣΕ [90] στην παρούσα κατάσταση του δικτύου α) στη γραμμή Θριάσιο-Ικόνιο διέρχονται δύο (2) ζεύγη (ένας συρμός μετάβαση και ένας επιστροφή) καθημερινά και β) στη γραμμή Θριάσιο-Θεσσαλονίκη διέρχονται δύο έως τρία (2-3) ζεύγη καθημερινά.

88. Ο συνολικός αριθμός των εμπορευματικών τρένων που **μπορούν** να διέρχονται καθημερινά ανά κατεύθυνση από τις ως άνω γραμμές του δικτύου από και προς το Θριάσιο ΙΙ, έχει ως εξής: α) στη μονή γραμμή Θριάσιο-Ικόνιο **δύνανται** υπό τις παρούσες συνθήκες να διέρχονται ως και εννέα (9) ζεύγη συρμών καθημερινά, ενώ β) στη γραμμή Θριάσιο-Θεσσαλονίκη δύναται να διέρχονται έως και τέσσερα (4) ζεύγη συρμών καθημερινά.

89. **Μελλοντικά** και μετά την αποκατάσταση των ζημιών από τις θεομηνίες αναμένεται να υπάρχει δυνατότητα α) στη γραμμή Θριάσιο-Ικόνιο να διέρχονται έως δέκα έξι (16) ζεύγη καθημερινά ενώ β) στη γραμμή Θριάσιο-Θεσσαλονίκη η εκτίμηση, κατά τον ΟΣΕ, είναι περί τα είκοσι (20) ζεύγη καθημερινά, με δυνατότητα μίας (1) αμαξοστοιχίας ανά κατεύθυνση και ώρα. Σημειώνεται ότι η αποκατάσταση των ζημιών εκτιμάται να γίνει εντός του πρώτου εξαμήνου του 2027. Περαιτέρω και αναφορικά με την αναμενόμενη κατάσταση μετά τη λειτουργία της κοινής επιχείρησης, ο ΟΣΕ εκτιμά ότι η κατά τα ανωτέρω πρόβλεψη για τη μελλοντική χωρητικότητα της γραμμής

[90] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ.

υπερκαλύπτει οποιεσδήποτε - ακόμη και αισιόδοξες - σχετικές εκτιμήσεις. Τέλος, και σύμφωνα με τον ΟΣΕ, η πρόσφατη ολοκλήρωση των συστημάτων σηματοδότησης έχει φέρει το δίκτυο σε ικανοποιητικά και επαρκή επίπεδα χωρητικότητας τουλάχιστον για το μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

V.3.2 Ως προς τη χωρητικότητα εντός του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ (χώροι εκμετάλλευσης Κοινής Επιχείρησης)

90. Με βάση την αναμενόμενη από τα Μέρη [91] χωρητικότητα του εμπορευματικού κέντρου του Θριασίου ΙΙ, προβλέπεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης συνολικά […], ανεξάρτητα από τη σιδηροδρομική γραμμή. Αυτή η εκτίμηση προκύπτει από τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες του εξοπλισμού που πρέπει να αποκτήσει και να εγκαταστήσει η κοινή επιχείρηση για τη λειτουργία του Θριάσιου ΙΙ, σύμφωνα με τους όρους του Διαγωνισμού, και λαμβάνοντας υπόψη τη μέγιστη δυνατή απόδοση του τερματικού σταθμού (χωρίς ωστόσο να υποχρεούται η κοινή επιχείρηση να φτάσει σε αυτό το επίπεδο χωρητικότητας).

91. Ειδικότερα, και αναφορικά με τις διαθέσιμες σιδηροδρομικές γραμμές στους **χώρους εξυπηρέτησης** του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ τα μέρη αναφέρουν τα εξής:

- Ο χώρος μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών (ΧΜΣΜ), ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί για τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων κατά το διτροπικό μοντέλο, […][92], […]
- Περαιτέρω και για κάθε έναν από τους λοιπούς χώρους, […][93].

V.3.3 Ως προς την παροχή υπηρεσιών εντός του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ από τους επιμέρους φορείς και το χρονικό προγραμματισμό εξυπηρέτησης

V.3.3.1 Υπηρεσίες ΟΣΕ εντός του Θριασίου ΙΙ και χρονικός προγραμματισμός

92. Ως προς τις υπηρεσίες που παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ, στην παρούσα φάση, από την ΟΣΕ, καθώς και τις υπηρεσίες που θα παρέχονται στο μέλλον τόσο από την ΟΣΕ όσο και από την Κοινή Επιχείρηση διευκρινίζονται τα ακόλουθα.

93. Επί του παρόντος, η δραστηριότητα της ΟΣΕ εντός Θριασίου ΙΙ[94] αφορά α) στην εκτέλεση ελιγμών, δηλαδή στον χειρισμό των αλλαγών τροχιάς προκειμένου συρμοί, μεμονωμένα βαγόνια ή ομάδες βαγονιών να μετακινούνται από τροχιά σε τροχιά ή από τις διάφορες δέσμες γραμμών στα επιμέρους υποσυγκροτήματα εντός του Θριασίου ΙΙ (λ.χ. από τη δέσμη γραμμών υποδοχής προς τη δέσμη φορτοεκφόρτωσης κοντέινερ ή προς τη δέσμη γενικού φορτίου), β) στη σύνδεση και αποσύνδεση βαγονιών μεταξύ τους και γ) στον τεχνικό έλεγχο προ της αναχώρησης μιας αμαξοστοιχίας (έλεγχος τεχνικής αρτιότητας της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας[95]), που γίνεται από τεχνικούς ελεγκτές («επισκέπτες») του ΟΣΕ.

94. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη Διακήρυξη του έργου και τα αναφερόμενα στην κείμενη νομοθεσία, ο ΟΣΕ ΑΕ, ως διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής, θα παρέχει όλες τις υπηρεσίες

[91] Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 4531/5. 7.2024 Έντυπο Ανάληψης Δεσμεύσεων και την υπ’ αριθ. πρωτ. 5219/29.7.2024 επιστολή των Μερών, απάντηση στην ερώτηση 4.
[92] […].
[93] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5594/14.8.2024 απαντητική επιστολή.
[94] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ.
[95] Ήτοι ορθή σύνδεση, ορθή λειτουργία της πέδης, όργανα κυλίσεως και σύνδεσης σε καλή κατάσταση.

διαχείρισης σιδηροδρομικών λειτουργιών και τον έλεγχο των συρμών επί του Θριασίου ΙΙ, όπως αυτές αναφέρονται στον Πίνακα του Τμήματος Γ «*Υπηρεσίες και διαδικασίες που θα πραγματοποιούνται στον ολοκληρωμένο ΕΣΣΣΔΙ*», του Παραρτήματος 11 «*ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΧΩΡΩΝ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.»,* του Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης[96].

95. Σχετικά με τις λειτουργικές διαδικασίες που θα συνεχίσουν να εκτελούνται εντός του Θριασίου ΙΙ από τον ΟΣΕ μετά την έναρξη λειτουργίας της κοινής επιχείρησης σημειώνονται τα ακόλουθα:

α) Η σιδηροδρομική επιχείρηση (δια του μηχανοδηγού) δηλώνει ότι ο συρμός μπορεί να διατεθεί για ελιγμούς (εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διοικητικές διαδικασίες), ώστε να ξεκινήσει η αναγκαία διαδικασία χειρισμού του συρμού και διαχείρισης του φορτίου του.

β) Αρμοδιότητα του ΟΣΕ και του προσωπικού κυκλοφορίας του σταθμού Θριασίου (σταθμάρχης, κλειδούχοι) είναι ο συρμός να εισέλθει το ταχύτερο εντός του συγκροτήματος προκειμένου να απελευθερώσει την κύρια γραμμή ΣΚΑ- Αιγίου, ώστε η κυκλοφορία να συνεχιστεί ανεμπόδιστα. Η αμαξοστοιχία που θα εισέλθει, θα τοποθετηθεί σε κάποια από τις τροχιές των δεσμών υποδοχής του συγκροτήματος. Περαιτέρω, ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής, προβαίνει σε χρονοπρογραμματισμό των κινήσεων (δρομολόγια) των εμπορικών αμαξοστοιχιών επί των κυρίων γραμμών (π.χ. Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, Θριάσιο-Ικόνιο κ.λπ.), ώστε η κυκλοφορία τους να συναρμόζεται με την κυκλοφορία των υπόλοιπων αμαξοστοιχιών στο δίκτυο. Σημειώνεται ότι, όταν ο συρμός μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι έτοιμος προς αναχώρηση, θα πρέπει να αναμείνει μέχρι την ώρα που έχει οριστεί στο δρομολόγιό του προκειμένου να αναχωρήσει με βάση τα οριζόμενα στον Γενικό Κανονισμό Κινήσεως[97]. Σύμφωνα με τον ΟΣΕ[98], η διαδικασία που θα ακολουθείται στο Θριάσιο ΙΙ σχετικά με τον χρονικό προγραμματισμό κίνησης συρμών επί της κύριας γραμμής ΣΚΑ - Αιγίου αποκλείει «προτιμησιακή συμπεριφορά» έναντι συγκεκριμένων συρμών (ήτοι συγκεκριμένης σιδηροδρομικής επιχείρησης) σε ό,τι αφορά την είσοδο στο δίκτυο. Η διαδικασία μέσω της οποίας δίνεται η προτεραιότητα βασίζεται στον χρόνο ετοιμότητας του συρμού για είσοδο/έξοδο (στη βάση «first come - first served») εξαιρουμένων έκτακτων καταστάσεων (κινδύνου κ.λπ.). Ο ρόλος του ρυθμιστή των κινήσεων επί της σιδηροδρομικής γραμμής ανήκει στο Σταθμαρχείο Θριασίου ΙΙ, το οποίο ανήκει στον ΟΣΕ Α.Ε. και στελεχώνεται αποκλειστικά από αυτόνν και όχι από την κοινή επιχείρηση.

96. Εν τούτοις, όπως αναφέρει ο ΟΣΕ, [99] όταν ολοκληρωθεί η προετοιμασία των συρμών (αφού έχουν ληφθεί οι υπηρεσίες από την κοινή επιχείρηση και είναι έτοιμοι στις εγκαταστάσεις του Θριασίου ΙΙ προς αναχώρηση στην κύρια σιδηροδρομική γραμμή) γίνεται η σύνθεση αυτών από τον

[96] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 3989/17.6.2024 απαντητική επιστολή. Η ΟΣΕ αναφέρει ότι, προκειμένου να ανταποκριθεί στις επιπλέον απαιτήσεις που θα προκύψουν από τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, θα στελεχώσει επιπλέον το Θριάσιο ΙΙ με μέρος του προσωπικού που βρίσκεται ήδη σε διαδικασία πρόσληψης μέσω ΑΣΕΠ για συνολικά 217 άτομα διαφόρων ειδικοτήτων. Βλ. αναλυτικά και στο Παράρτημα της παρούσας Έκθεσης τον Πίνακα του Τμήματος Γ «*Υπηρεσίες και διαδικασίες που θα πραγματοποιούνται στον ολοκληρωμένο ΕΣΣΣΔΙ*», του Παραρτήματος 11 «*ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΧΟΡΩΝ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.*», σελ.294-297 του Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης επί της Διακήρυξης.
[97] Βλ. την με αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 απαντητική επιστολή του ΟΣΕ.
[98] Ο.π.
[99] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5763/29.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ.

Διαχειριστή Υποδομής και στη συνέχεια εισάγονται σε γραμμές αναχώρησης, όπου έλκονται από τις μηχανές των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προκειμένου να εξέλθουν από το Θριάσιο ΙΙ για τον προγραμματισμένο προορισμό τους. Εάν καθυστερήσει η προετοιμασία ενός συρμού πριν ή κατά την διάρκεια της σύνθεσής του ενημερώνεται ο Διαχειριστής Υποδομής, ο οποίος δίνει προτεραιότητα εξόδου στους υπόλοιπους συρμούς, και, όταν ολοκληρωθεί η προετοιμασία του εν λόγω συρμού, αυτός μπαίνει σε νέα σειρά αναμονής και αναμένει τη νέα ώρα αναχώρησης σύμφωνα με τα διαθέσιμα παράθυρα κυκλοφορίας κατά τον χρόνο εκείνο. Η αναχώρηση των συρμών από το Θριάσιο ΙΙ πραγματοποιείται βάσει της διαθέσιμης χωρητικότητας σύμφωνα με την Δήλωση Δικτύου και των προγραμματισμένων δρομολογίων εμπορευματικής κίνησης. Ως εκ τούτου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι το ενδεχόμενο καθυστερήσεων στην παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού, είτε με υπαιτιότητα είτε χωρίς υπαιτιότητα της κοινής επιχείρησης (ή ακόμα και της σιδηροδρομικής επιχείρησης), δεν αντιμετωπίζεται μόνο εκ του γεγονότος ότι οι συρμοί μίας σιδηροδρομικής επιχείρησης έχουν προγραμματιστεί προς αναχώρηση και κίνηση στο δίκτυο.

V.3.3.2 Υπηρεσίες Κοινής Επιχείρησης και χρονικός προγραμματισμός

97. Σύμφωνα με τα Μέρη [100] και ως προς την εξυπηρέτηση των πελατών της κοινής επιχείρησης μετά την άφιξή τους στην κεντρική γραμμή του ΟΣΕ και τον χρονικό προγραμματισμό αυτής, σύμφωνα με την έως σήμερα εμπειρία της του Ομίλου FSI στο εξωτερικό [101], σημειώνονται τα ακόλουθα:

98. Αρχικά ο πελάτης (λ.χ. ο διαμεταφορέας) υποβάλλει αίτημα για την κράτηση θέσης (slot) στον διαχειριστή του τερματικού σταθμού (εν προκειμένω στην κοινή επιχείρηση) για συγκεκριμένες ώρες άφιξης/αναχώρησης στον/από τον τερματικό σταθμό και για συγκεκριμένη συχνότητα ή/και χρονικό διάστημα για το οποίο επιθυμεί να κάνει χρήση αυτής της θέσης (λ.χ. καθημερινά για ένα (1) έτος ή μια (1) φορά την εβδομάδα για έξι (6) μήνες ή «on- the-spot», δηλαδή άπαξ χρήση κατά περίπτωση).

---

[100] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 4531/5.7.2024 Έντυπο Ανάληψης Δεσμεύσεων των Μερών.

[101] Συγκεκριμένα, με βάση ό,τι ισχύει και στην Ιταλία, όπου δραστηριοποιείται ο Όμιλος FSI, υφίσταται συγκεκριμένη πρακτική/ τυπική διαδικασία για την παροχή υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς (terminal services). Ο Όμιλος FSI δραστηριοποιείται στην αγορά των τερματικών υπηρεσιών μέσω των εταιρειών του ομίλου που δραστηριοποιούνται στον τομέα logistics/εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα:

■ Η **εταιρεία Terminal Italia Sri** διαχειρίζεται 15 τερματικούς σταθμούς στην Ιταλία (εκ των οποίων, δυο τερματικοί δεν λειτουργούν επί του παρόντος λόγω δραστηριοτήτων αναβάθμισης και έναν τερματικό διαχειρίζεται τρίτος φορέας εκμετάλλευσης).

■ Η **εταιρεία Mercitalia Shunting & Terminals Sri** διαχειρίζεται 4 τερματικούς σταθμούς στην Ιταλία.

■ Η **εταιρεία TX Logistik AG** λειτουργεί **1** τερματικό σταθμό στην Δανία και **1** τερματικό σταθμό στη Γερμανία, ενώ τον τελευταίο τον διαχειρίζεται η TX Logistik μέσω της «Ziel Terminal GmbH», μιας κοινοπραξίας με άλλους δύο εταίρους.

Κανένας από τους προαναφερθέντες τερματικούς σταθμούς δεν διαθέτει και δεν λειτουργεί βάσει εσωτερικών «Κανονισμών Λειτουργίας». Στην πραγματικότητα, η διαχείριση των αιτημάτων πρόσβασης γίνεται σύμφωνα με τους ισχύοντες ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανόνες: δηλ. την Οδηγία 2012/34/ΕΕ και την εθνική εκτελεστική νομοθεσία (στην Ιταλία, το νομοθετικό διάταγμα αρ. 112/2015), καθώς και τον εκτελεστικό Κανονισμό της Επιτροπής αριθ. 2017/2177.Στην Ιταλία, η πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς ρυθμίζεται επίσης από ρυθμιστικά/κανονιστικά μέτρα που εκδίδονται από την Αρχή Κανονισμού Μεταφορών (Autorita di Regolazione dei Trasporti, Απόφαση αρ. 130/2019, διαθέσιμη στα αγγλικά στη διεύθυνση https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2019/ll/Annex-A-Decision-no.- 130 2019 EN def.pdf), η οποία - σε σχέση με τερματικά/εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης - ακολουθεί και εφαρμόζει ουσιαστικά τις διατάξεις του προαναφερθέντος Εκτελεστικού Κανονισμού 2017/2177.

99. Ακολούθως, ο διαχειριστής του τερματικού σταθμού επαληθεύει τη διαθεσιμότητα της ζητούμενης θέσης (slot), και συγκεκριμένα των ωρών και του χρονικού διαστήματος για το οποίο αιτείται τη δέσμευση της θέσης ο πελάτης του τερματικού σταθμού, καθώς και των διαθέσιμων πόρων που θα χρειαστούν (λ.χ. γερανοί φόρτωσης, αποθηκευτικός χώρος, κ.λπ.).

100. Εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα ο διαχειριστής του τερματικού σταθμού δίνει την έγκριση για την «πώληση» στους πελάτες του της θέσης (slot), ήτοι της σιδηροδρομικής γραμμής που βρίσκεται κάτω από τον γερανό για την είσοδο της αμαξοστοιχίας στον τερματικό σταθμό, καθώς και τους πόρους που θα χρειαστούν (γερανούς που τοποθετούνται για την φόρτωση/εκφόρτωση, αποθήκευση στον χώρο των εμπορευματοκιβωτίων/ κινητών αμαξωμάτων/ημι-ρυμουλκούμενων).

101. Βάσει των προκαθορισμένων θέσεων για τις οποίες έχει δοθεί έγκριση σε έναν πελάτη τερματικού σταθμού (λ.χ. διαμεταφορέα), οι πάροχοι υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, από τους οποίους αυτός αγοράζει υπηρεσίες έλξης (λ.χ. HT, RAIL CARGO κ.λπ.), απευθύνονται σε συνεννόηση με τον πρώτο στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής (εν προκειμένω στην ΟΣΕ) προκειμένου να αιτηθούν την πρόσβαση στη συγκεκριμένη διαδρομή (corridor) που είναι συμβατή με το χρονοδιάγραμμα των προκαθορισμένων θέσεων που επιθυμεί να δεσμεύσει ο πελάτης του τερματικού σταθμού.

102. Στη συνέχεια και, εφόσον ο πάροχος των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, που θα κάνει χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, λάβει έγκριση από τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής (εν προκειμένω την ΟΣΕ) για τη συγκεκριμένη διαδρομή που είναι συμβατή με το χρονοδιάγραμμα των προκαθορισμένων θέσεων, καθώς υπάρχει σχετική χωρητικότητα υποδομής, τότε ο διαχειριστής του τερματικού σταθμού (Κοινή Επιχείρηση) συνάπτει σύμβαση με τον πελάτη του με διάρκεια αντίστοιχη με το χρονικό διάστημα που επιθυμεί να δεσμεύσει τη συγκεκριμένη θέση (λ.χ. για ένα (1) έτος ή για έξι (6) μήνες ή «on-the-spot» κατά περίπτωση).

V.3.4 Ως προς τη δέσμευση και χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου από την ΟΣΕ και τη Δήλωση Δικτύου της ΟΣΕ

103. Σύμφωνα με το άρθρο 27 του ν. 4408/2016 ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει διαδικτυακό τόπο του διαχειριστή υποδομής όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

104. Όπως αναφέρει και ο ΟΣΕ σε σχετική απαντητική επιστολή[102], η Δήλωση Δικτύου αποτελεί δημόσια διαθέσιμο κείμενο που συντάσσεται από τον Διαχειριστή Υποδομής κατόπιν διαβούλευσης με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άπαξ ετησίως και περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής, με βάση το οποίο καταρτίζεται μία φορά ανά

[102] Βλ. σχετ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 απαντητική επιστολή του ΟΣΕ.

ημερολογιακό έτος ο Πίνακας Δρομολογίων[103]. Ο Πίνακας Δρομολογίων καταρτίζεται τον Δεκέμβριο και μπορεί να τροποποιηθεί τον Ιούνιο, καθώς και κατά περίπτωση σε άλλες ημερομηνίες μεταξύ αυτών[104].

105. Ως προς την τελευταία Δήλωση Δικτύου του 2024, η οποία προσκομίσθηκε από τον ΟΣΕ και είναι αναρτημένη και στην ιστοσελίδα[105] της σημειώνονται τα εξής: Η Δήλωση Δικτύου προορίζεται ως πηγή πληροφόρησης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και υπό αυτή τη μορφή δεν έχει καμία συμβατική ισχύ. Σύμφωνα με τη δήλωση Δικτύου[106] ο ΟΣΕ καθιερώνει κανόνες κατανομής χωρητικότητας, τους οποίους κοινοποιεί στη ΡΑΣ, διασφαλίζοντας ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και ικανοποιώντας στο μέτρο του δυνατού όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται και μπορεί να ζητηθεί μόνο από τον ΟΣΕ για κάθε περίοδο του πίνακα δρομολογίων[107] το νωρίτερο δώδεκα (12) μήνες και το αργότερο πέντε (5) μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων (ήτοι για το δρομολογιακό έτος 2024 από 10.12.2022-10.7.2023)[108].

106. Στη Δήλωση Δικτύου (Κεφάλαιο 4) αναφέρονται **κριτήρια προτεραιότητας**, ανάλογα με την κοινωνική σημασία της υπηρεσίας με προτεραιότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου. Ειδικότερα, προτεραιοποιούνται οι υπηρεσίες Intercity, ακολούθως η προαστιακή υπηρεσία, η απλή επιβατική υπηρεσία και τέλος οι εμπορευματικές υπηρεσίες. Αντίθετα, όπως αναφέρει ο ΟΣΕ, δεν υπάρχει κριτήριο προτεραιοποίησης με βάση την αναγκαιότητα παράδοσης εμπορευμάτων. Κατά τη σύνταξη των αιτημάτων τίθεται μία επιθυμητή ώρα άφιξης στον τερματικό σταθμό, την οποία ο ΟΣΕ ικανοποιεί στο μέτρο του δυνατού. Η χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τον ΟΣΕ, καλύπτει οριακά τη ζήτηση με κύρια σημεία συμφόρησης την περιοχή της Θεσσαλίας (συνεπεία των θεομηνιών) και τη γραμμή Θεσσαλονίκη- Ειδομένη. Σημειώνεται ότι επιτρέπεται η αντικατάσταση δρομολογίου επιβατηγού τρένου με δρομολόγιο εμπορευματικού τρένου, υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης του Ελληνικού Δημοσίου, εφόσον το επιβατικό δρομολόγιο αφορά σε αντικείμενο

---

[103] Η Δήλωση Δικτύου δύναται να αναθεωρείται ενδιάμεσα, εφόσον προκύψουν κάποιες σημαντικές αλλαγές στα περιγραφόμενα. Η Δήλωση Δικτύου περιλαμβάνει πληροφορίες για το σιδηροδρομικό δίκτυο, τους σταθμούς, τις γραμμές, τις τεχνικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες πρόσβασης στο δίκτυο, καθώς και τις υπηρεσίες που παρέχονται προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με το τιμολόγιό τους. Επίσης περιγράφει τη διαδικασία ετήσιας κατανομής της αιτούμενης χωρητικότητας του δικτύου, καθώς και τη μέγιστη χωρητικότητα ημέρας της εν λόγω ετήσιας κατανομής ανά τμήμα διαδρομής.

[104] Βλ. Παράρτημα VII του άρθρου 62 του ν. 4408/2016.

[105] https://ose.gr/organismos/%ce%b4%ce%ae%ce%bb%cf%89%cf%83%ce%b7_%ce%b4%ce%b9%ce%ba%cf%84%cf%8d%ce%bf%cf%85/

[106] Β΄. Κεφάλαιο 4 της Δήλωσης Δικτύου 2024– Κατανομή χωρητικότητας.

[107] Ακριβείς ημερομηνίες έναρξης και λήξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων για το δρομολογιακό έτος 2024 είναι η 10.12.2023 – 14.12.2024.

[108] Είναι επίσης δυνατόν να υποβληθούν έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές. Η ΟΣΕ ανταποκρίνεται σε έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, εντός 5 εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα πρέπει να έχουν ως αποδέκτες όλους τους αιτούντες που μπορεί να επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη χωρητικότητα αυτή. Τα έκτακτα αιτήματα αντιμετωπίζονται με σειρά προτεραιότητας ως προς την ημερομηνία υποβολής τους. Σε κάθε περίπτωση τα αιτήματα αυτά πρέπει να υποβάλλονται το αργότερο δεκαπέντε (15) ημέρες πριν την ημερομηνία που αφορούν.

σύμβασης μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του Ελληνικού Δημοσίου[109] ,[110]. Όπως αναφέρει και η ΟΣΕ οι επιμέρους όροι του Κεφαλαίου 4 που αφορούν στην κατανομή χωρητικότητας δεν καταλαμβάνουν τις επιμέρους υπηρεσίες που θα παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση επί του Θριασίου ΙΙ.

107. Οι προβλέψεις χρεώσεων στο Κεφάλαιο 6 (Χρέωση Πρόσβασης σε Εγκαταστάσεις και Υπηρεσίες) παρ. 6.4.1, 6.4.2, 6.5 της Δήλωσης Δικτύου αφορούν τις χρεώσεις ελιγμών σχηματισμού/αποσχηματισμού, τη χρέωση χρήσης τροχιών εναπόθεσης και τη χρέωση τεχνικού ελέγχου, αφορούν δε στη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ και γενικότερα τη λειτουργία οποιουδήποτε συγκροτήματος στο οποίο παρέχονται οι συγκεκριμένες αυτές υπηρεσίες από τον ΟΣΕ[111]. Αναφορικά με τις εν λόγω υπηρεσίες προβλέπονται συγκεκριμένα ποσά χρεώσεων ανά συρμό. Τέλος, σημειώνεται ότι οι ως άνω προβλέψεις της Δήλωσης Δικτύου δεν αφορούν στην τιμολόγηση που θα ακολουθήσει η κοινή επιχείρηση στο Θριάσιο ΙΙ, η οποία θα πρέπει να κοινοποιήσει τους δικούς της όρους τιμολόγησης στην ΟΣΕ ή σε δικτυακό τόπο που αυτή θα υποδείξει.

VI ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

VI.1 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

VI.1.1 Παροχή υπηρεσιών διτροπικού σιδηροδρομικού/οδικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων (rail/road freight terminal services)

VI.1.1.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών

108. Η κοινή επιχείρηση θα αναλάβει τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, το οποίο θα αποτελεί διτροπικό (σιδηροδρομικό/οδικό) τερματικό σταθμό εμπορευμάτων και δη για διαφορετικά είδη εμπορευμάτων και αντίστοιχα φορτίων. Στο πλαίσιο αυτό, η κοινή επιχείρηση θα παρέχει ένα σύνολο υπηρεσιών που περιλαμβάνει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, διαλογής και αποθήκευσης φορτίων (ήτοι εμπορευματοκιβωτίων, στερεών φορτίων, υγρών φορτίων, παλετοποιημένων φορτίων, οχημάτων) και κυρίως μεταφορτούμενων φορτίων, για την περαιτέρω μεταφορά τους είτε οδικώς είτε σιδηροδρομικώς, καθώς και υπηρεσίες για τη διαχείριση των φορτίων (μετακίνηση, προσωρινή αποθήκευση κ.λπ.). Δευτερευόντως θα παρέχονται και άλλες υπηρεσίες σε εμπορευματοκιβώτια και σε βαγόνια, όπως αποθήκευση, πλύση, επισκευή κ.λπ.[112]

---

[109] Βλ. σχετ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ.

[110] Περαιτέρω στο Κεφάλαιο 4 της Δήλωσης Δικτύου προβλέπεται διαδικασία συντονισμού σε περίπτωση που ανακύψουν αντικρουόμενα αιτήματα. Σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων και για την ταχεία αντιμετώπισή τους η ΟΣΕ επικοινωνεί με τους αιτούντες και λαμβάνει σχετική απόφαση εντός 10 εργάσιμων ημερών, ενώ σε περίπτωση μη ικανοποίησης αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής, η ΟΣΕ χαρακτηρίζει την υποδομή ως κορεσμένη. Η ΟΣΕ απαιτεί, ιδίως για κορεσμένη υποδομή, την αποδέσμευση σιδηροδρομικής διαδρομής, η οποία για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από την οριακή ποσόστωση. Σημειώνεται ότι η ΟΣΕ δεν έχει καθορίσει ακόμα την εν λόγω οριακή ποσόστωση (βλ. κεφ. 4,6 της Δήλωσης Δικτύου 2024).

[111] Βλ. σχετ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ.

[112] Βλ. Γνωστοποίηση (παρ. 44-46) και υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή (απάντηση στην ερώτηση 5).

109. Σε σχετική απόφαση της η ΕΕπ έκρινε ότι οι υπηρεσίες διακίνησης σε τερματικούς σταθμούς (που περιλαμβάνουν φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση κ.λπ.) αποτελούν διακριτή αγορά[113]. Η εναλλαξιμότητα των διτροπικών (σιδηροδρομικές/ οδικές μεταφορές) και τριτροπικών (σιδηροδρομικές/ οδικές / θαλάσσιες μεταφορές) τερματικών σταθμών εξαρτάται από την υποκαταστασιμότητα των τρόπων μεταφοράς[114].

110. Ως προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς εμπορευμάτων, η διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων (containers) έναντι άλλου τύπου φορτίων (όπως χύδην ξηρού, χύδην υγρού φορτίου κ.λπ.) θεωρείται διακριτή[115], δεδομένου ότι εξειδικευμένοι τερματικοί σταθμοί εξυπηρετούν συγκεκριμένους τύπους πλοίων και φορτίων αντίστοιχα (π.χ. container terminal, fuels terminal κ.λπ.). Επιπρόσθετα, η διάκριση μεταξύ ενδοχώριας διακίνησης φορτίου (hinterland traffic) και μεταφορτούμενης διακίνησης φορτίου (transshipment traffic) μπορεί να δικαιολογηθεί[116]. Ακολούθως, σε σχετικές αποφάσεις της, η ΕΕπ έχει εξετάσει χωριστά τις υπηρεσίες θαλάσσιου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (seaport container terminal services), κρίνοντας ότι περιλαμβάνουν τη φόρτωση, εκφόρτωση, διαλογή, αποθήκευση και διαχείριση (handling) των εμπορευματοκιβωτίων (containers) για την εσωτερική μεταφορά τους στην ενδοχώρα, αφήνοντας ωστόσο τον ορισμό ανοιχτό [117].

111. Η αγορά για την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container terminal services ή/και stevedoring services for deep sea container ships) δύναται να διακρίνεται περαιτέρω, βάσει του τρόπου μεταφοράς των διακινούμενων σε τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, στις υπο-αγορές των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης για χερσαίες μεταφορές προς και από την ενδοχώρα (hinterland)[118] και για μεταφορές μεταφόρτωσης (transhipment) σε άλλο πλοίο [119, 120].

---

[113] Βλ. απόφαση ΕΕπ COMP/M.2632 – Deustche Bahn/ECT International/United Depots, παρ. 16.
[114] Ό.π. παρ. 15.
[115] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ COMP/M. 5066 – Eurogate/APMM, παρ. 11-12 και JV. 55/2001, JV. 56/2001, M.3576/2004, M.5398/2008, M.7268/2014, M.7523/2015, M.7908/2016, M.8120/2016, M.8459/2017.
[116] Βλ. Υποθέσεις COMP/M.5066 – Eurogate/APMM, παρ. 13; COMP/M.1674 – Maersk/ECT, παρ. 9 και COMP/M.5450 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd.
[117] Βλ. ενδεικτικά υπόθεση M.9093 - DP World Investments/Unifeeder (2018), παρ. 12 και εκεί παραπομπές, M.9016 CMA CGM/Container Finance (2004), παρ. 51 και εκεί παραπομπές.
[118] Δηλαδή φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια που μπορούν να εναποτεθούν στον λιμένα για περαιτέρω μεταφορά με χερσαία μέσα (οδικώς/σιδηροδρομικώς). Ως ενδοχώρα θεωρείται η περιοχή, η οποία εξυπηρετείται από τον λιμένα για τις εισαγωγές / εξαγωγές φορτίων και καλύπτεται από οδικούς ή/και σιδηροδρομικούς δρόμους μεταφοράς (βλ. απόφαση ΕΑ 627/2016 COSCO/ΟΛΠ, παρ. 63-65). Βλ. επίσης απόφαση 428/V/2009.
[119] Δηλαδή μεταφορτούμενο φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια, τα οποία στη συνέχεια μεταφορτώνονται σε άλλο πλοίο για περαιτέρω δια θαλάσσης μεταφορά σε άλλον λιμένα (βλ. απόφαση ΕΑ 627/2016 COSCO/ΟΛΠ, παρ. 63).
[120] Εν προκειμένω, και σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, οι αγορές φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων εγχώριου και μεταφορτούμενου φορτίου είναι μεν κατ’ αρχήν διακριτές, αλλά και εν μέρει συνδεδεμένες, καθώς τα εμπορεύματα διεκπεραιώνονται από τις ίδιες εταιρείες, μεταφέρονται κατά βάση από κοινού στο ίδιο πλοίο και εξυπηρετούνται με τα ίδια μέσα, ενώ οι μόνες ουσιαστικές μεταξύ τους διαφοροποιήσεις έγκεινται στην τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον τελικό προορισμό των εμπορευμάτων (βλ. απόφαση ΕΑ 627/2016 COSCO/ΟΛΠ, παρ. 67).

112. Αναφορικά με την προτεινόμενη συναλλαγή, τα Μέρη θεωρούν ότι το Θριάσιο ΙΙ θα αποτελέσει έναν τερματικό σταθμό ενδοχώρας, ο οποίος θα εξυπηρετεί […] [121].

113. […] Οι παρεχόμενες υπηρεσίες και οι εξυπηρετούμενες ανάγκες διαφέρουν, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά εξυπηρετεί τη θαλάσσια μεταφορά, αλλά και τη διαχείριση μόνο εμπορευματοκιβωτίων, σε αντίθεση με το Θριάσιο ΙΙ που εξυπηρετεί σιδηροδρομική/οδική μεταφορά διαφόρων ειδών φορτίου (και αντίστοιχα εμπορευμάτων).

114. Κατά την άποψη της ΡΑΣ[122] η αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (freight terminal services) δηλ. η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων, θα μπορούσε να διακριθεί με βάση τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς των εμπορευμάτων στον τερματικό σταθμό, ήτοι με σιδηροδρομικά ή οδικά μέσα, καθώς ο δικτυακός χαρακτήρας των σιδηροδρόμων συνεπάγεται περιορισμούς ως προς την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις που παρέχουν υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Εν προκειμένω η ΡΑΣ επεσήμανε τις σχετικές προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177 για τη βέλτιστη δυνατή χρήση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (θέματα συμφόρησης των εγκαταστάσεων, θέματα μη χρησιμοποίησής τους για ορισμένο χρονικό διάστημα και αυτοεξυπηρέτηση). Υπό αυτό το πρίσμα και τουλάχιστον για ορισμένες από τις υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[123], που εμπεριέχονται στη Διακήρυξη[124], η ΡΑΣ θεωρεί ότι δεν υπάρχει υποκατάσταση των υπηρεσιών αυτών με άλλες.

115. Σύμφωνα με […][125], παρότι οι επιμέρους υπηρεσίες α) παροχής σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, β) διαχείρισης και εκμετάλλευσης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων καθώς και γ) συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού δύνανται να διακριθούν σε επιμέρους υπό-αγορές, «*όταν οι προαναφερθείσες υπηρεσίες παρέχονται από ένα πάροχο (one-stop- shop) τότε αυτό λειτουργεί αποκλειστικά προς όφελος της γενικότερης αγοράς, δεδομένου και των οικονομιών*

[121] Τα Μέρη εξηγούν ότι οι τερματικοί σταθμοί είναι εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης στις οποίες οι μονάδες φόρτωσης εναλλάσσονται μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές και πλωτές), αντανακλώντας έτσι τις διεπαφές που υπάρχουν μέσα στα δίκτυα μεταφορών. Συναφώς, οι τερματικοί σταθμοί μπορούν να διαχωρίζονται: (α) **ανάλογα με το μοντέλο μεταφοράς και το πλήθος των τρόπων μεταφοράς** που συνδέεται με τον εκάστοτε τερματικό σταθμό και που χρησιμοποιείται κάθε φορά για την μεταφόρτωση των εμπορευμάτων, ήτοι σε διτροπικό (bimodal model) και τριτροπικό (trimodal model), με αποτέλεσμα ο τεχνικός εξοπλισμός των συστημάτων μεταφόρτωσης στους τερματικούς σταθμούς να σχεδιάζεται αναλόγως και (β) **ανάλογα με τη γεωγραφική θέση** του εκάστοτε τερματικού σταθμού, ήτοι εάν τοποθετείται κοντά σε λιμένα, οπότε γίνεται λόγος για τερματικούς σταθμούς θαλάσσιων λιμένων (seaport/sea terminals), ή εντός της ενδοχώρας, οπότε γίνεται λόγος για τερματικούς σταθμούς ενδοχώρας (CT ή inland terminals). Ενώ οι τερματικοί σταθμοί θαλάσσιων λιμένων είναι εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης για φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων από μεγάλα πλοία και έχουν άμεση σύνδεση με τη θάλασσα, οι τερματικοί σταθμοί ενδοχώρας βρίσκονται στο εσωτερικό της ενδοχώρας και αναλαμβάνουν τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρομικής και οδικής μεταφοράς (σε ορισμένες περιπτώσεις και εσωτερικών πλωτών οδών). Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή των Μερών (απάντηση στην ερώτηση 9).

[122] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ (απάντηση στην ερώτηση 4β).

[123] Σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 62, Παράρτημα ΙΙ του Ν. 4408/2016.

[124] Εν προκειμένω η ΡΑΣ αναφέρεται στο Παράρτημα 9: «Σχέδιο Σύμβασης Παραχώρησης» της Διακήρυξης και ειδικότερα στο Παράρτημα 11: «Περιγραφή Χώρων, Εγκαταστάσεων και Λειτουργιών του Ολοκληρωμένου Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.».

[125] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4117/20.06.2024 απαντητική επιστολή.

κλίμακος που προκύπτουν μέσω τέτοιων συνεργειών». Ομοίως […] αναφέρει ότι όλες οι ως άνω αγορές είναι στενά συσχετιζόμενες και αλληλεξαρτώμενες[126].

116. Για τους σκοπούς της υπό κρίση πράξης συνεκτιμώνται τα εξής με βάση τα σημερινά δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για ένα greenfield project:
α) το Θριάσιο ΙΙ θα αποτελέσει τον μοναδικό διτροπικό (σιδηροδρομικό/ οδικό) τερματικό σταθμό εμπορευμάτων διαφορετικών φορτίων (εμπορευματοκιβωτίων όσο και στερεών φορτίων, υγρών φορτίων, παλετοποιημένων φορτίων) στην Ελλάδα,
β) οι παρεχόμενες από το Θριάσιο ΙΙ υπηρεσίες δεν παρέχονται στο σύνολό τους (συνδυαστικά) και στο εύρος τους από κανέναν άλλο τερματικό σταθμό εμπορευμάτων,
γ) δεν προτάθηκε από τα Μέρη ή τους συμμετέχοντες στην αγορά άποψη περί περαιτέρω διάκρισης της αγοράς.

117. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η υπό κρίση πράξη αφορά στην αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού (οδικού/σιδηροδρομικού) τερματικού σταθμού εμπορευμάτων [127].

VI.1.1.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς

118. Όσον αφορά τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς για την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες (terminal services in deep sea ports), η ΕΕπ έκρινε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά καθορίζεται από το γεωγραφικό πεδίο που εξυπηρετεί ο τερματικός σταθμός (catchment area), με περαιτέρω διάκριση στη γεωγραφική αγορά ενδοχώρας και μεταφόρτωσης [128]. Αντιστοίχως σε σχετικές με λιμένες αποφάσεις της η ΕΕπ [129] έκρινε ότι η γεωγραφική αγορά των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (container terminal services) διακρίνεται ανάλογα με τον προορισμό του φορτίου, δηλαδή εάν πρόκειται για ενδοχώριο (hinterland) είτε για μεταφορτούμενο (transhipment) φορτίο. Για το μεταφορτούμενο φορτίο ως γεωγραφική αγορά λαμβάνονται υπόψη ευρύτερες περιοχές λιμένων (port ranges) που ανταγωνίζονται μεταξύ τους, όπως είναι για παράδειγμα οι λιμένες της Βόρειας Ευρώπης [130] ή οι λιμένες της Μεσογείου [131], ενώ για το ενδοχώριο φορτίο λαμβάνονται υπόψη πιο στενές περιοχές, όπως η περιοχή λιμένων που ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την ίδια ενδοχώρα ή μέρος αυτής π.χ. περιοχή λιμένων Αμβούργο – Αμβέρσα ή οι λιμένες ενός κράτους μέλους π.χ. λιμένες Γερμανίας [132] .

119. Η ΕΑ στην απόφασή της υπ’ αριθ. 627/2016, ως προς τη γεωγραφική οριοθέτηση της παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου (hinterland), έλαβε υπόψη την

[126] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4606/9.7.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 9.
[127] Επισημαίνεται ότι για τους σκοπούς της παρούσας όπου αναφέρεται κατωτέρω διτροπικός τερματικός σταθμός εννοείται ο οδικός/σιδηροδρομικός εκτός εάν άλλως διευκρινίζεται.
[128] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ JV. 55/2001, JV. 56/2001, M.3576/2004, M. 5066, M.5398/2008, M.7268/2014, M.7523/2015, M.7908/2016, M.8120/2016, M.8459/2017.
[129] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ M.5450 – Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009), παρ. 16, M.5756 – DFDS/Norfolk (2010), M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015).
[130] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ M.5450 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009), παρ. 16 και M.7523 – CMA CGM/OPDR (2015), παρ. 65 και M.8459 - TIL/PSA/PSA DGD.
[131] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ M.5398 – Hutchison/Evergreen (2008) παρ. 13-16.
[132] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ M.5450 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd (2009), παρ. 16 και M.3973 – CMA CGM/ Delmas, παρ. 12.

ηπειρωτική Ελλάδα[133] ενώ ως προς το μεταφορτούμενο φορτίο άφησε ανοιχτό τον ορισμό[134]. Με βάση τη θέση της ΕΑ στην υπ’ αρ. 428/V/2009 απόφασή της, ως γεωγραφική αγορά για το μεταφορτούμενο φορτίο ορίστηκε η Μεσόγειος[135].

120. Σύμφωνα με τα Μέρη και για τους σκοπούς της παρούσας συναλλαγής, «[…] *παρέλκει η ανάγκη ορισμού της αγοράς ως στενότερη της εθνικής, δεδομένου ότι υπό οποιοδήποτε ορισμό η αξιολόγηση της θέσης του Θριασίου ΙΙ παραμένει η ίδια».*

121. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ η αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (freight terminal services), δηλαδή η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων, εκτιμάται, για τις χερσαίες μεταφορές στην Ελλάδα, κατ’ αρχήν ως εθνική, με τους προβληματισμούς που αναφέρθηκαν ανωτέρω[136].

122. Κατά […][137], «*η αγορά της διαχείρισης και εκμετάλλευσης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης εμπορευμάτων και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας)»* θα μπορούσε ενδεχομένως να οριστεί γεωγραφικά με βάση την απόσταση από τον τερματικό σταθμό προς τον πελάτη/ παραλήπτη και επομένως να οριστεί ως ο Νομός Αττικής και, σε κάθε περίπτωση, ως εθνική. Σύμφωνα με […][138] η ως άνω γεωγραφική αγορά (αλλά και εκείνη των σιδηροδρομικών μεταφορών), «*για το ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ, αποτελείται από τις όμορες Βαλκανικές χώρες, συγκεκριμένα: Βουλγαρία, Αλβανία, Βόρεια Μακεδονία, Σερβία, Κόσοβο, Ρουμανία. Η πρόσβαση στις προαναφερθείσες αγορές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την παροχή ενός αποτελεσματικού δικτύου σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών εντός της ελληνικής επικράτειας. Οι ως άνω αγορές έχουν περιορισμένη ή καθόλου πρόσβαση στην θάλασσα (land-locked countries). Δεδομένου ότι το ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ βρίσκεται πολύ κοντά και θα εξυπηρετεί άμεσα το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, σε όρους διακίνησης Ε/Κ και όχι μόνο, καθιστά την νέα Κοινή Επιχείρηση εξαιρετικά ανταγωνιστική για την ευρύτερη περιοχή των νοτιοανατολικών Βαλκανίων»*. Σύμφωνα με […][139], η γεωγραφική αγορά είναι κατ’ αρχήν ο νομός Αττικής αλλά και η ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Ελλάδας και Πελοποννήσου δεδομένης της έλλειψης παρόμοιου Σταθμού Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων. Κατά την εκτίμηση […][140], η γεωγραφική αγορά των σχετικών αγορών είναι οι χώρες των Βαλκανίων.

123. Σημειώνεται ότι η υπό εξέταση αγορά στην Ελλάδα βρίσκεται υπό ανάπτυξη. Από απαντήσεις του συνόλου των φορέων της αγοράς, το Θριάσιο ΙΙ έχει μοναδικά χαρακτηριστικά ως προς το συνδυασμό σιδηροδρομικού/οδικού σταθμού εμπορευμάτων, την μεγάλη του έκταση (1.450

---

[133] Εξαιρώντας, τη νησιωτική Ελλάδα. βλ. απόφαση ΕΑ 627/2016 παρ. 86.
[134] Στην απόφαση αναφέρεται ωστόσο, ότι με βάση την πρακτική της ΕΑ και της ΕΕπ με την οποία συμφωνούν και τα Μέρη της υπό εξέταση υπόθεσης, η σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου (transhipment) εκτείνεται στο σύνολο της Μεσογείου, με τους λιμένες της περιοχής να αναπτύσσουν έντονο ανταγωνισμό για την προσέλκυση εμπορευματικής κίνησης από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Βλ. απόφαση ΕΑ 627/2016 παρ. 85.
[135] Βλ. απόφαση ΕΑ 428/V/2009, σελ. 37.
[136] Βλ. παρ. 113.
[137] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 7.β.
[138] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 10i.
[139] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3765/7.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 5.
[140] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4170/25.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 5.

στρέμματα), την εγγύτητα με τον λιμένα του Πειραιά και κατ’ επέκταση τον αντίστοιχο όγκο της δυνητικής διακίνησης και διαχείρισης διαμεταφορικού εμπορευματικού έργου, ενώ αναμένεται να εξυπηρετεί σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαμεταφορείς και μεγάλες εταιρείες θαλάσσιων και οδικών μεταφορών και logistics,[141] οι οποίες δραστηριοποιούνται σε όλη την Ελλάδα. Ως εκ τούτου η γεωγραφική αγορά ορίζεται ως εθνική.

124. Τυχόν ευρύτερος ορισμός της εθνικής αγοράς δεν πιθανολογείται στο πλαίσιο της αξιολόγησης της υπό κρίση πράξης, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του Θριασίου ΙΙ για την ελληνική αγορά, το σημαντικό μερίδιο της ΗΤ εντός της ελληνικής επικράτειας στην αγορά της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο θα καθιστούσε σε κάθε περίπτωση επηρεαζόμενες τις αγορές στις οποίες αφορά η συγκέντρωση, καθώς και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της κοινής επιχείρησης θα προέχεται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (με τη συντριπτική πλειοψηφία να προέρχεται από την ΗΤ η οποία δραστηριοποιείται στην Ελλάδα)[142].

VI.1.2 Παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (rail freight transport services)

VI.1.2.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών

125. Η αγορά εμπορευματικών μεταφορών καλύπτει τη δραστηριότητα της φυσικής μεταφοράς αντικειμένων[143] που εκτελείται από τον πάροχο μεταφορών με εξοπλισμό που κατέχει, μισθώνει ή χρησιμοποιεί νόμιμα ο ίδιος [144]. Η διαμεταφορά εμπορευμάτων (freight forwarding) αφορά στην οργάνωση της μεταφοράς των εμπορευμάτων (περιλαμβάνοντας πιθανώς και δραστηριότητες εκτελωνισμού, αποθήκευσης, υπηρεσίες εδάφους κ.λπ.) για λογαριασμό του πελάτη και σύμφωνα με τις ανάγκες του [145]. Σε προηγούμενες αποφάσεις της, η ΕΕπ διαπίστωσε ότι οι υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων αποτελούν διακριτή αγορά και ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων μπορούν να θεωρηθούν ως εισροή για τις υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων [146]. Ειδικότερα οι διαμεταφορείς προσφέρουν μια υπηρεσία στον πελάτη τους η οποία ανατίθεται συχνά με υπεργολαβία (sub-contracted) στον πάροχο μεταφορών (transport carrier) [147].

126. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομολογία[148], η υποκατάσταση στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των διαφόρων μέσων δεν είναι δεδομένη, αλλά εξαρτάται τόσο από τη γεωγραφική θέση του

---

[141] Βλ. Γνωστοποίηση, Παράρτημα 13γ, σελ. 7.
[142] Ό.π.
[143] Η αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων σε τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια (containers) όσο και την μεταφορά στερεών φορτίων, υγρών φορτίων, παλετοποιημένων φορτίων
[144] Βλ. απόφαση Case No COMP/M.5855 – DB/ARRIVA, παρ. 141.
[145] Βλ. απόφαση COMP/M.5855 – DB/ARRIVA, παρ. 141.
[146] Βλ. απόφαση COMP/M.5480 – Deutsche Bahn/PCC LOGISTICS, παρ. 11 και εκεί παραπομπές.
[147] Ό.π. παρ. 10.
[148] Βλ. ενδεικτικά απόφαση ΕΕπ COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA - 2010 παρ. 144-145, που αναφέρεται σε σειρά προηγούμενων αποφάσεων και που καταλήγει ότι για τη συγκεκριμένη υπόθεση η πλειοψηφία των πελατών έκριναν ότι μόνο η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να ικανοποιήσει συγκεκριμένες απαιτήσεις

πελάτη, όσο και από τα χαρακτηριστικά των προϊόντων προς μεταφορά[149]. Σε προηγούμενες αποφάσεις της η ΕΕπ έχει κρίνει ότι υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι υφίσταται μια διακριτή αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων[150]. Η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να ικανοποιήσει συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικές με το είδος των προϊόντων προς μεταφορά, τον όγκο/ποσότητά τους, το βάρος τους, τη γεωγραφική θέση ή την ταχύτητα μεταφοράς τους. Επίσης, η ΕΕπ θεώρησε, αλλά άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο, η αγορά αυτή να υποδιαιρείται περαιτέρω σύμφωνα α) με το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων[151] και β) με τον τρόπο μεταφοράς, ήτοι αγορά τρένων με μεμονωμένες φορτάμαξες (market for single wagon) και τρένων με πλήρη αμαξοστοιχία (market for block trains)[152,153].

127. Η ΕΑ έχει κρίνει ότι μπορεί να γίνει διάκριση στη σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων με άλλα μέσα[154], δεδομένης της περιορισμένης σιδηροδρομικής υποδομής, του συγκεκριμένου νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και των αναφερόμενων στην εξέταση εκείνων των υποθέσεων ενδείξεων σχετικά με την αδυναμία υποκατάστασης μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, τουλάχιστον για κάποια προϊόντα.

128. Τα Μέρη αναφέρουν[155] ότι δεν υφίσταται ανάγκη περαιτέρω διαχωρισμού της αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε υποαγορές ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς, με

σχετικές με το είδος των προϊόντων προς μεταφορά, τον όγκο/ποσότητά τους, το βάρος τους, τη γεωγραφική θέση ή την ταχύτητα μεταφοράς τους.

[149] Βλ. επίσης αποφάσεις ΕΕπ COMP/M.4294 – Arcelor/SNCFL/CFL Cargo, COMP/M.3150 – SNCF/Trenitalia και COMP/M.5096 – RCA/MÁV Cargo.

[150] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ COMP/M.5855 – DB/ARRIVA, COMP/M.5480 – Deutsche Bahn/PCC LOGISTICS, COMP/M.5096 – RCA/MÁV Cargo, COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS και M.10169 – EPLI/SZ/JV.

[151] Βλ. απόφαση COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA.

[152] Ως πλήρες τρένο (block train) νοείται μία αμαξοστοιχία με μεταφερόμενο (τιμολογητέο) βάρος, κατά βάση, τους 750 τόνους ή 56 UTI (δηλ. 28 Containers 40΄), το οποίο αποτελείται από τα φορτία ενός ή περισσότερων φορταμαξών που μεταφέρονται ταυτόχρονα για έναν αποστολέα χωρίς αλλαγή στη σύνθεση της αμαξοστοιχίας από ένα σημείο φόρτωσης (αναχώρησης) σε ένα σημείο εκφόρτωσης (άφιξης). ενώ τα τρένα με μεμονωμένες φορτάμαξες (single-wagon trains) συναρμολογούνται σε έναν σταθμό διαλογής στην περιοχή προέλευσης, μεταφέρονται σε έναν σταθμό διαλογής στην περιοχή προορισμού και αποσυναρμολογούνται σε φορτία μεμονωμένων φορταμαξών για μεταφορά στον τελικό τους προορισμό. Βλ. https://www.hellenictrain.gr/metafora-me-pliri-trena

[153] Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΕπ COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/EWS, COMP/M.5480 – Deutsche Bahn/PCC LOGISTICS, M.10169 – EPLI/SZ/JV, COMP/M.5096 - RCA/MAVCARGO. Βλ. επίσης ενδεικτικά «EU regulation and Competition law in the Transport Sector», Edited by L.O. Blanco & B.V. Houtte, 2nd edition, 2017, Oxford University Press, παρ. 10.18, όπου αναφέρονται αποφάσεις, στις οποίες εξετάστηκαν οι εν λόγω διακριτές αγορές στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

[154] Βλ. απόφαση ΕΑ 707/2020, παρ. 61.

[155] Βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 121.

«πλήρη τρένα»[156] ή «μεμονωμένα βαγόνια»[157] καθώς η ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς δεν δικαιολογεί μια τέτοια κατάτμηση, από πλευράς προσφοράς και από πλευράς ζήτησης. […][158] [159] [160]. Τα Μέρη επισημαίνουν ότι, όπως έχει δεχθεί και η ΕΕπ, υπάρχει σημαντικός βαθμός υποκατάστασης μεταξύ μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών και άλλων τρόπων μεταφοράς πλην του σιδηροδρόμου[161]. Ειδικά δε για την περίπτωση της Ελλάδας, υπάρχει για τις περισσότερες περιπτώσεις μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών πλήρης υποκαταστασιμότητα με τις οδικές μεταφορές[162].

129. Για τους σκοπούς της παρούσας, ως σχετική αγορά ορίζεται η αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην οποία δραστηριοποιείται η ΗΤ, ενώ η ακριβής οριοθέτηση τυχόν υπο-αγορών θα μπορούσε να παραμείνει ανοιχτή, δεδομένου ότι, ακόμα και υπό τυχόν στενότερη οριοθέτηση των αγορών δεν θα μεταβάλλονταν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης για την υπό κρίση συναλλαγή[163].

---

[156] Σύμφωνα με τα Μέρη *«Ως **πλήρη τρένα (block trains)** θεωρούνται οι σιδηροδρομικές μεταφορές οι οποίες έχουν, ανά πλήρες τρένο, ένα σταθμό αναχώρησης των βαγονιών και ένα σταθμό προορισμού, διατηρώντας την ίδια σύνθεση του τρένου από την προέλευση έως τον προορισμό. Επίσης, στη μεταφορά συμμετέχει από εμπορική άποψη ένας μόνο – συνήθως – διαμεταφορέας (freight forwarder), ως διοργανωτής της μεταφοράς και πελάτης του παρόχου σιδηροδρομικής μεταφοράς, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις με κάθε πλήρες τρένο μεταφέρεται ένα μόνο είδος φορτίου ενός μόνο συγκεκριμένου πελάτη, το οποίο έχει ανάγκη μεταφοράς με τη χρήση αυτού του μέσου λόγω του μεγάλου όγκου του»* (βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 119).

[157] Περαιτέρω, και σύμφωνα με τα Μέρη *«*[…]*»* (βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 119).

[158] Επιπρόσθετα με την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024, απάντηση στην ερωτ. 9.2 τα Μέρη σημείωσαν τα εξής: *«η HELLENIC TRAIN έχει αναλάβει **δυνάμει της υπ' αρ. Απόφασης 14006/2020** της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Τεύχος Β’ 5421/9.12.2020) τη δέσμευση να προσφέρει τη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών στον άξονα Θεσσαλονίκη-Θριάσιο σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εφόσον αυτές δεν έχουν την αντίστοιχη μεταφορική ικανότητα, **με τους όρους που ρητώς περιγράφονται στις δεσμεύσεις αυτές, είτε με την προσθήκη τους σε υφιστάμενα δρομολογημένα πλήρη τρένα**, **εφόσον υπάρχει χωρητικότητα**, είτε με τη διοργάνωση ειδικού προς τούτο δρομολογίου ανά δεκαήμερο, χωρίς ωστόσο ανάληψη οιασδήποτε υποχρέωσης εκ μέρους της HELLENIC TRAIN (εάν και εφόσον υπάρχει χωρητικότητα και δυνατότητα σε κάθε περίπτωση). Μέχρι σήμερα η HELLENIC TRAIN δεν έχει λάβει τέτοιο αίτημα από άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση. Επίσης, παρέχονται υπηρεσίες μεταφοράς σε μεμονωμένα βαγόνια σε πολύ ειδικές περιπτώσεις μέσω της επιπλέον χωρητικότητας σε συγκεκριμένες **ήδη δρομολογημένες αμαξοστοιχίες για λειτουργικούς/τεχνικούς και τελωνειακούς λόγους λ.χ. ως «βαγόνια βοήθειας»** σε περιπτώσεις έκτακτων και απρόβλεπτων αποκοπών βαγονιών ή για εξαιρετικές μεταφορές φορτίων με συγκεκριμένες απαιτήσεις όπως για την μεταφορά μηχανημάτων έργου (μετασχηματιστές), καθώς και για τις ανάγκες του Ελληνικού Στρατού»*.

[159] Σχετικά, τα Μέρη σημειώνουν ότι σε έρευνα του 2015 που εκπονήθηκε για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται ότι σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες υπάρχει τάση μείωσης των μεμονωμένων βαγονιών, λόγω του υψηλού κόστους και των απαιτήσεων σε υποδομές. Βλ. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-02/2015-07-swl-final-report.pdf.

[160] Περαιτέρω, τα Μέρη αναφέρουν ότι η χημική βιομηχανία, ως κύριος πελάτης των μεμονωμένων βαγονιών στη βόρεια Ευρώπη, συμβάλλει στην τάση μείωσης για χρήση τους λόγω του ζημιογόνου χαρακτήρα της μεταφοράς αυτής. Βλ.https://cefic.org/app/uploads/2019/01/Cefic-Position-Paper-European-Single-Wagonload-Transport-SWT.pdf.

[161] Υπόθεση COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS), παρ. 20.

[162] Βλ. την απόφαση 14006/2020 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Τεύχος B5421/9.12.2020), παρ.79.

[163] Σημειώνεται ότι ομοίως η ΕΕπ στο με αριθ. πρωτ. ΕΚ 39/26.2.2024 έγγραφό της αναφέρει ότι η ακριβής οριοθέτηση τυχόν υποαγορών της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων μπορεί να παραμείνει ανοιχτή, δεδομένου ότι η προτεινόμενη συναλλαγή δημιουργεί μια επηρεαζόμενη αγορά στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υπό τους πιθανούς εναλλακτικούς ορισμούς της αγοράς (βλ. παρ. 24).

VI.1.2.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς

130. Η ΕΕπ έχει κρίνει ότι, λόγω διαφορετικών τεχνικών και ρυθμιστικών απαιτήσεων, οι αγορές τόσο των εγχώριων όσο και των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών τείνουν να είναι εθνικές [164], αλλά θα μπορούσαν να γίνουν διεθνείς σε ορισμένες διαδρομές που αποτελούν μέρος ενός συγκεκριμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου [165]. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ΕΕπ έκρινε ότι η οριοθέτηση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής διαδρομής θα μπορούσε να αντανακλά καλύτερα την κατάσταση του ανταγωνισμού [166].

131. Ομοίως, η ΕΑ έχει κρίνει ότι η γεωγραφική αγορά της παροχής υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων θα μπορούσε να οριστεί ως εθνική, δεδομένου ότι η ανωτέρω υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων παρέχεται επί του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ[167] ή ως αγορά συγκεκριμένων σιδηροδρομικών διαδρομών[168].

