

Προς

Τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, η οποία εδρεύει στη θέση Ρυκιά, Ασπρόπυργος Αττικής, νομίμως εκπροσωπούμενης

ΚΑΤΑ

1. Της εταιρείας με την επωνυμία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, η οποία εδρεύει στην Αθήνα, οδός Καρόλου 1-3 και
2. της εταιρείας με την επωνυμία Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε., η οποία εδρεύει στην Αθήνα, οδός Καρόλου 1-3

Αθήνα, 17 Δεκεμβρίου 2019

A. Σύντομη παρουσίαση της καταγγέλλουσας

1. Η καταγγέλλουσα είναι Σιδηροδρομική Επιχείρηση κατά την έννοια του ν. 4408/2016, δυνάμει της υπ' αριθμόν ΕΛ0120150001 Άδειας Παροχής Υπηρεσιών Σιδηροδρομικών Μεταφορών, και έχουν ήδη χορηγηθεί σε αυτήν, από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Α & Β. Η καταγγέλλουσα έχει περαιτέρω συνάψει την από 13.10.2017 Σύμβαση Πρόσβασης και Χρήσης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής με την ΟΣΕ Α.Ε.
2. Μέτοχος της καταγγέλλουσας με ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο αυτής ύψους 49% είναι η εταιρεία με την επωνυμία RAIL CARGO LOGISTICS-AUSTRIA GmbH (εφεξής η "**RCLA**"), η οποία εδρεύει στη Βιέννη, Am Hauptbahnhof 2, AT-1100 και έχει αντικείμενο εργασιών τις διεθνείς και εσωτερικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων. Το υπόλοιπο 51% του μετοχικού κεφαλαίου της καταγγέλλουσας το κατέχει η Ελληνική εταιρεία Goldair Cargo A.E., με αντικείμενο εργασιών τις διεθνείς και εσωτερικές διαμεταφορές και τις αποθηκεύσεις εμπορευμάτων.
3. Το 2018 ολοκληρώθηκαν όλες οι προβλεπόμενες αδειοδοτικές διαδικασίες και στις 27.6.2018 η καταγγέλλουσα πραγματοποίησε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο της ως η πρώτη τότε αμιγώς ιδιωτική Σιδηροδρομική Επιχείρηση που δραστηριοποιήθηκε στην ελληνική αγορά. Έκτοτε η καταγγέλλουσα δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

4. Μέσα στο 2018 από την εν λόγω δραστηριότητα η καταγγέλλουσα είχε κύκλο εργασιών 47.675 € και μεταφερόμενο όγκο 5.481 τόνους και 5.393.304 τονοχιλιόμετρα. Έως τις 31.10.2019 η καταγγέλλουσα πραγματοποίησε κύκλο εργασιών στην εν λόγω δραστηριότητα ύψους 588.622 € με μεταφερόμενο όγκο 121.140 τόνους και 68.514.286 τονοχιλιόμετρα .
5. Η καταγγέλλουσα ξεκίνησε τη δραστηριότητά της με την μεταφορά εμπορευμάτων από την Θεσσαλονίκη προς τον συνοριακό σταθμό της Κούλατα στην Βουλγαρία με 1 δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Κούλατα – Θεσσαλονίκη.
6. Για την εκτέλεση των δρομολογίων της έχει μισθώσει από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. τις ακόλουθες μηχανές έλξης :

Μία (1) Siemens "Hellas Sprinter" ηλεκτρική μηχανή (6705 HP)

Μία (1) Adtranz DE2000 Δ/Η μηχανή (2.816 HP)

Μία (1) ALCO Δ/Η μηχανή

Μία (1) MLV 450 Δ/Η μηχανή (2.700 HP) και

Οι ως άνω μηχανές έλξης είναι μισθωμένες από την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει :

(α) της από 15/12/2017 Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού,

(β) της από 27/9/2018 Τροποποίησης Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού και

(γ) της από 5/2/2019 Τροποποίησης Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού.

B. Σύνοψη παρουσίαση των καταγγελλόμενων

7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (εφεξής η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ») κατέχει σήμερα σχεδόν απόλυτη μονοπωλιακή θέση στην ελληνική εμπορευματική σιδηροδρομική αγορά. Συγκεκριμένα, μέχρι το 2018 – οπότε ξεκίνησε η καταγγέλλουσα την εμπορική δραστηριότητά της στις εμπορικές σιδηροδρομικές μεταφορές – στο ελληνικό δίκτυο σιδηροδρόμων δεν υπήρχε άλλος ανταγωνιστής. Και φυσικά μέσα σε ένα έτος η κατάσταση δεν ανατράπηκε. Το ποσοστό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέρχεται στην ελληνική εμπορευματική σιδηροδρομική αγορά σε 98,8%.
8. Η εταιρεία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» (εφεξής η «ΕΕΣΣΤΥ») αποτελεί έως και σήμερα τον μοναδικό στην Ελλάδα φορέα συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, το οποίο κινείται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή (πλην οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ) και, κατά συνέπεια, διατηρεί το μονοπώλιο στην Ελληνική αγορά συντήρησης και επισκευής του εν λόγω σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί επιχείρηση με μονοπωλιακή θέση στην αγορά.

9. Σημειωτέον ότι η ΕΕΣΣΤΥ είναι 100% θυγατρική της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και, εξ όσων αναφέρεται στον τύπο, οι δύο εταιρείες έχουν ήδη ξεκινήσει ή εν πάση περιπτώσει, προτίθενται να ξεκινήσουν και να ολοκληρώσουν άμεσα τις διαδικασίες συγχώνευσής τους, με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βλ. Δημοσίευμα στην εφημερίδα «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» της 7^{ης} Νοεμβρίου 2019 στο σύνδεσμο: <https://www.kathimerini.gr/1050537/article/oikonomia/epixeirhseis/amesa-h-sygxwneysh-trainose---eessty>).
10. Σημειωτέον περαιτέρω ότι η σχετική αγορά για την αξιολόγηση της ύπαρξης ή μη δεσπόζουσας θέσης της ΕΕΣΣΤΥ προσδιορίζεται, εξ επόψεως παρεχόμενων υπηρεσιών, ως η αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για σιδηροδρομική μεταφορά, ήτοι για μεταφορά με χρήση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Οι υπηρεσίες συντήρησης των μηχανών έλξης δεν εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά με τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευών (i) οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ), καθώς και (ii) λεωφορείων/βαρέων οχημάτων λόγω των διαφορετικών συνθηκών που επικρατούν μεταξύ της εδώ εξεταζόμενης αγοράς και των αγορών των ως άνω περιπτώσεων (i) και (ii). Σχετικώς σημειώνεται ότι αναγκαίες προϋποθέσεις για την παροχή των υπηρεσιών συντήρησης μηχανών έλξης (τροχαίου υλικού) για σιδηροδρομική μεταφορά αποτελούν, αφενός, η ύπαρξη του απαιτούμενου δικτύου εγκαταστάσεων και η σύνδεση των εγκαταστάσεων αυτών με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή (μέσω παρακαμπτηρίων από την κεντρική υποδομή του ΟΣΕ) και, αφετέρου, η προηγούμενη πιστοποίηση των εγκαταστάσεων αυτών από την Αρχή Σας, η οποία (πιστοποίηση) χορηγείται μόνον εφόσον υπάρχει το σχετικό δίκτυο και ο κατάλληλος μηχανολογικός εξοπλισμός.
11. Ως εκ τούτου, και δεδομένου ότι τυχόν υφιστάμενες εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών συντήρησης και επισκευών (i) οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ) καθώς και (ii) λεωφορείων/βαρέων οχημάτων δεν πληρούν τις ανωτέρω αναγκαίες προϋποθέσεις, οι εν λόγω υπηρεσίες δεν είναι εναλλάξιμες και δεν εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά ούτε ασκούν ανταγωνιστική πίεση στην αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.
12. Επιπλέον, εξ επόψεως γεωγραφικής αγοράς θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η Ελληνική Επικράτεια. Τούτο καθόσον για τη συντήρηση μηχανών έλξης σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων γειτονικών χωρών, (π.χ. Βόρεια Μακεδονία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Αυστρία) δεν ισχύουν παρόμοιες συνθήκες (εξ επόψεως κόστους, χρόνου κ.λπ.), για τους ακόλουθους λόγους:
- (α) Οι τύποι των μηχανών έλξης που χρησιμοποιεί η καταγγέλλουσα και εν γένει χρησιμοποιούνται στην Χώρα μας για την εξυπηρέτηση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου δεν χρησιμοποιούνται στις γείτονες χώρες και, ως εκ τούτου, οι

δυναμικοί πάροχοι υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού, που είναι εγκατεστημένοι στις εν λόγω χώρες, δεν διαθέτουν την αναγκαία τεχνογνωσία για τη συντήρηση και επισκευή αυτών, ούτε άλλωστε την αναγκαία πιστοποίηση.

- (β) Η Βόρεια Μακεδονία, στην οποία ενδεχομένως να μπορούσαν να παρασχεθούν οι υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού δεν αποτελεί κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ως εκ τούτου, δεν διασφαλίζεται η τήρηση των ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών σε σχέση με τη συντήρηση τροχαίου υλικού και την τήρηση της ασφάλειας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ γεννώνται και ζητήματα που άπτονται της αναγνώρισης τυχόν υφιστάμενων προτύπων τρίτων χωρών.
- (γ) Η μετακίνηση τροχαίου υλικού από και προς τις εγκαταστάσεις συντήρησης τυχόν δυναμικών παρόχων υπηρεσιών συντήρησης σε τρίτες χώρες, θα συνεπαγόταν σημαντικό πρόσθετο κόστος, το οποίο αθροιζόμενο με το κόστος συντήρησης, επιβαρύνει ιδιαίτερα το κοστολόγιο της εκμετάλλευσης, καθιστώντας εξ αυτής της αιτίας την καταγγέλλουσα ή οποιαδήποτε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση θα αποπειράτο τη λήψη των εν λόγω υπηρεσιών από παρόχους εγκατεστημένους στις εν λόγω τρίτες χώρες μη ανταγωνιστική. Επιπλέον, σε περιπτώσεις εκτάκτων επισκευών ή αποκατάστασης βλαβών η μεταφορά του τροχαίου υλικού σε άλλες χώρες επιβαρύνει από χρονική άποψη την ανταπόκριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης στις απαιτήσεις και τις συμφωνίες που έχει συνάψει με τους πελάτες της ή την υποχρεώνει σε μίσθωση επιπλέον μηχανών έλξης, με αύξηση του σχετικού κόστους, για την περίπτωση που τυχόν απαιτηθεί η απόσυρση κάποιας μηχανής έλξης για σημαντικό χρονικό διάστημα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η συντήρησή της σε άλλη χώρα.

