

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 822/2023\***

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1<sup>ου</sup> ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1<sup>Α</sup>, Αθήνα, την 24<sup>η</sup> Μαΐου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Ιωάννης Λιανός

Μέλη: Χαρίκλεια Νικολοπούλου (Αντιπρόεδρος)

Παναγιώτης Φώτης

Ιωάννης Στεφάτος (Εισηγητής)

Χαρίκλεια Βλάχου,

Παντελής Μπορόβας,

Μιχαήλ Πολέμης και

Χρυσοβαλάντου - Βασιλική Μήλλιου.

Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή

Η Εισηγήτρια Άννα Γκάτζιου δεν συμμετείχε στη συζήτηση της υπόθεσης λόγω αποχής.

**Θέμα της συνεδρίασης:** Λήψη απόφασης επί της άρσης ή παράτασης των υπό Β4 δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η εταιρία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» με την υπ' αριθμ. 658/2018 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, δυνάμει του όρου Β5 αυτής.

Πριν την έναρξη της συζήτησης της υπόθεσης, ο Πρόεδρος της Επιτροπής όρισε Γραμματέα την Ευαγγελία Ρουμπή, με αναπληρώτρια αυτής την Ηλιάνα Κούτρα.

---

\* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δύο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: (1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και (2) Έκδοση για την «ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ». Από τις παραπάνω 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 (ΦΕΚ 93 Α'/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1790/ Β'/21.3.2023).

Στη συνεδρίαση η νομίμως κλητευθείσα εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (δ. τ. ΑΤΤΙΚΑ GROUP) παραστάθηκε με τους νόμιμους εκπροσώπους της Σπυρίδωνα Πασχάλη, Διευθύνοντα Σύμβουλο, Παναγιώτα Κρασσακοπούλου, Νομική Σύμβουλο και Διονύσιο Θεοδωράτο, Επιτελικό Διευθυντή Εμπορικής Εκμετάλλευσης, μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων της Παναγιώτη Μπερνίτσα, Μαρίνας Ανδρουλακάκη και Αρετής – Τάνιας Πατσαλιά.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στον Εισηγητή της υπόθεσης, Ιωάννη Στεφάτο, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 1751/24.02.2023 γραπτή εισήγηση και λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρονται αναλυτικά σε αυτή, πρότεινε, τα εξής :

να παραταθεί η ισχύς των υπό Β4 δεσμεύσεων που προβλέπονται στην Απόφαση 658/2018 εν μέρει σύμφωνα με τα κατωτέρω για μία περίοδο δύο (2) ετών, ήτοι έως 26.04.2025:

1. Να παραταθεί η ισχύς των δεσμεύσεων περί μη αύξησης δρομολογίων και περί ενεργοποίησης Τρίτου – Ανταγωνιστή εν συνόλω για μία περίοδο δύο (2) ετών, ήτοι ως 26.4.2025.
2. Να παραταθεί η ισχύς της δέσμευσης περί μη μείωσης δρομολογίων εν μέρει, για μία περίοδο δύο (2) ετών, ήτοι ως 26.04.2025, κατά την οποία η εταιρία υποχρεούται όπως εκτελεί τουλάχιστον 7 δρομολόγια ανά εβδομάδα την περίοδο Ιουνίου – Αυγούστου και τουλάχιστον 4 δρομολόγια ανά εβδομάδα την περίοδο Σεπτεμβρίου - Μαΐου, μη συνυπολογιζομένων των δρομολογίων που εκτελούνται στο πλαίσιο ανάθεσης Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας.

Κατόπιν, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και οι εκπρόσωποι του ενδιαφερόμενου μέρους, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της προαναφερόμενης εισήγησης, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι ζήτησαν και ο Πρόεδρος της Επιτροπής χορήγησε προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών, προκειμένου να υποβάλουν συμπληρωματικό υπόμνημα.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης την 13<sup>η</sup> Ιουλίου 2023 (ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30), με τη συμμετοχή του Εισηγητή Ιωάννη Στεφάτου, ο οποίος δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία.

Η Επιτροπή αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση, τις απόψεις που διατύπωσε προφορικάς το ενδιαφερόμενος μέρος κατά την συζήτηση της υπόθεσης και με τα υπομνήματα τα οποία υπέβαλε,

**ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :**

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>I</b>	<b>ΙΣΤΟΡΙΚΟ</b> .....	<b>4</b>
<b>II</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ</b> .....	<b>5</b>
<b>III</b>	<b>ΟΙ ΥΠΟ Β4 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΧΙΟ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ</b> .....	<b>9</b>
<b>IV</b>	<b>ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ</b> .....	<b>11</b>
IV.1.1	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ .....	11
IV.1.2	ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ .....	13
IV.1.3	ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ .....	14
IV.1.4	ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ .....	15
<b>V</b>	<b>ΑΠΟΨΕΙΣ ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ</b> .....	<b>17</b>
V.1	ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ .....	17
V.1.1	Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ .....	17
V.1.2	Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ .....	18
V.2	ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΥΧΟΝ ΑΡΣΗΣ Ή ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ.....	19
V.2.1	Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ .....	19
V.2.2	Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ...	22
<b>VI</b>	<b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b> .....	<b>24</b>
VI.1.1	ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	24
VI.1.2	Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ .....	26
VI.1.3	Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΑ .....	27
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ</b> .....	<b>35</b>

## I ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Με την υπ' αριθμ. 658/2018 Απόφαση της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού εγκρίθηκε η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορούσε στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την ΑΤΤΙCΑ επί της εταιρίας με την επωνυμία «ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («HSW»), υπό τους εκεί αναλυτικά προβλεπόμενους όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα), στη βάση των δεσμεύσεων που ανέλαβε η ΑΤΤΙCΑ έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ»), σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει.
2. Για την προαναφερθείσα συγκέντρωση κινήθηκε η διαδικασία πλήρους διερεύνησης, λόγω των σοβαρών αμφιβολιών που προκάλεσε, ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού, ιδίως ως προς τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ) οχημάτων και φορτηγών, τόσο συνολικά στην ελληνική επικράτεια, όσο και σε ζεύγη λιμένων (οριοθέτηση σχετικής αγοράς με τη μέθοδο «Προέλευση & Προορισμός»). Για την αντιμετώπιση τέτοιων ενδεχομένων από την Ενιαία Οντότητα που θα δημιουργούνταν συνεπεία της συγκέντρωσης, η ΑΤΤΙCΑ πρότεινε<sup>1</sup> τη λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να εγκριθεί η εν λόγω γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, τα οποία η ΕΑ εν συνεχεία αποδέχθηκε.
3. Συγκεκριμένα, η ΑΤΤΙCΑ ανέλαβε, έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για τρία (3) ή πέντε (5) έτη, ανά περίπτωση<sup>2</sup>, δεσμεύσεις με άξονες την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατείχε μονοπωλιακή/ δεσπόζουσα θέση και τη μείωση της ισχύος της σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7, τη διατήρηση της συχνότητας των δρομολογίων και του ύψους των ναύλων στα υφιστάμενα επίπεδα σε επιλεγμένους προορισμούς, καθώς και την ενίσχυση των άγονων γραμμών από τη δεσπόζουσα στην ελληνική ακτοπλοΐα νέα Ενιαία Οντότητα<sup>3</sup>. Για την ορθή εκπλήρωση των όρων και των δεσμεύσεων που περιλαμβάνονται στην Απόφαση Δεσμεύσεων, εγκρίθηκε από την ΕΑ ο ορισμός της εταιρίας Deloitte Business Solutions ως Επιβλέπωντος Εντολοδόχου<sup>4</sup>.
4. Δεδομένου ότι το διατακτικό της Απόφασης Δεσμεύσεων κοινοποιήθηκε στα μέρη στις 26.04.2018<sup>5</sup> και η ορισθείσα διάρκεια ισχύος των υπό εξέταση Β4<sup>6</sup> δεσμεύσεων<sup>7</sup> είναι πέντε έτη

<sup>1</sup> Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 έγγραφό της (βλ. παράρτημα 20 στην Απόφαση Δεσμεύσεων).

<sup>2</sup> Συγκεκριμένα η ανάληψη δεσμεύσεων για τρία (3) έτη αφορούσε στα νησιά Σύρο, Πάρο, Νάξο, Κουφονήσια, Αμοργό, Ίο, Θήρα και Πάτμο, ενώ η ανάληψη δεσμεύσεων για πέντε (5) έτη αφορούσε τις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/προς Αττική και μεταξύ τους.

<sup>3</sup> Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 έγγραφο ανάληψης δεσμεύσεων για την πλήρη δέσμη δεσμεύσεων. Ειδικά ως προς τη δέσμευση Β6 και τη διάρκεια αυτής, βλ. και απόφαση ΕΑ 702/2020.

<sup>4</sup> Αρ. Συνεδρίασης 51/2018.

<sup>5</sup> Το εν λόγω διατακτικό επιδόθηκε στις 26.04.2018 στους αντικλήτους και πληρεξούσιους δικηγόρους της ΑΤΤΙCΑ («ΜΠΕΡΝΙΤΣΑΣ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»).

<sup>6</sup> Με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό Β4 στοιχ. γ για τις οποίες δεν προβλέπεται παράταση και συνεπώς δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εισήγησης (βλ. αναλυτικά δεσμεύσεις υπό Β4, στο από 25 Απριλίου 2018 διατακτικό της Επιτροπής Ανταγωνισμού προς την εταιρία ΑΤΤΙCΑ, καθώς και παράρτημα 20 της Απόφασης Δεσμεύσεων [https://www.epant.gr/files/2018/apofaseis/658\\_2018.pdf](https://www.epant.gr/files/2018/apofaseis/658_2018.pdf)).

<sup>7</sup> Για την αξιολόγηση των υπό Β1-Β3 δεσμεύσεων, η διάρκεια των οποίων ήταν 3ετής, εκδόθηκε η Απόφαση ΕΑ 734/2021, με την οποία αποφασίσθηκε η παράταση των δεσμεύσεων (με την εξαίρεση των

από την κοινοποίηση του διατακτικού, η διάρκεια ισχύος των ως άνω Δεσμεύσεων παρέρχεται την 26.04.2023<sup>8</sup>. Δυνάμει του όρου Β5 της ίδιας Απόφασης<sup>9</sup>, η ΕΑ θα πρέπει να αξιολογήσει τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά και την αποτελεσματικότητα των Δεσμεύσεων και να αποφανθεί επί της άρσης ή παράτασής τους κατά μέγιστη χρονική διάρκεια 3 έτη, αρχομένης από την 27.04.2023<sup>10</sup>.

5. Προκειμένου να αξιολογηθούν οι συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά και η αποτελεσματικότητα των εν λόγω Δεσμεύσεων, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΓΔΑ») απευθύνθηκε στην εταιρία ΑΤΤΙCΑ<sup>11</sup>, σε ανταγωνίστριες επιχειρήσεις, καθώς και στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής και «Υπουργείο»)<sup>12</sup>, ενώ σχετική Έκθεση υπέβαλε και ο Επιβλέπων Εντολοδόχος<sup>13</sup>.
6. Στην παρούσα Απόφαση παρατίθεται καταρχήν μια σύντομη εισαγωγή για την ελληνική ακτοπλοΐα συνολικά και ακολουθούν η παρουσίαση των υπό Β4 Δεσμεύσεων που αφορούν στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης, η μελέτη των ανταγωνιστικών συνθηκών στις εν λόγω συνδέσεις και η αξιολόγηση των Δεσμεύσεων.

## II ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

7. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία\_2022»<sup>14</sup> (εφεξής και «ICAP»), η αγορά της ακτοπλοΐας εσωτερικού<sup>15</sup> εκτιμάται σε €635 εκ. το 2019, ενώ το 2020 και 2021

---

δεσμεύσεων που αφορούσαν i) στην Ίο και ii) στη μη εκμετάλλευση του HSW Highspeed 4, εντός της ελληνικής επικράτειας, όπως αναλυτικά περιγράφεται στο διατακτικό της εν λόγω Απόφασης).

<sup>8</sup> Βλ. όρο Β7 σύμφωνα με τον οποίο: «[ο]ι Δεσμεύσεις ισχύουν για τρία (3) ή πέντε (5) έτη ανά περίπτωση, όπως προσδιορίζεται ανωτέρω, από την κοινοποίηση του διατακτικού της Απόφασης [...]».

<sup>9</sup> «... Με τη λήξη της τριετίας ή πενταετίας ανά περίπτωση, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω δεσμεύσεις (1-4), η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό 1β, 2β, 3γ και 4γ, και των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά, και θα αποφανθεί υπέρ της άρσης τους, εν όλω ή εν μέρει, ή της παράτασης της ισχύος τους, εν όλω ή εν μέρει, για χρονικό διάστημα όχι πέραν της τριετίας. Η σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα είναι υποχρεωτική για την Ενιαία Οντότητα». Επισημαίνεται ότι οι υπό εξαίρεση δεσμεύσεις υπό 1β, 2β, 3γ και 4γ που αφορούν σε μη αύξηση τιμών εισιτηρίων των δρομολογίων εκφεύγουν της παρούσας αξιολόγησης.

<sup>10</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 60 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας: «1. [ο]ι προθεσμίες που ορίζονται από το νόμο ή από τα δικαστήρια αρχίζουν την επόμενη ημέρα από εκείνη κατά την οποία συντελέστηκε το γεγονός που αποτέλεσε την αφετηρία τους και λήγουν στις επτά (7) το βράδυ της τελευταίας ημέρας, αν δε αυτή είναι αργία, την ίδια ώρα της αμέσως επόμενης εργάσιμης ημέρας...».

<sup>11</sup> Η επιστολή κοινοποιήθηκε και στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο. Οι επιστολές - απαντήσεις τις ΑΤΤΙCΑ είναι οι υπ' αριθμ. πρωτ. 11164/09.12.2022, 11358/15.12.2022 1157/3.2.2023, 1199/7.2.2023 και 1291/9.2.2023.