132. Τα Μέρη[169] αναφέρουν ότι η γεωγραφική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι εθνική, καθώς, **πρώτον,** η παροχή απρόσκοπτων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των διασυνδεδεμένων χωρών της Ελλάδας και της Βουλγαρίας[170] δεν αποτελεί επιλογή και κανένας φορέας εκμετάλλευσης δεν προσφέρει επί του παρόντος αυτές τις διασυνοριακές υπηρεσίες. Η ΗΤ συμμετέχει στη διεθνή παράδοση εμπορευμάτων αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας, μέσω παραδοσιακών συμφωνιών συνεργασίας με ξένους σιδηροδρομικούς φορείς για την περαιτέρω μεταφορά εκτός των εθνικών συνόρων. **Δεύτερον,** τα μέρη αναφέρουν ότι τα εμπόδια εισόδου για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι σημαντικά (κανονιστικές και τεχνικές απαιτήσεις ανά χώρα, άδειες και προσωπικό) και, **τρίτον**, δεν υπάρχουν γεωγραφικοί ή τεχνικοί λόγοι για την αξιολόγηση ανά διαδρομή ή διάδρομο, καθώς υπάρχουν πολλαπλές εναλλακτικές διαδρομές μεταξύ της Ελλάδας και των Βαλκανίων[171]. Ως εκ τούτου, τα μέρη καταλήγουν ότι

---

[164] Βλ. αποφάσεις ΕΕπ COMP/M.2905 - Deutsche Bahn/Stinnes, COMP/M.4746 - Deutsche Bahn/EWS και COMP/M.5096 - RCA/MÁV Cargo.

[165] Μια προσέγγιση που βασίζεται στην οριοθέτηση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής διαδρομής θεωρεί ότι οι υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ ορισμένων περιοχών, κυρίως λόγω γεωγραφικών και τεχνικών περιορισμών, δεν είναι εξίσου εφικτές ούτε οικονομικά ούτε τεχνικά να προσφερθούν από άλλες πιθανές διαδρομές. Στην περίπτωση αυτή, κάθε διαδρομή πρέπει να θεωρείται ως μια ξεχωριστή γεωγραφική αγορά. Βλ. αποφάσεις COMP/M.4746 - DeutscheBahn/EWS και COMP/M.4786 - DeutscheBahn/ Transfesa.
Βλ. επίσης σημείωμα της ΕΕπ με αριθ. πρωτ. EK39/26.2.2024, παρ. 25-27.

[166] Όπως για παράδειγμα ο σιδηροδρομικός άξονας που συνδέει τη Λυών με το Τορίνο δια μέσου του περάσματος Frejus/Mont Cenis και αφορά τις μεταφορές από και προς τη Βορειοδυτική Ευρώπη (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο, Κάτω Χώρες, Βέλγιο, Λουξεμβούργο και Γαλλία) και προς και από τη βορειοδυτική περιοχή της Ιταλίας, καθώς οι εναλλακτικές διαδρομές δεν είναι υποκατάστατες λόγω ρυθμιστικών κυρίως περιορισμών (π.χ. βάρος, επικίνδυνα φορτία κ.λπ.). Βλ. υπόθεση COMP/M.3150 - SNCF/Trenitalia.

[167] Βλ. απόφαση ΕΑ 680/2019, παρ. 61.

[168] Βλ. απόφαση ΕΑ 707/2020, παρ. 72.

[169] Βλ. Γνωστοποίηση, Τμήμα 6, παρ. 125-126.

[170] Εν προκειμένω τα Μέρη αναφέρουν ότι η Βουλγαρία είναι η μοναδική Ευρωπαϊκή χώρα με την οποία το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας διασυνδέεται άμεσα (βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 125).

[171] Ειδικότερα, τα Μέρη αναφέρουν ότι οι λιμένες και τα σιδηροδρομικά δίκτυα γειτονικών χωρών, όπως αυτά της (βόρειας) Ιταλίας, της Τουρκίας (Κωνσταντινούπολη), της Βουλγαρίας (Μαύρη Θάλασσα) κ.λπ., μπορούν να λειτουργήσουν ως εξίσου εφικτές επιλογές. Επιπλέον, η Ελλάδα έχει πολλαπλές διεπαφές με πολλές χώρες που παρέχουν εναλλακτικές διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για τη Βουλγαρία, καθώς διαθέτει επίσης διεπαφές με τις γειτονικές της χώρες (δηλαδή με την Τουρκία, τη Σερβία, τη Βόρεια Μακεδονία και τη Ρουμανία).

ακόμα και εάν η αγορά οριοθετούνταν ευρύτερα από την ελληνική π.χ. για τη διασύνδεση με τη Βουλγαρία, και ενδεχομένως ακόμα πιο πέρα στα Βαλκάνια, δηλαδή στη Ρουμανία, δεν θα προέκυπταν εν προκειμένω επηρεαζόμενες αγορές της ΕΕ, δεδομένου ότι τα μερίδια αγοράς της ΗΤ σε αυτές τις ευρύτερες από την εθνική αγορά (δηλαδή Βουλγαρία/Ελλάδα και Ρουμανία/Βουλγαρία/Ελλάδα) θα ήταν σημαντικά μικρότερα και σε κάθε περίπτωση χαμηλότερα του 25%. Επιπλέον, σημειώνεται ότι λόγω της ανάπτυξης των αγορών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, υπάρχουν άλλοι ενεργοί σιδηροδρομικοί φορείς που θα ανταγωνίζονταν τη ΗΤ, όπως οι BRC, Bulmarket, DB cargo Bulgaria, Rail Cargo Carrier Bulgaria στη Βουλγαρία, καθώς και οι Unicom Tranzit, E-P Rail, CER Fersped, Vest Trans Rail Srl., LTE Rail Romania SRL στη Ρουμανία.

133. Σύμφωνα με […][172] η γεωγραφική αγορά αφορά στο σύνολο των παρακείμενων περιοχών του σιδηροδρομικού δικτύου στην ελληνική επικράτεια. Με την εθνική διάσταση της αγοράς συντάσσεται και […][173], η οποία θεωρεί εν τούτοις ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, η οριοθέτηση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής διαδρομής θα μπορούσε να αντανακλά καλύτερα την κατάσταση του ανταγωνισμού. Κατά την άποψη […][174], η οικονομική ανταγωνιστικότητα της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς ξεκινάει στη ζώνη 300-500 χλμ. ανάλογα με την απόσταση του φορτίου από τον σιδηροδρομικό τερματικό σταθμό, δεδομένης δε της γεωγραφίας της χώρας και των σχετικών αποστάσεων, η σιδηροδρομική γεωγραφική αγορά αφορά στο σύνολο της Ελληνικής επικράτειας.

134. Εν προκειμένω, λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η αγορά της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων έχει εθνική διάσταση, δεδομένων των υφιστάμενων σημαντικών τεχνικών και ρυθμιστικών εμποδίων για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

VI.1.3 Παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

VI.1.3.1 Ορισμός αγοράς προϊόντων/υπηρεσιών

135. Η κοινή επιχείρηση πρόκειται να δραστηριοποιηθεί μεταξύ άλλων και στην αγορά ελαφράς συντήρησης (light maintenance) σιδηροδρομικού υλικού, καθώς όπως προκύπτει από τη σύμβαση παραχώρησης θα παρέχονται υπηρεσίες επισκευής βαγονιών [175] .

---

[172] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3509/3.6.2024 επιστολή της.
[173] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024 επιστολή (απάντηση στην ερώτ. 6).
[174] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4163/21.6.2024 επιστολή της (απάντηση στην ερώτ. 10).
[175] Ειδικότερα οι εν λόγω υπηρεσίες αναφέρονται ως «βοηθητικές υπηρεσίες» οι οποίες περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων και τη «λειτουργία επισκευής βαγονιών» (βλ. Παράρτημα 10, Τμήμα Γ του σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης, όπου περιγράφονται οι ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τις Υπηρεσίες και Λειτουργικές Διαδικασίες που θα πραγματοποιούνται στο Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι). Περαιτέρω, στο Παράρτημα 11, περιγράφονται οι χώροι και οι εγκαταστάσεις του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. και μεταξύ άλλων αναφέρονται ο εξής: «(1.13) Συνεργείο επισκευής βαγονιών: Περιλαμβάνει κτίριο με χώρους συνεργείου και γραφείων, που εξυπηρετούν την άμεση και βραχυπρόθεσμη επισκευή όλων των σιδηροδρομικών οχημάτων που εισέρχονται στον ΕΣΣΣΔΙ, καθώς και των συρμών εξυπηρέτησης που θα χρησιμοποιούνται σε αυτό, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής κυκλοφορία τους». Οι βασικές υπηρεσίες όσο και οι πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων προς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταγράφονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του αρ. 62

136. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της ΕΕπ[176], η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού δύναται να διακριθεί -λόγω διαφορών στον εξοπλισμό, την εξειδίκευση του προσωπικού και την τεχνογνωσία- σε α) ελαφρά συντήρηση (light maintenance), η οποία περιλαμβάνει καθημερινές επισκευές, αλλαγές εξαρτημάτων/ ανταλλακτικών και προληπτικούς ελέγχους ασφαλείας, β) βαριά συντήρηση (heavy maintenance), η οποία περιλαμβάνει σημαντικότερες εργασίες και επισκευές, που πραγματοποιούνται λιγότερο τακτικά σε κεντρικά εργοστάσια και απαιτούν ημέρες ή και εβδομάδες προκειμένου να ολοκληρωθούν και γ) υπηρεσίες ανακαίνισης (refurbishment), που απαιτούνται για τον εκμοντερνισμό των βαγονιών και νέα εσωτερική σχεδίαση, με αποτέλεσμα, συνήθως, μόνο το εξωτερικό τμήμα του βαγονιού να παραμένει το ίδιο. Σύμφωνα με προηγούμενη απόφαση της ΕΑ, η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού συνιστά διακριτή σχετική αγορά[177]. Εν προκειμένω και αναφορικά με την πιθανή διάκριση σε επιμέρους σχετικές αγορές, ανάλογα με τον τύπο της συντήρησης (ελαφρά, βαριά, ανακαίνιση), η ΕΑ άφησε το ζήτημα ανοικτό[178].

137. Σύμφωνα με τα Μέρη[179], κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει να εξασφαλίσει εντός του Θριασίου ΙΙ την παροχή υπηρεσιών άμεσης, βοηθητικής και βραχυπρόθεσμης επισκευής (light repair) βαγονιών που εισέρχονται στο Θριάσιο ΙΙ. Η εν λόγω δραστηριότητα, […][180] […][181] […] Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού παρέχει στην ελληνική αγορά, η ΗΤ μέσω εξαγοράς και απορρόφησης της ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.[182]

138. Τα Μέρη σημειώνουν ότι παρέλκει οποιαδήποτε ανάλυση της αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για τους εξής λόγους: α) ελλείψει σχετικής δραστηριότητας από την Κοινή Επιχείρηση δεν υφίσταται κάποια οριζόντια επικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων με την ΗΤ και β) δεν υφίσταται ούτε κάθετη σχέση ως προς την αγορά αυτή ανάμεσα στη ΗΤ και στην κοινή επιχείρηση[183].

του Ν.4408/2016 και μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνεται η βασική συντήρηση, ενώ στην έννοια των βοηθητικών υπηρεσιών περιλαμβάνεται η βαριά συντήρηση και η τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού χωρίς ωστόσο να γίνεται σαφής αναφορά στην ελαφρά συντήρηση.

[176] Βλ. σχετικά απόφαση COMP/M.2139, Bombardier/ADtranz (2001), παρ. 7 και 16 και απόφαση COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA (2010), παρ. 154-156, στην οποία αν και αναφέρεται η εν λόγω πιθανή διάκριση, το ζήτημα ωστόσο παραμένει ανοικτό. Το ίδιο ισχύει και στην απόφαση COMP/M.5579 - TLP/ ERMEWA (2010), παρ. 57-60.

[177] Βλ. απόφαση ΕΑ 680/2019, παρ. 67.

[178] Βλ. απόφαση ΕΑ 680/2019, παρ. 68.

[179] Βλ. Γνωστοποίηση παρ. 108-109, υπ' αριθ. πρωτ. 2686/01.05.2024 (απάντηση στην ερωτ. 11) και υπ’ αριθ. πρωτ. 2963/16.5.2024 απάντηση στην ερωτ. 5.

[180] Εν προκειμένω τα Μέρη επισημαίνουν ότι στο Παράρτημα 11 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης (σ. 282), η «λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών» συγκαταλέγεται στην κατηγορία «Άλλες βοηθητικές υπηρεσίες». Προς επίρρωση των ανωτέρω τα Μέρη αναφέρουν ότι οι υπηρεσίες ελαφριάς επισκευής που θα παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ […]

[181] […].

[182] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/01.05.2024 (απάντηση στην ερωτ. 11) και https://ras-el.gr/rythmisi-sidirodromikis-agoras/#sidirodromiki-agora.

[183] […].

139. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ,[184] η υπο-αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης τροχαίου υλικού (επισκευή βαγονιών κατά τη Διακήρυξη) θα μπορούσε να διακριθεί σε υπο-αγορά ελαφράς συντήρησης/επισκευής ελκτικού τροχαίου υλικού (μηχανές έλξης) και σε υπο-αγορά ελαφράς συντήρησης/επισκευής βαγονιών. Περαιτέρω δε η ΡΑΣ επισημαίνει ότι, παρότι στη Διακήρυξη του διαγωνισμού για το Θρίασιο ΙΙ αναφέρεται η σχετική εγκατάσταση ως συνεργείο επισκευής βαγονιών, στην αναλυτική περιγραφή παρουσιάζεται ότι *«θα εξυπηρετεί την άμεση και βραχυπρόθεσμη επισκευή όλων των σιδηροδρομικών οχημάτων που εισέρχονται στον ΕΣΣΣΔΙ, καθώς και των συρμών εξυπηρέτησης που θα χρησιμοποιούνται σε αυτό, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής κυκλοφορία τους»*. Ως εκ τούτου και σύμφωνα με τη ΡΑΣ διαφαίνεται ότι θα παρέχονται υπηρεσίες ελαφράς συντήρησης σε μηχανές έλξης και βαγόνια, χωρίς να μπορεί να αποκλειστεί στο μέλλον η δημιουργία ειδικής εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών βαριάς συντήρησης[185].

140. Για τους σκοπούς της παρούσας, ως σχετική αγορά, ορίζεται η αγορά υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικό (ως υπό-αγορά της αγοράς συντήρησης τροχαίου υλικού) λαμβάνοντας υπόψη ότι η νέα κοινή επιχείρηση θα παρέχει υποστηρικτικές υπηρεσίες επισκευής βαγονιών ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής κυκλοφορία αυτών και η απρόσκοπτη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ. Οι εν λόγω υπηρεσίες θα παρέχονται από την κοινή επιχείρηση είτε μέσω ίδιων μέσων, είτε μέσω της ΗΤ, η οποία σε κάθε περίπτωση δύναται και είναι πολύ πιθανό να τις παρέχει προς την κοινή επιχείρηση ως ο μοναδικός επί του παρόντος πάροχος υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης τροχαίου υλικού (αλλά και βαριάς συντήρησης). Πιθανή κατάτμηση της αγοράς (σε υπο-αγορά συντήρησης βαγονιών) δεν αλλάζει την αξιολόγηση της παρούσας.

VI.1.3.2 Ορισμός γεωγραφικής αγοράς

141. Η σχετική γεωγραφική αγορά της αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού έχει οριστεί κατά το παρελθόν από την ΕΑ ως εθνική [186] . Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[187] , η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού ορίζεται ως εθνική, πρωτίστως διότι τυχόν μετακίνηση σιδηροδρομικού υλικού σε περιοχές εκτός των ορίων της συνήθους δραστηριότητάς τους δεν θα ήταν οικονομικά συμφέρουσα, ενώ θα προκαλούσε και χρονικές καθυστερήσεις.

142. Σύμφωνα δε με τη ΡΑΣ[188], η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, προσδιοριζόμενη γεωγραφικά ως εθνική, παρουσιάζει τεχνικά-πραγματικά εμπόδια εισόδου. Ειδικότερα η κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων συντήρησης απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, ιδιαίτερη τεχνογνωσία, εξειδικευμένο προσωπικό και κατάλληλες κτιριακές υποδομές με επαρκή χωρητικότητα και απαραίτητα σύνδεση με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Περαιτέρω, η ΡΑΣ διευκρινίζει ότι η **τακτική** συντήρηση των βαγονιών (ελκόμενο τροχαίο

[184] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ (απάντηση στην ερώτηση 4).
[185] Ως βοηθητική υπηρεσία 4ε του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 του Ν. 4408/2016. Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ (απάντηση στην ερώτηση 5γ).
[186] Βλ. απόφαση ΕΑ 680/2019, παρ. 73.
[187] Βλ. σχετικά Case No COMP/M.2139 - *Bombardier/ADtranz* – 2001, παρ. 26-27, όπου η αγορά ορίζεται ως εθνική, αν και υπάρχουν ενδείξεις που συνηγορούν προς την κατεύθυνση και ακόμη στενότερου ορισμού, ήτοι τοπική (subnational) και Case No COMP/M.5855 - DB/ ARRIVA- 2010, παρ. 163-164, όπου η αγορά ορίζεται ως εθνική.
[188] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ (απάντηση στην ερώτηση 4γ).

υλικό ήτοι φορτάμαξες-Φ/Α) που είναι μισθωμένα και κυκλοφορούν στην Ευρώπη μπορεί να υλοποιηθεί και εκτός Ελλάδας, ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο με τις μηχανές έλξης (κινητήριες μονάδες), η τακτική συντήρηση των οποίων παρουσιάζει γεωγραφικούς περιορισμούς και προϋποθέτει πιστοποίηση του φορέα που θα παρέχει συντήρηση μηχανών.

143. Ειδικότερα, για την υπο-αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης τροχαίου υλικού, η ΡΑΣ[189] επισημαίνει ότι η τελευταία απαιτεί πολύ μικρότερη επένδυση σε ειδικές εγκαταστάσεις και ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, αλλά η λειτουργία της θα πρέπει να ακολουθεί αυστηρούς κανόνες και διαδικασίες, λαμβάνοντας υπόψη ότι οποιαδήποτε χρονική καθυστέρηση μπορεί να εγείρει οικονομικές συνέπειες στις εμπορευματικές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ επισημαίνει ότι τυχόν μετακίνηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περιοχές εκτός των ορίων της συνήθους δραστηριότητάς τους αποκλειστικά για λόγους συντήρησης (και ιδιαίτερα της ελαφράς) δεν θα ήταν οικονομικά συμφέρουσα, ενώ θα προκαλούσε και επιπλέον χρονικές καθυστερήσεις με επιπτώσεις στη λειτουργία και τα έσοδα της επιχείρησης.

144. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω για την υπό εξέταση αγορά ελαφράς συντήρησης, η οποία θα λαμβάνει χώρα εντός του Θριασίου ΙΙ, ως σχετική γεωγραφική αγορά στην παρούσα υπόθεση ορίζεται η ελληνική επικράτεια.

VI.2 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

VI.2.1 Αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων

145. Τα Μέρη αναφέρουν ότι δεν γνωρίζουν το συνολικό μέγεθος της αγοράς των τερματικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, δεδομένου ότι αφενός δεν υφίσταται επί του παρόντος άλλος σιδηροδρομικός τερματικός σταθμός αντίστοιχος του Θριασίου ΙΙ και αφετέρου οι υπάρχοντες εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι σταθμοί λιμένων, για τους οποίους τα Μέρη δεν διαθέτουν περαιτέρω στοιχεία.

146. Για τους σκοπούς συμμετοχής στον διαγωνισμό τα Μέρη έχουν προβεί σε σχετικές εκτιμήσεις αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα της νέας κοινής επιχείρησης κατά τα έτη 2024-2053,[190] στις οποίες κατέληξε η ΗΤ κατόπιν συγκεκριμένων υποθέσεων που βασίστηκαν σε δεδομένα με βάση την υπάρχουσα οδική και σιδηροδρομική δραστηριότητα […][191].

147. Με βάση τις ως άνω εκτιμήσεις, παρουσιάζεται κατωτέρω το μέγεθος της αγοράς από την παροχή υπηρεσιών του διτροπικού (σιδηροδρομικού/οδικού) τερματικού σταθμού εμπορευμάτων που θα λειτουργεί η νέα κοινή επιχείρηση για τα έτη 2026-2031. Σημειώνεται ότι το έτος 2026 είναι το πρώτο έτος κατά το οποίο η κοινή επιχείρηση αναμένεται να εμφανίσει έσοδα, καθώς με βάση το προσκομισθέν επιχειρηματικό σχέδιο θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες κατασκευής και θα έχει εκκινήσει η λειτουργία του Θριασίου ΙΙ.

---

[189] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ (απάντηση στην ερώτηση 5γ).
[190] […].
[191] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 (απάντηση στην ερωτ. 12).

Πίνακας 3: Πρόβλεψη εσόδων Κοινής Επιχείρησης 2026-2031

	Πρόβλεψη εσόδων κοινής επιχείρησης (2026-2031) *(ανά κατηγορία παρεχόμενων υπηρεσιών)*					
	2026	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
Χώρος μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών (ΧΜΣΜ)[192]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χώρος εξυπηρέτησης κοντέινερ (ΧΕΕΚ)[193]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χώρος μεταφόρτωσης φορτίου βαγονιών (ΧΜΦΒ)[194]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χώροι μεταφόρτωσης γενικού φορτιού (ΧΜΓΦ)[195]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χώρος μεταφόρτωσης οχημάτων (ΧΜΟ)[196]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χώρος μεταφόρτωσης υγρών φορτίων (ΧΜΥΦ)[197]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υπηρεσίες σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης[198]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσια μεταβολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Μερίδιο αγοράς κοινής επιχείρησης	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Πηγή: Παράρτημα 13(β) της Γνωστοποίησης, σελ. 8, υπ’ αριθ. πρωτ. 3401/30.5.2024 επιστολή των μερών και επεξεργασία από τη ΓΔΑ

148. Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία από τα Μέρη, τα έσοδα της κοινής επιχείρησης εκτιμάται ότι θα αυξηθούν σταδιακά στα […] εκ. ευρώ το έτος 2053 [199].

149. Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της αγοράς επί του παρόντος το μερίδιο αγοράς της νέας κοινής επιχείρησης εκτιμάται σε 100% τουλάχιστον στο προσεχές μέλλον λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικότερα χαρακτηριστικά που συνδυάζει το Θριάσιο ΙΙ για την ελληνική αγορά, όπως αναλύθηκαν ανωτέρω[200], και την απουσία σχετικού προγραμματισμού σε εθνικό επίπεδο για την κατασκευή άλλων διτροπικών (σιδηροδρομικών/οδικών) τερματικών σταθμών αντίστοιχων του Θριασίου ΙΙ, όπως εξηγείται κατωτέρω[201].

[192] Combined Transport transhipment area.
[193] Container service area.
[194] Wagon Freight transhipment area.
[195] General Freight transhipment area.
[196] Vehicle transhipment area.
[197] Liquid Freight transhipment area.
[198] Rail-related services.
[199] Βλ. συνημμένο φύλλο εργασίας στην υπ’ αριθ. πρωτ. 3401/30.5.2024 απαντητική επιστολή των Μερών.
[200] Βλ. ανωτέρω Ενότητα V.
[201] Βλ. κατωτέρω Ενότητα VI.3.

VI.2.2 Αγορά παροχής σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων

150. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί, ενώ δεν υπάρχουν στην παρούσα φάση εταιρείες που βρίσκονται στο στάδιο της αδειοδότησης:

Πίνακας 4: Άδειες λειτουργίας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Εταιρεία	**Έτος απόκτησης άδειας λειτουργίας ως σιδηροδρομική επιχείρηση στην Ελλάδα**
HELLENIC TRAIN A.E.	[…]
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E.	[…]
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS M.A.E	[…]
GRUP FEROVIAR ROMAN SA - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ	[…]

151. Σημειώνεται ότι […] [202]. Επιπρόσθετα […].

152. Σχετικά, η ΡΑΣ προσκόμισε τα μερίδια στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων των ενεργών εταιρειών στην Ελλάδα, με βάση τα τονοχιλιόμετρα (net tonne-km), για τα έτη 2019-2022, τα οποία παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Σημειώνεται ότι για το έτος 2023 δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία.

Πίνακας 5: Μερίδια αγοράς σε τονοχιλιόμετρα

Μερίδια αγοράς σε τονοχιλιόμετρα 2019-2022				
Εταιρεία	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
HELLENIC TRAIN	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%
RAIL CARGO	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
GRUP FEROVIAR (GFR)	[…]	[…]	[…]	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Πηγή: Η υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ

153. Τα Μέρη ανέφεραν […][203]. Σχετικά, τα Μέρη προσκόμισαν στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί στην EUROSTAT για την Ελληνική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία ταυτίζονται με τα στοιχεία της δραστηριότητας της ΗΤ.

154. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από την εταιρεία ΗΤ (κατά τα ανωτέρω αναφερόμενα), καθώς και τις εταιρείες RAIL CARGO και GFR, το συνολικό μέγεθος της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 6: Πωλήσεις στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια

Πωλήσεις στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια 2019-2023					
Πωλήσεις σε αξία					
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**

[202] […].
[203] […].

Πωλήσεις στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια 2019-2023					
HELLENIC TRAIN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RAIL CARGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
GRUP FEROVIAR	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πωλήσεις σε τονοχιλιόμετρα					
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
HELLENIC TRAIN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RAIL CARGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
GRUP FEROVIAR	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Γνωστοποίηση Τμήμα 7, παρ. 146, η υπ΄ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 (ερωτ. 16) των Μερών και Eurostat[204]

155. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι το έτος 2023 η αγορά επηρεάστηκε από το δυστύχημα στα Τέμπη και την κακοκαιρία «Daniel» στη Θεσσαλία, με επίπτωση επί των πωλήσεων κυρίως της ΗΤ (μείωση κατά περίπου […]). Εν προκειμένω οι πωλήσεις της RAIL CARGO σημείωσαν αύξηση […] [205].

156. Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς στην αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων διαμορφώνονται ως ακολούθως. Τα εν λόγω μερίδια αγοράς είναι σε αντιστοιχία με τα μερίδια αγοράς που προσκομίστηκαν από τη ΡΑΣ (σε τονοχιλιόμετρα) για τα έτη 2019-2022.

Πίνακας 7: Μερίδια αγοράς στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια

Μερίδια αγοράς στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική επικράτεια 2019-2023					
Μερίδια αγοράς σε αξία					
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
HELLENIC TRAIN	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%
RAIL CARGO	[0-5]5%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%
GRUP FEROVIAR	[…]	[…]	[…]	[0-5]1%	\\[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
Μερίδια αγοράς σε τονοχιλιόμετρα					
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
HELLENIC TRAIN	[95-100]%	[85-100]%	[]95-100]%	[85-95]%	[85-95]%
RAIL CARGO	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%
GRUP FEROVIAR	[…]	[…]	[…]	[0-5]%	[0-5]%
ΣΥΝΟΛΟ	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Πηγή: Στοιχεία προσκομισθέντα από τις εταιρείες και επεξεργασία από ΓΔΑ

[204] Πηγή: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rail_go_typepas__custom_12719558/default/table?lang=en.
[205] Ειδικότερα και σύμφωνα με [[…] (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4406/2.7.2024 επιστολή […].

VI.2.3 Αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

157. Σύμφωνα με τα Μέρη, […]. Για λόγους πληρότητας ωστόσο τα μέρη προσκόμισαν τον πίνακα, στον οποίο παρατίθενται οι πωλήσεις σε αξία, για τις υπηρεσίες που υπάγονται στην «ελαφρά συντήρηση»[206] που παρείχε η ΗΤ κατά έτη 2018-2023. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα και οι πωλήσεις και το εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς.

Πίνακας 8: Μέγεθος και μερίδια αγοράς στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

Μέγεθος και μερίδια αγοράς στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού 2018-2023			
Έτος	**Παροχή υπηρεσιών συντηρήσεων (πωλήσεις σε αξία) HELLENIC TRAIN**	**Παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης (πωλήσεις σε αξία) HELLENIC TRAIN**	**Μερίδιο αγοράς υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης HELLENIC TRAIN**
2018	[…]	[…]	100%
2019	[…]	[…]	100%
2020	[…]	[…]	100%
2021	[…]	[…]	100%
2022	[…]	[…]	100%
2023	[…]	[…]	100%

158. Λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία δεν δραστηριοποιείται άλλη επιχείρηση στην παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, το μερίδιο αγοράς της ΗΤ εκτιμάται σε 100%. Εν προκειμένω, τα Μέρη ανέφεραν ότι η ΗΤ δεν είναι σε θέση να γνωρίζει το ακριβές μέγεθος της αγοράς, ώστε να υπολογίσει το μερίδιό της στην αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού και αντιστοίχως στην υπό-αγορά «ελαφριάς συντήρησης» τροχαίου υλικού, […][207] .

159. Τέλος σημειώνεται ότι εκ των ανωτέρω πωλήσεων από την παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης, η συντριπτική πλειοψηφία των υπηρεσιών παρέχεται στα οχήματα της ίδιας της εταιρείας. Ειδικότερα, από το 2017 έως 31.12.2022 ο στόλος της ΗΤ αποτελούνταν από […] οχήματα μισθωμένα από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, ενώ από την 01.01.2022 έως και σήμερα ο στόλος έχει διαμορφωθεί σε […] μισθωμένα οχήματα και […] ιδιόκτητα. Διευκρινίζεται ότι η ΗΤ παρέχει αυτής της μορφής «ελαφριά συντήρηση» και σε τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ήτοι συντηρεί […] μονάδες της RAIL CARGO και […] της GFR.

VI.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

VI.3.1 Αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικών (σιδηροδρομικών/οδικών) τερματικών σταθμών εμπορευμάτων

160. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των Μερών αλλά και των λοιπών φορέων της αγοράς, το Θριάσιο ΙΙ αποτελεί τον πρώτο διτροπικό (σιδηροδρομικό/οδικό) τερματικό σταθμό εμπορευμάτων ο οποίος

[206] Σύμφωνα και με την απόφαση ΕΑ 680/2019.
[207] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή των Μερών, απάντηση στην ερώτηση 5.

συγκεντρώνει ένα σύνολο χαρακτηριστικών (έκταση, εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, σύνδεση σιδηροδρομική/οδική κ.α.), ενώ δεν αναμένεται να κατασκευαστεί τα προσεχή χρόνια άλλος τερματικός σταθμός ο οποίος θα είναι συγκρίσιμος με το Θριάσιο ΙΙ [208]. Στην παρούσα φάση και για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ελληνικής αγοράς παρέχονται υπηρεσίες μεταφόρτωσης από σιδηρόδρομο σε φορτηγά (και το αντίθετο) σε περιορισμένη κλίμακα και σε ad hoc βάση σε συγκεκριμένα σημεία που ενδείκνυνται για τέτοια δραστηριότητα σε εμπορευματικούς σταθμούς του δικτύου, με τη χρήση μεγάλων ανυψωτικών μηχανημάτων («reach stackers») κατάλληλα εξοπλισμένων για τη μεταφορά του φορτίου από τη σιδηροδρομική γραμμή σε φορτηγό. Τα Μέρη αναφέρουν ότι τα σημεία αυτά βρίσκονται στο Τρίγωνο Θεσσαλονίκης, στη Σίνδο και στην Οινόη [209]. Σύμφωνα με […][210] μέχρι σήμερα τα σιδηροδρομικά φορτία στην Αττική συγκεντρώνονται κατά κανόνα στον Πειραιά και στη συνέχεια μεταφέρονται οδικώς στα διάφορα σημεία μεταφόρτωσης, ενώ με τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ μεγάλος όγκος των φορτίων αυτών αναμένεται να κατευθύνεται εκεί για την περαιτέρω μεταφορά του.

161. Πρόκειται για ένα εντελώς νέο έργο (greenfield project) για τα δεδομένα της χώρας, καθώς το Θριάσιο ΙΙ θα αποτελέσει τον μοναδικό τερματικό σταθμό τέτοιας μεγάλης κλίμακας στην Ελλάδα τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον[211]. Ως εκ τούτου τα Μέρη θεωρούν ότι δεν υφίσταται σχετική αγορά αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα, ενώ η ως ανωτέρω υφιστάμενη δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών μεταφόρτωσης από σιδηρόδρομο σε φορτηγά δεν είναι «*σε καμία περίπτωση συγκρίσιμη σε επίπεδο οργάνωσης και δυνατοτήτων εξυπηρέτησης με το Θριάσιο ΙΙ και σε κάθε περίπτωση δεν δύναται να υποκαταστήσει τις τερματικές υπηρεσίες που θα παρέχει η Κοινή Επιχείρηση στο Θριάσιο ΙΙ*», *καθώς αυτές θα παρέχονται με τη χρήση γερανών σε σημαντικά διαφορετική κλίμακα ως προς τον όγκο και τη συχνότητα, μαζί με συμπληρωματικές υπηρεσίες προσωρινής αποθήκευσης και επισκευής*»[212]. Περαιτέρω, τα Μέρη αναφέρουν ότι «[…]. *Εκτός Ελλάδας, λειτουργούν τερματικοί σταθμοί διτροπικής (road/rail) μεταφοράς στην Ιταλία, στην Βουλγαρία και στην Τουρκία. Ωστόσο, όπως αναλύθηκε στην παράγραφο 138 του Εντύπου Γνωστοποίησης, τα Μέρη δεν θεωρούν ότι υφίσταται ανταγωνιστική σχέση μεταξύ αυτών και του Θριασίου ΙΙ δεδομένης της συγκεκριμένης εμβέλειας που έχουν οι τερματικοί σταθμοί που εξυπηρετούν και την οδική μεταφορά*»[213].

162. Από τις εταιρείες/ανταγωνιστές της ΗΤ επίσης δεν προέκυψε άποψη περί του αντιθέτου. Ειδικότερα κατά […][214] δεν πρόκειται να κατασκευαστεί ξανά στην Ελλάδα τερματικός σταθμός με τα μοναδικά χαρακτηριστικά του Θριασίου ΙΙ, ενώ επιπλέον «*δεν υφίσταται καμία άλλη βιώσιμη εναλλακτική λύση σε σχέση με το Θριάσιο ΙΙ*». […] δεν εξέφρασε άποψη επί του θέματος. […][215] επεσήμανε ότι δεν υπάρχει αντίστοιχη έκταση στην Ελλάδα ενώ επιπλέον το εν λόγω έργο προέκυψε μετά από μεγάλη κοινοτική και κρατική χρηματοδότηση.

---

[208] Αναφορικά με την περιγραφή των χαρακτηριστικών του Θριασίου ΙΙ βλ. ανωτέρω Ενότητα V.
[209] Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 136-137. Σύμφωνα με τα Μέρη, το Τρίγωνο Θεσσαλονίκης, ιδιοκτησίας της ΟΣΕ, το σημείο στη Σίνδο το διαχειρίζεται η εταιρεία […]. και το σημείο στην Οινόη το διαχειρίζεται η εταιρεία […] (βλ. την υπ΄ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 10).
[210] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4120/20.6.2024 επιστολή της. […].
[211] Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 134 και 136.
[212] Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 136-137.
[213] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή των Μερών, απάντηση στην ερώτηση 14.
[214] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 10.
[215] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3509/3.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 10.

Ανταγωνιστική σχέση με τους Λιμένες της χώρας

163. Στην Ελλάδα υφίστανται διτροπικοί ή τριτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί λιμένων. Ειδικότερα τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων λειτουργούν στους λιμένες Πειραιά (ΣΕΠ και ΟΛΠ), Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ηρακλείου, Πάτρας και Λαυρίου [216] .

164. Σημειώνεται ότι επί του παρόντος στον λιμένα Πειραιά υπάρχουν δύο (2) τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Ο πρώτος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, που περιλαμβάνει την Προβλήτα Ι, βρίσκεται υπό την απευθείας διαχείριση της ΟΛΠ ΑΕ[217], ενώ ο δεύτερος σταθμός αφορά στις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ και έχει υποπαραχωρηθεί κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού από την ΟΛΠ το 2009 στην εταιρεία ΣΕΠ ΑΕ[218]. Στον εν λόγω σταθμό περιλαμβάνεται τερματικός σταθμός φορτοεκφόρτωσης τρένων με εμπορευματοκιβώτια. Οι σιδηροδρομικές υποδομές στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων στον λιμένα του Πειραιά συνδέονται με το εθνικό και διεθνές δίκτυο με ενδιάμεσο κόμβο το Θριάσιο. Σημειώνεται ότι στον λιμένα Πειραιά υφίστανται τερματικοί σταθμοί αυτοκινήτων-εμπορευμάτων εισαγωγής και μεταφόρτωσης θαλασσίως και χερσαίως. Στον τερματικό σταθμό αυτοκινήτων Γ2 υφίσταται υποδομή φορτοεκφόρτωσης τρένων, η οποία όμως επί του παρόντος δεν πραγματοποιεί αποστολές[219].

165. Τα Μέρη αναφέρουν ότι το Θριάσιο ΙΙ αναμένεται να λειτουργήσει […][220], […]. Ωστόσο προκύπτει συμπληρωματικότητα μεταξύ των δύο τερματικών σταθμών για τα εμπορευματοκιβώτια εκείνα που αφικνούνται στον Λιμένα του Πειραιά και θα φορτώνονται σε τρένα για να μεταφέρονται στο Θριάσιο ΙΙ ώστε να μεταφορτώνονται σε φορτηγά για τη συνέχιση της μεταφοράς τους οδικώς. Δεδομένης της περιορισμένης εναλλαξιμότητας μεταξύ της θαλάσσιας και της χερσαίας (σιδηροδρομικής και οδικής) μεταφοράς θα υφίσταται έως έναν βαθμό επικάλυψη των δραστηριοτήτων στον βαθμό που προαναφέρθηκε, […][221].

166. Εν προκειμένω […][222] αναφέρει ότι δεδομένων των υφιστάμενων δημοσιευμένων σχεδίων δεν υφίσταται εναλλακτική υποδομή του Θριασίου ΙΙ, ενώ στην περίπτωση των υποδομών όπως η σιδηροδρομική η ανάπτυξη πολλαπλών επιλογών δεν λειτουργεί απαραίτητα υπέρ της οικονομικής αποδοτικότητας και της κοινωνικής ωφέλειας. Και τούτο διότι οι υποδομές απαιτούν συχνά επιδοτήσεις κατασκευής, ενέχουν υψηλό σταθερό κόστος που απαιτεί υψηλό ποσοστό χρήσης της δυναμικότητας τους για να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα, γεγονός που δεν επιτυγχάνεται με την ύπαρξη πολλών παρόχων υποδομής.

167. […][223] πραγματοποιεί φορτοεκφορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων στα εμπορικά τρένα που εξυπηρετούνται μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου που ξεκινά από το Νέο Ικόνιο και καταλήγει

---

[216] Βλ. Greport 2022, Report on Greek Ports, Ports and Shipping Advisory.
[217] Στο Κέντρο Εφοδιαστικής της ΟΛΠ Α.Ε. παρέχονται υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης φορτηγών αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών (TIR), εκκένωσης και πλήρωσης εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και απόθεσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων σε τελωνειακό καθεστώς προσωρινής εναπόθεσης (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. επιστολή 4163/21.6.2024).
[218] Βλ. την με αριθ. πρωτ. 4606/9.7.2024 επιστολή. […]
[219] Βλ. την υπ’ αριθ. επιστολή 4163/21.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 3.
[220] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024, απάντηση στην ερώτηση 9.
[221] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024, απάντηση στην ερώτηση 14.3.
[222] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4163/21.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 12.
[223] Βλ. την με αριθ. πρωτ. 4606/9.7.2024 επιστολή.

στον κόμβο Θριασίου. Σημειώνεται ότι […] θεωρεί ως κύριους ανταγωνιστές της αναφορικά με τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων τον λιμένα […], αλλά και λιμένες εκτός Ελλάδος[224]. Περαιτέρω […] θεωρεί ότι η υψηλή αναγκαία επένδυση κατασκευής ενός τερματικού σταθμού αντίστοιχου με το Θριάσιο ΙΙ, σε συνδυασμό με τον περιορισμένο χωροταξικό σχεδιασμό στην Αττική για ανάλογο χώρο, καθιστά δύσκολη την πιθανότητα ανάπτυξης δεύτερου τερματικού σταθμού.

168. […][225]. Σημειώνεται ότι κατά […][226], οι υπηρεσίες του Θριασίου ΙΙ οι οποίες θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά σε σχέση με αυτές που παρέχονται από […] είναι α) η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και β) η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης εμπορευμάτων και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, ενώ συμπληρωματικά θα λειτουργήσει η υπο-αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης τροχαίου υλικού[227]. Ως κύριους ανταγωνιστές ωστόσο […] θεωρεί τον λιμένα […] και λιμένες του εξωτερικού[228].

169. Ως προς τους διαχειριστές τερματικών σταθμών της Ελλάδας, […][229] θεωρεί ότι η υψηλή αναγκαία επένδυση κατασκευής ενός τερματικού αντίστοιχου με το Θριάσιο ΙΙ σε συνδυασμό με τον περιορισμένο χωροταξικό σχεδιασμό στην Αττική για ανάλογο χώρο, καθιστά δύσκολη την πιθανότητα ανάπτυξης δεύτερου τερματικού σταθμού. Επιπρόσθετα […][230] αναφέρει ότι δεδομένων των υφιστάμενων δημοσιευμένων σχεδίων δεν υφίσταται εναλλακτική υποδομή του Θριασίου ΙΙ, ενώ στην περίπτωση των υποδομών όπως η σιδηροδρομική, η ανάπτυξη πολλαπλών επιλογών δεν λειτουργεί απαραίτητα υπέρ της οικονομικής αποδοτικότητας και της κοινωνικής ωφέλειας. Και τούτο διότι οι υποδομές απαιτούν συχνά επιδοτήσεις κατασκευής, ενέχουν υψηλό σταθερό κόστος που απαιτεί υψηλό ποσοστό χρήσης της δυναμικότητας για να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα, γεγονός που δεν επιτυγχάνεται με την ύπαρξη πολλών παρόχων της υποδομής.

---

[224] Ήτοι τους λιμένες Gioia Tauro (Ιταλία), Αλεξάνδρειας, Δαμιέττας και Port Said (Αίγυπτος), Βαλένθια και Βαρκελώνη (Ισπανία), Βαλέτα (Μάλτα) και Χάιφα και Ασντόντ (Ισραήλ). Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4606/9.7.2024 επιστολή.

[225] Σχετικά τα Μέρη επισημαίνουν ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις αποφάσεις της για τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς τονίζει τον τοπικό χαρακτήρα της δραστηριότητας των τερματικών σταθμών.

[226] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024 επιστολή.

[227] Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, συνδέεται με το δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών των Βαλκανίων και των χωρών του Εύξεινου Πόντου αλλά και το Διευρωπαϊκό και Εθνικό δίκτυο χερσαίων μεταφορών (επιτρέποντας την είσοδο για τη Νοτιοανατολική και Κεντρική Ευρώπη και ιδιαίτερα για τις χώρες των Νοτίων Βαλκανίων). Εν προκειμένω […] αναφέρει ότι δυνητικά, λόγω τόσο της εμπορικής του δραστηριότητας όσο και της γεωγραφικής θέσης του λιμένα της Θεσσαλονίκης, αναμένεται πελάτες να ζητήσουν μεταφορά από/προς το ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ προκειμένου να εξυπηρετηθεί η εγχώρια εμπορευματική σιδηροδρομική διακίνηση αλλά και η εισαγωγή/εξαγωγή από/προς τις χώρες νοτιών Βαλκανίων και της ΝΑ Ευρώπης.

[228] Ήτοι τους λιμένες: Πειραιά – (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων), Burgas – Βουλγαρία (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων - Συμβατικό Φορτίο), Varna – Βουλγαρία (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων - Συμβατικό Φορτίο), Durres – Αλβανία (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων - Συμβατικό Φορτίο) και Adria Bar – Μαυροβούνιο - (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων - Συμβατικό Φορτίο).

[229] Βλ. την με αριθ. πρωτ. 4606/9.7.2024 επιστολή.

[230] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4163/21.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 12.

Λοιπά εμπορευματικά κέντρα/κέντρα logistics στην ελληνική Επικράτεια

170. Από την έρευνα της Υπηρεσίας και σύμφωνα με τους επίσημους φορείς της αγοράς, ήτοι του Υπουργείου Υποδομών[231] , της ΡΑΣ [232] και του ΟΣΕ, [233] επιβεβαιώνεται ότι δεν αναμένεται να κατασκευαστούν/λειτουργήσουν νέα εμπορευματικά κέντρα στην ελληνική επικράτεια σε μελλοντικό χρόνο (πλην του Θριασίου ΙΙ) που θα διαθέτουν σύνδεση με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

171. Ακολούθως συνοψίζονται οι απόψεις των λοιπών εταιρειών που διαχειρίζονται/εκμεταλλεύονται εμπορευματικά κέντρα ή κέντρα logistics, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των εταιρειών διαχείρισης λιμένων, σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση στην αγορά και την αναμενόμενη εξέλιξη αυτής.

α) Θριάσιο Ι

172. Ως προς το Θριάσιο Ι, το οποίο γειτνιάζει με το Θριάσιο ΙΙ, διευκρινίζεται κατ’ αρχήν ότι πρόκειται να λειτουργήσει ως κέντρο logistics (συνολικής έκτασης 588 στρεμμάτων) [234] . […][235], αναφέρει ότι το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο του Θριασίου Ι συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του εσωτερικού δικτύου του Θριασίου ΙΙ (ήτοι τα σιδηροδρομικά οχήματα από και προς το Θριάσιο Ι θα πρέπει να διέρχονται υποχρεωτικά από τις εσωτερικές υποδομές του Θριασίου ΙΙ). Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται και από τον ΟΣΕ, [236] η οποία διευκρίνισε ότι με βάση το κανονιστικό πλαίσιο οι κινήσεις προς το Θριάσιο Ι θα αποτελούν ελιγμούς και όχι εμπορική αμαξοστοιχία με δρομολόγιο, αρίθμηση κ.λπ. καθώς τα βαγόνια ή ομάδες βαγονιών που έχουν αποκοπεί από αρτηριακές εμπορικές αμαξοστοιχίες στο Θριάσιο ΙΙ θα προωθούνται με μηχανή ελιγμών προς το Θριάσιο Ι προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα φορτία τους (και αντιστρόφως μετά από ελιγμό προς το Θριάσιο ΙΙ, προκειμένου να προστεθούν σε αμαξοστοιχίες και να κινηθούν προς τον προορισμό τους). Σύμφωνα δε με τονΟΣΕ, η ροή αυτή μεταξύ Θριασίου Ι και Θριασίου ΙΙ μπορεί να είναι συνεχής και αδιάλειπτη και θα εξαρτάται μόνο από τη δυναμικότητα του συγκροτήματος Θριάσιο Ι.

173. Κατά […], η εγκατάσταση του Θριασίου ΙΙ συγκεντρώνει μοναδικά χαρακτηριστικά, ήτοι μεγάλη έκταση, στην οποία θα συγκεντρώνεται μέσω της σιδηροδρομικής υποδομής ο μεγαλύτερος όγκος της διακίνησης του διαμεταφορικού έργου των εταιρειών logistics κ.λπ., ενώ στην Ελλάδα δεν έχουν αναπτυχθεί ακόμα εμπορευματικά κέντρα που να διαθέτουν σιδηροδρομική υποδομή και να

---

[231] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5227/29.7.2024 επιστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Γενική Γραμματεία Υποδομών, Γενική Δ/νση Συγκοινωνιακών Υποδομών, Δ/νση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης.

[232] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ, απάντηση στην ερώτηση 7. Η ΡΑΣ ανέφερε ότι δεν έχει επίσημη ενημέρωση για τη δημιουργία άλλων τερματικών σταθμών, αντίστοιχων του Θριασίου ΙΙ, ενώ δεν προκύπτει άμεσα κάποια σχετική δράση από το Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

[233] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ, απάντηση στην ερώτηση 7.

[234] Σχετικά με το Θριάσιο Ι, το Υπουργείο Υποδομών ανέφερε ότι έχει κατατεθεί αίτηση έγκρισης ανάπτυξης Ε.Π. Μεμονωμένης Μεγάλης Μονάδας της παρ.1 του άρθρου 19 του ν.4982/2022, η οποία βρίσκεται σε στάδιο επεξεργασίας εκ μέρους του Υπουργείου.

[235] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4120/20.6.2024 επιστολή της. […] αναφέρει ως υπηρεσίες που θα παρέχονται από την ίδια ανταγωνιστικά εκείνων του Θριασίου ΙΙ τις εξής: α) μεταφόρτωση εμπορευμάτων, β) σύνθεση - αποσύνθεση συρμών μικρού μήκους και γ) Freight Terminal Services (ως έναν βαθμό και υπό προϋποθέσεις).

[236] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή της ΟΣΕ.

μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι ανταγωνιστές. Περαιτέρω, […] αναμένει ότι με τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ θα αυξηθεί ο συνολικός όγκος των διακινούμενων φορτίων και θα δημιουργηθούν σημαντικές οικονομίες κλίμακας, ωστόσο με βασική προϋπόθεση την εξασφάλιση συνθηκών ανόθευτου ανταγωνισμού, μέσω της διασφάλισης της ελεύθερης και ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από και προς το Θριάσιο Ι, δεδομένου ότι αυτά θα διέρχονται από την έκταση του Θριασίου ΙΙ. Σύμφωνα με […], εκ των παρεχόμενων υπηρεσιών του Θριασίου Ι, ενδέχεται να παρέχονται από το Θριάσιο ΙΙ οι εξής υπηρεσίες συμπληρωματικά: αποθήκευσης ομαδοποιημένων φορτίων, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, και ανταγωνιστικά: μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, σύνθεσης - αποσύνθεσης συρμών μικρού μήκους, «freight terminal services» (ως έναν βαθμό και υπό την προϋπόθεση της διασφάλισης συνθηκών ανόθευτου ανταγωνισμού, ιδίως μέσω της διασφάλισης της ελεύθερης και ισότιμης πρόσβασης).

β) Άλλα έργα

174. Η Υπηρεσία διερεύνησε τις δυνητικές ανταγωνιστικές πιέσεις από επενδύσεις σε υφιστάμενα και υπό ανάπτυξη εμπορευματικά κέντρα. Σχετικώς, τα Μέρη, […] αναφέρουν για λόγους πληρότητας τα εξής έργα υπό εξέλιξη: α) το έργο κατασκευής εμπορευματικού κέντρου αποθήκευσης (logistics) στο στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, β) το πρότυπο κέντρο διεθνών μεταφορών και αποθήκευσης μέσω τρένου, πλοίου και φορτηγών (trimodal model) στον Ασπρόπυργο που αναμένεται να κατασκευάσει το επενδυτικό κεφάλαιο HIG Capital και γ) τα εμπορευματικά κέντρα με αποθήκες στο Θριάσιο Ι και στην Φυλή [237].

175. Επίσης, […] αναφέρει τα εξής κέντρα: α) το «άτυπο» εμπορευματικό πάρκο που λειτουργεί η εταιρεία SARMED στη Μάνδρα σε έκταση αρκετά πιο περιορισμένη 131 στρεμμάτων χωρίς σιδηροδρομική υποδομή και β) το υπό ανάπτυξη επιχειρηματικό πάρκο της ΠΑΕΓΑΕ στη Μαγούλα (επίσης χωρίς σιδηροδρομική υποδομή). Επίσης, αναφορικά με μελλοντικές επενδύσεις σε εμπορευματικά κέντρα που θα διαθέτουν σιδηροδρομικές υποδομές, […] σημειώνει α) την επένδυση της HIG η οποία σχεδιάζει την ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου στο πρώην εργοστάσιο της Χαλυβουργίας Ελλάδος σε έκταση 280 στρεμμάτων και β) το Εμπορευματικό Κέντρο Οινοφύτων σε έκταση 280 στρεμμάτων.

176. Σύμφωνα με […][238], θα μπορούσε να κατασκευαστεί άλλος σταθμός στη Θεσσαλονίκη, δεδομένου του λιμένα, αλλά και της γεωγραφικής θέσης του, ενώ η εταιρεία εκτιμά ότι οι υφιστάμενοι σταθμοί εκτός Ελλάδας θα ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση. Σύμφωνα με […][239], εκτός από τους εμπορευματικούς σταθμούς του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου (Θριάσιο Ι & ΙΙ) και του

[237] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 επιστολή των Μερών, απάντηση στην ερώτηση 14.

[238] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3765/7.6.2024 επιστολή. Η εταιρεία […] έχει ως κύριο αντικείμενο δραστηριότητας, την εκμετάλλευση αποθηκών και την παροχή κάθε είδους υπηρεσιών αναφορικά με την διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού (logistics), καθώς και την παροχή υπηρεσιών σχετικά με τον εκτελωνισμό, εισαγωγή, αποθήκευση, συγκέντρωση και μεταφορά εμπορευμάτων και γενικά την διεξαγωγή παντός είδους εργασιών σχετικών με τις υπηρεσίες μεταφοράς με διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού (logistics) και το διαμετακομιστικό εμπόριο αγαθών δια ξηράς, θαλάσσης και αέρος.

[239] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3765/7.6.2024 επιστολή (απάντηση στην ερωτ. 7). Η […] δραστηριοποιείται […] στους τομείς παροχής υπηρεσιών Third Party Logistics (3PL), διεθνών μεταφορών, πωλήσεων, ανάπτυξης εμπορικών σημάτων, συστημάτων πληροφορικής (IT/IS Services) και τεχνολογιών αιχμής με εφαρμογή αυτοματισμών και ρομποτικών συστημάτων.

Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης (πρώην στρατόπεδο Γκόνου) δεν πρόκειται να κατασκευαστεί στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια εμπορευματικός σταθμός αντίστοιχου βελινεκούς. Περαιτέρω, η εταιρεία σημείωσε ότι με εξαίρεση ίσως τους μεγάλους λιμένες της χώρας, φαίνεται ότι θα είναι δύσκολο να ασκηθεί ανταγωνιστική πίεση στη νέα Κοινή Επιχείρηση αναφορικά με τη λειτουργία του Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σταθμού Διαλογής Θριασίου ΙΙ.

177. […][240] αναφέρθηκε στα εξής έργα υπό εξέλιξη α) στον διαγωνισμό που προβλέπεται να προκηρυχθεί εντός του 2024, και αφορά στη μετατροπή του πρώην στρατοπέδου Γκόνου στη δυτική Θεσσαλονίκη[241] σε κέντρο σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου εθνικής εμβέλειας (logistics center, συνολικής επιφάνειας 672 στρεμμάτων), β) στο επιχειρηματικό πάρκο εφοδιασμού (logistics) σε έκταση 90 στρεμμάτων στην περιοχή της Μενεμένης Θεσσαλονίκης, για το οποίο ο αρμόδιος Δήμος έχει κινήσει τη διαδικασία για την εκπόνηση της σχετικής μελέτης και γ) στη δημιουργία logistics center από την Dimand στο πρώην ακίνητο της ΒΑΛΚΑΝ ΕΞΠΟΡΤ (συνολικής επιφάνειας 355,6 στρεμμάτων με συγκρότημα logistics, συνολικής επιφάνειας 120.000 τ.μ. περίπου). Περαιτέρω, αναφέρθηκε δ) σε επενδυτικό σχέδιο για την κατασκευή και λειτουργία ενιαίας πρότυπης υπερσύγχρονης μονάδας εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) και συνδυασμένων μεταφορών, χερσαίων-θαλάσσιων-σιδηροδρομικών (tri-modal), στην περιοχή Ασπρόπυργου στη Δυτική Αττική, σημειώνοντας ότι έχει επιφάνεια 291 στρέμματα και βρίσκεται εντός της ΒΙ.ΠΕ. Διυλιστηρίων, συνορεύοντας και με τη σιδηροδρομική γραμμή Θριάσιο-Νέο Ικόνιο [242].

178. Εκ των ανωτέρω, η Υπηρεσία αξιολόγησε τυχόν ανταγωνιστικές πιέσεις από τα δύο επενδυτικά σχέδια, ήτοι εκείνα που αφορούν το πρώην Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη και το Hull Logistics Park στον Ασπρόπυργο, κυρίως λόγω της εν δυνάμει σύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

i) Στρατόπεδο Γκόνου

179. Σύμφωνα με τη ΓΑΙΑΟΣΕ [243] και αναφορικά με το πρώην Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη (έκτασης 672 στρ.) που βρίσκεται στην περιοχή της Δυτικής Θεσσαλονίκης, σημειώνεται ότι αυτό αποτελεί ιδιοκτησία του Υπουργείου Οικονομικών και έχει παραχωρηθεί κατά χρήση στη ΓΑΙΑΟΣΕ [244] για τη δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών. Η εγγύτητα του ακινήτου με τον λιμένα Θεσσαλονίκης, την Εγνατία οδό και την παρακείμενη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και τη γειτνίαση με τα Βαλκάνια προσδίδουν σημαντικά γεωστρατηγικά χαρακτηριστικά σε αυτό [245].

180. Συγκεκριμένα, η ΓΑΙΑΟΣΕ αναφέρει ότι στην παρούσα φάση το ΤΑΙΠΕΔ, ως ο φορέας ωρίμανσης, έχει προχωρήσει σε τεχνικό, οικονομικό και νομικό έλεγχο του ακινήτου ενώ

[240] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 12.
[241] Στην εν λόγω επένδυση αναφέρθηκε και η ΡΑΣ.
[242] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 13.
[243] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4427/03.7.2024 επιστολή της ΓΑΙΟΣΕ (απάντηση στην ερώτηση 2).
[244] Δυνάμει του άρθρου 18 του Ν. 3534/2007.
[245] Ειδικότερα, η ΓΑΙΑΟΣΕ αναφέρει ότι η Θεσσαλονίκη είναι η πρώτη μεγάλη Ελληνική πόλη με την οποία συνδέεται το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών TEN-T, το οποίο ενσωματώνει τη δημιουργία ενός δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών, δρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών, θαλάσσιων ναυτιλιακών διαδρομών, λιμένων, αεροδρομίων και σιδηροδρομικών τερματικών.

βρίσκονται σε εξέλιξη η κυκλοφοριακή μελέτη, η μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης [δεδομένου ότι σήμερα το ακίνητο διαθέτει υποτυπώδη σιδηροδρομική σύνδεση για την οποία προβλέπεται η ανακατασκευή της ώστε αυτό να συνδεθεί με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και κατά συνέπεια με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans – European Transport Network, TEN-T)] και οι προκαταρκτικές μελέτες για την ανάπτυξη Επιχειρηματικού Πάρκου Μεμονωμένης Μεγάλης Μονάδας [246].

181. Επιπλέον, η ΓΑΙΟΣΕ αναφέρει ότι η ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του Θριασίου Ι και ΙΙ (στην περιοχή της Αττικής) θα δημιουργήσουν ένα συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό ισχυρό δίπολο εισροής εμπορευμάτων, δεδομένης και της διαφορετικής γεωγραφικής προέλευσης των εμπορευμάτων που προορίζονται για κάθε εμπορευματικό κέντρο από το εξωτερικό. Η ολοκλήρωση των δύο ανωτέρω Εμπορευματικών Κέντρων αναμένεται να συμβάλει καθοριστικά στη μείωση του κόστους μεταφοράς προϊόντων και θα οδηγήσει στη μετάβαση των εμπορευματικών ροών από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, με ωφέλεια του περιβάλλοντος, της οικονομίας και της ασφάλειας των μεταφορών. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το έργο βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, με υποτυπώδη σιδηροδρομική σύνδεση και δεν δύναται στο προσεχές μέλλον να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση επί του Θριασίου ΙΙ.

ii) Hull Logistics Park

182. Αναφορικά με το Hull Logistics Park στον Ασπρόπυργο (292,3 στρ.), ο ΟΣΕ [247] ανέφερε ότι επί του παρόντος δεν υπάρχει σχετικό αίτημα σύνδεσης με σιδηροδρομικό εθνικό δίκτυο ή/και αντίστοιχος προγραμματισμός. Σύμφωνα με [[…][248] […]] πρόκειται για μια *«πρότυπη εγκατάσταση εμπορευματικού κέντρου και εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα»*, που βρίσκεται στο 17ο χλμ. της ΕΟ Αθηνών Κορίνθου, στον Δήμο Ασπροπύργου και απέχει 13 χλμ. από τον εμπορικό τερματικό του Λιμένος Πειραιώς[249]. Η […] σημείωσε ότι από την επιχειρηματική της εμπειρία, η ύπαρξη του υφιστάμενου εμπορευματικού σταθμού της Piraeus Container Terminal S.A. (ήτοι της ΣΕΠ) θα λειτουργήσει παράλληλα με το νέο σχήμα (Θριάσιο ΙΙ), αλλά δεν δύναται να διαβλέψει τον βαθμό και το είδος της «ανταγωνιστικής πίεσης» που θα ασκηθεί εκατέρωθεν.

iii) Συμπέρασμα

183. Δεδομένης της πρώιμης φάσης των επενδύσεων και της υποτυπώδους ή/και έλλειψης σύνδεσης των δύο ως άνω εμπορευματικών κέντρων με σιδηροδρομική υποδομή, συνάγεται ότι στο προσεχές μέλλον δεν υφίστανται ανταγωνιστικές πιέσεις στο Θριάσιο ΙΙ από τα δύο αυτά εμπορευματικά κέντρα.