13. Πλέον μετά την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η τελευταία αποτελεί καθιερωμένη επιχείρηση, έχουσα απόλυτο μονοπώλιο στις δυο σχετικές αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών και της επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.
14. Σημειώνεται δε ότι, όπως η ίδια η ΕΕΣΣΤΥ δημοσίως έχει αποδεχθεί, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σήμερα υποκοστολογημένη «προκειμένου να εξυπηρετηθεί η διαδικασία πώλησης της επιχείρησης» (βλ. <http://eessty.gr/wp-content/uploads/2017/07/%CE%95%CE%95%CE%A3%CE%A3%CE%A4%CE%A5-%CE%A0%CE%B1%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%A0%CF%81%CF%8C%CE%B5%CE%B4%CF%81%CE%BF%CF%82-%CE%99%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CE%B7%CF%82-2017.pdf>) και, ως εκ τούτου, δεν θα υφίστατο κίνητρο μετακίνησής της σε άλλον ανταγωνιστή.

Γ. Οι παράνομες συμπεριφορές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

15. Οι παράνομες πρακτικές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξελίσσονται σε δύο άξονες:

- Δεσμευμένες (συζευγμένες) πωλήσεις
- De facto αποκλειστικότητα και αποκλεισμός τρίτων ανταγωνιστών από την «αγορά»

I. Δεσμευμένες πωλήσεις

- 16.** Η μέτοχος της καταγγέλλουσας RCLA οργανώνει, μεταξύ άλλων, μεταφορά εμπορικών βαγονιών από την Αυστρία μέσω Ουγγαρίας, Σερβίας και Βόρειας Μακεδονίας. Στο σταθμό της Γευγελής (Βόρεια Μακεδονία) παραδίδει τους συρμούς στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία τους μεταφέρει μέχρι το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης. Από εκεί πάλι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταφέρει μεμονωμένα βαγόνια στον τελικό προορισμό τους. Μετά την μεταφορά των εν λόγω μεμονωμένων βαγονιών στον τελικό τους προορισμό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγκεντρώνει και μεταφέρει τα βαγόνια αυτά στον Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και κατόπιν ως πλήρες τρένο στο Σταθμό της Γευγελής, όπου και παραδίδεται ο συρμός στην αντίστοιχη κρατική εταιρεία της Βόρειας Μακεδονίας.
- 17.** Προς το σκοπό αυτό, έχουν υπογραφεί οι σχετικές συμβάσεις παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών μεταξύ των εμπλεκόμενων στη σιδηροδρομική μεταφορά μερών (σιδηροδρομικών επιχειρήσεων), στις οποίες (συμβάσεις) καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι παροχής της σχετικής υπηρεσίας.
- 18.** Η καταγγέλλουσα, ως Σιδηροδρομική Επιχείρηση, αλλά και ως θυγατρική της RCLA, επεδίωξε να συμβληθεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σχετική σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών, προκειμένου να πραγματοποιεί αυτή (η καταγγέλλουσα) το δρομολόγιο μεταξύ του συνοριακού Σταθμού Γευγελής και του Σταθμού Διαλογής Θεσσαλονίκης για την μεταφορά των συρμών της συνδεδεμένης με αυτή εταιρείας RCLA αντί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε αυτό το τμήμα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και να καταστεί εφικτή η εκ μέρους της καταγγέλλουσας πραγματική προσφορά της εν λόγω υπηρεσίας και προς άλλους δυνητικούς πελάτες. Πέραν άλλων, είναι προφανές ότι δι' αυτής της συνεργασίας, η μέτοχος RCLA θα μπορούσε να αξιοποιήσει και την επένδυση που πραγματοποίησε στην καταγγέλλουσα, δια της συμμετοχής της στο μετοχικό κεφάλαιο, επένδυση την οποία πραγματοποίησε στην ελληνική αγορά εν μέσω της οικονομικής κρίσης.
- 19.** Επίσης η καταγγέλλουσα θα είχε τη δυνατότητα να συμβληθεί με ένα σημαντικό πελάτη, μέσω της συνεργασίας με τον οποίο, θα ενίσχυε την ασθενική θέση της στην αγορά και θα καθίστατο και από ουσιαστικής επόψεως ανταγωνιστής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

- 20.** Η καταγγελλόμενη ΤΡΑΙΝΟΣΕ όμως αρνείται επίμονα να συνάψει σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών με την καταγγέλλουσα ως προς την παράδοση συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης, στερώντας κατ' ουσίαν από την καταγγέλλουσα τη δυνατότητα δραστηριοποίησής της στη μεταφορά συρμών στη διαδρομή Γευγελή-Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (και αντίστροφα) σε σχέση με πελάτες, οι οποίοι πέραν της μεταφοράς των εμπορευμάτων τους στο πλαίσιο συρμού, στοχεύουν και στη μεταφορά μεμονωμένων βαγονιών στους τελικούς προορισμούς δια της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής. Ούτως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αρνείται κατ' ουσίαν να παράσχει τη δυνατότητα σε πελάτες (μεταξύ των οποίων και η RCLA) να επιλέξουν την παροχή εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μόνο της υπηρεσίας μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς προορισμούς (και αντίστροφα την μεταφορά τους από τους τελικούς προορισμούς στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης) και στερεί σε αυτούς τη δυνατότητα να επιλέξουν άλλο πάροχο (ήτοι την καταγγέλλουσα) στη μεταφορά συρμού στη διαδρομή Γευγελή-Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης
- 21.** Εν ολίγοις, η εμπορική πολιτική της συνίσταται στη φράση «ή όλα ή τίποτα» και δεν παρέχει μεμονωμένες υπηρεσίες στους πελάτες της, στερώντας από εμάς τη δυνατότητα να εισέλθουμε στην αγορά και να παρέχουμε την υπηρεσία μεταφοράς συρμών εμπορευμάτων από το Σταθμό Γευγελή έως τη Θεσσαλονίκη.
- 22.** Προκειμένου να δεχτεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προβεί στη σύναψη παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών ούτως ώστε να δύναται η καταγγέλλουσα να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς συρμών μεταξύ του συνοριακού σταθμού Γευγελής και του Σταθμού Διαλογής Θεσσαλονίκης σε πελάτες της, συμπεριλαμβανομένου και της μετόχου της RCLA, και να δύναται περαιτέρω οι εν λόγω πελάτες, συμπεριλαμβανομένης της μετόχου RCLA, εφόσον το επιλέξουν κατά την ελεύθερη κρίση τους, να λαμβάνουν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη μια μόνο από τις δύο προσφερόμενες από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπηρεσίες, ήτοι αυτή της μεταφοράς μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς προορισμούς και αντίστροφα, έχουν γίνει πολλές συναντήσεις μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- 23.** Συγκεκριμένα, στα μέσα Οκτωβρίου 2018 έγινε η πρώτη συνάντηση με τους υπευθύνους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο γραφείο του Διευθύνοντος Συμβούλου αυτής κου Τσαλίδη, οπότε και συμφωνήθηκε να αποσταλεί σχετικό μνημόνιο συνεργασίας.
- 24.** Αυτό εστάλη στις 22 Οκτωβρίου 2018, αλλά στις 3 Δεκεμβρίου 2018 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αρνήθηκε κατηγορηματικά τη συνεργασία, με επιστολή του Διευθύνοντος Συμβούλου αυτής.
- 25.** Στα τέλη Σεπτεμβρίου 2019 έγινε νέα απόπειρα συνεργασίας και πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κο Τσαλίδη και τον Οικονομικό Διευθυντή αυτής κο Gentile.

26. Στο πλαίσιο αυτό, η καταγγέλλουσα απέστειλε στις 4 Οκτωβρίου 2019 Handover agreement, το οποίο προέβλεπε τη συνεργασία των μερών για την παραλαβή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και την παράδοσή τους στον τελικό προορισμό τους και αντίστροφα. Καμία απάντηση δεν έχουμε λάβει μέχρι σήμερα. Είναι λοιπόν προφανής η άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψει την εν λόγω σύμβαση και να παρέχει τις υπηρεσίες της μεμονωμένα.
27. Πρόκειται για την κλασική μέθοδο που χρησιμοποιούν οι δεσπόζουσες, πρώην δημόσιες, απολύτως μονοπωλιακές επιχειρήσεις, ώστε να αποτρέψουν ή να δυσκολέψουν πολύ το ουσιαστικό άνοιγμα της αγοράς και την είσοδο νέων ανταγωνιστών, όπου λειτουργούν καταχρηστικά ως gatekeepers.
28. Το άρθρο 1 ν. 3959/2011, όπως και το άρθρο 101 ΣΛΕΕ απαγορεύει γενικά κάθε συμφωνία, απόφαση επιχειρήσεων ή εναρμονισμένη πρακτική, η οποία έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού. Αντιστοίχως, το άρθρο 2 ν. 3959/2011, όπως και το άρθρο 102 ΣΛΕΕ απαγορεύει γενικά οποιαδήποτε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης μια επιχείρησης.
29. Στις ως άνω γενικές απαγορευτικές ρήτρες αναφέρονται ενδεικτικά μια σειρά πράξεων, ως παραδείγματα τυπολογικών μορφών παραβιάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού.
30. Συμπεριφορές, οι οποίες περιορίζουν τον ανταγωνισμό ή συνιστούν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κρίνονται εν τέλει νόμιμες, αφενός, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις των άρθρων 1 παρ. 3 ν. 3959/2011 και 101 παρ. 3 ΣΛΕΕ και, αφετέρου, στην περίπτωση των άρθρων 2 ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ, εφόσον μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά.
31. Τόσο τα άρθρα 1 παρ. 1 περ. ε ν. 3959/2011 (τέως 703/77) και 101 παρ. 1 περ. ε ΣΛΕΕ, που αναφέρονται, μεταξύ άλλων, σε απαγορευμένες κάθετες συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όσο και τα άρθρα 2 περ. δ ν. 3959/2011 (τέως 703/77) και 102 περ. δ ΣΛΕΕ, που αναφέρονται στην καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης, προβλέπουν ότι απαγορεύονται όσες συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων ή μεμονωμένες συμπεριφορές επιχειρήσεων που κατέχουν δεσπόζουσα θέση, συνίστανται στην *«εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή εκ μέρους των συναλλασσομένων, πρόσθετων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών»*.
32. Περαιτέρω, **«δεσμευμένη πώληση»** υπάρχει, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *«όταν οι πελάτες που αγοράζουν ένα προϊόν (δεσμεύον προϊόν) υποχρεώνονται επίσης να αγοράσουν και ένα άλλο, διαφορετικό προϊόν (δεσμευμένο προϊόν) από τον ίδιο*

προμηθευτή ή από κάποιον που υποδεικνύει ο τελευταίος»¹. Πρόκειται για τις αποκαλούμενες συζευγμένες ή αλυσιδωτές συμβάσεις (tying agreements), οι οποίες απαγορεύονται κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού, διότι συνιστούν αυθαίρετη παρέμβαση στην ελευθερία λήψης αποφάσεων του αντισυμβαλλομένου και αποβλέπουν στη νόθευση του ανταγωνισμού στις αγορές των πρόσθετων προϊόντων, μέσω της δημιουργίας τεχνητά προνομιακής θέσης που επιτρέπει την πρόσβαση της επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση ως προς ένα προϊόν στην αγορά και άλλων προϊόντων².