<sup>12</sup> Κατωτέρω παρατίθενται αναλυτικά οι αριθμ. πρωτ. των απαντήσεων: [...] (υπ' αριθμ. πρωτ. 10875/01.12.2022), [...] (υπ' αριθμ. πρωτ. 11323/14.12.2022 και 77/05.01.2023), [...] (υπ' αριθμ. πρωτ. 10799/29.11.2022 και 403/16.01.2023), [...] (υπ' αριθμ. πρωτ. 11661/23.12.2022 και 383/13.01.2023) και Υπουργείο (υπ' αριθμ. πρωτ. 11552/20.12.2022). Εφεξής, η παραπομπή στις επιστολές αυτές θα γίνεται με απλή αναφορά στην επωνυμία του αποστολέα τους.

<sup>13</sup> Υπ' αριθμ. πρωτ. 777/25.01.2023 επιστολή, κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Εντολής Επιβλέποντος Εντολοδόχου που υπεγράφη μεταξύ της Ενιαίας Οντότητας και του Επιβλέποντος Εντολοδόχου (Τμήμα Ε. Υποχρεώσεις Ενημερωτικών Εκθέσεων, παράγραφος 7, περίπτωση 7, αλλά και το άρθρο 5 του Παραρτήματος ΙΙ, Πρόγραμμα Εργασίας).

<sup>14</sup> Βλ. Κλαδική μελέτη ICAP Απριλίου 2022 για την Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία.

<sup>15</sup> Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού, τις πορθμειακές γραμμές και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Οι πορθμειακές γραμμές εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου (ferry-boats), θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο και τις εκμεταλλεύονται κυρίως μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρίες ή κοινοπραξίες. Οι

διαμορφώνεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα της τάξεως των €415 εκ. και €490 εκ. (ήτοι -35% και -23% σε σχέση με το 2019), λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19<sup>16</sup>. Συγκεκριμένα, το έτος 2020, ήδη από τον Μάρτιο υπήρχαν σημαντικοί περιορισμοί στις μετακινήσεις. Στα τέλη του 2020<sup>17</sup> και στις αρχές του 2021 και ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρίες έπρεπε να ολοκληρώσουν τον προγραμματισμό των δρομολογίων τους ειδικά για την καλοκαιρινή περίοδο<sup>18</sup>, η αβεβαιότητα ήταν ιδιαίτερα έντονη<sup>19</sup>. Εν τέλει, και το 2021, οι επιπτώσεις της πανδημίας στην τουριστική κίνηση ήταν εμφανείς. Με βάση τον αριθμό εισιτηρίων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ)<sup>20</sup> πανελλαδικά, παρατηρείται σημαντική μείωση ειδικά στον αριθμό των διακινούμενων επιβατών και ΙΧ οχημάτων κυρίως το 2020, αλλά και το 2021 σε σχέση με το 2019. Ωστόσο, το 2022, και παρότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα συνολικά ετήσια στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ, πιθανολογείται ότι η ακτοπλοϊκή αγορά έχει πλέον ανακάμψει, λόγω της δυναμικής ανάκαμψης του τουρισμού<sup>21</sup>.

8. Ως προς τις δραστηριοποιούμενες εταιρίες, σύμφωνα με την ICAP, ηγετική θέση, βάσει κύκλου εργασιών (κ.ε.) τη διετία 2020-2021 κατέχει η ΑΤΤΙCΑ, με το μερίδιο αγοράς της να υπολογίζεται στο 53%, ακολουθούμενη από τις ΑΝΕΚ Α.Ε. (εφεξής και «ΑΝΕΚ») και ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (εφεξής και «ΜΙΝΟΑΝ»), με σαφώς μικρότερα μερίδια της τάξεως του 9% αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, ο βαθμός συγκέντρωσης στην ακτοπλοΐα κρίνεται ως υψηλός. Συναφώς, η μελέτη ΧRTC «Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022» (εφεξής ΧRTC)<sup>22</sup> κατατάσσει τις εταιρίες σε «μεγάλες» (βλ. τις τρεις προαναφερθείσες εταιρίες), «μεσαίες» όπου αναφέρονται οι SEAJETS και FAST FERRIES<sup>23</sup>, καθώς και «μικρές»<sup>24</sup>. Ειδικά ως προς τον βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς και σύμφωνα με την έρευνα

---

διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες συνδέονται με την αγορά της Αδριατικής Θάλασσας και συγκεκριμένα με τη γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας.

<sup>16</sup> Βλ. συναφώς και Ενότητα IV2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19 της απόφασης ΕΑ 734/2021 καθώς και, ειδικά, υποσημείωση 53, όπου αναφέρεται ότι το σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιριών, στις οποίες απευθύνθηκε η ΓΔΑ στα πλαίσια της εξεταζόμενης υπόθεσης ανέφερε τις σημαντικές επιπτώσεις της πανδημίας τόσο στα επιχειρηματικά τους σχέδια για το 2020, όσο και για το επόμενο χρονικό διάστημα, καθώς η πανδημία επηρεάζει τη δυνατότητα προγραμματισμού τους και την πληρότητα των δρομολογίων τους.

<sup>17</sup> Υπενθυμίζεται ότι το Νοέμβριο 2020 πραγματοποιήθηκε εθνικό lockdown διάρκειας τριών εβδομάδων, συνεπεία του δεύτερου κύματος πανδημίας που έπληττε τη χώρα.

<sup>18</sup> Βλ. και απόφαση ΕΑ 658/2018, όπου αναφέρεται ότι παρότι οι εταιρίες υποβάλλουν, μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους, δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων τους, για την περίοδο από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου κάθε έτους, έως την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου του επομένου έτους, οι εταιρίες μπορούν υπό προϋποθέσεις (και στην πράξη το εφαρμόζουν) να τροποποιήσουν σε επόμενο χρόνο και, αναλόγως των συνθηκών, τα δρομολόγιά τους (π.χ. να μεταβάλλουν τις εβδομαδιαίες διελεύσεις σε συγκεκριμένο λιμένα ή να προσεγγίσουν νέο, μέσω δήλωσης έκτακτων δρομολογήσεων ή τροποποιήσεων/συμπληρώσεων/ανακλήσεων της τακτικής δρομολόγησης κλπ).

<sup>19</sup> Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Μ. Σακέλλη, Προέδρου του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, στις αρχές Μαρτίου 2021 «Έχουμε μπροστά μας μία προβληματική χρονιά με δυσάρεστες εξελίξεις με δεδομένη την καθυστέρηση των εμβολιασμών διεθνώς, το οποίο θα επηρεάσει δυσμενώς τον εισερχόμενο τουρισμό. Είναι βέβαιο ότι το πρώτο εξάμηνο του 2021 δεν θα είναι καλύτερο από αυτό του 2020 χωρίς να αποκλείεται να είναι και χειρότερο...».

<sup>20</sup> Βλ. αναλυτικά τον Πίνακα Β του Παραρτήματος.

<sup>21</sup> Βλ. συναφώς μελέτη ΕΥ δημοσιευθείσα στην Ναυτεμπορική (15.12.2022) περί της ανάκαμψης του τουρισμού (<https://www.naftemporiki.gr/finance/economy.1417899.ey-dynamiki-anakampsi-gia-ton-oyrismo-to-2022-thetikes-prooptikes-alla-kai-prokliseis>). Από τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο 2022, η ακτοπλοϊκή κίνηση είναι μειωμένη μόλις -6% σε σχέση με το 2019 (προ πανδημίας).

<sup>22</sup> Βλ. ΧRTC «Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022», Αύγουστος 2022.

<sup>23</sup> Στις μεσαίες εταιρίες περιλαμβάνεται και η LEVANTE FERRIES με 4 πλοία στα δρομολόγια από/προς Πάτρα /Κυλλήνη και τα νησιά του Ιονίου.

<sup>24</sup> Βλ. Πίνακα 3 σελ 14 της μελέτης, όπου αναφέρονται 22 εταιρίες, οι περισσότερες εκ των οποίων έχουν τοπικό χαρακτήρα και διαθέτουν ένα μόνο πλοίο.

της ΓΔΑ, α) η SEAJETS<sup>25</sup> εξαγόρασε την τελευταία διετία 4 πλοία (3 ταχύπλοα και 1 συμβατικό) από τη Golden Star Ferries (ο στόλος της οποίας μειώθηκε από 6 σε 2 πλοία)<sup>26</sup>, καθώς και το μοναδικό πλοίο (ταχύπλοο) της AEGEAN SPEED LINES N.E.<sup>27</sup> και β) η MINOAN και η FAST FERRIES συνεργάζονται από την άνοιξη του 2023 στη δρομολογιακή γραμμή Αττική – Κυκλάδες – Ηράκλειο Κρήτης<sup>28</sup>. Περαιτέρω, η ΑΤΤΙCΑ υπέβαλε τον Οκτώβριο του 2022<sup>29</sup> γνωστοποίηση συγκέντρωσης στην ΕΑ για την απορρόφηση της ΑΝΕΚ. Τον Δεκέμβριο του 2022 γνωστοποιήθηκε από την Blantyre Capital Limited η απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της ΑΤΤΙCΑ, η οποία εγκρίθηκε από την Ε.Α. με την απόφαση υπ' αριθ. 811/2023, ενώ εντός του προσεχούς χρονικού διαστήματος επίκειται μεταβολές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς/ μετοχική σύνθεση της ΑΤΤΙCΑ<sup>30</sup>.

9. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα στοιχεία που συνέλεξε η Υπηρεσία<sup>31</sup> για το 2021, λαμβάνοντας υπόψη την αξία των εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, προκύπτει ότι αυτή ανέρχεται για την ΑΤΤΙCΑ σε περίπου 490 εκ. ευρώ, κατατάσσοντάς την στην 1<sup>η</sup> θέση, με τη SEAJETS να ακολουθεί, με εισιτήρια ύψους περίπου [...] εκ. ευρώ. Στην 3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> θέση ακολουθούν οι MINOAN και FAST FERRIES με [...] εκ. και [...] εκ. ευρώ αντίστοιχα. Η αξία των εισιτηρίων την περίοδο 2018-2022 για κάθε ακτοπλοϊκή εταιρία παρατίθεται στον Πίνακα Α του

<sup>25</sup> Σύμφωνα με δημοσιεύματα, τον Δεκέμβριο 2022, η εταιρία απέκτησε ένα ακόμα συμβατικό πλοίο από αλλοδαπή εταιρία (βλ. ενδεικτικά <https://nautilia.gr/eidiseis/aktoploia-to-color-viking-apektise-i-seajets>, ημ. 01.12.2022 που αναφέρει ότι «Το επιβατηγό-οχηματοαγωγό COLOR VIKING, απέκτησε σύμφωνα με πληροφορίες μας η Sea Jets. Το MS Color Viking είναι .. της Νορβηγικής Color Line ... Κατασκευάστηκε το 1985 ... Η SeaJets σχεδιάζει να δρομολογήσει το πλοίο στις Δυτικές Κυκλάδες, για να καλύψει κενά που υφίστανται.»)

<sup>26</sup> Ακολούθως και σύμφωνα με δημοσιεύματα (βλ. ενδεικτικά <https://arxipelagos.gr/>, ημ. 12.04.2022 και <https://enandro.gr>, ημ. 20.11.2022), η Golden Star αγόρασε τον Απρίλιο 2022 ένα νέο πλοίο, το συμβατικό «ANDROS QUEEN», το οποίο θα δρομολογηθεί το καλοκαίρι του 2023 στις Κυκλάδες (Ανδρος – Τήνος – Μύκονος).

<sup>27</sup> Ακολούθως και σύμφωνα με δημοσιεύματα (βλ. ενδεικτικά <https://milosvoice.gr>, ημ. 13.01.2023), η Aegean Sea Lines (πρώην Aegean Speed Lines) αγόρασε ένα νέο συμβατικό πλοίο, το «ANEMOS», το οποίο επισκευάζεται στη Φινλανδία και σχεδιάζεται να δρομολογηθεί το καλοκαίρι του 2023 στις Δυτικές Κυκλάδες.

<sup>28</sup> Σύμφωνα με δημοσιεύματα (βλ. ενδεικτικά <https://ellinikiaktoploia.net>, ημ. 24.01.2023), «η Fast Ferries σε συνεργασία με τη Minoan Lines προσφέρουν στο επιβατηγό κοινό πρόγραμμα δρομολογίων που περιλαμβάνει καθημερινές αναχωρήσεις από Πειραιά για Κυκλάδες -Ηράκλειο Κρήτης και αντιστρόφως. Για τον σκοπό αυτό, τα υπερπολυτελή ταχύπλοα πλοία, HSC Thunder [σ.σ. της Fast Ferries] και HSC Santorini Palace [σ.σ. της MINOAN], εκτελούν συνδυαστικά δρομολόγια από Πειραιά και Ηράκλειο αντίστοιχα, παρέχοντας τη δυνατότητα για τακτική, γρήγορη και ασφαλή σύνδεση των νησιών των Κυκλάδων με τον Πειραιά και το Ηράκλειο αλλά και μεταξύ τους.»

<sup>29</sup> Η υπό κρίση συναλλαγή είναι στο στάδιο της αξιολόγησης από τη ΓΔΑ.

<sup>30</sup> Κατά τον χρόνο έκδοσης της ΕΑ 658/2018 (βλ. παρ. 47), η MARFIN INVESTMENT GROUP ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (MIG) κατείχε το 89% του μετοχικού κεφαλαίου ΑΤΤΙCΑ. Τον Δεκέμβριο 2022, η MIG αποφάσισε την πώληση της ΑΤΤΙCΑ στην «BLANTYRE CAPITAL LTD» (μέσω της «STRIX Holdings L.P.», θυγατρικής της Τράπεζας Πειραιώς). Ωστόσο, προ της Γενικής Συνέλευσης της MIG προγραμματισθείσας για τις 06.02.2023, εταιρίες συμφερόντων της οικογένειας Ηλιόπουλου (SEAJETS) εισήλθαν στο μετοχικό κεφάλαιο της MIG, με αποτέλεσμα την αναβολή της συζήτησης περί της πώλησης της ΑΤΤΙCΑ. Ακολούθησε αύξηση των ποσοστών συμμετοχής στη MIG τόσο της Τράπεζας Πειραιώς όσο και των συμφερόντων Ηλιόπουλου. Στη Γενική Συνέλευση στις 13.02.2023 αποφασίσθηκε η εκ νέου αναβολή της συζήτησης έως την επόμενη Γενική Συνέλευση, η οποία έχει προγραμματισθεί για τις 03.03.2023. Σύμφωνα με δημοσιεύματα στις 17.02.2023 (βλ. ενδεικτικά <https://www.newmoney.gr/roh/agores/mig-nea-afxisi-sto-pososto-tis-plevras-iliopoulou-angizi-to-12/>), το ποσοστό που ελέγχει στη MIG η «πλευρά» Ηλιόπουλου είναι της τάξεως του 12%, ενώ η Τράπεζα Πειραιώς, κάτοχος πλέον του 53,5% των μετοχών, υπέβαλε την Τετάρτη 15.02.2023 νέα δημόσια πρόταση στην τιμή του 0,217 ευρώ (με έναρξη 24.02.2023 και διάρκεια έως 07.04.2023).