---

[246] Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 4982/2022.
[247] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5373/2.8.2024 επιστολή του ΟΣΕ (απάντηση στην ερώτηση 7).
[248] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4523/5.7.2024 επιστολή.
[249] Η περιοχή όπου ανεγείρεται το Hull Logistics Park διαχωρίζεται από την Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου σε δύο τμήματα, στη ΒΑ πλευρά της ορίζεται από τη σιδηροδρομική γραμμή Θριασίου - Νέου Ικονίου, στη ΝΑ από τις ιδιοκτησίες Πετρογκάζ, POLYECO και Ελληνικών Πετρελαίων (ΕΛΠΕ, Διυλιστήρια Ασπρόπυργου) και στη ΒΔ από την κατοικήσιμη περιοχή του Κάτω Ασπροπύργου, στη ΝΔ πλευρά της (στα νότια της ΕΟ) ορίζεται από την Τσιμεντοβιομηχανία Χάλυψ, ενώ και στο ΒΔ όριο της έκτασης υπάρχει η σιδηροδρομική γραμμή Θριασίου - Νέου Ικονίου.

Εμπόδια εισόδου

184. Κατά την άποψη των φορέων και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις υπό εξέταση αγορές, υφίστανται υψηλά εμπόδια εισόδου στην αγορά παροχής τερματικών υπηρεσιών (διτροπικού σταθμού εμπορευμάτων). Ειδικότερα κατά την εκτίμηση […],[250] λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες ανταγωνισμού στις αγορές παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, καθώς επίσης και τα μοναδικά χαρακτηριστικού του Θριασίου ΙΙ, υφίστανται ιδιαίτερα υψηλά εμπόδια εισόδου ή/και επέκτασης σε όλες τις ως άνω αγορές. Ειδικά δε όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων, εκτιμάται ότι είναι αδύνατο από άποψη των απαιτούμενων επενδύσεων, κόστους και εξεύρεσης αντίστοιχου χώρου με τα μοναδικά χαρακτηριστικά του Θριασίου ΙΙ, να κατασκευαστεί ένας ανταγωνιστικός τερματικός σταθμός.

185. Σύμφωνα με […][251], η ύπαρξη και η ανάπτυξη αντίστοιχης σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα ακίνητο και η σύνδεσή του με το ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί το βασικότερο εμπόδιο εισόδου και επέκτασης στην αγορά παροχής τερματικών υπηρεσιών (διτροπικού σταθμού εμπορευμάτων). Επιπλέον, η πρόσβαση σε μια υποδομή με τα ιδιαίτερα (και μοναδικά) χαρακτηριστικά του Θριασίου ΙΙ είναι αναγκαία τόσο για το Θριάσιο Ι όσο και για τις επιχειρήσεις του κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών και διαμεταφοράς εμπορευμάτων. Ειδικά δε η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί ένα χαρακτηριστικό που συνδέεται απόλυτα με την εκάστοτε εγκατάσταση και είτε υφίσταται, είτε όχι. Ενόψει των ανωτέρω, είναι κρίσιμο για το σύνολο των ως άνω επιχειρήσεων, οι οποίες είτε λειτουργούν ήδη είτε αναμένεται να αναπτύξουν αντίστοιχες δραστηριότητες, να διασφαλίζεται η ισότιμη πρόσβασή τους στο Θριάσιο ΙΙ.

186. Κατά […][252] και σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία η απόκτηση πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή και εύρεση κατάλληλου εξοπλισμού αποτελούν τα μεγαλύτερα εμπόδια εισόδου, ενώ η αποτελεσματικότητα των πολυτροπικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων συσχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την απόδοση και τα χαρακτηριστικά των τερματικών[253] [254]. Κατά […] το Θριάσιο ΙΙ συνιστά μία «πολυτροπική υποδομή». Τα κύρια εμπόδια εισόδου που σχετίζονται με τους τερματικούς σταθμούς πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών είναι[255]: η ευελιξία υπηρεσιών, η αξιοπιστία των υπηρεσιών, η ανεπαρκής χωρητικότητα τερματικού σταθμού, η έλλειψη τεχνολογιών μεταφόρτωσης, η έλλειψη προηγμένων συστημάτων πληροφορικής, ο κίνδυνος απώλειας και ζημίας χρήσης του ενδιάμεσου τερματικού και τα υψηλά τέλη τερματικού.

---

[250] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 12.
[251] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4120/20.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 12.
[252] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4163/21.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 14.
[253] Islam, D. M. Z., Ricci, S., & Nelldal, B. L. (2016). How to make modal shift from road to rail possible in the European transport market, as aspired to in the EU Transport White Paper 2011. European Transport Research Review, 8, 1 -14. https://doi.Org/10.1007/S12544-016-0204-X/FIGURES/9.
[254] Woodburn, A. (2008). Intermodal Rail Freight in Britain: A terminal problem? Planning Practice & Research, 23, 441- 460. https://doi.ora/t0.1080/0269745080242370e.
[255] Karam, A., Jensen, A.J.K. & Hussein, M. Analysis of the barriers to multimodal freight transport and their mitigation strategies. Eur. Transp. Res. Rev. 15, 43(2023). https://doi.org/10.1186/s12544-023-00614-0

187. Σύμφωνα με […][256], από τα σημαντικότερα εμπόδια εισόδου στις προαναφερθείσες γεωγραφικές αγορές είναι α) η έλλειψη υποδομών αλλά και η τεχνική ασυμβατότητα του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών στις Βαλκανικές χώρες, β) η έλλειψη σύγχρονων τεχνολογιών στους τερματικούς σταθμούς διαμετακόμισης για την αντιμετώπιση της αυξημένης ζήτησης για μεταφορές, γ) η ασυμβατότητα μεταξύ των διαφόρων διαθέσιμων τεχνολογιών και εργαλείων, δ) η έλλειψη τυποποίησης και διαλειτουργικότητας των λειτουργικών συστημάτων στις μεταφορές ώστε να καθίσταται δυνατή η εύκολη διαχείριση και η διακίνηση των εμπορευμάτων ε) η έλλειψη έξυπνων πληροφοριακών συστημάτων που βοηθούν στην συλλογή πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία φορτίων, την καταγραφή των δυνατότητων των μέσων μεταφοράς, τη διαθεσιμότητα των υποδομών, τον εντοπισμό φορτίου και οχημάτων ζ) η έλλειψη ενιαίου Νομοθετικού και Ρυθμιστικού Ευρωπαϊκού πλαισίου για την υποστήριξη των σιδηροδρομικών/διτροπικών μεταφορών και η) η συνεργασία μεταξύ πολλαπλών εμπλεκομένων που επιχειρούν σε κάθε τμήμα της αλυσίδας σιδηροδρομικής/διτροπικής εμπορευματικής μεταφοράς προκειμένου να παράξουν εμπορικά βιώσιμες προτάσεις διτροπικής μεταφοράς.

188. Σύμφωνα με […][257], τα υψηλά εμπόδια εισόδου λειτουργούν ως δικλείδα ασφαλείας όσον αφορά στη βιωσιμότητα της λειτουργίας του τερματικού σταθμού, ωστόσο η έλλειψη εγχώριου ανταγωνισμού αποτελεί παράγοντα ανησυχίας για την ύπαρξη μίας ορθής σχέσης κόστους – οφέλους. Σύμφωνα με […][258], επίσης, τα εμπόδια εισόδου είναι υψηλά, καθώς οι σχετικές υποδομές απαιτούν σημαντικά οικονομικά κεφάλαια και ταυτόχρονα απαιτείται υψηλή τεχνογνωσία των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ομοίως και […][259] ως εμπόδια εισόδου αναφέρει τα τεράστια κεφάλαια που απαιτούνται για την κατασκευή, οργάνωση, στελέχωση κ.λπ. τέτοιων σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και την εξασφάλιση συνεχών και σημαντικών ροών εμπορευματοκιβωτίων.

VI.3.2 Αγορά παροχής σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων

189. Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μήκος 2.345 χιλιομέτρων και είναι χωρισμένο γεωγραφικά στους εξής κλάδους: (i) Κύριος άξονας ΠΑΘΕΠ & διακλαδώσεις, (ii) Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, (iii) Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, (iv) Άξονας Πελοποννήσου & διακλαδώσεις, και (v) Άξονας Προαστιακού[260]. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ[261] τα προβλήματα που προκλήθηκαν στην σιδηροδρομική υποδομή (Covid 19, δυστύχημα των Τεμπών καθώς και τις κακοκαιρίες Elias και Daniel, το 2023) με ορίζοντα αποκατάστασης πλέον των δύο ετών, είχαν σημαντικό αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, συνεπεία των περιορισμών στη χρήση της υποδομής, όπως ενδεικτικά η μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας ή του μεταφερόμενου αξονικού φορτίου, και επηρέασαν και τις εμπορευματικές μεταφορές.

---

[256] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 14.
[257] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3765/7.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 9.
[258] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4170/25.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 9
[259] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4523/5.7.2024, απάντηση στην ερώτηση 11.
[260] Βλ. Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2020 - 2021 της ΡΑΣ: https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/07/ekthesi-pepragmenwn-ras-2020-2021.pdf.
[261] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιτολή, απάντηση στην ερώτηση 6.

190. Η ΗΤ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) αποτελεί πρώην κρατική σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία μέχρι πρότινος δραστηριοποιείτο στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων εντός του εθνικού δικτύου υπό καθεστώς μονοπωλίου. Σήμερα, και μετά το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαθέτουν σχετική άδεια για την εκτέλεση εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ελληνικής επικράτειας είναι οι εξής: ΗΤ (με έτος απόκτησης της άδειας το 2012), η RAIL CARGO (2015), η PEARL (2016) και η GFR (2018) [262]. Σημειώνεται ότι [[…][263] […]][264, 265].

191. Η ΡΑΣ[266] επισημαίνει τη συμμετοχή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στα εμπορευματικά κέντρα της Ελλάδας. Ειδικότερα, σημειώνει ότι στην υπό εξέταση συγκέντρωση, η Κοινή Επιχείρηση θα ελέγχεται από την σιδηροδρομική επιχείρηση ΗΤ που εκτελεί εμπορευματικές μεταφορές σε όλο το δίκτυο, παρέχοντας υπηρεσίες έλξης προς τις άλλες εμπορευματικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται προς το παρόν μόνο στην Β. Ελλάδα[267]. Αντιστοίχως η ΡΑΣ αναφέρει ότι βασικός πελάτης της ΗΤ για τη μεταφορά πλήρων συρμών και μεμονωμένων βαγονιών είναι η PEARL (μέλος του ομίλου COSCO), που αυτή την στιγμή δραστηριοποιείται στον τομέα των διαμεταφορών, ενώ […]. Τέλος, η ΡΑΣ επισημαίνει ότι στην κοινοπραξία του Θριασίου Ι συμμετέχει η GOLDAIR CARGO AE, που ελέγχει την σιδηροδρομική επιχείρηση RAIL CARGO. Ως εκ τούτου η ενεργοποίηση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο σύνολο του δικτύου, κατά την άποψη της ΡΑΣ, […]. [268]

Εμπόδια εισόδου

192. Τα Μέρη[269] αναφέρουν ότι στην ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων υφίστανται σημαντικοί ρυθμιστικοί/νομικοί, τεχνικοί και οικονομικοί φραγμοί εισόδου. Η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων υπόκειται στην υποχρεωτική λήψη άδειας παροχής εμπορευματικού μεταφορικού έργου καθώς και λήψη σχετικών πιστοποιητικών ασφαλείας, τα οποία χορηγούνται από τη ΡΑΣ. Επιπλέον, η είσοδος και επέκταση μιας επιχείρησης στη σχετική αγορά απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, καθώς η επιχείρηση θα πρέπει να εξασφαλίσει συρμούς και μηχανές έλξης με συγκεκριμένες προδιαγραφές ανάλογα με τη σιδηροδρομική υποδομή, αλλά και εξειδικευμένο προσωπικό για την κίνηση αυτών. Ωστόσο, σημειώνεται ότι η μίσθωση και όχι η κτήση του τροχαίου υλικού περιορίζει το κόστος επένδυσης. Επιπρόσθετα, απαιτείται η σύναψη σύμβασης μεταξύ της ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και του Διαχειριστή δικτύου της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω,

---

[262] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιτολή, απάντηση στην ερώτηση 1.
[263] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 3.
[264] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024, απάντηση στην ερώτηση 1 και 3.
[265] Σύμφωνα με έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ 2020-2021, σελ. 14, η εταιρεία ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ τον Μάιο του 2018, έλαβε άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης, ωστόσο και σε εφαρμογή της α.π. 13938/05.10.2020 απόφασης της ΡΑΣ, από 5.10.2020 η άδεια για τη διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση είναι σε αναστολή.
[266] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 6.
[267] Σχετικά η […] αναφέρει ότι *«στην παρούσα φάση το ενδιαφέρον της […] και λόγω της έλλειψης μηχανών έλξης από την Ελληνική αγορά (προίκα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ), βρίσκεται στην Βόρεια Ελλάδα»*. Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4064/18.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 6.
[268] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 6.
[269] Βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 200.

της ΟΣΕ) για να εξασφαλίσει την πρόσβαση στο δίκτυο. Τέλος, κάθε δραστηριοποιούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση καταβάλλει στον ΟΣΕ τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, το ύψος των οποίων καθορίζεται βάσει γενικών αρχών, κανόνων και κριτηρίων (σύμφωνα με τη σχετική δήλωση δικτύου) και με τρόπο αμερόληπτο και ισοδύναμο.

193. Ειδικότερα και αναφορικά με τις μηχανές έλξης που διαθέτουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι οποίες εκμισθώνονται από την ΓΑΙΟΣΕ, σημειώνονται τα ακόλουθα. Η ΗΤ διαθέτει: […][270]. Οι ανωτέρω μηχανές έλξης είναι […]. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα Μέρη, μεσοσταθμικά […][271]. Αναφορικά με τις λοιπές σιδηροδρομικές εταιρείες, […][272].

194. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ[273], εκτός των έργων υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη και αυτών που θα προκηρυχθούν στο αμέσως επόμενο διάστημα, α) η έλλειψη διαθεσιμότητας συντηρημένου τροχαίου υλικού καθώς και β) η μη ανανέωση του υφιστάμενου στόλου με μίσθωση ή αγορά νέου τροχαίου υλικού, εξακολουθεί να αποτελεί ένα εμπόδιο εισόδου στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Εξέλιξη της ζήτησης

195. Ως προς την εξέλιξη της ζήτησης τα προσεχή χρόνια τα Μέρη και οι λοιποί φορείς της αγοράς εκτιμούν ότι αναμένεται αύξηση της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων με την προϋπόθεση της προβλεπόμενης αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, τις προβλέψεις αναφορικά με την περιβαλλοντική νομοθεσία αλλά και τα υπό κατασκευή εμπορευματικά κέντρα.

196. Τα Μέρη[274] αναφέρουν ότι η εξέλιξη της ζήτησης τα επόμενα έτη στις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων θα είναι σταθερή προς ανοδική, ως αποτέλεσμα, κυρίως, της βελτίωσης των σιδηροδρομικών και λιμενικών υποδομών, της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της μείωσης του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων λόγω της εισόδου νέων ανταγωνιστών, της υιοθέτησης πολιτικών προώθησης των πράσινων μεταφορών, αλλά και εξαιτίας της σταθεροποίησης της ελληνικής οικονομίας και της ανάδειξης της χώρας μας ως διαμετακομιστικού κέντρου (hub).

197. Σύμφωνα με τις παραδοχές των Μερών όπως αυτές αποτυπώνονται στο […][275].

198. Κατά την άποψη της ΡΑΣ,[276] και με την προοπτική αναβάθμισης των σιδηροδρομικών υποδομών και ενίσχυσης του Διαχειριστή Υποδομής και την δραστηριοποίηση περισσοτέρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική αγορά (κατά τα ανωτέρω αναφερθέντα) ενδέχεται, πέραν της αύξησης του συνολικού όγκου σιδηροδρομικών μεταφορών, να προκληθούν σημαντικές

---

[270] Σημειώνεται ότι οι μηχανές (locomotives) HELLAS SPRINTER και ADTRANZ είναι κατάλληλες τόσο για την έλξη εμπορικών συρμών όσο και για την έλξη επιβατικών συρμών γιατί μπορούν να υποστηρίξουν ενεργειακά τα διάφορα συστήματα των επιβαταμαξών (κλιματισμό, φωτισμό κ.λπ). Βλ. σχετικά την υπ’ αριθ. πρωτ. 4802/15.7.2024 επιστολή της ΓΑΙΟΣΕ.

[271] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5594/14.8.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 4.

[272] Περαιτέρω μία[…]. Βλ. σχετικά την υπ’ αριθ. πρωτ. 4802/15.7.2024 επιστολή της ΓΑΙΟΣΕ.

[273] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 6.

[274] Βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης παρ. 189.

[275] […]

[276] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή.

μεταβολές στα σημερινά μερίδια αγοράς στην αγορά των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

199. Κατά την άποψη […][277], η εκτίμηση ζήτησης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θα είναι αυξανόμενη καθώς θα αυξάνεται η ανάγκη για μείωση των εκπομπών αερίων δεδομένης της πολιτικής Fit for 55 της ΕΕ[278]. Επιπλέον, οι νέες υποχρεώσεις των εισηγμένων εταιρειών για σύνταξη και κοινοποίηση των δεικτών ESG που περιλαμβάνουν τη δημοσίευση των δεικτών μείωσης εκπομπών θα δημιουργήσουν επιπλέον πίεση για τη χρήση φιλικότερων μέσων μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος. Σύμφωνα με […][279] αναμένεται τα επόμενα χρόνια αύξηση της ζήτησης για εμπορευματική μεταφορά από/προς τις αγορές των Βαλκανίων. Η δημιουργία του Θριάσιου ΙΙ αποτελεί το πρώτο ολοκληρωμένο, υπερσύγχρονο εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα μας, το οποίο μαζί με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στη Βόρεια Ελλάδα θα είναι ένα ισχυρό δίπολο εισροής εμπορευμάτων στη χώρα. Περαιτέρω […] αναφέρει ότι λόγω της κατάστασης των υφιστάμενων σιδηροδρομικών υποδομών στην ελληνική επικράτεια και δεδομένου του περιορισμένου αριθμού διαθέσιμων «παραθύρων κίνησης» εμπορευματικών συρμών είναι απαραίτητη η διαφανής και δίκαιη κατανομή αυτών σε όλους τους σιδηροδρομικούς διαμεταφορείς.

200. […][280] και με την προϋπόθεση ότι θα ληφθούν άμεσα μέτρα για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου, θεωρεί πιθανό ότι η εξέλιξη της ζήτησης και της προσφοράς σε όλες τις υπό εξέταση αγορές θα είναι ανοδική κατά τα προσεχή έτη. Σύμφωνα με […][281], η αγορά της διαμεταφοράς αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω τα επόμενα χρόνια, καθώς παρατηρείται ολοένα και αυξανόμενη τάση στην ανάγκη για διακίνηση των εμπορευμάτων από και προς την Άπω Ανατολή μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Στο πλαίσιο αυτό η διακίνηση μέσω των σιδηροδρομικών υποδομών παρουσιάζει έντονα στοιχεία οικονομικής, αλλά και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.

201. Σύμφωνα με […][282] και με προϋπόθεση την προβλεπόμενη αναβάθμιση του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου σε συνδυασμό με τις αναβαθμίσεις σιδηροδρομικής υποδομής που γίνονται σε γείτονες χώρες (Σερβία, Βουλγαρία, Βόρειος Μακεδονία), η εν γένει σιδηροδρομική αγορά τόσο από πλευράς παροχής μεταφορικών υπηρεσιών όσο και από πλευράς συντήρησης τροχαίου υλικού (δεδομένης της σοβαρής έλλειψης πιστοποιημένων παροχών στα Βαλκάνια) δύναται να έχει σημαντική ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια. Επιπρόσθετα και με γνώμονα (α) τις επερχόμενες ιδιωτικοποιήσεις διαφόρων Ελληνικών λιμένων (π.χ. Αλεξανδρούπολη), (β) την ανάπτυξη σιδηροδρομικά συνδεδεμένων εμπορευματικών κέντρων, (γ) την εκμετάλλευση του υφιστάμενου τροχαίου υλικού (ιδιοκτησίας ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ), (δ) την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών συνοριακών σταθμών (Προμαχώνας) και (ε) την οδηγία της ΕΕ προς όλες τις εταιρείες για μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος (EU Green Deal), η σιδηροδρομική αγορά

[277] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4163/21.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 11.
[278] Βλ. https://ec-europa.eu/cpmrnission/presscprner/detail/en/IP 23 3767.
[279] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3795/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 14 και 15.
[280] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 9.
[281] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 4120/20.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 9.
[282] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 4117/20.6.2024 επιστολή, απάντηση στην ερώτηση 6.

της Ελλάδος αναμένεται να παρουσιάσει μια ταχεία ανάπτυξη με ταυτόχρονη δημιουργία νέων έργων και νέων μεταφορικών ροών. Περαιτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τη σημερινή έλλειψη παροχών σιδηροδρομικών υπηρεσιών ειδικότερα στον τομέα των «freight terminal services», […] θεωρεί ότι η ανάπτυξη του Θριασίου ΙΙ θα είναι προς όφελος τόσο της αγοράς μεταφορών όσο και της περαιτέρω ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελληνική επικράτεια όσο και στα Βαλκάνια, ανεξάρτητα με το τελικό εταιρικό σχήμα το οποίο θα αναλάβει την ανάπτυξη και λειτουργία του Θριασίου ΙΙ.

202. Ο ΟΣΕ[283] εκτιμά ότι η λειτουργία του Θριασίου ΙΙ θα επιτρέψει την περαιτέρω μεγέθυνση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών και ιδιαίτερα των συνδυασμένων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς logistics και του διεθνούς εμπορίου στη χώρα. Περαιτέρω η ΟΣΕ θεωρεί ότι η λειτουργία του Θριασίου ΙΙ αναμένεται να ενισχύσει τις σιδηροδρομικές και οδικές εμπορευματικές μεταφορές καθώς θα αποτελέσει κομβικό σημείο του κεντρικού άξονα μεταφορών της Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Ο ΟΣΕ αναφέρει ότι με βάση τις προβλέψεις των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την εξέλιξη του ΑΕΠ της χώρας, αναμένεται αύξηση διακίνησης εμπορευματικών φορτίων στο Θριάσιο ΙΙ για τα έτη της παραχώρησης.

VI.3.3 Αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

203. Στην ελληνική αγορά ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού δραστηριοποιείται μόνο η ΗΤ. Από το 2020 η τελευταία (κατόπιν συγχώνευσης με απορρόφηση της ΕΣΣΤΥ από την πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) αποτελεί τον Υπεύθυνο Φορέα Συντήρησης Τροχαίου Υλικού και τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα[284]. Από την έρευνα προέκυψε ότι […], παρότι περιλαμβάνει στο αντικείμενο δραστηριότητας της εταιρείας της την επισκευή και συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού και λοιπών μέσων σταθερής τροχιάς[285], δεν παρέχει ακόμα υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού, όπως επισκευές, καθότι δεν διαθέτει τις ανάλογες εγκαταστάσεις και το τεχνικό προσωπικό.

204. Από πλευράς ζήτησης και προσφοράς στην εν λόγω αγορά, εκτιμάται από τη ΡΑΣ ότι για τα προσεχή χρόνια δεν προβλέπεται κάποια σημαντική εξέλιξη. Επιπρόσθετα, και σύμφωνα με την τελευταία[286] η παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την ΗΤ, βρίσκεται υπό αξιολόγηση, καθώς έχουν επισημανθεί προβλήματα στην κυκλοφορία (ακυρώσεις και καθυστερήσεις δρομολογίων) που καταγράφουν ως αιτία το τροχαίο υλικό και καθυστερήσεις στην υλοποίηση συμβάσεων συντήρησης με την εκμισθώτρια τροχαίου υλικού ΓΑΙΑΟΣΕ. Ως λόγοι αναφέρονται από την ίδια την εταιρεία, πέραν του «γερασμένου» τροχαίου υλικού που κυκλοφορεί στην Ελλάδα, δυσκολίες και καθυστερήσεις στην ανεύρεση ανταλλακτικών και πεπερασμένη παραγωγική δυνατότητα.

---

[283] Βλ. την υπ’ αριθ. 3989/17.6.2024 επιστολή, απάντηση στις ερωτήσεις 5β και 5γ.
[284] Βλ. έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ 2020-2021, σελ. 15 και απόφαση ΕΑ υπ’ αριθ. 680/2019.
[285] Εν προκειμένω, η εταιρεία ανέφερε ότι […]. Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5520/29.7.2024, απάντηση στην ερώτηση 1.
[286] Βλ. Γνωστοποίηση, παρ. 200.

Εμπόδια εισόδου

205. Η αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού παρουσιάζει τεχνικά εμπόδια εισόδου τα οποία περιλαμβάνουν την κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων συντήρησης, η οποία απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, ιδιαίτερη τεχνογνωσία, εξειδικευμένο προσωπικό και κατάλληλες κτιριακές υποδομές με επαρκή χωρητικότητα και απαραίτητα σύνδεση με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αναφορικά με την υπο-αγορά παροχής υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης τροχαίου υλικού, αυτή απαιτεί πολύ μικρότερη επένδυση, καθώς δεν απαιτεί ειδικές εγκαταστάσεις και ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, ωστόσο η λειτουργία της θα πρέπει να ακολουθεί αυστηρούς κανόνες και διαδικασίες γιατί οποιαδήποτε χρονική καθυστέρηση μπορεί να δημιουργήσει οικονομικές συνέπειες για τις εμπορευματικές μεταφορές[287].

VI.4 ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

VI.4.1 ΚΑΘΕΤΑ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ Η/ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΕΤΕΡΟΓΕΝΩΝ/ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

206. Οι δύο από τις σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα Μέρη, ήτοι η αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια και η αγορά διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια, θεωρούνται επηρεαζόμενες καθώς το μερίδιο αγοράς των Μερών, σε καθεμία από τις αγορές αυτές, υπερβαίνει το 25%. Συγκεκριμένα, στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια η HT έχει μερίδιο αγοράς [85-95%] κατά το έτος 2023 (και [85-95]% κατά το έτος 2022) και στην αγορά διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια η Κοινή Επιχείρηση εκτιμάται, με βάση τα σημερινά δεδομένα, αφενός ότι θα έχει μερίδιο 100% κατά την έναρξη της λειτουργίας της και αφετέρου ότι θα διατηρήσει το εν λόγω μερίδιο στο προσεχές μέλλον, καθώς δεν εκτιμάται ως πιθανή επικείμενη είσοδος (δυνητικού) ανταγωνιστή της Κοινής Επιχείρησης (κατά τη συντηρητική εκτίμηση της Υπηρεσίας για το προσεχές μέλλον, βλ. σχετικώς Ενότητα VII.3.1).

207. Η σχέση των δύο ως άνω επηρεαζόμενων αγορών, στις οποίες δραστηριοποιούνται τα Μέρη, θεωρείται κατ’ αρχήν κάθετη, αλλά παράλληλα, με βάση την εμπορική πρακτική σε ορισμένες περιπτώσεις, πρόκειται για ετερογενείς δραστηριότητες, υπό την έννοια ότι παρουσιάζουν στοιχεία συμπληρωματικότητας. Οι κάθετες συγκεντρώσεις αφορούν εταιρείες που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού (προηγούμενης και επόμενης οικονομικής βαθμίδας)[288]. Οι συγκεντρώσεις εταιρειών ετερογενών δραστηριοτήτων είναι συγχωνεύσεις μεταξύ επιχειρήσεων των οποίων η σχέση δεν είναι ούτε οριζόντια (ανταγωνιστές στην ίδια σχετική αγορά) ούτε κάθετη (προμηθευτές ή πελάτες)[289]. Συχνά, η διάκριση μεταξύ συγκεντρώσεων εταιρειών ετερογενών δραστηριοτήτων και κάθετων συγκεντρώσεων είναι δυσχερής. Για παράδειγμα, από ορισμένες εταιρείες μπορεί να παρέχονται προϊόντα με τους συντελεστές παραγωγής ήδη ενσωματωμένους (κάθετη σχέση), ενώ άλλοι παραγωγοί να αφήνουν

[287] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή.
[288] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 4.
[289] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 5.

τους πελάτες να επιλέξουν και να συνδυάσουν οι ίδιοι τους συντελεστές παραγωγής (σχέση ετερογενών προϊόντων)[290]. Στην πράξη, σε τέτοιες περιπτώσεις και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δύο τρόποι παροχής των προϊόντων θεωρούνται υποκατάστατοι για τους πελάτες, η ΕΕπ επικεντρώνεται στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των εξεταζόμενων συγκεντρώσεων στις επηρεαζόμενες αγορές, χωρίς να χαρακτηρίζει τη συγκέντρωση (κάθετη ή/και ετερογενών δραστηριοτήτων), και εξετάζει υπό το ίδιο πρίσμα τον αποκλεισμό ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές (ή πελάτες) και τον αποκλεισμό των ανταγωνιστών μέσω συνδεδεμένων/ομαδικών πωλήσεων ή άλλων πρακτικών[291].

208. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τα Μέρη,[292] διακρίνονται δύο επιχειρηματικά μοντέλα μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω του Θριασίου ΙΙ σε συνδυασμό με τη χρήση υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, ήτοι διτροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων που περιλαμβάνει σιδηροδρομική και οδική μεταφορά. Τα δύο αυτά επιχειρηματικά μοντέλα διαφοροποιούνται ανάλογα με το αν η κοινή επιχείρηση, για την παροχή υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στο Θριάσιο ΙΙ, συμβάλλεται απευθείας με μία επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, όπως η μητρική της εταιρεία ΗΤ, ή αν συμβάλλεται με έναν τρίτο, συνήθως διαμεταφορέα εμπορευμάτων (freight forwarder), ο οποίος είναι συγχρόνως και πελάτης επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων (όπως η ΗΤ). Έτσι, τα Μέρη διακρίνουν τα ακόλουθα δύο σενάρια:

Σενάριο Α

209. Ένας τελικός πελάτης (π.χ. ένας εισαγωγέας επίπλων) χρησιμοποιεί την ΗΤ για τη μεταφορά φορτίου μέσω σιδηροδρόμου και για τη διαχείριση της μεταφόρτωσης του φορτίου από φορτηγά σε βαγόνια (ή το αντίστροφο). Στην περίπτωση αυτή, η ΗΤ αναθέτει στον πάροχο υπηρεσιών τερματικού σταθμού στο Θριάσιο ΙΙ (δηλαδή την κοινή επιχείρηση) την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Σε αυτό το σενάριο, η ΗΤ είναι πελάτης της κοινής επιχείρησης, με την κοινή

---

[290] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, υποσημ. 5. Βλ. και απόφαση COMP/M.2130 – Bombardier/ADtranz, από την οποία προκύπτει, σε σχέση με την ανάπτυξη και κατασκευή προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας (όπως λ.χ. μηχανικά στοιχεία σιδηροδρομικών οχημάτων, στοιχεία ηλεκτρικής πρόωσης), ότι, ενώ στο παρελθόν οι πελάτες είχαν άμεση επιρροή στα προς κατασκευή προϊόντα («κατά παραγγελία») και αντίστοιχα οι κατασκευαστές/προμηθευτές συγκροτούσαν κοινοπραξίες με άλλους κατασκευαστές για να προσφέρουν πλήρη προϊόντα (επομένως οι σχετικές δραστηριότητες ήταν εν μέρει συμπληρωματικές προς τον τελικό πελάτη), η τάση είναι να προσφέρουν οι προμηθευτές ομάδες επώνυμων (ενιαίων) προϊόντων (πλατφόρμες) και συνεπώς να λειτουργούν περισσότερο ως προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων για την πλατφόρμα (κάθετη σχέση), ενώ παράλληλα υπάρχουν και πελάτες που εξακολουθούν να προτιμούν το μοντέλο των εξατομικευμένων προϊόντων (εκτός πλατφόρμας).

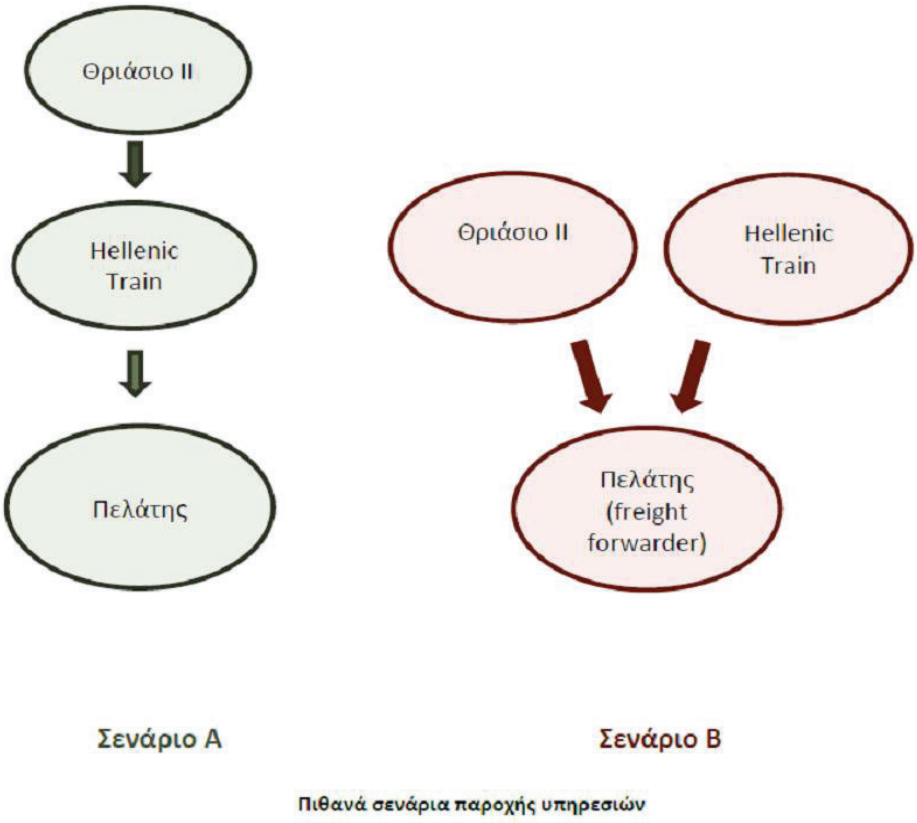
[291] Βλ. απόφαση ΕΕπ M.7724 – ASL / ARIANESPACE, παρ. 180-186, με την οποία οι δορυφόροι και οι υπηρεσίες εκτόξευσης αυτών θεωρήθηκαν συμπληρωματικά προϊόντα/υπηρεσίες, και τα δύο μοντέλα προμήθειάς τους, ήτοι προμήθεια και των δύο μαζί από τον κατασκευαστή του δορυφόρου (“In-Orbit Delivery, IOD”) ή διακριτά προμήθεια του μεν δορυφόρου από τον κατασκευαστή του, των δε υπηρεσιών εκτόξευσης από τον πάροχο τέτοιων υπηρεσιών (“On-Ground Delivery, OGD”), υποκατάστατα από τη σκοπιά του πελάτη. Ενόψει αυτής της υποκαταστασιμότητας των δύο τρόπων προμήθειας των δορυφόρων και των υπηρεσιών εκτόξευσης, η ΕΕπ έκρινε ότι θα εξετάσει υπό το ίδιο πρίσμα τα αποτελέσματα αποκλεισμού των ανταγωνιστών των μερών στην αγορά κατασκευής δορυφόρων τόσο από την πρόσβαση στις υπηρεσίες εκτόξευσης ως εισροή (στο μοντέλο IOD), όσο και μέσω της προσφοράς καλύτερων όρων εκτόξευσης στους πελάτες που προμηθεύονται τον δορυφόρο και τις υπηρεσίες εκτόξευσης ως πακέτο από τα μέρη (στο μοντέλο OGD).

[292] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2159/10.04.2024 Γνωστοποίηση, παρ.149-150.

επιχείρηση να τιμολογεί την ΗΤ για την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού και την ΗΤ να τιμολογεί τον (τελικό) πελάτη της για την παροχή και των δύο υπηρεσιών (σιδηροδρομική μεταφορά και υπηρεσίες τερματικού σταθμού).

Σενάριο Β

210. Ένας πελάτης, συνήθως ένας διαμεταφορέας (freight forwarder), που επιθυμεί να μεταφέρει φορτίο από το σημείο Α στο σημείο Β, συνάπτει χωριστές συμβατικές σχέσεις με όλους τους παρόχους υπηρεσιών, για όλες τις επιμέρους υπηρεσίες που πρέπει να παρασχεθούν διαδοχικά προκειμένου το φορτίο να φτάσει στον τελικό του προορισμό. Έτσι, ο διαμεταφορέας, ο οποίος λειτουργεί ως διαχειριστής της αποστολής του φορτίου και έχει τη συνολική εικόνα της πολυτροπικής μεταφοράς που απαιτείται, συνεργάζεται με την ΗΤ για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και χωριστά με την κοινή επιχείρηση για την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού και την εκφόρτωση/φόρτωση του φορτίου από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο. Η ΗΤ και η κοινή επιχείρηση τιμολογούν ξεχωριστά και παρέχουν χωριστά τις υπηρεσίες τους στον ίδιο τελικό πελάτη για τις αντίστοιχες υπηρεσίες. Εν προκειμένω, οι δύο υπηρεσίες παρέχονται διαδοχικά και διακριτά στον τελικό πελάτη, συμμετέχοντας στην ευρύτερη αλυσίδα υπηρεσιών προς εκτέλεση της μεταφοράς του εμπορεύματος.



Πιθανά σενάρια παροχής υπηρεσιών

Πηγή: Έντυπο Γνωστοποίησης, σελ. 62

211. Προκειμένου η Υπηρεσία να εκτιμήσει κατά πόσο ένα εκ των δύο σεναρίων Α και Β είναι στην πράξη πιο πιθανό να επικρατήσει ως προς τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, καθώς και αν τα δύο σενάρια είναι υποκατάστατα από τη σκοπιά των πελατών που ολοκληρώνουν μία διτροπική (σιδηροδρομική και οδική) μεταφορά εμπορεύματος, ώστε εν τέλει να αξιολογήσει υπό το ίδιο πρίσμα τα αποτελέσματα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης στις δύο επηρεαζόμενες αγορές (είτε κάθετα υπό το σενάριο Α είτε συσπειρωτικά υπό το σενάριο Β), προέβη σε έρευνα των απόψεων των φορέων της αγοράς.

Οι απόψεις των Μερών

212. Σε σχέση με το Α σενάριο, σημειώνεται ότι τα Μέρη, κατά τη διαδικασία παραπομπής της συγκέντρωσης από την ΕΕπ σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.4 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004, και συγκεκριμένα […][293]. Σύμφωνα με το σενάριο αυτό η σχέση της ΗΤ με την κοινή επιχείρηση φαίνεται να είναι κάθετη, λόγω της δημιουργίας σχέσης πελάτη- προμηθευτή μεταξύ της κοινής επιχείρησης και της ΗΤ.

213. Σχετικά με το Β σενάριο, σημειώνεται ότι, […] [294].

214. Τα Μέρη σημειώνουν, ως ένδειξη του τι μπορεί να αναμένεται στην Ελλάδα από τη στιγμή που ο τερματικός σταθμός θα ξεκινήσει τη λειτουργία του, την εμπειρία και την εμπορική πρακτική στην Ιταλία, όπου ο Όμιλος FSI διαχειρίζεται δεκαπέντε (15) τερματικούς σταθμούς. […][295].

215. […][296].

Οι απόψεις των ανταγωνιστών της ΗΤ και λοιπών πελατών της Κοινής Επιχείρησης

216. Προκειμένου να διερευνηθεί τόσο η ισχύουσα εμπορική πρακτική όσο και η εκτίμηση των φορέων της αγοράς αναφορικά με το σχήμα της εμπορικής συνεργασίας που αναμένεται να επικρατήσει κατά τη λειτουργία της κοινής επιχείρησης (ήτοι ποιο σενάριο εκ των Α ή Β θεωρείται πιο πιθανό στην πράξη), η Υπηρεσία συνέλεξε στοιχεία από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαμεταφορείς (ως πελάτες της κοινής επιχείρησης) ως προς τη συνήθη εμπορική πρακτική που εφαρμόζουν.

217. […][297] σημείωσε ότι η συναλλακτική σχέση με τον πελάτη εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης. Ενδεικτικά, η εταιρεία ανέφερε ότι το είδος του εμπορεύματος μπορεί να επιτρέπει (π.χ. βαγόνια με παλέτες) ή να αποκλείει την παροχή τερματικών υπηρεσιών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή σε άλλες περιπτώσεις να απαιτεί την παροχή τερματικών υπηρεσιών, όπως η φορτοεκφόρτωση, με συγκεκριμένο τρόπο ή μέσα (π.χ. γερανός), τα οποία να μην διαθέτει

---

[293] […]

[294] Ωστόσο, με τις πρώτες δεσμεύσεις, που υπέβαλαν τα Μέρη στις 05.07.2024, περιγράφουν τη ζήτηση στην αγορά παροχής υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς ως προερχόμενη κατά κύριο λόγο από τους παρόχους μεταφορών με πολυτροπικά μέσα (Multimodal Transport Operators – MTO), ήτοι στην Ελλάδα κυρίως από τους διαμεταφορείς. Επομένως τα Μέρη περιγράφουν τη ζήτηση στην αγορά υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων κατά κύριο λόγο […]. Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 4531/5.7.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων (παρ. 1β, 1γ και 1δ).

[295] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5219/29.07.2024 απαντητική επιστολή των Μερών, απάντηση 1.

[296] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5219/29.07.2024 απαντητική επιστολή των Μερών, απάντηση 2.

[297] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5135/25.7.2024 επιστολή της.

η σιδηροδρομική επιχείρηση ή συνδεδεμένη/ συνεργαζόμενη με αυτήν εταιρεία, ή να καθιστά αναγκαία την φορτοεκφόρτωση σε συγκεκριμένο τερματικό σταθμό με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά.

218. Κατά την εκτίμηση […][298], θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και τα δύο σενάρια εμπορικής πρακτικής, ωστόσο η εταιρεία δεν γνωρίζει τυχόν πρακτικές που τείνουν να εφαρμόζονται στο εξωτερικό. Αναφορικά με την από κοινού παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και υπηρεσιών τερματικού σταθμού από […], η τελευταία ανέφερε ότι η εμπορική πρακτική που εφαρμόζεται είναι η έκδοση ενός τιμολογίου προς τον πελάτη της και η απόδοση από την εκδότρια σιδηροδρομική επιχείρηση των αναλογούντων χρηματικών ποσών στις συνεργαζόμενες εταιρείες.

219. […][299] σημείωσε ότι παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων (freight forwarding services) κυρίως από και προς το Λιμένα Πειραιώς, καθώς και προς και από τις βαλκανικές χώρες και την κεντρική Ευρώπη. Ειδικότερα, […] οργανώνει διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων μέσω πλήρων συρμών (block trains), αναθέτοντας τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής έλξης σε εξειδικευμένους παρόχους. […] προσφέρει επίσης παρεμφερείς υπηρεσίες μέσω υπεργολάβων, όπως φόρτωση/εκφόρτωση φορτίων, στοιβασία, δέσιμο - πρόσδεση (lashing), αποθήκευση, εκτελωνισμό κ.λπ., όχι σε σταθερή βάση αλλά ως συμπληρωματικές υπηρεσίες στη βασική δραστηριότητά της. Κατά την άποψη […], οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που παρέχονται εξαρτώνται από τον εκάστοτε πελάτη, τον πάροχο έλξης και εν τέλει από την συνολική συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων. Εν προκειμένω, […] ανέφερε ότι η ίδια διατηρεί ενδεικτικά εμπορικές συμβάσεις και προσφορές για τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων εντός του τερματικού σταθμού με διαχειριστές εμπορευματοκιβωτίων, διαχειριστές τερματικού σταθμού και διαμεταφορείς. Δεδομένων των συνθηκών, […] ανέφερε ότι δεν θα ανέθετε τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στην ΗΤ στην περίπτωση λειτουργίας εταιρείας στο Θριάσιο ΙΙ, ενώ αντιθέτως και εφόσον υπάρξει ανάγκη σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίων από/προς Θριάσιο ΙΙ (μέχρι σήμερα δεν έχει υποβληθεί τέτοιο αίτημα), […] θα ανέθετε τη σιδηροδρομική μεταφορά στην ΗΤ.

220. […][300] ανέφερε ότι η εταιρεία συνάπτει, κατά περίπτωση, από κοινού ή χωριστές συμβάσεις μεταφορικού έργου και υπηρεσιών τερματικού σταθμού, αναλόγως του σταθμού που χρησιμοποιείται για το εκάστοτε μεταφορικό έργο. Ο τελευταίος δύναται να εξυπηρετείται από μια μόνο εταιρεία που μπορεί να παρέχει και τις δύο υπηρεσίες ή από περισσότερες εταιρείες που μπορεί να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες χωριστά. Περαιτέρω και σύμφωνα με […] η συνήθης εμπορική πρακτική για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της ελληνικής επικράτειας ήταν να παρέχονται οι υπηρεσίες τερματικού σταθμού χωριστά από την παροχή μεταφοράς φορτίου, καθότι έως πρόσφατα η μεταφορά φορτίου παρέχονταν αποκλειστικά από τον κρατικό φορέα (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), ο οποίος δεν παρείχε και υπηρεσίες τερματικού σταθμού και συγκεκριμένα υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης. Η ίδια πρακτική ακολουθείται σε κάποιους

[298] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5077/24.7.2024 επιστολή της.
[299] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4960/19.7.2024 επιστολή της.
[300] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5220/29.7.2024 επιστολή της

τερματικούς σταθμούς του εξωτερικού, σύμφωνα με […], ωστόσο η εταιρεία σημείωσε ότι έχει συνεργαστεί και με τερματικούς σταθμούς όπου το σύνολο των υπηρεσιών παρέχονταν από μια μόνο εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων και υπηρεσιών ελιγμών και ανασύνθεσης αμαξοστοιχιών[301]. Όσον αφορά τη συμφωνία συνεργασίας της με την ΗΤ, […] σημείωσε ότι αυτή αποτελεί προϊόν εξατομικευμένης διαπραγμάτευσης τόσο για τις υπηρεσίες μεταφοράς όσο και για τους λοιπούς όρους[302]. Αναφορικά με την μελλοντική λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, η επιλογή για από κοινού ή χωριστή χρήση των υπηρεσιών μεταφορικού έργου και τερματικού σταθμού θα εξαρτηθεί, λαμβανομένων υπόψη και των συμφερόντων […], α) από την παροχή ή όχι και των δύο υπηρεσιών από μια εταιρεία, β) την παράλληλη παροχή των ίδιων υπηρεσιών και από άλλες εταιρείες και γ) από την τιμολογιακή πολιτική και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

221. Τέλος […][303] ανέφερε ότι επί του παρόντος οι συμβάσεις που συνάπτει αφορούν μόνο στη μεταφορά των εμπορευμάτων, ενώ η συνήθης εμπορική πρακτική είναι να παρέχονται διακριτές υπηρεσίες, ανεξάρτητες μεταξύ τους και όχι από κοινού (σιδηροδρομικής μεταφοράς και τερματικών υπηρεσιών). Ως προς το Θριάσιο ΙΙ η εταιρεία σημείωσε ότι οι φορτοεκφορτώσεις δύνανται να γίνονται από τρίτους, αλλά εάν οι τιμές είναι πιο ανταγωνιστικές θα μπορούσε να συναφθεί απευθείας σύμβαση με το Θριάσιο ΙΙ.

Συμπέρασμα - Η άποψη της Υπηρεσίας

222. Ενόψει των ανωτέρω, υπό το Σενάριο Α υφίσταται κατ’ αρχήν κάθετη σχέση μεταξύ της κοινής επιχείρησης, η οποία θα δραστηριοποιείται στην ανάντη αγορά υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια, και της μητρικής της ΗΤ, η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (ήτοι σχέση προμηθευτή – πελάτη). Στο Σενάριο Β, οι δύο υπηρεσίες παρουσιάζουν επαρκή συμπληρωματικότητα καθώς θα παρέχονται διαδοχικά και διακριτά στους διαμεταφορείς από την κοινή επιχείρηση και την ΗΤ, υπό την έννοια ότι οι διαμεταφορείς χρειάζονται και τις δύο υπηρεσίες για να ολοκληρώσουν μία διτροπική μεταφορά εμπορεύματος (σιδηροδρομική και οδική μεταφορά), η οποία εξ ορισμού δεν δύναται να παρασχεθεί αν το φορτίο/εμπόρευμα δεν μεταφορτωθεί από φορτηγά σε βαγόνια (ή το αντίστροφο) ή/και δεν αποτελέσει αντικείμενο διαχείρισης φορτίου.

223. Συνεκτιμώντας τις απόψεις της αγοράς για την ισχύουσα εμπορική πρακτική (στο εξωτερικό αλλά και κατ’ αναλογία από τη λειτουργία του τερματικού σταθμού στον Λιμένα Πειραιά), αλλά και τις εκτιμήσεις των φορέων της αγοράς αναφορικά με το σχήμα της εμπορικής συνεργασίας που αναμένεται να επικρατήσει κατά τη λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, όπως προέκυψαν από την έρευνα

---

[301] Σχετικά […] ανέφερε α) τον τερματικό σταθμό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων Bilk στην Ουγγαρία όπου η συνήθης πρακτική είναι το σύνολο των υπηρεσιών να εξυπηρετείται από έναν πάροχο και β) τον τερματικό σταθμός Contargo στο Mannheim της Γερμανίας όπου κάθε υπηρεσία (έλξη, φορτοεκφόρτωση, ελιγμοί, κτλ.) παρέχεται ξεχωριστά από διαφορετικούς παρόχους.

[302] Ειδικότερα, η εταιρεία σημείωσε ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών (παραδοσιακά από την εποχή ύπαρξης κρατικού φορέα - πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) διέπονται από τη «συμφωνία ΤΕΑ» η οποία και είναι κοινή για όλες τις ενδιαφερόμενες εταιρείες με διαφοροποίηση στους λοιπούς όρους (έκπτωση επί του ετήσιου όγκου μεταφορών, τελικούς προορισμούς, κτλ.). Όσον αφορά τις αντίστοιχες συμφωνίες με εταιρείες τους εξωτερικού, αυτές αποτελούν εξ ολοκλήρου προϊόν εξατομικευμένης διαπραγμάτευσης.

[303] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5261/30.7.2024 επιστολή της.

της Υπηρεσίας, ***πρώτον*** δεν μπορεί να αποκλεισθεί η εφαρμογή στην πράξη κανενός εκ των δύο σεναρίων Α και Β, και ***δεύτερον*** τα δύο σενάρια Α και Β φαίνεται να είναι εναλλάξιμα από τη σκοπιά των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαμεταφορέων ως πελατών της Κοινής Επιχείρησης που ολοκληρώνουν μία διτροπική (σιδηροδρομική και οδική) μεταφορά εμπορεύματος, υπό την έννοια ότι κανένας φορέας της αγοράς δεν υποστήριξε ότι ένα εκ των δύο σεναρίων είναι επικρατέστερο.

224. Επομένως, εξετάζονται υπό το ίδιο πρίσμα τα μη οριζόντια (κάθετα και συσπειρωτικά) αποτελέσματα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό αναφορικά με τις δύο αγορές, κατά την πρακτική της ΕΕπ (ικανότητα, κίνητρο και συνέπειες στον ανταγωνισμό)[304].

VI.4.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

225. Όπως προαναφέρθηκε, η κοινή επιχείρηση πρόκειται να δραστηριοποιηθεί μεταξύ άλλων και στην αγορά ελαφράς συντήρησης (light maintenance) σιδηροδρομικού υλικού, καθώς, όπως προκύπτει από τη Σύμβαση Παραχώρησης, θα παρέχονται υπηρεσίες επισκευής βαγονιών. Ωστόσο, σύμφωνα με τα Μέρη, η εν λόγω δραστηριότητα, θα συνιστά βοηθητική/δευτερεύουσα αλλά και περιορισμένης κλίμακας παρεχόμενη υπηρεσία της Κοινής Επιχείρησης από την οποία εκτιμώνται αντίστοιχα περιορισμένα έσοδα και η οποία δύναται να παρέχεται από την Κοινή Επιχείρηση είτε μέσων ίδιων μέσων, είτε μέσω της ΗΤ. Στην εν λόγω αγορά με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, δραστηριοποιείται επί του παρόντος μόνο η ΗΤ, με μερίδιο αγοράς 100%.

226. Τα Μέρη θεωρούν ότι δεν προκύπτει ζήτημα εξέτασης οριζόντιας επικάλυψης, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες ελαφριάς επισκευής εντός του Θριασίου ΙΙ αναμένεται να αποτελέσουν […] και δεν δύνανται να συγκριθούν με τη δραστηριότητα και τις υπηρεσίες που παρέχει η ΗΤ (μέσω απορρόφησης της ΕΕΣΣΤΥ) στο σύνολο του δικτύου της[305].

227. Επίσης, τα Μέρη[306] αναφέρουν ότι *«οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ της Κοινής* Επιχείρησης *και της HELLENIC TRAIN για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας από την τελευταία θα καταρτιστεί υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τους συνήθεις εμπορικούς όρους (arm's length principle) και τους όρους της ελεύθερης αγοράς»*.

228. Παρότι η αγορά ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού θα μπορούσε δυνητικά να θεωρηθεί οριζοντίως επηρεαζόμενη, δεν αναμένονται επιπτώσεις συνεπεία της υπό κρίση πράξης. Το μερίδιο της ΗΤ είτε θα μειωθεί στην περίπτωση που η κοινή επιχείρηση με ίδια μέσα παρέχει την εν λόγω

[304] Βλ. υποσημείωση 291.
[305] Εν προκειμένω τα Μέρη επισημαίνουν ότι οι υπηρεσίες ελαφράς επισκευής που θα παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ θα εξυπηρετούν και θα καλύπτουν διαφορετικές ανάγκες για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ήτοι έκτακτες βλάβες που μπορούν να επιλυθούν από το συνεργείο που θα λειτουργεί εντός του Θριασίου ΙΙ) από εκείνες που καλύπτονται από έναν πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σε εξειδικευμένα εργοστάσια και μηχανοστάσια (όπως λ.χ. στο μηχανοστάσιο του Ρέντη, το οποίο αποτελεί και το εγγύτερο στο Θριάσιο ΙΙ).
[306] Βλ. Γνωστοποίηση παρ. 108-109, υπ' αριθ. πρωτ. 2686/1.5.2024 (απάντηση στην ερωτ. 11) και υπ’ αριθ. πρωτ. 2963/16.5.2024 απάντηση στην ερωτ. 5.

υπηρεσία ανταγωνιστικά προς την ΗΤ (σενάριο μη πιθανό), είτε θα παραμείνει αμετάβλητο σε περίπτωση που η ΗΤ παρέχει την εν λόγω υπηρεσία για λογαριασμό της Κοινής Επιχείρησης[307].

229. Ενώ δεν αναμένονται δυσμενή αποτελέσματα στον ανταγωνισμό στην αγορά ελαφράς συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού συνεπεία της εξεταζόμενης συγκέντρωσης, η δραστηριότητα της συντήρησης είναι μία εκ των δραστηριοτήτων της ΗΤ εντός ενός συνόλου συνδεόμενων με ορισμένη υποδομή και δίκτυο δραστηριοτήτων («οικοσυστήματος»[308]) και η μονοπωλιακή θέση που η ΗΤ ήδη κατέχει σε αυτή την αγορά συνεκτιμάται κατά την αξιολόγηση της ενίσχυσης της θέσης της ΗΤ συνεπεία της συγκέντρωσης στις λοιπές αγορές του «οικοσυστήματος» που εξετάζονται.

VII ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

VII.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

230. Οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις μπορεί να οδηγήσουν σε αποκλεισμό ανταγωνιστών, δηλαδή να επηρεάσουν την ικανότητα ή/και το κίνητρο των ανταγωνιστών να ανταγωνιστούν και ακολούθως να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στους καταναλωτές. Σε αυτό το πλαίσιο, η αποτροπή εισόδου ή επέκτασης ανταγωνιστών στην αγορά μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό αντιανταγωνιστικό κίνητρο για τη διεξαγωγή μη-οριζόντιων συγχωνεύσεων, ενώ η θεμελίωση του αποκλεισμού ανταγωνιστών μπορεί να γίνει ακόμη και αν οι ανταγωνιστές δεν αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την αγορά, δηλαδή αρκεί οι ανταγωνιστές να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση και, κατά συνέπεια, να οδηγούνται στην άσκηση λιγότερο αποτελεσματικού ανταγωνισμού[309]. Περαιτέρω, σύμφωνα με πρόσφατη νομολογία της ΕΕπ., οι μη οριζόντιες συγχωνεύσεις, όπως ενδεικτικά στον τεχνολογικό τομέα, εγείρουν και ζητήματα επιπτώσεων από ένα «οικοσύστημα» επιμέρους δραστηριοτήτων μίας επιχείρησης, οι οποίες διευρύνονται συνεπεία μίας συγχώνευσης, με αποτέλεσμα να ενισχύουν τη δύναμη της επιχείρησης στις επιμέρους αγορές, θέτοντας τους ανταγωνιστές της σε έτι περαιτέρω μειονεκτική θέση ή/και αυξάνοντας τα εμπόδια εισόδου δυνητικών ανταγωνιστών της σε αυτές[310].

231. Οι μη-οριζόντιες συγκεντρώσεις μπορούν να αποτελέσουν απειλή για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε περιπτώσεις όπου η επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση διαθέτει

---

[307] Για τους ίδιους λόγους δεν αναμένονται κάθετες επιπτώσεις συνεπεία της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης από την παροχή υπηρεσιών ελαφράς συντήρησης ως εισροή για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

[308] Βλ. ενδεικτικά ΕΕπ. M.10615 – BOOKING HOLDINGS / ETRAVELI GROUP, παρ. 193, η οποία αφορά σε τεχνολογικές αγορές και επισημαίνει τις επιπτώσεις μίας συγκέντρωσης σε ένα «οικοσύστημα» τέτοιων αγορών/ δραστηριοτήτων. Αναφορικά με το «οικοσύστημα» των εμπορευματικών μεταφορών, βλ. και παρ. 239 της παρούσας.

[309] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 29.

[310] Βλ. ΕΕπ. M.10615 – BOOKING HOLDINGS /ETRAVELI GROUP, παρ. 193-206. Η ΕΕπ. επισημαίνει ότι η ανάλυση για τις επιπτώσεις από ένα «οικοσύστημα» δραστηριοτήτων δεν αποκλείεται από τις Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, και είναι συμβατή με την ανάλυση περί «αποκλεισμού».

σημαντική ισχύ σε μία τουλάχιστον εκ των σχετικών αγορών[311]. Η αξιολόγηση της ισχύος της νέας οντότητας προηγείται της αξιολόγησης των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό, κατά την αξιολόγηση δε αυτή τα μερίδια αγοράς και τα επίπεδα συγκέντρωσης παρέχουν χρήσιμες ενδείξεις σχετικά με τη δύναμη της επιχείρησης στην αγορά και την ανταγωνιστική σημασία των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων και των ανταγωνιστών τους. Έτσι, αξιολογείται ότι μικρή είναι η πιθανότητα διαπίστωσης ανταγωνιστικών προβλημάτων, εάν το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση σε καθεμία από τις σχετικές αγορές είναι κατώτερο του 30% και ο δείκτης HHI μετά τη συγκέντρωση είναι κατώτερος του 2000[312].

232. Στην προκείμενη περίπτωση, η κοινή επιχείρηση διαθέτει μερίδιο αγοράς 100% στην αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην Ελληνική Επικράτεια, με βάση τα σημερινά δεδομένα και, επομένως, δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα διαπίστωσης ανταγωνιστικών προβλημάτων.

233. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να παρεμποδίζουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό:

α) μέσω της πρόκλησης μη συντονισμένων αποτελεσμάτων που οδηγούν σε αποκλεισμό ανταγωνιστών, εφόσον εξασθενεί η ικανότητα και το κίνητρο πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών μιας από τις συγχωνευόμενες εταιρείες να ανταγωνίζονται είτε συνεπεία αποκλεισμού της πρόσβασής τους σε εισροές ή σε πελάτες (σε περιπτώσεις κάθετων συγκεντρώσεων)[313] είτε συνεπεία δεσμευμένων ή ομαδικών πωλήσεων ή άλλων πρακτικών αποκλεισμού (σε περιπτώσεις συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων)[314] και

β) μέσω της πρόκλησης συντονισμένων αποτελεσμάτων (επηρεασμού δηλαδή της δυνατότητας συντονισμού των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται)[315].

234. Στην παρούσα περίπτωση δεν κρίνεται πιθανή η πρόκληση συντονισμένων αποτελεσμάτων συνεπεία της γνωστοποιήθεισας πράξης. Και τούτο διότι στην μεν αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων, η κοινή επιχείρηση θα κατέχει μονοπωλιακή θέση, στη δε αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων το μερίδιο

---

[311] Βλ. απόφαση ΕΕπ M.1157, υπόθεση Skanska/Scancem, σημεία 69, 78. Στην υπόθεση αυτή, η εξέταση τυχόν κάθετων αποτελεσμάτων της συγκέντρωσης εκκίνησε από το γεγονός ότι η εταιρεία Scancem κατείχε μερίδιο αγοράς στην αγορά παραγωγής τσιμέντου περίπου 80-90%, ενώ η μοναδική ανταγωνίστρια εταιρεία που εισήγαγε τσιμέντο από το εξωτερικό, η Embra, κατείχε μερίδιο αγοράς κάτω του 10% (βλ. ιδίως σημείο 75). Βλ. επίσης απόφαση ΕΕπ M.4314, Johnson/Pfizer, σημεία 122-123. Στην υπόθεση αυτή, το μερίδιο αγοράς, περίπου 50% του προμηθευτή, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι αυτός παρείχε τα σχετικά προϊόντα NRT με μακροχρόνιες συμβάσεις αποκλειστικής προμήθειας, μεταξύ των άλλων, και στον κύριο ανταγωνιστή του στη κάθετη συναφή αγορά, GSK, θεωρήθηκε πηγή δημιουργίας κάθετων προβλημάτων (βλ. και σημείο 125). Βλ. επίσης αποφάσεις ΕΕπ M.5005, GALP/EXXONMOBIL, σημείο 62, στην οποία μερίδιο αγοράς στην αγορά προηγούμενης βαθμίδος ύψους περίπου 90-100% οδηγούσε σε τεκμήριο δημιουργίας αντιανταγωνιστικών κάθετων αποτελεσμάτων (τελικά η συγκεκριμένη συγκέντρωση εγκρίθηκε με δεσμεύσεις), M.4494, EVRAZ/HIGHVELD, σημεία 94, 97, με την οποία μερίδιο αγοράς περίπου 40-50% στην αγορά προηγούμενης βαθμίδος (upstream market) θεωρήθηκε ένδειξη πρόκλησης κάθετων επιπτώσεων από την εν λόγω συγκέντρωση.