- 33.** Ειδικότερα, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι μια κάθετη συμφωνία ή μια συμπεριφορά δεσπόζουσας επιχείρησης αποτελεί απαγορευμένη, σύμφωνα με τα ανωτέρω, «δεσμευμένη πώληση», πρέπει, αφενός, να πληρούνται οι προϋποθέσεις του πραγματικού της ως άνω απαγόρευσης και, αφετέρου, να πλήττεται ο ανταγωνισμός χωρίς να υφίσταται αντικειμενική αιτιολόγηση της συμπεριφοράς αυτής³.
- 34.** Η έννοια της «δεσμευμένης πώλησης» προϋποθέτει κατ' αρχήν ότι μια επιχείρηση (εν προκειμένω, κατέχουσα δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά) επιβάλλει στους αντισυμβαλλομένους της να προμηθευθούν δύο διαφορετικά προϊόντα/υπηρεσίες, τα οποία κανονικά θα μπορούσαν να διατίθενται ξεχωριστά. Καθαρή δέσμευση υπάρχει όταν δύο διαφορετικά προϊόντα/υπηρεσίες δεν μπορούν να διατεθούν χωριστά (*bundling*). Άλλη υποκατηγορία δέσμευσης υπάρχει όταν ένας πελάτης, ο οποίος θέλει να προμηθευθεί το Α προϊόν/υπηρεσία οφείλει να αγοράσει και το Β ή και αντίστροφα (*tying*)⁴.
- 35.** Δύο προϊόντα/υπηρεσίες είναι διαφορετικά εάν, όταν δεν υπάρχουν δεσμευμένες πωλήσεις, σημαντικός αριθμός πελατών θα αγόραζε ή θα είχε αγοράσει το δεσμευόν προϊόν/υπηρεσία χωρίς να αγοράσει και το δεσμευμένο προϊόν/υπηρεσία από τον ίδιο προμηθευτή, ώστε να είναι δυνατή η αυτόνομη παραγωγή (ή η αυτόνομη προσφορά υπηρεσιών κατά περίπτωση) τόσο του δεσμευόντος όσο και του δεσμευμένου προϊόντος/υπηρεσίας⁵.
- 36.** Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: «ΔΕΕ») στην υπόθεση *Hilti*⁶ επικύρωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία έκρινε ως παράνομη την επιβολή από

¹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς, ΕΕ C 130 της 19.5.2010, σ. 1, παρ. 214.

² Απόφαση Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, Υπόθεση 207/III/2002, ΑΓΝΗ ΑΒΕΕ και Πανελλήνιος Σύνδεσμος Παρασκευαστών Αναψυκτικών κατά της Coca-Cola Ελληνική Εταιρεία Εμφιαλώσεως Α.Ε., παρ. 4.1, σελ. 18.

³ Wish, Competition Law, 2009, 679 επ., Faull & Nikpay, The EC Law of Competition, 2007, παρ.4.238 επ., Bellamy and Child, European Community Law of Competition, 2008, παρ. 10.119 επ.

⁴ Langer, Bundling, A four-step test to assess the exclusionary effects of bundling under article 82 EC in Amato/Ehlermann, EC Competition Law,, 297.

⁵ ΓΔ, υποθ. T-201/04, Microsoft κατά Επιτροπής, Συλλογή Νομοθεσίας 2004, II-3601, σκέψεις 917, 921 και 922.

⁶ ΔΕΚ, υποθ. C-53/92, Συλλογή Νομοθεσίας 1994, I-667.

τη δεσπόζουσα επιχείρηση στην αγορά των πιστολιών καρφώματος στους αντισυμβαλλομένους της υποχρέωσης να αγοράζουν επίσης καρφιά που παράγονταν από αυτή ή από εξουσιοδοτημένους από αυτή πωλητές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι τα πιστόλια καρφώματος και τα καρφιά δεν συνιστούν ενιαία αγορά και, συνεπώς, η πρακτική της *Hilti* αποσκοπούσε στην παρεμπόδιση της εισόδου και της διείσδυσης νέων ανταγωνιστών στην αγορά των καρφιών.

- 37.** Ομοίως στην υπόθεση *Microsoft*, καταδικάστηκε η εξάρτηση της διαθεσιμότητας του λογισμικού των *Windows* για *PC* από την ταυτόχρονη αγορά του *Windows Media Player*, το οποίο ήταν ενσωματωμένο στο ως άνω λογισμικό⁷.
- 38.** Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να εξετάσει αν υφίσταται απαγορευμένη δεσμευμένη πώληση, καθιέρωσε στην υπόθεση *Microsoft*⁸, την διερεύνηση της συνδρομής τεσσάρων προϋποθέσεων, οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά. Συγκεκριμένα, απαγορευμένη δεσμευμένη πώληση υφίσταται όταν: α) δεσμεύον και δεσμευόμενο προϊόν είναι διαφορετικά, β) η επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά του δεσμευόντος προϊόντος, γ) η δεσπόζουσα επιχείρηση δεν δίνει στους πελάτες της την επιλογή να προμηθεύονται το ένα προϊόν χωρίς τα άλλο και δ) η δεσμευμένη σύμβαση αποκλείει τον ανταγωνισμό.
- 39.** Επισημαίνεται ότι δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η οικεία καταχρηστική συμπεριφορά είχε συγκεκριμένα αποτελέσματα στην αγορά. Συναφώς, αρκεί να αποδειχθεί ότι η καταχρηστική συμπεριφορά της κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως τείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό ή, με άλλα λόγια, ότι η συμπεριφορά αυτή είναι ικανή ή ενδέχεται να έχει τέτοιο αποτέλεσμα⁹.
- 40.** Περαιτέρω δε είναι πάγια ενωσιακή νομολογία ότι «όπου πρόκειται για συμπεριφοράς επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, στην οποία για το λόγο αυτό η ανταγωνιστική δομή είναι ήδη εξασθενημένη, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ κάθε πρόσθετος περιορισμός αυτής της ανταγωνιστικής δομής μπορεί να αποτελέσει καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως¹⁰».
- 41.** Εν προκειμένω, οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται:
- α) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σχεδόν απόλυτο μονοπώλιο, όχι απλώς δεσπόζουσα επιχείρηση,

⁷ ΓΔ, υποθ. T-201/04, *Microsoft* κατά Επιτροπής Συλλογή Νομοθεσίας 2004, II-3601.

⁸ Υποθ. COM/37.792, *Microsoft*, σκέψη 794.

⁹ ΓΔΕ, υπόθεση T-155/06, *Tomra Systems ASA* κ.α κατά Επιτροπής, παρα 289, υπόθεση T-203/01, *Michelin II* κατά Επιτροπής, [2003] II-4071 παρα 239.

¹⁰ ΔικΕΕ, υπόθ. 85/76, *Hoffmann-LaRoche*, Συλλογή 1979, 1, σκ. 123. EA 385/V/2008, EA 520?VI/2011, σκ. 196., ΔΕΘΑΘ 2265/2010.

- β) οι δύο υπηρεσίες, δηλαδή πρώτον η μεταφορά από Σταθμό Γευγελής προς Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και αντίστροφα, δεύτερον η μεταφορά από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς προορισμούς και αντίστροφα, είναι διαφορετικές, επειδή η πρώτη αφορά την μεταφορά ενός αυτόνομου συρμού από τα σύνορά σε ένα προορισμό (διεθνής μεταφορά), ενώ η δεύτερη μεμονωμένων βαγονιών σε διαφορετικούς εσωτερικούς προορισμούς (εσωτερική μεταφορά),
- γ) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ – και δια της αρνήσεως σύναψης hand over-take over agreement με την καταγγέλλουσα – αρνείται να παρέχει στους πελάτες της μόνο μια από τις δύο υπηρεσίες, αλλά τις παρέχει αποκλειστικά συζευκτικά,
- δ) η πρακτική αυτή αποκλείει τον ανταγωνισμό, αφού επιτρέπει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να εξασφαλίζει τη διατήρηση του μονοπωλίου της και της ανάπτυξης του ανταγωνισμού μέσω της παροχής της υπηρεσίας της μεταφοράς από το Σταθμό Γευγελής προς το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και αντίστροφα από τον μοναδικό ανταγωνιστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αποκλείοντας την είσοδο της καταγγέλλουσας στη διαδρομή Γευγελή-Θεσσαλονίκη.

- 42.** Η άρνηση συνεπώς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να παρέχει μεμονωμένα την υπηρεσία μεταφοράς βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς εσωτερικούς προορισμούς συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Σημειωτέον ότι η ανωτέρω πρακτική της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είναι καινοφανής. Αντιθέτως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι «υπότροπη» στη χρήση παρόμοιων μεθόδων, προκειμένου να προστατεύσει τη μονοπωλιακή της θέση στην αγορά. Ήδη, όπως πολύ καλά γνωρίζετε, η Αρχή Σας υποχρεώθηκε – κατόπιν σχετικών καταγγελιών ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών που υποβλήθηκαν ενώπιόν Σας και αφορούσαν σε «δυσλειτουργίες» κατά την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, Κουλάτα – να επιβάλει διοικητικές κυρώσεις σε βάρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπό τη μορφή σύστασης βάσει του άρθρου 32 παρ. 2 εδ. α του ν. 3891/2010 (Α' 188), για παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού.
- 43.** Υπενθυμίζεται, τέλος, ότι η επιλογή τέτοιων πρακτικών δεσμευμένων πωλήσεων δεν είναι καινοφανής στην αγορά δικτύων, οι οποίες από πλήρως κρατικά ελεγχόμενες έχουν απελευθερωθεί και επιτρέπεται η δραστηριοποίηση σε ιδιώτες, πλην όμως ελέγχονται απόλυτα από το παλιό μονοπώλιο.
- 44.** Σχετικά αναφέρουμε ενδεικτικώς την Απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, υπόθεση 551/2012 (Αλουμίνιον της Ελλάδος κατά ΔΕΠΑ ΑΕ και ΔΕΣΦΑ ΑΕ, παρ. 56 επ.) όπου η ΔΕΠΑ ΑΕ καταγγέλονταν ότι παρείχε συνδεδεμένες τις υπηρεσίες προμήθειας φυσικού αερίου και τις υπηρεσίες μεταφοράς. Η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού κατέληξε στην αποδοχή των δεσμεύσεων της ΔΕΠΑ ΑΕ, σύμφωνα με τις οποίες η ΔΕΠΑ δεσμεύεται ότι «θα προσφέρει στους Πελάτες της συγκεκριμένο τύπο Σύμβασης Πώλησης

φυσικού αερίου, χωρίς την υπηρεσία μεταφοράς φυσικού αερίου (διαχωρισμός προμήθειας - μεταφοράς). Δεσμεύεται, επίσης, ότι οι αποσυζευγμένες συμβάσεις δεν θα διαφοροποιούνται ως προς την τιμή προμήθειας φ.α. από τους όρους των συζευγμένων συμβάσεων (η τιμή προμήθειας φ.α. θα είναι ίδια και στους δύο ως άνω τύπους σύμβασης) και ότι δεν θα χορηγεί βάσει των όρων τους ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο οποιοδήποτε κίνητρο για τη σύναψη συζευγμένης σύμβασης ούτε αντιστρόφως θα δημιουργεί αντικίνητρο στη σύναψη αποσυζευγμένης σύμβασης.»