<sup>31</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 14 για τις εταιρίες στις οποίες απευθύνθηκε.

Παραρτήματος II. Περαιτέρω, στον Πίνακα Α υπολογίζονται τα μερίδια αγοράς, με βάση την προαναφερθείσα αξία εισιτηρίων σύμφωνα με την ICAP<sup>32</sup>, ενώ αποτυπώνονται και τα αντίστοιχα στοιχεία έτους 2016 (ήτοι προ της εξαγοράς), ώστε να εκτιμηθεί η θέση της ΑΤΤΙCΑ και των ανταγωνιστών της πριν και μετά την εξαγορά της ΗSW.

10. Από τα μερίδια σε αξία (βάσει ICAP) του προαναφερθέντος Πίνακα Α του Παραρτήματος **επιβεβαιώνεται η ισχυρή ηγετική θέση της ΑΤΤΙCΑ στην ελληνική ακτοπλοΐα, με μερίδιο της τάξεως του [35-45]% καθόλη την ερευνώμενη περίοδο. Σημαντική χαρακτηρίζεται η ανοδική πορεία της SEAJETS, το μερίδιο της οποίας από [0-5]% το 2016 διαμορφώνεται πλέον στο [10-15]% το 2021**, με την αξία των εισιτηρίων να ξεπερνά αυτή της ΜΙΝΟΑΝ το 2021 και να αυξάνεται έτι περαιτέρω το 2022 (Ιαν-Οκτ). Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η SEAJETS το 2022 [...] τα έσοδά της από την αξία των εισιτηρίων σε σχέση με το 2021. Το μερίδιο της ΜΙΝΟΑΝ αυξάνεται από [5-10]% το 2016 σε [5-10]% το 2021, ενώ η FAST FERRIES παραμένει σχετικά σταθερή στο [0-5]% περίπου.
11. Συναφώς, τα μερίδια αγοράς των δραστηριοποιούμενων εταιριών ανά σχετική αγορά (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) με βάση τον αριθμό εισιτηρίων της ΕΛΣΤΑΤ παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα Β του Παραρτήματος. **Η ΑΤΤΙCΑ παραμένει στην 1<sup>η</sup> θέση με διαφορά, παρότι παρουσιάζει πτώση μεριδίου το 2021 σε σχέση με το 2016 τόσο στους επιβάτες (από [45-55]% σε [25-35]%) όσο και στα ΙΧ οχήματα (από [35-45]% σε [25-35]%), ενώ στα φορτηγά, η παρουσία της εκτιμάται διαχρονικά ως ιδιαίτερα ισχυρή με μερίδιο της τάξεως του [45-55]%. Αντίστοιχα, το μερίδιο της SEAJETS ενισχύεται ειδικά στους επιβάτες (από [0-5]% το 2016 σε [10-15]% το 2021) και στα ΙΧ οχήματα (από [0-5]% το 2016 σε [5-10]% το 2021), ενώ παραμένει ασήμαντο στη σχετική αγορά των φορτηγών.**
12. Ως προς τον στόλο των εταιριών<sup>33</sup>, επισημαίνεται ότι ο στόλος της ΑΤΤΙCΑ αριθμεί [...] πλοία (εκ των οποίων τα [...] συμβατικά και τα [...] ταχύπλοα) δρομολογημένα εντός του 2022 στην ελληνική ακτοπλοΐα, έναντι [...] πλοίων το 2016, ενώ ο στόλος της SEAJETS αριθμεί [...] πλοία (εκ των οποίων τα [...] συμβατικά και τα [...] ταχύπλοα) δρομολογημένα εντός του 2022 στην ελληνική ακτοπλοΐα, έναντι [...] πλοίων το 2016<sup>34</sup>, ήτοι έχει σχεδόν διπλασιαστεί.
13. Τέλος, σύμφωνα με τη μελέτη ICAP, σημαντικό πρόβλημα στην τρέχουσα συγκυρία είναι μεταξύ άλλων η σημαντική αύξηση του ενεργειακού κόστους. Συναφώς, και η μελέτη της ΧRΤC αναφέρει για τις τιμές των καυσίμων ότι «τα νέα δεδομένα για τον ακτοπλοϊκό κλάδο είναι εξόχως ανησυχητικά», εστιάζοντας<sup>35</sup> στην αύξηση της τιμής τη διετία 2021-2022 σε σχέση με το 2020, στην

<sup>32</sup> Το πραγματικό μέγεθος των σχετικών αγορών επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών δύναται να είναι ελαφρώς χαμηλότερο από το μέγεθος που περιλαμβάνεται στην ICAP, καθώς η τελευταία πραγματοποιεί τις εκτιμήσεις της επί τη βάσει του συνόλου των εσόδων των εταιριών στην ελληνική ακτοπλοΐα (όπου για παράδειγμα περιλαμβάνονται τα έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων ή οι πωλήσεις επί των πλοίων) και όχι επί τη βάσει των εσόδων μόνο από εισιτήρια στις τρεις σχετικές αγορές που αφορούν την παρούσα εισήγηση. Βλ. και απόφαση ΕΑ 734/2021, υποσημείωση 35.

<sup>33</sup> Το 2022, η ΜΙΝΟΑΝ δρομολόγησε [...] πλοία ([...] συμβατικά και [...] ταχύπλοο) έναντι [...] πλοίων το 2016, και η FAST FERRIES δρομολόγησε [...] πλοία ([...] συμβατικά και [...] ταχύπλοο) έναντι [...] πλοίων το 2016. Η ΑΝΕΚ δρομολόγησε [...] πλοία (καθώς το [...] πλοίο, το [...] ήταν σε διαδικασία επισκευής, η οποία ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2023) έναντι [...] πλοίων το 2016.

<sup>34</sup> Σύμφωνα με τη μελέτη της ΧRΤC, η SEAJETS διαθέτει και μη δρομολογημένα πλοία, με συνολικό στόλο 24 ιδιόκτητων πλοίων.

<sup>35</sup> Συγκεκριμένα, αναφέρει «Ειδικότερα, μετά από μία αύξηση της τάξεως του 32,4% της μέσης τιμής των ναυτιλιακών καυσίμων το 2021 σε σχέση με την χρήση 2020, η μέση τιμή των καυσίμων τον Φεβρουάριο του



αυξημένη συμμετοχή του κόστους καυσίμων ως προς το σύνολο των λειτουργικών δαπανών και στην επακόλουθη αύξηση των τιμών των εισιτηρίων<sup>36</sup>.

14. Για λόγους πληρότητας ωστόσο επισημαίνεται ότι τον Απρίλιο 2022, η ΑΤΤΙCΑ, σε συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις που προέβλεπαν τη δυνατότητα αύξησης τιμών μόνο μέσω ενεργοποίησης της ρήτρας καυσίμου (η οποία έλαβε υπόψιν τις τιμές της περιόδου Μαΐου 2021-Απριλίου 2022 σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο Μαΐου 2020-Απριλίου 2021), προέβη σε αύξηση τιμών εισιτηρίων της τάξεως του 23% στα Νησιά των Δεσμεύσεων (όπως περιγράφεται αναλυτικά στη σχετική Έκθεση του Εντολοδόχου) μέσω της άνω ρήτρας κόστους καυσίμων.
15. Η δέσμευση της ΑΤΤΙCΑ περί μη αύξησης τιμών των ναύλων (B4γ - με την εξαίρεση της ενεργοποίησης ρήτρας καυσίμου) και συνακόλουθα η υποχρέωση τήρησης της έληξε οριστικά τον Απρίλιο του 2023.

### III ΟΙ ΥΠΟ Β4 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΧΙΟ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ

16. Σύμφωνα με την Απόφαση 658/2018, η ΑΤΤΙCΑ ανέλαβε δεσμεύσεις για τα δρομολόγια στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους (εφεξής και Συνδέσεις ή Νησιά των Δεσμεύσεων), δεδομένου ότι η νέα οντότητα θα κατείχε **μονοπωλιακή/δεσπόζουσα θέση** στις εν λόγω σχετικές αγορές<sup>37</sup>. Οι δεσμεύσεις που αποτελούν αντικείμενο εξέτασης της παρούσας απόφασης αφορούν:
- i. Στη **μη μείωση των συχνοτήτων των δρομολογίων**, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά), στη διαδρομή από/ προς Αττική και τα νησιά Χίο – Μυτιλήνη, καθώς και για το ενδονησιωτικό δρομολόγιο, σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.
  - ii. Στη **μη αύξηση των συχνοτήτων των δρομολογίων**, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά), στη διαδρομή από/ προς Αττική και τα νησιά Χίο – Μυτιλήνη, καθώς και για το ενδονησιωτικό δρομολόγιο, σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.
  - iii. Στη μείωση των αντίστοιχων δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ κατά 50% με την είσοδο **Τρίτου-Ανταγωνιστή**<sup>38</sup> με συμβατικό πλοίο στα Νησιά των Δεσμεύσεων. Επισημαίνεται ότι μια

---

*τρέχοντος έτους αυξήθηκε περαιτέρω κατά 28% σε σχέση με τον Δεκέμβριο 2021. Η τάση για περαιτέρω αύξηση των τιμών διατηρήθηκε και στις πρώτες εβδομάδες του μηνός Μαρτίου 2022. Η τιμή του καυσίμου μειωμένης περιεκτικότητας σε θείο εξακολουθεί να κυμαίνεται πάνω από τα €1.000 ο τόνος, όταν την ίδια περίοδο το 2021 κυμαινόταν στα €400 ευρώ. Το κόστος καυσίμων σε κανονικές περιόδους αποτελούσε το 30-35% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων κατά μέσο όρο. Με τις αυξήσεις των τιμών των καυσίμων, αρχής γενομένης από το τέταρτο τρίμηνο του 2021 και όλο το 2022, να είναι υπερδιπλάσιες από την αντίστοιχη περσινή περίοδο, το κόστος καυσίμων εκτοξεύτηκε στο 60-70% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων... Οι αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων ήταν μονόδρομος για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, καθιστώντας τους νησιωτικούς προορισμούς «ακριβούς» για το μέσο Έλληνα. Σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για τα ελληνικά νησιά είναι ακριβότερα έως και 35% πλέον».*

<sup>36</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 9.

<sup>37</sup> Βλ. και κατωτέρω παρ. 20 και σχετική υποσημείωση, αναφορικά με τις ανταγωνιστικές συνθήκες στο Β. Αιγαίο σύμφωνα με την Απόφαση ΕΑ 658/2018, καθώς και παρ. 24 σχετικά με τους ανταγωνιστές προ εξαγοράς.

<sup>38</sup> Ως Τρίτος – Ανταγωνιστής ορίζεται οποιαδήποτε επιχείρηση έχει προβεί σε Δήλωση Δρομολόγησης για Σύνδεση και συγκεντρώνει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά (α) το προς δρομολόγηση πλοίο έχει κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά (ιδίως, ηλικία, ταχύτητα) για την επαρκή εξυπηρέτηση της Σύνδεσης και θα

ακτοπλοϊκή εταιρία θα πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις προκειμένου να χαρακτηριστεί ως Τρίτος – Ανταγωνιστής (όπως, μεταξύ άλλων, να έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους για να εξυπηρετήσει τη σύνδεση και το πλοίο να έχει τα κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά)<sup>39</sup>.

17. Η δέσμευση που αφορά στη μη μείωση των συχνοτήτων των δρομολογίων στα Νησιά των Δεσμεύσεων αποσκοπεί στη διασφάλιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ομαλής εξυπηρέτησης των καταναλωτών, ειδικά λαμβάνοντας υπόψιν το μειωμένο εμπορικό ενδιαφέρον (σε σχέση με τις Κυκλάδες) σε συνδυασμό με την απόστασή τους από την Αττική, η οποία καταρχήν συνάδει με την προσέγγιση μέσω συμβατικού (και όχι ταχύπλοου) πλοίου.
18. Οι δεσμεύσεις α) της μη αύξησης των συχνοτήτων των δρομολογίων στα Νησιά των Δεσμεύσεων και β) της ενεργοποίησης του Τρίτου – Ανταγωνιστή, αποσκοπούν συνδυαστικά αφενός στη μείωση των προσεγγίσεων της ΑΤΤΙCΑ στα συγκεκριμένα νησιά των δεσμεύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει χώρα δραστηριοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή και αφετέρου στην κατά πάσα περίπτωση απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό της δραστηριοποίησης ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων.
19. Καθ' όλη τη διάρκεια των δεσμεύσεων και όπως προκύπτει από τις Εκθέσεις του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, η ΑΤΤΙCΑ τήρησε τις δεσμεύσεις<sup>40</sup> περί μη αύξησης και μη μείωσης των δρομολογίων προς τα Νησιά των Δεσμεύσεων. Περαιτέρω, ως προς την ενεργοποίηση Τρίτου – Ανταγωνιστή, δεν κατατέθηκε κανένα αίτημα για τα Νησιά των Δεσμεύσεων<sup>41</sup>.

---

δρομολογηθεί στη Σύνδεση για αντίστοιχο χρονικό διάστημα ανά λιμένα με το πλοίο της ΑΤΤΙCΑ που πρόκειται να αποδρομολογηθεί/ τροποποιήσει τη δρομολόγησή του/ μεταθέσει τις ώρες αφίξοαναχωρήσεων του, (β) είναι ανεξάρτητη από την ΑΤΤΙCΑ και δεν συνδέεται μαζί της καθ' οιονδήποτε τρόπο και (γ) έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους και αποδεδειγμένη εμπειρία να δραστηριοποιηθεί στη Σύνδεση.