[312] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 23-26.

[313] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 29.

[314] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 93.

[315] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 81 – 85 και 119 - 121.

αγοράς της ΗΤ το 2022 ήταν της τάξης του [85-95%] με δύο υπολειπόμενους πραγματικούς ανταγωνιστές. Τα εξεταζόμενα αποτελέσματα αποκλεισμού των ανταγωνιστών της αφορούν κατά βάση δυνητικούς ανταγωνιστές ή τη δυνητική επέκταση των δύο ήδη υπαρχόντων ανταγωνιστών. Δεν αναμένεται, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης, να αυξηθεί ο βαθμός συγκέντρωσης στην εν λόγω αγορά ή ο βαθμός συμμετρίας, ούτε και προκύπτει αύξηση του επιπέδου διαφάνειας, ούτε η κατάργηση μιας επιχείρησης «αποστάτη» από την αγορά, τα οποία θα διευκόλυναν την ΗΤ και τους ανταγωνιστές της να συντονιστούν, έστω και σιωπηρώς. Επομένως, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης εξετάζονται ως πιθανά μόνο μη συντονισμένα αποτελέσματα (κάθετα ή συσπειρωτικά).

235. Ειδικότερα, μη συντονισμένα αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μη οριζόντιες συγκεντρώσεις έχουν ως αποτέλεσμα τον αντιανταγωνιστικό αποκλεισμό από την αγορά υφιστάμενων ή δυνητικών ανταγωνιστών, είτε μέσω αποκλεισμού πρόσβασης αυτών σε εισροές ή σε πελάτες (κάθετα μη συντονισμένα αποτελέσματα), είτε μέσω δεσμευμένων ή ομαδικών πωλήσεων ή άλλων πρακτικών αποκλεισμού εκ μέρους της συγχωνευθείσας οντότητας (συσπειρωτικά μη συντονισμένα αποτελέσματα), με συνέπεια να μειώνεται με τον τρόπο αυτό η ικανότητα και τα κίνητρα των εν λόγω εταιρειών – ανταγωνιστών της να ανταγωνισθούν στην αγορά[316]. Επιπρόσθετα, τέτοια προβλήματα μπορούν να προκύψουν σε κάθετες συγκεντρώσεις και όταν μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης που προκύπτει σαν αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, η νέα οντότητα ενδέχεται να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της στις αγορές προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας[317].

236. Αποκλεισμός πρόσβασης σε εισροές υφίσταται όταν, μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, η νέα επιχείρηση ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που θα παρείχε εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών (raising rivals’ costs) που δραστηριοποιούνται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδος και δυσχεραίνοντας γι’ αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν προ της συγκέντρωσης[318]. Αποκλεισμός πρόσβασης σε πελάτες υφίσταται όταν η νέα επιχείρηση 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, αυξάνοντας το κόστος των ανταγωνιστών στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και δυσκολεύοντάς τους να αποκτήσουν εισροές υπό παρεμφερείς τιμές και όρους με αυτούς που θα ίσχυαν εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση .

---

[316] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημεία 30 και 93.

[317] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 78 (και η νομολογία στην οποία παραπέμπει). Για παράδειγμα, εάν γίνει προμηθευτής ενός ανταγωνιστή που δραστηριοποιείται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, μια εταιρεία ενδέχεται να αποκτήσει κρίσιμες πληροφορίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφαρμόσει λιγότερο επιθετική τιμολογιακή πολιτική στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας εις βάρος των καταναλωτών.

[318] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 31 και παρ. 84. Βλ. και απόφαση ΕΕπ M.469, MSG Media Service, παρ. 84.

237. Η κοινή επιχείρηση εκτιμάται ότι στο προσεχές μέλλον θα εξακολουθεί να κατέχει μονοπωλιακή θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στην Ελληνική επικράτεια, ενόψει των μοναδικών χαρακτηριστικών του Θριασίου ΙΙ και της απουσίας αναμενόμενων ανταγωνιστικών πιέσεων από άλλους τερματικούς σταθμούς, όπως αυτά έχουν αναλυθεί ανωτέρω[319]. Συνεπώς, η εξεταζόμενη συγκέντρωση δεν θέτει ζήτημα αποκλεισμού τυχόν ανταγωνιστών της κοινής επιχείρησης στην αγορά διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων από την πρόσβασή τους σε πελάτες στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

238. Ακολούθως, εξετάζονται τα εξής μη συντονισμένα (μη οριζόντια) αποτελέσματα στον ανταγωνισμό συνεπεία της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης:

(α) ο αποκλεισμός ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά παροχής υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, ο οποίος εκδηλώνεται ως αποκλεισμός (παροχή δυσμενέστερων όρων) από την πρόσβαση στις υπηρεσίες διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων (εισροή),

(β) ο αποκλεισμός ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά παροχής υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, ο οποίος εκδηλώνεται μέσω της προσφοράς καλύτερων όρων τερματικών υπηρεσιών στους κοινούς πελάτες και

(γ) η πρόσβαση της κοινής επιχείρησης σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της μητρικής της ΗΤ στην αγορά υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Υπενθυμίζεται ότι τα υπό (α) και (β) αποτελέσματα αποκλεισμού των ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς θα εξετασθούν υπό το ίδιο πρίσμα αμέσως κατωτέρω στην Ενότητα VII.2, ήτοι θα εξεταστεί με ενιαίο τρόπο η ικανότητα και το κίνητρο αποκλεισμού και οι δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, ανεξαρτήτως του αν ο αποκλεισμός εκδηλώνεται στο πλαίσιο κάθετης σχέσης ή σχέσης ετερογενών / συμπληρωματικών δραστηριοτήτων μεταξύ της κοινής επιχείρησης και της ΗΤ[320].

VII.2 Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙ ΤΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΗΤ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ

239. Η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση εκτιμάται ότι θα ενισχύσει τη δεσπόζουσα θέση της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Παρά την απελευθέρωση της αγοράς το 2018[321], η ΗΤ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) διατηρεί διαχρονικά μονοπωλιακή ισχύ ως πρώην κρατικό μονοπώλιο (incumbent). Ταυτόχρονα, η ΗΤ έχει μονοπωλιακή θέση στη γειτονική αγορά της παροχής υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού μετά την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ το 2018. Με την απόκτηση ελέγχου στο Θριάσιο ΙΙ, η ΗΤ αποκτά έλεγχο στη μοναδική υποδομή παροχής υπηρεσιών διτροπικών τερματικών σταθμών εθνικής εμβέλειας. Λόγω της διασύνδεσής του με συμπληρωματικά δίκτυα μεταφορών (σιδηροδρομικό, οδικό δίκτυο και τον λιμένα του Πειραιά),

[319] Βλ. ανωτέρω Ενότητες V και VI.3.1.
[320] Βλ. ανωτέρω Ενότητα VI.4.1.
[321] Βλ. σχετ. Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 135.

το Θριάσιο ΙΙ αναμένεται να λειτουργήσει ως κόμβος/πλατφόρμα (hub) διασύνδεσης δικτύων σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και να συμβάλει στην αύξηση της ζήτησης στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

240. Σημειώνεται ότι οι εμπορευματικές μεταφορές εντάσσονται σε ένα «οικοσύστημα» μεταφορών ως προς το πως διάφορα στοιχεία (τεχνολογίες, υποδομές, logistics και εμπορικά δίκτυα) αλληλοεπιδρούν και εξελίσσονται μαζί για να διαμορφώσουν τις παγκόσμιες αλυσίδες μεταφορών και εφοδιασμού. Το οικοσύστημα των μεταφορών είναι ένα πολύπλοκο δίκτυο αλληλένδετων, εμπλεκομένων υποδομών και διαδικασιών που λειτουργούν συνεργατικά για την ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας κατά την κυκλοφορία των αγαθών. Αυτό το οικοσύστημα επηρεάζεται όλο και περισσότερο από τις τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως μέσω της ενσωμάτωσης των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ). Αυτή η πολυπλοκότητα αναδεικνύει τις ισχυρές οικονομικές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων και των υποστηρικτικών δραστηριοτήτων και τεχνολογιών, υπογραμμίζοντας τη διασυνδεδεμένη φύση του οικοσυστήματος και τη σημασία της συνεργασίας για την ολοκλήρωση και τη βελτιστοποίηση των πολυτροπικών μεταφορών και για τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας[322].

241. Εν προκειμένω, με την ενίσχυση της καθετοποίησής της σε μια ακόμη συνδεόμενη/γειτονική αγορά κομβικής σημασίας στο «οικοσύστημα» μεταφορών, η ΗΤ πολλαπλασιάζει και παγιώνει έτι περαιτέρω την μονοπωλιακή της θέση (market entrenchment) στο εν λόγω οικοσύστημα. Χωρίς τις απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες, η δημιουργούμενη κατάσταση πιθανολογείται ότι θα ενισχύσει τη δυνατότητα και το κίνητρο της ΗΤ να αποκλείει ή να δυσχεραίνει σημαντικά τη δραστηριοποίηση των ανταγωνιστών της στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων (με τους τρόπους που εξηγούνται κατωτέρω), υψώνοντας φραγμούς εισόδου/επέκτασης, περιορίζοντας τη δυνατότητά τους να διεκδικήσουν μέρος της αγοράς και της νέας ζήτησης που αναμένεται να δημιουργηθεί και εν τέλει καθιστώντας κενό γράμμα την απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών[323].

242. Ο αποκλεισμός πρόσβασης σε εισροές μπορεί να λάβει δύο μορφές: (α) η συγχωνευμένη εταιρεία μπορεί να αυξήσει το κόστος του ανταγωνιστή στην κατάντη αγορά αυξάνοντας τις τιμές των

---

[322] Βλ. για την έννοια των οικοσυστημάτων Moore (1993, 2006) και, ενδεικτικά, για τα οικοσυστήματα των μεταφορών Ganapati & Wong (2023), Ivaldi & Seabright (2003), Merkert and Wong (2020), Palkina (2022), Meyer, Horvat, Hitzler & Doll (2018), Elena Palkina. 2022. Transformation of business models of logistics and transportation companies in digital economy, Transportation Research Procedia, Volume 63, 2022, Pages 2130-2137, ISSN 2352-1465, Ganapati, Sharat, and Woan Foong Wong. 2023. How Far Goods Travel: Global Transport and Supply Chains from 1965–2020. Journal of Economic Perspectives, 37 (3): 3–30, Rico Merkert, Yale Z. Wong, 2020. Emerging business models and implications for the transport ecosystem. Research in Transportation Economics. Volume 83, 100911, Moore, J. F. (1993), ‘Predators and prey: a new ecology of competition Harvard Business Review, 71(3), 75–86, Moore, J. F. (2006), ‘Business ecosystems and the view from the firm The Antitrust Bulletin, 51(1), 31–75, Ivaldi, Marc & Seabright, Paul. (2003). The Economics of Passenger Rail Transport: A Survey. IDEI Report # 1, Meyer, Niclas; Horvat, Djerdj; Hitzler, Matthias; Doll, Claus (2018). Business models for freight and logistics services, Working Paper Sustainability and Innovation, No. S08/2018, Fraunhofer-Institut für System- und Innovations forschung ISI, Karlsruhe.

[323] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 49 υποσημ. 8 *«Είναι σημαντικό να μην καθίστανται αναποτελεσματικά τα κανονιστικά μέτρα που στοχεύον στο άνοιγμα της αγοράς μέσω της συγκέντρωσης κάθετα σχετιζόμενων ήδη υπαρχουσών εταιρειών στην αγορά, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη στεγανοποίηση της αγοράς […]».*

παρεχόμενων εισροών της, ενώ αντιθέτως η συνδεδεμένη οντότητα της επιχείρησης στην κατάντη αγορά εξακολουθεί να έχει πρόσβαση στις εισροές με οριακό κόστος, κερδίζοντας έτσι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (μερικός αποκλεισμός από τις εισροές), και (β) η συγχωνευμένη εταιρεία μπορεί να σταματήσει εντελώς να προμηθεύει εισροές τους ανταγωνιστές της κατάντη συνδεδεμένης οντότητάς της (ολικός αποκλεισμός από τις εισροές)[324].

243. Επιπλέον, ο συνδυασμός προϊόντων σε συναφείς αγορές ενδέχεται να παράσχει στη νέα οντότητα την ικανότητα και το κίνητρο να χρησιμοποιήσει την ισχυρή θέση που κατέχει σε μια αγορά σε μια άλλη αγορά μέσω ρητρών συνδεδεμένης ή ομαδικής πώλησης ή άλλων πρακτικών αποκλεισμού («μεταμόχλευση δύναμης σε άλλη αγορά») [325].

244. Από την έρευνα της Υπηρεσίας **προκύπτει ότι αποκλεισμός των ανταγωνιστών της ΗΤ θα μπορούσε να συμβεί με τους εξής τρόπους:**

245. Πρώτον, ως προς τους σιδηροδρομικούς μεταφορείς με τους οποίους η Κοινή Επιχείρηση θα συμβάλλεται απευθείας, αποκλεισμός από την πρόσβαση στις υπηρεσίες του Θριασίου ΙΙ θα μπορούσε να συμβεί με τη μορφή παροχής αυτών των υπηρεσιών με λιγότερο ευνοϊκούς όρους εξυπηρέτησης ή/και υποβαθμίζοντας την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών ή/και καθυστερώντας την εξυπηρέτηση[326]. Το σιδηροδρομικό μεταφορικό εμπορευματικό έργο απαιτεί την ακριβόχρονη εκτέλεση των σχετικών υπηρεσιών από απορρέουν από σχετικές δεσμεύσεις/ φορτωτικές, κ.λπ. έναντι των πελατών. Όσο καθυστερούν οι σχετικές διαδικασίες τόσο αυξάνεται και το κόστος, δεδομένου ότι η χρέωση των βαγονιών (συνήθως) υπολογίζεται ανά ημέρα. Επιπλέον, ανταγωνιστές, που έχουν στη διάθεσή τους περιορισμένο αριθμό μηχανών έλξης, δεν θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις μηχανές αυτές για τη διενέργεια τυχόν άλλων δρομολογίων κατά το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών/ υπηρεσιών μέχρι να επιστρέψουν άδειες με τους μηχανοδηγούς. Ως εκ τούτου, η αποφυγή τυχόν καθυστερήσεων συνδέεται ευθέως με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι των πελατών τους ή/ και την αποτροπή της αύξησης του σχετικού κόστους για την εκτέλεση του ανατιθέμενου μεταφορικού έργου, καθώς και με την διαθεσιμότητα (ή μη) των μηχανών έλξης για μικρότερες εταιρείες σε σύγκριση με την ΗΤ[327].

246. Ειδικότερα, […] αναφέρει ως πιθανούς τρόπους με τους οποίους η Κοινή Επιχείρηση θα μπορούσε να αποκλείσει την εταιρεία, μεταξύ άλλων *«(α) Να καθυστερεί την πρόσβαση ή / και την παροχή των επιμέρους υπηρεσιών προς (την Εταιρεία μας ή/ και) τον πελάτη μας (ενώ, αντίθετα, να μην καθυστερεί την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών σε περίπτωση που το μεταφορικό έργο το έχει*

[324] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 33.

[325] Οι δεσμευμένες και οι ομαδικές πωλήσεις είναι συνηθισμένες πρακτικές που συνήθως δεν έχουν καμία δυσμενή επίπτωση στον ανταγωνισμό και εφαρμόζονται συχνά προκειμένου να καταστεί δυνατή η παροχή καλύτερων προϊόντων ή προσφορών αποδοτικών από άποψη κόστους. Παρ’ όλα αυτά, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι εν λόγω πρακτικές ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της ικανότητας ή του κινήτρου των πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών να ασκήσουν ανταγωνισμό. Το γεγονός αυτό ενδέχεται να μειώσει τις ανταγωνιστικές πιέσεις στη νέα οντότητα, επιτρέποντάς της να αυξήσει τις τιμές της. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 93.

[326] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 33.

[327] Βλ. ενδεικτικά την απάντηση της […] με την υπ΄ αριθ. πρωτ. 7361/11.10.2024 επιστολή κατά την διαβούλευση επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων.

αναλάβει η Hellenic Train), […]ή/ και (δ) να προβαίνει στον γενικό σχεδιασμό διαχείρισης των μετακινήσεων και, μεταξύ άλλων, στον σχεδιασμό κατανομής των συρμών και των ομάδων Βαγονιών κατά τρόπο που να ευνοεί την HELLENIC TRAIN». Περαιτέρω […] αναφέρθηκε στη σημασία των ενδεχόμενων σκόπιμων χρονικών καθυστερήσεων από την κοινή επιχείρηση και τη συνεπαγόμενη αύξηση του κόστους, δεδομένου ότι η χρέωση των βαγονιών (συνήθως) υπολογίζεται ανά ημέρα [328].

247. Επισημαίνεται, όμως, ότι δεν πιθανολογείται η εφαρμογή πρακτικών πλήρους άρνησης παροχής πρόσβασης στις υπηρεσίες διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στο Θριάσιο ΙΙ, ενόψει των υποχρεώσεων για επί της αρχής ισότιμη πρόσβαση που η κοινή επιχείρηση υπέχει ως Φορέας Εκμετάλλευσης υποδομής κατά τα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω υπό το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο [329].

248. Δεύτερον, ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς δύναται να εκδηλωθεί μέσω της προσφοράς ευνοϊκότερων συναλλακτικών όρων (όπως μεγαλύτερων εκπτώσεων ή ταχύτερης εξυπηρέτησης) για τερματικές υπηρεσίες σε πελάτες, ιδίως τους διαμεταφορείς, οι οποίοι προμηθεύονται τη μεταφορική υπηρεσία από την ΗΤ. Ενδεικτικά […] ανέφερε ότι η κοινή επιχείρηση θα μπορούσε να αποκλείσει την εταιρεία, μεταξύ άλλων, μέσω της εξής πρακτικής: *«[…] (β) να επιβάλλει υψηλές χρεώσεις προς (την Εταιρεία μας ή/ και) τον πελάτη μας για την πρόσβαση στον Θριάσιο ΙΙ ή/ και τις παρεχόμενες εντός αυτού υπηρεσίες ή/ και να τιμολογεί τις ίδιες υπηρεσίες ευνοϊκότερα σε περίπτωση που ο πελάτης προβαίνει στην ανάθεση του μεταφορικού έργου στην HELLENIC TRAIN […]».*

249. Κατά την αξιολόγηση της πιθανότητας ενός επιζήμιου για τον ανταγωνισμό σεναρίου αποκλεισμού ανταγωνιστών, είτε μέσω αποκλεισμού τους από την πρόσβαση σε εισροές, είτε μέσω άλλων πρακτικών αποκλεισμού κατά τα ανωτέρω, εξετάζονται (i) η ικανότητα και (ii) το κίνητρο της νέας οντότητας να αποκλείσει την πρόσβαση σε εισροές στους ανταγωνιστές της στην κατάντη αγορά, καθώς και (iii) τυχόν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό λόγω του αποκλεισμού αυτού [330]. Στην πράξη, οι παράγοντες αυτοί εξετάζονται συχνά μαζί, καθώς διαπλέκονται στενά μεταξύ τους [331].

VII.2.1 Ικανότητα αποκλεισμού

250. Η ικανότητα της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση να δημιουργήσει ουσιαστικά εμπόδια πρόσβασης σε εισροές αξιολογείται συνεκτιμώντας, μεταξύ άλλων, την ύπαρξη σημαντικού βαθμού ισχύος της συγχωνευμένης εταιρείας στην ανάντη αγορά και την κομβική σημασία της σχετικής εισροής [332]. Ομοίως και για την ικανότητά της να προβαίνει σε αποκλεισμό στην

[328] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4406/2.7.2024 επιστολή, απάντηση στην ερωτ. 1.
[329] Βλ. ανωτέρω Ενότητα IV.1
[330] Συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης σε σχέση με το κατάλληλο εναλλακτικό σενάριο (counterfactual) προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι επιζήμιες ανταγωνιστικές συνέπειες της συγκέντρωσης είναι πιο πιθανές από τις επωφελείς ανταγωνιστικές συνέπειες. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 20-21.
[331] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 32 και παρ. 94.
[332] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 33-39.

περίπτωση συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων[333], στην οποία, προκειμένου ο αποκλεισμός να αποτελέσει δυνητικό πρόβλημα, πρέπει να υπάρχουν πολλοί κοινοί πελάτες για τα οικεία μεμονωμένα προϊόντα/υπηρεσίες [334] .

Η Κοινή Επιχείρηση θα έχει σημαντική ισχύ στην αγορά

251. Εν προκειμένω, η κοινή επιχείρηση θα κατέχει μονοπωλιακή θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων κατά την έναρξη της λειτουργίας της, ενόψει των μοναδικών χαρακτηριστικών του Θριασίου ΙΙ και κατ’ επέκταση την παρουσία υψηλών εμποδίων εισόδου και την απουσία ανταγωνιστικών πιέσεων από άλλους τερματικούς σταθμούς [335].

252. Ειδικότερα, λόγω των ειδικότερων χαρακτηριστικών του Θριασίου ΙΙ, ήτοι ότι είναι το μοναδικό εμπορευματικό κέντρο στην Ελλάδα που κατέχει τόσο μεγάλες δυνατότητες χωρητικότητας και συνδυάζεται με σύνδεση σε σιδηροδρομική γραμμή, ενώ παράλληλα θα προσφέρει συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφόρτωσης εμπορευμάτων από τις σιδηροδρομικές μεταφορές πανελλήνιας εμβέλειας στις οδικές μεταφορές και θα είναι διασυνδεδεμένο με τον διεθνή λιμένα του Πειραιά και το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας, κρίνεται ότι η κοινή επιχείρηση θα κατέχει μονοπωλιακή θέση στην αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού εμπορευμάτων σε πανελλαδική εμβέλεια κατά την έναρξη της λειτουργίας του [336].

253. Όπως αναφέρεται ανωτέρω στην Ενότητα VI.3.1, δεν υφίστανται ανταγωνιστικές πιέσεις από υφιστάμενα εμπορευματικά κέντρα / κέντρα logistics και δεν αναμένεται να υφίστανται τέτοιες πιέσεις από εμπορευματικά κέντρα υπό ανάπτυξη τουλάχιστον στο προσεχές μέλλον. Περαιτέρω, υφίστανται υψηλά εμπόδια εισόδου, όπως, ενδεικτικά, το ύψος επενδύσεων και κόστους, η εξεύρεση αντίστοιχου χώρου, η ανεπαρκής χωρητικότητα του τερματικού σταθμού, ο εξειδικευμένος εξοπλισμός, η έλλειψη τεχνολογιών μεταφόρτωσης, η έλλειψη προηγμένων συστημάτων πληροφορικής, ενώ η ύπαρξη υποδομής για να επιτευχθεί σύνδεση με το ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί το βασικότερο εμπόδιο εισόδου και επέκτασης στην αγορά υπηρεσιών διτροπικού σταθμού εμπορευμάτων. Τα εμπόδια αυτά καθιστούν δυσχερή την είσοδο δυνητικών ανταγωνιστών μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την έναρξη λειτουργίας της κοινής επιχείρησης, πράγμα που θεμελιώνεται τόσο από τη σχετική απάντηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όσο και από τις απαντήσεις τρίτων μερών [337].

254. Επομένως, στοιχειοθετείται η κατοχή μονοπωλιακής ισχύος στην αγορά υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων (πανελλαδικά) για την κοινή επιχείρηση, η οποία συνεκτιμάται για τη στοιχειοθέτηση της ικανότητας της κοινής επιχείρησης να αποκλείει τους ανταγωνιστές της μητρικής της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων από την πρόσβασή τους στις υπηρεσίες του Θριασίου ΙΙ (σε περίπτωση που συμβάλλεται απευθείας

[333] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 99.
[334] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων παρ. 100. Όσο περισσότεροι πελάτες τείνουν να αγοράζουν και τα δύο προϊόντα (αντί ένα μόνο από τα προϊόντα) τόσο περισσότερο μπορεί να επηρεασθεί η ζήτηση για τα μεμονωμένα προϊόντα μέσω ομαδικής η δεσμευμένης πώλησης.
[335] Βλ. ανωτέρω Ενότητες 70 και VI.3.1.
[336] Βλ. ανωτέρω Ενότητα 70.
[337] Βλ. αναλυτικά Ενότητα VI.3.1.

μαζί τους) ή μέσω άλλων πρακτικών (προκειμένου ο πελάτης να προμηθεύεται τη σιδηροδρομική μεταφορά από την ΗΤ).

Οι υπηρεσίες τερματικού σταθμού του Θριασίου ΙΙ συνιστούν σημαντική εισροή για τους πελάτες της Κοινής Επιχείρησης

255. Μια εισροή λογίζεται ως σημαντική είτε όταν αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους του προϊόντος στην κατάντη αγορά, είτε όταν αποτελεί ένα κρίσιμο στοιχείο της προσφοράς των σχετικών προϊόντων από τους ανταγωνιστές στην κατάντη αγορά, δηλαδή (ως προς τη δεύτερη υποπερίπτωση) η εισροή είναι τόσο κρίσιμη ώστε χωρίς αυτή το κατάντη προϊόν δεν θα μπορούσε να κατασκευαστεί ή να πωληθεί αποτελεσματικά στην αγορά [338]. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι κατάντη ανταγωνιστές πρέπει να δυσκολεύονται να αντικαταστήσουν τον κάθετα ολοκληρωμένο ανάντη προμηθευτή [339].

256. Στην υπό εξέταση περίπτωση κρίνεται ότι η πρόσβαση στις σχετικές υπηρεσίες διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στο Θριάσιο ΙΙ αποτελεί ένα κρίσιμο και αναγκαίο στοιχείο της προσφοράς των σχετικών υπηρεσιών από τους ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς. Η διτροπική μεταφορά εμπορευμάτων εξ ορισμού δεν δύναται να παρασχεθεί αν το φορτίο/εμπόρευμα δεν μεταφορτωθεί από φορτηγά σε βαγόνια (ή το αντίστροφο) ή/και δεν αποτελέσει αντικείμενο διαχείρισης φορτίου (λ.χ. προσωρινή αποθήκευση, εκτελωνισμός και χειρισμός φορτίου, διαλογή κλπ.) εντός κάποιας ειδικής υποδομής που προορίζεται για τον σκοπό αυτό. Ενόψει των ειδικών χαρακτηριστικών που αναμένεται να έχει το κέντρο στο Θριάσιο ΙΙ, τα οποία όπως προαναφέρθηκε το καθιστούν μοναδικό πανελλαδικά, καθώς και του γεγονότος ότι δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική λύση/υποκατάστατο κέντρο που να ασκεί (ή να αναμένεται να ασκήσει σε εύλογο χρονικό διάστημα) ανταγωνιστική πίεση στο Θριάσιο ΙΙ, η εν λόγω μεταφόρτωση ή/και διαχείριση φορτίου θα δύναται να λάβει χώρα αποτελεσματικά για τους ενδιαφερόμενους, μόνο με την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στο Θριάσιο ΙΙ από την κοινή επιχείρηση.

257. Επιπλέον, είναι σαφές ότι η ανάπτυξη των διτροπικών μεταφορών, και δη εκείνων που περιλαμβάνουν σιδηροδρομική μεταφορά, παρουσιάζει έντονα στοιχεία οικονομικής ωφέλειας, αλλά και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Αφενός, συμβάλλει στην επίτευξη σημαντικών οικονομιών κλίμακας με στόχο τη γρηγορότερη διακίνηση των εμπορευμάτων και την παροχή υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών για τους πελάτες σε καλύτερες τιμές, οδηγώντας σε περαιτέρω μείωση του κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αφετέρου, έχει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη (μείωση εκπομπών CO2, ηχορύπανσης, κατανάλωσης ενέργειας που δεν προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κ.λπ.)[340]. Υπό τους όρους αυτούς, η πρόσβαση στις υπηρεσίες διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων στο Θριάσιο ΙΙ, ως εισροή προς τις επιχειρήσεις παροχής σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, είναι κρίσιμη για την παροχή υπηρεσιών διτροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

---

[338] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 34. Επίσης βλ απόφαση ΕΕπ Comp/M.4854 TomTom/Tele Atlas [2008] παρ. 197.
[339] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 35.
[340] Βλ. τις υπ’ αριθ. πρωτ. 4120/20.6.2024, 4163/21.6.2024, 3795/10.6.2024 επιστολές των […], αντίστοιχα.

Πολλοί κοινοί πελάτες για τις μεμονωμένες υπηρεσίες

258. Όπως προαναφέρθηκε, η αξιολόγηση της ικανότητας της νέας οντότητας να προβαίνει σε αποκλεισμό στην περίπτωση συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων προϋποθέτει να υπάρχουν πολλοί κοινοί πελάτες για τα οικεία ετερογενή προϊόντα/υπηρεσίες. Εν προκειμένω, οι περισσότεροι διαμεταφορείς (forwarders), που χρησιμοποιούν ένα διτροπικό (σιδηροδρομικό και οδικό) τερματικό σταθμό για τη μεταφορά του φορτίου τους, πρέπει να προμηθευτούν τόσο υπηρεσίες τερματικού σταθμού στο Θριάσιο ΙΙ, όσο και υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Επομένως, ένα σημαντικό μέρος των διαμεταφορέων θα είναι κοινοί πελάτες της Κοινής Επιχείρησης και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

VII.2.2 Κίνητρο αποκλεισμού

259. Το κίνητρο της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση να δημιουργήσει ουσιαστικά εμπόδια πρόσβασης σε εισροές αξιολογείται συνεκτιμώντας, μεταξύ άλλων, τον βαθμό στον οποίο ένας τέτοιος αποκλεισμός θα είναι επικερδής.[341.] Κατά πόσο δηλαδή η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση δύναται να απορροφήσει τη ζήτηση των αποκλεισθέντων ανταγωνιστών στην κατάντη αγορά. Η δυνατότητα αυτή συναρτάται με τον βαθμό περιορισμού της παραγωγικής ικανότητας της εν λόγω επιχείρησης και την υποκαταστασιμότητα μεταξύ των προϊόντων/υπηρεσιών της νέας οντότητας και αυτών των αποκλεισθέντων ανταγωνιστών της όσο και από διάφορους άλλους παράγοντες, όπως για παράδειγμα η στρατηγική που ακολούθησε στο παρελθόν η εταιρεία στη σχετική αγορά[342]. Ομοίως εξετάζεται το κίνητρο αποκλεισμού στην περίπτωση συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων [343].

Ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών της ΗΤ αναμένεται να είναι επικερδής

260. Το κίνητρο της νέας οντότητας να εφαρμόσει στρατηγικές αποκλεισμού, εξαρτάται από το βαθμό στον οποίο αυτές θα είναι επικερδείς. Στην περίπτωση αποκλεισμού ανταγωνιστών από εισροές, η νέα οντότητα (εν προκειμένω, η κοινή επιχείρηση) σταθμίζει την απώλεια των κερδών στην ανάντη αγορά λόγω της σχέσης μεταξύ του κέρδους που απώλεσε στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας (εν προκειμένω, υπηρεσίες διτροπικών (σιδηροδρομικών/οδικών) τερματικών σταθμών εμπορευμάτων), λόγω μείωσης των πωλήσεων εισροών σε (πραγματικούς ή δυνητικούς) ανταγωνιστές, και του κέρδους που αποκτά, βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, από την αύξηση των πωλήσεων στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας (εν προκειμένω, στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών). Στην περίπτωση συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων, η νέα οντότητα σταθμίζει την πιθανή μείωση κέρδους που συνδέεται με την ομαδική πώληση των

[341] Ουσιαστικά η νέα οντότητα βρίσκεται αντιμέτωπη με μία αντιστάθμιση μεταξύ του κέρδους που θα απωλέσει στην ανάντη αγορά, λόγω μείωσης των πωλήσεων εισροών σε πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές της κατάντη αγοράς, και του κέρδους που αποκτά, βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, από την αύξηση των πωλήσεων στην κατάντη αγορά από τη δυνατότητα ταυτόχρονης αύξησης όγκου πωλήσεων και αύξησης των τιμών της κατάντη συνδεδεμένης επιχείρησης προς τους καταναλωτές. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 40 – 41.
[342] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 40 - 46.
[343] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 105 - 110.

προϊόντων της ή άλλες πρακτικές αποκλεισμού και του πιθανού κέρδους από την επέκταση των μεριδίων αγοράς στην (στις) οικεία(-ες) αγορά(-ές).

261. Εν προκειμένω, ο αποκλεισμός ανταγωνιστών στην αγορά υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς κρίνεται ότι θα είναι επικερδής σε μακροπρόθεσμη βάση. Λόγω της μοναδικότητας του Θριασίου ΙΙ, σε περίπτωση εφαρμογής στρατηγικής αποκλεισμού, οι πελάτες της κοινής επιχείρησης (σιδηροδρομικοί μεταφορείς, διαμεταφορείς ή άλλοι) δεν αναμένεται να μπορούν να στραφούν σε εναλλακτικό πάροχο υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού για την εξυπηρέτησή τους. Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται ότι η κοινή επιχείρηση θα απωλέσει κέρδη.

262. Αντιθέτως, η αύξηση των κερδών της ΗΤ στην αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών από την εφαρμογή στρατηγικής αποκλεισμού είναι σχεδόν βέβαιη λαμβάνοντας υπόψη (α) το εξαιρετικά μεγάλο μερίδιο ([…] σε αξία το έτος 2022, […] το 2023) της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, (β) τη διαφαινόμενη απουσία περιορισμών επέκτασης της δικής της δραστηριότητας έναντι των ανταγωνιστών της. Όπως αναφέρεται ανωτέρω, η ΗΤ διαθέτει το μεγαλύτερο αριθμό μηχανών έλξης, αλλά και μονοπωλιακή θέση στην αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού, γεγονός το οποίο υποδηλώνει ικανότητα άμεσης αύξησης του μεταφορικού έργου στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Επίσης, στην περίπτωση που οι ανταγωνιστές της ΗΤ τιμολογούν την υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς με ενσωματωμένη την υπηρεσία τερματικού σταθμού και λόγω π.χ. καθυστερήσεων ή υποβάθμιση της ποιότητας στην εξυπηρέτησή τους από την κοινή επιχείρηση, είναι πιθανή η προσφορά υψηλότερης τιμής στον πελάτη του ανταγωνιστή λόγω του αυξημένου κόστους που θα αντιμετωπίζουν από την κοινή επιχείρηση. Συνεπώς, εύλογα αναμένεται ότι οι ανταγωνιστές της ΗΤ δεν θα μπορούν να διεκδικήσουν τμήμα της ζήτησης στην αγορά και θα απωλέσουν πελάτες, η δε ΗΤ θα είναι σε θέση να απορροφήσει το σύνολο αυτής της ζήτησης και να αυξήσει τα κέρδη της. Ομοίως, εύλογα αναμένεται το ενδεχόμενο οι κοινοί πελάτες (διαμεταφορείς) που εξυπηρετούνται από την κοινή επιχείρηση για τις υπηρεσίες τερματικού σταθμού να προτιμήσουν/αποδεχθούν να προμηθευτούν τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς από την ΗΤ, εφόσον αυτό συνεπάγεται ευνοϊκότερους όρους, τιμολογιακούς ή ποιότητας, ή χρόνου εξυπηρέτησης από την κοινή επιχείρηση. Και σε αυτή την περίπτωση, η ΗΤ θα είναι σε θέση να απορροφήσει το σύνολο της ζήτησης και να αυξήσει τα κέρδη της.

263. Το κίνητρο εφαρμογής πρακτικών αποκλεισμού ενισχύεται έτι περαιτέρω από την εκτιμώμενη μελλοντική αύξηση της ζήτησης στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις των Μερών και λοιπών φορέων της αγοράς[344]. Συναφώς, εκτιμάται ότι η ζήτηση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ελλάδα θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια, εφόσον παράλληλα αναπτυχθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, συνεπεία όχι μόνον της δημιουργίας της υποδομής του Θριασίου ΙΙ αλλά και εξωγενών παραγόντων, ιδίως ενόψει της πίεσης προς χρήση φιλικότερων περιβαλλοντικά μέσων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος [345].

264. Εξάλλου, με την υπ’ αριθ. 14006/2020 απόφαση της ΡΑΣ[…] πιθανολογήθηκε ότι η μητρική της κοινής επιχείρησης, ΗΤ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), κατά παράβαση των άρθρων 2 Ν. 3959/2011 και

[344] Βλ. Ενότητα VI.3.1, σημείο 195 επομ.
[345] Βλ. απαντήσεις των Μερών, της ΡΑΣ, […] κ.α., όπως εκτίθενται στην Ενότητα VI.3.2.

102 ΣΛΕΕ, προέβη αφενός σε διακριτική και υπερβολική τιμολόγηση στην αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού και αφετέρου σε δεσμευμένες πωλήσεις υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, και συγκεκριμένα της υπηρεσίας μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών (single wagons) από τον Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης (ΣΔΘ) προς εγχώριους τελικούς προορισμούς (δεσμεύουσα υπηρεσία) με την υπηρεσία μεταφοράς πλήρων συρμών (block trains) από το συνοριακό σταθμό Γευγελής μέχρι το ΣΔΘ (δεσμευμένη υπηρεσία)[346]. Οι πρακτικές που εξετάστηκαν από τη ΡΑΣ (και ιδίως εκείνη των δεσμευμένων πωλήσεων) είναι συναφείς με αυτές για τις οποίες εξετάζεται εν προκειμένω το κίνητρο της κοινής επιχείρησης να προβεί σε πρακτικές αποκλεισμού των ανταγωνιστών της ΗΤ και αποτελούν μέρος του ίδιου συνόλου συνδεόμενων δραστηριοτήτων («οικοσυστήματος» σχετικού με την υποδομή και το δίκτυο σιδηροδρομικής μεταφοράς).

VII.2.3 Αντισταθμιστικοί παράγοντες

265. Κατά την αξιολόγηση τόσο της ικανότητας, όσο και του κινήτρου της νέας οντότητας να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΗΤ από την αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, θα πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον υπάρχουν αντισταθμιστικοί παράγοντες που ενδέχεται να μειώσουν ή ακόμη και να καταργήσουν την εν λόγω ικανότητα και τα κίνητρα, συμπεριλαμβανομένου του ενδεχομένου η συμπεριφορά της νέας οντότητας να είναι παράνομη. Η συμπεριφορά ενδέχεται να είναι παράνομη, μεταξύ άλλων, λόγω ειδικών τομεακών κανονισμών σε επίπεδο ΕΕ ή σε εθνικό επίπεδο [347].

266. Ως παράγοντες που μπορεί να αντισταθμίσουν την ικανότητα ή/και το κίνητρο της κοινής επιχείρησης να αποκλείει τους ανταγωνιστές της μητρικής της εταιρείας, ΗΤ, εξετάζονται το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο και τυχόν συναφείς με αυτό υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης, η συμμετοχή της DAMCO στην κοινή επιχείρηση και τέλος ο χρονικός προγραμματισμός της ημερήσιας κίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο που γίνεται από τον ΟΣΕ.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο

267. Κατ’ αρχήν λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου, όπως αυτό έχει αναλυθεί ανωτέρω στην Ενότητα IV, ως αντισταθμιστικού παράγοντα (παράγοντα περιορισμού) της ικανότητας ή/και του κινήτρου αποκλεισμού της Κοινής Επιχείρησης να αποκλείει ανταγωνιστές

---

[346] Η ΡΑΣ αποδέχθηκε τις προτεινόμενες από την ΗΤ δεσμεύσεις προς παύση των ανωτέρω πιθανολογούμενων παραβάσεων, καθιστώντας αυτές τις δεσμεύσεις υποχρεωτικές για την ΗΤ. Οι εν λόγω αγορές (περιλαμβανομένης και της συντήρησης τροχαίου υλικού) σχετίζονται άμεσα με την αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, στην οποία δραστηριοποιείται η μητρική της Κοινής Επιχείρησης εταιρεία, ΗΤ. Η σχετική δέσμευση που ανέλαβε η ΗΤ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) σε σχέση με τις πρακτικές των δεσμευμένων πωλήσεων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων αφορά την υποχρέωση εξυπηρέτησης άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως η καταγγέλλουσα RAIL CARGO, με τη σύναψη συμφωνιών παράδοσης – παραλαβής για τη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών (single wagons) από τον ΣΔΘ προς το Θριάσιο ή άλλους ενδιάμεσους προορισμούς.

[347] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 46 και 110, στις οποίες η σχετική ανάλυση γίνεται στο πλαίσιο αντισταθμιστικών παραγόντων ως προς το κίνητρο αποκλεισμού. Ωστόσο, σε ορισμένες υποθέσεις έχει εξετασθεί αν η ύπαρξη σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου λειτουργεί αποτρεπτικά ως προς την ικανότητα των συμμετεχουσών να αποκλείσουν την πρόσβαση σε εισροές. Βλ. λ.χ. ΕΕπ Case M.8358 – Macquarie/National Grid/Gas Distribution Business of National Grid παρ. 32 επόμ. Σε κάθε περίπτωση, ικανότητα και κίνητρο αποκλεισμού εξετάζονται μαζί στην πράξη, καθώς διαπλέκονται στενά.

της μητρικής της εταιρείας. Ωστόσο, κατά την εκτίμηση της ΕΑ, το ως άνω ρυθμιστικό πλαίσιο δεν αναιρεί πλήρως την ικανότητα και τα κίνητρα των Μερών να αποκλείσουν τους ανταγωνιστές της ΗΤ. Συγκεκριμένα, το υφιστάμενο ρυθμιστικό πλαίσιο ως προς την ισότιμη πρόσβαση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών μεταφοράς εμπορευμάτων και σε υπηρεσίες παρεχόμενες στις εγκαταστάσεις αυτές δεν είναι τόσο λεπτομερές ώστε να εξαλείφεται κάθε δυνατότητα και κίνητρο αποκλεισμού εν τοις πράγμασι[348]. Ενδεικτικά,

(α) Το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν υποχρεώνει την κοινή επιχείρηση, ως Φορέα Εκμετάλλευσης της εγκατάστασης στο Θριάσιο ΙΙ, να προσδιορίζει συγκεκριμένο ποσοστό χωρητικότητας που δεν θα δεσμεύεται από την ΗΤ και συγκεκριμένο ποσοστό χωρητικότητας που θα είναι πάντα διαθέσιμο σε ανταγωνιστές της εντός της εγκατάστασης.

(β) Το ρυθμιστικό πλαίσιο προβλέπει μεν τη διαδικασία συντονισμού (Κανονισμός 2017/2177) ή παρεμφερείς διαδικασίες για την επίλυση συγκρούσεων, ωστόσο δεν εξειδικεύει εκ των προτέρων τον τρόπο με τον οποίο ή τον χρόνο εντός του οποίου η κοινή επιχείρηση θα επιλύει συγκρούσεις αιτημάτων εξυπηρέτησης από την ΗΤ και από ανταγωνιστές της για πρόσβαση στις εγκαταστάσεις στο Θριάσιο ΙΙ, λ.χ. με επέκταση του ωραρίου λειτουργίας της ή με χρησιμοποίηση πρόσθετου προσωπικού [349] [350].

(γ) Η κοινή επιχείρηση μπορεί σε κάθε περίπτωση παρελκυστικά να καθυστερήσει τη διαδικασία συντονισμού, μη παρέχοντας πρόσβαση στις υπηρεσίες τερματικού σταθμού σε ανταγωνιστές της ΗΤ όσο διαρκεί η διαδικασία αυτή, αυξάνοντας συνεπώς το κόστος για αυτούς, ή/και τελικά να καθυστερήσει την πρόσβαση, εξαναγκάζοντας τον ανταγωνιστή να ζητήσει την παρέμβαση της ΡΑΣ, αφού ωστόσο έχει ήδη υποστεί τον αντί-ανταγωνιστικό αποκλεισμό και τα δυσμενή αποτελέσματά του.

---

[348] Βλ. αντίστοιχα τις αποφάσεις της ΕΕπ COMP/M.5655 – SNCF/LCR/EUROSTAR και M.7449 – SNCF MOBILITES / EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED, με τις οποίες η ΕΕπ αποδέχθηκε σχετικές δεσμεύσεις των μερών, ενόψει του ότι το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο δεν ήταν επαρκώς λεπτομερές. Βλ. ενδεικτικά ΕΕπ COMP/M.5655, παρ. 46 "*[…]* ***the regulatory framework appears to be not very detailed****. For instance,* ***whilst Directive 2001/14/EC makes reference to "passenger stations, their buildings and other facilities" and "maintenance and other technical facilities", to which access should be granted on a non-discriminatory basis, it nevertheless specifies neither the precise services covered*** *nor whether access to those services would also encompass access to the "non- Schengen" zones. Furthermore****, in case that not sufficient capacity is available in those service facilities, the current legal framework does not require to make space available for newcomers.*** *The Commission therefore considers that access to these services and facilities is not entirely guaranteed under the current legal framework*" (έμφαση προστίθεται).

[349] Το άρθρο 11 του Κανονισμού ΕΕ 2017/2177 για τα κριτήρια προτεραιότητας είναι γενικό.

[350] Εξάλλου, σύμφωνα με το Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Κανονισμός 2017/2177 εφαρμόζεται μόνο σε ένα υποσύνολο των υπηρεσιών που παρέχει η Κοινή Επιχείρηση εντός του Θριασίου ΙΙ (υπηρεσίες λειτουργίας συνεργείου επισκευής βαγονιών και πλυντηρίου βαγονιών). Ωστόσο, δεν καταλαμβάνονται οι υπηρεσίες οργάνωσης του Θριασίου ΙΙ, όπως ενδεικτικά ο σχεδιασμός κατανομής των συρμών και των ομάδων βαγονιών σε γραμμές φόρτωσης (πρόγραμμα παραμονής στη γραμμή) και στις κυριότερες εγκαταστάσεις (π.χ. γερανογέφυρες), η ανασύνθεση του περιεχομένων των ΜΦ ή και γενικού συμβατικού φορτίου (εκφόρτωση από συρμούς, άνοιγμα εμπορευματοκιβωτίων, εναπόθεση περιεχομένου φορτίων σε ανοιχτούς ή στεγασμένους χώρους, διαλογή φορτιών, ανασύνθεση φορτίων, κ.λπ.).

(δ) Συναφώς, το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο δεν προβλέπει διαδικασία υποχρεωτικής και ταχείας επίλυσης διαφορών σε τέτοιες περιπτώσεις άρνησης παροχής πρόσβασης ή συγκρουόμενων αιτημάτων πρόσβασης[351].

(ε) Το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο δεν φαίνεται να περιέχει πρόβλεψη, ώστε η παροχή της μίας υπηρεσίας (freight terminal services στο Θριάσιο ΙΙ) να μην συνδέεται με κίνητρα (είτε οικονομικά, είτε κατά προτεραιότητα εξυπηρέτησης) για την παροχή της άλλης υπηρεσίας (της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορεύματος) προς πελάτες (λ.χ. διακινητές εμπορευμάτων), οι οποίοι είναι κοινοί πελάτες και της Κοινής Επιχείρησης και της ΗΤ, ως σιδηροδρομικής επιχείρησης[352].

(στ) Ενώ το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο προβλέπει την αρχή της ισότιμης πρόσβασης σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως αυτές της συντήρησης τροχαίου υλικού και οι τερματικοί σταθμοί μεταφοράς εμπορευμάτων (ενδεικτικά Θριάσιο ΙΙ), σύμφωνα με τον ν. 4408/2016 και τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177, εν τούτοις οι διατάξεις περί χρέωσης της εν λόγω πρόσβασης (άρθρο 31 παρ. 7 και 8 του ν. 4408/2016 και άρθρο 31 παρ. 7 και 8 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ) περιορίζονται στη γενική αρχή του κόστους παροχής της υπηρεσίας προσαυξημένου με εύλογο κέρδος, χωρίς περαιτέρω εξειδίκευση των σχετικών παραμέτρων.

268. Η ΗΤ δραστηριοποιείται ως ο μοναδικός πάροχος των *σχετικών* υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αφότου εξαγόρασε την ΕΕΣΣΤΥ [353].

269. Η ΡΑΣ με την υπ’ αριθ. 14006/12.10.2020 απόφασή της αποδέχθηκε τις προτεινόμενες από την ΕΕΣΣΤΥ/ΗΤ δεσμεύσεις ως συμπληρωματικές του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου, οι οποίες αφορούν την τιμολόγηση της πρόσβασης στη συντήρηση τροχαίου υλικού, προς παύση της πιθανολογούμενης παράβασης των άρθρων 2 Ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ και προκειμένου να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση των ανταγωνιστών της ΗΤ σε αυτήν, για τρία έτη (ήτοι από τον 10.2020 έως 10.2023)[354], συμπληρώνοντας ή/και εξειδικεύοντας ως εκ τούτου το σχετικό ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο θα βρισκόταν σε πλήρη ισχύ κατά τη διάρκεια αυτής της τριετίας[355].

---

[351] Το άρθρο 13 παρ. 5 Ν. 4408/2016), προβλέπει δυνητικά προσφυγή στη ΡΑΣ υπό προϋποθέσεις.

[352] Το άρθρο 8 του Κανονισμού ΕΕ 2017/2177 απαγορεύει μόνο στους Φορείς Εκμετάλλευσης να εξαρτούν την πρόσβαση στην εγκατάσταση ή στη σχετική με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπηρεσία από την υποχρεωτική αγορά άλλων υπηρεσιών μη σχετιζόμενων με την υπηρεσία που ζητείται.

[353] Η σχετική σύμβαση αγοραπωλησίας των μετοχών υπεγράφη στις 29.10.2018, η εγκριτική της συγκέντρωσης απόφαση ΕΑ υπ’ αριθ. 680/2019 δημοσιεύθηκε την 27.02.2019 και η εξαγορά ολοκληρώθηκε με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΗΤ στις 31.12.2019.).

[354] Βλ. απόφαση ΡΑΣ υπ’ αριθ. 14006/12.10.2020, παρ. 142.

[355] Παρατίθεται η ακόλουθη σκέψη του ρυθμιστή, σχετικά με τη συμπληρωματικότητα (ως προς το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο) των δεσμεύσεων που ανέλαβε η ΗΤ προς παύση των πιθανολογούμενων παραβάσεων του διατάξεων του ανταγωνισμού: «*Συνολικά, παρά τη σημαντική βαρύτητα των πιθανολογούμενων παραβάσεων, οι οποίες θα μπορούσαν να είναι εξαιρετικά σοβαρές, συνεκτιμάται η ιδιαιτερότητα της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, καθώς και το στάδιο απελευθέρωσης στο οποίο αυτή βρίσκεται, αλλά και τα εμπόδια που πράγματι υφίστανται στο άνοιγμα στον ανταγωνισμό.* ***Υπό τα σημερινά δεδομένα, οι προταθείσες δεσμεύσεις θέτουν, σε άμεσο χρόνο, ένα πρωτοποριακό και ολοκληρωμένο πλαίσιο λειτουργίας των σχετικών αγορών*** *(δηλαδή τόσο της ελληνικής αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών όσο και της ελληνικής αγοράς συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού),* ***το οποίο σήμερα ελλείπει.*** *Το πλαίσιο αυτό διαρθρώνεται αναγκαστικά σε δύο επίπεδα: αφενός, στην ανάντη αγορά της συντήρησης, όπου η αντικειμενική, διαφανής, κοστοστρεφής και – πρωτίστως- μη διακριτική τιμολόγηση στοχεύει στην εξάλειψη εμποδίων για την είσοδο νέων ανταγωνιστών ή την*

270. Όλως επικουρικώς προς τα ανωτέρω[356], σημειώνεται ότι οι ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων έχουν σχέση εξάρτησης από την ΗΤ στην συντήρηση. Η […], η οποία συνεργάζεται με την ΗΤ,[357] […][358], η […] συνεργάζεται με την ΗΤ ως προς τη συντήρηση τροχαίου υλικού, ενώ η […], που έχει άδεια σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων από το 2016 και [[…]][359], εκτελεί το σύνολο του σιδηροδρομικού εμπορευματικού μεταφορικού της έργου στην Ελλάδα μέσω της ΗΤ[360].

271. Τέλος, στον όρο 22.2 της Σύμβασης Παραχώρησης προβλέπεται η δυνατότητα καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από την ΟΣΕ, μεταξύ άλλων, σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υπηρεσίες που θα παρέχονται από τον Παραχωρησιούχο. Ωστόσο, ούτε αυτή η πρόβλεψη εκτιμάται ότι μπορεί να λειτουργήσει αντισταθμιστικά, εξαλείφοντας πλήρως την ικανότητα ή/και το κίνητρο των Μερών να αποκλείσουν έστω και μερικώς την πρόσβαση των ανταγωνιστών της ΗΤ από την πρόσβαση στο Θριάσιο ΙΙ μέσω παρελκυστικών πρακτικών, όπως είναι λ.χ. οι χρονικές καθυστερήσεις εντός της εγκατάστασης. Και τούτο διότι η πρόβλεψη στο Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για τη δυνατότητα καταγγελίας εκ μέρους της ΟΣΕ της Σύμβασης Παραχώρησης συναρτάται με την άπρακτη πάροδο εύλογης προθεσμίας τουλάχιστον δύο μηνών που οφείλει να τάσσει η ΟΣΕ εγγράφως στον Παραχωρησιούχο (όρος 22.3 της Σύμβασης Παραχώρησης). Η Κοινή Επιχείρηση, μέσα σε αυτή τη δίμηνη προθεσμία και συμμορφούμενη με την ειδοποίηση της ΟΣΕ στην εκπνοή της προθεσμίας, εκτιμάται ότι διαθέτει επαρκή χρόνο προκειμένου να δύναται να προβεί σε παρελκυστικές καθυστερήσεις κατά την παροχή πρόσβασης στις υπηρεσίες του Θριασίου ΙΙ στους ανταγωνιστές της ΗΤ, οι οποίες θα έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό σε επαρκή βαθμό, χωρίς ταυτόχρονα να διακινδυνεύει μία πιθανή καταγγελία της Σύμβασης Παραχώρησης εκ μέρους της ΟΣΕ. Προς τούτο σημειώνεται ότι το εμπορευματικό μεταφορικό έργο απαιτεί την ακριβή σε χρόνο εκτέλεση των σχετικών υπηρεσιών δεδομένου του πεπερασμένου αριθμού των μέσων. Συναφώς, όσο καθυστερούν οι σχετικές διαδικασίες τόσο αυξάνεται το κόστος, δεδομένου

επέκταση ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών στην αγορά, αποτρέποντας αποτελεσματικά τον κίνδυνο παραβατικής συμπεριφοράς. Αφετέρου, στη δυναμική ελληνική αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών […]» (έμφαση προστίθεται, απόφαση ΡΑΣ υπ’ αριθ. 14006/12.10.2020, παρ. 142).

[356] Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 46, «*το παράνομο μιας συμπεριφοράς ενδέχεται να δημιουργήσει σημαντικά αντικίνητρα για την υιοθέτησή της από την επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση, μόνον σε ορισμένες περιστάσεις. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα εξετάσει, βάσει συνοπτικής ανάλυσης: i) το ενδεχόμενο να είναι η εν λόγω συμπεριφορά αναμφισβήτητα ή πολύ πιθανώς παράνομη βάσει του κοινοτικού δικαίου, ii) το ενδεχόμενο εντοπισμού της εν λόγω παράνομης συμπεριφοράς και, iii) τις κυρώσεις που είναι δυνατό να επιβληθούν*».

[357] […]

[358] […]

[359] Σύμφωνα με την τελευταία διαθέσιμη ενημέρωση με το με αριθ. πρωτ. 2246/24.01.2024 έγγραφό της με θέμα: «[…] (βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 3656/5.6.2024 επιστολή της ΡΑΣ.

[360] Η […] ανέφερε ότι αναλαμβάνει την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων με τη χρήση πλήρων συρμών (block trains), μέσω ανάθεσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικής έλξης (rail traction services) σε σιδηροδρομικούς παρόχους. Στο πλαίσιο αυτό και για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών κυρίως από το λιμένα του Νέου Ικονίου προς τους συνοριακούς σταθμούς της Ειδομένης / Γευγελής και του Προμαχώνα / Κουλάτα η εταιρεία συνεργάζεται ήδη από το 2017 με τη ΗΤ, η οποία παρέχει στην εταιρεία […]υπηρεσίες σιδηροδρομικής έλξης. Επιπρόσθετα, η εταιρεία […] έχει παραχωρήσει με τη μορφή δανεισμού πέντε (5) οδηγούς μηχανών έλξης στην ΗΤ […].

ότι η χρέωση των βαγονιών συνήθως υπολογίζεται ανά ημέρα. Περαιτέρω, όσο καθυστερούν οι σχετικές διαδικασίες οι μηχανές έλξης δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διενέργεια τυχόν άλλων δρομολογίων[361].

Η συμμετοχή της DAMCO στην Κοινή Επιχείρηση

272. Η συμμετοχή της DAMCO στην κοινή επιχείρηση δεν αρκεί προκειμένου να εξαλείψει την ικανότητα ή και τα κίνητρα της κοινής επιχείρησης για υιοθέτηση πρακτικών αποκλεισμού των ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, η DAMCO δεν έχει κανένα οικονομικό κίνητρο να αντιταχθεί στην πολιτική παροχής υπηρεσιών με χειρότερους όρους μη τιμολογιακής διάστασης (λ.χ. καθυστερήσεις) είτε στους ανταγωνιστές της ΗΤ, είτε σε τρίτους πελάτες (λ.χ. διαμεταφορείς), δεδομένου ότι αυτοί οι όροι δεν συνεπάγονται άμεση απώλεια εσόδων για την κοινή επιχείρηση, αλλά και επειδή δεν υφίσταται για τους πελάτες αυτούς εναλλακτική πηγή προμήθειας των υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων.

273. Περαιτέρω, ως προς ευνοϊκότερους όρους και κίνητρα τιμολογιακής φύσεως εκ μέρους της Κοινής Επιχείρησης, σύμφωνα […] τα οποία δεν εξαλείφουν τη δυνατότητα της κοινής επιχείρησης για υιοθέτηση τιμολογιακών πρακτικών που μπορούν να οδηγήσουν σε διακριτική τιμολόγηση[362].

Χρονικός προγραμματισμός της ημερήσιας κίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο από τον ΟΣΕ

274. Ο χρονικός προγραμματισμός της ημερήσιας κίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο που γίνεται, ως αναφέρεται ανωτέρω[363], από την ΟΣΕ δεν αναιρεί, κατά την εκτίμηση της Υπηρεσίας, την ικανότητα της κοινής επιχείρησης για υιοθέτηση παρελκυστικών πρακτικών (λ.χ. χρονική καθυστέρηση κατά την εξυπηρέτηση) που μπορούν να οδηγήσουν σε αποκλεισμό των ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Και τούτο διότι, όπως αναφέρει η ΟΣΕ, ενώ κατά την άφιξη του συρμού στόχος είναι να εισέλθει ο συρμός το ταχύτερο δυνατόν εντός του συγκροτήματος του Θριασίου ΙΙ, ώστε να απελευθερώσει την κύρια σιδηροδρομική γραμμή[364], αντιθέτως κάτι τέτοιο δεν προκύπτει ότι ισχύει για την έξοδό του. Συγκεκριμένα, τυχόν καθυστέρηση που θα προκύψει ως προς την έξοδο του συρμού από το συγκρότημα του Θριασίου ΙΙ, προκειμένου ο συρμός να χρησιμοποιήσει το σιδηροδρομικό δίκτυο με βάση την εγκεκριμένη για τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση διαδρομή, επιβαρύνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση, την καθυστέρηση δε αυτή δεν μπορεί να αποτρέψει η ΟΣΕ, ενώ η σιδηροδρομική επιχείρηση κάθε φορά, για να εξέλθει, θα απευθύνεται στην ΟΣΕ προκειμένου να αιτηθεί την πρόσβαση στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή σε επόμενο χρονικό παράθυρο.

VII.2.4 Δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό

275. Μια κάθετη συγκέντρωση επιτρέπει στα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη να παρακωλύσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό αυξάνοντας το κόστος των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και ασκώντας έτσι στις τιμές πωλήσεών τους πιέσεις

[361] Βλ. ενδεικτικά και την υπ’ αριθ. πρωτ. 4406/2.7.2024 επιστολή […].
[362] […].
[363] Βλ. παρ. 97-102 .
[364] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5763/29.8.2024 επιστολή της ΟΣΕ.