II. De facto αποκλειστικότητα

- 45.** Η πολιτική των συζευγμένων πωλήσεων εφαρμόζεται όχι μόνο ως προς την καταγγέλλουσα. Γενικότερα, είναι γνωστό στην αγορά πως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενημερώνει τους πελάτες της ότι προσφέρει «πακέτο» τις υπηρεσίες της, αποκλείοντας τη δυνατότητα να παρέχει μεμονωμένα υπηρεσίες για κάποια δρομολόγια ή τη δυνατότητα μεταφοράς μόνο μεμονωμένων βαγονιών από το Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης στους τελικούς σταθμούς προορισμού και αντίστροφα, εφόσον δεν της ανατίθενται και η υπηρεσία μεταφοράς συρμού στη διαδρομή Γευγελή – Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης.
- 46.** Πρόκειται για de facto αποκλειστικότητα, επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιβάλλει στους πελάτες της την αποκλειστική προμήθεια (για την ακρίβεια λήψη υπηρεσιών) από αυτή.
- 47.** Η πρακτική αυτή εμπίπτει στις απαγορεύσεις των άρθρων 2 ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ.
- 48.** Γενικά, οι επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση δεν επιτρέπεται να επιβάλλουν υποχρεώσεις αποκλειστικότητας στους πελάτες τους, εκτός αν μπορούν να επικαλεσθούν αντικειμενικούς δικαιολογητικούς λόγους για την αιτιολόγηση μιας τέτοιας εμπορικής πρακτικής¹¹.
- 49.** Έχει κριθεί ότι η δέσμευση μια επιχείρησης από μια άλλη που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά - έστω και κατόπιν αιτήσεως της πρώτης, ώστε να εφοδιάζεται για όλες ή για σημαντικό τμήμα των αναγκών της σε προϊόντα ή υπηρεσίες αποκλειστικά από την δεύτερη, συνιστά αντι-ανταγωνιστικό αποκλεισμό¹².
- 50.** Αυτού του είδους οι παρεμποδιστικές πρακτικές εμπίπτουν στην δεύτερη περίπτωση των άρθρων 102 εδ. β) ΣΛΕΕ και 2 παρ. 2 του Ν 3959/2011, αλλά, όπως ήδη αναφέρθηκε, μπορεί επίσης να συνιστούν διάκριση εκ μέρους δεσπόζουσας εταιρίας, και να υπόκεινται έτσι και στην περίπτωση γ) των ανωτέρω διατάξεων. Για παράδειγμα, στην υπόθεση TASTY Foods I η Επιτροπή Ανταγωνισμού έκρινε ότι η επιβολή ρητρών αποκλειστικότητας και η παροχή εκπτώσεων αφοσίωσης στους πελάτες της, συνιστούσε ταυτόχρονα τόσο

¹¹ Απόφαση ΕΑ 385Λ/2008, σκ. 5.1. Πρβλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, ΕΕ 2010 C 130/1, παρ. 141.

¹² ΔΕΦΑΘ 2118/2004· Απόφαση Ε Α 520/VI/2011, σκ. 192.

αποκλεισμό των ανταγωνιστών όσο και διάκριση μεταξύ των πελατών της, βάσει αποκλειστικότητας¹³.

- 51.** Γίνεται δεκτό ότι οι ρυθμίσεις αποκλειστικότητας που επιβάλλονται από δεσπόζουσες επιχειρήσεις προκαλούν διπλή ανταγωνιστική βλάβη: αφενός η επιλογή των καταναλωτών που βρίσκονται στο κλειστό στον ανταγωνισμό τμήμα της αγοράς μειώνεται (loss of consumer choice) και αυτοί χάνουν τη δυνατότητα να επωφελούνται πλήρως από τις υφιστάμενες στην αγορά δυνατότητες ανταγωνισμού (άμεση βλάβη), ενώ αφετέρου οι ανταγωνιστές δεν μπορούν να ανταγωνίζονται αλλήλους με βάση το κριτήριο της αποδόσεώς τους στο σύνολο της αγοράς, με αποτέλεσμα την έμμεση βλάβη για τους καταναλωτές¹⁴.
- 52.** Έτσι, όπως και οι εκπτώσεις πίστωσης, τείνουν να αποκλείουν τους ανταγωνιστές και να περιορίζουν τις δυνατότητές τους να φτάσουν στον καταναλωτή με τα προϊόντα τους / τις υπηρεσίες τους και να ανταγωνιστούν με βάση την αξία τους¹⁵.
- 53.** Τέτοιου είδους πρακτικές παρεμποδίζουν τον αγοραστή να επιλέξει τις πηγές εφοδιασμού του, δυσχεραίνουν την πρόσβαση νέων ανταγωνιστών στη βαθμίδα του προμηθευτή (αφού δυσχεραίνεται η συνεργασία τους με τους διανομείς των προϊόντων, άρα η πρόσβαση τους στα δίκτυα διανομής), αποτρέπουν την περαιτέρω επέκταση των υφιστάμενων ανταγωνιστών και επιτρέπουν στη δεσπόζουσα επιχείρηση να διατηρήσει και να ενισχύσει τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά. Τα ανωτέρω ισχύουν, τόσο στην περίπτωση που οι εν λόγω υποχρεώσεις συμφωνούνται με διανομείς, όσο και στην περίπτωση που επιβάλλονται σε πελάτες¹⁶.
- 54.** Στην υπόθεση Tasty Foods II, μία από τις παρεμποδιστικές πρακτικές που απασχόλησαν την Επιτροπή Ανταγωνισμού ήταν οι ρήτρες αποκλειστικότητας στις συμβάσεις με τους χονδρεμπόρους¹⁷. Οι εν λόγω χονδρέμποροι ήταν σημαντικοί για την πρόσβαση των ανταγωνιστών στα τελικά σημεία πώλησης και οι ρήτρες αποκλειστικότητας και οι αντανταγωνιστικές επιπτώσεις τους ενισχύονταν ακόμα περισσότερο λόγω της παρεχόμενης βασικής έκπτωσης αποκλειστικού διανομέα. Και τούτο, διότι κατά την υποθετική περίπτωση που κάποιος χονδρέμπορος θα αποφάσιζε να αλλάξει προμηθευτή

¹³ Βλ. επίσης Γνωμοδότηση ΕΑ 38/1986, εις: Κουτσούκης/Τζουγανάτος, Η Εφαρμογή του Ν 703/1977 «περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού». Τόμ. Α, 1979-1986, Αθήνα, 1987, σελ. 152.

¹⁴ Πρβλ. Απόφαση ΕΑ 520/V/2011, σκ. 200.

¹⁵ Βλ. π.χ. Λιακόπουλο, Βιομηχανική ιδιοκτησία, Αθήνα, 2000, σελ. 557.

¹⁶ Απόφαση ΕΑ 520/V/2011, σκ. 193· υπόθ. T-155/06, Tomra Systems ASA κ.ά. κατά Επιτροπής, Απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2010, αδημ., σκ. 208-209· υπόθ. T-65/89, BPB Industries Pic και British Gypsum Ltd κατά Επιτροπής, Συλλ. 1993 σελ. II-389, σκ. 69 και 71· υπόθ. C-62/86, AKZO Chemie BV κατά Επιτροπής, Συλλ. 1991 σελ. 1-3359, σκ. 149· υπόθ. 85/76, Hoffmann-La Roche & Co. AG κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1979 σελ. 1-215, σκ. 90.

¹⁷ Απόφαση ΕΑ 520/V/2011, σκ. 185 επ.

θα έπρεπε να συνυπολογίσει στις απώλειες του, τόσο τον κύκλο εργασιών από τα διακοπτόμενα προϊόντα (τα οποία εν προκειμένω, συνιστούσαν «must stock brand»), όσο και την σχετική υψηλού ποσοστού έκπτωση¹⁸. Κατά την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η καθμία από τις δύο πρακτικές χωριστά αποτελεί κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, ενώ σωρευτικά αυξάνουν την ισχύ του αντανταγωνιστικού αποκλεισμού.

- 55.** Όσο ισχυρότερη είναι η δεσπόζουσα θέση, τόσο μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος αποκλεισμού των υπολοίπων ανταγωνιστών, δεδομένων των σημαντικών φραγμών στην είσοδο που οι περισσότεροι προμηθευτές έχουν να αντιμετωπίσουν στην προσπάθεια τους να δημιουργήσουν σημεία χονδρικής και αντίστοιχα λιανικής πώλησης για τα δικά τους προϊόντα¹⁹. Σε τέτοιες περιπτώσεις θα είναι πολύ δύσκολο να δικαιολογηθεί η αποκλειστικότητα, έστω και αν υπάρχουν οφέλη αποτελεσματικότητας ή βραχυπρόθεσμα οφέλη για τους καταναλωτές. Με δεδομένο ότι ο ανταγωνισμός στη σχετική αγορά έχει σχεδόν εκλείψει και ότι η πρόσβαση σε αυτή έχει καταστεί ιδιαίτερα δυσχερής λόγω των συμβάσεων αποκλειστικότητας, η ανάγκη προστασίας της ανταγωνιστικής διαδικασίας υπεραντισταθμίζει τα όποια οφέλη από βελτιώσεις αποτελεσματικότητας²⁰.
- 56.** Ειδικά για την αγορά δικτύων, παραπέμπουμε ξανά στην απόφαση της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού 551/2012, η οποία πιθανολόγησε ότι «η υποχρέωση αγοράς ελάχιστης ετήσιας ποσότητας κατά τα προβλεπόμενα στην από 09.05.2008 Σύμβαση Προμήθειας μεταξύ ΔΕΠΑ και ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΝ, στο βαθμό που η ποσότητα αυτή υπερβαίνει τις πραγματικές ετήσιες καταναλώσεις της ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΝ, μπορεί να ισοδυναμεί με επιβολή υποχρέωσης αποκλειστικής αγοράς από τη ΔΕΠΑ κατά παράβαση των αρ. 2 Ν. 703/77-3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ» και κατέληξε στην ανάληψη δεσμεύσεων από τη ΔΕΠΑ ΑΕ, σύμφωνα με τις οποίες η τελευταία υποχρεούται να «μειώσει την εξάρτηση των Πελατών της από την ίδια διά των εκάστοτε Ετησίων Συμβατικών Ποσοτήτων των τελευταίων και να παρέχει αυξημένη ευελιξία σε αυτούς, ως προς τη διαχείριση των συμβάσεών τους επί τη βάση των ειδικών αναγκών και των αιτημάτων τους.»
- 57.** Είναι συνεπώς προφανές ότι η πρακτική της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να επιβάλλει στους πελάτες της αποκλειστική προμήθεια από αυτή συνιστά κατάχρηση της μονοπωλιακής θέσης της στην αγορά.

Δ. Η παράνομη συμπεριφορά της ΕΕΣΤΤΥ: Οι υπερβολικές χρεώσεις της ΕΕΣΣΤΥ και διακριτική μεταχείριση υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

- 58.** Ως Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις τόσο η καταγγέλλουσα όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουν συνάψει συμβάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού με την ΕΕΣΣΤΥ, δια των οποίων η

¹⁸ Ο.π., σκ. 197

¹⁹ Αποφάσεις ΕΑ385Λ/2008,σκ.5.1 και 520/VI/2011, σκ. 150.

²⁰ Απόφαση ΕΑ 520Λ/2011, σκ. 203.