<sup>39</sup> Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος συντάσσει σχετική έκθεση η οποία περιλαμβάνει τόσο στοιχεία από τον Τρίτο - Ανταγωνιστή (π.χ. οικονομικά στοιχεία της εταιρίας και τεχνικά στοιχεία του προς δρομολόγηση πλοίου) όσο και στοιχεία από την Ενιαία Οντότητα (π.χ. τα ήδη εκδοθέντα εισιτήρια για το προς αντικατάσταση δρομολόγιο). Η ΕΑ λαμβάνει υπόψη τη σχετική έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου και αποφασίζει σχετικά με (α) το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Τρίτου-Ανταγωνιστή, (β) το βαθμό αντιστοιχίας της Δήλωσης Δρομολόγησης του Τρίτου-Ανταγωνιστή με τη Σύνδεση, για την οποία επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων και (γ) κατά πόσο η Ενεργοποίηση της Δέσμευσης σχεδιάζεται με τρόπο συνεπή προς τις Δεσμεύσεις, προκειμένου να διαπιστώνεται εάν εκπληρώνει τους σκοπούς των Δεσμεύσεων.

<sup>40</sup> Για λόγους πληρότητας αναφέρεται ότι η ΕΑ έχει με απόφασή της, κατά τη διάρκεια ισχύος των δεσμεύσεων, μεταβάλει προσωρινά τον αριθμό των εκτελούμενων δρομολογίων που καλύπτονται από τις δεσμεύσεις, μετά από δικαιολογημένο αίτημα της εταιρίας τόσο περί προσωρινής μείωσης όσο και περί προσωρινής αύξησης. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι α) ως προς τη μη μείωση δρομολογίων (παράδειγμα σχετικό με την υπό Β4 δέσμευση): κατά τη διάρκεια των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας και δεδομένης της απαγόρευσης μετακινήσεων που είχε επιβληθεί, η ΑΤΤΙCΑ αιτήθηκε στην ΕΑ την προσωρινή μείωση των εκτελούμενων δρομολογίων από/προς Αττική και Χίο – Μυτιλήνη αρχικώς έως 50% και εν συνεχεία έως 30%, αιτήματα που έγιναν δεκτά από την ΕΑ για το αιτούμενο ποσοστό και για περιορισμένο χρονικό διάστημα (βλ. ενδεικτικά πρακτικό συνεδρίασης 40/29.05.2020) και β) ως προς τη μη αύξηση δρομολογίων (παράδειγμα σχετικό με την υπό Β2 δέσμευση): η ΕΑ, σε συνέχεια αιτήματος του Δήμου Ιητών παρείχε στην εταιρία την δυνατότητα αύξησης των δρομολογίων από/προς Αττική και Ιο τον Οκτώβριο 2019, με το σκεπτικό ότι δεν αντίκειται στο πνεύμα των δεσμεύσεων τυχόν αύξηση των δρομολογίων εφόσον δεν υπάρχει (και επιβεβαιωθεί από το Υπουργείο ότι δεν υπάρχει) έτερος ανταγωνιστής ο οποίος να μπορεί να καλύψει τη ζήτηση (βλ. ενδεικτικά πρακτικό συνεδρίασης 73/01.10.2019).

<sup>41</sup> Βλ. και ανωτέρω υποσημείωση 19.

#### IV ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

##### IV.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

20. Όπως αναφέρεται στην απόφαση ΕΑ 658/2018, στην περιοχή του Βορείου Αιγαίου, η ακτοποϊκή ζήτηση προέρχεται κυρίως από κατοίκους/ μετακινούμενους εργαζόμενους (commuters) και φορτηγά (cargo). Λόγω της μεγάλης απόστασης από την Αττική τα δρομολόγια είναι υψηλού κόστους, κατάλληλα για συμβατικά πλοία εξαιτίας της μεγάλης διάρκειας ταξιδιού και της ανάγκης μεταφοράς φορτηγών<sup>42</sup>, χαρακτηριστικά τα οποία αξιολογήθηκαν κατά την ανάληψη των υπό εξέταση δεσμεύσεων<sup>43</sup>.
21. Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά από/προς Αττική και Χίο - Μυτιλήνη παρουσιάζεται ανά σχετική αγορά στον Πίνακα Γ του Παραρτήματος. Ενδεικτικά, το έτος 2022, η ζήτηση από/προς Αττική και Χίο - Μυτιλήνη διαμορφώθηκε σε περίπου [...] χιλ. εισιτήρια για τους επιβάτες<sup>44</sup> και [...] χιλ. για τα ΙΧ οχήματα, ενώ ως ιδιαίτερα σημαντικό εκτιμάται το μεταφορικά έργο με [...] χιλ. περίπου φορτηγών<sup>45</sup>. Διαχρονικά<sup>46</sup> και όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Πίνακα Γ, τα Νησιά των Δεσμεύσεων επηρεάστηκαν αρνητικά από την πανδημία COVID-19 (όπως και συνολικά η ελληνική ακτοποϊα) ειδικά ως προς τους επιβάτες και τα ΙΧ οχήματα τα έτη 2020 και 2021 (ενδεικτικά η μείωση σε επιβάτες και ΙΧ οχήματα το 2020 σε σχέση με το 2019 είναι – [45-55]% και –[35-45]% αντίστοιχα). Το 2022 τα εισιτήρια των επιβατών για τα Νησιά των Δεσμεύσεων παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το 2019 (μείωση της τάξεως του –[15-25]%), ενώ αντίθετα, τα ΙΧ οχήματα είναι σταθερά/ ελαφρώς μειωμένα (-[0-5]%), καθώς «η ταξιδιωτική συμπεριφορά επιβατών άλλαξε ως συνέπεια της πανδημίας, με αποτέλεσμα να περιοριστούν οι ομαδικές μετακινήσεις και τα ταξίδια σε γκρουπ (που γίνονταν με ή χωρίς λεωφορεία και οι επιβάτες δεν έπαιρναν τα ΙΧ οχήματά τους) και περισσότεροι επιβάτες να επιλέγουν πλέον να ταξιδεύουν με το ΙΧ όχημά τους για λόγους ασφάλειας της υγείας τους»<sup>47</sup>. Ως προς τα φορτηγά και δεδομένου ότι

<sup>42</sup> Βλ. παρ. 208 και 399 της απόφασης ΕΑ 658/2018. Σύμφωνα με στοιχεία της Υδατογραφικής Υπηρεσίας η απόσταση Πειραιάς – Χίος είναι 150 ν.μ. και επιπλέον η απόσταση Χίος – Μυτιλήνη είναι 56 ν.μ..

<sup>43</sup> Βλ. παρ. 582 της απόφασης ΕΑ 658/2018, όπου αναφέρεται ότι «όσον αφορά στα δρομολόγια στην περιοχή του Βορείου Αιγαίου, κατά την κρίση της πλειοψηφίας των μελών της Επιτροπής, τα διορθωτικά μέτρα της μη αύξησης των ναύλων, της μη μεταβολής των δρομολογίων και της μείωσης κατά 50% της συχνότητας των δρομολογίων σε περίπτωση δραστηριοποίησης τρίτου ανταγωνιστή είναι επαρκή, αναλογικά και κατάλληλα για να διασφαλίσουν συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις προαναφερόμενες επιμέρους σχετικές αγορές, ενώνει και των χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν τα εν λόγω δρομολόγια (ζημιογόνα δρομολόγια μεγάλης διάρκειας, κατάλληλα για συμβατικά πλοία).»

<sup>44</sup> Περίπου [...] χιλ. εισιτήρια για καθένα από τα τέσσερα δρομολόγια (Αττική – Χίος, Χίος – Αττική, Αττική – Μυτιλήνη, Μυτιλήνη – Αττική). Κατά την Ακροαματική Διαδικασία ενώπιον της ΕΑ στις 24.05.2023, σελ 20, η ΑΤΤΙCΑ ανέφερε [...] επιβάτες συνολικά.

<sup>45</sup> Βλ. και Παράρτημα 16 της Απόφασης ΕΑ 658/2018, σύμφωνα με το οποίο στη φθίνουσα κατάταξη 55 εξετασθέντων δρομολογίων με βάση τον αριθμό εισιτηρίων φορτηγών, τα δρομολόγια Αττική – Μυτιλήνη και Αττική – Χίος βρίσκονται στην 1<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα, ενδεικτικό της σημαντικότητας του μεταφορικού έργου.

<sup>46</sup> Το 2016 αποτελεί ιδιαίτερη χρονιά για τη μετακίνηση επιβατών στις εν λόγω συνδέσεις λόγω της προσφυγικής-μεταναστευτικής κρίσης τα έτη 2015-2016 και της συνεπακόλουθης αυξημένης ανάγκης μεταφοράς επιβατών. Με αυτό το δεδομένο, το έτος 2016 δεν είναι απολύτως αντιπροσωπευτικό της επιβατικής κίνησης, υπό την έννοια ότι αυτή ήταν ιδιαίτερος αυξημένη όσον αφορά στους επιβάτες χωρίς ΙΧ οχήματα.

<sup>47</sup> Υπ' αριθ. πρωτ. 1291/ 9.2.2023 διευκρινιστική επιστολή της Ενιαίας Οντότητας. Επιπλέον, για τη διαχρονική εξέλιξη των εισιτηρίων των ΙΧ η εταιρία αναφέρει ότι «παρατηρείται αύξηση τα έτη 2018, 2019 και (post-covid) 2022 (σε σχέση με το 2016), θεωρούμε ότι σε αυτό συνέβαλε η επέκταση των προνομιών

αυτά εξυπηρετούν κυρίως την τροφοδοσία των νησιών, παρατηρείται ότι ο αριθμός τους παρέμεινε σταθερός/ ελαφρώς αυξημένος κατά την εξεταζόμενη περίοδο<sup>48</sup>. Ως εκ τούτου η ζήτηση που προέρχεται από τα φορτηγά εκτιμάται ως ανελαστική. Περαιτέρω, η αύξηση του κόστους καυσίμων, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, είναι, σύμφωνα με την ΧRTC, ιδιαίτερα ανησυχητική<sup>49</sup> επηρεάζει και τα εν λόγω δρομολόγια. Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τα προσκομισθέντα στοιχεία της ΑΤΤΙCΑ, το ετήσιο κόστος καυσίμων ήταν το 2019 για τα συγκεκριμένα δρομολόγια της τάξεως των [...] εκ. ευρώ, ενώ για το 2022, σχεδόν διπλασιάστηκε πλησιάζοντας τα [...] εκ. ευρώ.

22. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω και δεδομένου ότι η ΑΤΤΙCΑ έχει - λόγω των Δεσμεύσεων- υποχρέωση μη μείωσης των δρομολογίων α) οι πληρότητες των δρομολογίων για το έτος 2022 είναι, κατά δήλωση της ΑΤΤΙCΑ, χαμηλές και συγκεκριμένα ανέρχονται σε ποσοστό 33-39% στους επιβάτες και 18-28% στα ΙΧ οχήματα, ενώ στα φορτηγά οι πληρότητες ανέρχονται σε ποσοστό 27 – 47%, ήτοι εμφανίζονται ελαφρώς υψηλότερες και β) τα δρομολόγια από/προς Αττική και Χίο-Μυτιλήνη βαίνουν με βάση τα οικονομικά στοιχεία αυξανόμενα ζημιογόνα. Συγκεκριμένα, ενώ το 2019, η εν λόγω γραμμή είχε καθαρό κέρδος<sup>50</sup> [...] ευρώ περίπου, την περίοδο 2020-2022 εμφανίζει ζημιές ύψους [...] εκ. ευρώ, [...] εκ. ευρώ και [...] εκ. ευρώ<sup>51</sup> αντίστοιχα.
23. Ειδικά ως προς το είδος/αριθμό των δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ, επισημαίνεται ότι η σύνδεση της Αττικής με τα νησιά Χίο- Μυτιλήνη εξυπηρετείται καταρχήν με ελεύθερη δρομολόγηση<sup>52</sup> και συγκεκριμένα με δέκα (10) δρομολόγια την περίοδο Ιουνίου – Αυγούστου και έξι (6) δρομολόγια τους λοιπούς μήνες. Περαιτέρω, η εταιρία εκτελεί καθόλη τη διάρκεια του έτους και δύο (2) δρομολόγια μέσω Σύμβασης Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας (εφεξής και Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης ή ΣΔΑ), η οποία αφορά καταρχήν τη σύνδεση των νησιών του Β. Αιγαίου μεταξύ τους (Σάμο/Ικαρία/Χίο/Μυτιλήνη/Λήμνο), καθώς και με λιμένες της Β. Ελλάδας (Καβάλα/Θεσ/νίκη). Κατ' επιλογή της εταιρίας, τα δρομολόγια ΣΔΑ εκτελούνται από τον Πειραιά, για λόγους πετρέλευσης του πλοίου<sup>53</sup>. Λόγω της φύσης/μεγάλης διάρκειας των εν λόγω γραμμών της ΣΔΑ<sup>54</sup>,

---

*εκπτώσεων και προσφορών στο ναύλο ΙΧ σε μεγαλύτερο εύρος επιβατών λόγω της ενοποίησης του προγράμματος πιστότητας (Loyalty scheme Seasmiles) μετά την υλοποίηση της συγκέντρωσης ΑΤΤΙCΑ- ΗSW».*

<sup>48</sup> Στην εν λόγω σχετική αγορά περιλαμβάνονται τα φορτηγά γενικού φορτίου και τα λεωφορεία. Κατά δήλωση της εταιρίας (βλ. υπ' αριθ. πρωτ 1291/09.02.2023 σχετική αλληλογραφία), μετά την πανδημία, η συμμετοχή των λεωφορείων στο σύνολο των εισιτηρίων της σχετικής αγοράς έχει μειωθεί λόγω περιορισμού των ομαδικών ταξιδιών με αυτά.

<sup>49</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 13.