προς τα πάνω [365]. Αντιστοίχως, στην περίπτωση συγκεντρώσεων ετερογενών δραστηριοτήτων, οι πρακτικές αποκλεισμού ενδέχεται να λειτουργήσουν αποτρεπτικά όσον αφορά την είσοδο στην αγορά δυνητικών ανταγωνιστών [366].

276. Εν προκειμένω, ενδέχεται να αυξηθεί το κόστος των ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Δεδομένου του επιχειρηματικού μοντέλου λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ αναμένεται ότι το ποσοστό της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού που θα είναι ελεύθερο στη spot αγορά και στο οποίο θα έχουν πρόσβαση όλες οι λοιπές εταιρείες (common users) θα είναι πολύ χαμηλότερο έναντι του ποσοστού της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού που θα είναι δεσμευμένο (dedicated) στην ΗΤ. Το υψηλό δε μερίδιο της ΗΤ και κατ’ επέκταση ο μεγάλος όγκος του μεταφορικού της έργου δύναται να της εξασφαλίζει, με βάση τις αιτούμενες χρονοθυρίδες – slotting, όχι μόνο την μεγαλύτερη πρόσβαση, αλλά και την προτεραιότητα στον τερματικό σταθμό του Θριασίου ΙΙ, σε σχέση με τις άλλες εταιρείες. Άρα είναι πιθανόν ο οιοσδήποτε κορεσμός στην εξυπηρέτηση των χρηστών να αφορά τις εταιρείες που εκδηλώνουν στιγμιαία και σποραδική ζήτηση για χρονοθυρίδες – slotting εντός του Θριασίου ΙΙ. Επιπλέον, καθώς η spot αγορά πιθανότατα θα είναι και πιο ακριβή και ασύμφορη και δεν θα εξασφαλίζει συνεχή πρόσβαση σε υπηρεσίες τερματικών σταθμών, πιθανολογείται ότι οι ανταγωνίστριες εταιρείες θα επιθυμούν την υπογραφή συμβάσεων διάρκειας μέχρι ενός έτους με την κοινή επιχείρηση έναντι της μακροχρόνιας συνεργασίας που αναμένεται μεταξύ της ΗΤ και του Θριασίου ΙΙ[367].

277. Οι ανταγωνιστές της ΗΤ θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν καθυστερήσεις, παρελκυστικές πρακτικές, χρονοβόρες διαδικασίες, αποσπασματική ή ελλιπή εξυπηρέτηση ή και εν γένει υποβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που λαμβάνουν από την κοινή επιχείρηση κατά την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού στο Θριάσιο ΙΙ. Το ως άνω ενδεχόμενο αποτέλεσμα θα μπορούσε να οδηγήσει με την σειρά του σε υψηλότερες τιμές που οι ανταγωνιστές της ΗΤ θα πρέπει να χρεώνουν στους πελάτες τους στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και εν γένει στην μη ελκυστικότητά τους στην αγορά. Αυτό, κατ’ επέκταση, θα θέσει τους ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε εξαιρετικά μειονεκτική θέση, δεδομένου ότι, πέραν όλων των άλλων παραγόντων που δύναται να δράσουν αποτρεπτικά, η χρονική διάσταση κατά την παροχή υπηρεσιών εμπορευματικού μεταφορικού έργου είναι ιδιαιτέρως κρίσιμη και τυχόν καθυστέρηση ενέχει κόστος,[368] αλλά και ενόψει της υπερδεσπόζουσας θέσης που ήδη κατέχει στην αγορά αυτή η ΗΤ και της αδυναμίας των ανταγωνιστών της ΗΤ να προχωρήσουν σε κάθετη ολοκλήρωση αντίστοιχη προς αυτή της ΗΤ με

---

[365] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 48.
[366] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 112.
[367] Ειδικότερα, […] στη με αριθ. πρωτ. 5135/25.7.2024 επιστολή της αναφέρει ότι «*οι μακρόχρονες συμβάσεις τόσο με τους τερματικούς σταθμούς του ΟΣΕ όσο και με τους σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς στο εξωτερικό μπορεί να θεωρηθούν οικονομικά πιο συμφέρουσες για μια σιδηροδρομική εταιρεία στον Βαθμό που συνοδεύονται από τη δυνατότητα χορήγησης πίστωσης ή κάποιας έκπτωσης (ενδεχομένως, της τάξεως ποσοστού 2 - 5% αλλά αυτό δεν είναι σημαντικό ποσοστό έκπτωσης), χωρίς να αποκλείεται η παροχή και κάποιου άλλου οφέλους σε περίπτωση προπληρωμής/ προεξόφλησης*». Βλ. επίσης απάντηση της εταιρείας […] με αριθ. πρωτ. 4960/19.7.2024, στην οποία αναφέρει ότι «*Μέχρι σήμερα, σύμφωνα με την επικρατούσα διεθνή πρακτική, πολυετείς συμβάσεις (άνω του ενός έτους) σπάνια καταρτίζονται καθώς δεν είναι συμφέρουσες για κανέναν από τους συμβαλλόμενους*».
[368] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4406/2.7.2024 επιστολή […]. Βλ. και παρ. 269 της παρούσας.

την κοινή επιχείρηση (δεν υφίσταται άλλος τερματικός σταθμός εναλλακτικός του Θριασίου ΙΙ). Λ.χ. σε περίπτωση που οι επιχειρηματικές πρακτικές που κατατείνουν, εκ μέρους της κοινής επιχείρησης, στον de facto αποκλεισμό […], η οποία εξυπηρετεί στην παρούσα φάση [[…]], ο συγκεκριμένος ανταγωνιστής θα τεθεί σε ιδιαίτερα μειονεκτική θέση, καθότι ο ετήσιος κύκλος εργασιών για το 2023 [[…]] αντιπροσωπεύει σημαντικό ποσοστό άνω [[…]] επί του συνολικού κύκλου εργασιών [[…]] για το έτος αυτό[369]. Σε περίπτωση δε που, συνεπεία των ανωτέρω, οι εξαιρετικά μικροί ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την εν λόγω αγορά ή αδυνατούν να επεκταθούν, είναι πιθανόν να επιβληθούν στο μέλλον μονοπωλιακές (ή σχεδόν μονοπωλιακές) τιμές εις βάρος των καταναλωτών στην ίδια αυτή αγορά, ενόψει της ικανότητας της ΗΤ να απορροφήσει την εκτραπείσα ζήτηση και κατ’ επέκταση να αυξηθούν έτι περαιτέρω τα εμπόδια εισόδου νέων (δυνητικών) ανταγωνιστών και τα εμπόδια επέκτασης των ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών της ΗΤ στην εν λόγω αγορά.

278. Περαιτέρω, δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό υφίστανται και όταν, συνεπεία της συγκέντρωσης, το απλό ενδεχόμενο να εφαρμόσει η συγχωνευθείσα επιχείρηση μια στρατηγική αποκλεισμού μετά τη συγκέντρωση ενδέχεται να λειτουργήσει ήδη έντονα αποτρεπτικά για τους δυνητικούς νεοεισερχόμενους στην αγορά παίκτες, αυξάνοντας έτσι τα εμπόδια εισόδου στην επηρεαζόμενη αγορά για τους δυνητικούς ανταγωνιστές[370] . Η ανησυχία της αύξησης των φραγμών εισόδου είναι ιδιαίτερα σημαντική σε κλάδους που σταδιακά έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό (πρώην μονοπώλια) ή αναμένεται να ανοίξουν στο άμεσο μέλλον, καθώς είναι σημαντικό τα κανονιστικά μέτρα που στοχεύουν στο άνοιγμα μίας αγοράς να μην καθίστανται αναποτελεσματικά μέσω της συγκέντρωσης κάθετα σχετιζόμενων ήδη υπαρχουσών εταιρειών στην εν λόγω αγορά, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη στεγανοποίησή της[371].

279. Η αγορά εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι μία αγορά πρώην μονοπωλιακή, στην οποία επί του παρόντος η ΗΤ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) διατηρεί ακόμα πολύ υψηλά μερίδια αγοράς (της τάξης σε αξία του [85-95]% το 2022 και [85-95% το 2023). Στις απόψεις των ανταγωνιστών της ΗΤ σχετικά με τις αναμενόμενες επιπτώσεις της εξεταζόμενης συγκέντρωσης, αναφέρεται ότι η συμπεριφορά της ΗΤ έναντι των ανταγωνιστών της αποτελεί ένδειξη για τους τελευταίους ότι αυτή θα επαναληφθεί και στο μέλλον. Ειδικότερα, […] [372] αναφέρει ότι *«κρίνοντας από την μέχρι σήμερα συμπεριφορά της εν θέματι ΣΕ* (ενν. σιδηροδρομικής επιχείρησης, ήτοι της ΗΤ), *η οποία είναι* ***κάκιστη προς τις άλλες ΣΕ****, καθώς επίσης την κατάντια του ΥΦΣ[373], θα έχουμε ακόμα μία* ***μονοπωλιακή πολιτική*** *της Ιταλικής εταιρείας έναντι των ανταγωνιστών της».* Αντίστοιχα, […][374] σημειώνει ότι υφίσταται καθυστέρηση εξυπηρέτησης στην αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού. Συνεπώς, για τους υπολειπόμενους (μικρούς) ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς αλλά και νέους δυνητικά νεοεισερχόμενους ανταγωνιστές, εύλογα μπορεί να γίνει δεκτό ότι και το απλό ενδεχόμενο η Κοινή Επιχείρηση να εφαρμόσει πρακτικές

[369] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4406/2.7.2024 επιστολή […] (απάντηση στην ερωτ. 1).
[370] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 49.
[371] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 49 καθώς και η σχετική υποσημείωση 50 εκεί.
[372] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 4064/18.06.2024 απάντησή της στην ερώτηση 13 (γ).
[373] Ενν. Υφιστάμενου Φορέα Συντήρησης (Τροχαίου Υλικού).
[374] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 3770/10.06.2024 απάντησή της (στην ερώτηση 9).

αποκλεισμού τους δύναται να λειτουργήσει έντονα αποτρεπτικά ως προς τυχόν διεκδίκηση εκ μέρους τους τμήματος της ζήτησης στην αγορά αυτή, η οποία όπως προαναφέρθηκε εκτιμάται ότι θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια συνεπεία μεταξύ άλλων και της δημιουργίας του Θριασίου ΙΙ [375].

280. Ομοίως, οι ίδιοι παράγοντες αξιολογούνται και στην περίπτωση αποκλεισμού μέσω ευνοϊκότερων συναλλακτικών όρων (όπως καλύτερων εκπτώσεων ή ταχύτερης εξυπηρέτησης) για τερματικές υπηρεσίες σε πελάτες, ιδίως διαμεταφορείς, οι οποίοι προμηθεύονται τη μεταφορική υπηρεσία από την ΗΤ [376]. Εκτιμάται ότι είναι πιθανός ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, διότι οι κοινοί πελάτες μπορεί να προτιμήσουν πακέτο των δύο υπηρεσιών από την κοινή επιχείρηση και την ΗΤ, αντίστοιχα, με καλύτερους όρους, τιμολογιακούς, εκπτώσεων, παροχών ή ποιότητας, έναντι των μεμονωμένων υπηρεσιών που θα προσφέρουν η κοινή επιχείρηση και ο ανταγωνιστής της ΗΤ, αντίστοιχα[377]. Συναφώς […] (διαμεταφορέας)] αναφέρει ότι «*Αναφορικά με την μελλοντική λειτουργία του Θριασίου ΙΙ, η επιλογή μας για από κοινού ή χωριστή χρήση των υπηρεσιών μεταφορικού έργου & τερματικού σταθμού θα εξαρτηθεί α) καταρχάς από την παροχή ή όχι και των 2 υπηρεσιών από μια εταιρεία, β) την παράλληλη παροχή των ίδιων υπηρεσιών και από άλλες εταιρείες και γ) από την τιμολογιακή πολιτική & ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών*»[378]. Επίσης […] ανέφερε ότι μια συνδυαστική προσφορά προς τους πελάτες της ΗΤ επισείει τον κίνδυνο αποκλεισμού της εταιρείας[379]. Η ίδια αναφέρει ότι ενδεχόμενες πρακτικές χορήγησης υψηλών εκπτώσεων θα έθεταν τις μικρές εταιρείες εκτός ανταγωνισμού υπέρ της ΗΤ, δεδομένου, μεταξύ άλλων, ότι εξ αυτού του λόγου η ΗΤ θα βρισκόταν σε πλεονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών της, καθώς στην πράξη τα χρηματικά ποσά που θα αντιστοιχούν στις χορηγούμενες σε αυτήν εκπτώσεις από την Κοινή Επιχείρηση και ενδεχομένως και τα ποσοστά εκπτώσεων αυτά καθ’ εαυτά θα είναι υψηλότερα σε σχέση με τα αντίστοιχα προς τους ανταγωνιστές της λόγω του όγκου του μεταφορικού έργου που εκτελεί[380].

281. Ως εκ τούτου εκτιμάται ότι δεν μπορεί να αποκλεισθεί μία σημαντική μείωση των προοπτικών πωλήσεων των σχετικών μεμονωμένων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην εν λόγω αγορά (σε σχέση με την πώλησή τους ως πακέτο μαζί με τις υπηρεσίες διτροπικού τερματικού σταθμού με καλύτερους όρους, τιμολογιακούς ή ποιότητας). Αντίστοιχα, η εφαρμογή της συγκεκριμένης πρακτικής ενδέχεται να παρεμποδίσει και την είσοδο δυνητικών ανταγωνιστών της ΗΤ (λ.χ. της[…]), στο μέτρο που τέτοιοι ανταγωνιστές είναι αδύνατον να δραστηριοποιηθούν, στο προσεχές μέλλον, ταυτόχρονα ή ακόμα και διαδοχικά και στις δύο αγορές, ώστε να παρέχουν τη δέσμη των συμπληρωματικών προϊόντων, λόγω της ύπαρξης των πολύ υψηλών εμποδίων εισόδου στην αγορά υπηρεσιών διτροπικού τερματικού σταθμού εμπορευμάτων και των μοναδικών χαρακτηριστικών του Θριασίου ΙΙ.

---

[375] Βλ. Ενότητα VI.3.2.

[376] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων παρ. 111 - 112.

[377] Ενδεικτικώς σύμφωνα με το εγχειρίδιο παραδοχών της Κοινής Επιχείρησης «[…]».

[378] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5220/29.07.2024 απάντηση της εταιρείας.

[379] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5135/25.07.2024 απάντηση της εταιρείας.

[380] Ενδεικτικώς στις (πρώτες) δεσμεύσεις που τα μέρη υπέβαλαν αναφέρουν ότι οι πελάτες επωφελούνται από εκπτώσεις ανάλογα με τις ποσότητες που αγοράζονται (θέσεις, ανυψώσεις με τη χρήση γερανού, αριθμός τρένων, κ.λπ.). Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 4531/05.07.2024 έγγραφο των Μερών.

282. Ακόμα και εάν η επάρκεια της χωρητικότητας για τους ανταγωνιστές δεν θα ήταν πρόβλημα, αυτό δεν αρκεί για να εξαλείψει το κίνητρο και την ικανότητα της κοινής επιχείρησης να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της ΗΤ, καθώς υφίστανται και άλλοι τρόποι αποκλεισμού αυτών, λ.χ. παροχή ελλιπών κύριων ή δευτερευουσών εργασιών ή μέσω των καθυστερήσεων χειρισμού των τρένων των ανταγωνιστών (παραμονή στις γραμμές εξυπηρέτησης άνευ εργασιών λόγω προτεραιότητας της ΗΤ) ή καθυστερήσεις στα αιτήματα πρόσβασης και γενικότερη υποβάθμιση της ποιότητας εξυπηρέτησης αυτών .

283. Τέλος, και επικουρικά, με τη σειρά καθετοποιήσεων σε υποδομές και υπηρεσίες σημαντικές για την δραστηριοποίηση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, η ΗΤ κατοχυρώνει και παγιώνει την μονοπωλιακή της θέση (market entrenchment) σε ένα «οικοσύστημα» συνδεόμενων με αυτές τις υποδομές και τα δίκτυα δραστηριοτήτων. Συγκεκριμένα, η μονοπωλιακή θέση της στην αγορά της παροχής υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού δυνάμει της προγενέστερης εξαγοράς της ΕΕΣΣΤΥ, το γεγονός ότι κατ’ ουσίαν αποτελεί πρώην μονοπωλιακή επιχείρηση στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών, και κατά συνέπεια διαθέτει το μεγαλύτερο μέρος του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων των μηχανών έλξης, και πλέον δυνάμει της εξεταζόμενης συγκέντρωσης αποκτά (από κοινού) έλεγχο στον μοναδικό διτροπικό τερματικό σταθμό εθνικής εμβέλειας, ενισχύει τη δυνατότητά να αποκλείει ή να δυσχεραίνει σημαντικά την είσοδο / επέκταση ανταγωνιστών. Ο έλεγχος μιας νέας, μοναδικής υποδομής, όπως το Θριάσιο ΙΙ, που αναμένεται να αυξήσει τη ζήτηση εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών λόγω των χαρακτηριστικών της, χωρίς τις απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες, αυξάνει (σημαντικά) την πιθανότητα η νέα ζήτηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές να εκτραπεί στην ΗΤ, περιορίζοντας περαιτέρω τη δυνατότητα υφιστάμενων ή νέων ανταγωνιστών να διεκδικήσουν μέρος της.

VII.2.5 Συμπέρασμα αναφορικά με τον αποκλεισμό των ανταγωνιστών της ΗΤ

284. Συμπερασματικά, εκτιμάται ότι η κοινή επιχείρηση θα έχει την ικανότητα και το κίνητρο να θέσει τους ανταγωνιστές της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς σε μειονεκτική θέση, με δυσμενή αντι- ανταγωνιστικά αποτελέσματα.

VII.3 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

VII.3.1 Ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών

285. Πέραν των προαναφερόμενων αποτελεσμάτων της εξεταζόμενης συγκέντρωσης, η Υπηρεσία εξέτασε εάν η συγκέντρωση εγείρει ανησυχίες σχετικά με την πρόσβαση που ενδέχεται να αποκτήσει η ΗΤ, μετά τη δημιουργία της κοινής επιχείρησης και συνεπεία αυτής, σε ευαίσθητες εμπορικές πληροφορίες των ανταγωνιστών της στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

286. Σύμφωνα με τη νομολογία, μια 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 βαθμίδος[381]. Για

[381] Βλ. ΕΑ 650/2017, ΔΕΛΤΑ/ΜΕΒΓΑΛ παρ. 552.

παράδειγμα, εάν η συγχωνευθείσα επιχείρηση γίνει προμηθευτής ενός ανταγωνιστή που δραστηριοποιείται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, ενδέχεται να αποκτήσει κρίσιμες πληροφορίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφαρμόσει λιγότερο επιθετική τιμολογιακή πολιτική στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδος. Ενδέχεται, επίσης, να θέσει τους ανταγωνιστές της σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά[382].

287. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις μη οριζόντιες συγχωνεύσεις αναγνωρίζουν ότι μια κάθετα ολοκληρωμένη οντότητα μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της στην ανάντη ή στην κατάντη αγορά[383]. Αυτό μπορεί να δώσει στην κάθετα ολοκληρωμένη οντότητα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εις βάρος των ανταγωνιστών της. Για παράδειγμα, μια κάθετα ολοκληρωμένη οντότητα που είναι επίσης ο προμηθευτής ενός ανταγωνιστή στην κατάντη αγορά μπορεί να λάβει κρίσιμες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες του τελευταίου[384]. Και αντιστρόφως, μια κάθετα ολοκληρωμένη οντότητα μπορεί να λάβει κρίσιμες πληροφορίες από τους ανταγωνιστές της στην ανάντη αγορά που βασίζονται σε αυτήν όσον αφορά την κατάντη αγορά και στη συνέχεια να χρησιμοποιήσει αυτές τις πληροφορίες εναντίον τους στην ανάντη αγορά[385].

288. Η πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες ανταγωνιστών (π.χ. ως προς το κόστος παραγωγής, εκτιμήσεις ως προς τις πωλήσεις ανά χώρα και τη στρατηγική πωλήσεων) μπορεί να καθορίσει την πολιτική τιμών και πωλήσεων αντίστοιχα με τη πολιτική του ανταγωνιστή[386].

289. Εμπιστευτικές πληροφορίες θεωρούνται οι πληροφορίες ως προς τις τιμές, τις μεθόδους ή/και ποσότητες παραγωγής, τις πωλήσεις, τα μερίδια αγοράς, τα κόστη, την κερδοφορία, τους πελάτες, τις εμπορικές συμφωνίες, τις στρατηγικές πωλήσεων και τις εμπορικές διαπραγματεύσεις[387]. Ήτοι, κρίσιμος εν προκειμένω είναι ο τύπος των πληροφοριών στις οποίες αποκτάται πρόσβαση συνεπεία της συγκέντρωσης.[388]

---

[382] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 78.

[383] Η παράγραφος 78 των Κατευθυντήριων γραμμών για τις μη οριζόντιες συγχωνεύσεις αναφέρουν ότι «*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. Για παράδειγμα, εάν γίνει προμηθευτής ενός ανταγωνιστή που δραστηριοποιείται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, μια εταιρεία ενδέχεται να αποκτήσει κρίσιμες πληροφορίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφαρμόσει λιγότερο επιθετική τιμολογιακή πολιτική στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας εις βάρος των καταναλωτών. Ενδέχεται επίσης να θέσει τους ανταγωνιστές της σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά*». Βλ. επίσης την απόφαση ΕΕπ M.7194-Liberty Global/ Corelio/ W&W/ De Vijver Media [2015] παρ. 565 και την απόφαση M.7724 – ASL / ARIANESPACE [2016] παρ. 198.

[384] Κατευθυντήριες γραμμές για τις μη οριζόντιες συγχωνεύσεις παρ. 78.

[385] M.3101 Accor/Hilton/Six Continents/JV [2003], σημείο 15–21.

[386] Βλ. απόφαση ΕΕπ M.4314, JOHNSON & JOHNSON / PFIZER CONSUMER HEALTHCARE, παρ. 133-135.

[387] Βλ. απόφαση ΕΑ 650/2017 ΔΕΛΤΑ/ΜΕΒΓΑΛ δέσμευση Β3.

[388] Απόφαση ΕΕπ M.7194/2015-Liberty Global/ Corelio/ W&W/ De Vijver Media παρ. 566.

290. Περαιτέρω, ερευνάται η ικανότητα και το κίνητρο να χρησιμοποιήσει η κάθετα ολοκληρωμένη οντότητα τις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες προς όφελος της συνδεδεμένης επιχείρησής της στην κατάντη (ή ανάντη) αγορά, καθώς και οι δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό[389].

Ο τύπος των πληροφοριών

291. Τα Μέρη[390] […] επισημαίνουν ότι ο διαχειριστής ενός τερματικού σταθμού λαμβάνει μόνο τις απολύτως απαραίτητες πληροφορίες για τη διεκπεραίωση των δικών του υπηρεσιών και την παρακολούθηση των εργασιών φόρτωσης, εκφόρτωσης, συλλογής και παράδοσης του φορτίου και περιλαμβάνει πληροφορίες όπως:

- την ταυτότητα του πελάτη που έχει κρατήσει slot για την εξυπηρέτηση του φορτίου (σιδηροδρομική εταιρεία, τρίτη επιχείρηση όπως λ.χ. διαμεταφορέας, ή αυτοεξυπηρετούμενος πελάτης/φορτωτής κ.λπ.).,
- Ημερομηνία αποστολής (date of shipment),
- Αριθμός διαδρομής τρένου (train path number),

- Θέση του βαγονιού στον συρμό,

- Αριθμός / Ταυτότητα βαγονιού στο οποίο πρέπει να φορτωθεί ή από το οποίο πρέπει να εκφορτωθεί το φορτίο,

- Νούμερο / ταυτότητα μονάδας διατροπικής μεταφοράς (UTI),

- Μήκος συρμού,

- Μονάδα διατροπικής μεταφοράς UTI loaded,

- Αριθμός σφραγίδας εμπορευματοκιβωτίου, βαγονιού κλπ (Seal number),

- Ιδιοκτήτης μονάδας διατροπικής μεταφοράς (UTI Owner),

- Περιγραφή των εμπορευμάτων που περιέχονται και εάν είναι επικίνδυνα εμπορεύματα (καθώς και αριθμό UN για επικίνδυνα υλικά) ή εάν είναι απόβλητα,

- Στοιχεία Βάρους (Απόβαρο - καθαρό βάρος - μεικτό βάρος),

- Μήκος βαγονιού,

- Προορισμός,

-Το όνομα και πιθανώς την πινακίδα του μεταφορέα που εκτελεί το οδικό σκέλος της μεταφοράς.

292. Τα ανωτέρω δεδομένα θα εισάγονται στο πληροφοριακό σύστημα της κοινής επιχείρησης, ενώ τυχόν ευαίσθητες πληροφορίες που ενδεχομένως να περιέχονται στις βάσεις δεδομένων θα είναι προσβάσιμες μόνο στο προσωπικό της κοινής επιχείρησης που θα διαχειρίζεται τον τερματικό σταθμό για θέματα ασφάλειας, λειτουργίας, καθώς και για διοικητικούς και εμπορικούς σκοπούς, προκειμένου να παρακολουθούνται σωστά οι εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης, συλλογής και παράδοσης του φορτίου. Αντιθέτως, σύμφωνα με τα Μέρη, οι πληροφορίες αυτές δεν θα είναι

[389] Ο.π..Βλ. ενδεικτικά M.7724 – ASL / ARIANESPACE [2016] παρ. 205 επόμ.
[390] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5594/14.8.2024 απαντητική επιστολή των Μερών.

διαθέσιμες δημοσίως αλλά ούτε και σε τρίτους, εκτός της κοινής επιχείρησης, και, επομένως, ούτε και οι μέτοχοι της κοινής επιχείρησης, και συγκεκριμένα η ΗΤ, θα έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές. Τα Μέρη τονίζουν ακόμα ότι πρόθεσή τους είναι η κοινή επιχείρηση να λειτουργεί πλήρως αυτόνομα από τους μετόχους της, με δικό της προσωπικό, δικά της συστήματα και διαδικασίες, πρόσβαση στα οποία θα έχουν μόνο οι εργαζόμενοι της κοινής επιχείρησης και επομένως δεν θα υφίσταται καμία οργανωτική, λειτουργική και επιχειρησιακή σύνδεση με την ΗΤ, η οποία δεν θα έχει πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες[391].

293. Σύμφωνα με […],[392] το είδος των πληροφοριών που θα παρέχει αφορά τα (i) τα πλήρη στοιχεία του τρένου και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, (ii) στοιχεία επικοινωνίας υπεύθυνων επαφής, (iii) πληροφορίες σχετικά με τη δρομολογιακή γραμμή προέλευσης/ προορισμού (αφετηρία και τελικός προορισμός) και τον χρόνο άφιξης, λεπτομέρειες για την πορεία του τρένου, συμπεριλαμβανομένων και των προηγούμενων και επόμενων σταθμών, πληροφορίες για τυχόν καθυστερήσεις ή αλλαγές στο πρόγραμμα, (iv) πληροφορίες σχετικά με τη σύνθεση των τρένων και το είδος του φορτίου (αριθμός και τύπος βαγονιών, βάρος, ειδικές απαιτήσεις φορτίου), (v) πληροφορίες σχετικά με τις ανάγκες φόρτωσης- εκφόρτωσης ή/και άλλες υπηρεσίες (π.χ. απαιτήσεις για ειδικό εξοπλισμό ή προσωπικό, ανάγκες σε συγκεκριμένες γραμμές ή χώρους στάθμευσης κ.λπ.) και (vi) πληροφορίες σχετικά με τυχόν απαιτούμενες άδειες, πιστοποιήσεις, μέτρα ασφαλείας, ασφαλιστική κάλυψη του μεταφερόμενου φορτίου.

294. Οι ως άνω πληροφορίες παρέχονται κατά την εκτέλεση κάθε μεταφορικού έργου και είναι εξατομικευμένες και ορισμένες φορές αφορούν σε μελλοντικό προγραμματισμό εκτέλεσης δρομολογίων. Σύμφωνα με […], οι πληροφορίες αυτές είναι στρατηγικής φύσεως για την ανταγωνιστική παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, ειδικά δε οι πληροφορίες που περιεγράφηκαν ανωτέρω υπό (iii) έως (v), καθώς αφορούν στο είδος, την ποσότητα ή/ και τον ιδιοκτήτη του φορτίου (και άρα τον πελάτη της σιδηροδρομικής μεταφοράς), τη συχνότητα μεταφοράς ή/ και τη δρομολογιακή γραμμή προέλευσης/προορισμού ή/ και τον χρόνο παραμονής του φορτίου στον τερματικό σταθμό. Όπως επισημαίνει η εταιρεία, σε ορισμένες περιπτώσεις οι ως άνω πληροφορίες ενδέχεται να αφορούν και στην παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, και η τυχόν αποκάλυψη των σχετικών πληροφοριών δύναται να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία της ή ακόμα και στη διάρθρωση της αγοράς εν γένει.

295. Ειδικότερα και σύμφωνα με […], οι **πληροφορίες σχετικά με την δρομολογιακή γραμμή προέλευσης/ προορισμού** αποκαλύπτουν την αλυσίδα εφοδιασμού και τις εμπορικές ροές του πελάτη της κατάντη ανταγωνίστριας εταιρείας και αφορούν σημαντικά στοιχεία της στρατηγικής της, ενώ αυτές οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αναγνώριση των πιο κερδοφόρων δρομολογίων και πελατών της. Επίσης, μπορούν να οδηγήσουν ακόμα και στην αποκάλυψη της ταυτότητας του πελάτη της ανταγωνίστριας εταιρείας, γεγονός που προκαλεί κίνδυνο απώλειας του πελάτη αυτού και, ως εκ τούτου, άμεση απώλεια εσόδων και μεριδίου αγοράς της κατάντη ανταγωνιστικής εταιρείας. Επιπλέον, **οι πληροφορίες σχετικά με το βάρος και το είδος/τύπο του φορτίου ή και τυχόν ειδικές απαιτήσεις/ προδιαγραφές για τη μεταφορά**

[391] Ο.π..
[392] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5635/20.8.2024 επιστολή της.

συγκεκριμένων φορτίων σχετίζονται με τις ποσότητες και την παραγωγική (μεταφορική) ικανότητα της ανταγωνιστικής εταιρείας, αποκαλύπτουν τον όγκο (και την αξία) των εμπορευμάτων που μεταφέρονται και είναι στρατηγικής φύσης, ειδικά στην περίπτωση που προβλέπονται ειδικές απαιτήσεις/ προδιαγραφές για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων (π.χ. επικίνδυνα υλικά). Το ίδιο ισχύει και αναφορικά με την υιοθέτηση συγκεκριμένου εξοπλισμού/ τεχνολογίας/ διαδικασιών για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων, που δύναται να αποκαλύψουν σημαντικά στοιχεία για τη στρατηγική της εταιρείας. Με τις εν λόγω πληροφορίες η ΗΤ μπορεί να προσαρμόσει την εμπορική της στρατηγική, προκειμένου να «αντιγράψει» τις προσφερόμενες υπηρεσίες στα συγκεκριμένα είδη φορτίων, με δυσμενείς επιπτώσεις για την ανταγωνίστρια εταιρεία. Περαιτέρω, οι **πληροφορίες σχετικά με τις ανάγκες φόρτωσης/ εκφόρτωσης** αποκαλύπτουν την πολυπλοκότητα της διαχείρισης του φορτίου και τις απαιτήσεις σε εξοπλισμό και προσωπικό. Με τις εν λόγω πληροφορίες η ΗΤ μπορεί να προσαρμόσει την εμπορική της στρατηγική, προκειμένου να προσφέρει τις ίδιες λύσεις φόρτωσης/ εκφόρτωσης, με δυσμενείς επιπτώσεις για την ανταγωνιστική εταιρεία. Τέλος, πληροφορίες σχετικά με απαιτούμενες **άδειες και πιστοποιήσεις** είναι κρίσιμες για τη νόμιμη και ασφαλή μεταφορά και οι σχετικές διαδικασίες αποτελούν σημαντικό κομμάτι της στρατηγικής λειτουργίας της εταιρείας, ενώ τα **μέτρα ασφαλείας και η ασφαλιστική κάλυψη** είναι κρίσιμα για την προστασία του φορτίου, του προσωπικού και για την αδιάλειπτη λειτουργία της μεταφοράς. Ένας ανταγωνιστής μπορεί να προσπαθήσει να αποκτήσει ανάλογες άδειες και πιστοποίησης ή/και το ίδιο επίπεδο ασφαλιστικής κάλυψης. Η γνώση όμως των ανωτέρω πληροφοριών και ιδίως του επιπέδου της ασφαλιστικής κάλυψης του μεταφερόμενου φορτίου αποκαλύπτει το βαθμό κινδύνου που αναλαμβάνει η εταιρεία, στοιχείο της εμπορικής στρατηγικής της.

296. Η ως άνω δυνατότητα πρόσβασης στις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες επιβεβαιώνεται και από την απάντηση […][393] ως διαχειριστή της λιμενικής εγκατάστασης […]. Συγκεκριμένα, […] αναφέρει ότι λαμβάνει πρόσβαση σε πληροφορίες αναφορικά με την επιχειρησιακή λειτουργία το τμήμα ελεύθερης ζώνης (αφορά σε τελωνειακές διαδικασίες και την τιμολόγηση). Αναφορικά με την πληροφόρηση **της επιχειρησιακής λειτουργίας** οι πληροφορίες που λαμβάνει […] αφορούν, ειδικά ως προς τα τρένα, τα πλήρη στοιχεία του τρένου και του διαχειριστή αυτού, τα πλήρη στοιχεία των βαγονιών, πλήρη στοιχεία των φορτίων και των Ε/Κ που θα φορτωθούν, εκφορτωθούν στο τρένο, σε ποιο βαγόνι και σε ποια θέση του βαγονιού, μέγεθος και τύπο κάθε Ε/Κ, λιμάνι προέλευσης/ φόρτωσης/ εκφόρτωσης/ προορισμού, κλάση και κατάταξη επικίνδυνων φορτίων, πλοίο μεταφόρτωσης, ημερομηνία άφιξης και αναχώρησης του τρένου. Τα εν λόγω στοιχεία αποστέλλονται για κάθε συρμό που εισέρχεται στη λιμενική εγκατάσταση. Ως προς το **τμήμα ελεύθερης ζώνης** πέραν των ανωτέρω […] λαμβάνει πληροφόρηση για τα πλήρη στοιχεία του διαμεταφορέα/ παραλήπτη καθώς και για τη χώρα προέλευσης. Τέλος, κατά την **τιμολόγηση** ο εξουσιοδοτημένος τελωνειακός αντιπρόσωπος παρέχει πληροφόρηση μεταξύ άλλων και για την αξία του εμπορεύματος.

297. Αντίστοιχα […], ως διαχειριστής του τερματικού σταθμού […] Λιμένος […], αναφέρει ότι λαμβάνει πληροφόρηση για τα Εμπορευματοκιβώτια (ΕΚ) Εισαγωγής, Εξαγωγής και

[393] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5620/19.8.2024 απαντητική επιστολή της.

Μεταφόρτωσης. Ως προς τα ΕΚ Εισαγωγής/ Εξαγωγής, αυτά τελούν υπό τον έλεγχο του Τελωνείου και […] συγκεντρώνει πληροφορίες για τη φόρτωση/ εκφόρτωση και παράδοση των ΕΚ στον παραλήπτη. Ειδικότερα, […] έχει πληροφόρηση για τον ιδιοκτήτη του φορτίου, τη δρομολογιακή γραμμή, την προέλευση, προορισμό, τις φορτωτικές, τον χρόνο παραμονής και τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον τερματικό σταθμό. Ως προς τα ΕΚ Μεταφόρτωσης, των οποίων η διαχείριση γίνεται υπό το καθεστώς ελεύθερης ζώνης, [η ΟΛΠ] έχει πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με το χρόνο παραμονής και τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον τερματικό σταθμό[394]

298. Στην παρούσα υπόθεση κρίνεται ότι οι σχετικές πληροφορίες που θα παρέχονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προς την κοινή επιχείρηση **αποτελούν εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες,** καθώς περιλαμβάνουν ενδεικτικά πληροφορίες σχετικά με το πελατολόγιο τους, τον εμπορικό σχεδιασμό των δρομολογίων και των φορτίων που μεταφέρονται ή πρόκειται να μεταφερθούν (δεδομένης και της συνεργασίας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με την κοινή επιχείρηση και της εξασφάλισης του απαιτούμενου slot για την εξυπηρέτησή τους), την εμπορική στρατηγική της ανάληψης κινδύνου μέσω των ασφαλίσεων, τη μεταφορική και τεχνολογική ικανότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τον όγκο του μεταφορικού έργου κ.λπ. Οι πληροφορίες αυτές αφορούν σε τρέχουσες και μελλοντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες των κατάντη ανταγωνιστών.

VII.3.2 Ικανότητα της Κοινής Επιχείρησης να ανταλλάξει εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες με την ΗΤ

299. Εφόσον η κοινή επιχείρηση θα κατέχει μονοπωλιακή θέση στην ανάντη αγορά υπηρεσιών τερματικών σταθμών, οι κατάντη ανταγωνιστές στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει υποχρεωτικά να συμβληθούν μαζί της προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στη σχετική κρίσιμη εισροή (essential facility). Κατά συνέπεια, οι κατάντη ανταγωνιστές, λαμβανομένου υπόψη της σημασίας της εισροής καθώς και της μειωμένης διαπραγματευτικής δύναμης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι της κοινής επιχείρησης, δεν έχουν άλλη διέξοδο από το να μοιραστούν με την κοινή επιχείρηση εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες, οι οποίες, όπως επισημαίνεται και ανωτέρω, παρέχονται για κάθε μεταφερόμενο φορτίο [395] και αφορούν τις μελλοντικές επιχειρηματικές τους δραστηριότητες..

300. Κατά δεύτερον, αρκεί η κατοχή των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών από μόνη της για να μπορέσει η κοινή επιχείρηση να χρησιμοποιήσει αυτές τις πληροφορίες προς όφελος της κατάντη συνδεδεμένης επιχείρησης. Επομένως υπάρχει δεδομένος κίνδυνος ανταλλαγής ευαίσθητων ανταγωνιστικών πληροφοριών, εφόσον εν προκειμένω θα κοινοποιούνται ιδιαίτερα ευαίσθητες πληροφορίες που αφορούν ζητήματα σχετικά με τη μελλοντική εμπορική στρατηγική των κατάντη ανταγωνιστών.

301. Η δε αναφορά των Μερών[396] περί μη πρόσβασης της ΗΤ στις πληροφορίες αυτές, δεδομένου ότι οι εν λόγω πληροφορίες θα είναι προσβάσιμες μόνο στην κοινή επιχείρηση και δεν θα είναι

[394] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5718/27.8.2024 απαντητική επιστολή της.
[395] Βλ. παρ. 293.
[396] Βλ. παρ.292.

διαθέσιμες δημοσίως ή σε τρίτους, καθώς και η πρόθεση της κοινής επιχείρησης να λειτουργήσει αυτόνομα από τους μετόχους της με δικό της προσωπικό και συστήματα, χωρίς καμία οργανωτική, λειτουργική και επιχειρησιακή σύνδεση με τη ΗΤ, δεν αρκούν να άρουν την ικανότητα της κοινής επιχείρησης να μοιραστεί τις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες με ένα εκ των βασικών μετόχων της. Και τούτο διότι δεν υπάρχει κάποιος αποτρεπτικός παράγοντας που να αίρει την ικανότητα της κοινής επιχείρησης να μοιραστεί τις ανωτέρω αναφερόμενες ευαίσθητες εμπορικές πληροφορίες με την κατάντη συνδεδεμένη επιχείρηση. Από τη μια πλευρά το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν προβλέπει ρητώς την ύπαρξη σινικών τειχών μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης και της ελέγχουσας σιδηροδρομικής επιχείρησης, παρά μόνον την ύπαρξη διακριτών τμημάτων για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και χωριστούς λογαριασμούς (ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως)[397]. Από την άλλη πλευρά δεν είναι ξεκάθαρο εάν θα υπάρχουν ρήτρες εμπιστευτικότητας μεταξύ της κοινής επιχείρησης και των κατάντη ανταγωνιστών της ΗΤ, ήτοι πελατών της κοινής επιχείρησης, αν και αυτό θεωρείται δύσκολο – ή ακόμα και απίθανο - εν όψει της ανισότητας της διαπραγματευτικής δύναμης μεταξύ των συμβαλλομένων. Ακόμα, όμως, και με την παρουσία υποχρεώσεων εμπιστευτικότητας, η πρακτική εφαρμογή τους και η αποτελεσματικότητα τέτοιων ρητρών είναι εντελώς αμφίβολη, η δε παρακολούθησή τους αδύνατη από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου δεν μπορεί να αποτραπεί η ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφορίων.

302. Επομένως, εκτιμάται ότι η κοινή επιχείρηση, μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης και την έναρξη λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ, θα έχει την ικανότητα να μοιράζεται ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τους κατάντη ανταγωνιστές με την ΗΤ.

VII.3.3 Κίνητρο της Κοινής Επιχείρησης να ανταλλάξει εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες με τη ΗΤ

303. Οι πληροφορίες που θα παρέχονται από τους κατάντη ανταγωνιστές στην κοινή επιχείρηση είναι τέτοιας φύσης που η ΗΤ θα μπορούσε να αποκτήσει πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της έχοντας πρόσβαση σε αυτές. Συγκεκριμένα, εφόσον η ΗΤ θα έχει πρόσβαση στις προαναφερόμενες εμπορικές πληροφορίες, θα έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει αυτές τις πληροφορίες προκειμένου π.χ. να προσαρμόσει την εμπορική και τιμολογιακή της πολιτική και να εξουδετερώσει έτσι τυχόν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που μπορεί να έχουν οι ανταγωνιστές της στην κατάντη αγορά. Ειδικότερα, η ΗΤ μπορεί να αξιοποιήσει τις πληροφορίες για την αναγνώριση των πιο κερδοφόρων δρομολογίων και πελατών των ανταγωνιστών της, με κίνδυνο

[397] Βλ. σχετικώς άρθρο. 13 παρ. 3 ν. 4408/2016 σε συνδυασμό με Παράρτημα ΙΙ του άρθρ. 62, σημείο 2 στ. β. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 3, 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.

την απώλεια αυτών και την περαιτέρω ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσεως της ΗΤ. Επιπρόσθετα, αποκτώντας πληροφόρηση σχετικά με την πολυπλοκότητα διαχείρισης φορτίων και των απαιτήσεων αυτών, μπορεί να προσαρμόσει τη στρατηγική της, εξουδετερώνοντας τυχόν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των λοιπών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ενώ γνωρίζοντας, για παράδειγμα, τα επίπεδα ασφαλιστικής κάλυψης μπορεί να προσαρμόσει ανάλογα τα δικά της κόστη έναντι των ανταγωνιστών. Τέλος, τυχόν πιστοποιήσεις που λαμβάνουν οι ανταγωνιστές μπορούν να μεταβάλουν το στρατηγικό σχεδιασμό της ΗΤ για τη διεκδίκηση μεταφορικού έργου. Σε αυτό το πλαίσιο, το εύρος των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών που αποκτά η κοινή επιχείρηση από τους κατάντη ανταγωνιστές είναι τέτοιο, που πιθανότατα θα αποκλείσει τη δυνατότητα ανάπτυξης κάθε είδους επιθετικής εμπορικής στρατηγικής από τους κατάντη ανταγωνιστές υφιστάμενους και δυνητικούς.

304. Επομένως, τα οφέλη και το κίνητρο της κοινής επιχείρησης να γνωστοποιήσει στην ΗΤ τις εεμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες των ανταγωνιστών τελευταίας είναι ισχυρά, ενώ δεν διαφαίνονται οποιοιδήποτε αντισταθμιστικοί παράγοντες που να εξαλείφουν ή έστω να ελαττώνουν το σχετικό κίνητρο. Σημειώνεται δε ότι σε κάθε περίπτωση η κοινή επιχείρηση δεν δύναται να ζημιωθεί από την ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών με την ΗΤ, αφού σε κάθε περίπτωση, λόγω της μοναδικότητας του Θριασίου ΙΙ, συνιστά αναπόφευκτο εμπορικό εταίρο με τον οποίο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συναλλάσσονται.

VII.3.4 Δυσμενείς επιπτώσεις στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό από την πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες

305. Από την ανωτέρω ανάλυση προκύπτει ότι η κοινή επιχείρηση, μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, έχει την ικανότητα και το κίνητρο να μοιραστεί τις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες των κατάντη ανταγωνιστών με την ΗΤ. Η πρόσβαση στις ως άνω πληροφορίες εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ΗΤ, καθώς αποκαλύπτει την στρατηγική των ανταγωνιστών της αναφορικά με τους πελάτες τους, τη διαχείριση του κόστους τους, τον επιχειρηματικό τους σχεδιασμό, τις μεταφορικές και τεχνολογικές δυνατότητες τους, καθώς και την ευρύτερη μελλοντική στρατηγική τους στην αγορά. Η ΗΤ θα μπορεί να προσαρμόσει τη στρατηγική της με βάση τις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες και να τις χρησιμοποιήσει προς όφελός της και εις βάρος των ανταγωνιστών της, προκειμένου, για παράδειγμα, να αποσπάσει πελάτες των κατάντη ανταγωνιστών της.

306. Η ανταλλαγή των ως άνω εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών πιθανολογείται ότι θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, καθώς μπορούν να εξουδετερωθούν τυχόν τεχνολογικά πλεονεκτήματα που σχετίζονται με ειδικά (λ.χ. επικίνδυνα) φορτία ή βελτιώσεις κόστους των ανταγωνιστών της ΗΤ με αποτέλεσμα το μειωμένο κίνητρό τους για καινοτομία και επενδύσεις ή ακόμα και τον (δυνητικό ή πραγματικό) περιορισμό ή/και εξοβελισμό τους από τη σχετική αγορά. Ομοίως, δυνητικοί ανταγωνιστές είναι πιθανόν να αποθαρρύνονται να εισέλθουν στην αγορά.

VII.3.5 Συμπέρασμα αναφορικά με την ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών

307. Μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, η κοινή επιχείρηση θα έχει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες των ανταγωνιστών της ΗΤ, καθώς και το κίνητρο και την ικανότητα να δώσει πρόσβαση στην ΗΤ σε αυτές. Η διάχυση τέτοιων πληροφοριών από την κοινή επιχείρηση προς την μητρική της ΗΤ επιτρέπει στην τελευταία να θέσει τους ανταγωνιστές της σε μειονεκτική θέση, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά. Συνολικά, η ΗΤ μέσω της άσκησης από κοινού ελέγχου επί της νέας κοινής επιχείρησης/ παραχωρησιούχου μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες και δη στρατηγικής φύσεως σχετικά με τη δραστηριότητα των ανταγωνιστικών εταιρειών, γεγονός που αναμένεται να επηρεάσει την εμπορική τους στρατηγική και να οδηγήσει σε σημαντικές επιζήμιες για τον ανταγωνισμό επιπτώσεις στη σχετική αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

VIII Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

308. Κατά την διάρκεια της διαδικασίας τα Μέρη εξέφρασαν εκτενώς τις απόψεις της τόσο με τα έντυπα ανάληψης δεσμεύσεων που υπέβαλαν όσο και κατά την ακροαματική διαδικασία και τα σχετικά υπομνήματά τους[398].

309. Τα Μέρη εκτιμούν ότι η παρούσα διαδικασία πλήρους διερεύνησης της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης δεν μπορεί να μην λάβει υπόψη της ότι: (α) Ο ανάδοχος/παραχωρησιούχος (ήτοι η κοινή επιχείρηση) προέκυψε από μία ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία που είχε μία τελική και μοναδική προσφορά (αυτή των Μερών) και της οποίας είχε προηγηθεί άλλη διαγωνιστική διαδικασία, η οποία είχε κηρυχθεί άγονη. (β) Τα Μέρη συμμετείχαν στη διαγωνιστική διαδικασία για την κατακύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης για το Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. Θριάσιο Πεδίο (Θριάσιο ΙΙ) χωρίς να τους ζητηθεί ούτε κατά τη διάρκεια αυτής, αλλά ούτε και εκ των υστέρων να προσκομίσουν ανάλυση από πλευράς δικαίου ανταγωνισμού, ως συχνά είθισται να ζητείται σε δημόσιους διαγωνισμούς, και δη για υποδομές, λ.χ. σε διαγωνισμούς του ΤΑΙΠΕΔ. Τα Μέρη εκτιμούν ότι η έλλειψη αυτή καταδεικνύει την πεποίθηση τόσο της αναθέτουσας αρχής, όσο και του κυρίου του έργου (εννοείται η ΟΣΕ Α.Ε.) ότι το ισχύον ενωσιακό και εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο και, επιπλέον, οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης επαρκούν και εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ θα παρέχονται ισότιμα και ισοβαρώς προς όλους και δεν θα διαστρεβλώνεται ο ανταγωνισμός μέσω αποκλεισμών τρίτων. Ειδικότερα, τα Μέρη αναφέρουν ότι το υφιστάμενο πλαίσιο υπό την εποπτεία της ΡΑΣ ρυθμίζει επαρκώς τις συνθήκες πρόσβασης και παροχής υπηρεσιών, διασφαλίζοντας τη διατήρηση του ανταγωνισμού χωρίς αδικαιολόγητους αποκλεισμούς ή ευνοϊκή μεταχείριση. (γ) Το υφιστάμενο ρυθμιστικό πλαίσιο σε συνδυασμό και με τις συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από το σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης

[398] Βλ. τα υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, 60/21.10.2024 και 61/22.10.2024 πρακτικά της Ολομέλειας της ΕΑ, το υπ’ αριθ. πρωτ. 200/11.10.2024 μη εμπιστευτικό υπόμνημα των Μερών και τα σχετικά έντυπα τους ανάληψης δεσμεύσεων.

(που ετέθη υπόψη των υποψηφίων του διαγωνισμού), ελήφθησαν υπόψη από τα Μέρη για την υποβολή της σχετικής προσφοράς (και τον καθορισμό του ύψους του τιμήματος).

310. Τα Μέρη εκτιμούν ότι η εισήγηση εκθέτει το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο αναλυτικώς, τονίζοντας τις υποχρεώσεις ισότιμης, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης με τις οποίες θα βαρύνεται η Κοινή Επιχείρηση. Ωστόσο, η εισήγηση κρίνει ως ανεπαρκές το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, ενώ οι υποχρεώσεις της κοινής επιχείρησης ως φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν θεωρούνται ικανοποιητικές για να αναιρέσουν την ικανότητα και τα κίνητρα των Μερών να αποκλείσουν τους ανταγωνιστές της HELLENIC TRAIN από το Θριάσιο ΙΙ[399].

311. Όμως τα Μέρη σημειώνουν ότι το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο, με το οποίο θα πρέπει να συμμορφώνεται η Κοινή Επιχείρηση, δεν ρυθμίζει μόνο την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις αλλά και την πρόσβαση στις υπηρεσίες και τον τρόπο παροχής αυτών. Σε συμμόρφωση με τις κανονιστικές υποχρεώσεις η κοινή επιχείρηση οφείλει να διασφαλίσει ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στους αιτούντες στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οργανώνονται και λειτουργούν σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας, της ισότητας και της μη διάκρισης, διασφαλίζοντας, σύμφωνα με μετρήσιμα κριτήρια, τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας της διαχείρισης και τη συγκράτηση του κόστους για τους χρήστες.

312. Η δέσμευση της κοινής επιχείρησης από τις προβλεπόμενες κανονιστικές υποχρεώσεις προβλέπεται ρητά και δεσμεύει αυτήν και τα Μέρη και κατά τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης. Συναφώς τα Μέρη παραπέμπουν στους όρους 12.2.3, 12.2.8, 12.3.1, 12.3.2 και στο τμήμα Γ του παραρτήματος 11 της Σύμβασης Παραχώρησης περί μη διάκρισης, ισότιμης πρόσβασης και ενιαίου αντιτίμου για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Εξάλλου, όπως επισημαίνουν τα Μέρη, ο ΟΣΕ Α.Ε. δικαιούται να θεωρήσει ως ουσιώδη λόγο καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης την μη τήρηση της υποχρέωσης ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις παρεχόμενες στο Θριάσιο ΙΙ υπηρεσίες.

313. Περαιτέρω, τα Μέρη αναφέρουν ότι η κοινή επιχείρηση ενέχει υποχρέωση διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης κατά την παροχή πρόσβασης στις εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης και στις υπηρεσίες της, καταρτίζοντας και δημοσιεύοντας κατάλογο με την περιγραφή της εγκατάστασης και των υπηρεσιών για τις οποίες είναι αρμόδια, ο οποίος πρέπει να περιλαμβάνει ελάχιστες αναγκαίες πληροφορίες, μεταξύ των οποίων: το ελάχιστο περιεχόμενο και το μορφότυπο αιτήματος πρόσβασης, τις πρότυπες συμβάσεις (συμπεριλαμβανομένων γενικών όρων και προϋποθέσεων) που θα συνάπτει με τους πελάτες της, πληροφορίες για τις χρεώσεις πρόσβασης (τιμές) και τις χρεώσεις παροχής βοηθητικών υπηρεσιών, αλλά και πληροφορίες για το καθεστώς εκπτώσεων,

---

[399] Τα Μέρη επισημαίνουν ότι η προσέγγιση αυτή έρχεται σε αντίθεση με τη θέση που έχει προηγουμένως λάβει η ΕΑ στην υπ' αριθ. 680/2019 απόφασή της και την οποία υποστήριξε ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, το οποίο συμφώνησε με την σχετική επιχειρηματολογία και έκρινε ως επαρκές το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Περαιτέρω τα Μέρη επισημαίνουν πως σε ό,τι αφορά την υπ' αρ. 14006/2020 Απόφαση της ΡΑΣ παρά το γεγονός ότι η HELLENIC TRAIN δεν είχε εμπλοκή στη διαπραγμάτευση και κατάρτιση των επίδικων συμβάσεων συντήρησης με την RAILCARGO και ως καθολικός διάδοχος της πρώην κρατικής ΕΕΣΣΤΥ πρότεινε δεσμεύσεις για τη διαφανέστερη, κοστοστρεφή τιμολόγηση των υπηρεσιών συντήρησης, ενόψει και του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου.

ενώ υποχρεούται ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης (συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών) να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς από την HELLENIC TRAIN ως φορέα/επιχείρηση σιδηροδρομικής μεταφοράς και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων[400].

314. Σε ό,τι αφορά την πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες τα Μέρη αναφέρουν ότι, σύμφωνα με τους νόμους 1593/1986 και 3646/2008, με τους οποίους κυρώθηκε από την Ελλάδα η διεθνής σύμβαση COTIF της 9ης Μάϊου 1980 και η τροποποίηση αυτής με το Πρωτόκολλο την 03.06.1999, για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων υπό τον Διεθνή Σιδηροδρομικό Οργανισμό Μεταφορών (CIT) και το εγχειρίδιο φορτωτικής CIM, καθορίζονται οι πληροφορίες σχετικά με τη δρομολογιακή γραμμή προέλευσης/προορισμού, το βάρος και το είδος/τύπο του φορτίου ή και τυχόν ειδικές απαιτήσεις/προδιαγραφές για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων, και τις ανάγκες φόρτωσης/εκφόρτωσης, οι πληροφορίες δε αυτές διακινούνται επιτρεπτά μόνο μεταξύ των εμπλεκομένων μεταφορέων (λιμάνια, διαμεταφορείς, άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κλπ.) που αφορούν τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές[401].

315. Περαιτέρω, τα Μέρη αναφέρουν ότι ο Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 (eFTI) προβλέπει την ενοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων όλων των φορέων εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα, προβλέπεται και κρίνεται επιτρεπτή η ηλεκτρονική ανταλλαγή κανονιστικών πληροφοριών που αφορούν την μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ οικονομικών φορέων (κυρίως εταιρειών που ασχολούνται με τις εμπορευματικές μεταφορές και logistics), καθώς και μεταξύ οικονομικών φορέων και αρμόδιων αρχών. Μάλιστα, κρίνεται επιτρεπτή η επιλεκτική ανταλλαγή κανονιστικών πληροφοριών οικονομικών φορέων με εξουσιοδοτημένους επιχειρηματικούς τους συνεργάτες και η παροχή σε αυτούς προσαρμοσμένων δικαιωμάτων πρόσβασης στις πλατφόρμες eFTI για τον αποδοτικότερο σχεδίασμα των logistics, τη φόρτωση των οχημάτων και τις διαδρομές,

316. Η κοινή επιχείρηση ,εκμεταλλευόμενη τον μοναδικό διτροπικό τερματικό σταθμό στην Ελλάδα, θα έχει ως βασικό σκοπό την προώθηση των παρεχόμενων υπηρεσιών όσο το δυνατόν περισσότερο και την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων πελατών, αξιοποιώντας στο έπακρο την χωρητικότητά του Θριασίου ΙΙ για να εξυπηρετήσει όσο το δυνατόν περισσότερα τρένα και να επιτύχει το μέγιστο δυνατό κέρδος. Εάν οι προσφερόμενες από αυτήν υπηρεσίες δεν συμφέρουν και η επιχείρηση εκμεταλλεύεται τους πελάτες της, αυτοί θα αναζητήσουν εναλλακτικές λύσεις και διαφορετικούς διαδρόμους για να επιτύχουν το ίδιο ακριβώς αποτέλεσμα – να φτάσει το εμπόρευμα σε συγκεκριμένη τοποθεσία. Με άλλα λόγια, το Θριάσιο ΙΙ ναι μεν θα αποτελεί έναν μοναδικό τερματικό σταθμό, αλλά δεν θα λειτουργεί εν κενώ, θα οφείλει να λαμβάνει υπόψη την αγορά και να παρέχει υπηρεσίες κατά τρόπο συμφέροντα προς τους πελάτες της.

317. Σε κάθε περίπτωση όμως τα Μέρη δηλώνουν ότι υποβάλλουν διορθωτικά μέτρα ως δεσμεύσεις, οι οποίες, κατά την άποψή τους, κρίνονται ως καινοτόμες, πλήρεις, αποτελεσματικές και αναλογικές, προκειμένου να εξαλείψουν πλήρως όλες τις ανησυχίες της ΕΑ που εκτέθηκαν στην εισήγηση και κατά την ακροαματική διαδικασία και για να διασφαλίσουν συνθήκες αποτελεσματικού

[400] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 185/03.10.2024 έντυπο γνωστοποίησης ανάληψης Δεσμεύσεων που υπέβαλαν τα Μέρη.

[401] Βλ το υπ’ αριθ. πρωτ. 210/25.10.2024 έντυπο γνωστοποίησης ανάληψης Δεσμεύσεων της κοινής επιχείρησης, παρ. 41, 33.

ανταγωνισμού στις επιμέρους σχετικές αγορές τις οποίες αφορά η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση. Τα Μέρη σημειώνουν ότι κατά την κατάρτιση των Δεσμεύσεων ελήφθη υπόψη η εκτενέστατη εμπειρία του Ιταλικού Ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, στον οποίο ανήκει η μία (HELLENIC TRAIN) από τις δύο μητρικές εταιρείες της προτεινόμενης κοινής επιχείρησης, στην διαχείριση και λειτουργία τερματικών σταθμών, όπως θα είναι το Θριάσιο ΙΙ, και επισημαίνουν ότι παρόμοια εμπειρία δεν υπάρχει στην Ελλάδα.

IX ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

IX.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ [402]

318. Τα Μέρη, σε συνέχεια της σχετικής έκθεσης του εισηγητή με αριθ. πρωτ. 5826/30.8.2024, υπέβαλαν στις 3 Οκτωβρίου 2024 το με αριθ. πρωτ. 185/3.10.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων («Δεύτερες Δεσμεύσεις») οι οποίες είχαν ως ακολούθως:

319. **Δέσμευση 1η:** «*Να συντάξουν και να παρουσιάσουν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού προς έγκριση ως προς τα σημεία που σχετίζονται με τις παρούσες δεσμεύσεις σχέδιο του Κανονισμού Λειτουργίας όταν αυτό καταρτιστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης («Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας»). Συγκεκριμένα το Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας θα αντικατοπτρίζει τις δεσμεύσεις που θα αναλάβουν τα Μέρη. Τα Μέρη δεσμεύονται να ετοιμάσουν σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας και να το υποβάλουν στην ΕΑ εντός τεσσάρων (4) μηνών από την Έναρξη της Παραχώρησης, εφόσον έχει εγκαίρως ληφθεί η απαραίτητη έγκριση από τον ΟΣΕ χωρίς διαφωνία κατά την διαδικασία που προβλέπεται στον όρο 12.4 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης για έγκριση ως προς τα σημεία που σχετίζονται με τις παρούσες δεσμεύσεις».*

320. **Δέσμευση 2η:** «*Για όλες τις υπηρεσίες (κύριες και πρόσθετες/βοηθητικές αλλά και διοικητικής φύσεως) που θα παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση εντός του Θριασίου ΙΙ, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα 11 Τμήμα Γ της Σύμβασης Παραχώρησης, θα εφαρμόζεται κατά περιεχόμενο το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, ήτοι οι διατάξεις του Ν. 4408/2016 και ο Εκτελεστικός Κανονισμός 2177/2017. Περαιτέρω, ο Κανονισμός Λειτουργίας θα προβλέπει ρητώς ότι για όλες τις υπηρεσίες (κύριες και πρόσθετες/βοηθητικές αλλά και διοικητικής φύσεως) που θα παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση εντός του Θριασίου ΙΙ, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα 11 Τμήμα Γ της Σύμβασης Παραχώρησης, θα εφαρμόζεται κατά περιεχόμενο το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, ήτοι οι διατάξεις του Ν. 4408/2016 και ο Εκτελεστικός Κανονισμός 2177/2017».*

321. **Δέσμευση 3η:** «*Οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με την παροχή πρόσβασης στις παρεχόμενες από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσίες, που θα εφαρμόζονται κατά περιεχόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4408/2016 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2177/2017 θα δεσμεύουν την*

[402] Τα Μέρη είχαν προτείνει στις 05.07.2024 τις (πρώτες) δεσμεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4α και 8 του Ν. 3959/2011 (υπ’ αριθ. πρωτ. 4531/05.07.2024 έγγραφο των Μερών), οι οποίες σύμφωνα με την έκθεση του Εισηγητή δεν ήταν ικανές να άρουν πλήρως τις ανησυχίες της Υπηρεσίας επί των εκτιμωμένων επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και έχρηζαν βελτιώσεων και διευκρινήσεων.