τελευταία έχει αναλάβει την προληπτική όσο και έκτακτη συντήρηση (διακρινόμενη ειδικότερα κατά τη μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ σύμβαση σε προληπτική συντήρηση, συμπληρωματική συντήρηση, προαιρετική συντήρηση και τεχνική και συμβουλευτική υποστήριξη) του μισθωμένου και χρησιμοποιούμενου από έκαστη εταιρεία τροχαίου υλικού όσο και υπηρεσίες σταβλισμού και φύλαξης του εν λόγω τροχαίου υλικού.

59. Εντούτοις, διαπιστώνονται σημαντικές διαφορές μεταξύ των όρων των ανωτέρω δύο συμβάσεων συντήρησης, οι οποίες, αφενός, εισάγουν δυσμενή διάκριση σε βάρος της καταγγέλλουσας και, αφετέρου, νοθεύουν την ανταγωνιστική θέση αυτής ως εμπορικώς συναλλασσόμενης με την ΕΕΣΣΤΥ ως προς την έτερη εμπορικώς συναλλασσόμενη και ανταγωνίστριά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, νοθεύοντας τον ανταγωνισμό σε αγορά επόμενου σταδίου. Ειδικότερα:

60. Σύμφωνα με τον όρο 14.1(β) της από 15.2.2018 Σύμβασης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ (βλ. Συνημμένο 1), η χρέωση της καταγγέλλουσας για την παροχή εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης ως προς τους κινητήρες HA/A Siemens προσδιορίζεται δια του ακόλουθου μαθηματικού τύπου με βάση την πραγματικά διανυθείσα ανά μήνα χιλιομετρική διάνυση των HA/A Siemens:

$$C_i = \sum_{i=1}^2 [US_i * (\sum_{j=1}^2 L_{ij})] + N \quad [B]$$

Όπου:

US_i = Μοναδιαίο Τίμημα Μηχανοστασιακής Συντήρησης σε € ανά χιλιόμετρο της HA/A Siemens i

L_{ij} = Διανυθείσα χιλιομετρική διάνυση Μονάδας Τροχαίου Υλικού j από τύπο Τροχαίου Υλικού i

C_i = Τίμημα σε € των μηνιαίων Προληπτικών - Μηχανοστασιακών Υπηρεσιών Συντήρησης με βάση την χιλιομετρική Διάνυση της μονάδας.

M = Ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα Β, αναλόγως τη διάρκεια από την έναρξη ισχύος της ως άνω σύμβασης παροχής υπηρεσιών συντήρησης.

61. Κατά την εφαρμογή του εν λόγω μαθηματικού τύπου, λαμβάνεται υπόψη τόσο το τίμημα με βάση τιμή μονάδος παροχής υπηρεσιών συντήρησης με βάση τη διανυόμενη απόσταση (σε χλμ.) σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Α, ενώ επιπροσθέτως τούτου, λαμβάνεται υπόψη και το Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N), το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Β.

Πίνακας Α

Τύπος Τροχαίου Υλικού	Μοναδιαίο Τίμημα Συντήρησης σε € Χιλιομετρικής διάνυσης της HA/A USi (€/h)	Διαβαθμισμένη Ελάχιστη Μηνιαία χιλιομετρική διάνυση HA/A Lij
Electric Loco HA/A Siemens (i=1)	2,2 € / km	Από 1 έως 350 km μηνιαίως
	2 € / km	Από 351 km έως 2.500 km μηνιαίως
	1,2 € / km	>2.501 km μηνιαίως

Πίνακας Β

Περίοδος από έναρξη σύμβασης (μήνες)	Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N)
Αρχή Σύμβασης - 6 μήνες	4.000 €
6-18 μήνες	8.000 €
18-24 μήνες	12.000 €
25 μήνες και έως την λύση της Σύμβασης	7.500 €

62. Αντιθέτως όπως διαπιστώνουμε, σύμφωνα με τους ισχύοντες όρους συνεργασίας μεταξύ της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η χρέωση προς την τελευταία για την παροχή αντίστοιχων

υπηρεσιών συντήρησης αντιστοιχεί με σταθερή μοναδιαία χρέωση μόλις 1,11€ ανά χλμ. και χωρίς την υποχρέωση καταβολής οποιουδήποτε Ελάχιστου Μηνιαίου Τιμήματος Συντήρησης (!!!!).

- 63.** Η διαφοροποίηση αυτή καθιστά εξόφθαλμη την επιβολής υπερβολικά υψηλών χρεώσεων εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ σε βάρος της καταγγέλλουσας και την υφιστάμενη διακριτική μεταχείριση σε βάρος της τελευταίας και υπέρ της, ανταγωνίστριας της και ήδη καθετοποιημένης μητρικής επιχείρησης, ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- 64.** Προς τεκμηρίωση τούτου, παρατίθενται κατωτέρω τα οικονομικά στοιχεία σε διάφορα εύρη χιλιομετρικών αποστάσεων, που καταδεικνύουν τον τεράστιο οικονομικό αντίκτυπο της εν λόγω διαφοροποίησης, τα οποία μάλιστα έχουν τεθεί υπόψη της ΕΕΣΣΤΥ, χωρίς να έχουν αμφισβητηθεί από την τελευταία:

	Μέσος όρος Ελάχιστης μηνιαίας χρέωσης	Αριθμός χιλιομέτρων ανά μήνα	Μέσος όρος ημερησίων χλμ (25 ημέρες)	Επιπλέον Χρέωση ανά χλμ	Μηνιαίο Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσιο Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσια Διαφορά σε €	Τελική Χρέωση ανά χλμ	Διαφορά σε %
RCL Goldair	7.500 €	350	14	2,20 €	8.270,0 €	99.240,0 €	94.578 €	23,63 €	2029%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			1,11 €	388,50 €	4.662,0 €		1,11 €	
RCL Goldair	7.500 €	2.500	100	2,03 €	12.570,0 €	150.840,0 €	117.540 €	5,03 €	353%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			1,11 €	2.775,00 €	33.300,0 €		1,11 €	
RCL Goldair	7.500 €	7.500	300	1,48 €	18.570,0 €	222.840,0 €	122.940 €	2,48 €	123%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			1,11 €	8.325,00 €	99.900,0 €		1,11 €	
RCL Goldair	7.500 €	10.000	400	1,41 €	21.570,0 €	258.840,0 €	125.640 €	2,16 €	94%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			1,11 €	11.100,00 €	133.200,0 €		1,11 €	
RCL Goldair	7.500 €	15.000	600	1,34 €	27.570,0 €	330.840,0 €	131.040 €	1,84 €	66%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			1,11 €	16.650,00 €	199.800,0 €		1,11 €	

- 65.** Σύμφωνα με τον όρο 14.1(γ) που προστέθηκε με τη από 25.10.2018 Σύμβαση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ, η χρέωση της καταγγέλλουσας για την παροχή εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης ως προς τον μηχανή ελιγμών Δ/Η ALCO 206 προσδιορίζεται δια του ακόλουθου μαθηματικού τύπου με βάση την διανυθείσα ωριαία λειτουργία/διάνυση των εν λόγω κινητήρα:

$$C_i = \sum_{i=1}^2 [UK_i * \sum_{j=1}^2 (D_{ij} - 150)] + N \quad [7]$$

Προϋποθέσεις ισχύος του τύπου :

1. - $(D_{ij}) > 150$ ωρών μηνιαίας λειτουργίας Δ / K , άλλως λαμβάνεται

$$C_i = N,$$

2. - Ισχύει η Διαβαθμισμένη κλίμακα μηνιαίας λειτουργίας των ωρών

του κινητήρα

Όπου:

UK_i = Μοναδιαίο Τίμημα Μηχανοστασιακής Συντήρησης σε € ανά ώρα λειτουργίας του Δ/Κ της Δ/Η ALCO 206 i

D_{ij} = Διανυθείσα Μηνιαία Ωριαία λειτουργία Μονάδας Τροχαίου Υλικού j από τύπο Τροχαίου Υλικού i

C_i = Τίμημα σε € των μηνιαίων Προληπτικών - Μηχανοστασιακών Υπηρεσιών Συντήρησης με βάση την ωριαία Διάνυση των κινητήρων.

N = Ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, αναλόγως τη διάρκεια από την έναρξη ισχύος της παρούσης

66. Κατά την εφαρμογή του εν λόγω μαθηματικού τύπου, λαμβάνεται υπόψη τόσο το τίμημα με βάση τιμή μονάδος παροχής υπηρεσιών συντήρησης με βάση την ωριαία λειτουργία του δηζελοκινητήρα, εφόσον το σύνολο αυτών υπερβαίνουν τις 150 ώρες μηνιαίως, σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Γ, ενώ επιπροσθέτως τούτου, λαμβάνεται υπόψη και το Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N), το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Δ. Εφόσον δε οι συνολικές ώρες λειτουργίας του εν λόγω κινητήρα ανά μήνα είναι λιγότερες των 150 ωρών, η χρέωση της καταγγέλλουσας αντιστοιχεί με το Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N).

Πίνακας Γ

Τύπος Τροχαίου Υλικού	Μοναδιαίο Τίμημα Συντήρησης σε € ανά ώρα λειτουργίας Δηζελοκινητήρα UK_i (€/H)	Διαβαθμισμένη Ελάχιστη Μηνιαία Ωριαία Λειτουργία Δηζελοκινητήρα D_{ij}
<i>Diesel Loco</i> Δ/Η ALCO 206 (i=1)	18 €/ώρα	Από 150 έως 350 ώρες μηνιαίως
	13 €/ώρα	Από 351 έως 550 ώρες μηνιαίως
	10 €/ώρα	>551 ώρες μηνιαίως

Πίνακας Δ

Περίοδος από έναρξη σύμβασης (μήνες)	Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα (N) Συντήρησης
Αρχή Σύμβασης - 6 μήνες	4.000 €
6-18 μήνες	5.000 €
>18 μήνες	6.000 €

67. Αντιθέτως όπως διαπιστώνουμε, σύμφωνα με τους ισχύοντες όρους συνεργασίας μεταξύ της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η χρέωση προς την τελευταία για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών συντήρησης για αντίστοιχους κινητήρες αντιστοιχεί με σταθερή μοναδιαία χρέωση μόλις 17,50 € ανά ώρα και χωρίς οποιοδήποτε Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης. Η διαφοροποίηση αυτή καθιστά εξόφθαλμη την υφιστάμενη διακριτική μεταχείριση εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ εις βάρος της καταγγέλλουσας και υπέρ της ανταγωνίστριας της και ήδη μητρικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Προς τεκμηρίωση τούτου, παρατίθενται κατωτέρω τα οικονομικά στοιχεία που καταδεικνύουν τον τεράστιο οικονομικό αντίκτυπο της εν λόγω διαφοροποίησης σε διάφορα εύρη ωρών λειτουργίας, τα οποία στοιχεία μάλιστα έχουν τεθεί υπόψη της ΕΕΣΣΤΥ, χωρίς να έχουν αμφισβητηθεί από την τελευταία:

	Μέσος όρος Ελάχιστης μηνιαίας χρέωσης	Ώρες λειτουργίας ανά μήνα	Μέσος όρος ημερησίων ωρών λειτουργίας (25 ημέρες)	Χρέωση ανά ώρα λειτ/ας άνω των 150	Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσιο Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσια Διαφορά σε €	Χρέωση ανά ώρα λειτουργίας	Διαφορά σε %
RCL Goldair	5.000 €	50	2	0,0 €	5.000 €	60.000 €	49.500 €	100,0 €	571%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	875 €	10.500 €		17,5 €	
RCL Goldair	5.000 €	100	4	0,0 €	5.000 €	60.000 €	39.000 €	50,0 €	286%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	1.750 €	21.000 €		17,5 €	
RCL Goldair	5.000 €	150	6	0,0 €	5.000 €	60.000 €	28.500 €	33,3 €	190%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	2.625 €	31.500 €		17,5 €	
RCL Goldair	5.000 €	250	10	18,0 €	6.800 €	81.600 €	29.100 €	27,2 €	155%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	4.375 €	52.500 €		17,5 €	

68. Σύμφωνα με τον όρο 14.1(δ) που προστέθηκε με τη από 25.10.2018 Σύμβαση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ, η χρέωση της καταγγέλλουσας για την παροχή εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ υπηρεσιών προληπτικής

συντήρησης ως προς τον κινητήρα Δ/Η MLW 459 προσδιορίζεται δια του ακόλουθου μαθηματικού τύπου με βάση την διανυθείσα ωριαία λειτουργία/διάνυση των εν λόγω κινητήρα :

$$C_i = \sum_{i=1}^2 [UK_i * \sum_{j=1}^2 (D_{ij} - 150)] + N \quad [A]$$

Προϋποθέσεις ισχύος του τύπου :

1. – $(D_{1j}) > 150$ ωρών μηνιαίας λειτουργίας Δ /Κ , άλλως λαμβάνεται $C_i = N$,

2. – *Πισχύει η Διαβαθμισμένη κλίμακα μηνιαίας λειτουργίας των ωρών του κινητήρα*

Όπου:

UK_i = Μοναδιαίο Τίμημα Μηχανοστασιακής Συντήρησης σε € ανά ώρα λειτουργίας του Δ/Κ της Δ/Η MLW 459 i

D_{ij} = Διανυθείσα Μηνιαία Ωριαία λειτουργία Μονάδας Τροχαίου Υλικού j από τύπο Τροχαίου Υλικού i

C_i = Τίμημα σε € των μηνιαίων Προληπτικών - Μηχανοστασιακών Υπηρεσιών Συντήρησης με βάση την ωριαία Διάνυση του κινητήρα.

N = Ελάχιστο μηνιαίο τίμημα συντήρησης, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, αναλόγως τη διάρκεια από την έναρξη ισχύος της παρούσης

69. Κατά την εφαρμογή του εν λόγω μαθηματικού τύπου, λαμβάνεται υπόψη τόσο το τίμημα με βάση τιμή μονάδος παροχής υπηρεσιών συντήρησης με βάση την ωριαία λειτουργία του δηζελοκινητήρα, εφόσον το σύνολο αυτών υπερβαίνουν τις 150 ώρες μηνιαίως, σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Ε, ενώ επιπροσθέτως τούτου, λαμβάνεται υπόψη και το Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N), το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα Στ. Εφόσον δε οι συνολικές ώρες λειτουργίας του εν λόγω κινητήρα ανά μήνα είναι λιγότερες των 150 ωρών, η χρέωση της καταγγέλλουσας αντιστοιχεί με το Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N).

Πίνακας Ε

70.

Τύπος Τροχαίου Υλικού	Μοναδιαίο Τίμημα Συντήρησης σε € ανά ώρα λειτουργίας Δηζελοκινητήρα UK_i (€ / Η)	Διαβαθμισμένη Ελάχιστη Μηνιαία Ωριαία Λειτουργία Δηζελοκινητήρα D_{ij}

<i>Diesel Loco</i> Δ/Η MLW 459 (i=1)	19 € / ώρα	Από 150 έως 350 ώρες μηνιαίως
	15 € /ώρα	Από 351 έως 550 ώρες μηνιαίως
	12 € /ώρα	>551 ώρες μηνιαίως

Πίνακας Στ

Περίοδος από έναρξη σύμβασης (μήνες)	Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης (N)
Αρχή Σύμβασης - 6 μήνες	5.000 €
6-18 μήνες	9.000 €
>18 μήνες	10.500 €

- 71.** Αντιθέτως όπως διαπιστώνουμε, σύμφωνα με τους ισχύοντες όρους συνεργασίας μεταξύ της ΕΕΣΣΤΥ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η χρέωση προς την τελευταία για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών συντήρησης για αντίστοιχους κινητήρες αντιστοιχεί με σταθερή μοναδιαία χρέωση μόλις 17,50 € ανά ώρα και χωρίς οποιοδήποτε Ελάχιστο Μηνιαίο Τίμημα Συντήρησης. Η διαφοροποίηση αυτή καθιστά εξόφθαλμη την υφιστάμενη διακριτική μεταχείριση εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ εις βάρος της καταγγέλλουσας και υπέρ της ανταγωνίστριάς της και ήδη μητρικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Προς τεκμηρίωση τούτου, παρατίθενται κατωτέρω τα οικονομικά στοιχεία που καταδεικνύουν τον τεράστιο οικονομικό αντίκτυπο της εν λόγω διαφοροποίησης σε διάφορα εύρη ωρών λειτουργίας, τα οποία στοιχεία μάλιστα έχουν τεθεί υπόψη της ΕΕΣΣΤΥ, χωρίς να έχουν αμφισβητηθεί από την τελευταία:

	Μέσος όρος Ελάχιστης μηνιαίας χρέωσης	Ώρες λειτουργίας ανά μήνα	Μέσος όρος ημερησίων ωρών λειτουργίας (25 ημέρες)	Χρέωση ανά ώρα λειτ/ας άνω των 150	Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσιο Συνολικό κόστος προληπτικής συντήρησης	Ετήσια Διαφορά σε €	Χρέωση ανά ώρα λειτουργίας	Διαφορά σε %
RCL Goldair	8.167 €	50	2	0,0 €	8.167 €	98.000 €	87.500 €	163,3 €	933%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	875 €	10.500 €		17,5 €	
RCL Goldair	8.167 €	100	4	0,0 €	8.167 €	98.000 €	77.000 €	81,7 €	467%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	1.750 €	21.000 €		17,5 €	
RCL Goldair	8.167 €	150	6	0,0 €	8.167 €	98.000 €	66.500 €	54,4 €	311%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	2.625 €	31.500 €		17,5 €	
RCL Goldair	8.167 €	250	10	19,0 €	10.067 €	120.800 €	68.300 €	40,3 €	230%
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	0 €			17,5 €	4.375 €	52.500 €		17,5 €	

72. Εκ των ανωτέρω, καθίσταται προφανής η διακριτική μεταχείριση σε βάρος της καταγγέλλουσας και υπέρ της ανταγωνίστριας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκ μέρους της (θυγατρικής της) ΕΕΣΣΤΥ με βάση την υπέρμετρη τιμολόγηση (εκμεταλλευτική τιμολόγηση) των παρεχόμενων υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης από την τελευταία προς την καταγγέλλουσα. Πάντως, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές συνθήκες στην αγορά, κατά την εκτίμησή μας οποιαδήποτε διαφοροποίηση των τιμών για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών εκ μέρους της ΕΕΣΣΤΥ προς την καταγγέλλουσα πέραν του 10% σε σχέση με τις ισχύουσες έναντι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τιμές δεν παρίσταται δικαιολογημένη.

73. Πέραν των ανωτέρω, όμως, διαπιστώνονται και περαιτέρω ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στους εμπορικούς όρους συνεργασίας μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ σε σχέση με τους αντίστοιχους ισχύοντες όρους στην εμπορική σχέση μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, οι οποίες δύναται ομοίως να συνεπάγονται σημαντική οικονομική επιβάρυνση συνεργασίας μεταξύ της καταγγέλλουσας σχετικά με την συντήρηση του τροχαίου υλικού. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ορισμένες υπηρεσίες και μάλιστα προγραμματισμένης συντήρησης ως προς συγκεκριμένες μηχανές έλξης που στην εμπορική συνεργασία της καταγγέλλουσας με την ΕΕΣΣΤΥ έχουν εξαιρεθεί του αντικειμένου των υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης και των αντίστοιχων χρεώσεων (με αποτέλεσμα να εντάσσονται εξ επόψεως κόστους συντήρησης στις λεγόμενες συμπληρωματικές υπηρεσίες συντήρησης κατά τη σχετική σύμβαση συντήρησης με την ΕΕΣΣΤΥ και να χρεώνονται επιπλέον), εντούτοις στην αντίστοιχη εμπορική σχέση μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι αντίστοιχες υπηρεσίες εντάσσονται στις παρεχόμενες υπηρεσίες προληπτικής/βασικής συντήρησης παρά το γεγονός μάλιστα ότι, ως κατεδείχθη ανωτέρω, το αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης που χρεώνεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σαφώς χαμηλότερο. Είναι προφανές ότι τέτοιου είδους πρόσθετες διαφοροποιήσεις στερούνται οποιασδήποτε αντικειμενικής δικαιολογητικής βάσεως.

74. Συγκεκριμένα, στην από 15.12.2017 σύμβαση συντήρησης μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ (Συνημμένο) και ειδικότερα στο άρθρο 14.1 αυτής που αφορά στον καθορισμό του τιμήματος προληπτικής συντήρησης αναφέρεται ρητώς ότι (τελευταία

παράγραφος) «δεν συμπεριλαμβάνεται στο ανωτέρω τίμημα το αναλογούν ανά έτος τίμημα των, W5, W6, R1, R2, R3 για την Δ/Η Adtranz και των R1, R2, R3 για το οποίο ουδεμία οικονομική απαίτηση δύναται να προβληθεί εναντίον της ΕΕΣΣΤΥ. Η σύμβαση αυτή αφορά την Δ/Η 220.032 και μια ακόμη Δ/Η του ιδίου τύπου, καθώς και 1 HA/A Siemens, και δεν επιτρέπεται να γενικευθεί για μεγαλύτερο αριθμό συντηρουμένου τροχαίου υλικού για την HA/A Siemens».