<sup>50</sup> Τα ποσά αναφέρονται σε καθαρό έσοδο (net income) μετά τους φόρους. Ενδεικτικά και ως προς τα ποσοστά μεικτού κέρδους (gross margin %), αυτά διαμορφώθηκαν σε ποσοστό [...] το 2019, αλλά σε [...] % το 2022. Η συμμετοχή του κόστους καυσίμου στο συνολικό κόστος ανήλθε σε ποσοστό [...] το 2019, αλλά σε [...] το 2022.

<sup>51</sup> Τα στοιχεία για το 2022 αφορούν έως και τον Οκτώβριο. Η εταιρία εκτιμά ότι σε σύνολο έτους η ζημία θα αυξηθεί περαιτέρω.

<sup>52</sup> Βάσει της κείμενης νομοθεσίας, οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δύναται να εκτελούν δρομολόγια είτε με ελεύθερη δρομολόγηση, είτε μέσω Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης, ενώ δεν απαγορεύεται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες και οι ανταγωνίστριές τους να δραστηριοποιούνται και με ελεύθερη δρομολόγηση σε νησιά που εξυπηρετούν με Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης (ΣΔΑ). Βλ. αναλυτικά και απόφαση ΕΑ 658/2018. Περαιτέρω, ένα δρομολόγιο δύναται να περιλαμβάνει ταυτόχρονα ζεύγη λιμένων που καλύπτονται από ΣΔΑ και άλλα που δεν καλύπτονται.

<sup>53</sup> Η Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης αφορά μόνο στη σύνδεση των νησιών με τα λιμάνια στη Β. Ελλάδα και όχι στη σύνδεση με Αττική, οπότε η εταιρία δύναται να επιλέξει αν π.χ. η πετρέλευση του πλοίου θα γίνει στην Αττική ή στη Β. Ελλάδα. Σύμφωνα με το Υπουργείο, στον αρχικό μειοδοτικό διαγωνισμό για την

τα εισιτήριά τους αποτελούν λιγότερο από [...] των συνολικών εισιτηρίων στα Νησιά των Δεσμεύσεων<sup>55</sup>, παρότι αριθμητικά τα δρομολόγια αντιστοιχούν στο 17-25% των δρομολογίων (ήτοι 2 στα 8 – 12 συνολικά δρομολόγια της εταιρίας στα Νησιά των Δεσμεύσεων)<sup>56</sup>.

24. Ως προς τους ανταγωνιστές της ΑΤΤΙCΑ στα Νησιά των Δεσμεύσεων, λεκτέα είναι τα ακόλουθα: κατά την περίοδο προ της εξαγοράς, στα Νησιά των Δεσμεύσεων δραστηριοποιούνταν μόνο η Ενιαία Οντότητα (ήτοι η εξαγοράζουσα ΑΤΤΙCΑ και η εξαγοραζόμενη ΗSW) στις σχετικές αγορές των επιβατών και ΙΧ οχημάτων, ενώ στη σχετική αγορά φορτηγών δραστηριοποιούνταν και η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε. (εφεξής και ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ), με εμπορικά πλοία γνωστά ως Roll on - Roll off/RO-RO . Την περίοδο 2018-2022, στα Νησιά των Δεσμεύσεων εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται οι προαναφερθείσες εταιρίες, ενώ ειδικά ως προς τη Χίο, η σύνδεση της με την Αττική εκτελείται και από τη SEAJETS με Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης για περιορισμένα δρομολόγια<sup>57</sup>. Επισημαίνεται ότι δύο εταιρίες, η [...] και η [...] είχαν στο παρελθόν εξετάσει την πιθανότητα για ελεύθερες δρομολογήσεις στο Β. Αιγαίο, οι οποίες ωστόσο δεν πραγματοποιήθηκαν. Συγκεκριμένα, η [...] είχε υποβάλλει στο Υπουργείο δήλωση δρομολόγησης ήδη από το 2017<sup>58</sup> (αλλά και το 2018), ενώ η [...] - κατά δήλωσή της στην ΕΑ στα τέλη του 2017 - [...] <sup>59</sup>.
25. Στην επόμενη Ενότητα, ακολουθεί αποτύπωση, ανά σχετική αγορά, των μεριδίων αγοράς την περίοδο 2016-2022 στα Νησιά των Δεσμεύσεων. Αναλυτικότερα:

#### **IV.1.2 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

26. Η ΑΤΤΙCΑ ήταν και παραμένει κατ' ουσίαν η μοναδική ακτοπλοϊκή εταιρία που συνδέει την Αττική με τα νησιά Χίο – Μυτιλήνη, όπως προκύπτει και από τον κατωτέρω Πίνακα, με το

---

κάλυψη των ανωτέρω δρομολογίων Δημόσιας Ανάθεσης για την περίοδο Νοεμβρίου 2022 - Οκτωβρίου 2023 δεν υπήρξε ενδιαφέρον από καμία εταιρία, με αποτέλεσμα να επαναπροκηρυχθεί ο διαγωνισμός (Δεκέμβριος 2022).

<sup>54</sup> Βλ. ενδεικτικά ιστοσελίδα <https://www.ferryscanner.com>, σύμφωνα με την οποία για αναχώρηση Τρίτη 14.02.2023 από Πειραιά για Χίο δίνονται 2 επιλογές α) με το Blue Star Myconos (δρομολόγιο ΣΔΑ), διάρκειας 15 ωρών (αναχώρηση στις 4 μ.μ., στάσεις σε Σύρο, Μύκονο, Σάμο (Καρλόβασι) και Σάμο (Βαθύ) και άφιξη στη Χίο στις 7 π.μ. ) και β) με το Diagoas (δρομολόγιο ελεύθερης δρομολόγησης), διάρκειας 9 ωρών (αναχώρηση στις 8 μ.μ., χωρίς ενδιάμεσες στάσεις και άφιξη στη Χίο στις 5 π.μ. ).

<sup>55</sup> Τα ακριβή ποσοστά είναι [...] για τους επιβάτες, [...] για τα ΙΧ οχήματα και [...] για τα φορτηγά.

<sup>56</sup> Επισημαίνεται ότι στην Απόφαση 658/2018 κατά τον υπολογισμό του μεγέθους της αγοράς, των μεριδίων αγοράς και του αριθμού των δρομολογίων των Δεσμεύσεων ελήφθησαν υπόψιν το σύνολο των εβδομαδιαίων δρομολογίων ανά ζεύγος λιμένων, ανεξάρτητα της φύσης αυτών (ελεύθερης δρομολόγησης ή ΣΔΑ), λαμβάνοντας υπόψιν μεταξύ άλλων ότι βάσει της κείμενης νομοθεσίας (βλ. και ανωτέρω υποσημείωση 52), οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δύναται να εκτελούν δρομολόγια είτε με ελεύθερη δρομολόγηση, είτε μέσω ΣΔΑ, ενώ δεν απαγορεύεται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να δραστηριοποιούνται και με ελεύθερη δρομολόγηση σε νησιά που εξυπηρετούνται με ΣΔΑ, ενώ ακόμα και στο ίδιο δρομολόγιο δύναται να προσεγγίζονται νησιά που καλύπτονται από ΣΔΑ και άλλα που δεν καλύπτονται.

<sup>57</sup> Το δρομολόγιο συνδέει το Λαύριο Αττικής με τα Μεστά Χίου. Σύμφωνα με τη SEAJETS, η διάρκεια των συμβάσεων ήταν Μάρτιος 2020- Οκτώβριος 2020, Μάρτιος 2021- Οκτώβριος 2021 και Ιούνιος 2022- Οκτώβριος 2022. Το πλοίο εκτέλεσης των εν λόγω δρομολογίων ήταν το συμβατικό πλοίο Aquablue της SEAJETS (με πλοία αντικατάστασης τα ταχύπλοα SuperRunnerJet και ChampionJet1).

<sup>58</sup> Η [...] είχε υποβάλει αίτημα δρομολόγησης για σύνδεση με ταχύπλοο Αττικής - Μυτιλήνης το 2017 και Αττικής - Χίου - Μυτιλήνης το 2018, τα οποία δεν πραγματοποιήσε. Γενικότερα στο σύνολο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, η [...] για τα έτη 2017 – 2019 είχε υποβάλει δηλώσεις δρομολόγησης για 11, 15, 21 πλοία και τελικά δρομολόγησε [...], [...] και [...] πλοία αντίστοιχα, ήτοι [...] λιγότερα από τα δηλωθέντα. (βλ. απόφαση ΕΑ 658/2018 παρ. 291 και επ., καθώς και υπ' αριθ. πρωτ. 77/05.01.2023 επιστολή της εταιρίας).

<sup>59</sup> Κατά την έρευνα της ΓΔΑ πριν την έκδοση της Απόφασης ΕΑ 658/2018 [...].

δρομολόγιο να πραγματοποιείται με συμβατικό πλοίο (επιβατηγό – οχηματαγωγό). Από το 2020, στη γραμμή από/προς Αττική και Χίο δραστηριοποιείται η SEAJETS, στα πλαίσια Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης (ΣΔΑ), εκτελώντας μικρό αριθμό δρομολογίων και αποσπώντας μερίδιο μόλις [0-5]%.

**Πίνακας 1: Μερίδια αγοράς επιβατών στη ΧΙΟ - ΜΥΤΙΑΗΝΗ**

Επιβάτες Μερίδια Αγοράς			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Ιαν- Οκτ)
<b>ΑΤΤΙΚΑ</b>									
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>SEAJETS</b>									
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>					[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>					[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>							
<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>							
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>							
<b>ΜΥΤΙΑΗ ΝΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>							

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

#### IV.1.3 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

27. Συναφώς με τη σχετική αγορά των επιβατών, η ΑΤΤΙΚΑ ήταν και παραμένει κατ' ουσίαν η μοναδική ακτοπλοϊκή εταιρία που συνδέει την Αττική με Χίο και Μυτιλήνη και στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων όπως προκύπτει και από τον κατωτέρω Πίνακα. Όπως προαναφέρθηκε, από το 2020, στη γραμμή από/προς Αττική και Χίο δραστηριοποιείται η SEAJETS, στο πλαίσιο ΣΔΑ, εκτελώντας μικρό αριθμό δρομολογίων και αποσπώντας μερίδιο που δεν ξεπερνά το [0-5]%.

**Πίνακας 2: Μερίδια αγοράς ΙΧ οχημάτων στη ΧΙΟ – ΜΥΤΙΑΗΝΗ**

ΙΧ οχήματα Μερίδια Αγοράς			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Ιαν- Οκτ)
<b>ΑΤΤΙΚΑ</b>									
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%
<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%	[95- 100]%

			100]%	100]%	100]%	100]%	100]%	100]%	100]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%
<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%	[95-100]%
<b>SEAJETS</b>									
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>					[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>					[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>							
<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	-	<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>							
<b>ΧΙΟΣ</b>	-	<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>							
<b>ΜΥΤΙΑΗΝΗ</b>	-	<b>ΧΙΟΣ</b>							

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

#### IV.1.4 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

28. Όπως προαναφέρθηκε, η ΑΤΤΙΚΑ δραστηριοποιείται στα Νησιά των δεσμεύσεων με συμβατικό πλοίο (επιβατηγό – οχηματαγωγό), το οποίο μεταφέρει και φορτηγά. Ειδικά ως προς τη σχετική αγορά των φορτηγών, στα υπό εξέταση Νησιά δραστηριοποιείται και η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, η οποία διαθέτει [...] Φ/Γ-Ο/Γ (εμπορικά πλοία RO-RO), τα οποία μεταφέρουν μόνο φορτηγά<sup>60</sup> και τους οδηγούς τους (μέχρι 12). Τα μερίδια αγοράς<sup>61</sup> στη σχετική αγορά φορτηγών<sup>62</sup> παρουσιάζονται στον κατωτέρω Πίνακα. Από τα στοιχεία του Πίνακα προκύπτει ότι η ΑΤΤΙΚΑ διατηρεί ιδιαίτερα υψηλά μερίδια στην αγορά (με εύρος από [75-85]% έως [95-100]%), ενώ η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ περιορίζεται σε μικρά μερίδια, τα οποία βαίνουν μειούμενα κατά τη διάρκεια της ερευνώμενης περιόδου, με το 2022 να ανέρχονται σε ποσοστό [0-5]% περίπου<sup>63</sup>.

<sup>60</sup> Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, τα πλοία τύπου RO-RO δύναται να μεταφέρουν φορτηγά γενικού ή/και επικίνδυνου φορτίου (π.χ. βυτιοφόρα). Αντίθετα, απαγορεύεται η μεταφορά επικίνδυνου φορτίου με συμβατικά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ε/Γ-Ο/Γ. Συνεπώς, οι εταιρίες με πλοία τύπου RO-RO (όπως η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ) αποτελούν κατ' αρχήν ανταγωνιστές των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων για τη μεταφορά γενικού φορτίου και μόνο. Συναφώς, τα RO-RO μεταφέρουν μόνο ασυνόδευτα ΙΧ, οπότε δεν δύναται να ασκούν ανταγωνιστικές πιέσεις στη μεταφορά ΙΧ μέσω συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ, όπου η συνήθης πρακτική είναι ο επιβάτης να ταξιδεύει με το ΙΧ όχημά του. Για λόγους πληρότητας αναφέρεται ότι η σύνδεση της Αττικής με Χίο-Μυτιλήνη πραγματοποιείται και από έτερη εταιρία με πλοία τύπου RO-RO, την Creta Cargo, η οποία ωστόσο μεταφέρει κατ'εξοχήν επικίνδυνα και όχι γενικά φορτία, οπότε δεν είναι εν τοις πράγμασι και δεν δύναται να θεωρηθεί ανταγωνιστής της ΑΤΤΙΚΑ. Βλ. αναλυτικά και απόφαση ΕΑ 658/2018.

<sup>61</sup> Όπως προαναφέρθηκε (βλ. ανωτέρω ανάλυση περί των σχετικών αγορών επιβατών και ΙΧ οχημάτων), από το 2020, στη γραμμή δραστηριοποιείται η SEAJETS, στο πλαίσιο Σύμβασης Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας, εκτελώντας μικρό αριθμό δρομολογίων. Ωστόσο, τα εισιτήρια φορτηγών της δεν ξεπερνούν [...] ετησίως.