Κοινή Επιχείρηση απέναντι σε όλους τους πελάτες της, ανεξαρτήτως της ιδιότητας τους, ήτοι ανεξαρτήτως εάν αποτελούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, logistics, διαμεταφορείς (forwarders) κλπ».

322. **Δέσμευση 4η: «***Θα καταρτίσουν υποδείγματα τυποποιημένων συμβάσεων χρήστη τερματικού σταθμού, τα οποία θα περιλαμβάνουν τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις των Δεσμεύσεων, και θα αναρτηθούν στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης πριν από την εμπορική λειτουργία της εγκατάστασης του Θριάσιου Ι»Ι.*

323. **Δέσμευση 5η: «***Θα προβλέπεται επέκταση της ισχύος και της δεσμευτικότητας των δεσμεύσεων που αναλαμβάνουν τα Μέρη και σε περίπτωση ανάθεσης από την Κοινή Επιχείρηση εκτέλεσης των υπηρεσιών που προβλέπονται στο σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης σε τρίτο πάροχο (υπεργολαβία), και ο τρίτος πάροχος – υπεργολάβος θα δεσμεύεται αντιστοίχως κατά την παροχή τους».*

324. **Δέσμευση 6η: «***Να ορίζεται ως μέγιστος χρόνος εξυπηρέτησης των Χρηστών του τερματικού σταθμού Θριασίου ΙΙ, ήτοι ως μέγιστος χρόνος εντός του οποίου θα πρέπει η Κοινή Επιχείρηση να έχει ολοκληρώσει την εξυπηρέτηση στο Θριάσιο ΙΙ (για υπηρεσίες για εμπορευματοκιβώτια, χύδην, οχήματα, υγρά φορτία και γενικό φορτίο), οι είκοσι τέσσερις (24) ώρες λειτουργίας του (με ελάχιστη ώρα ημερήσιας λειτουργίας 16 ώρες την ημέρα (06.00 π.μ. έως 22.00 μ.μ.), πλην των Σαββάτων όπου οι δραστηριότητες θα σταματήσουν στις 15.00 μ.μ. και θα συνεχίζονται την Κυριακή το απόγευμα στις 15.00.*

Συγκεκριμένα, σημειώνεται ότι η είσοδος και η έξοδος του συρμού ή των βαγονιών (αναλόγως το είδος του φορτίου) στις σιδηροδρομικές γραμμές παροχής υπηρεσιών τερματικών σταθμών (ΧΜΣΜ, ΧΜΦΒ, ΧΜΓΦ, ΧΜΟ και ΧΜΥΦ) θα πραγματοποιείται από τον ΟΣΕ, κατά τα οριζόμενα στο Τμήμα Γ του Παραρτήματος 11 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης. Συνεπώς, με την δέσμευση αυτή τα Μέρη δεσμεύονται ότι, μόλις το τρένο παραδοθεί από τον ΟΣΕ και τοποθετηθεί στη γραμμή εξυπηρέτησης του τερματικού σταθμού, ο Παραχωρησιούχος θα έχει 24 ώρες (συγκεκριμένα ώρες λειτουργίας) για να εκπληρώσει τις ακόλουθες υπηρεσίες (όπως αναφέρονται στην Ενότητα Γ του Παραρτήματος 11 της Σύμβασης Παραχώρησης):

α. Παραλαβή – ταυτοποίηση βαγονιών / συρμού και δεδομένων Μοναδοποιημένου Φορτίου

β. Εξυπηρέτηση του φορτίου και συγκεκριμένα:

i. Για μεταφόρτωση συνδυασμένων μεταφορών (ΧΜΣΜ): Διαδικασία φόρτωσης συρμού ή διαδικασία εκφόρτωσης συρμού

ii. Για μεταφόρτωση φορτίου βαγονιών (ΧΜΦΒ): Μεταφόρτωση με κινούμενο εξοπλισμό ή Μεταφόρτωση με ράμπα φόρτωσης

iii. Για μεταφόρτωση γενικού φορτίου (ΧΜΓΦ): Εκφόρτωση βαγονιών

iv. Για μεταφόρτωση οχημάτων (ΧΜΟ): Μεταφόρτωση οχήματος με ράμπα φόρτωσης

v. Για μεταφόρτωση υγρού φορτίου (ΧΜΥΦ): εκκένωση ή πλήρωση βυτιοφόρων βαγονιών, εφόσον διατίθεται ο απαραίτητος εξοπλισμός (ήτοι οι απαραίτητες αντλίες εκκένωσης ή πλήρωσης και οι δεξαμενές αποθήκευσης που απαιτούνται βάσει του εκάστοτε υγρού φορτίου). Τυχόν καθυστερήσεις λόγω έλλειψης εξοπλισμού θα πιστοποιούνται στο πληροφοριακό σύστημα της Κοινής Επιχείρησης του οποίου την παρακολούθηση θα έχει ο Εντολοδόχος που θα οριστεί.

Με την περάτωση των ανωτέρω διαδικασιών ολοκληρώνεται η παροχή υπηρεσιών από την Κοινή Επιχείρηση και ο συρμός θα παραδίδεται στον ΟΣΕ προς έξοδο και αναχώρηση, χωρίς η Κοινή Επιχείρηση να έχει οποιαδήποτε ανάμειξη στην ώρα αναχώρησης του συρμού. Επισημαίνεται ότι η χρονική περίοδος των εικοσιτεσσάρων 24 ωρών αναφέρεται σε λειτουργικές ώρες του Θριασίου ΙΙ. Κατά τα αναμενόμενα επί του παρόντος το Θριάσιο ΙΙ θα λειτουργεί για δεκαέξι (16) ώρες την ημέρα (06.00 π.μ. έως 22.00 μ.μ.). Τα Σάββατα οι δραστηριότητες θα σταματήσουν στις 15.00 μ.μ. και θα συνεχίζονται την Κυριακή το απόγευμα στις 15.00 μ.μ. Προκειμένου να αποκλεισθούν επαχθείς καθυστερήσεις, τα Μέρη δεσμεύονται ότι εάν ένα τρένο εισέλθει στις γραμμές και παραδοθεί από τον ΟΣΕ στην Κοινή Επιχείρηση κοντά στην ώρα κλεισίματος του τερματικού σταθμού, τότε θα πρέπει να εξυπηρετηθεί από την Κοινή Επιχείρηση μέχρι την επόμενη ημερολογιακή ημέρα (δηλαδή εντός εικοσιτεσσάρων ωρών και όχι εντός 24 ωρών λειτουργίας). Επίσης σε περίπτωση άφιξης εμπορευμάτων στον τερματικό σταθμό ημέρα Σάββατο, η εξυπηρέτηση θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο εντός 48 ωρών».

325. **Δέσμευση 7η: «***Ως προς τις Δευτερεύουσες Υπηρεσίες, ήτοι (α) την λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών, (β) τη λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών, (γ) τις διαδικασίες συσκευασίας, πλήρωσης και εκκένωσης εμπορευματοκιβωτίων και (δ) τις διαδικασίες καθαρισμού, επισκευής και συντήρησης εμπορευματοκιβωτίων (εφεξής «**Δευτερεύουσες Υπηρεσίες**») να τηρούνται λεπτομερείς καταγραφές στο πληροφοριακό του σύστημα που θα διαθέτει η Κοινή Επιχείρηση. Συγκεκριμένα να τηρείται αρχείο και να καταγράφονται στο σύστημα (α) το αίτημα για την παροχή μιας τέτοιας υπηρεσίας, (β) η ημερομηνία λήψης αυτού, (γ) περιγραφή της ζητούμενης υπηρεσίας, (δ) οι ιδιαιτερότητες του φορτίου ή η ζημιά που πρέπει να επισκευαστεί, (ε) η ανάγκη εύρεσης ειδικού εξοπλισμού, (στ) αρχική εκτίμηση του χρόνου ολοκλήρωσης της υπηρεσίας και (ι) ο χρόνος τελικά περάτωσης των υπηρεσιών. Οι εν λόγω πληροφορίες θα είναι διαθέσιμες στον κάθε Χρήστη, στο βαθμό που αφορούν στο αίτημα του για παροχή υπηρεσιών, άμεσα (εντός 24 ωρών) κατόπιν αιτήματός του. Περαιτέρω, θα καταγράφεται ανά εβδομάδα και ανά υπηρεσία ο μέσος όρος εξυπηρέτησης αντίστοιχων υπηρεσιών που θα παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ (η εν λόγω πληροφορία θα είναι διαθέσιμη μόνο στην Κοινή Επιχείρηση και τον Εντολοδόχο). Σε περίπτωση σημαντικών χρονικά καθυστερήσεων εξυπηρέτησης κατά την εκτίμηση του Αιτούντα την Υπηρεσία, ο Αιτών την Δευτερεύουσα Υπηρεσία θα μπορεί να υποβάλει καταγγελία στον Εντολοδόχο που θα οριστεί με την οποία θα ζητά τη διαπίστωση ύπαρξης αναίτιας ή μη απόκλισης από το μέσο χρόνο*

παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών ως αυτός θα καταγράφεται στο πληροφοριακό σύστημα (ακόμα και εάν δεν έχουν παρασχεθεί αντίστοιχες υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ, ο Αιτών την Δευτερεύουσα Υπηρεσία θα μπορεί να αιτείται στον Εντολοδόχο τον έλεγχο της καταγγελίας του και την διαπίστωση αναιτιολόγητης απόκλισης). Η καταγγελία θα αξιολογείται από τον Εντολοδόχο και θα καταλήγει σε ένα πόρισμα το οποίο θα κοινοποιείται άμεσα (εντός 5 ημερολογιακών ημερών) στην Κοινή Επιχείρηση και θα συμπεριλαμβάνεται στις εκθέσεις συμμόρφωσης προς την ΕΑ για τυχόν έλεγχο μη συμμόρφωσης σε περίπτωση διαπίστωσης αναιτιολόγητης απόκλισης».

326. **Δέσμευση 8η: «***Τη δέσμευση συγκεκριμένου ποσοστού χωρητικότητας που θα είναι διαθέσιμο σε περίπτωση λήψης ad hoc αιτημάτων από παρόχους υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς που αφορούν την “spot” αγορά, δηλαδή δεν εντάσσονται στο πλαίσιο μακροχρόνιων συμβάσεων με την Κοινή Επιχείρηση, άλλους από τη HELLENIC TRAIN. Η δέσμευση θα τελεί υπό την προϋπόθεση ότι η Κοινή Επιχείρηση έχει ειδοποιηθεί εγκαίρως από τον ενδιαφερόμενο πάροχο και μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση τέτοιου είδους αιτήματος. Συγκεκριμένα:*

▪ *Η Κοινή Επιχείρηση θα αποδέχεται ad hoc αιτήματα για την "spot" αγορά έως και τέσσερις (4) εβδομάδες πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητούνται οι υπηρεσίες της Κοινής Επιχείρησης. Σημειώνεται ότι μετά τις τέσσερις εβδομάδες, η αδιάθετη χωρητικότητα θα είναι διαθέσιμη προς κράτηση από κάθε πιθανό Χρήστη, ήτοι και από την HELLENIC TRAIN.*

▪ *Η Κοινή Επιχείρηση θα έχει την υποχρέωση να απαντήσει σε τέτοια αιτήματα εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την λήψη τους.*

Η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα για την εξυπηρέτηση ad hoc αιτημάτων από παρόχους υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς που αφορούν την “spot” αγορά ως ακολούθως:

***Πρώτον,** στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο είναι εμπορευματοκιβώτια, η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα **κατ’ αναλογία 12,5%** επί του συνόλου της διαθέσιμης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού (ΧΜΣΜ),*

Για παράδειγμα

ο (2) από τα (16) τρένα ημερησίως για (16) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες μόνο δύο γερανογέφυρες RMG, ή

ο (3) από τα (24) τρένα ημερησίως για (24) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες μόνο δύο γερανογέφυρες RMG,

ο (5) από τα (36) τρένα ημερησίως για (24) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες τρεις γερανογέφυρες RMG [σημειώνεται ότι δεν υφίσταται

υποχρέωση του Παραχωρησιούχου για προμήθεια τρίτης γερανογέφυρας – αποτελεί όλως υποθετικό σενάριο χάριν παραδείγματος].

η οποία και στις τρείς εκδοχές θα εξυπηρετείται σε καθημερινή βάση από τον τερματικό σταθμό.

***Δεύτερον,** στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο είναι άλλου τύπου φορτίο (χύδην, υγρά, παλετοποιημένα, οχήματα), η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα **κατ’ αναλογία 16,6%** της διαθέσιμης (σε εβδομαδιαία βάση) χωρητικότητας του κάθε χώρου μεταφόρτωσης.*

Για Παράδειγμα

- *ένα (1) τρένο σε εβδομαδιαία βάση για τον κάθε τύπο φορτίου διακριτά. Αυτό σημαίνει ότι θα δεσμεύεται σε εβδομαδιαία βάση*
- *ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση χύδην φορτίων,*
- *ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση υγρών φορτίων,*
- *ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση παλετοποιημένων φορτίων, και*
- *ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση φορτίων που μεταφέρουν οχήματα.*

Εάν ληφθεί ad hoc αίτημα για συγκεκριμένη ημέρα για την οποία δεν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα (λ.χ. έχει δεσμευθεί αυτή μέσω μακροχρόνιας σύμβασης), τότε η Κοινή Επιχείρηση θα εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση του τρένου το συντομότερο δυνατόν εντός της ίδιας εβδομάδας, δηλαδή την επόμενη διαθέσιμη ημερομηνία για την αιτούμενη χωρητικότητα».

327. **Δέσμευση 9η : «***Αφενός, να τηρούν τα διεθνή, Ενωσιακά και εθνικά πρότυπα για δεδομένα που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (λ.χ. μηχανές, βαγόνια, διατροπικές μονάδες) για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητάς των πληροφοριακών συστημάτων μεταξύ των εμπλεκόμενων οικονομικών φορέων. Αφετέρου, να εξασφαλίζουν την συμβατότητα των πληροφοριακών συστημάτων της Κοινής Επιχείρησης με όλες τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κάθε χρονική στιγμή, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ως πελάτες της Κοινής Επιχείρησης, συμμορφώνονται επίσης με τα σχετικά διεθνή, Ενωσιακά και εθνικά πρότυπα».*

328. **Δέσμευση 10η: «***Αφενός, η Κοινή Επιχείρηση να καταρτίσει αναλυτικό ονομαστικό τιμοκατάλογο όλων των παρεχόμενων από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσιών με διακριτική τιμολόγηση ανά υπηρεσία, ο οποίος θα δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης ετησίως. Σχέδιο του τιμοκαταλόγου αυτού θα υποβληθεί από την Κοινή Επιχείρηση ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού μαζί με το σχέδιο του Κανονισμού Λειτουργίας. Η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύεται από τον δημοσιευμένο τιμοκατάλογο και τις υπηρεσίες που αναφέρονται ως παρεχόμενες στο Θριάσιο ΙΙ. Αφετέρου, η Κοινή Επιχείρηση δεν θα παρέχει ευνοϊκούς όρους και λοιπά κίνητρα στους πελάτες της για την παροχή υπηρεσιών από εκείνη ως Παραχωρησιούχος (βλ. Παράρτημα 11 Τμήμα Γ του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης) υπό τον όρο παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής*

μεταφοράς/έλξης, διαμεταφοράς, και συντήρησης/ επισκευής τροχαίου υλικού από την HELLENIC TRAIN ή άλλη εταιρεία/ εργολάβο στην οποία τυχόν ανατίθενται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες από την HELLENIC TRAIN».

329. **Δέσμευση 11η:** «*Από την έναρξη λειτουργίας του ΕΣΣΣΔΙ και της εμπορικής δραστηριοποίησης της Κοινής Επιχείρησης, ήτοι μετά την ολοκλήρωση του Τεχνικού Έργου, και για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο θα εξακολουθεί να υφίσταται το καθεστώς κοινού ελέγχου επί της Κοινής Επιχείρησης στο Θριάσιο ΙΙ, η εταιρεία HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση θα λειτουργούν αυτοτελώς και πλήρως ανεξάρτητα μεταξύ τους. Οι δραστηριότητες των HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης θα παραμείνουν αυτόνομες, με ανεξάρτητη διοίκηση και η Κοινή Επιχείρηση δεν θα επικοινωνεί εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της HELLENIC TRAIN και των πελατών της, ούτε θα επιτρέπει τη διάχυση τέτοιων πληροφοριών προς την HELLENIC TRAIN. Η εν λόγω λειτουργική αυτοτέλεια των δύο εταιρειών θα διασφαλιστεί ιδίως με: (α) Τη δημιουργία «σινικών τειχών» (Chinese walls) που θα αποτρέπουν τη διαρροή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών από την Κοινή Επιχείρηση προς την HELLENIC TRAIN σχετικά με τις δραστηριότητες ανταγωνιστών της HELLENIC TRAIN. (β) Τα μέλη της διοίκησης της Κοινής Επιχείρησης, καθώς και τα στελέχη της (θα αποσταλεί από τα Γνωστοποιούντα Μέρη στον Εντολοδόχο και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού συγκεκριμένος κατάλογος με τα παραπάνω πρόσωπα ο οποίος θα επικαιροποιείται σε κάθε μεταβολή του καθ’ όλη τη διάρκεια της δέσμευσης) θα υπογράψουν εντός τριών (3) μηνών από την οριστική έγκριση του Κανονισμού Λειτουργίας από την ΕΑ σύμφωνο εμπιστευτικότητας (Non-Disclosure Agreement/NDA) σύμφωνα με το οποίο όσες εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες ανταγωνιστών της HELLENIC TRAIN και εν γένει τους πελάτες της Κοινής Επιχείρησης λαμβάνονται/ έχουν ληφθεί κατά τη διάρκεια της άσκησης των καθηκόντων τους ή επ’ αφορμή αυτών δεν θα γνωστοποιούνται στην HELLENIC TRAIN, τόσο κατά τη διάρκεια όσο και για δύο (2) έτη μετά την με οποιονδήποτε τρόπο απώλεια της ιδιότητας/ λήξη της συνεργασίας τους με αυτήν. Η δέσμευση αυτή θα εφαρμόζεται και ως προς τους υπαλλήλους της Κοινής Επιχείρησης με σχέση εξηρτημένης εργασίας οι οποίοι εκτελούν καθήκοντα τα οποία τους δίδουν πρόσβαση σε τέτοιου είδους πληροφορίες. (γ) Το προσωπικό της HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης δεν θα ταυτίζεται, και δεν θα υφίστανται κοινοί μεταξύ των δύο εταιρειών εν ενεργεία εργαζόμενοι. Επιπλέον, ως προς το διοικητικό προσωπικό της HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης, δεν θα εργάζεται στον ίδιο φυσικό χώρο. Επίσης, η HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση δεσμεύονται ότι δεν θα αποσπάσουν η μία από την άλλη προσωπικό από την έναρξη λειτουργίας του ΕΣΣΣΔΙ και της εμπορικής δραστηριοποίησης της Κοινής Επιχείρησης, ήτοι μετά την ολοκλήρωση του Τεχνικού Έργου, και για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο θα εξακολουθεί να υφίσταται το καθεστώς κοινού ελέγχου επί της Κοινής Επιχείρησης ή για ένα (1) έτος από τη λύση της συνεργασίας τους με την εκάστοτε εργοδότριά εταιρεία τους, όποια χρονική στιγμή επέλθει νωρίτερα. (δ) Η HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση θα διαθέτουν και θα στηρίζουν τις λειτουργίες τους έκαστη σε χωριστά και αυτόνομα πληροφοριακά συστήματα. Τα μέλη της Διοίκησης και οι εργαζόμενοι εκάστου μέρους δεν θα έχουν πρόσβαση στο σύστημα πληροφορικής του άλλου μέρους».*

330. **Δέσμευση 12η:** «*Θα ανατεθεί σε εξωτερικό νομικό ή /και οικονομικό σύμβουλο με ειδίκευση στα θέματα του δικαίου του ανταγωνισμού η εκπόνηση Κώδικα Συμπεριφοράς (“Code of Conduct”)*».

331. **Δέσμευση 13η:** «*Στις συμβάσεις συνεργασίας με τρίτες εταιρείες/ εργολάβους, οι οποίοι θα αναλάβουν την εκτέλεση υπηρεσιών εντός του Θριασίου ΙΙ, θα περιλαμβάνεται ρητή υποχρέωσή τους να τηρούν εμπιστευτικότητα και εχεμύθεια αναφορικά με τις Εμπιστευτικές Πληροφορίες. Οι εν λόγω εταιρείες/ εργολάβοι θα ενημερώνονται άμεσα σχετικά, με ευθύνη των Μερών.*

332. **Δέσμευση 14η:** «*Τέλος, τα Μέρη θα προτείνουν το διορισμό Επιβλέποντα Εντολοδόχου εντός τεσσάρων μηνών από την Έναρξη της Παραχώρησης, δηλαδή μαζί με την υποβολή του σχεδίου Κανονισμού Λειτουργίας στην ΕΑ προς έγκριση, προκειμένου να παρακολουθεί και να διαπιστώνει τη συμμόρφωση των Μερών με τις Δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται. Ο Εντολοδόχος θα εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και θα διοριστεί από τα Μέρη. Ο Εντολοδόχος θα αμείβεται από τα Μέρη με τρόπο που να μην εμποδίζει την ανεξάρτητη και αποτελεσματική εκτέλεση της εντολής του.*

333. *Τα Μέρη αναλαμβάνουν τις ανωτέρω δεσμεύσεις για τρία (3) έτη από την έναρξη λειτουργίας του ΕΣΣΣΔΙ και της εμπορικής δραστηριοποίησης της Κοινής Επιχείρησης, ήτοι μετά την ολοκλήρωση του Τεχνικού Έργου, κατόπιν ενημέρωσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Με τη λήξη της τριετίας, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω Δεσμεύσεις, η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, και των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά, και θα αποφανθεί υπέρ της άρσης τους, εν όλω ή εν μέρει, της τροποποίησης ή της παράτασης της ισχύος τους, εν όλω ή εν μέρει, έως και τρία πρόσθετα έτη. Η σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα είναι υποχρεωτική για την Κοινή Επιχείρηση. Προβλέπεται δυνατότητα τροποποίησης και αναθεώρησης των δεσμεύσεων καθ’ όλη τη διάρκεια της τριετίας (και της μετέπειτα τριετίας), με βάση τις τρέχουσες κάθε φορά συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά».*

ΙΧ.2 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

334. Κατά την διαβούλευση επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων οι φορείς της αγοράς υπέβαλαν στην ΕΑ τις θέσεις τους. Ως προς τις ανωτέρω προτεινόμενες (δεύτερες) Δεσμεύσεις των Μερών επισημάνθηκαν, μεταξύ άλλων, τα εξής από τους φορείς/επιχειρήσεις της αγοράς [403]:

335. Σύμφωνα με τη […][404] ως προς την 1η Δέσμευση: *[...] Σε περίπτωση που ο ΟΣΕ κατά τη διαδικασία του άρθρου 12.4 της Σύμβασης Παραχώρησης προβάλει αντιρρήσεις ως προς τα σημεία που σχετίζονται με τις παρούσες δεσμεύει θα πρέπει να γνωστοποιηθεί το γεγονός στην επιτροπή ΕΑ […]. Τέλος θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια ώστε όλες οι διαδικασίες να έχουν ολοκληρωθεί και ο Κανονισμός Λειτουργίας να έχει τεθεί σε ισχύ τουλάχιστον 2 μήνες πριν την έναρξη λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι[…]*».

---

[403] Ειδικότερα ελήφθησαν οι με αριθ. πρωτ. απαντητικές επιστολές: […] Εφεξής και για λόγους συντομίας, όπου αναφέρεται οι ως άνω απαντητικές επιστολές θα αναγράφεται μόνο η επωνυμία/ διακριτικός τίτλος του αποστολέα.

[404] Η […] σημείωσε τα εξής: «*Εισαγωγικά σημειώνουμε ότι* […].

336. Η […] ως προς την 2η Δέσμευση αναφέρει : «*[…]11. Περαιτέρω, πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ότι τα άρθρα 4 και 5 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177, προβλέπουν την υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης να καταρτίζει «Περιγραφή της εγκατάστασης εξυπηρέτησης», καθώς και των υπηρεσιών για τις οποίες είναι αρμόδιος, με το ελάχιστο περιεχόμενο του άρθρου 4 παρ. 2 του αυτού κανονισμού, την οποία και υποχρεούται να δημοσιεύει στην ιστοσελίδα του*». Ενώ ως προς την 4η δέσμευση σύμφωνα με την ίδια εταιρεία : « *[…]υποδείγματα τυποποιημένων συμβάσεων χρήστη τερματικού σταθμού (πρότυπες συμβάσεις στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα) θα αναρτηθούν στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης πριν από την εμπορική λειτουργία της εγκατάστασης του Θριάσιου ΙΙ για να διασφαλίζεται η διαφάνεια. Οι συμβάσεις αυτές πρέπει επίσης να εφαρμόζονται για όλους τους χρήστες προκειμένου να διασφαλίζεται το δικαίωμα πρόσβασης (ιδίως – αλλά όχι μόνο - των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων), υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, στο Θριάσιο ΙΙ. 15. Συναφώς, προτείνεται οι εν λόγω συμβάσεις να είναι διαθέσιμες και αναρτημένες και σε εμφανές σημείο εντός του Θριασίου ΙΙ…*».

337. Κατά την άποψη της **ΡΑΣ**[405] αναφορικά με την 6η δέσμευση : «*[…]εκτιμάται ότι η αγορά είναι η μόνη αρμόδια να αξιολογήσει τον προτεινόμενο χρόνο εξυπηρέτησης καθώς γνωρίζει τις δεσμεύσεις και τις ρήτρες που υπάρχουν στα σχετικά συμβόλαια μεταφοράς εμπορευμάτων. Επιπρόσθετα, η δέσμευση […] αξιολογείται ως ασαφής καθώς δεν προκύπτει: αν η Κοινή Επιχείρηση διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό (αντλίες εκκένωσης ή πλήρωσης, δεξαμενές αποθήκευσης) για τη μεταφόρτωση υγρού ή για ποια υγρά φορτία δεν διατίθεται ο απαραίτητος εξοπλισμός και αν δίνεται η δυνατότητα, λόγω έλλειψης του απαραίτητου εξοπλισμού, οι επιχειρήσεις να χρησιμοποιήσουν τρίτο (εργολάβο) για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Στην τελευταία περίπτωση θα πρέπει να διασφαλιστεί, με διαδικασία που θα ορίσει η Κοινή Επιχείρηση, ότι ο πάροχος της υπηρεσίας πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου που απαιτούνται, για λόγους ασφάλειας, για τη μεταφόρτωση και αποθήκευση του εκάστοτε υγρού φορτίου*».

338. Κατά την άποψη της […] σχετικά με την 6η Δέσμευση: «[…].

339. Η […] από την πλευρά ως προς την 6η δέσμευση αναφέρει: «*18. Επί της αρχής, η πρόταση ανάληψης δέσμευσης περί τήρησης μέγιστου χρόνου εξυπηρέτησης των Χρηστών του τερματικού σταθμού για κάθε μία υπηρεσία ξεχωριστά και, συγκεκριμένα,* […], *εκτιμάται ως εύλογος χρόνος εξυπηρέτησης, εφόσον πρόκειται για καθημερινή και διασφαλιστεί στην πράξη η τήρηση της συγκεκριμένης Δέσμευσης. 19.* […] *πρέπει να ισχύουν και υπέρ των χρηστών του σταθμού, δηλαδή σε περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο είτε προσωρινά είτε σε μόνιμη βάση επεκταθεί το ωράριο ημερήσιας λειτουργίας, ο μέγιστος χρόνος εξυπηρέτησης πρέπει να υπολογίζεται επί τη βάσει της εκάστοτε «πραγματικής λειτουργίας» και, βεβαίως, να ισχύει για όλους (δηλαδή, ενδεχομένως, όχι*

[405] Η ΡΑΣ σημείωσε τα εξής: «Σε απάντηση στο ως άνω σχετικό (1) και με δεδομένο το εξαιρετικά περιορισμένο χρονικό πλαίσιο που τέθηκε για την αξιολόγηση και τον σχολιασμό όλων των προτεινόμενων δεσμεύσεων, παραθέτουμε τις απόψεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) αποκλειστικά επί των επισημάνσεών σας αναφορικά με τις 6-8 δεσμεύσεις του Παραρτήματος Ι. Κατά τα λοιπά εξακολουθούν να ισχύουν οι θέσεις της ΡΑΣ όπως, αναλυτικά, διατυπώθηκαν στο σχετ.2 καθώς και στις μεταξύ μας συζητήσεις». Ήτοι στην υπ’ αριθ .πρωτ. 3656/5.6.2024 απαντητική επιστολή της ΡΑΣ προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού (με α.π. 2043/5.6.2024 της ΡΑΣ).

μόνο για την ΗΤ). 20. Ειδικά δε για την […] *εφόσον το τρένο έχει παραδοθεί από τον ΟΣΕ* […] *21. Όπως και στην περίπτωση που αναφέρεται στο ότι «προκειμένου να αποκλεισθούν επαχθείς καθυστερήσεις, τα Μέρη δεσμεύονται ότι εάν ένα τρένο εισέλθει στις γραμμές και παραδοθεί από τον ΟΣΕ στην Κοινή Επιχείρηση κοντά στην ώρα κλεισίματος του τερματικού σταθμού, τότε θα πρέπει να εξυπηρετηθεί από την Κοινή Επιχείρηση μέχρι την επόμενη ημερολογιακή* […] 22. *Περαιτέρω, πρέπει να διευκρινιστούν οι ώρες* […]; *23. Επιπλέον, εφόσον η άφιξη και η τοποθέτηση στην γραμμή εξυπηρέτησης πραγματοποιείται ημέρα* […] *δέον είναι να ισχύει και εδώ ο ανωτέρω γενικός κανόνας για την καθημέρινη, δηλαδή προκειμένου να αποκλεισθούν επαχθείς καθυστερήσεις, τα Μέρη δεσμεύονται ότι εάν ένα τρένο εισέλθει στις γραμμές και παραδοθεί από τον ΟΣΕ στην Κοινή Επιχείρηση κοντά στην ώρα κλεισίματος του τερματικού σταθμού, τότε θα πρέπει να εξυπηρετηθεί από την Κοινή Επιχείρηση μέχρι την επόμενη ημερολογιακή ημέρα* […] *24. Συναφώς, πρέπει να υπάρξει ρητή πρόβλεψη για τον υπολογισμό του μέγιστου χρόνου εξυπηρέτησης σε περιπτώσεις αργιών, κ.λπ…»*

340. Κατά την […][406] σχετικά με την 6η δέσμευση : *«[…] εάν και εφ’ όσον τηρηθεί ο μέγιστος χρόνος εξυπηρέτησης των χρηστών του τερματικού σταθμού, όπως έχουν προβλέψει τα Μέρη,* […] *ημερησίως, τότε και μόνο τότε θα θεωρήσουμε ότι είναι εύλογος ο χρόνος εξυπηρέτησης».*

341. Κατά την άποψη της […][407] αναφορικά με την 6η δέσμευση : «*Η τήρηση του μέγιστου ωραρίου εξυπηρέτησης των χρηστών του τερματικού σταθμού για κάθε υπηρεσία ξεχωριστά,* […], *όπως έχουν συμφωνήσει τα μέρη μέχρι στιγμής), εκτιμάται ως εύλογο χρονικό διάστημα εξυπηρέτησης. Ως εκ τούτου, δεν εκφράζουμε καμία αντίρρηση…*».

342. Σύμφωνα με τη […] ως προς την 6η δέσμευση : «*Θεωρούμε ότι το προβλεπόμενο διάστημα εξυπηρέτησης των χρηστών είναι κατ’ αρχήν εύλογο. Εντούτοις, απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά την Παρασκευή και την Κυριακή. Θα πρέπει δηλαδή να είναι σαφές ότι σε περίπτωση που ο συρμός/ βαγόνι τοποθετηθεί στην γραμμή εξυπηρέτησης, η Κοινή Επιχείρηση θα πρέπει να το έχει παραδώσει το αργότερο* […]. *Επιπλέον, τα Μέρη θα πρέπει να δεσμευτούν ότι, στον βαθμό που αυτό απαιτείται στην πράξη, θα διευκολύνουν το έργο του ΟΣΕ που αφορά στην είσοδο ή/ και έξοδο του συρμού ή των βαγονιών στις σιδηροδρομικές γραμμές παροχής υπηρεσιών τερματικών σταθμών*».

343. Κατά την άποψη του […] αναφορικά με την 6η δέσμευση : «*Ο μέγιστος χρόνος εξυπηρέτησης* […] *εκτιμάται ως εύλογος, δεδομένου ότι καλύπτει και εξειδικευμένες περιπτώσεις φορτίων με ειδικά χαρακτηριστικά και κανονιστικές απαιτήσεις (πχ. ευπαθή φορτία)».*

344. Τέλος κατά την άποψη της […] ως προς την 6η δέσμευση : «*Θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη δέσμευση είναι απαραίτητη, όμως λειτουργεί περισσότερο ως διασφάλιση ενός καλού επιπέδου υπηρεσίας στο επίπεδο του χρόνου εξυπηρέτησης και η οποία θα πρέπει να συγκριθεί με αντίστοιχες πρακτικές χωρών των εξωτερικού για να είναι κατανοητό αν επαρκεί ή όχι έναντι του ανταγωνισμού διεθνώς…*».

---

[406] Η […] σημείωσε: «[…]!»

[407] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 7248/9.10.2024 επιστολή της.

345. Ως προς την 7η δέσμευση, κατά την άποψη της **ΡΑΣ**: «*[…] αποκλειστικά για τις Δευτερεύουσες Υπηρεσίες (α) λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών και (β) λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών, που εντάσσονται στις ρυθμιζόμενες υπηρεσίες του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 του ν.4408/2016, εκτιμάται ότι η αξιολόγηση από τον Εντολοδόχο κατόπιν καταγγελίας από τον αιτούντα, η έκδοση και κοινοποίηση του πορίσματος προς την Κοινή Επιχείρηση και ο εν συνεχεία έλεγχος συμμόρφωσης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, δεν αποτρέπει και κυρίως δεν επιλύει τυχόν αναιτιολόγητες χρονικές καθυστερήσεις. Οι υπηρεσίες (α) και (β) θα μπορούσαν να έχουν ένα εκτιμώμενο μέσο χρόνο ολοκλήρωσης, η τήρηση του οποίου θα ελέγχεται από τον εντολοδόχο και τελικά από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Τυχόν απόκλιση θα αξιολογείται ως προς τη διαπίστωση αποδεκτής αιτιολογημένης ή μη απόκλισης από τον μέσο χρόνο ολοκλήρωσης στο πλαίσιο ελέγχου τήρησης των δεσμεύσεων. Το ένα μέλος της Κοινής Επιχείρησης, η HELLENIC TRAIN, διαθέτει πολύχρονη εμπειρία στις επισκευές βαγονιών και στην πλύση βαγονιών, καθώς δραστηριοποιείται ήδη στις συγκεκριμένες υπηρεσίες και μπορεί να προσδιορίσει εκτιμώμενο μέσο χρόνο επισκευής για μια συνήθη βλάβη βαγονιού, καθώς τα βαγόνια δεν παρουσιάζουν, συνήθως, τις δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσει ένας συντηρητής ελκτικών μονάδων. Αντίστοιχα, στις συμβάσεις συνεργασίας με τρίτες εταιρίες / εργολάβους, οι οποίοι ενδέχεται να αναλάβουν την εκτέλεση των συγκεκριμένων υπηρεσιών, θα περιλαμβάνεται συμβατική δέσμευση για την τήρηση των συμφωνημένων μέσων χρόνων ολοκλήρωσης*».

346. Κατά την άποψη της […] και αναφορικά με την 7η δέσμευση : «*[…]δεν παρέχονται πληροφορίες για τον ακριβή ρόλο του «Εντολοδόχου», ποιες αρμοδιότητες θα αναλάβει και ποια «Συμβατικά Εργαλεία» θα έχει στη διάθεση του, συνεπώς θα πρέπει να δοθούν περαιτέρω διευκρινήσεις για τις υποχρεώσεις που απορρέουν για την Κοινή Επιχείρηση μετά την κοινοποίηση πορίσματος από τον Εντολοδόχο*».

347. Η […] σχετικά με την 7η δέσμευση παρατηρεί ότι: *« […]29. Και για τις Δευτερεύουσες Υπηρεσίες, πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την τήρηση της διαφάνειας.*».

348. Κατά την άποψη της […] ως προς την 7η δέσμευση: «*εκτιμούμε ότι είναι ασαφής και πολύπλοκη η όλη διαδικασία μέσω της οποίας η ικανοποίηση αιτημάτων οδηγεί στις καλένδες και την αύξηση παρά αποτροπή των χρονικών καθυστερήσεων στην παροχή δευτερευουσών υπηρεσιών*».

349. Επίσης ως προς την ίδια δέσμευση η […][408] σημειώνει: «*Ο διορισμός επιβλέποντα εντολοδόχου, ο οποίος θα παρακολουθεί και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση των μερών με τις δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται στη συνολική λειτουργία της κοινής επιχείρησης, κρίνεται επαρκής, για την εξασφάλιση συνθηκών αποτελεσματικού και υγιούς ανταγωνισμού. Ιδιαίτερα όσον αφορά την παροχή δευτερευουσών υπηρεσιών και την τήρηση του μέγιστου χρόνου εξυπηρέτησης των χρηστών, η προτεινόμενη διαδικασία καταγραφής, αξιολόγησης και συμπερίληψης τους στις εκθέσεις συμμόρφωσης προς την ΕΑ εκτιμάται ως μέτρο προς τη σωστή κατεύθυνση, καθώς ενισχύει την απαιτούμενη διαφάνεια στη λειτουργία της κοινής επιχείρησης. Ως εκ τούτου, δεν φέρουμε καμία αντίρρηση*».

[408] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 7248/9.10.2024 επιστολή της.

350. Ενώ κατά την […]: «*Κρίνεται ότι η αξιολόγηση από τον Εντολοδόχο και η κοινοποίηση του πορίσματος στην Κοινή Επιχείρηση επαρκεί για την αποτροπή χρονικών καθυστερήσεων στην παροχή Δευτερευουσών Υπηρεσιών, δεδομένου ότι όπως προβλέπει η ίδια δέσμευση, τηρούνται λεπτομερείς καταγραφές που μπορεί να είναι διαθέσιμες άμεσα στο Χρήστη που αφορούν, καταγράφεται, ανά εβδομάδα και ανά υπηρεσία, ο μέσος όρος αντίστοιχων υπηρεσιών και η πληροφορία θα είναι διαθέσιμη στην Κοινή Επιχείρηση και τον Εντολοδόχο, το πόρισμα του Εντολοδόχου σε περιπτώσεις σημαντικών καθυστερήσεων θα κοινοποιείται στην Κοινή Επιχείρηση και θα περιλαμβάνεται στην έκθεση προς την ΕΑ για έλεγχο μη συμμόρφωσης, η Κοινή Επιχείρηση θα έχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για παρακολούθηση, λήψη μέτρων και βελτίωση των χρόνων απόκρισης*».

351. Η […] ως προς την 7η δέσμευση αναφέρει ότι: «*Η υπόψιν δέσμευση μας βρίσκει σύμφωνους. Ωστόσο, όσον αφορά στη διαδικασία καταγγελίας από τον Αιτούντα την Υπηρεσία, θεωρούμε ότι το πόρισμα του Εντολοδόχου θα πρέπει να κοινοποιείται και στον Καταγγέλλοντα εκτός από την Κοινή Επιχείρηση. Συμπληρωματικά θα πρέπει να προβλέπονται συγκεκριμένες επιπτώσεις ή ενέργειες αποκατάστασης (π.χ ποινές ή πράξη διόρθωσης) για την Κοινή Επιχείρηση. Κατά αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται το 3ο, 4ο και 5ο κριτήριο ανωτέρω*»[409].

352. Τέλος σύμφωνα με τη […] : *«[…]σχετικά με την παροχή Δευτερευουσών Υπηρεσιών δεν μπορούμε να γνωρίζουμε κατά πόσο οι πληροφορίες που θα καταγράφονται στο πληροφοριακό σύστημα που θα διαθέτει η Κοινή Επιχείρηση θα είναι πράγματι λεπτομερείς ή ακριβείς προκειμένου να μπορέσει να διαπιστωθεί αναιτιολόγητη απόκλιση. Τίθενται ζητήματα σχετικά με το σύστημα, τις δικλείδες ασφαλείας του συστήματος, ποιος το ενημερώνει, ποιος μπορεί να το μεταβάλλει και τελικά ποιος ελέγχει ότι οι εν λόγω καταγραφές είναι ακριβείς και πραγματικές. Συνεπώς κρίνουμε ότι η αξιολόγηση από τον Εντολοδόχο και η κοινοποίηση του πορίσματος στην Κοινή Επιχείρηση επαρκεί για την αποτροπή χρονικών καθυστερήσεων».*

353. Ως προς την 8η δέσμευση κατά την άποψη της **ΡΑΣ** : *«[…].αναφορικά με το χρονικό διάστημα ειδοποίησης της Κοινής Επιχείρησης για εξυπηρέτηση ad hoc αιτημάτων, που προσδιορίζεται* […] *πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητούνται οι υπηρεσίες, το προτεινόμενο διάστημα διαφέρει σημαντικά από τη διαχείριση των ad hoc αιτημάτων από τον Διαχειριστή Υποδομής για αντίστοιχο αίτημα χωρητικότητας στην υποδομή. Συγκεκριμένα, το άρθρο 48 του ν. 4408/2016 εξειδικεύεται περαιτέρω από τον Διαχειριστή Υποδομής στη διαδικασία κατανομής που περιγράφεται στη Δήλωση Δικτύου: «[…]Τα έκτακτα αιτήματα αντιμετωπίζονται με σειρά προτεραιότητας ως προς την ημερομηνία υποβολής τους. Σε κάθε περίπτωση τα αιτήματα αυτά θα πρέπει να υποβάλλονται το αργότερο 15 μέρες πριν την ημερομηνία που αφορούν». Η πρόσβαση στην υποδομή μετά από έκτακτο αίτημα στο Διαχειριστή Υποδομής, για τη δέσμευση διαδρόμου (15 ημέρες πριν την ημερομηνία της μεταφοράς), αποτελεί προϋπόθεση για την υποβολή έκτακτου αιτήματος για παροχή υπηρεσίας*

---

[409] Σημειώνεται ότι η ίδια εταιρεία στην απάντηση της ως προς την 6η δέσμευση είχε αναφέρει ότι «*Όσον αφορά στην επίτευξη μίας ανταγωνιστικής αγοράς, θεωρούμε ότι η δέσμευση θα πρέπει να ενισχυθεί με την παρακολούθηση συγκεκριμένων Key Performance Indicators (KPIs), όπως για παράδειγμα ο μέσος χρόνος εξυπηρέτησης ανά αίτημα. Κατά αυτόν τον τρόπο θα αποφεύγεται για παράδειγμα η προνομιακή μεταχείριση πελατών σε μικρότερους χρόνους έναντι άλλων που εξυπηρετούνται κοντά στο ανώτερο χρονικό περιθώριο της δέσμευσης. Τα KPIs αυτά θα πρέπει να είναι ελεύθερα προς ενημέρωση του κοινού ή τουλάχιστον μεταξύ των αιτούντων της υπηρεσίας…».*

τερματικού σταθμού και ως εκ τούτου πρέπει να προηγείται χρονικά. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίζει σχετικά με τα αιτήματα που παραλαμβάνει ακόμα και μετά τη λήξη των προθεσμιών για τη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας και την βέλτιστη αξιοποίηση του δικτύου, το αίτημα υπηρεσίας τερματικού σταθμού, τέσσερις (4) εβδομάδες πριν, θα βρίσκεται υπό την αίρεση της θετικής έκβασης του αιτήματος προς το Διαχειριστή Υποδομής. Τέλος, μακροχρόνιες συμβάσεις με την Κοινή Επιχείρηση που δεσμεύουν, μεταξύ άλλων, χωρητικότητα των εγκαταστάσεων, θα ήταν χρήσιμο να βρίσκονται υπό τον έλεγχο της Επιτροπής στο πλαίσιο παρακολούθησης των δεσμεύσεων, καθώς μπορεί να οδηγήσουν σε αποκλεισμό από κρίσιμες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Προτείνεται να ληφθούν υπόψη, αναλογικά, διαδικασίες και κριτήρια αντίστοιχα με τα περιγραφόμενα στο άρθρο 42 του ν.4408/2016 και στον ΕΚ (ΕΕ) 2016/545 «για τις διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής».

354. Ως προς την ίδια δέσμευση κατά την άποψη του […].

355. Η […] ως προς την 8η δέσμευση αναφέρει ότι: «*36. Κατά την άποψη της Εταιρείας μας, το προτεινόμενο χρονικό διάστημα ειδοποίησης της Κοινής Επιχείρησης, από τους ενδιαφερομένους παρόχους για τα σχετικά ad hoc αιτήματα των τεσσάρων εβδομάδων δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί «εύλογο». 37. Ως προς αυτό, πρέπει, μεταξύ άλλων, να επισημανθεί ότι τα τρένα που έρχονται από το εξωτερικό ξεκινάνε την σύνθεσή τους περίπου δύο εβδομάδες πριν την άφιξή τους στο Θριάσιο ΙΙ, οπότε δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε* […] *πριν ότι πράγματι θα παραστεί ανάγκη για την υποβολή του ως άνω αιτήματος. Επομένως, ο χρόνος αυτός πρέπει να οριστεί σε οκτώ (8) ημερολογιακές ημέρες και, πάντως, σε χρονικό διάστημα κάτω των δύο (2) εβδομάδων. 38. Επίσης, πρέπει να διευκρινίζεται (α) ποιο θα είναι το σύνολο της διαθέσιμης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού (ΧΜΣΜ) και (β) να καταγράφεται η ημερήσια κάλυψη της διαθέσιμης χωρητικότητας. Πρέπει δε να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση της συγκεκριμένης δέσμευσης και να προβλεφθεί μηχανισμός με σαφέστερες ρυθμίσεις για την διαδικασία συντονισμού του άρθρου 10 του Εκτελεστικού Κανονισμού 2017/2177. 39. Περαιτέρω, πρέπει να προσδιοριστεί και ότι εάν ληφθεί ad hoc αίτημα για συγκεκριμένη ημέρα για την οποία δεν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα (λ.χ. έχει δεσμευθεί αυτή μέσω μακροχρόνιας σύμβασης), τότε η Κοινή Επιχείρηση θα εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση του τρένου το συντομότερο δυνατόν εντός της ίδιας εβδομάδας, δηλαδή την επόμενη διαθέσιμη ημερομηνία για την αιτούμενη χωρητικότητα εντός της ίδιας εβδομάδας, τουλάχιστον για την κατά τα ανωτέρω αναφερόμενη χωρητικότητα. Σε κάθε περίπτωση, και δεδομένου ότι δεν έχουν όλες οι επιχειρήσεις την δυνατότητα να προβούν στη σύναψη μακροχρόνιων συμβάσεων, πρέπει να διασφαλίζεται ότι πάντοτε θα υπάρχει ένα ποσοστό διαθέσιμης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού (ΧΜΣΜ) το οποίο θα μπορεί να εξυπηρετεί ad hoc αιτήματα που θα υποβάλλονται μία (1) εβδομάδα πριν την ζητούμενη ημερομηνία».*

356. Επίσης κατά την άποψη της […]: « *[…]ad hoc αιτήματα και την τήρηση διαθεσίμου ποσοστού χωρητικότητας, άμα τη λήψη τέτοιου αιτήματος, συμφωνούμε με την προτεινόμενη διαδικασία. Εκτιμούμε ότι, η απαίτηση για ειδοποίηση τεσσάρων εβδομάδων πριν το αίτημα των υπηρεσιών από τους ενδιαφερόμενους παρόχους, είναι ένα χρονικό όριο το οποίο θεωρούμε υπερβολικό. Επίσης*

υπερβολικός είναι ο διαθέσιμος χρόνος των πέντε εργασίμων ημερών για απαντήσεις ad hoc αιτημάτων».

357. Ενώ η […][410] εκτιμά ως προς την 8η δέσμευση : «*Η εξυπηρέτηση της spot αγοράς μέσω ad hoc αιτημάτων και η δέσμευση συγκεκριμένου ποσοστού χωρητικότητας, είτε για εμπορευματοκιβώτια είτε για άλλο τύπο φορτίου, δεν εγείρει καμία αντίρρηση από την πλευρά μας. Ωστόσο, εκτιμούμε ότι το προτεινόμενο χρονικό πλαίσιο για την εξυπηρέτηση αυτών των αιτημάτων είναι υπερβολικό, τόσο σε σχέση με την ημερομηνία έναρξης παροχής των υπηρεσιών της κοινής επιχείρησης όσο και με την υποχρέωση απάντησης της σε τέτοια αιτήματα. Θεωρούμε ότι ένα εύλογο χρονικό διάστημα θα ήταν 2 εβδομάδες πριν από την ημερομηνία έναρξης παροχής των υπηρεσιών και 2 εργάσιμες ημέρες για την απάντηση της κοινής επιχείρησης σε τέτοιου είδους αιτήματα*».

358. Η […] ως προς την ίδια δέσμευση αναφέρει ότι: « *[...] Δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε/ δεν διαθέτουμε στοιχεία σε σχέση με το αν η προτεινόμενη δέσμευση χωρητικότητας (ποσοστού* […] *επί του συνόλου της διαθέσιμης χωρητικότητας για μεταφερόμενο φορτίο εμπορευματοκιβωτίων ποσοστού* […] *επί της διαθέσιμης σε εβδομαδιαία βάση χωρητικότητας του κάθε χώρου μεταφόρτωσης για άλλου τύπου φορτία) είναι πράγματι επαρκής[...]. Τέλος, να επισημάνουμε ότι δεν καθίσταται σαφής ο τρόπος και τα κριτήρια με τα οποία θα διατίθεται η αδιάθετη χωρητικότητα μετά την προθεσμία που θα καθορισθεί από την ΕΑ για την υποβολή του ad hoc αιτήματος*».

359. Κατά την […] ως προς την 8η δέσμευση: «*Ο χρόνος των 4 εβδομάδων είναι εύλογος. Στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων, η διαθέσιμη χωρητικότητα υπολογίζεται σε ημερήσια βάση και σε* […] *επί του συνόλου της διαθέσιμης χωρητικότητας, εκτιμώντας ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης ενός τρένου ανά γερανογέφυρα RMG θα είναι 1 ώρα, χρόνος που είναι πολύ περιορισμένος. Είναι πολύ πιθανόν ότι δεν θα μπορεί να διασφαλιστεί η εξυπηρέτηση ενός (1) τρένου ad hoc αιτημάτων ανά ημέρα. Έχει νόημα εκτός από τη δέσμευση χωρητικότητας* […] *επί του συνόλου της χωρητικότητας να διασφαλίζεται και η εξυπηρέτηση ενός (1) τουλάχιστον τρένου από τα ad hoc αιτήματα. Στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο είναι άλλου τύπου (χύδην, υγρά, παλετοποιημένα, οχήματα) το χρονικό πλαίσιο που τίθεται είναι η εβδομάδα και η Κοινή Επιχείρηση δεσμεύεται για την εξυπηρέτηση ενός (1) τρένου σε εβδομαδιαία βάση*».

360. Η […] ως προς την 8η δέσμευση αναφέρει ότι : «*Για την περίπτωση των ad hoc αιτημάτων εκτιμούμε ότι τόσο ο χρόνος αποδοχής αιτημάτων όσο και τα ποσοστά δέσμευσης χωρητικότητας, ενδέχεται να λειτουργήσουν περιοριστικά στη διεύρυνση της πελατειακής βάσης. Ο χρόνος αποδοχής αιτημάτων θα μπορούσε να ακολουθεί μία κλίμακα ανάλογα με τον όγκο της κάθε ζήτησης π.χ 3 ημέρες για 1 container, 2 ή 3 εβδομάδες για 50 container. Τα παραδείγματα είναι τυχαία καθώς δεν είμαστε σε θέση να αξιολογήσουμε τις δυνατότητες της εγκατάστασης και της λειτουργίας. Η δέσμευση χωρητικότητας για ad hoc ζητήσεις σε αυτό το επίπεδο σε συνδυασμό με το προτεινόμενο περιθώριο αποδοχής υποδηλώνει την πολιτική δέσμευσης μεγάλου ποσοστού χωρητικότητας για μακροχρόνιες συμβάσεις, προφανώς με διαφορετική τιμολογιακή βάση (χαμηλότερη) απ’ ότι για τις ad hoc ζητήσεις. Λόγω των περιορισμών αυτών (σε χρόνο αποδοχής και ποσοστό χωρητικότητας), μέρος των ad hoc ζητήσεων μπορεί να στραφεί αναγκαστικά σε κάποια από τα υφιστάμενα μακροχρόνια*

[410] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 7248/9.10.2024 επιστολή της.

συμβόλαια εξυπηρέτησης που θα έχουν τη χωρητικότητα για να εξυπηρετήσουν την ad hoc ζήτηση. Θεωρούμε ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να αποφευχθεί με τη θέσπιση ορίων ακόμη και όσον αφορά στον αριθμό ή το ύψος της δέσμευσης χωρητικότητας στο πλαίσιο μακροχρόνιων συμβάσεων, την χρονική περίοδο μακροχρόνιων συμβάσεων κλπ. Θα μπορούσε επίσης να μειωθεί το ποσοστό μακροχρόνιων συμβάσεων στο σύνολο της χωρητικότητας αναγκάζοντας τον εκάστοτε πελάτη μακροχρόνιας σύμβασης να καλύψει τις μεγαλύτερες ανάγκες του ως ad hoc ζητήσεις, εκτός της μακροχρόνιας σύμβασης που έχει συνάψει. Η αρχή των ίσων αποστάσεων και μία ξεκάθαρη μέθοδος προτεραιοποίησης (π.χ FIFO), διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού.[…]».

361. Σύμφωνα με τη […]: «*όσον αφορά την 8η δέσμευση θεωρούμε ότι το χρονικό διάστημα των έως και τεσσάρων εβδομάδων πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητούνται οι υπηρεσίες ειδοποίησης της κοινής Επιχείρησης από τους ενδιαφερόμενους παρόχους για ad hoc αιτήματα θα έπρεπε να είναι τρείς εβδομάδες, και η Κοινή Επιχείρηση να έχει την υποχρέωση να απαντήσει εντός δύο εργάσιμων ημερών από τη λήψη τους. Παράλληλα τα ποσοστά δέσμευσης της χωρητικότητας για ad hoc αιτήματα θα έπρεπε να είναι της τάξης του 25%. Κατά τον τρόπο αυτό θα μειωθούν οι επιπτώσεις του ανταγωνισμού έναντι παρόχων που έχουν την ανάγκη να καλύψουν ad hoc αιτήματα και δεν είναι συμβεβλημένοι με μακροχρόνιες συμβάσεις με την Κοινή Επιχείρηση*».

362. Αναφορικά με την 9η δέσμευση κατά την άποψη της […]: «*40. Δέον είναι τα πρότυπα αυτά (ή ο φορέας θέσπισής τους) να καταγράφονται και στον ως άνω Κανονισμό Λειτουργίας […]*».

363. Ως προς την 10η δέσμευση η […] αναφέρει ότι :«*41.Επί της αρχής, συμφωνούμε με την ανωτέρω δέσμευση. 42. [...]. Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, ο ως άνω τιμοκατάλογος οπωσδήποτε πρέπει να έχει εγκριθεί από την Επιτροπής Σας και να έχει τεθεί σε ισχύ προτού η Κοινή Επιχείρηση εκκινήσει τις δραστηριότητές της που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών στους χρήστες του Θριασίου ΙΙ, προκειμένου να διασφαλιστεί επί της ουσίας και στην πράξη, το δικαίωμα πρόσβασης, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους (ιδίως – αλλά όχι μόνο - των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων) στο Θριάσιο ΙΙ. 44. Συναφώς, δέον είναι ο ανωτέρω τιμοκατάλογος να είναι αναρτημένος και σε εμφανές σημείο εντός του Θριασίου ΙΙ*».

364. Σύμφωνα με τη […]: *«σε ότι αφορά την 11η Αυτοδέσμευση[...] Επίσης, θα πρέπει να προβλεφθούν μέτρα που να διασφαλίζουν ότι η συμπεριφορά τους σε σχέση με τις καθημερινές δραστηριότητες δεν υπαγορεύεται ή ορίζεται από την Hellenic Train. (β) Υποχρέωση Εχεμύθειας: Ο χρόνος δέσμευσης από την υποχρέωση εχεμύθειας των προσώπων που αναφέρονται θα πρέπει να επεκταθεί σε τρία (3) έτη από τα δύο (2) που προτείνεται. […]*».

365. Κατά την άποψη της […]: «*όσον αφορά το σημαντικό ζήτημα της πρόσβασης σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες, πιστεύουμε ότι πράγματι η HELLENIC TRAIN θα έχει πλεονέκτημα. Παρόλο που στην 11η Δέσμευσηαναφέρονται όλες οι νομικές δικλείδες ασφαλείας για περιορισμό διαρροής εμπιστευτικών πληροφοριών, στην πράξη γνωρίζουμε ότι είναι σχεδόν αδύνατο να διασφαλιστούν και να μην διαρρεύσουν ώστε να χρησιμοποιηθούν προς ανταγωνιστικό όφελος*».

366. Σύμφωνα με τη […] ως προς την 12η δέσμευση : «*…Ο συγκεκριμένος Κώδικας Συμπεριφοράς θα πρέπει να δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης και να περιέχει ρυθμίσεις οι οποίες να προβλέπουν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τους υπαλλήλους της Κοινής*

Επιχείρησης προκειμένου (α) να διασφαλίζεται η τήρηση από αυτούς (και ανεξαρτήτως της θέσεώς τους ή της ιεραρχικής βαθμίδας στην οποία αυτοί ανήκουν) των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού, (β) να διαφυλάσσεται ο εμπιστευτικός χαρακτήρας των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών οι οποίες περιέρχονται εις γνώση τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και να εξασφαλίζεται η μη κατάχρηση εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει (η Κοινή Επιχείρηση) από τρίτους κατά την παροχή ή τη διαπραγμάτευση παροχής πρόσβασης στις υπηρεσίες του Σταθμού και (γ) να διασφαλίζεται η ισότιμη πρόσβαση για όλους στο Θριάσιο ΙΙ και να αποκλείεται οποιαδήποτε μεροληπτική συμπεριφορά προς την Hellenic Train, τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις ή τρίτους προμηθευτές».

367. Ως προς την 14η δέσμευση σύμφωνα με τη […]: «*Ο διοριζόμενος Επιβλέπων Εντολοδόχος (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) για τον έλεγχο συμμόρφωσης των Μερών θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι διαθέτει την κατάλληλη κατάρτιση, εμπειρία και τεχνογνωσία στο αντικείμενο και ότι ενεργεί πλήρως ανεξάρτητα. Ειδικότερα θα πρέπει να μην επιτρέπεται να κατέχει άλλη επαγγελματική θέση ή ευθύνη στην Κοινή Επιχείρηση, η οποία να έρχεται σε σύγκρουση με τις αρμοδιότητές του. Επιπλέον κατά τη διάρκεια της εντολής του, ο Εντολοδόχος θα πρέπει να μην επιτρέπεται να κατέχει άλλη επαγγελματική θέση, ευθύνη ή συμφέρον, άμεσα ή έμμεσα, στην Hellenic Train ή σε οποιαδήποτε επιχείρηση του Ομίλου ή σε οποιονδήποτε κλάδο ή τμήμα της ή σε άλλη Συνδεδεμένη Επιχείρησή της ή στους ελέγχοντες μετόχους της. Οι όροι που διέπουν τις αρμοδιότητες, τη διάρκεια, την ανανέωση και τη λήξη της θητείας του και οι λόγοι κάθε προτεινόμενης απόφασης λήξης της περιόδου απασχόλησης, θα πρέπει να κοινοποιούνται στην ΕΑ για τη συναίνεσή της. Σε κάθε περίπτωση, οι ως άνω όροι θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ανεξαρτησία του Εντολοδόχου, συμπεριλαμβανομένης της παροχής όλων των πόρων που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων του. Η ΕΑ θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα υποβολής αντιρρήσεων κατά του ορισμένου Εντολοδόχου, καθ’ όλη τη διάρκεια της θητείας του, εφόσον ανακύψουν συναφώς αμφιβολίες περί της επαγγελματικής επάρκειας και ανεξαρτησίας[…]Ενόψει δε και της διάρκειας της Σύμβασης Παραχώρησης, σε περίπτωση που η ΗΤ εξακολουθεί να συμμετέχει/ ελέγχει στην Κοινή Επιχείρηση και ανάλογα με τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (ή/ και στην αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης, όπως, επί παραδείγματι, σε περίπτωση διατήρησης της δεσπόζουσας θέσης της στην ως άνω αγορά), πρέπει να διασφαλιστεί η τήρηση Δεσμεύσεων για χρονικό διάστημα πέραν των τριών ετών (βλ. […] προτεινόμενη Δέσμευση - 3 + 3 έτη*».