- 75.** Ομοίως στην από 25.10.2018 τροποποιητική σύμβαση μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ (Συνημμένο...) που αφορά στην προσθήκη στον προς συντήρηση στόλο των μηχανών τύπου ALCO & MLW, προβλέφθηκε ρητώς ότι: «δεν συμπεριλαμβάνεται στο ανωτέρω τίμημα το αναλογούν ανά έτος τίμημα των W5, W6, R1, R2, R3 για την Δ/Η Adtranz, των R1, R2, R3, για την HA/A Siemens, και των Γ/Ε αμαξώματος, φορειών, Δ/Κ των Δ/Η ALCO 206 και MLW 459 για το οποίο ουδεμία οικονομική απαίτηση δύναται να προβληθεί εναντίον της ΕΕΣΣΤΥ. Η σύμβαση αυτή αφορά την Δ/Η Adtranz 220.032, την Δ/Η Adtranz 220.028, την HA/A Siemens 120.007, την Δ/Η ALCO 206 και την Δ/Η MLW 459 και δεν επιτρέπεται να γενικευθεί για μεγαλύτερο αριθμό συντηρούμενου τροχαίου υλικού για την HA/A Siemens». Πάντα ταύτα, όμως, τα οποία εξαιρέθηκαν – ως μη όφειλαν εκ της φύσεώς τους – από το αντικείμενο των υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης που παρέχει η ΕΕΣΣΤΥ προς την καταγγέλλουσα, περιλαμβάνονται στις αντίστοιχες υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης που παρέχει η εν λόγω εταιρεία προς τη μητρική της, TRAINOSE, καθώς σε κανένα σημείο της μεταξύ τους συμβάσεως δεν υφίσταται αντίστοιχος όρος όπως οι ανωτέρω αναφερόμενοι, οι οποίοι περιλαμβάνονται στις από 15.12.2017 και 25.10.2018 συμβάσεις συντήρησης μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ.
- 76.** Σχετικώς σημειώνεται ότι οι ενδείξεις «R1, R2, R3», ως προς τη συντήρηση της μηχανής έλξης HA/A Siemens αποτελούν ορόσημα συνδεόμενα με διανυθείσα απόσταση (900.000 χλμ., 1.800.000 χλμ. και 4.500.000 χλμ. αντίστοιχα), στα οποία με βάση τις οδηγίες του Κατασκευαστή της HA/A Siemens επιβάλλεται η διενέργεια προγραμματισμένης συντήρησης, πράγμα ήδη γνωστό στην ΕΕΣΣΤΥ, η οποία επέβαλε άλλωστε τη συμπερίληψη του εν λόγω όρου στη σύμβαση με την καταγγέλλουσα. Αντίστοιχα ισχύουν και με τα ορόσημα W5 και W6 ως προς την Δ/Η Adtranz, τα οποία συναρτώνται με τις ώρες λειτουργίας δρομολογητήρα. Οι εν λόγω υπηρεσίες συντήρησης έχουν πολύ υψηλό κόστος και, συνεπώς, σε περίπτωση που απαιτηθούν η καταγγέλλουσα είτε θα κληθεί να καταβάλλει σημαντικό αντάλλαγμα για την πραγματοποίηση αυτών με αποτέλεσμα να απειληθεί η βιωσιμότητά της είτε να παύσει να χρησιμοποιεί τις εν λόγω μηχανές έλξης, με αποτέλεσμα να τεθεί εξ' αντικειμένου εκτός αγοράς δοθέντος ότι δεν θα είναι σε θέση, ελλείψει μηχανών, να παράσχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. '
- 77.** Αντιθέτως, στην αντίστοιχη σύμβαση παροχής υπηρεσιών συντήρησης μεταξύ TRAINOSE και ΕΕΣΣΤΥ προκύπτει ότι οι παρεχόμενες από την ΕΕΣΣΤΥ «βασικές υπηρεσίες» (που συμπεριλαμβάνονται δηλαδή στη βασική χιλιομετρική χρέωση προς την TRAINOSE»

αφορούν – αδιακρίτως του τύπου της μηχανής έλξης – υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης «κάθε βαθμίδας» και «για όλο τον κύκλο ζωής του Τροχαίου Υλικού».

- 78.** Πέραν όμως των ανωτέρω επιπλέον χρεώσεων που επιβαρύνουν την καταγγέλλουσα ως προς την προληπτική συντήρηση που διενεργείται σε συγκεκριμένα ορόσημα σε σχέση με την HA/A Siemens και την Δ/Η Adtranz, η καταγγέλλουσα υφίσταται και άλλες περαιτέρω επιβαρύνσεις (σε σχέση με τις προσφερόμενες προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χρεώσεις), δεδομένου ότι, και όπου οι βασικές υπηρεσίες συντήρησης παρέχονται προς την καταγγέλλουσα με την ίδια χρέωση για κάθε βαθμίδα και για όλο τον κύκλο ζωής του τροχαίου υλικού, και πάλι – σε αντίθεση προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ - η συγκεκριμένη παροχή τίθεται υπό ασφυκτικούς περιορισμούς που κατατείνουν σε αναίτια και αδικαιολόγητη οικονομική επιβάρυνση της καταγγέλλουσας. Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τον όρο 4.2 της από 15.2.2018 συμβάσεως μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ, : *«Οι υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης περιλαμβάνουν ενδεικτικά τις προβλεπόμενες από τον κατασκευαστή του Τροχαίου Υλικού υπηρεσίες Προληπτικής Συντήρησης κάθε βαθμίδας και για όλο τον κύκλο ζωής του Τροχαίου Υλικού καθώς και την αντικατάσταση των προβλεπόμενων ανά βαθμίδα συντήρησης Υλικών και Ανταλλακτικών. Περιλαμβάνουν επίσης την ανίχνευση ή διάγνωση βλαβών πάσης φύσης οι οποίες εντοπίζονται ή δηλώνονται κατά τις εργασίες Προληπτικής Συντήρησης (π.χ. ημερήσιος έλεγχος, περιοδικές επιθεωρήσεις), εφόσον δεν απαιτείται για την αποκατάσταση των βλαβών αυτών εργασία τεχνίτου μεγαλύτερη της μίας ώρας»*. Δεδομένης της τελευταίας αυτής ρυθμίσεως (βλ. υπογραμμισμένο εδάφιο) τυχόν εργασίες για την ανίχνευση ή διάγνωση τυχόν βλαβών, των οποίων η αποκατάσταση απαιτεί εργασία τεχνίτη διάρκειας μεγαλύτερης της μίας ώρας (ήτοι, κριτηρίου παντελώς άσχετου με την παροχή υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης) δεν περιλαμβάνονται στο αντικείμενο των υπηρεσιών προληπτικής συντήρησης με αποτέλεσμα να τιμολογούνται ομοίως ξεχωριστά ως υπηρεσίες συμπληρωματικής συντήρησης. Και πάλι, ωστόσο, αντίστοιχος όρος δεν υφίσταται στη σύμβαση μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αποτέλεσμα η τελευταία να επωφελείται και ως προς τέτοιες εργασίες προνομιακών χρεώσεων που αντιστοιχούν στην προληπτική και όχι στην συμπληρωματική συντήρηση.
- 79.** Στο σημείο θα πρέπει να τονισθεί ότι η σύναψη των σχετικών συμβάσεων συντήρησης με την ΕΕΣΣΤΥ δεν αποτέλεσε επιλογή για την καταγγέλλουσα, δοθέντος ότι δεν υφίστατο πραγματική εναλλακτική δυνατότητα, η οποία θα επέτρεπε την δραστηριοποίησή της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης.
- 80.** Ειδικότερα, λαμβανομένης υπόψη της μονοπωλιακής θέσης που κατέχει η ΕΕΣΣΤΥ στην σχετική αγορά συντήρησης τροχαίου υλικού και δοθέντος ότι αναγκαία, εκ του νόμου, προϋπόθεση για τη θέση σε λειτουργία και χρήση οποιασδήποτε μονάδας τροχαίου υλικού, αλλά και για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης και την έναρξη της επιχειρησιακής λειτουργίας οποιασδήποτε σιδηροδρομικής επιχείρησης αποτελεί η

ύπαρξη υπεύθυνου για την συντήρηση φορέα του τροχαίου υλικού, η διαπραγματευτική ισχύς της ΕΕΣΣΤΥ ήταν και παραμένει απόλυτη, ενώ αντιθέτως η διαπραγματευτική ισχύς της καταγγέλλουσας ήταν ουσιαστικά εκμηδενισμένη.

- 81.** Ως εκ τούτου, ουσιαστικά η καταγγέλλουσα είχε να επιλέξει μεταξύ είτε της προσχώρησης στην επίμαχη σύμβαση συντήρησης υπό τους επαχθείς όρους που είχε θέσει η ΕΕΣΣΤΥ είτε της μη δραστηριοποίησής της στην σχετική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων προς όφελος της πρώτης καταγγελλόμενης. Ενόψει τούτων και του μακρού χρόνου που είχε περάσει από τη σύσταση της καταγγέλλουσας και της ανάγκης έναρξης υλοποίησης του επιχειρηματικού της σχεδίου το συντομότερο δυνατόν, άλλως απειλούνταν με πλήρη κατάρρευση των προσπαθειών της, η καταγγέλλουσα υποχρεώθηκε εν τέλει να αποδεχθεί τους όρους που – ως προς τα κύρια σημεία τους – σχεδόν μονομερώς επέβαλε η ΕΕΣΣΤΥ, προκειμένου να συναφθεί η σχετική Σύμβαση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού.
- 82.** Αξίζει να σημειωθεί ότι προς απάντηση σχετικών επιστολών και διαμαρτυριών της καταγγέλλουσας κατά το χρόνο σύναψης της σχετικής σύμβασης συντήρησης, η ΕΕΣΣΤΥ, με την από 22.1.2018 σχετική επιστολή της, δεν αρνήθηκε τις διαφοροποιήσεις στην εμπορική σχέση μεταξύ της Εταιρείας μας και αυτής σε σχέση με την εμπορική σχέση μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περιορίστηκε μόνον να αναφερθεί στο πλήθος των μονάδων τροχαίου υλικού, ως προς τις οποίες παρέχει υπηρεσίες συντήρησης προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο ότι δεν υφίσταται υποχρέωση παροχής υπηρεσιών συντήρησης επί ίσοις όροις (*sic!*) (αλλά μόνο υποχρέωση παροχής πρόσβασης στο δίκτυο εκ μέρους του Ελλ. Δημοσίου επί ίσοις όροις) και πως οι παρεχόμενες προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπηρεσίες είναι υποτιμολογημένες (βλ. Συνημμένο ...).
- 83.** Κατά την άποψη της καταγγέλλουσας είναι εύλογο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να απολαμβάνει εκπτώσεων λόγω της μεγαλύτερης χρήσης που πραγματοποιεί. Δεν νοείται όμως η καταγγέλλουσα να χρεώνεται μεσοσταθμικά 400% περισσότερο από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πολύ περισσότερο δεν νοείται να χρεώνεται η καταγγέλλουσα με πάγιο ελάχιστο μηνιαίο κόστος προληπτικής συντήρησης, από το οποίο απαλλάσσεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ούτε να επωμίζεται επιπλέον κόστη ορόσημα για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης μηχανών σε ορόσημα συνδεόμενα με διανυθείσα απόσταση (βλ. ανωτέρω υπό 73 επ.), ενώ αντίστοιχες επιπλέον χρεώσεις δεν επιβάλλονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η διακριτική μεταχείριση ως προς αυτά τα σημεία είναι παντελώς αδικαιολόγητη.
- 84.** Από όλα τα ανωτέρω είναι προφανές πως η ΕΕΣΣΤΥ μόνη ή ενδεχομένως σε συνεργασία με τη μητρική της εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει θέσει σε βάρος της καταγγέλλουσας όρους για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης που θέτουν δυσμενείς διακρίσεις σε βάρος της και ενισχύουν την ήδη δεσπόζουσα θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αγορά παροχής σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, θέτοντας στην καταγγέλλουσα

ουσιαστικά εμπόδια να εισέλθει κατ' ουσιαστικό τρόπο στην εν λόγω αγορά και να κερδίσει οποιοδήποτε υπολογίσιμο μερίδιο σε αυτή με τελική στόχευση την αποκατάσταση του απόλυτου μονοπωλίου που απολάμβανε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πριν την τύποις τουλάχιστον είσοδο της καταγγέλλουσας στην σχετική αγορά. Είναι προφανές ότι τέτοιου είδους κατάσταση και άνιση μεταχείριση δεν θα επιτρέψει την επί μακρόν διατήρηση της επένδυσής της και θα οδηγήσει στη συρρίκνωση και την αδράνεια της δραστηριότητάς της, εφόσον συνεχισθεί.