<sup>62</sup> Δεδομένου ότι η υπό εξέταση σχετική αγορά φορτηγών δεν αφορά σε μεταφορά επικίνδυνου φορτίου, κατά τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς έχει συμπεριληφθεί μόνο ο αριθμός εισιτηρίων φορτηγών γενικού φορτίου της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (ενώ έχει εξαιρεθεί αντίστοιχα ο αριθμός εισιτηρίων φορτηγών επικίνδυνου φορτίου, καθώς συνιστά διακριτή αγορά - βλ. υποσημείωση 60).

<sup>63</sup> Ο απόλυτος αριθμός των φορτηγών στα δρομολόγια μεταξύ των νήσων Χίο και Μυτιλήνη είναι περιορισμένος (περίπου [...] φορτηγά ανά διαδρομή σε ετήσια βάση).

**Πίνακας 3: Μερίδια αγοράς φορτηγών στη ΧΙΟ – ΜΥΤΙΑΗΝΗ**

Φορτηγά Μερίδια Αγοράς		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Ιαν- Οκτ)
<b>ΑΤΤΙΚΑ</b>								
ΑΤΤΙΚΗ	- ΧΙΟΣ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%
ΧΙΟΣ	- ΑΤΤΙΚΗ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%
ΑΤΤΙΚΗ	- ΜΥΤΙΑΗΝΗ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%
ΜΥΤΙΑΗΝΗ	- ΑΤΤΙΚΗ	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%
ΧΙΟΣ	- ΜΥΤΙΑΗΝΗ	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	[95-100]%	[95-100]%
ΜΥΤΙΑΗΝΗ	- ΧΙΟΣ	[75-85]%	[75-85]%	[85-95]%	[95-100]%	[85-95]%	[95-100]%	[95-100]%
<b>ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ</b>								
ΑΤΤΙΚΗ	- ΧΙΟΣ	[10-15]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
ΧΙΟΣ	- ΑΤΤΙΚΗ	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
ΑΤΤΙΚΗ	- ΜΥΤΙΑΗΝΗ	[10-15]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%
ΜΥΤΙΑΗΝΗ	- ΑΤΤΙΚΗ	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
ΧΙΟΣ	- ΜΥΤΙΑΗΝΗ	[10-15]%	[15-25]%	[10-15]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
ΜΥΤΙΑΗΝΗ	- ΧΙΟΣ	[15-25]%	[10-15]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών

### Συμπέρασμα ως προς τη Χίο - Μυτιλήνη

29. Η ακτοπολική ζήτηση για Χίο – Μυτιλήνη προέρχεται κυρίως από κατοίκους, μετακινούμενους εργαζόμενους (commuters) και φορτηγά (cargo). Ο αριθμός των εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων μειώθηκε σημαντικά το 2020 και το 2021 (σε σχέση με το 2019) λόγω της πανδημίας, η οποία επηρέασε την ελληνική ακτοπολία, ενώ και το 2022, η μετακίνηση των επιβατών παραμένει σε χαμηλά (σε σχέση με το 2019) επίπεδα. Ως προς τα φορτηγά, παρατηρείται διαχρονικά σταθερότητα στα εισιτήρια, καθώς καλύπτονται κυρίως πάγιες ανάγκες τροφοδοσίας των νησιών ακόμη και εντός της περιόδου της πανδημίας και ως εκ τούτου η ζήτηση από τα φορτηγά εκτιμάται ως ανελαστική. Η ΑΤΤΙΚΑ εκτελεί κάθε εβδομάδα με συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο 6-10 ελεύθερα δρομολόγια, καθώς και 2 δρομολόγια στο πλαίσιο ΣΔΑ (τα οποία ωστόσο συνεισφέρουν ελάχιστα στην κίνηση από/προς Αττική και τα Νησιά των Δεσμεύσεων). Δεδομένης της υποχρέωσης μη μείωσης των δρομολογίων, οι πληρότητες των πλοίων κυμαίνονται, κατά δήλωση της ΑΤΤΙΚΑ σε χαμηλά επίπεδα, ενώ παράλληλα, λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους καυσίμου, προκύπτουν αυξανόμενες ζημιές στα οικονομικά αποτελέσματα των συγκεκριμένων δρομολογίων<sup>64</sup>. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο (πριν και μετά την εξαγορά) δεν παρατηρείται ουσιαστική διαφορά στα μερίδια αγοράς, καθώς α) η ΑΤΤΙΚΑ παραμένει κατ' ουσίαν η μόνη

<sup>64</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1157/03.02.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της Εταιρίας.



εταιρία που εξυπηρετεί τα Νησιά των Δεσμεύσεων, με την ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (δραστηριοποιούμενη με πλοίο RO-RO) να έχει πολύ περιορισμένο μερίδιο στη σχετική αγορά φορτηγών και β) η είσοδος νέων ανταγωνιστών - παρά τις δηλώσεις δύο εταιριών περί ενδιαφέροντος εισόδου – εν τέλει δεν πραγματοποιήθηκε.

## **V ΑΠΟΨΕΙΣ ΑΤΤΙΚΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ**

### **V.1 ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ**

30. Στο πλαίσιο της έρευνάς της, η ΓΔΑ απέστειλε ερώτημα προς την ΑΤΤΙΚΑ και λοιπές ακτοπλοϊκές εταιρίες, αναφορικά με τους λόγους μη εισόδου νέων ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων την περίοδο 2018-2022, καθώς και για την εκτίμησή τους για τυχόν είσοδο αυτών μέσα στην επόμενη τριετία (2023-2025). Οι απαντήσεις των εταιριών συνοψίζονται στις επόμενες υποενότητες.

#### **V.1.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΑ**

31. Κατά δήλωση της ΑΤΤΙΚΑ, *«όπως ίσχυε και κατά το χρόνο της Γνωστοποίησης και έκδοσης της Απόφασης 658/2018, έτσι και τώρα, ο βασικός λόγος που δεν έχουν εισέλθει ανταγωνιστές στα Νησιά των Δεσμεύσεων με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία με ελεύθερη δρομολόγηση δεν συνδέεται με την παρουσία της Εταιρίας σε αυτά, αλλά οφείλεται στο γεγονός ότι πρόκειται για υψηλού κόστους, αλλά χαμηλής ζήτησης, συνδέσεις, με αποτέλεσμα διαχρονικά να μην υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον τρίτων δραστηριοποίησης σε αυτές»*. Συναφώς, η εταιρία αναφέρει ότι το είδος του πλοίου (ήτοι συμβατικό το οποίο ενδείκνυται για τις συνδέσεις στο Β. Αιγαίο εξαιτίας της μεγάλης διάρκειας του ταξιδιού και της ανάγκης μεταφοράς φορτηγών, καθώς η ζήτηση στις συγκεκριμένες συνδέσεις προέρχεται κατά κύριο λόγο από τους κατοίκους και τις μεταφορικές εταιρίες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων, και το οποίο πλοίο, εξ ορισμού, πρέπει να εκτελεί δρομολόγια καθ' όλο το έτος) αποτελεί επιπλέον αποτρεπτικό παράγοντα εισόδου για τους ανταγωνιστές<sup>65</sup>. Αναφέρει, δε, επιπλέον, ότι η πανδημία COVID-19<sup>66</sup> και η ραγδαία αύξηση των τιμών των καυσίμων επηρέασε αρνητικά τα αποτελέσματα της εταιρίας (αλλά και των ανταγωνιστών της). Κατά την εταιρία, πρόκειται για συνδέσεις, οι οποίες δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον, καθώς δεν είναι οικονομικά συμφέρουσες, με αποτέλεσμα οι συνθήκες ανταγωνισμού σε αυτές τις συνδέσεις να μην σχετίζονται, εξαρτώνται και επηρεάζονται από την παρουσία του Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ σε αυτές.
32. Περαιτέρω κατά την Ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ στις 24.05.2023 η ΑΤΤΙΚΑ τόνισε ότι ουδείς ανταγωνιστής ενδιαφέρθηκε να εισέλθει με ελεύθερη δρομολόγηση επί πέντε συναπτά έτη παρά την ύπαρξη της σχετικής ρήτρας περί απελευθέρωσης σημαντικού χώρου σε περίπτωση εισόδου (του ανταγωνιστή). Επίσης αναφέρθηκε στην εναλλακτική δυνατότητα των ενδιαφερόμενων επιβατών να χρησιμοποιήσουν αεροπλάνο παρά του γεγονότος ότι πρόκειται περί

<sup>65</sup> Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (όπως αποτυπώνεται στα πλαίσια της απόφασης ΕΑ 658/2018), για τα συμβατικά πλοία προβλέπεται υποχρεωτική δεκάμηνη εκτέλεση δρομολογίων (στην πράξη δωδεκάμηνη εξυπηρέτηση των γραμμών), καθώς και υποχρεωτική δεκάμηνη απασχόληση προσωπικού, ενώ αντίθετα για τα ταχύπλοα οι εν λόγω υποχρεώσεις είναι τετράμηνης διάρκειας (με δυνατότητα παράτασης για 1 μήνα).

<sup>66</sup> Σύμφωνα με την εταιρία, η μη δραστηριοποίηση ανταγωνιστών στα Νησιά των Δεσμεύσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οφείλεται μόνο στην πανδημία, καθώς ούτε και πριν υπήρχε επιχειρηματικό ενδιαφέρον για τα συγκεκριμένα δρομολόγια.

διακριτής αγοράς<sup>67</sup>. Λαμβάνοντας υπόψιν τα ανωτέρω, η εταιρία εκτιμά ότι την επόμενη τριετία δεν θα εισέλθουν νέοι ανταγωνιστές στα Νησιά των Δεσμεύσεων, λόγω της χαμηλής ζήτησης, του υψηλού κόστους εξυπηρέτησης της γραμμής των ζημιογόνων αποτελεσμάτων των εταιριών.

33. Τέλος η ΑΤΤΙCΑ προσέθεσε ότι όπως συζητήθηκε και κατά την Ακροαματική διαδικασία, τα Νησιά των Δεσμεύσεων, λόγω των χαρακτηριστικών τους, δεν ενδείκνυνται για ταχύπλοα, δεδομένου ότι (α) είναι μεγάλης διάρκειας και, κατ' επέκταση, υψηλού κόστους ταξίδια (κόστος που είναι υψηλότερο για τα ταχύπλοα, τα οποία αναπτύσσουν κατά [...] % μεγαλύτερη ταχύτητα από τα συμβατικά και καταναλώνουν κατά [...] περισσότερα και ακριβότερου τύπου καύσιμα) και (β) ο χρόνος με το ταχύπλοο μειώνεται μεν κατά περίπου [...] αλλά σε αυτούς τους προορισμούς θα ήταν και πάλι μεγάλος και μη ελκυστικός [αντί για δώδεκα (12) ώρες το δρομολόγιο Αττική-Μυτιλήνη με ταχύπλοο θα διαρκούσε επτά (7) ώρες και το δρομολόγιο Αττική-Χίος αντί για οκτώ (8) ώρες θα διαρκούσε πέντε (5) ώρες, που σημαίνει ότι και πάλι είναι πολλές οι ώρες, ειδικώς με δεδομένο ότι τα ταχύπλοα δεν διαθέτουν καμπίνες για τους επιβάτες, και πιθανώς οι επιβάτες θα προτιμούσαν και πάλι - λόγω διάρκειας ταξιδιού - το αεροπλάνο για τέτοιου είδους μετακινήσεις<sup>68</sup>.

#### **V.1.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ**

34. Η [...] εκτιμά ότι η μη είσοδος νέων ανταγωνιστών σχετίζεται με τη δεσπόζουσα θέση της ΑΤΤΙCΑ και επαναλαμβάνει τη διαφωνία της με την απόφαση ΕΑ 658/2018 (έγκριση συγχώνευσης ΑΤΤΙCΑ/HSW)<sup>69</sup>, ενώ επαναλαμβάνει ότι οι αναληφθείσες από την ΑΤΤΙCΑ δεσμεύσεις ήταν ανεπαρκείς και δυσχερώς εφαρμόσιμες. Αναφέρει δε ότι στις αρχές του 2018 είχε προγραμματίσει να εισέλθει στη γραμμή Πειραιάς -Χίος- Μυτιλήνη από το έτος 2019 με ταχύπλοο, αλλά «η ενίσχυση της θέσης του ομίλου Attica και η μη επιβολή ουσιαστικών διαρθρωτικών μέτρων στην εγκριτική απόφαση της ΕΑ μας παρεμπόδισε από το να υλοποιήσουμε αυτή την πρωτοβουλία»<sup>70</sup>.
35. Η [...] δήλωσε ότι εξαιτίας της μη δραστηριοποίησής της στα Νησιά των Δεσμεύσεων δεν διαθέτει επαρκή πληροφόρηση, οπότε δεν μπορεί να τοποθετηθεί επί των λόγων μη είσοδου νέων ανταγωνιστών στις εν λόγω αγορές την προηγούμενη πενταετία ούτε να προβλέψει περί της είσοδου τους την επόμενη τριετία.
36. Η [...] εκτιμά ότι οι συγκοινωνιακές ανάγκες στα Νησιά των Δεσμεύσεων καλύπτονται πλήρως, οπότε δεν υπάρχει κανό μεταφορικό έργο ώστε να δικαιολογεί την είσοδο νέου ανταγωνιστή, ο οποίος θα μπορεί να αποσπάσει κανό μερίδιο αγοράς. Ως εκ τούτου, εκτιμά ότι δεν θα εισέλθουν νέοι ανταγωνιστές την επόμενη τριετία στα Νησιά των Δεσμεύσεων.
37. Τέλος, το **Υπουργείο Ναυτιλίας** αναφέρει ότι δεν έχει υπάρξει μέχρι σήμερα ενδιαφέρον από έτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες για προσέγγιση στα Νησιά των Δεσμεύσεων<sup>71</sup>, εκτιμώντας ότι «η μη

<sup>67</sup> Βλ. την τοποθέτηση της εταιρίας στο υπ' αριθ. 46 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ στις 24.05.2023, σελ. 16.

<sup>68</sup> Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 128/15.06.2024 συμπληρωματικό υπόμνημα της, σελ 8.

<sup>69</sup> [...].