368. Πέραν των ως άνω ειδικών παρατηρήσεων οι φορείς/επιχειρήσεις δεν διατύπωσαν ειδικότερες παρατηρήσεις για τις λοιπές δεσμεύσεις που πρότειναν τα Μέρη, αλλά προέβησαν σε γενικές διαπιστώσεις θετικές εν γένει ως προς τις δεσμεύσεις. Εξάλλου, σύμφωνα με τη ΡΑΣ: *«Κατά τα λοιπά εξακολουθούν να ισχύουν οι θέσεις της ΡΑΣ όπως, αναλυτικά, διατυπώθηκαν στο σχετ. 2* [411] *καθώς και στις μεταξύ μας συζητήσεις»*.

369. Σύμφωνα με τη […]: «*70. Συμπερασματικά, η ανάληψη δεσμεύσεων από τα Μέρη κρίνεται αναγκαία για τον περιορισμό των προβλημάτων ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, τα οποία αναμένεται να ενταθούν από την πραγματοποίηση της υπό κρίση συγκέντρωσης, λόγω ακριβώς της συμμετοχής της*

[411] Ήτοι στην υπ’ αριθ .πρωτ. 3656/5.6.2024 απαντητική επιστολή της ΡΑΣ προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού (με α.π. 2043/5.62024 της ΡΑΣ).

ΗΤ στην Κοινή Επιχείρηση. […] ο αποκλεισμός των οποίων θα μπορούσε να λάβει χώρα είτε μέσω δυσχέρανσης της πρόσβασής τους στις υπηρεσίες του Θριασίου ΙΙ (π.χ. με τη μορφή παροχής αυτών των υπηρεσιών με λιγότερο ευνοϊκούς όρους, υποβάθμισης της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, καθυστερήσεων, κ.ά.), είτε μέσω της προσφοράς ευνοϊκότερων συναλλακτικών όρων (όπως εκπτώσεων ή ταχύτερης εξυπηρέτησης, κ.ά.) σε κοινούς πελάτες, ιδίως διαμεταφορείς, οι οποίοι προμηθεύονται τη μεταφορική υπηρεσία από την ΗΤ[...] 71. Επομένως, η Εταιρεία μας τάσσεται υπέρ της έγκρισης της ανωτέρω πράξης, η οποία αφορά μια σημαντική επένδυση για τον ευρύτερο κλάδο των μεταφορών, από την Επιτροπή Σας, η έγκρισή της υπό την προϋπόθεση όμως της ανάληψης κατάλληλης και επαρκούς δέσμης δεσμεύσεων (διορθωτικά μέτρα) από τα Μέρη […]72. Οι ανωτέρω προτεινόμενες δεσμεύσεις κατ’ αρχήν είναι προς την σωστή κατεύθυνση για την αντιμετώπιση των ως άνω προβλημάτων[…]74. […] σε περίπτωση διατήρησης της δεσπόζουσας θέσης της στην ως άνω αγορά, πρέπει να διασφαλιστεί η τήρηση Δεσμεύσεων για χρονικό διάστημα πέραν των τριών ετών (βλ. 14η προτεινόμενη Δέσμευση - 3 + 3 έτη)».

370. Ο […] σημείωσε ότι: «*Εκτιμούμε ότι η πλήρης και ακριβής τήρηση των δεσμεύσεων δύναται να εξαλείψει τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν επισημανθεί παραπάνω και αναφέρονται στην εισήγηση*».

371. Η […][412] αναφέρει ότι **:** «*Εκτιμούμε ότι η πλήρης και ακριβής τήρηση των δεσμεύσεων δύναται να εξαλείψει τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν επισημανθεί παραπάνω και αναφέρονται στην εισήγηση».*

372. Σύμφωνα με τη […] «*Κατά τα λοιπά, συμφωνούμε με τις Προτεινόμενες Δεσμεύσεις […]. Εν κατακλείδι, (α) τασσόμαστε υπέρ της έγκρισης της συγκέντρωσης υπό την προϋπόθεση ανάληψης δεσμεύσεων, σημειώνοντας ότι είναι επιτακτική η ανάγκη διασφάλισης της ισότιμης και αδιάλειπτης πρόσβασης σε μια υποδομή με τα ιδιαίτερα (και μοναδικά) χαρακτηριστικά του Θριασίου ΙΙ και για την Εταιρεία μας αλλά και για τις επιχειρήσεις του κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών και διαμεταφοράς εμπορευμάτων, δηλαδή είναι αναγκαία η διασφάλιση συνθηκών ανόθευτου ανταγωνισμού ιδίως μέσω της διασφάλισης της ελεύθερης και ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από και προς το ΘΕΚ, δεδομένου ότι αυτά θα διέρχονται από την έκταση του Θριασίου ΙΙ, (δεδομένης της γειτνίασης του ΘΕΚ με το Θριάσιο ΙΙ, τα σιδηροδρομικά οχήματα από και προς το ΘΕΚ θα πρέπει να διέρχονται από τις εσωτερικές υποδομές του Θριασίου ΙΙ. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο του Θριάσιο Ι συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του εσωτερικού δικτύου του Θριασίου ΙΙ, η διασύνδεση δε αυτή είναι συγκεκριμένη και ορισμένη από τον διαχειριστή του Εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου (ΟΣΕ). (β) κρίνουμε αναγκαίο να ληφθούν υπόψη της Αρχής Σας οι ως άνω παρατηρήσεις μας, προκειμένου να διαμορφωθούν οι τελικές δεσμεύσεις κατά τρόπο που να αντιμετωπίζουν πλήρως τα ζητήματα ανταγωνισμού, καθώς και (γ) να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα που θα διασφαλίζουν τη συμμόρφωση των Μερών (και τυχόν διαδόχων τους) με τις ως άνω Δεσμεύσεις».*

[412] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. […] επιστολή της.

373. Σύμφωνα με τον […]: «*Η εφαρμογή των προτεινόμενων δεσμεύσεων είναι δυνατόν να οδηγήσει στην εξάλειψη των αναγραφόμενων, στο έγγραφό σας, προβλημάτων ανταγωνισμού. Για τις δεσμεύσεις [1η]-[5η] και [9η]-[14η] δεν υπάρχουν παρατηρήσεις*».

374. Η […] σημείωσε τα εξής: «*Δεσμεύσεις No.1 - 5 & No.9 – 14: Συμφωνούμε με τις εν λόγω δεσμεύσεις και τις θεωρούμε ως ελάχιστη υποχρέωση των Μερών στο πλαίσιο των ανωτέρω αρχών – κριτηρίων για ξεκάθαρο και οριοθετημένο πλαίσιο λειτουργίας, για λόγους διαφάνειας και διάχυσης των πληροφοριών, αλλά και για τη λειτουργία ενός αμερόληπτου και δίκαιου φορέα που λειτουργεί στο πλαίσιο της επιχειρηματικής ηθικής*».

375. Η […] ανέφερε τα εξής: «*Εκτίμησή μας είναι ότι το Θριάσιο ΙΙ μπορεί πράγματι να συμβάλει στην αύξηση και τη βελτίωση των οδικών/σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με στοιχεία οικονομικής και περιβαλλοντικής ωφέλειας. Παρά ταύτα είναι προφανής η δεσπόζουσα θέση που αποκτά η Hellenic Train στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εμπορευμάτων έναντι των ανταγωνιστών της, καθώς ο έλεγχος της μοναδικής υποδομής παροχής υπηρεσιών διτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών στην Ελλάδα της δίνει την δυνατότητα να προσφέρει καθετοποιημένες λύσεις στους πελάτες της, τις οποίες οι ανταγωνιστές της δεν θα είναι σε θέση να προσφέρουν. Πράγματι η Κοινή Επιχείρηση […]έχει προτείνει σειρά δεσμεύσεων προκειμένου να εξαλείψουν τα προβλήματα ανταγωνισμού. Κατά την άποψή μας τα μέτρα αυτά πιθανόν να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις αλλά δεν είναι ικανά να τις εξαλείψουν. Εμπορικά και μόνο αν δούμε το ζήτημα, είναι προφανές ότι η HELLENIC TRAIN αποκτά πλεονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών της σε πελάτες οι οποίοι ζητούν υπηρεσίες logistics, οι οποίες περιλαμβάνουν και σιδηροδρομικές μεταφορές. Ανεξαρτήτως τιμής της προσφερόμενης υπηρεσίας (η οποία θεωρητικά βάσει των δεσμεύσεων θα είναι ισότιμη) και μόνο η αντίληψη των πελατών ότι ο πάροχος της υπηρεσίας θα είναι μία εταιρία η οποία θα μπορεί να τους προσφέρει πλεονεκτήματα λόγω των καθετοποιημένων λύσεων που προσφέρει αλλά και της αντίληψης ότι οι προσφερόμενες υπηρεσίες θα είναι καλύτερες ποιοτικά ή χρονικά έναντι άλλων παρόχων, είναι αρκετή για να δημιουργήσει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Αυτό από μόνο του αποτελεί σημαντικό κίνητρο να θέσει τους ανταγωνιστές της HELLENIC TRAIN σε μειονεκτική θέση. Ταυτόχρονα η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών δεν είναι μετρήσιμη, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες στο εάν και κατά πόσο οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται σε πελάτες της HELLENIC TRAIN και σε τρίτους θα είναι πράγματι ισότιμες.*».

ΙΧ.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

376. Για την αξιολόγηση της γνωστοποιηθείσας πράξης πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανταγωνιστικές επιπτώσεις που δύνανται να επέλθουν ως αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης, δηλαδή τυχόν προβλήματα που σχετίζονται με τις αλλαγές στη λειτουργία του ανταγωνισμού, τις οποίες θα επιφέρει η κρινόμενη συγκέντρωση. Συναφώς, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις, καθώς και η συνακόλουθη αξιολόγησή τους από την ΕΑ, πρέπει να στοχεύουν στην επίλυση των συγκεκριμένων αυτών προβλημάτων (κατά τις κείμενες διατάξεις)[413].

[413] Βλ. απόφαση ΕΑ υπ’ αριθ. 650/2017, παρ. 712

377. Η ΕΑ αποδέχεται μόνο τις δεσμεύσεις εκείνες που κρίνονται ικανές να καταστήσουν τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά και, συνεπώς, να αποτρέψουν τη σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Οι δεσμεύσεις πρέπει να εξαλείφουν ολοσχερώς τα προβλήματα ανταγωνισμού και να είναι πλήρεις και αποτελεσματικές από κάθε άποψη. Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατή η αποτελεσματική υλοποίηση των δεσμεύσεων μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, δεδομένου ότι δεν θα διατηρηθούν συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά, εφόσον δεν εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις.

378. Η κατασκευή και λειτουργία του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. αναμένεται να έχει σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία με το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών να παραμένει αμελητέο στην χώρα μας, ανερχόμενο στο 1.8%, σε σύγκριση με τον μέσο όρο της ΕΕ 27 που είναι 17.3%[414].

379. Ωστόσο η παρούσα συναλλαγή δύναται να οδηγήσει σε μη συντονισμένα και μη οριζόντια αποτελέσματα μερικού αποκλεισμού των ανταγωνιστών ή να τους θέσει σε μειονεκτική θέση με πρόσβαση σε εμπιστευτικές πληροφορίες τους, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων.Ως εκ τούτου οι δεσμεύσεις πρέπει να άρουν την ικανότητα και το κίνητρο των Μερών να αποκλείσουν ανταγωνιστές της ΗΤ.

380. Οι προτεινόμενες δεσμεύσεις επιχειρούν να επιλύσουν τα ζητήματα σχετικά με τον πιθανολογούμενο αποκλεισμό πρόσβασης στις υπηρεσίες του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. με τη μορφή παροχής αυτών των υπηρεσιών με λιγότερο ευνοϊκούς όρους εξυπηρέτησης ή/και με υποβάθμιση της ποιότητάς των ή/και με καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση.

381. Από την διαβούλευση επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων όσο και από την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ προκύπτει ότι οι φορείς της αγοράς, όπως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες logistics και διαμεταφορείς όσο και ο κύριος της παραχώρησης (η ΟΣΕ) είναι στο σύνολό τους θετικά διακείμενοι τόσο επί των εν λόγω δεσμεύσεων όσο και με την επικείμενη παραχώρηση του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. στην Κοινή Επιχείρηση[415].

382. Από τα αποτελέσματα της έρευνας, τη διαβούλευση με την αγορά και τη συζήτηση της υπόθεσης ενώπιον της ΕΑ προέκυψαν ορισμένες αναντίρρητες αρχές με βάση τις οποίεςη Κοινή Επιχείρηση καλείται να λειτουργήσει το Θριάσιο ΙΙ τα επόμενα χρόνια και, ως εκ τούτου, θα πρέπει, προκειμένου να εγκριθεί η επίμαχη συγκέντρωση, να προσαρμοσθούν αναλόγως οι προτεινόμενες δεσμεύσεις για να δράσουν συμπληρωματικά με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο[416], ώστε να διασφαλιστεί η προστασία του αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις αγορές που αφορά η συναλλαγή.. Προκειμένου να εγκριθεί η συγκέντρωση και Λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις για τους πιθανούς κινδύνους αποκλεισμού ανταγωνιστών από μια υποδομή επί της οποίας η πρόσβαση

---

[414] Βλ. το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ιανουάριος 2024 https://www.yme.gr/2013-01-31-06-37-23/2013-01-31-07-00-49/item/11851-vasika-simeia-protasis-dimiourgias-neou-ose.

[415] Βλ. προηγούμενη ενότητα και τα υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, 60/21.10.2024 και 61/22.10.2024 Πρακτικά της Ολομέλειας της ΕΑ

[416] Βλ. Ενότητα V της παρούσης απόφασης ως προς τις προβλέψεις του νομοθετικού πλαισίου

κρίνεται ως αναγκαία για την αγορά (ο Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.) , τις προβλέψεις του ρυθμιστικού πλαισίου σε ό,τι αφορά το πλαίσιο λειτουργίας (του τερματικού σταθμού), τις θέσεις που διατύπωσε η ΡΑΣ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της όσο και τις απαντήσεις που παρείχε η ΟΣΕ ως ο κύριος της υποδομής και του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και όσα είπαν οι λοιπές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις σχετικές αγορές, σημειώνονται τα ακόλουθα [417]:

383. Στο Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης, το οποίο θα κυρωθεί με σχετικό νόμο από τη Βουλή, γίνεται πράγματι, αναφορά, στην υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να τηρεί όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τη νομοθεσία για τους Φορείς Εκμετάλλευσης εγκατάστασης (όπως π.χ. το άρθρο 13 του Ν. 4408/2016 που αφορά τους όρους πρόσβασης στις υπηρεσίες του Σταθμού άνευ διακρίσεων). Επίσης η ΕΑ αναγνωρίζει και συνυπολογίζει θετικά για την διαμόρφωση των τελικών δεσμεύσεων ότι στο άρθρο **22.2.2** της Σύμβασης Παραχώρησης προβλέπεται η δυνατότητα καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από την ΟΣΕ, μεταξύ άλλων, σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υπηρεσίες που θα παρέχονται από τον Παραχωρησιούχο, σε επαχθείς περιπτώσεις[418].

384. Θετικά αξιολογείται ότι τα Μέρη δηλώνουν ότι σε συμμόρφωση με τις προβλεπόμενες από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο υποχρεώσεις η Κοινή Επιχείρηση οφείλει να διασφαλίσει ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οργανώνονται και λειτουργούν σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας, της ισότητας και της μη διάκρισης, διασφαλίζοντας, σύμφωνα με μετρήσιμα κριτήρια, τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας της διαχείρισης και τη συγκράτηση του κόστους για τους χρήστες[419]. Τα Μέρη αναγνωρίζουν ότι η υποχρέωση αυτή της κοινής επιχείρησης καταλαμβάνει τόσο τις κύριες όσο και τις βοηθητικές δευτερεύουσες υπηρεσίες.

385. Ως προς το πλαίσιο εντός του οποίου θα λειτουργήσουν οι δεσμεύσεις επισημαίνεται ότι ο σχεδιασμός της κυκλοφορίας των τρένων και η άφιξη των τρένων στο Θριάσιο ΙΙ καθορίζονται από την ΟΣΕ Α.Ε. και η κοινή επιχείρηση δεν έχει ρόλο στη διαμόρφωση της κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού δικτύου και των διαδρόμων που καταλήγουν στο Θριάσιο ΙΙ[420]. Τα τρένα εισέρχονται στο Θριάσιο ΙΙ αναλόγως με τον σιδηροδρομικό διάδρομο που έχουν δεσμεύσει από την ΟΣΕ και της θέσης που έχουν κρατήσει στο πλαίσιο της διαδικασίας προγραμματισμού (slotting) του Θριασίου ΙΙ. Τα τρένα αναλαμβάνονται από την κοινή επιχείρηση για περαιτέρω χειρισμούς όταν τοποθετηθούν στις γραμμές εξυπηρέτησης.

---

[417] Βλ. τα υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, 60/21.10.2024 και 61/22.10.2024 πρακτικά της Ολομέλειας της ΕΑ

[418] Ειδικότερα, σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η ΟΣΕ, δυνάμει του **όρου 22.2.2** της Σύμβασης Παραχώρησης, θα τάσσει εγγράφως στον Παραχωρησιούχο εύλογη προθεσμία, η οποία δεν δύναται να είναι μικρότερη των δύο (2) μηνών, προκειμένου να επανορθώσει πλήρως την παράβαση. Εάν η προθεσμία παρέλθει χωρίς η παράβαση να έχει επανορθωθεί σε πλήρη ικανοποίηση της ΟΣΕ, τότε η τελευταία θα δικαιούται να καταγγείλει εγγράφως τη Σύμβαση Παραχώρησης με άμεση ισχύ. Βλ. σχετικά παράγραφο 271 της παρούσης απόφασης.

[419] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 210/25.10.2024 έντυπο γνωστοποίηση ανάληψης δεσμεύσεων, παρ. 6 και την σχετική τοποθέτηση των δικηγόρων των μερών, πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 58/16.10.2024 σελ., 18.

[420] Βλ. Ενότητα V.3.3 ως προς τις λειτουργικές διαδικασίες ΟΣΕ εντός του του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. και το υπ’ αριθ. 210/25.10.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων των μερών, παρ. 8-11.

386. Ειδικότερα ως προς το περιεχόμενο των δεσμεύσεων η ΕΑ σημειώνει τα ακόλουθα:

387. Προκειμένου να ενσωματωθούν αποτελεσματικά οι δεσμεύσεις στην καθημερινή λειτουργία και στην ροή των εργασιών του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. θετικά αξιολογείται η πρόθεση να ενταχθούν στον Κανονισμό Λειτουργίας του (κατά τα προτεινόμενα με την 1η δέσμευση). Η σύνταξη σχετικού Κανονισμού Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ ή έστω σχεδίου αυτού εκκρεμεί. Η Κοινή Επιχείρηση θα πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 12.4 της Σύμβασης Παραχώρησης, να τον εκδώσει το νωρίτερο δυνατόν μετά την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης. Ο Κανονισμός αυτός θα εγκριθεί από την ΟΣΕ και τη ΡΑΣ (και από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή, εφόσον απαιτείται κατά νόμο).

388. Ενόψει, όμως, του ότι στον Κανονισμό θα περιλαμβάνονται οι λοιπές δεσμεύσεις που θα αναληφθούν τελικώς από τα Μέρη, το σχέδιο του Κανονισμού θα πρέπει να καταρτισθεί μετά την έγκριση της κρινόμενης συγκέντρωσης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και να υποβληθεί προς έγκριση στην Επιτροπή, ως προς τα σημεία που σχετίζονται με τις εν λόγω δεσμεύσεις, εντός τεσσάρων μηνών από την έναρξη της παραχώρησης, και στη συνέχεια να υποβληθεί προς έγκριση (ως προς τις λοιπές, πλην των δεσμεύσεων, ρυθμίσεις του) στις άλλες αρμόδιες αρχές.

389. Δεν υφίσταται μέχρι τώρα σχέδιο με περιγραφή της εγκατάστασης εξυπηρέτησης του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ε. κατά την κείμενη νομοθεσία. Επισημαίνεται δε ότι από τις υπηρεσίες που θα παρέχει η Κοινή Επιχείρηση (βλ. σχετικώς Ενότητα VI.3) στις προβλέψεις του Κανονισμού 2177/2017 εμπίπτουν μόνον οι υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου στις εγκαταστάσεις του Θριασίου και οι υπηρεσίες επισκευής βαγονιών.[421] Συνεπώς, ενδείκνυται, για την αποφυγή πάσης αμφιβολίας: α) να συμπεριληφθούν ρητώς στον Κανονισμό Λειτουργίας όλες οι υπηρεσίες, κύριες και δευτερεύουσες, που αναφέρονται στο Παράρτημα 11, Τμήμα Γ του σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης ώστε να ευθυγραμμίζονται με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο και β) να αναληφθεί η δέσμευση ότι οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με την παροχή πρόσβασης στις παρεχόμενες από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσίες θα δεσμεύουν την Κοινή Επιχείρηση απέναντι σε όλους τους πελάτες της, ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους, δηλαδή ανεξαρτήτως εάν είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες logistics και διαμεταφορείς (forwarders), κ.λπ.. Τα ως άνω λειτουργούν ως απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες για την διασφάλιση επαρκών συνθηκών ανταγωνισμού μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης για όλους τους πιθανούς χρήστες του Θριασίου ΙΙ.

390. Ακολούθως, στο ίδιο πνεύμα εξασφάλισης ισοτιμίας και διαφάνειας για την απρόσκοπτη πρόσβαση όλων των πιθανών χρηστών στον τερματικό σταθμό, θετικά αξιολογείται, σε περίπτωση ανάθεσης από την Κοινή Επιχείρηση εκτέλεσης των υπηρεσιών που προβλέπονται στο σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης σε τρίτο πάροχο (υπεργολάβο) της Κοινής Επιχείρησης, η ανάληψη δέσμευσης για την επέκταση της ισχύος και της δεσμευτικότητας των δεσμεύσεων στον τρίτο αυτό πάροχο. Εξάλλου, δεδομένου ότι αφενός η ΡΑΣ δεν θα ελέγχει τις συμβάσεις των χρηστών με τον τερματικό σταθμό[422] και αφετέρου αναμένεται ότι οι περισσότεροι χρήστες του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. θα

[421] Βλ. Παράρτημα 11 Τμήμα Γ του Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης.

[422] Βλ. την σχετική τοποθέτηση του μάρτυρα από την ΡΑΣ, Πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024, σελ.18. Οι εν λόγω συμβάσεις διαφέρουν από τις συμβάσεις πλαίσιο κατά την έννοια του Ν. 4408/2016 που αφορούν τις μακροχρόνιες δεσμεύσεις χωρητικότητας στις σιδηροδρομικές διαδρομές του διαχειριστή υποδομής.

επιθυμούν να συμβληθούν με την Κοινή Επιχείρηση, θετικά κρίνεται η βούληση των Μερών να καταρτίσουν υποδείγματα τυποποιημένων συμβάσεων χρήστη τερματικού σταθμού που θα αφορούν όλους τους πιθανούς χρήστες και θα περιλαμβάνουν τις δεσμεύσεις, θα αναρτηθούν δε στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης ένα έτος πριν την Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας του τερματικού σταθμού.

391. Κατόπιν της ακροαματικής διαδικασίας και της διαβούλευσης με τους φορείς της αγοράς η ΕΑ εκτιμά ότι μετά την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση δεν προβλέπεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με ίδια μέσα εντός του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.. Επίσης το ζήτημα της εξυπηρέτησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με ίδια μέσα μπορεί να αφορά δευτερεύουσες υπηρεσίες, όπως η ελαφρά συντήρηση ή η πλύση τροχαίου υλικού σε περίπτωση που οι υπηρεσίες αυτές δεν θα παρέχονται εν τέλει από την Κοινή Επιχείρηση[423]. Το πρόβλημα της δυνατότητας εξυπηρέτησης των χρηστών με ίδια μέσα τίθεται περισσότερο έντονα σε περίπτωση που τυχόν δεν αποπερατωθεί το έργο εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος και συνεχισθούν οι σχετικές κατασκευαστικές εργασίες ενώ δεν θα έχει εκκινήσει η εμπορική λειτουργία του τερματικού σταθμού και συνακόλουθα η προβλεπόμενη παροχή όλων των υπηρεσιών προς όλους τους χρήστες από τον Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. υπό όρους ισοτιμίας και άνευ διακρίσεων. Εξάλλου, δεν υπάρχουν επαρκείς προβλέψεις για την παροχή από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσιών προς εξυπηρέτηση ειδικότερων δραστηριοτήτων μεταφορικού έργου ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες, όμως, δεν θα πρέπει να αποκλειστούν[424]. Κατά την εκτίμηση της ΡΑΣ το ζήτημα αφορά, για παράδειγμα, την μεταφόρτωση υγρών φορτίων για τα οποία πράγματι εκδηλώνεται δραστηριότητα από ανταγωνιστική της ΗΤ σιδηροδρομική επιχείρηση. Η μεταφόρτωση υγρού φορτίου πρέπει να είναι σύμφωνη με την κείμενη νομοθεσία σε ό,τι αφορά τον απαραίτητο εξοπλισμό αναλόγως της επικινδυνότητας του φορτίου. Ο εξοπλισμός αυτός φαίνεται επί του παρόντος ότι δεν θα διατίθεται από την Κοινή Επιχείρηση[425]. Η ΕΑ εκτιμά ότι θα πρέπει να υπάρχει ελάχιστη, τουλάχιστον, πρόβλεψη ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις αυτές, προκειμένου να συνεχίσει ομαλά η σχετική οικονομική δραστηριότητα των ανταγωνιστών της ΗΤ[426]. Τυχόν καθυστερήσεις ή ακόμα και άρνηση εξυπηρέτησης λόγω έλλειψης του αντίστοιχου εξοπλισμού θα πρέπει να αποφευχθούν, ενώ θα πρέπει να πιστοποιούνται στο πληροφοριακό σύστημα της Κοινής Επιχείρησης, του οποίου την παρακολούθηση θα έχει ο Εντολοδόχος που θα οριστεί.

392. Εφόσον το χρονικό διάστημα της ενδιάμεσης περιόδου, δηλαδή της περιόδου από την έναρξη της παραχώρησης και την εκκίνηση των τεχνικών εργασιών για την κατασκευή του Σταθμού έως την ολοκλήρωσή τους και την έναρξη εμπορικής λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ, αναμένεται να είναι τουλάχιστον δύο ετών, τίθεται το ζήτημα καθορισμού της οικονομικής δραστηριότητας που θα

---

[423] Βλ. την σχετική τοποθέτηση του εκπροσώπου της Rail Cargo, Πρακτικό Ολομέλειας υπ. αριθ. 61/22.10.2024, σελ. 7.

[424] Βλ. Πρακτικό Ολομέλειας 58/16.10.2024 σελ. 56-75.

[425] Βλ. την σχετική απάντηση της ΡΑΣ ως προς τη 6η δέσμευση με την υπ’ αριθ. πρωτ. 7268/9.10.2024 απαντητική της επιστολή κατά την διαβούλευση επί των προτεινόμενων δεσμεύσεων.

[426] Βλ. σχετική τοποθέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024, σελ. 4.

επιτρέπεται πλέον στις εγκαταστάσεις του Θριασίου ΙΙ μετά την συμβασιοποίηση της παραχώρησης και πριν την έναρξη της λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.. Τα Μέρη σημειώνουν σχετικώς ότι δεν υπάρχει σχετική διάταξη στη Σύμβαση Παραχώρησης που να υποχρεώνει τον Παραχωρησιούχο να παρέχει τις υπηρεσίες του πριν από την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών, ούτε υπάρχει κάποια αντίστοιχη πρόβλεψη στο οικονομικό μοντέλο/επιχειρηματικό σχέδιο του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. [427]. Όμως δεδομένου ότι, ήδη στο παρόν χρονικό σημείο, προ της ενάρξεως της παραχώρησης, υπό την επίβλεψη του ΟΣΕ Α.Ε. στους χώρους του Θριασίου ΙΙ λαμβάνει χώρα σιδηροδρομική δραστηριότητα από ανταγωνίστριες της ΗΤ τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, , η οποία (δραστηριότητα) θα πρέπει να συνεχίσει, η ΕΑ καλεί τα Μέρη να αναλάβουν την δέσμευση η Κοινή Επιχείρηση να συνεχίσει να επιτρέπει την πρόσβαση στους χώρους του Θριασίου ΙΙ των τρίτων αυτών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, υπό την προϋπόθεση αφενός μεν ότι δεν παρακωλύεται η εκτέλεση του τεχνικού έργου το οποίο θα αναλάβει με την Σύμβαση Προσχώρησης η Κοινή Επιχείρηση και αφετέρου ότι οι τρίτες αυτές επιχειρήσεις θα φέρουν την ευθύνη για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας ως προς την ασφάλεια κατά την εκτέλεση των σχετικών εργασιών και για την αποκατάσταση τυχόν ζημιών[428].

393. Ως προς την ποιότητα των κυρίων υπηρεσιών εντός του τερματικού σταθμού και την αποφυγή καθυστερήσεων η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύεται (α) τόσο από τις συμβάσεις και τον προγραμματισμό (slotting) στον οποίο έχει καταλήξει, αλλά και (β) από την άφιξη των τρένων στον Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. Η ώρα άφιξης των τρένων θα καταγράφεται και θα πιστοποιείται από την ΟΣΕ Α.Ε. στο πληροφοριακό σύστημα, ενώ οι χρήστες[429] του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. (δηλαδή οι πελάτες της Κοινής Επιχείρησης) θα είναι σε θέση κατ’ απαίτηση να έχουν πρόσβαση στα πραγματικά δεδομένα εντοπισμού και κατάστασης των μονάδων φορτίου ή του οχήματός τους μέσω Internet ή μέσω τηλεφώνου[430]. Μετά την ολοκλήρωση των απαραίτητων ενεργειών (φόρτωση ή εκφόρτωση) τα βαγόνια θα αποδεσμεύονται και θα πρέπει να απομακρυνθούν άμεσα από τις γραμμές εργασίας (δέσμες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων ή δέσμες γενικού φορτίου ή γραμμές εξυπηρέτησης) για την εξυπηρέτηση επόμενων φορτίων και βαγονιών το ταχύτερο δυνατόν. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται με ευθύνη του ΟΣΕ και όχι της Κοινής Επιχείρησης.

394. Ως προς τους μέγιστους χρόνους εξυπηρέτησης των χρηστών του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. η ΕΑ αξιολογεί θετικά την πρόθεση της κοινής επιχείρησης να τους διασφαλίσει εντός συγκεκριμένων ωρών λειτουργίας του σταθμού προκειμένου να αποτραπούν φαινόμενα αποκλεισμού ή καθυστερήσεων ή ελλιπούς εξυπηρέτησης που ενέχουν κόστος και υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών των χρηστών προς τους πελάτες τους. Παράλληλα οι φορείς της αγοράς κρίνουν ως

---

[427] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 5219/29.07.2024 απαντητική τους επιστολή σελ. 9 και την σχετική τοποθέτηση του δικηγόρου των μερών, στο υπ. αριθ. πρωτ. 58/16.10.2024 πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ, σελ 27.

[428] Βλ. το σχετικό Πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 58/16.10.2024 σελ, 28-54 και το Πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024

[429] Βλ. ορισμό 3.1.82 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης.

[430] Τα Μέρη αναφέρουν ότι, στο πλαίσιο των λειτουργιών της ΟΣΕ Α.Ε., ο Σταθμάρχης (υπάλληλος ΟΣΕ) θα έχει επιτελικό ρόλο. Βάσει του ρόλου αυτού και των λειτουργιών που επιτελεί, θα μπορούσε να περιορίσει και να αποτρέψει πιθανές καθυστερήσεις εντός του τερματικού που οφείλονται στη διαχείριση κυκλοφορίας, στη διαλογή, στην έλξη, στην επικοινωνία με τους μηχανοδηγούς και το υπόλοιπο τεχνικό προσωπικό, καθώς και στην ασφάλεια και τη λειτουργία των συστημάτων.

εύλογο τον προτεινόμενο μέγιστο χρόνο εξυπηρέτησης. Ωστόσο η ΕΑ επισήμανε στα Μέρη ότι διατυπώθηκαν βάσιμες ανησυχίες από τους φορείς της αγοράς, δεδομένου ότι η προτεινόμενη δέσμευση για μέγιστο χρόνο εξυπηρέτησης αφορά ώρες λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. που υπερβαίνουν αθροιστικά το ημερήσιο ωράριο λειτουργίας του και ως εκ τούτου μπορεί να μη τηρείται η σχετική δέσμευση σε ορισμένες περιπτώσεις κατά τις οποίες μεσολαβούν χρονικά διαστήματα που ο Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. θα είναι κλειστός [431]. Για παράδειγμα οι χρήστες του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. ενδέχεται να μην εξυπηρετηθούν εγκαίρως κατά το Σαββατοκύριακο ή λόγω εισόδου του συρμού ανταγωνιστικής επιχείρησης προς την ΗΤ λίγο πριν την παρέλευση του ωραρίου λειτουργίας.

395. Ως προς τις παρεχόμενες δευτερεύουσες υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ, που αφορούν σε: (α) την λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών, (β) την λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών, (γ) τις διαδικασίες συσκευασίας, πλήρωσης και εκκένωσης εμπορευματοκιβωτίων και (δ) τις διαδικασίες καθαρισμού, επισκευής και συντήρησης εμπορευματοκιβωτίων, οι ανταγωνιστές της ΗΤ εκτιμούν ότι υπάρχαν ασάφειες που καθιστούν δυσχερή την τήρηση και παρακολούθηση της εφαρμογής της σχετικής 7ης δέσμευσης. Ωστόσο σε περίπτωση καθυστέρησης στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, η λεπτομερής καταγραφή εν γένει του μέσου χρόνου εξυπηρέτησης ανά υπηρεσία από το Θριάσιο ΙΙ όσο και η διαδικασία της αιτιολόγησης της πιθανής απόκλισης από τον μέσο αυτό χρόνο, προκειμένου να διαπιστώνεται συμμόρφωση ή μη με τις δεσμεύσεις δρα, κατά την κρίση της ΕΑ, επαρκώς αποτρεπτικά για την εμφάνιση τέτοιων περιστατικών.

396. Με τα σημερινά δεδομένα ο Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι θα μονοπωλεί την αγορά υπηρεσιών διτροπικού σταθμού (bimodal terminal services) και λόγω του υψηλού μεριδίου αγοράς της ΗΤ στην κατάντη αγορά των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ([85-95]% το 2023) αναμένεται ότι το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. θα αφορά την ΗΤ, η οποία μετέχει με υψηλό ποσοστό ([…]) στο μετοχικό κεφάλαιο της Κοινής Επιχείρησης. Παράλληλα η εν λόγω αγορά, σύμφωνα με την διεθνή πρακτική, λειτουργεί με συμβάσεις που εξασφαλίζουν slots σε μακροχρόνια βάση και, ως εκ τούτου, εδραιωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην αγορά, όπως η ΗΤ, αναμένεται να δεσμεύουν το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Περαιτέρω κίνδυνος από τις μακροχρόνιες συμβάσεις είναι να δεσμεύεται χωρητικότητα η οποία δεν θα αξιοποιείται, μέσω της οποίας όμως θα δίνεται προτεραιότητα στην ΗΤ. Η δε ΗΤ, η οποία έχει ούτως η άλλως το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, θα έχει περισσότερες διαδρομές στο δίκτυο και περισσότερο χρόνο στις γραμμές εξυπηρέτησης του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. και, επομένως, περισσότερα δυνητικά εμπορευματοκιβώτια προς διάθεση σε μελλοντικούς πελάτες. Με τα δεδομένα αυτά κρίνεται ως μέτρο λίαν απαραίτητο το προτεινόμενο με την δέσμευση 8, αναφορικά με τη πρόθεση των Μερών η κοινή επιχείρηση να εξασφαλίσει ότι ορισμένο ποσοστό της συνολικής (ημερήσιας η εβδομαδιαίας) χωρητικότητας[432] του τερματικού

[431] Βλ. πρακτικό Ολομέλειας ΕΑ υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, σελ. 53-56 και παρ. 329-334 της παρούσης.

[432] Όσον αφορά τη χωρητικότητα ενός τερματικού σταθμού, αυτή, όπως αναφέρουν τα Μέρη, μπορεί να εκληφθεί ως το μέγεθος του τερματικού σταθμού, το οποίο καθορίζεται από τον αποθηκευτικό χώρο, καθώς και τον αριθμό των γερανών, άλλων μηχανημάτων, αλλά και εργαζομένων. Αν και ο υπολογισμός της χωρητικότητας ενός τερματικού σταθμού είναι συνήθως πολύπλοκος, ορισμένοι τερματικοί σταθμοί μπορούν να παρέχουν μια εκτίμηση για την χωρητικότητά τους ανά χρονικές περιόδους. Εν προκειμένω για τις ανάγκες της παρούσης υπόθεσης ως διαθέσιμη χωρητικότητα ορίζεται ο μέγιστος αριθμός των τρένων σε ημερήσια βάση που μπορεί να εξυπηρετηθεί από τις διαθέσιμες γερανογέφυρες RMG για τα εμπορευματοκιβώτια ανάλογα με τις ώρες

σταθμού, που δεν θα δεσμεύεται με συμβάσεις μακρόχρονης διάρκειας (ετήσιες, εξαμήνου ή τριμήνου), θα είναι διαθέσιμο στην αγορά spot, εφόσον η κοινή επιχείρηση έχει ειδοποιηθεί εγκαίρως και εντός εύλογου χρόνου πριν την ημερομηνία που ζητείται για την εξυπηρέτηση..

397. Η ΕΑ αξιολογεί επίσης θετικά την πρόθεση των μερών να εκφράσουν την σχετική δέσμευση ως ποσοστό της συνολικής δυναμικότητας του τερματικού σταθμού. Διότι η εξασφάλιση διαθέσιμης συνολικής χωρητικότητας για αιτήματα τρίτων στην spot αγορά για εξυπηρέτηση εντός του τερματικού σταθμού θα πρέπει να σχετίζεται με την δυναμικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου για τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη και, είτε μέσω Ειδομένης είτε μέσω Προμαχώνα, προς το εξωτερικό κατά τα επόμενα χρόνια[433]. Η διαθέσιμη χωρητικότητα, η οποία θα παραμένει ελεύθερη και διαθέσιμη στην spot αγορά, θα πρέπει να είναι ανάλογη της σχετικής πρόβλεψης για αύξηση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών που αναμένεται εξαιτίας της πλήρους λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ όσο και της πλήρους αποκατάστασης του δικτύου μετά τις ζημιές από την πλημμύρα Daniel, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα οι ανταγωνιστές της ΗΤ που κάνουν χρήση του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. στην spot αγορά να επωφεληθούν από την αυξημένη δυναμικότητα του δικτύου και να μην διοχετεύεται αυτόματα η πρόσθετη χωρητικότητα στην ΗΤ και σε όσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν μακροχρόνιες συμβάσεις με τον Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι..

398. Όπως προαναφέρθηκε, το δεσμευμένο (dedicated) τμήμα του τερματικού σταθμού για την ΗΤ μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο ποσοστό επί του συνόλου της χωρητικότητας και το υπόλοιπο πρέπει να είναι κοινής χρήσης τερματικός σταθμός (common user terminal) μέσω ad hoc αιτημάτων (spot αγορά). Ως προς το ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας που θα δεσμεύει η Κοινή Επιχείρηση για την spot αγορά είτε σε ημερησία είτε σε εβδομαδιαία βάση η ΕΑ λαμβάνει υπόψη της τις σχετικές εκτιμήσεις του ΟΣΕ Α.Ε. ότι οι διαθέσιμοι διάδρομοι, οι γραμμές και οι προτεινόμενες χωρητικότητες τόσο εντός του Σταθμού όσο και του Δικτύου επαρκούν για τρίτους σε ένα μεγάλο βάθος χρόνου[434] και ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να υπογράψουν συμβάσεις με τον τερματικό σταθμό.

399. Σε ό,τι αφορά τον χρόνο υποβολής των ad hoc αιτημάτων πρόσβασης στον τερματικό σταθμό επισημαίνεται ότι ο ΟΣΕ ως ο διαχειριστής της υποδομής έχει την αρμοδιότητα να εξασφαλίσει κατ’ αρχάς την είσοδο της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε σιδηροδρομική διαδρομή και κατά

λειτουργίας του σταθμού και ο μέγιστος αριθμός τρένων για όλα τα άλλα φορτία που μπορεί να εξυπηρετήσει σε κάθε χώρο μεταφόρτωσης ο τερματικός σταθμός σε εβδομαδιαία βάση.

[433] Βλ. σχετική τοποθέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024, σελ. 6-7: «*το δρομολόγιο από Ικόνιο προς Θριάσιο, είναι τροφοδοτικό, αν θέλετε, των εμπορευμάτων που αφικνούνται ή πρέπει να φύγουν μέσω της θαλάσσιας οδού μέσω Θριασίου. Άρα ο πυρήνας είναι το Θριάσιο. Είναι άλλα τα δρομολόγια τα οποία μπορούν να γίνουν από Θριάσιο προς και από Ικόνιο, είναι μία τοπική γραμμή που κυρίως έχει να κάνει με τακτοποίηση εμπορευμάτων, τόσο στο λιμάνι του Ικονίου που είναι ο υποδοχέας, όσο και στο Θριάσιο που μετά γίνεται ο διαχωρισμός αυτών των container και παίρνουν τα τρένα συγκεκριμένες διαδρομές…..μιλάμε για ζεύγη τρένων πάντα, που κινούνται από Αθήνα-Θεσσαλονίκη και από εκεί φεύγουν μέσω Ειδομένης ή Προμαχώνα, προς διάφορες κατευθύνσεις….Άρα, αυτό που μας ενδιαφέρει αυτή τη στιγμή είναι η χωρητικότητα των τριών ζευγών που είναι αυτά που φεύγουν από Αθήνα και πάνε προς Βόρεια Ελλάδα ή έρχονται».*

[434] Βλ. την σχετική τοποθέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ, πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024, σελ.10, 13-14.

δεύτερο χρόνο στον τερματικό σταθμό για να απελευθερωθούν οι σιδηροδρομικές διαδρομές. Δεδομένου του ως άνω υψηλού μεριδίου αγοράς της ΗΤ στις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αναμένεται ότι ο μεγαλύτερος όγκος των συρμών όσο και των διακινούμενων φορτίων θα αφορά την ΗΤ. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια, ώστε σε συνθήκες συμφόρησης εντός του τερματικού σταθμού, στις γραμμές εξυπηρέτησης και χειρισμού των φορτίων να μην δίνεται αυτομάτως προτεραιότητα στην ΗΤ ή/και ακόμα να απελευθερώνεται μέρος της χωρητικότητας που έχει δεσμεύσει η εταιρεία και εν τέλει δεν χρησιμοποίησε (αδιάθετη χωρητικότητα), ενώ θα πρέπει να καθοριστούν πιο ευέλικτοι όροι πρόσβασης και προτεραιοποίησης τρίτων στο Θριάσιο ΙΙ στην περίπτωση ad hoc αιτημάτων εισόδου. Εξάλλου, η ΡΑΣ αναφέρει ότι το χρονικό διάστημα των […] που προτείνουν τα Μέρη για την υποβολή ad hoc αιτημάτων δεν συνάδει με την δυνατότητα που δίνει ο διαχειριστής της υποδομής (ο ΟΣΕ) να λάβει αιτήματα για σιδηροδρομική διαδρομή μέχρι και δύο εβδομάδες πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητείται η εξυπηρέτηση, ενώ, κατά την άποψη του ΟΣΕ, με την πρόβλεψη υποχρέωσης υποβολής ad hoc αιτήματος […] πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητείται η εξυπηρέτηση παύει το αίτημα να είναι ad hoc[435]. Κατά την εκτίμηση της ΕΑ, το χρονικό διάστημα των […] για την διατύπωση ad hoc αιτημάτων πριν την είσοδο συρμού στο Θριάσιο ΙΙ κρίνεται ότι είναι δυσανάλογο και ότι δεν ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις συνθήκες ανταγωνισμού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδίως εκείνων των επιχειρήσεων που εκδηλώνουν σποραδική ζήτηση βραχυχρόνιας μορφής για την αγορά υπηρεσιών τερματικού σταθμού[436]. Και τούτο διότι μπορεί να δράσει αποτρεπτικά για την διατύπωση τέτοιων ad hoc αιτημάτων εισόδου σε περιπτώσεις εμπορικών συρμών στις οποίες λ.χ. ο διαμεταφορέας ή η σιδηροδρομική επιχείρηση γνωρίζει μεν ότι πρόκειται να αφιχθούν από το εξωτερικό αλλά εκ των πραγμάτων δεν είναι εκ των προτέρων ούτε προγραμματισμένη η ακριβής άφιξή τους ούτε γνωστή η σύνθεσή τους σε εμπορεύματα από τους πελάτες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατά το χρονικό διάστημα των τεσσάρων εβδομάδων που προτείνουν τα Μέρη. Επομένως, το εν λόγω χρονικό διάστημα πρέπει να μικρύνει και να εναρμονισθεί τουλάχιστον με το χρονικό διάστημα των δύο εβδομάδων, εντός του οποίου προβλέπεται ότι απαντά η ΟΣΕ Α.Ε. σε συναφή αιτήματα για πρόσβαση σε σιδηροδρομική διαδρομή. Εξάλλου, θα πρέπει να προβλέπεται και ρητή υποχρέωση του τερματικού σταθμού να απαντήσει στα σχετικά ad hoc αιτήματα των τρίτων εντός εύλογης προθεσμίας, η οποία θα πρέπει να είναι σύντομη, όπως επίσης θα πρέπει να καταβάλλεται και κάθε δυνατή προσπάθεια να εξυπηρετηθούν εν τέλει τα αιτήματα αυτά το συντομότερο δυνατόν.

400. Η ΕΑ αξιολογεί θετικά την δέσμευση των Μερών ως προς την διαλειτουργικότητα και συμβατότητα των πληροφοριακών συστημάτων της Κοινής Επιχείρησης με όλες τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε κάθε χρονική στιγμή, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ως πελάτες της Κοινής Επιχείρησης, συμμορφώνονται επίσης με τα σχετικά διεθνή, ενωσιακά και εθνικά πρότυπα.

---

[435] Βλ. την σχετική τοποθέτηση της εκπροσώπου της ΡΑΣ, Πρακτικό Ολομέλειας ΕΑ υπ’ αριθ. 60/21.10.2024 σελ. 15-16 και την σχετική τοποθέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ, πρακτικό Ολομέλειας υπ’ αριθ. 60/21.10.2024, σελ 3.

[436] Βλ. την σχετική τοποθέτηση του εκπροσώπου της Rail Cargo, Πρακτικό Ολομέλειας υπ. αριθ. 61/22.10.2024, σελ. 2-5.

401. Οι τερματικοί σταθμοί στην Ευρώπη όπως ο Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. διαθέτουν μια λίστα υπηρεσιών και αντίστοιχες χρεώσεις για τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτούς. Η ανάλυση των χρεώσεων μεταξύ των τερματικών σταθμών, οι οποίες περιλαμβάνουν την σταθερή τιμή χρέωσης και δεν λαμβάνουν υπόψη τυχόν πιθανές εκπτώσεις που προσφέρει ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, δεν είναι εύκολη, καθώς οι χρεώσεις ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με διάφορες περιστάσεις, όπως η χωρητικότητα του τερματικού σταθμού, το μέγεθος των εμπορευματοκιβωτίων, τον τρόπο μεταφοράς ή το εμπόρευμα που μεταφέρεται. Επιπλέον, ακόμη και εντός του ίδιου τερματικού σταθμού, ενδέχεται να υπάρχουν διαφορετικές τιμές χρέωσης για διάφορες υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένης λ.χ. τυχόν υπηρεσίας αποθήκευσης). Σύμφωνα με τις παραδοχές τιμολόγησης των Μερών, στις οποίες βασίστηκε η διαμόρφωση του οικονομικού μοντέλου και της προσφοράς τους στον διαγωνισμό, προβλέπεται ετήσια αύξηση όλων των τιμών ύψους […] με βάση την αύξηση του πληθωρισμού[437]. Κατά συνέπεια, η απόπειρα σύγκρισης των τιμών απαιτεί μια πιο σύνθετη έρευνα από τους χρήστες που να λαμβάνει υπόψη τις διαφορές στα χαρακτηριστικά της εκάστοτε προσφερόμενης υπηρεσίας[438].

402. Στην περίπτωση δε που στον πελάτη της Κοινής Επιχείρησης ή στον πελάτη της ΗΤ ή στον κοινό πελάτη και των δύο (forwarder) παρέχονται υπηρεσίες που αφορούν και τις δύο αγορές, καταγράφονται εύλογες ανησυχίες περί πιθανού αποκλεισμού ανταγωνιστών της ΗΤ στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω παροχής ευνοϊκότερων όρων τιμολόγησης και λοιπών κινήτρων από την Κοινή Επιχείρηση, προκειμένου οι πελάτες να προμηθεύονται υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορεύματος από την ΗΤ έναντι των ανταγωνιστών της[439].

403. Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των ανωτέρω παραδοχών θετικά αξιολογείται από την ΕΑ η βούληση των Μερών να μην παρέχουν ευνοϊκούς όρους ή κίνητρα για την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού υπό τον όρο παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς/έλξης, διαμεταφοράς και συντήρησης επισκευής τροχαίου υλικού από την ΗΤ. Στο πλαίσιο αυτό θα καθορίζεται ενιαίος και αναλυτικός τιμοκατάλογος ανά τύπο υπηρεσίας. Ο τιμοκατάλογος αυτός θα περιλαμβάνει διακριτά τις χρεώσεις ανά τύπο παρεχόμενης υπηρεσίας για να είναι ευχερώς συγκρίσιμες οι χρεώσεις για όλες τις υπηρεσίες στην περίπτωση που επιλεγούν συνδυαστικά[440]. Εξάλλου, ο τιμοκατάλογος θα δημοσιεύεται για να εξασφαλίζεται η διαφάνεια και να είναι ευχερής η σύγκριση (προκειμένου οι χρήστες του τερματικού σταθμού να επιλέξουν αναλόγως των αναγκών τους), ενώ η ρητή δέσμευση των Μερών να μην παρέχει η κοινή επιχείρηση ευνοϊκούς όρους ή άλλα κίνητρα στους χρήστες του τερματικού σταθμού υπό τον όρο επιλογής της ΗΤ (ή τυχόν εργολάβων της) για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς/ έλξης, διαμεταφοράς και συντήρησης/ επισκευής τροχαίου υλικού, αποτρέπει τον κίνδυνο αποκλεισμού ανταγωνιστών μέσω παροχής ευνοϊκών όρων τιμολόγησης και λοιπών κινήτρων.

---

[437] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5219/29.7.2024 επιστολή των Μερών, καθώς και το Παράρτημα 13β, σελ 32 της Γνωστοποίησης.

[438] Βλ. σχετ. τη με αριθ. πρωτ. 5219/29.7.2024 επιστολή των Μερών. Τα Μέρη με την επιστολή τους προσκόμισαν επίσης […].

[439] Βλ. για παράδειγμα την παρ. 280 της παρούσης απόφασης ως προς τους κινδύνους από συνδυασμένες πωλήσεις

[440] Βλ. τις απόψεις των ανταγωνιστών και λοιπών πελατών στην παρ. 279 της παρούσης απόφασης.

404. […]. Ωστόσο, λόγω της φύσεως και του όγκου των τεχνικών όσο και εμπορικών πληροφοριών που εκ των πραγμάτων θα χρειάζεται ο τερματικός σταθμός προκειμένου να εξυπηρετήσει τους χρήστες του, δύναται η ΗΤ να αποκτήσει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην κατάντη αγορά (της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων), θέτοντας τους ανταγωνιστές της σε μειονεκτική θέση. Οι εν λόγω πληροφορίες δύναται να αφορούν στρατηγικούς πελάτες, τις χρεώσεις των ανταγωνιστών και επιχειρησιακά τους πλεονεκτήματα. Η ΕΑ εκτιμά ότι πρέπει να υπάρξει πρόσθετη μέριμνα για την πλήρη άρση των αμφιβολιών ως προς τις δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, οι οποίες μπορεί να προκύψουν[441] από την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Κοινής Επιχείρησης και της ΗΤ, που αφορούν τα επιχειρηματικά απόρρητα και στρατηγικής φύσεως πληροφορίες των ανταγωνιστών της ΗΤ. Η διασφάλιση της λειτουργικής ανεξαρτησίας και της αυτοτέλειας μεταξύ της κοινής επιχείρησης και της ΗΤ με ανεξάρτητη διοίκηση αξιολογείται θετικά από την ΕΑ. Για να ενισχυθεί η αποτροπή του κινδύνου της διάχυσης των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών μεταξύ της ΗΤ και της κοινής επιχείρησης η ΕΑ εκτιμά πως ο ακριβής ορισμός των ευαίσθητων πληροφοριών όσο και των ανθρώπων (ανεξαρτήτως της εργασιακής τους σχέσης) που θα έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές πρέπει να αποτυπωθεί σαφώς στο κείμενο των δεσμεύσεων[442], ενώ ταυτοχρόνως η χρονική διάρκεια μη αποκάλυψης των ως άνω πληροφοριών θα πρέπει επιμηκυνθεί. Υπό αυτό το πρίσμα θα πρέπει να υπάρξει ρητή αναφορά ως προς τις προβλέψεις που θα αφορούν τα μέλη της διοίκησης της κοινής επιχείρησης όσο και των λοιπών ανώτερων διευθυντικών στελεχών και των εργαζομένων εφόσον εκ των πραγμάτων τα πρόσωπα αυτά θα διαχειρίζονται τις εν λόγω κρίσιμες πληροφορίες.

405. Επίσης η ΕΑ αξιολογεί θετικά την πρόθεση των μερών να βελτιώσουν την εν λόγω δέσμευση και να καταρτίσουν κώδικα συμπεριφοράς (code of conduct), ο οποίος θα αφορά και όσους λαμβάνουν και διαχειρίζονται εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες (τρίτες εταιρείες/εργολάβοι) και θα στηρίζεται σε συγκεκριμένες αρχές και ειδικότερα στις αρχές της δίκαιης και ίσης μεταχείρισης όλων των πελατών της κοινής επιχείρησης, της μη διακριτικής πρόσβασης για όλους τους πελάτες της, της διαφάνειας ως προς τη διαδικασία για την κατανομή χωρητικότητας και την τιμολόγηση, της βέλτιστης αξιοποίησης της χωρητικότητας, της δίκαιης και αμερόληπτης επίλυσης διαφορών.

406. Ως προς την χρονική διάρκεια των δεσμεύσεων η ΕΑ κρίνει ότι το προτεινόμενο διάστημα των τριών (3) ετών από την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι με δυνατότητα ανανέωσης για τρία (3) περαιτέρω έτη με νέα απόφαση της ΕΑ και κατόπιν αξιολόγησης των ανταγωνιστικών συνθηκών είναι μικρό και δεν καλύπτει επαρκώς τις ανάγκες προστασίας του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές τις οποίες αφορά η υπόθεση εν όψει και της τριακονταετούς διάρκειας της παραχώρησης[443]. Εξάλλου, η προτεινόμενη από τα Μέρη χρονική διάρκεια των δεσμεύσεων αφορά μόνο το χρονικό διάστημα από την έναρξη πλήρους εμπορικής λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. και εντεύθεν και δεν καλύπτει το χρονικό διάστημα της κατασκευής του τεχνικού έργου πριν την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας, κατά το οποίο, όμως, θα υφίσταται

---

[441] Βλ. σχετικά την ενότητα V.III.3 της παρούσης ως προς την πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες και τις απόψεις των φορέων κατά την διαβούλευση επί της προτεινόμενης δέσμευσης.

[442] Βλ. Πρακτικό ΕΑ υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, σελ. 99-108.

[443] Βλ. Πρακτικό ΕΑ υπ’ αριθ. 58/16.10.2024, σελ. 110-120.

σιδηροδρομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να διασφαλισθεί η πρόσβαση τρίτων για την εκτέλεση υπηρεσιών που ήδη εκτελούνται στο χώρο του Θριασίου ΙΙ.. Ενόψει τούτου, πρέπει να διαχωριστεί το διάστημα ισχύος και εφαρμογής των δεσμεύσεων σε δύο τμήματα α) στο χρονικό διάστημα από την έναρξη της κατασκευής του σχετικού τεχνικού έργου (έναρξη παραχώρησης) έως την ολοκλήρωσή του και την έναρξη εμπορικής λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. (ενδιάμεση περίοδος) και β) στο χρονικό διάστημα από την έναρξη εμπορικής λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι και την παροχή του πλήρους φάσματος των υπηρεσιών (κυρίων και δευτερευουσών υπηρεσιών) από την Κοινή Επιχείρηση. Η λύση δε, η οποία είναι η πλέον κατάλληλη, αναλογική και προσήκουσα για την κάλυψη των αναγκών προστασίας του ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι η δεύτερη περίοδος (από την έναρξη εμπορικής λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.) να διαρκέσει για έξι (6) συναπτά έτη χωρίς να χρειάζεται η Επιτροπή Ανταγωνισμού να αξιολογήσει τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στις σχετικές αγορές στο μέσον της περιόδου αυτής. Τα Μέρη, όμως, δικαιούνται να ζητήσουν με αιτιολογημένο αίτημα την τροποποίηση και αναθεώρηση των Δεσμεύσεων καθ’ όλη τη διάρκεια της εξαετίας, με βάση τις τρέχουσες κάθε φορά συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά.

407. Ωστόσο, σύμφωνα με τον εισηγητή και μέλος της ΕΑ Παναγιώτη Φώτη, οι δεσμεύσεις [1] έως και [13], που θα αναλάβουν τα μέρη στη συγκέντρωση, όπου δεν προβλέπεται διαφορετικά (Δεσμεύσεις [1] και [4]), θα πρέπει να ισχύουν από την Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση για δέκα έτη με δυνατότητα ανάκλησής τους μετά το πέρας των πρώτων πέντε ετών με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού , σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία COMP/M.5655 (RAIL INFRASTRUCTURE).[444]

408. Η Κοινή Επιχείρηση ανταποκρινόμενη στα ανωτέρω βελτίωσε κατ’ αντίστοιχο τρόπο τις αρχικά υποβληθείσες δεσμεύσεις της[445]. Οι τελικές δεσμεύσεις αποτύπωναν τα σχόλια, τις προσαρμογές και τις συμπληρώσεις που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της ανταλλαγής απόψεων μεταξύ της Επιτροπής Ανταγωνισμού και της γνωστοποιούσας. Το ακριβές κείμενο της πρότασης δεσμεύσεων, με τα Παραρτήματά της, αποτυπώνεται στο Διατακτικό της παρούσας Απόφασης της ΕΑ.

409. Συνεπώς, η εξεταζόμενη συγκέντρωση εγκρίνεται, κατά το άρθρο 8 παρ. 6 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, υπό τους αντίστοιχους προτεινόμενους όρους και προϋποθέσεις.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, σε Ολομέλεια, εγκρίνει (ομοφώνως ως προς τα στοιχεία Α, Β περ. α και Γ του διατακτικού και κατά πλειοψηφία ως προς την χρονική διάρκεια των δεσμεύσεων της δεύτερης περιόδου, βλ. στοιχείο Β περ. β του διατακτικού και παρ. 406 του σκεπτικού), κατ’ άρθρο 8 παρ. 6 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, τη γνωστοποιηθείσα κατ΄ άρθρο 6 παρ. 6 του ν. 3959/2011

---

[444] Βλ. σχετικά Case No COMP/M.5655 - SNCF/ LCR/ EUROSTAR (2010, RAIL INFRASTRUCTURE), παρ. 150-152 (Section E. Duration).

[445] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 211/25.10.2024 Έντυπο Γνωστοποίησης Ανάληψης Δεσμεύσεων των μερών.

από 10.04.2024 (υπ’ αριθ. πρωτ. 2159) συγκέντρωση που αφορά στη σύσταση κοινής επιχείρησης, από τις εταιρείες «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «DAMCO ENERGY Α.Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ», για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ. Θριασίου Πεδίου (Θριάσιο ΙΙ), **υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα)**, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβαν με το υπ’ αριθ. πρωτ. 210/25.10.2024 έγγραφό τους έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, και οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

Α. ΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

Ορισμοί

Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας: Η έναρξη της παροχής από την Κοινή Επιχείρηση του συνόλου των Υπηρεσιών (βλ. ορισμό 3.1.78 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης), η οποία ξεκινάει μετά την ολοκλήρωση του Τεχνικού Έργου (βλ. ορισμό 3.1.76 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης), ως αυτή θα πιστοποιηθεί με την έκδοση της Βεβαίωσης Περάτωσης Τεχνικού Έργου (βλ. ορισμό 3.1.16 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης) από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (βλ. ορισμό 3.1.6 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης).