- 85.** Από τα ανωτέρω καθίσταται προφανές ότι η ΕΕΣΣΤΥ προβαίνει στην ουσία σε «μόχλευση αγοράς», με την έννοια ότι απαγορεύει την πρόσβαση σε μια συμπληρωματική αγορά (αγορά υπηρεσιών συντήρησης) για να ενισχύσει την κύρια αγορά της πρώτης καταγγελλόμενης (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), ήτοι την αγορά παροχής σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης).
- 86.** Από τις παραπάνω περιγραφείσες παράνομες συμπεριφορές, οι οποίες συνδυαστικά αποσκοπούν στη θωράκιση του απόλυτου μονοπωλίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην κύρια αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πλήττεται όχι μόνο το δίκαιο του ανταγωνισμού (άρθρο 2 ν. 3959/2011 και 102 ΣΛΕΕ), αλλά και οι βασικές αρχές του ενωσιακού ρυθμιστικού δικαίου, οι οποίες επιτάσσουν το «άνοιγμα» της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- 87.** Επισημαίνεται ότι τα ανωτέρω έχουν τεθεί επανειλημμένως υπόψη της διοίκησης της ΕΕΣΣΤΥ τόσο εγγράφως όσο και προφορικά στο πλαίσιο του πάγιου αιτήματος της καταγγέλλουσας για τον εξορθολογισμό των χρεώσεων της ΕΕΣΣΤΥ προς άρση των προκαλούμενων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην σχετική αγορά.
- 88.** Στο πλαίσιο αυτό - και μετά από επανειλημμένες οχλήσεις μας προς την ΕΕΣΣΤΥ - αποστείλαμε (με το από 09.04.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του Διευθύνοντος Συμβούλου της καταγγέλλουσας) στον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΕΣΣΤΥ συγκριτική επισκόπηση των χρεώσεων που επιβάλλονται στην εταιρεία μας και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την οποία προκύπτει εναργώς τόσο το υπερβολικό των χρεώσεων που μας επιβάλλονται όσο και η διακριτική μεταχείριση υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βλ. [Συνημμένο ...](#)).
- 89.** Εν συνεχεία, τον Μάιο του έτους 2019 - και δοθέντος ότι η ΕΕΣΣΤΥ συνέχιζε να αγνοεί το νόμιμο και τεκμηριωμένο αίτημά μας - αποστείλαμε επιστολή προς την ΕΕΣΣΤΥ, με την οποία ζητούσαμε την αναπροσαρμογή των ιδιαίτερα υψηλών χρεώσεων που επιβάλλει σχετικά με την συντήρηση του τροχαίου υλικού σε δίκαιη και ισότιμη βάση, λαμβανομένων υπόψη των αντίστοιχων χρεώσεων που επιβάλλονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ζητήσαμε δε να πραγματοποιηθεί σχετική συνάντηση προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα (βλ. [Συνημμένο ...](#)). Κατά την συνάντηση, η οποία έλαβε χώρα στις 29.05.2019 στα γραφεία της ΕΕΣΣΤΥ, παρουσία του Διευθύνοντος Συμβούλου αυτής, επισημάναμε για μία ακόμη

φορά το μη νόμιμο των χρεώσεων της ΕΕΣΣΤΥ, επικαλούμενοι τη σχετική τεκμηρίωση - όπως αυτή αναπτύχθηκε ανωτέρω - και ζητήσαμε να προχωρήσουμε στην τροποποίηση των σχετικών όρων της μεταξύ μας σύμβασης, οι οποίοι παραβιάζουν κατάφορα τους κανόνες του ανταγωνισμού.

90. Σε συνέχεια της εν λόγω συνάντησης, επανήλθαμε με το από 05.06.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας μας προς τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΕΣΣΤΥ, επαναλαμβάνοντας ότι «το *Τμήμα Υπηρεσιών Συντήρησης που ζητείται από την ΕΕΣΣΤΥ κρίνεται, εξ αντικειμένου, ιδιαίτερα υψηλό, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της απαίτησης για καταβολή Ελάχιστου Μηνιαίου Τιμήματος Συντήρησης, το οποίο καταβάλλεται σε μηνιαία βάση ανεξαρτήτως των πραγματικών ωρών ή χιλιομέτρων χρήσης (ανάλογα με τον τύπο) της αντίστοιχης μηχανής έλξης από την εταιρεία μας*» και ζητώντας «[...] τον εξορθολογισμό των επιβαλλόμενων στην εταιρεία μας χρεώσεων σε δίκαιη και ισότιμη βάση με τις αντίστοιχες χρεώσεις προς την *ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., πρωτίστως μέσω της κατάργησης της υποχρέωσης καταβολής από την εταιρεία μας του Ελάχιστου Μηνιαίου Τιμήματος Συντήρησης για όλους τους τύπους μηχανών έλξης (ηλεκτράμαξες, δηζελάμαξες, μηχανές ελιγμών) δια τροποποίησης της μεταξύ μας σύμβασης και δη με αναδρομική ισχύ από την έναρξη ισχύος της [...]*» (βλ. **Συνημμένο ...**).
91. Παρά ταύτα, έως και σήμερα η ΕΕΣΣΤΥ συνεχίζει να αγνοεί το νόμιμο και τεκμηριωμένο αίτημα της καταγγέλλουσας, αδιαφορώντας για (ή, ακόμη, και επιδιώκοντας) την στρέβλωση του ανταγωνισμού, την οποία επιφέρει η επιβολή των επίμαχων υπερβολικών χρεώσεων στην καταγγέλλουσα. Ακολουθεί δε με συνέπεια μία εμφανώς παρελκυστική τακτική καθώς, αν και φαίνεται να μην αρνείται την ουσία των εκ μέρους μας καταγγελλομένων, δεν συνεργάζεται για την επίλυσή τους.

92. **Επειδή**, κατ' άρθρο 32 παρ. 4 ν. 3891/2010, ως ισχύει, «σε περίπτωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρ.Α.Σ μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να επιβάλλει τις προβλεπόμενες στο Ν. 3959/2011, όπως εκάστοτε ισχύει, κυρώσεις»,

Επειδή, κατ' άρθρο 32 παρ. 7 ν. 3891/2010, ως ισχύει, «σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλλει

διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες,

Επειδή από τα ως άνω στοιχεία προκύπτει ότι από τη συνέχιση των καταγγελλόμενων συμπεριφορών και ιδίως της άρνησης προσφοράς μεμονωμένων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και των υπερβολικών χρεώσεων που επιβάλλει η δεύτερη καταγγελλόμενη, αφενός, εμποδίζεται η ουσιαστική συμμετοχή της καταγγέλλουσας στην αγορά, η ανάπτυξη της καταγγέλλουσας και συναφώς η αύξηση των εσόδων της και, αφετέρου, διογκώνονται αναιτιολογήτως τα έξοδά της,

Επειδή από την κατάσταση αυτή κινδυνεύει η βιωσιμότητα της καταγγέλλουσας,

Επειδή η καταγγέλλουσα έχει ήδη υποστεί σοβαρότατη οικονομική ζημία από την παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού εκ μέρους των καταγγελλομένων, συνιστάμενη τόσο σε διαφυγόντα κέρδη ύψους τουλάχιστον 800.000 Ευρώ περίπου μέχρι σήμερα όσο και σε άμεση ζημία, λόγω των επιβαλλόμενων σε βάρος της χρεώσεων συντήρησης, ως προς τα οποία η καταγγέλλουσα επιφυλάσσει ρητώς κάθε νόμιμο δικαίωμά διεκδίκησης της αποκατάστασης κάθε σχετικές ζημιάς.

Επειδή υπάρχει παράβαση των ενωσιακών κανόνων ανταγωνισμού (άρθρο 102 ΣΛΕΕ), άλλως του άρθρου 2 ν. 4959/2011,

Επειδή εξάλλου παραβιάζεται και η ειδική κλαδική νομοθεσία για την απελευθέρωση των αγορών,

ΖΗΤΟΥΜΕ

Να επιβληθεί στις ανώνυμες εταιρείες «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ Α.Ε.» η διοικητική κύρωση της σύστασης, που προβλέπεται στο άρθρο 32 παρ. 2 εδ. α του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού, όπως ανωτέρω περιγράφονται,

Να ταχθεί στην ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» ρητή προθεσμία ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της σχετικής αποφάσεώς σας προκειμένου να ολοκληρωθεί/υπογραφεί με την καταγγέλλουσα η σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (hand

over-take over) συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης που αφορούν στη διαδρομή από και προς Γευγελή (Βόρεια Μακεδονία) – Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (Ελλάδα),

Να διαταχθεί η ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (i) να παύσει κάθε συμπεριφορά ή ενέργεια ή παράλειψη που κατατείνει στην προσφορά των υπηρεσιών της που σχετίζονται με τη διαδρομή από και προς Γευγελή (Βόρεια Μακεδονία) – Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (Ελλάδα) ως «πακέτου» (συμπεριλαμβανομένης και της αποχής από την παροχή κινήτρων για σύναψη συζευγμένων συμβάσεων ή την παροχή αντικινήτρων για τη σύναψη αποσυζευγμένων συμβάσεων) και (ii) να παύσει να παρέχει τις υπηρεσίες υπό τον όρο της αποκλειστικότητας,

Να μειωθούν οι χρεώσεις της «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε» προς την καταγγέλλουσα για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού και, ιδίως, (i) να απαλειφθεί η χρέωση του ελάχιστου μηνιαίου κόστους προληπτικής συντήρησης σε βάρος της καταγγέλλουσας με ισχύ από την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης συντήρησης και (ii) να απαλειφθεί ο όρος 14.1 της από 15.12.2017 σύμβασης συντήρησης μεταξύ της καταγγέλλουσας και της ΕΕΣΣΤΥ και ο αντίστοιχος όρος της από 25.10.2018 τροποποιητικής σύμβασης, στο μέτρο που εξαιρούν από το τίμημα προληπτικής συντήρησης και επιβάλλουν επιπλέον χρεώσεις για τις υπηρεσίες συντήρησης στα ορόσημα W5, W6, R1, R2, R3 ως προς την Δ/Η Adtranz και στα ορόσημα R1, R2 και R3 ως προς την HA/A Siemens,

Να ληφθούν σε βάρος των καταγγελλομένων οι κυρώσεις που επιβάλλει το άρθρο 25 ν. 3959/2011,

Να ληφθούν έκτακτα προσωρινά μέτρα ώστε να απαλειφθεί από την «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε» η χρέωση σε βάρος της καταγγέλλουσας του ελάχιστου μηνιαίου κόστους προληπτικής συντήρησης και να ολοκληρωθεί/υπογραφεί άμεσα μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της καταγγέλλουσας η σύναψη σύμβασης παράδοσης-παραλαβής (hand over-take over) συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης που αφορούν στη διαδρομή από και προς Γευγελή (Βόρεια Μακεδονία) – Σταθμός Διαλογής Θεσσαλονίκης (Ελλάδα).

Ο πληρεξούσιος Δικηγόρος