<sup>70</sup> Βλ. σχετική υποσημείωση 56 αναφορικά με τις δηλώσεις δρομολόγησης της εταιρίας.

<sup>71</sup> Συναφώς, σύμφωνα με την Έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, η απουσία ενδιαφέροντος Τρίτου – Ανταγωνιστή, αλλά και το γεγονός ότι οι προορισμοί Χίος – Μυτιλήνη έχουν περιορισμένη ζήτηση και εξυπηρετούνται αποκλειστικά από την ΑΤΤΙCΑ με συμβατικό πλοίο συνάδουν στο ότι οι επιχειρηματικές συνθήκες δεν είναι κατάλληλες προκειμένου να εκδηλωθεί ενδιαφέρον από άλλες ακτοπλοϊκές εταιρίες.

*είσοδος ανταγωνιστών στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή δύναται να οφείλεται σε πιθανά υλικοτεχνικά (μη ύπαρξη κατάλληλων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που να καλύπτουν τις απαιτήσεις της εν λόγω συγκοινωνιακής γραμμής) ή/και οικονομικά (όπως π.χ. υψηλό κόστος καυσίμων λόγω μεγάλης απόστασης, αμοιβές ναυτικών σε σχέση με το μεταφορικό έργο και τις απαιτήσεις για κατάλληλο πλοίο που προκύπτουν από την εξυπηρέτηση της εν λόγω γραμμής) αίτια».*

## **V.2 ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΥΧΟΝ ΑΡΣΗΣ Ή ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ**

38. Για την αξιολόγηση της εφαρμογής των Δεσμεύσεων Β4, καθώς και τυχόν άρση ή παράτασή τους ως προς **μη μείωση του αριθμού και τη μη αύξηση του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων** από την ΑΤΤΙCΑ (σε σχέση με τα αντίστοιχα του έτους 2017-2018 στα Νησιά των Δεσμεύσεων), καθώς και την **είσοδο Τρίτου-Ανταγωνιστή** στα Νησιά των Δεσμεύσεων, οι απόψεις της ενιαίας οντότητας όσο και των λοιπών εταιριών και του Υπουργείου έχουν ως εξής:

### **V.2.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙCΑ**

39. Η εταιρία ΑΤΤΙCΑ εξέθεσε τις απόψεις της ως προς το ζήτημα της άρσης η μη, κατά την έρευνα της Υπηρεσίας όσο και κατά την Ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ στις 24.05.2023, με το υπ' αριθμ. πρωτ. 92/24.04.2023 υπόμνημα της και τέλος με το υπ' αριθ. πρωτ. 128/15.06.2023 συμπληρωματικό υπόμνημα της μετά το πέρας της διαδικασίας.
40. Ειδικότερα, σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ, η **μη μείωση του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων** της υπήρξε αποτελεσματική. Και τούτο, διότι εξασφάλιζε τη μη μεταβολή της εξυπηρέτησης των Νησιών των Δεσμεύσεων για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε κάθε περίπτωση, η εταιρία τονίζει ότι έχει επιδείξει μακροχρόνια κοινωνική υπευθυνότητα και προσήλωση στην κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών και δεν επρόκειτο να μειώσει αυθαίρετα τα δρομολόγιά της, εφόσον αυτό θα οδηγούσε σε μη επαρκή εξυπηρέτηση του κοινού. Σύμφωνα με την εταιρία, τυχόν παράταση της δέσμευσης μη μείωσης δρομολογίων θα ήταν ιδιαίτερα περιοριστική για τη δραστηριότητα της Εταιρίας και δυσανάλογη και θα στερούσε από την Εταιρία, για μη δικαιολογημένο πλέον διάστημα, την απαραίτητη ευελιξία κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των δρομολογίων της, η οποία είναι ιδιαίτερος αναγκαία υπό τις τρέχουσες συνθήκες. Περαιτέρω, η εταιρία επισημαίνει ότι τα εν λόγω δρομολόγια είναι ιδιαίτερα ζημιογόνα για την εταιρία. Συναφώς, προσκομίστηκαν στοιχεία τα οποία κατά την εταιρία αποδεικνύουν τη χαμηλή πληρότητα των δρομολογίων καθώς και το μέγεθος των ζημιογόνων αποτελεσμάτων της γραμμής, όπως αναλυτικά παρουσιάστηκαν ανωτέρω<sup>72</sup>.
41. Ως προς τα δύο δρομολόγια στο πλαίσιο Σύμβασης Δημόσιας ανάθεσης (ΣΔΑ), η ΑΤΤΙCΑ αναφέρει ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια δεν έπρεπε να προσμετρώνται - ήδη από την έναρξη των

---

<sup>72</sup> Περαιτέρω, η εταιρία δηλώνει ότι από πλευράς δικαίου του ανταγωνισμού δεν προκύπτει όφελος από την παράταση της δέσμευσης, αλλά αντιθέτως και ειδικά ως προς τη σχετική αγορά των φορτηγών, η μη μείωση των δρομολογίων και η «αναγκαστική παρουσία» της στην εν λόγω γραμμή δεν «ανοίγει χώρο για την περαιτέρω δραστηριοποίηση... ανταγωνιστών... με πλοία τύπου Ro-Ro» Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1157/03.02.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της Εταιρίας. Ωστόσο την εν λόγω επιχειρηματολογία δεν την επανέλαβε η εταιρία κατά την Ακροαματική Διαδικασία ενώπιον της ΕΑ στις 24.05.2023. Βλ. το πρακτικό υπ' αριθ. 40. της ΕΑ.

δεσμεύσεων<sup>73</sup> - στον αριθμό των δρομολογίων που υπόκεινται σε δεσμεύσεις, καθώς «αφενός αποτελούσαν συμβατικές υποχρεώσεις με το ελληνικό δημόσιο με συγκεκριμένη περίοδο ισχύος, αφετέρου αφορούν σε εξυπηρέτηση άλλων συνδέσεων μεταξύ νησιών του Β. Αιγαίου και όχι συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/προς Πειραιά ή μεταξύ τους. Διευκρινιστικά αναφέρουμε ότι η προσέγγιση στο λιμάνι του Πειραιά ελήφθη από την τότε διοίκηση της ΗΣW, αποκλειστικά για λόγους πρακτικούς οι οποίοι αφορούσαν στον ανεφοδιασμό με καύσιμα του πλοίου». Η μη προσμέτρηση στον αριθμό των δρομολογίων αιτιολογείται περαιτέρω και από το γεγονός ότι «ως ΣΔΑ δεν είναι δεδομένο ότι η σύμβαση θα ανατεθεί εκ νέου σε πλοίο του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ ή/και ότι η προκήρυξη θα αφορά στο ίδιο δρομολόγιο<sup>74</sup>. Με βάση τις δεσμεύσεις, ως έχουν, στην περίπτωση αυτή θα οδηγούμασταν στο παράλογο αποτέλεσμα ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ να πρέπει να αντικαταστήσει με ελεύθερη δρομολόγηση προσεγγίσεις που γίνονται στο πλαίσιο ΣΔΑ». Σε κάθε περίπτωση, πρόκειται για δρομολόγια τα οποία «δεν επιλέγει το κοινό για τις συγκεκριμένες συνδέσεις», όπως επιβεβαιώνεται από τον ιδιαίτερα μικρό αριθμό των εισιτηρίων.

42. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η εταιρία προτείνει την πλήρη άρση της δέσμευσης περί μη μείωσης δρομολογίων. Σε περίπτωση που η εν λόγω πρότασή της δεν γίνει δεκτή, η εταιρία αιτείται την εν μέρει άρση της δέσμευσης, σύμφωνα με τα ακόλουθα:
- i. Ως προς τα ελεύθερα δρομολόγια την περίοδο 1/6 έως 31/8, αιτείται τη μείωση κατά έως τρία (3) δρομολόγια, ήτοι να εκτελούνται τουλάχιστον 7 (αντί για 10) ελεύθερα δρομολόγια, καθώς και την παράταση της δέσμευσης κατά ένα μόνο έτος<sup>75</sup>,
  - ii. Ως προς τα ελεύθερα δρομολόγια την περίοδο 1/9 έως 31/5, αιτείται τη μείωση κατά έως δύο (2) δρομολόγια, ήτοι να εκτελούνται τουλάχιστον 4 (αντί για 6) ελεύθερα δρομολόγια, καθώς και την παράταση της δέσμευσης κατά ένα μόνο έτος<sup>76</sup>,
  - iii. Ως προς τα δύο (2) δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο ΣΔΑ, αιτείται να μην προσμετρώνται στο σύνολο των δρομολογίων για τους σκοπούς εφαρμογής των Δεσμεύσεων.
43. Ως προς τη δέσμευση περί της μη αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων και περί εισόδου Τρίτου - Ανταγωνιστή, η ΑΤΤΙCΑ καταρχήν εκτιμά ότι οι δεσμεύσεις ήταν ενδεδειγμένες και κατάλληλες (και κατ' επέκταση αποτελεσματικές) υπό το πρίσμα της «απελευθέρωσης χώρου» για τη διευκόλυνση εισόδου των ανταγωνιστών. Ωστόσο, οι εν λόγω δεσμεύσεις δεν είχαν επιπτώσεις στις ανταγωνιστικές συνθήκες της αγοράς, καθώς οι ανταγωνιστές «ουδέν ενδιαφέρον είχαν ή έχουν (ή αναμένεται να έχουν) να δραστηριοποιηθούν με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία με ελεύθερη δρομολόγηση στα Νησιά των Δεσμεύσεων (είτε ταυτόχρονα, είτε στη θέση των πλοίων της Εταιρίας)<sup>77</sup>. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ, πρόκειται για έλλειψη επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, που σχετίζεται με τη φύση των δρομολογίων – μακρινά δρομολόγια, χαρακτηριστικά του ταξιδιού, με υψηλό κόστος αλλά χαμηλή ζήτηση- και όχι με την παρουσία της εταιρίας σε αυτά<sup>78</sup>.

<sup>73</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 56.

<sup>74</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 53 περί μη συμμετοχής εταιριών στον διαγωνισμό και επαναπροκήρυξή του.

<sup>75</sup> Βλ. κατωτέρω παρ. 46 περί της αιτιολόγησης της παράτασης για ένα έτος.

<sup>76</sup> Ο.π.

<sup>77</sup> Υπενθυμίζεται (βλ. και ανωτέρω παρ. 16) ότι η είσοδος τυχόν Τρίτου-Ανταγωνιστή θα οδηγούσε σε μείωση των δρομολογίων της ενιαίας οντότητας κατά 50%. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ, η εν λόγω μείωση αποτελούσε «σημαντικότερο κίνητρο» για τυχόν ανταγωνίστριες εταιρίες.

<sup>78</sup> Βλ. την σχετική επιχειρηματολογία που αναπτύσσει η ΑΤΤΙCΑ στην Ακροαματική Διαδικασία την 24.05.2023, στο υπ' αριθ. 46 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ, σελ. 19 και 20.

44. Η ΑΤΤΙCΑ αναφέρει ότι τυχόν παράταση της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων «*θα ήταν δυσανάλογα περιοριστική για τη δραστηριότητα της Εταιρίας, ειδικά λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι ήδη σε ισχύ για μεγάλο χρονικό διάστημα, χωρίς οι ανταγωνιστές να έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να δραστηριοποιηθούν στα Νησιά των Δεσμεύσεων*». Περαιτέρω επισημαίνει ότι τυχόν άρση της δεν θα δυσχέρανε τη δυνατότητα εισόδου νέων ανταγωνιστών<sup>79</sup> σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις ελεύθερης δρομολόγησης, ενώ παράλληλα θα έδινε τη δυνατότητα στην εταιρία να αυξήσει τα δρομολόγια «*κατά την κρίση της και χωρίς οποιονδήποτε περιορισμό, εάν αυτό αιτιολογείται από τις ανάγκες εξυπηρέτησης και, άρα είναι προς όφελος, του κοινού*». Συναφώς, ισχυρίζεται ότι τυχόν παράταση της δέσμευσης εισόδου Τρίτου – Ανταγωνιστή «*δεν δικαιολογείται και θα είχε δυσανάλογα επιζήμιο αποτέλεσμα για την Εταιρία, της οποίας ο προγραμματισμός και η εμπορική πολιτική αναγκαστικά βρίσκονται σε καθεστώς αβεβαιότητας, εξαρτώμενες, ενόσω είναι σε ισχύ μια τέτοιου είδους δέσμευση, από τη συμπεριφορά του ανταγωνισμού, χωρίς κανένα όφελος για τους καταναλωτές*». Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η εταιρία προτείνει την πλήρη άρση της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων και περί εισόδου Τρίτου - Ανταγωνιστή.
45. Ως προς τα μερίδια αγοράς, η ΑΤΤΙCΑ θεωρεί ότι «*τυχόν συμπέρασμα ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού δεν έχουν μεταβληθεί βάσει μεριδίων αγοράς και ότι, εκ του λόγου αυτού, οι δεσμεύσεις θα έπρεπε να παραταθούν δεν θα ήταν ούτε εύλογο ούτε θεμιτό, αλλά, αντιθέτως, θα ήταν, κατά την άποψή μας, αδικαιολόγητο και αβάσιμο καθώς θα αγνοούσε πλήρως τις συνθήκες αγοράς στα Νησιά των Δεσμεύσεων...θα σήμαινε στην πράξη ότι η Εταιρία «τιμωρείται» για την έλλειψη εκδήλωσης ενδιαφέροντος δραστηριοποίησης με ελεύθερη δρομολόγηση στα Νησιά των Δεσμεύσεων εκ μέρους των ανταγωνιστών, κάτι που δεν θα ήταν ούτε δίκαιο, ούτε δικαιολογημένο, ούτε αναγκαίο, αλλά ούτε και προπάντων θα εξυπηρετούσε τον ανταγωνισμό, που είναι και το ζητούμενο*»<sup>80</sup>. Περαιτέρω για τα μερίδια αγοράς η ΑΤΤΙCΑ εξηγεί ότι το γεγονός, ότι τα μερίδια της Εταιρίας δεν μεταβλήθηκαν οφείλεται στην έλλειψη ενδιαφέροντος εκ μέρους των ανταγωνιστών να δραστηριοποιηθούν στα Νησιά των Δεσμεύσεων με ελεύθερη δρομολόγηση, λόγω του ότι πρόκειται για συνδέσεις υψηλού κόστους, χωρίς ανάλογη ζήτηση, που, επομένως, είναι εμπορικά και οικονομικά μη συμφέρουσες<sup>81</sup>.
46. Τέλος και ως προς τη διάρκεια ισχύος των δεσμεύσεων, η ΑΤΤΙCΑ - σε περίπτωση που η πρότασή της περί πλήρους άρσης των δεσμεύσεων δεν γίνει δεκτή - αιτείται την παράταση των δεσμεύσεων (περί μη μείωσης -εν όλω ή εν μέρει- και περί μη αύξησης δρομολογίων και περί εισόδου Τρίτου – Ανταγωνιστή) μόνο για ένα έτος. Η εταιρία αναφέρει ότι η περίπτωση των δεσμεύσεων κυρίως των Κυκλάδων και της Ζετούς παράτασης (έως τον Απρίλιο 2024) - η οποία αποφασίστηκε με την ΕΑ 734/2021 τον Απρίλιο 2021 - δεν προσομοιάζει με αυτή του Β. Αιγαίου<sup>82</sup>. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την εταιρία, βασικός λόγος για την παράταση αυτών όπως προκύπτει από την Απόφαση ήταν ότι «*λόγω της πανδημίας, δεν είχε υπάρξει επαρκές χρονικό διάστημα για την πλήρη εκδήλωση της αποτελεσματικότητας των προκείμενων δεσμεύσεων και την αξιοποίηση της δυναμικότητάς τους. Σε εκείνη την περίπτωση, οι δεσμεύσεις είχαν αναληφθεί καταρχήν για περίοδο τριών ετών (όχι πέντε), ενώ στο διάστημα της Ζετίας είχε υπάρξει ενδιαφέρον από πλευράς ανταγωνιστών να*