Ενδιάμεση Περίοδος: Η περίοδος μεταξύ της Έναρξης της Παραχώρησης και της Έναρξης Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση.

Χρήστες: βλ. ορισμό 3.1.82 του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης.

Δεσμεύσεις

Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («**HELLENIC TRAIN**») και η εταιρεία με την επωνυμία «DAMCO ENERGY Α.Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ» («**DAMCO**») (από κοινού τα «**Μέρη**»), στο πλαίσιο γνωστοποίησης προτεινόμενης συγκέντρωσης («**Συγκέντρωση**») που κοινοποίησαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού («**ΕΑ**»), δυνάμει της οποίας πρόκειται να συστήσουν μία νέα Κοινή Επιχείρηση κοινώς ελεγχόμενη και από τις δυο («**Κοινή Επιχείρηση**» ή «**Παραχωρησιούχος**»), η οποία θα αναλάβει την εκτέλεση σύμβασης παραχώρησης («**Σύμβαση Παραχώρησης**») για τη λειτουργία, συντήρηση, εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. Θριασίου Πεδίου («**ΕΣΣΣΔΙ**» ή «**Θριάσιο ΙΙ**»), αναλαμβάνουν έναντι της ΕΑ τις κάτωθι δεσμεύσεις όσον αφορά στην αγορά παροχής υπηρεσιών τερματικού εμπορευματικού σταθμού στην Ελληνική επικράτεια:

[**1η**] Να συντάξουν και να παρουσιάσουν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού προς έγκριση ως προς τα σημεία που σχετίζονται με τις παρούσες Δεσμεύσεις σχέδιο του Κανονισμού Λειτουργίας όταν αυτό καταρτιστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης («**Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας**»). Συγκεκριμένα το Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας θα ενσωματώνει τις Δεσμεύσεις που θα αναλάβουν τα Μέρη. Τα Μέρη δεσμεύονται να ετοιμάσουν Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας και να το υποβάλουν στην ΕΑ εντός τεσσάρων (4) μηνών από την Έναρξη της Παραχώρησης (ως ορίζεται στον όρο 3.1.42 του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης).

[**2η**] Οι πρόσθετες/βοηθητικές αλλά και διοικητικής φύσεως υπηρεσίες που θα παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση εντός του Θριασίου ΙΙ, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα 11 Τμήμα Γ της διακήρυξης του διαγωνισμού για το Θριάσιο ΙΙ με αριθμό πρωτ. διακήρυξης Δ16/Θ/295558, με ΑΔΑ Ψ807465ΧΘΞ-1ΩΟ και ΑΔΑΜ προκήρυξης στο ΚΗΜΔΗΣ 22PROC011349882 2022-10-03 («**Διακήρυξη**»), θα παρέχονται χωρίς διακρίσεις και με όρους διαφάνειας και ισοτιμίας κατά το πνεύμα των διατάξεων του Ν. 4408/2016 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2177/2017.

[**3η**] Οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με την παροχή πρόσβασης στις παρεχόμενες από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσίες θα δεσμεύουν την Κοινή Επιχείρηση απέναντι σε όλους τους πελάτες της, ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους, ήτοι ανεξαρτήτως εάν αποτελούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, logistics, διαμεταφορείς (forwarders) κλπ.

[**4η**] Θα καταρτίσουν υποδείγματα τυποποιημένων συμβάσεων χρήστη τερματικού σταθμού, τα οποία θα περιλαμβάνουν τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις των Δεσμεύσεων και θα αναρτηθούν στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης ένα (1) έτος πριν από την Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση.

[**5η**] Θα προβλέπεται επέκταση της ισχύος και της δεσμευτικότητας των περιγραφόμενων στο παρόν Δεσμεύσεων που αναλαμβάνουν τα Μέρη και, σε περίπτωση ανάθεσης από την Κοινή Επιχείρηση εκτέλεσης των υπηρεσιών που προβλέπονται στο σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης σε τρίτο πάροχο (υπεργολαβία), και ο τρίτος πάροχος – υπεργολάβος θα δεσμεύεται αντιστοίχως κατά την παροχή τους.

[**6η**] Ορίζεται ως μέγιστος χρόνος εξυπηρέτησης των Χρηστών του τερματικού σταθμού Θριασίου ΙΙ, ήτοι ως μέγιστος χρόνος εντός του οποίου θα πρέπει η Κοινή Επιχείρηση να έχει ολοκληρώσει την εξυπηρέτηση στο Θριάσιο ΙΙ (για υπηρεσίες για εμπορευματοκιβώτια, χύδην, οχήματα, υγρά φορτία και γενικό φορτίο), οι είκοσι τέσσερις (24) ώρες λειτουργίας του σταθμού (με ελάχιστη ώρα ημερήσιας λειτουργίας, όπως έχουν προβλέψει επί του παρόντος τα Μέρη, τις 16 ώρες την ημέρα, ήτοι 06.00 π.μ. έως 22.00 μ.μ., πλην των Σαββάτων όπου οι δραστηριότητες θα σταματούν στις 15.00 μ.μ. και θα συνεχίζονται την Κυριακή το απόγευμα στις 15.00 μ.μ. έως και τις 22.00 μ.μ.).

Συγκεκριμένα, σημειώνεται ότι η είσοδος και η έξοδος του συρμού ή των βαγονιών (αναλόγως το είδος του φορτίου) στις σιδηροδρομικές γραμμές παροχής υπηρεσιών τερματικών σταθμών (ΧΜΣΜ, ΧΜΦΒ, ΧΜΓΦ, ΧΜΟ και ΧΜΥΦ) θα πραγματοποιείται από τον ΟΣΕ, κατά τα οριζόμενα στο Τμήμα Γ του Παραρτήματος 11 της Διακήρυξης. Συνεπώς, με την ανωτέρω Δέσμευση τα Μέρη δεσμεύονται ότι, μόλις το τρένο παραδοθεί από τον ΟΣΕ και τοποθετηθεί στη

γραμμή εξυπηρέτησης του τερματικού σταθμού, ο Παραχωρησιούχος θα έχει 24 ώρες (συγκεκριμένα ώρες λειτουργίας) για να εκπληρώσει τις ακόλουθες υπηρεσίες (όπως αναφέρονται στην Ενότητα Γ του Παραρτήματος 11 της Διακήρυξης):

α. Παραλαβή – ταυτοποίηση βαγονιών / συρμού και δεδομένων Μοναδοποιημένου Φορτίου

β. Εξυπηρέτηση του φορτίου και συγκεκριμένα:

i. Για μεταφόρτωση συνδυασμένων μεταφορών (ΧΜΣΜ): Διαδικασία φόρτωσης συρμού ή διαδικασία εκφόρτωσης συρμού

ii. Για μεταφόρτωση φορτίου βαγονιών (ΧΜΦΒ): Μεταφόρτωση με κινούμενο εξοπλισμό ή Μεταφόρτωση με ράμπα φόρτωσης

iii. Για μεταφόρτωση γενικού φορτίου (ΧΜΓΦ): Εκφόρτωση βαγονιών

iv. Για μεταφόρτωση οχημάτων (ΧΜΟ): Μεταφόρτωση οχήματος με ράμπα φόρτωσης

v. Για μεταφόρτωση υγρού φορτίου (ΧΜΥΦ): εκκένωση ή πλήρωση βυτιοφόρων βαγονιών, εφόσον διατίθεται ο απαραίτητος εξοπλισμός (ήτοι οι απαραίτητες αντλίες εκκένωσης ή πλήρωσης και οι δεξαμενές αποθήκευσης που απαιτούνται βάσει του εκάστοτε υγρού φορτίου). Τα Μέρη παραπέμπουν σχετικά στο Τμήμα Β του Παραρτήματος 10 της Διακήρυξης. Τυχόν καθυστερήσεις λόγω έλλειψης εξοπλισμού θα πιστοποιούνται στο πληροφοριακό σύστημα της Κοινής Επιχείρησης του οποίου την παρακολούθηση θα έχει ο Εντολοδόχος που θα οριστεί. Τα Μέρη διαβεβαιώνουν ότι για οποιεσδήποτε ανάγκες μεταφόρτωσης ΧΜΥΦ ενέχουν μια περιοδικότητα, τυχόν ελλείψεις στον αρχικό εξοπλισμό για μεταφόρτωση ΧΜΥΦ θα καλύπτονται εγκαίρως, λαμβανομένων υπόψη ειδικών ρυθμιστικών διατάξεων.

Με την περάτωση των ανωτέρω διαδικασιών ολοκληρώνεται η παροχή υπηρεσιών από την Κοινή Επιχείρηση και ο συρμός θα παραδίδεται στον ΟΣΕ προς έξοδο και αναχώρηση, χωρίς η Κοινή Επιχείρηση να έχει οποιαδήποτε ανάμειξη στην ώρα αναχώρησης του συρμού.

Επισημαίνεται ότι η χρονική περίοδος των εικοσιτεσσάρων (24) ωρών αναφέρεται σε λειτουργικές ώρες του Θριασίου ΙΙ. Κατά τα αναμενόμενα επί του παρόντος το Θριάσιο ΙΙ θα λειτουργεί για δεκαέξι (16) ώρες την ημέρα (06.00 π.μ. έως 22.00 μ.μ.). Τα Σάββατα οι δραστηριότητες θα σταματούν στις 15.00 μ.μ. και θα συνεχίζονται την Κυριακή το απόγευμα στις 15.00 μ.μ.. Προκειμένου να αποκλεισθούν επαχθείς καθυστερήσεις, τα Μέρη δεσμεύονται, επιπλέον, ότι, εάν ένα τρένο εισέλθει στις γραμμές και παραδοθεί από τον ΟΣΕ στην Κοινή Επιχείρηση πέραν τις 17.00 μ.μ., τότε θα πρέπει να εξυπηρετηθεί από την Κοινή Επιχείρηση μέχρι την επόμενη ημερολογιακή ημέρα (δηλαδή εντός εικοσιτεσσάρων ωρών και όχι εντός 24 ωρών λειτουργίας). Επίσης, σε περίπτωση παράδοσης από τον ΟΣΕ και τοποθέτησης του τρένου στη γραμμή εξυπηρέτησης του τερματικού σταθμού ημέρα Σάββατο, η εξυπηρέτηση θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο εντός 48 ωρών.

Τέλος, διευκρινίζεται ότι η ως άνω δέσμευση για το χρονικό περιθώριο των 24 ωρών λειτουργίας θα ισχύει εφόσον δεν προκύψουν καθυστερήσεις λόγω ανωτέρας βίας για τις οποίες δεν θα

ευθύνεται η Κοινή Επιχείρηση (λ.χ. κακές καιρικές συνθήκες, ατύχημα σε σιδηροδρομική διαδρομή, διαδήλωση, απεργία, κατάσταση υγειονομικής έκτακτης ανάγκης, κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω επικίνδυνου φορτίου, διακοπή κυκλοφορίας των τρένων λόγω βλάβης τρένου, διακοπή κυκλοφορίας των τρένων λόγω βλάβης σιδηροδρομικού δικτύου, βλάβη γερανού που δεν οφείλεται στον Παραχωρησιούχο, διακοπή ρεύματος κ.λπ).

[**7η**] Η Κοινή Επιχείρηση δεσμεύεται ως προς τις Δευτερεύουσες Υπηρεσίες, ήτοι (α) την λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών, (β) τη λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών, (γ) τις διαδικασίες συσκευασίας, πλήρωσης και εκκένωσης εμπορευματοκιβωτίων και (δ) τις διαδικασίες καθαρισμού, επισκευής και συντήρησης εμπορευματοκιβωτίων (εφεξής «**Δευτερεύουσες Υπηρεσίες**») να τηρούνται λεπτομερείς καταγραφές στο πληροφοριακό σύστημα που θα διαθέτει η Κοινή Επιχείρηση. Συγκεκριμένα να τηρείται αρχείο και να καταγράφονται στο σύστημα (α) το αίτημα για την παροχή μιας τέτοιας υπηρεσίας, (β) η ημερομηνία λήψης αυτού, (γ) περιγραφή της ζητούμενης υπηρεσίας, (δ) οι ιδιαιτερότητες του φορτίου ή η ζημιά που πρέπει να επισκευαστεί, (ε) η ανάγκη εύρεσης ειδικού εξοπλισμού, (στ) η αρχική εκτίμηση του χρόνου ολοκλήρωσης της υπηρεσίας και (ι) ο χρόνος τελικά περάτωσης των υπηρεσιών. Οι εν λόγω πληροφορίες θα είναι διαθέσιμες στον κάθε Χρήστη, στο βαθμό που αφορούν στο αίτημά του για παροχή υπηρεσιών, άμεσα (εντός 24 ωρών) κατόπιν αιτήματός του. Περαιτέρω, θα καταγράφεται ανά εβδομάδα και ανά υπηρεσία ο μέσος όρος εξυπηρέτησης αντίστοιχων υπηρεσιών που θα παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ (η εν λόγω πληροφορία θα είναι διαθέσιμη μόνο στην Κοινή Επιχείρηση και τον Εντολοδόχο). Σε περίπτωση σημαντικών χρονικά καθυστερήσεων εξυπηρέτησης κατά την εκτίμηση του Αιτούντος την Υπηρεσία, ο Αιτών την Δευτερεύουσα Υπηρεσία θα μπορεί να υποβάλει καταγγελία στον Εντολοδόχο που θα οριστεί με την οποία θα ζητά τη διαπίστωση αναίτιας ή μη απόκλισης από το μέσο χρόνο παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών ως αυτός θα καταγράφεται στο πληροφοριακό σύστημα (ακόμα και εάν δεν έχουν παρασχεθεί αντίστοιχες υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ, ο Αιτών την Δευτερεύουσα Υπηρεσία θα μπορεί να αιτείται στον Εντολοδόχο τον έλεγχο της καταγγελίας του και την διαπίστωση αναιτιολόγητης απόκλισης). Η καταγγελία θα αξιολογείται από τον Εντολοδόχο και θα καταλήγει σε ένα πόρισμα το οποίο θα κοινοποιείται άμεσα (εντός 5 ημερολογιακών ημερών) στην Κοινή Επιχείρηση και στον Αιτούντα και θα συμπεριλαμβάνεται στις εκθέσεις συμμόρφωσης προς την ΕΑ.

[**8η**] Τα Μέρη δεσμεύονται για την δέσμευση συγκεκριμένου ποσοστού χωρητικότητας που θα είναι διαθέσιμο σε περίπτωση λήψης ad hoc αιτημάτων που αφορούν την “spot” αγορά, δηλαδή δεν εντάσσονται στο πλαίσιο μακροχρόνιων συμβάσεων με την Κοινή Επιχείρηση, από Χρήστες εκτός της HELLENIC TRAIN.

Η δέσμευση θα τελεί υπό την προϋπόθεση ότι η Κοινή Επιχείρηση έχει ειδοποιηθεί εγκαίρως και μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση τέτοιου είδους αιτήματος. Συγκεκριμένα:

i. Η Κοινή Επιχείρηση θα αποδέχεται ad hoc αιτήματα για την "spot" αγορά έως και δύο (2) εβδομάδες πριν από την ημερομηνία για την οποία ζητούνται οι υπηρεσίες της Κοινής Επιχείρησης.

Σημειώνεται ότι μετά τις δύο (2) εβδομάδες, η αδιάθετη χωρητικότητα θα είναι διαθέσιμη προς κράτηση, κατά την οριζόμενη από το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο (Ν. 4408/2016 και

Κανονισμό 2177/2017) διαδικασία, από κάθε πιθανό Χρήστη, ήτοι και από την HELLENIC TRAIN.

ii. Η Κοινή Επιχείρηση θα έχει την υποχρέωση να απαντήσει σε τέτοια αιτήματα εντός πέντε (5) ημερολογιακών ημερών από την λήψη τους, χωρίς να προσμετρώνται επίσημες δημόσιες αργίες.

Η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα για την εξυπηρέτηση ad hoc αιτημάτων από παρόχους υπηρεσιών εμπορευματικής σιδηροδρομικής μεταφοράς που αφορούν την “spot” αγορά ως ακολούθως:

Πρώτον, στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο είναι εμπορευματοκιβώτια, η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα κατ’ αναλογία 12,5 % επί του συνόλου της διαθέσιμης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού (ΧΜΣΜ).

Για παράδειγμα

- (2) από τα (16) τρένα ημερησίως για (16) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες μόνο δύο γερανογέφυρες RMG, ή
- (3) από τα (24) τρένα ημερησίως για (24) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες μόνο δύο γερανογέφυρες RMG,
- (5) από τα (36) τρένα ημερησίως για (24) ώρες λειτουργίας του τερματικού σταθμού και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες τρεις γερανογέφυρες RMG

η οποία και στις τρείς εκδοχές θα εξυπηρετείται σε καθημερινή βάση από τον τερματικό σταθμό.

Δεύτερον, στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο είναι άλλου τύπου φορτίο (χύδην, υγρά, παλετοποιημένα, οχήματα), η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύει χωρητικότητα κατ’ αναλογία 16,6 % της διαθέσιμης (σε εβδομαδιαία βάση) χωρητικότητας του κάθε χώρου μεταφόρτωσης.

Για παράδειγμα

ένα (1) τρένο σε εβδομαδιαία βάση για τον κάθε τύπο φορτίου διακριτά. Αυτό σημαίνει ότι θα δεσμεύεται σε εβδομαδιαία βάση

ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση χύδην φορτίων,

ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση υγρών φορτίων,

ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση παλετοποιημένων φορτίων, και

ένα (1) τρένο για την εξυπηρέτηση φορτίων που μεταφέρουν οχήματα.

Και στις ως άνω δύο περιπτώσεις, εάν ληφθεί ad hoc αίτημα για συγκεκριμένη ημέρα για την οποία δεν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα (λ.χ. έχει δεσμευθεί αυτή μέσω μακροχρόνιας σύμβασης), τότε η Κοινή Επιχείρηση θα εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση του τρένου το συντομότερο δυνατόν εντός της ίδιας εβδομάδας, δηλαδή την επόμενη διαθέσιμη ημερομηνία για την αιτούμενη χωρητικότητα.

[**9η**] Τα Μέρη δεσμεύονται:

(α) Να τηρούν τα διεθνή, ενωσιακά και εθνικά πρότυπα για δεδομένα που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (λ.χ. μηχανές, βαγόνια, διατροπικές μονάδες) για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των πληροφοριακών συστημάτων μεταξύ των εμπλεκόμενων οικονομικών φορέων.

(β) Να εξασφαλίζουν την συμβατότητα των πληροφοριακών συστημάτων της Κοινής Επιχείρησης με όλες τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κάθε χρονική στιγμή, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ως πελάτες της Κοινής Επιχείρησης, συμμορφώνονται επίσης με τα σχετικά διεθνή, ενωσιακά και εθνικά πρότυπα.

[**10η**] Τα Μέρη δεσμεύονται ότι:

(α) η Κοινή Επιχείρηση θα καταρτίσει αναλυτικό ονομαστικό τιμοκατάλογο όλων των παρεχόμενων από την Κοινή Επιχείρηση υπηρεσιών με διακριτική τιμολόγηση ανά υπηρεσία, ο οποίος θα δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης ετησίως. Η Κοινή Επιχείρηση θα δεσμεύεται από τον δημοσιευμένο τιμοκατάλογο και τις υπηρεσίες που αναφέρονται ως παρεχόμενες στο Θριάσιο ΙΙ.

(β) Η Κοινή Επιχείρηση δεν θα παρέχει ευνοϊκούς όρους και λοιπά κίνητρα στους πελάτες της για την παροχή υπηρεσιών από εκείνη ως Παραχωρησιούχο (βλ. Παράρτημα 11 Τμήμα Γ της Διακήρυξης) υπό τον όρο παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς/ έλξης, διαμεταφοράς, και συντήρησης/ επισκευής τροχαίου υλικού από την HELLENIC TRAIN ή άλλη εταιρεία/ εργολάβο στην οποία τυχόν ανατίθενται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες από την HELLENIC TRAIN.

[**11η**] Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Τμήμα «β» κατωτέρω, η εταιρεία HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση θα λειτουργούν αυτοτελώς και πλήρως ανεξάρτητα μεταξύ τους. Οι δραστηριότητες των HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης θα παραμείνουν αυτόνομες, με ανεξάρτητη διοίκηση και η Κοινή Επιχείρηση δεν θα επικοινωνεί Ευαίσθητες Πληροφορίες (όπως η έννοια αυτή ορίζεται κατωτέρω) σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της HELLENIC TRAIN και των πελατών της, ούτε θα επιτρέπει τη διάχυση τέτοιων πληροφοριών προς την HELLENIC TRAIN. Η εν λόγω λειτουργική αυτοτέλεια των δύο εταιρειών θα διασφαλιστεί ιδίως με:

(α) Τη δημιουργία «σινικών τειχών» (Chinese walls) που θα αποτρέπουν τη διαρροή Ευαίσθητων Πληροφοριών από την Κοινή Επιχείρηση προς την HELLENIC TRAIN σχετικά με τις δραστηριότητες ανταγωνιστών της HELLENIC TRAIN. Δεν θα επιτρέπεται, είτε άμεσα (οριζοντίως) είτε έμμεσα, μέσω των μελών του διοικητικού συμβουλίου, ή/και των ανώτερων διευθυντικών στελεχών, ή/και των εργαζομένων της Κοινής Επιχείρησης, οι οποίοι εκτελούν καθήκοντα τα οποία τους δίδουν πρόσβαση σε Ευαίσθητες Πληροφορίες, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για σχέση εξαρτημένης εργασίας (ορισμένου ή αορίστου χρόνου), ή για σύμβαση παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών, ή για σύμβαση έργου («**οι Κάτοχοι Ευαίσθητων Πληροφοριών**»), η επικοινωνία ή η διάχυση Ευαίσθητων Πληροφοριών από την Κοινή Επιχείρηση προς την HELLENIC TRAIN. Ευαίσθητες Πληροφορίες θεωρούνται όλες εκείνες οι πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες της Κοινής Επιχείρησης, των ανταγωνιστών της

HELLENIC TRAIN, των πελατών τους ή/και των προμηθευτών τους, οι οποίες είναι εμπορικά, στρατηγικά και λειτουργικά κρίσιμες κατά την έννοια του Δικαίου του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, και στον βαθμό που οι πληροφορίες αυτές δεν είναι ήδη γνωστές ή/και διαθέσιμες από δημόσιες πηγές, ή/και αναρτημένες σε δημόσιο ιστότοπο ή φυσικό χώρο προσβάσιμο από όλους. Ενδεικτικώς, Ευαίσθητες Πληροφορίες θα θεωρούνται οι πληροφορίες ως προς τις τιμές, τα μερίδια αγοράς, τα κόστη, την κερδοφορία, το πελατολόγιο, τις εμπορικές συμφωνίες, τις στρατηγικές πωλήσεων, τις εμπορικές διαπραγματεύσεις, τον εμπορικό σχεδιασμό των δρομολογίων και των φορτίων που μεταφέρονται ή πρόκειται να μεταφερθούν, την εμπορική στρατηγική της ανάληψης κινδύνου μέσω των ασφαλίσεων, τη μεταφορική και τεχνολογική ικανότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τον όγκο του μεταφορικού έργου, το είδος και τη σύνθεση των τρένων και το είδος των φορτίων κ.λπ.

(β) Τα Μέρη δεσμεύονται ότι οι Κάτοχοι Ευαίσθητων Πληροφοριών θα υπογράψουν, εντός τριών (3) μηνών από την οριστική έγκριση του Κανονισμού Λειτουργίας από τον ΟΣΕ, σύμφωνο εμπιστευτικότητας (Non-Disclosure Agreement/NDA) σύμφωνα με το οποίο όσες Ευαίσθητες Πληροφορίες έχουν ληφθεί κατά τη διάρκεια της άσκησης των καθηκόντων τους ή επ’ αφορμή αυτών δεν θα γνωστοποιούνται στην HELLENIC TRAIN, τόσο κατά τη διάρκεια όσο και για τρία (3) έτη μετά την με οποιονδήποτε τρόπο απώλεια της ιδιότητας/ λήξη της συνεργασίας τους με αυτήν. Στα ως άνω σύμφωνα εμπιστευτικότητας θα περιλαμβάνεται όρος που θα προβλέπει, μεταξύ άλλων, ως κύρωση σε περίπτωση παραβίασης της υποχρέωσης εχεμύθειας, την άμεση παύση/ καταγγελία της καθ’ οιονδήποτε τρόπο συνεργασίας των Κατόχων Ευαίσθητων Πληροφοριών, καθώς και όρος, σύμφωνα με τον οποίο τα ως άνω υπόχρεα πρόσωπα θα υποχρεούνται να καταστρέψουν τυχόν έγγραφα (ηλεκτρονικά ή έγχαρτα) στα οποία περιέχονται εμπιστευτικές πληροφορίες, σε περίπτωση παύσης καθ’ οιονδήποτε τρόπο και για οποιονδήποτε λόγο της συνεργασίας τους με την Κοινή Επιχείρηση. Αντίγραφο των ως άνω υπογεγραμμένων συμφώνων εμπιστευτικότητας θα υποβληθεί στον Εντολοδόχο μόλις υπογραφούν (εάν η υπογραφή τους έχει προηγηθεί του διορισμού του Εντολοδόχου, αντίγραφο των υπογεγραμμένων σύμφωνων θα υποβληθεί στην ΕΑ και θα παραδοθεί στον Εντολοδόχο κατά την ανάληψη των καθηκόντων του). Τα Μέρη δεσμεύονται να αποστείλουν στον Εντολοδόχο, εφόσον έχει διοριστεί, άλλως με τον διορισμό του, συγκεκριμένο κατάλογο με τα παραπάνω πρόσωπα τα οποία θα είναι ήδη γνωστά κατά τη χρονική εκείνη στιγμή, ο οποίος θα επικαιροποιείται σε κάθε μεταβολή του καθ’ όλη τη διάρκεια της δέσμευσης.

(γ) Τα Μέρη δεσμεύονται ότι τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη, καθώς και οι εργαζόμενοι (ανεξαρτήτως εάν απασχολούνται με σχέση εξαρτημένης εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου), οι οποίοι εκτελούν καθήκοντα τα οποία τους δίδουν πρόσβαση σε Ευαίσθητες Πληροφορίες (συνολικά το «**προσωπικό**»), της HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης δεν θα ταυτίζονται και δεν θα υφίσταται κοινό μεταξύ των δύο εταιρειών εν ενεργεία προσωπικό. Επιπλέον, ως προς το διοικητικό προσωπικό της HELLENIC TRAIN και της Κοινής Επιχείρησης, τα Μέρη δεσμεύονται ότι δεν θα απασχολείται στον ίδιο φυσικό χώρο. Επίσης, η HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση δεσμεύονται ότι δεν θα αποσπάσουν η μία από την άλλη προσωπικό για ένα (1) έτος μετά την λύση/ λήξη της συνεργασίας τους με την εκάστοτε εταιρεία τους.

(δ) Η HELLENIC TRAIN και η Κοινή Επιχείρηση θα διαθέτουν και θα στηρίζουν τις λειτουργίες τους εκάστη σε χωριστά και αυτόνομα πληροφοριακά συστήματα. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και το προσωπικό εκάστου μέρους δεν θα έχουν πρόσβαση στο σύστημα πληροφορικής του άλλου μέρους.

[**12η**] Θα ανατεθεί σε εξωτερικό νομικό ή /και οικονομικό σύμβουλο με ειδίκευση στα θέματα του δικαίου του ανταγωνισμού η εκπόνηση Κώδικα Συμπεριφοράς (“Code of Conduct”). Το περιεχόμενο του Κώδικα Συμπεριφοράς θα δομείται σε συγκεκριμένες αρχές, ήτοι στις αρχές της δίκαιης και ίσης μεταχείρισης όλων των πελατών της Κοινής Επιχείρησης· της μη διακριτικής (άρα ισότιμης) πρόσβασης για όλους τους πελάτες της· της διαφάνειας ως προς τη διαδικασία για την κατανομή χωρητικότητας και την τιμολόγηση· της βέλτιστης αξιοποίησης της χωρητικότητας· της δίκαιης και αμερόληπτης επίλυσης διαφορών. Ο Κώδικας Συμπεριφοράς θα δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης. Ο Κώδικας Συμπεριφοράς θα δεσμεύει και θα πρέπει να υπογράφεται από τους Κατόχους Ευαίσθητων Πληροφοριών. Στον Κώδικα Συμπεριφοράς θα περιγράφονται, κατ’ ελάχιστον:

- Ο τρόπος και το είδος των πληροφοριών (εμπορικά ευαίσθητων και μη) που θα διαβιβάζονται από την Κοινή Επιχείρηση προς την HELLENIC TRAIN.
- Τα πρόσωπα, όπως αυτά δύνανται να επικαιροποιούνται από καιρό εις καιρόν, που θα έχουν αποκλειστική πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες.
- Τη διαδικασία «αποστείρωσης» (“sanitization”) των Ευαίσθητων Πληροφοριών και έγκρισής τους από τον Ειδικό Σύμβουλο Συμμόρφωσης της Κοινής Επιχείρησης, στις περιστάσεις που χρειάζεται τέτοια διαδικασία.
- Λοιπές ασφαλιστικές δικλείδες προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι Ευαίσθητες Πληροφορίες δεν θα διαχέονται προς την HELLENIC TRAIN μέσω της Κοινής Επιχείρησης.

[**13η**] Στις συμβάσεις συνεργασίας με τρίτες εταιρείες/ εργολάβους, οι οποίοι θα αναλάβουν την εκτέλεση υπηρεσιών εντός του Θριασίου ΙΙ, θα περιλαμβάνεται ρητή υποχρέωσή τους να τηρούν εμπιστευτικότητα και εχεμύθεια αναφορικά με τις Ευαίσθητες Πληροφορίες. Οι εν λόγω εταιρείες/ εργολάβοι θα ενημερώνονται άμεσα σχετικά, με ευθύνη των Μερών.

[**14η**] Κατά την «Ενδιάμεση Περίοδο» η Κοινή Επιχείρηση θα συνεχίσει να επιτρέπει την πρόσβαση στους χώρους εντός του Θριασίου ΙΙ, ώστε οι εμπλεκόμενοι φορείς να συνεχίσουν να εκτελούν τις υπηρεσίες που ήδη εκτελούν κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας Συγκέντρωσης, στο βαθμό που δεν παρακωλύει την εκτέλεση του Τεχνικού Έργου. Η ανάληψη όλων των σχετικών κινδύνων ασφάλειας και εργασίας ή/και σχετικών ευθυνών/ ζημιών θα βαρύνει τους εν λόγω εμπλεκόμενους φορείς. Η δέσμευση αυτή παύει να ισχύει με την Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση, οπότε οι σχετικές υπηρεσίες θα παρέχονται αποκλειστικά από την Κοινή Επιχείρηση.

[**15η**] Προβλέπεται ο ορισμός «Εντολοδόχου» με έξοδα των Μερών για την επίβλεψη τήρησης των ανωτέρω προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων από [1] έως [14].

Οι ανωτέρω Δεσμεύσεις, στο σύνολό τους, καταλαμβάνουν τόσο την HELLENIC TRAIN και την Κοινή Επιχείρηση όσο και τις εταιρείες των Ομίλων όπου ανήκουν αντιστοίχως καθώς και τρίτες εταιρείες στις οποίες τα Μέρη θα αναθέσουν υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ. Την ευθύνη για την τήρηση των ανωτέρω από τρίτες εταιρείες, την αναλαμβάνουν εξ ολοκλήρου τα Μέρη.

Β. ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

α) **Πρώτη Περίοδος των Δεσμεύσεων**: Η Δέσμευση [14] ισχύει από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης (ως ορίζεται στον όρο 3.1.42 του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης) έως την Έναρξη της Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση.

β) **Δεύτερη Περίοδος των Δεσμεύσεων**: Οι Δεσμεύσεις [1] έως και [13] ισχύουν, όπου δεν προβλέπεται διαφορετικά (Δεσμεύσεις [1] και [4]), από την Έναρξη Εμπορικής Λειτουργίας του Θριασίου ΙΙ από την Κοινή Επιχείρηση και για έξι έτη. Τα Μέρη δικαιούνται να ζητήσουν με αιτιολογημένο αίτημα την τροποποίηση και αναθεώρηση των Δεσμεύσεων καθ’ όλη τη διάρκεια της εξαετίας, με βάση τις τρέχουσες κάθε φορά συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά.

γ) Η Δέσμευση [15] ισχύει και για τις δύο άνωθεν περιόδους.

Γ. ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟΣ

<u>Ι. Διαδικασία διορισμού</u>

Τα Μέρη θα προτείνουν για το διορισμό ως εντολοδόχου ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ανεξάρτητα από τα Μέρη, με τα απαραίτητα προσόντα για την εκτέλεση της εντολής και ιδίως με αποδεδειγμένη επαγγελματική πείρα στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών («**Εντολοδόχος**»). Ο Εντολοδόχος θα εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και θα διοριστεί από τα Μέρη. Τα Μέρη θα υποβάλουν τις προτάσεις τους για τον διορισμό Εντολοδόχου στην ΕΑ εντός δύο (2) μηνών από την έγκριση της Συγκέντρωσης. Ο Εντολοδόχος αμείβεται από τα Μέρη με τρόπο που να μην εμποδίζει την ανεξάρτητη και αποτελεσματική εκτέλεση της εντολής του.

Σε περίπτωση που ο διορισμός του πρώτου προτεινόμενου από τα Μέρη Εντολοδόχου απορριφθεί (αιτιολογημένως) από την ΕΑ, ενεργοποιείται η ακόλουθη διαδικασία διορισμού:

Πρόταση από τα Μέρη

Αμέσως μετά τη λήψη της αιτιολογημένης απόρριψης της ΕΑ και σε κάθε περίπτωση εντός δύο (2) εβδομάδων από την εν λόγω άρνηση, τα Μέρη θα υποβάλουν προς έγκριση στην ΕΑ ένα ή περισσότερα πρόσωπα (φυσικά ή νομικά), τα οποία τα μέρη προτείνουν να διορίσουν ως Εντολοδόχο. Η πρόταση θα περιλαμβάνει επαρκή στοιχεία (όπως, ενδεικτικά, βιογραφικό, δήλωση περί μη σύγκρουσης συμφερόντων) προκειμένου η Επιτροπή να αποφασίσει αν ο προτεινόμενος Εντολοδόχος πληροί τις προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου και θα περιλαμβάνει:

(α) όλους τους όρους της προτεινόμενης εντολής που είναι απαραίτητοι για να μπορέσει ο Εντολοδόχος να εκτελέσει τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις παρούσες Δεσμεύσεις,

(β) γενική παρουσίαση του προγράμματος εργασίας που θα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο Εντολοδόχος θα εκτελέσει τα καθήκοντά του.

Έγκριση ή απόρριψη από την Επιτροπή

Η ΕΑ θα έχει τη διακριτική ευχέρεια να εγκρίνει ή να απορρίψει τον προτεινόμενο ή τους προτεινόμενους Εντολοδόχους και να εγκρίνει την προτεινόμενη εντολή με όσες τροποποιήσεις κρίνει αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του(ς). Αν μόνο ένα όνομα εγκριθεί, τα μέρη θα διορίσουν ή θα προκαλέσουν το διορισμό αυτού του ατόμου ή του οργανισμού ως Εντολοδόχου, σύμφωνα με την εντολή που εγκρίθηκε από την Επιτροπή. Εάν εγκριθούν περισσότερα από ένα ονόματα, τα μέρη θα είναι ελεύθερα να επιλέξουν τον Εντολοδόχο από τα εγκριθέντα ονόματα. Κατόπιν της εγκρίσεως, τα μέρη θα διορίσουν ή θα προκαλέσουν τον διορισμό αυτού του ατόμου ή οργανισμού ως Εντολοδόχου, σύμφωνα με την εντολή που εγκρίθηκε από την ΕΑ. Ο Εντολοδόχος θα διοριστεί εντός μίας εβδομάδας από την έγκριση της ΕΑ, με την υπογραφή της οικείας σύμβασης ανάθεσης, σύμφωνα με την εντολή που έχει εγκριθεί από την ΕΑ.

Νέα πρόταση από τα μέρη

Αν απορριφθούν οι προτεινόμενοι (ή ο προτεινόμενος) Εντολοδόχοι, τα μέρη θα υποβάλουν τα ονόματα τουλάχιστον δύο ακόμη φυσικών ή νομικών προσώπων εντός μίας εβδομάδας αφότου λάβουν γνώση της απόρριψης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τη διαδικασία που παρουσιάζεται στις ανωτέρω παραγράφους.

Εάν όλοι οι προτεινόμενοι Εντολοδόχοι απορριφθούν από την ΕΑ, η ΕΑ θα επιλέξει Εντολοδόχο, τον οποίο τα μέρη θα διορίσουν ή θα προκαλέσουν το διορισμό του, σύμφωνα με την εντολή του εντολοδόχου που έχει εγκριθεί από την ΕΑ.

II. Καθήκοντα του Εντολοδόχου

Ο Εντολοδόχος θα αναλάβει τα καθορισμένα καθήκοντά του προκειμένου να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις [1] έως [14]. Η Επιτροπή μπορεί, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν απαίτησης του Εντολοδόχου, να δώσει εντολές ή οδηγίες στον Εντολοδόχο προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους όρους και τις υποχρεώσεις που επισυνάπτονται στην απόφαση για τις δεσμεύσεις [1] έως [14].

Στην πρώτη του έκθεση στην ΕΑ ο Εντολοδόχος θα προτείνει ένα λεπτομερές πρόγραμμα εργασίας στο οποίο θα περιγράφει πώς σκοπεύει να εποπτεύσει τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις και τους όρους που επισυνάπτονται στην απόφαση για τις δεσμεύσεις [1] έως [14]. Οι αρμοδιότητες του Εντολοδόχου έχουν ως κάτωθι:

Καθήκοντα και υποχρεώσεις του Εντολοδόχου κατά την Πρώτη Περίοδο των Δεσμεύσεων

Ο Εντολοδόχος παρακολουθεί και βεβαιώνει ότι επιτρέπεται από την Κοινή Επιχείρηση η πρόσβαση στους χώρους εντός του Θριασίου ΙΙ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη δέσμευση [14].

Ο Εντολοδόχος θα υποβάλει τριμηνιαίες εκθέσεις στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Καθήκοντα και υποχρεώσεις του Εντολοδόχου κατά τη Δεύτερη Περίοδο των Δεσμεύσεων

Πρώτον, θα υποβάλει τριμηνιαίες εκθέσεις στην Επιτροπή Ανταγωνισμού σχετικά με την τήρηση των δεσμεύσεων [1] έως [13] και ιδίως:

α. Την τήρηση από την Κοινή Επιχείρηση του ταχθέντος χρονικού πλαισίου των 24 ωρών για την εξυπηρέτηση των Χρηστών του τερματικού σταθμού (κατά τα προβλεπόμενα ανωτέρω), ήτοι, θα ελέγχει την τήρηση από την Κοινή Επιχείρηση του ταχθέντος χρονικού πλαισίου των 24 ωρών λειτουργίας για την εξυπηρέτηση των Χρηστών του Θριασίου ΙΙ (με εξαίρεση την περίπτωση άφιξης εμπορευμάτων στον τερματικό σταθμό (α) πέραν των 17.00 μ.μ. οπότε η εξυπηρέτηση θα ολοκληρωθεί εντός 24 ωρών ή (β) ημέρα Σάββατο, οπότε η εξυπηρέτηση θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο εντός 48 ωρών).

β. Την υποχρέωση τήρησης αναλυτικών στοιχείων για την παροχή των Δευτερευουσών Υπηρεσιών – ήτοι ο Εντολοδόχος θα παρακολουθεί και θα ελέγχει εάν το σύστημα πληροφοριών της Κοινής Επιχείρησης καταγράφει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, όπως περιγράφονται ανωτέρω, καθώς και τους χρόνους εντός των οποίων εκτελούνται οι Δευτερεύουσες Υπηρεσίες από την Κοινή Επιχείρηση.

Επίσης, θα ελέγχει εάν καταγράφεται ανά εβδομάδα και ανά υπηρεσία ο μέσος όρος εξυπηρέτησης αντίστοιχων υπηρεσιών που θα παρέχονται εντός του Θριασίου ΙΙ.

Κατόπιν καταγγελίας / παραπόνων των Χρηστών θα ελέγχει τυχόν περιπτώσεις σημαντικών χρονικά αποκλίσεων εξυπηρέτησης στις Δευτερεύουσες Υπηρεσίες και θα διαπιστώνει την ύπαρξη ή μη αναίτιας απόκλισης. Ακόμα και εάν δεν έχουν παρασχεθεί αντίστοιχες υπηρεσίες εντός του Θριασίου ΙΙ, ο Εντολοδόχος θα δύναται να ερευνά και να διαπιστώνει την ύπαρξη αναίτιας απόκλισης από το μέσο όρο εξυπηρέτησης, ως αυτός αναγράφεται στο πληροφοριακό σύστημα για αντίστοιχες υπηρεσίες. Σε περίπτωση διαπίστωσης αναίτιας απόκλισης / καθυστέρησης η Κοινή Επιχείρηση και ο Αιτών θα ενημερώνεται άμεσα (εντός 5 ημερολογιακών ημερών) σχετικώς για το πόρισμα, το οποίο θα συμπεριλαμβάνεται στις εκθέσεις του Εντολοδόχου για τυχόν έλεγχο μη συμμόρφωσης σε περίπτωση διαπίστωσης αναιτιολόγητης απόκλισης.

γ. Την συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις εξασφάλισης τεχνικής συμβατότητας και συμβατότητας των πληροφοριακών συστημάτων της Κοινής Επιχείρησης.

δ. Την συμμόρφωση με τα μέτρα που προτείνονται στις δεσμεύσεις ανωτέρω σχετικά με την πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες.

ε. Θα ελέγχει κατόπιν σχετικού αιτήματος των Χρηστών της εγκατάστασης ότι οι πρόσθετες/βοηθητικές αλλά και διοικητικής φύσεως υπηρεσίες παρέχονται από την Κοινή Επιχείρηση χωρίς διακρίσεις και με όρους διαφάνειας και ισοτιμίας κατά το πνεύμα των διατάξεων του ν. 4408/2016 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2177/2017.

στ. Θα ελέγχει ότι τα υποδείγματα τυποποιημένων συμβάσεων χρήστη τερματικού σταθμού που θα είναι αναρτημένα στον ιστότοπο της Κοινής Επιχείρησης περιλαμβάνουν τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις των δεσμεύσεων.

ζ. Σε περίπτωση ανάληψης παροχής υπηρεσίας από εργολάβο, θα ελέγχει την επέκταση και εφαρμογή των δεσμεύσεων και από τον εργολάβο.

η. Θα ελέγχει την τήρηση των προβλεπόμενων δεσμεύσεων για τα ad hoc/ spot αιτήματα σύμφωνα με τα στοιχεία που θα εξάγονται από το πληροφοριακό σύστημα της Κοινής Επιχείρησης.

θ. Κατόπιν καταγγελίας/παραπόνων των Χρηστών, θα ελέγχει εάν η Κοινή Επιχείρηση παρέχει ευνοϊκούς όρους και λοιπά κίνητρα στους πελάτες της για την παροχή υπηρεσιών από εκείνη ως Παραχωρησιούχο (βλ. Παράρτημα 11 Τμήμα Γ της Διακήρυξης) υπό τον όρο παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς/έλξης, διαμεταφοράς, και συντήρησης/ επισκευής τροχαίου υλικού από την HELLENIC TRAIN ή άλλη εταιρεία/ εργολάβο στην οποία τυχόν ανατίθενται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες από την HELLENIC TRAIN.

ι. Θα επιβλέπει τη διαδικασία τήρησης του Κώδικα Συμπεριφοράς.

Εξουσίες Εντολοδόχου

Για την εκπλήρωση των παραπάνω αρμοδιοτήτων, ο Εντολοδόχος θα έχει ελεγκτικές εξουσίες, θα δύναται δηλαδή να εκτελεί ελέγχους, είτε ζητώντας να έχει πρόσβαση στα πληροφοριακά συστήματα είτε ζητώντας την προσκόμιση στοιχείων από την Κοινή Επιχείρηση. Ο Εντολοδόχος θα μπορεί επίσης να δέχεται παράπονα από πελάτες ή χρήστες του ΕΣΣΣΔΙ σχετικά με τα παραπάνω θέματα, βάσει των οποίων θα δύναται να εκκινεί έλεγχο.

Ο Εντολοδόχος θα υποβάλει τριμηνιαίες εκθέσεις, εντός δεκαπέντε (15) ημερολογιακών ημερών από τη λήξη εκάστου τριμήνου, οι οποίες θα περιλαμβάνουν την αιτιολογημένη γνώμη του σχετικά με τη συμμόρφωση της Κοινής Επιχείρησης με τις δεσμεύσεις [1] έως [14], συνοδευόμενη από τυχόν περιστατικά στα οποία διαπιστώθηκε απόκλιση από αυτές. Οι εκθέσεις θα κοινοποιούνται και στην Κοινή Επιχείρηση, ενώ ο Εντολοδόχος σε περίπτωση διαπίστωσης αποκλίσεων θα συμπεριλαμβάνει στην έκθεσή του και προτάσεις μέτρων που, ως Εντολοδόχος, θεωρεί απαραίτητα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωσή της με τις δεσμεύσεις [1] έως [14].

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού απειλεί, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τους παραπάνω όρους ή προϋποθέσεις, πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011.

Η απόφαση εκδόθηκε την **25η Οκτωβρίου 2024.**

Χ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Χ.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΙΙ

[…]

Χ.2 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11, ΤΜΗΜΑΤΟΣ Γ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ Γ

Υπηρεσίες και διαδικασίες που θα πραγματοποιούνται στον ολοκληρωμένο ΕΣΣΣΔΙ

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται το σύνολο των υπηρεσιών και διαδικασιών που θα πραγματοποιούνται στον ΕΣΣΣΔΙ, μετά και την ολοκλήρωση των Ελάχιστων Απαιτήσεων του Τεχνικού Έργου. Σχετικά με τον διαχωρισμό των υπηρεσιών/διαδικασιών που είναι υπ’ ευθύνη της ΟΣΕ Α.Ε. ή του Παραχωρησιούχου (ΕΕΣ), σημειώνεται με (✓) στις αντίστοιχες στήλες, σε ποιον ανήκει η εκάστοτε αρμοδιότητα. Επίσης με (*) επισημαίνονται οι υπηρεσίες σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ του άρθ. 62 και το άρθ. 13 του ν. 4408/16, η οποίες εμπίπτουν και στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής της 22ας Νοεμβρίου 2017 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Υπηρεσία/Διαδικασία	ΟΣΕ	ΕΕΣ
Υπηρεσίες οργάνωσης Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. και σχετικών πληροφοριακών συστημάτων		
Επικοινωνία, διασύνδεση και ανταλλαγή εγγράφων με εμπλεκομένους φορείς (διεθνείς και εγχώριοι οργανισμοί σιδ/ικών μεταφορών, λιμένες, τελωνιακούς φορείς, ιδιωτικές εταιρείες εταιρίες μεταφορών, διαμεταφορείς, και λοιπές εταιρείες logistics, ναυτιλιακές) εντός και εκτός των ορίων του ΕΣΣΣΔΙ		✓
Διαδικασίες εξυπηρέτησης πελατών		✓
Γενικός σχεδιασμός διαχείρισης των μετακινήσεων (πρόγραμμα συρμών και γενικό σχέδιο εμπορευμάτων), ο οποίος περιλαμβάνει:		
ο Σχεδιασμός κατανομής των συρμών και των ομάδων βαγονιών σε γραμμές φόρτωσης (πρόγραμμα παραμονής στη γραμμή) και στις κυριότερες εγκαταστάσεις (πχ γερανογέφυρες).		✓
ο Ανασύνθεση του περιεχομένου των μοναδοποιημένων φορτίων (άνοιγμα εμπορευματοκιβωτίων, εναπόθεση περιεχομένου φορτίων σε ανοιχτούς ή στεγασμένους χώρους εντός του Τερματικού Σταθμού, διαλογή φορτίων, ανασύνθεση-νέα ομαδοποίηση σε μοναδοποιημένα φορτία).		✓
ο Ανασύνθεση γενικού συμβατικού φορτίου (εκφόρτωση από συρμούς, εναπόθεση φορτίων σε ανοιχτούς ή στεγασμένους χώρους εντός του Σταθμού, διαλογή και προετοιμασία νέας σύνθεσης φορτίων, ανασύνθεση-νέα ομαδοποίηση φορτίων σε βαγόνια συρμών.		✓
ο Διαδικασίες συσκευασίας/αποσυσκευασίας, καταγραφής (“étiquetage”), κλπ.		✓
ο Λειτουργίες παροδικής αποθήκευσης σε υπαίθριους ή στεγασμένους χώρους του Σταθμού.		✓
Υπηρεσίες εντοπισμού και παρακολούθησης, σε πραγματικό χρόνο, για την άμεση πληροφόρηση των εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τη θέση φορτίων και οχημάτων (βαγονιών, κινητήριων μονάδων, ΜΦ, φορτηγών).		✓
Λειτουργία του πληροφοριακού συστήματος για τη διαχείριση φορτίου και την προετοιμασία αποστολών (cargo management), καθώς και τη συνεχή αξιολόγηση της επίδοσης και του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.		✓
Υπηρεσίες διαχείρισης σιδηροδρομικών λειτουργιών και έλεγχος συρμών*		
Επικαιροποίηση ημερήσιων δρομολόγιων συρμών, κατανομή σε γραμμές φόρτωσης και διαλογής καθώς και δρομολόγηση κινητήριων μονάδων και προσωπικού διαλογής	✓	
Τοποθέτηση εισερχόμενων συρμών στις ομάδες γραμμών εισόδου ή απευθείας τοποθέτηση συρμών-ΜΦ στις γραμμές φόρτωσης	✓	
Τεχνικός έλεγχος εισερχόμενων συρμών, check-in και προετοιμασία για διαλογή στη θέση φόρτωσης ή στις γραμμές διαλογής	✓	
Σχέδιο και πρόγραμμα διαλογής βαγονιών	✓	

Υπηρεσία/Διαδικασία	ΟΣΕ	ΕΕΣ
Διαλογή βαγονιών με επικίνδυνα φορτία	✓	
Τοποθέτηση και αναμονή συρμών, καθοδήγηση συρμών (ή ομάδων βαγονιών) στις γραμμές φορτοεκφόρτωσης των επιμέρους χώρων μεταφόρτωσης φορτίων	✓	
ο Μοναδοποιημένα φορτία στο ΧΜΣΜ	✓	
ο Φορτία βαγονιών / χύδην για μεταφόρτωση στο ΧΜΦΒ	✓	
ο Γενικά φορτία στο ΧΜΓΦ	✓	
ο Οχήματα στο ΧΜΟ	✓	
ο Υγρά φορτία στο ΧΜΥΦ	✓	
ο Κενών βαγονιών στο αμαξοστάσιο κενών βαγονιών	✓	
ο Ανταπόκριση με περιφερειακές γραμμές (ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Α.Ε., άλλων ιδιωτικών φορέων, συνεργείου, πλυντηρίου)	✓	
Διαχείριση στάθμευσης και αναμονής κινητήριων μονάδων και βαγονιών	✓	
Τοποθέτηση και σύνθεση εξερχόμενου συρμού, τοποθέτηση στις γραμμές εξόδου και εντολές διαλογής για τη σύνθεση με άλλες ομάδες καθώς και την ένωση με την κινητήρια μονάδα.	✓	
Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος (check-out) αναχωρούντος συρμού	✓	
Τεχνική επιθεώρηση συρμών	✓	
Ανεφοδιασμός καυσίμων σε κινητήριες μηχανές (locomotives)	✓	
Λειτουργία σταθμού διαλογής - συστήματος σηματοδότησης	✓	
Λειτουργία συνεργείου συντήρησης γραμμής	✓	
Λειτουργία συνεργείου επισκευής βαγονιών		✓
Λειτουργία πλυντηρίου βαγονιών		✓
Υπηρεσίες πύλης για τα εισερχόμενα/εξερχόμενα φορτηγά		
Καθοδήγηση εισόδου οχήματος		✓
Καταγραφή στοιχείων οχήματος (μέσω AVI)		✓
Προκαταρκτικός έλεγχος οχήματος		✓
Τεκμηρίωση φορτίου και αποστολή στην αίθουσα καταμέτρησης του ΚΔΕ		✓
Έκδοση πάσου πύλης		✓
Καθοδήγηση σε θέση φόρτωσης		✓
Καθοδήγηση εξόδου οχήματος		✓
Υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου στις εγκαταστάσεις του ΕΣΣΣΔΙ*		
Διαδικασίες Μεταφόρτωσης Μοναδοποιημένων φορτίων στο ΧΜΣΜ		
Ημερήσιος προγραμματισμός συρμών και Μοναδοποιημένων φορτίων		✓
Είσοδος και τοποθέτηση συρμού	✓	
Παραλαβή - ταυτοποίηση βαγονιού, συρμού και δεδομένων ΜΦ		✓
Διαδικασία εκφόρτωσης συρμού		✓
Διαδικασία φόρτωσης συρμού		✓
Προετοιμασία εξόδου συρμού	✓	
Διαδικασίες εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων στο ΧΕΕΚ		
Εσωτερικές κινήσεις μεταφοράς ΜΦ μεταξύ ΧΜΣΜ και ΧΕΕΚ		✓
Διαδικασίες αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων (κενών, έμφορτων και ειδικού χειρισμού)		✓
Διαδικασίες συσκευασίας, πλήρωσης και εκκένωσης Ε/Κ		✓
Διαδικασίες καθαρισμού, επισκευής και συντήρησης Ε/Κ		✓
Διαδικασίες ανεφοδιασμού καυσίμων των οχημάτων και κινητού εξοπλισμού		✓
Διαδικασίες Μεταφόρτωσης Φορτίου Βαγονιών στο ΧΜΦΒ		
Ημερήσιος προγραμματισμός φορτίου βαγονιών		✓
Είσοδος βαγονιών	✓	
Παραλαβή - ταυτοποίηση βαγονιών		✓

Υπηρεσία/Διαδικασία	ΟΣΕ	ΕΕΣ
Καθοδήγηση οχήματος και είσοδος και έξοδος στην πύλη		✓
Μεταφόρτωση με κινούμενο εξοπλισμό		✓
Μεταφόρτωση με ράμπα φόρτωσης		✓
Έξοδος βαγονιών	✓	
Διαδικασίες Μεταφόρτωσης Γενικού Φορτίου στο ΧΜΓΦ		
Ημερήσιος προγραμματισμός Γενικού Φορτίου		✓
Είσοδος βαγονιών	✓	
Παραλαβή - ταυτοποίηση βαγονιών		✓
Είσοδος/ Έξοδος οχημάτων στην πύλη και καθοδήγησή τους στις αποβάθρες οχημάτων		✓
Εκφόρτωση βαγονιών		✓
Εκφόρτωση οχήματος		✓
Έξοδος βαγονιών	✓	
Διαδικασίες Μεταφόρτωσης Οχημάτων στο ΧΜΟ		
Ημερήσιος προγραμματισμός φορτίου οχημάτων		✓
Είσοδος βαγονιών	✓	
Παραλαβή - ταυτοποίηση βαγονιών		✓
Μεταφόρτωση οχημάτων με Ράμπα Φόρτωσης		✓
Έξοδος βαγονιών	✓	
Διαδικασίες Μεταφόρτωσης Υγρού Φορτίου στο ΧΜΥΦ		
Ημερήσιος προγραμματισμός υγρών φορτίων		✓
Είσοδος βαγονιών	✓	
Παραλαβή - ταυτοποίηση βαγονιών		✓
Καθοδήγηση οχήματος και είσοδος και έξοδος στην πύλη		✓
Εκκένωση ή πλήρωση βυτιοφόρων βαγονιών		✓
Εκκένωση ή πλήρωση βυτιοφόρων οχημάτων		✓
Αποθήκευση υγρών φορτίων		✓
Έξοδος βαγονιών	✓	
Υπηρεσίες ασφάλειας και επιτήρησης του ΕΣΣΣΔΙ		
Σύνταξη και επικαιροποίηση σχεδίου ασφαλείας για την προστασία από διάφορους κινδύνους και την διαχείριση εκτάκτων συμβάντων		✓
Έλεγχο της πρόσβασης σε όλες τις εισόδους/εξόδους οχημάτων και προσωπικού, καθώς και στις περιοχές ασφαλείας.		✓
Επίβλεψη μέσω κλειστού κυκλώματος TV (CCTV) με κατάλληλα τοποθετημένες κάμερες, ώστε να είναι δυνατή η επιτήρηση των πυλών εισόδου/εξόδου, των χώρων στάθμευσης φορτηγών, των εισόδων και εξόδων των συρμών, των περιοχών μεταφόρτωσης και αποθήκευσης, καθώς και άλλων περιοχών ασφαλείας.		✓
Διαδικασίες πυρασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, με δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας με κέντρα διάσωσης και άμεσης βοήθειας (πυροσβεστική, νοσοκομεία κλπ.)		✓
Διαχείριση επικίνδυνων εμπορευμάτων (έλεγχος τήρησης προδιαγραφών και οδηγιών διαχείρισης, πρόσβαση σε δεδομένα επικίνδυνων εμπορευμάτων που διακινούνται στον ΕΣΣΣΔΙ)		✓
Υπηρεσίες ασφάλειας και επιτήρησης του ΕΣΣΣΔΙ και του και του Σ.Σ. Ασπροπύργου		✓

Υπηρεσία/Διαδικασία	ΟΣΕ	ΕΕΣ
Υπηρεσίες συντήρησης		
Συντήρηση εξοπλισμού μεταφόρτωσης, εσωτερικών κινήσεων φορτίων και διαχείρισης αποθεμάτων		✓
Συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής (σιδ/κων γραμμών, σχετικών Η/Μ συστημάτων, συστημάτων σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης, ΑΣΙΔ, Ισόπεδων διαβάσεων)	✓	
Συντήρηση της δεξαμενής καυσίμων ανεφοδιασμού κινητήριων μονάδων με αντλία τροφοδοσίας	✓	
Συντήρηση υπαίθριων χώρων, συστήματος οδών, ηλεκτροφωτισμού κλπ., του ΕΣΣΣΔΙ		✓
Συντήρηση των παρακάτω κτιριακών εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού τους και του περιβάλλοντα εξωτερικού χώρου, πλην των στοιχείων που αποτελούν σιδηροδρομική υποδομή		
Υφιστάμενα κτίρια:		
1.10 Κτίριο Προσωπικού Ελιγμών - Διαλογής - Σηματοδότησης	✓	
1.11 Κτίριο Συνεργείου Συντήρησης Γραμμής	✓	
1.13 Κτίριο Συνεργείου Βαγονιών		✓
5.5 Κτίριο ΧΜΓΦ		✓
7.3 Πύλες Α-Β-Γ		✓
8 Κέντρο Διοίκησης και Ελέγχου		✓
Κτίρια Σηματοδότησης 1-2-3	✓	
Κτίρια ΑΣΙΔ	✓	
Κτίρια WC (x5)		✓
Κτίρια Υποσταθμών 1-2-3-4	✓	
Άλλα κτίρια και εγκαταστάσεις (πχ. Βιολ. καθαρισμού, αντλιοστάσιο, δεξαμενές όμβριων κλπ.)		✓
Προς κατασκευή κτίρια:		
3.4 Κτίριο Υπηρεσιών Ε/Κ		✓
3.5 Κτίριο Φόρτωσης Ε/Κ		✓
3.7 Κτίριο Διοίκησης ΧΕΕΚ		✓
4.5 Κτίριο Προσωπικού ΧΜΦΒ		✓
6.4 Κτίριο Προσωπικού ΧΜΟ		✓
2.5 Κτίριο Προσωπικού ΧΜΣΜ (της νότιας ζώνης)		✓
3.8 Πρατήριο Υγρών Καυσίμων με Στέγαστρο		✓
9.7 Κτίριο Προσωπικού ΧΜΥΦ		✓
Άλλες υπηρεσίες		
Υπηρεσίες προς το ανθρώπινο δυναμικό (εστίαση, τράπεζες κλπ.)		✓
Υπηρεσίες τελωνείου		✓
Υπηρεσίες καθαριότητας και φύλαξης του ΕΣΣΣΔΙ και του Σ.Σ. Ασπροπύργου		✓

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Πρόεδρος

ΑΪΡΙΝ - ΕΒΕΛΥΝ - ΜΙΚΕΛΑ - ΜΑΙΡΗ ΣΑΡΠ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

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

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

• Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αιτήματος στην ηλεκτρονική διεύθυνση feksales@et.gr.

• Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας στην ηλεκτρονική διεύθυνση feksales@et.gr.

- Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €.
- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.
- Υπάρχει δυνατότητα ετήσιας συνδρομής οποιουδήποτε τεύχους σε έντυπη μορφή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Αποστολή των εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ στην ηλεκτρονική διεύθυνση **https://eservices.et.gr**. Σχετικές εγκύκλιοι και οδηγίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση του Εθνικού Τυπογραφείου (**www.et.gr**) στη διαδρομή **Ανακοινώσεις** → **Εγκύκλιοι**.

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

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

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

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

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: **Καποδιστρίου 34, 10432 Αθήνα**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000

Ιστότοπος: **www.et.gr**

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

Αποστολή εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ στην ηλεκτρονική διεύθυνση **https://eservices.et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γραφείο 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβή Δημοσιευτέας Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279139)

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

02017782703260148