<sup>79</sup> Η ΑΤΤΙCΑ στην απάντησή της περιγράφει τις τυχόν επιπτώσεις σε νέους ανταγωνιστές, χωρίς να αναφερθεί σε τυχόν επιπτώσεις στους υπάρχοντες ανταγωνιστές (SEAJETS, ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ).

<sup>80</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1164/09.12.2022 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρίας.

<sup>81</sup> Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 128/15.06.2024 συμπληρωματικό υπόμνημα της εταιρίας, σελ. 2.

<sup>82</sup> Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1157/03.02.2023 επιστολή παροχής στοιχείων της εταιρίας.

δραστηριοποιηθούν σε κάποιες από τις συνδέσεις αυτές (κατά βάση παράλληλα με τον Όμιλο ΑΤΤΙCΑ)». Αντίθετα, στην περίπτωση του Β. Αιγαίου, «οι δεσμεύσεις απελευθέρωσης «χώρου» είναι σε ισχύ επί σειρά πέντε ετών και... ουδείς ανταγωνιστής επέδειξε οποιοδήποτε ενδιαφέρον να εισέλθει σε αυτές... με ελεύθερη δρομολόγηση. Επομένως (α) δεν τίθεται ζήτημα ενδιαφέροντος εκ μέρους του ανταγωνισμού που να διακόπηκε από τον κορωνοϊό και (β) ακόμη και εάν θεωρηθεί ότι το 2020, λόγω κορωνοϊού, οι δεσμεύσεις δεν εφαρμόστηκαν πλήρως, υπήρξε κατάλληλος και επαρκής χρόνος τα αμέσως επόμενα έτη για να αξιοποιηθούν οι δεσμεύσεις από τους ανταγωνιστές, χωρίς να χρειάζεται παραπάνω χρόνος για αυτό. Στην περίπτωση, όμως, που και πάλι ήθελε θεωρηθεί ότι το 2020 δεν ήταν χαρακτηριστικό έτος για την εφαρμογή των δεσμεύσεων (που, ως εξηγήσαμε ... αυτό δεν επηρέασε την ήδη διαπιστωθείσα έλλειψη ενδιαφέροντος των ανταγωνιστών), θα μπορούσαν οι δεσμεύσεις μη αύξησης και αποδρομολόγησης να παραταθούν για ένα έτος..., ως αντιστάθμιση των περιορισμών στις μετακινήσεις που επιβλήθηκαν το 2020 λόγω της πανδημίας... Τυχόν παράταση για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κατά την άποψή μας δεν αιτιολογείται και δεν ενδείκνυται».

47. Συνοψίζοντας, η ΑΤΤΙCΑ αιτείται την πλήρη άρση του συνόλου των δεσμεύσεων<sup>83</sup>, ενώ κατά την Ακροαματική διαδικασία ενώπιον της ΕΑ όσο και με το συμπληρωματικό της υπόμνημα τόνισε ότι οι δεσμεύσεις υπήρξαν αποτελεσματικές και η άρση τους δεν θα επηρεάσει δυσμενώς τον ανταγωνισμό, ενώ δε, η παράτασή τους, αντίστροφα, δεν θα εξυπηρετήσει τον ανταγωνισμό και άρα δεν είναι αναγκαία. Εναλλακτικά και επικουρικά, σε περίπτωση που το αίτημά της για πλήρη άρση δεν γίνει δεκτό, τότε η ΑΤΤΙCΑ συντάσσεται με την έκθεση του Εισηγητή και αιτείται την εν μέρει μείωση των δρομολογίων (κατά έως 3 την καλοκαιρινή περίοδο και κατά έως 2 τους λοιπούς μήνες), χωρίς να προσμετρώνται τα δρομολόγια ΣΔΑ.
48. Συναφώς και στο ως άνω πλαίσιο, ως προς τη διάρκεια των δεσμεύσεων, η ΑΤΤΙCΑ αιτείται την παράταση των δεσμεύσεων (περί μη μείωσης -εν όλω ή εν μέρει- και περί μη αύξησης δρομολογίων και περί εισόδου Τρίτου – Ανταγωνιστή) μόνο για ένα έτος, ήτοι έως 26.04.2024.

#### **V.2.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

49. Στην ενότητα που ακολουθεί παρατίθενται οι απόψεις των 4 εταιριών (2 εκ των οποίων ανταγωνίζονται την ΑΤΤΙCΑ στα Νησιά των Δεσμεύσεων), καθώς και η άποψη του Υπουργείου Ναυτιλίας.
50. Η [...] επαναλαμβάνει τη διαφωνία της με την απόφαση ΕΑ 658/2018 (έγκριση συγχώνευσης ΑΤΤΙCΑ/HSW)<sup>84</sup> και με τις εκεί αναφερόμενες δεσμεύσεις, οι οποίες κατά την κρίση της είναι «ανεπαρκείς και δυσχερώς εφαρμόσιμες». Εξ αυτού του λόγου, στην ερώτηση της ΓΔΑ για την άρση ή παράταση των υπό Β4 δεσμεύσεων, η εταιρία απάντησε για κάθε μια εξ αυτών ότι «η δέσμευση ήταν ανεπαρκής εξαρχής, δεν αναμένεται κάποια αλλαγή από τη διατήρηση ή άρση της».
51. Η [...] τάσσεται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων, αναφέροντας ότι «οποιοδήποτε μέτρο ή κίνηση αποτρέπει την δημιουργία μονοπωλιακού καθεστώτος, λειτουργεί και είναι αποτελεσματικό/η υπέρ των χρηστών της μεταφορικής υπηρεσίας», επισημαίνοντας ειδικά για τη δική της θέση στην

<sup>83</sup> Βλ. το υπ' αριθ. πρωτ. 128/15.06.2024 συμπληρωματικό υπόμνημα της όσο και την τοποθέτηση της εταιρίας στο υπ' αριθ. 46 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ στις 24.05.2023, σελ. 11 και σελ. 15.

<sup>84</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 69. [...]. Όπως προαναφέρθηκε (βλ. ανωτέρω παρ. 3) στο πλαίσιο της υπό εξέταση με την απόφαση ΕΑ 658/2018 Συναλλαγής, η νέα οντότητα μεταβίβασε 2 πλοία (ένα συμβατικό και ένα ταχύπλοο) στην ανταγωνίστρια εταιρία [...].

αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών ότι «οιαδήποτε αύξηση των εβδομαδιαίων δρομολογίων ή/και είσοδος Τρίτου ανταγωνιστή σαφώς θα επηρεάσει αρνητικά τον όγκο του μεταφορικού μας έργου».

52. Η [...] δήλωσε ότι εξαιτίας της μη δραστηριοποίησής της στα Νησιά των Δεσμεύσεων δεν διαθέτει επαρκή πληροφόρησή για τις εν λόγω αγορές, οπότε δεν μπορεί να τοποθετηθεί επί των δεσμεύσεων.
53. Η [...] τάσσεται κατά των δεσμεύσεων εν γένει, ισχυριζόμενη ότι «ο υγιής ανταγωνισμός δεν χρειάζεται να περιλαμβάνει δεσμεύσεις»<sup>85</sup>, οπότε εκτιμά ότι τυχόν παράταση δεσμεύσεων περι συχνότητας δρομολογίων δεν θα ωφελούσε τον ανταγωνισμό (ειδικά δε στην περίπτωση της παράτασης της μη αύξησης, εκτιμά ότι τυχόν έκτακτη ζήτηση δεν θα μπορούσε να καλυφθεί). Ως προς τη δέσμευση περί Τρίτου -Ανταγωνιστή, η εταιρία αναφέρει ότι «η διάταξη αυτή είναι επωφελής για τον τρίτο ανταγωνιστή που εισέρχεται με τον τρόπο αυτό, αφού του εξασφαλίζει μεταφορικό έργο, το οποίο όμως μπορεί να μην είναι επαρκές. Ωστόσο, δεν διακρίνω ότι ωφελεί εν γένει τον ανταγωνισμό ή τους χρήστες». Ως εκ τούτου, η [...] διατυπώνει την άποψη ότι τυχόν παράταση δεν θα βελτιώνει τον ανταγωνισμό, ούτε θα αποτελούσε κριτήριο για τη δική της είσοδο στην αγορά, καθώς μια τέτοια απόφαση σχετίζεται με τις συνολικές συνθήκες και τη δυναμική της αγοράς, ώστε να εξασφαλίσουν επαρκή απόδοση εσόδων.
54. **Συμπερασματικά ως προς τις απόψεις των εταιριών** προκύπτει ότι η [...] η οποία ανταγωνίζεται (στα φορτηγά) την ΑΤΤΙCΑ με ελεύθερη δρομολόγηση στα Νησιά των Δεσμεύσεων – τάσσεται υπέρ της παράτασης των δεσμεύσεων και κυρίως της μη αύξησης δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ, ενώ η [...] – η οποία προσεγγίζει τα Νησιά των Δεσμεύσεων με περιορισμένα δρομολόγια μέσω Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης - επισημαίνει εκ νέου τη διαφωνία της με την απόφαση ΕΑ 658/2018, μη λαμβάνοντας θέση επί τυχόν άρση ή παράταση των δεσμεύσεων. Περαιτέρω, μια εκ των δύο σημαντικών ακτοπλοϊκών εταιριών, οι οποίες ωστόσο δεν δραστηριοποιούνται στα Νησιά των Δεσμεύσεων ([...]) ομοίως δε λαμβάνει θέση, επικαλούμενη έλλειψη γνώσης, ενώ η έτερη ([...]) τάσσεται κατά των δεσμεύσεων, αναφέροντας ότι ο υγιής ανταγωνισμός δεν χρειάζεται να περιλαμβάνει δεσμεύσεις και ότι ειδικά στην περίπτωση της παράτασης της μη αύξησης δρομολογίων, ενδέχεται να εγείρονται αμφιβολίες για την κάλυψη τυχόν έκτακτης ζήτησης.
55. Τέλος, το **Υπουργείο Ναυτιλίας** αναφέρει ότι τα υπάρχοντα δρομολόγια καλύπτουν τις συγκοινωνιακές ανάγκες των Νησιών των Δεσμεύσεων και ότι δεν έχει γίνει αποδέκτης τυχόν οχλήσεων για το ζήτημα αυτό την περίοδο 2018- 2022. Ως προς την αύξηση των δρομολογίων επισημαίνει μεταξύ άλλων ότι «η Υπηρεσία μας δε βρίσκεται αντίθετη στην άρση της δυνατότητας αύξησης των δρομολογίων από την εν λόγω εταιρία στην εξεταζόμενη δρομολογιακή γραμμή εφόσον αποδεδειγμένα δεν υφίσταται ενδιαφέρον από ανταγωνίστρια εταιρία να δραστηριοποιείται στην γραμμή»<sup>86</sup>, διευκρινίζοντας ότι ειδικά για τους θερινούς μήνες «είναι πολύ πιθανόν μια αύξηση των δρομολογίων από την ΑΤΤΙCΑ να ικανοποιεί πολύ αποτελεσματικότερα τις ανάγκες των χρηστών της

<sup>85</sup> Βλ. συναφώς και παρόμοιες απόψεις τις εταιρίας στα πλαίσια της διαδικασίας αξιολόγησης των δεσμεύσεων 3ετίας (βλ. απόφαση ΕΑ 734/2021, παρ. 69).

<sup>86</sup> Δεδομένου ότι η απάντηση του Υπουργείου δίδεται ενιαία και στις τρεις σχετικές αγορές (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) και όχι διακριτά ανά αγορά, η δραστηριοποίηση της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (η οποία πραγματοποιείται μόνο μέσω RO-RO, ήτοι αποκλειστικά στη σχετική αγορά φορτηγών) δεν μνημονεύεται στην επιστολή.

μεταφορικής υπηρεσίας. Επίσης με δεδομένο ότι μια αύξηση της προσφοράς είναι πολύ πιθανόν να επιφέρει και παράλληλη αύξηση στη ζήτηση, μια αύξηση του αριθμού δρομολογίων είναι δυνατό να αυξήσει το μεταφορικό έργο και να δημιουργήσει ευνοϊκότερες συνθήκες εισόδου ανταγωνιστών στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή». Περαιτέρω, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «η Υπηρεσία μας είναι θετικά διακείμενη σε οποιοδήποτε μέτρο/δέσμευση που θα εξασφαλίζει τουλάχιστον τον υφιστάμενο αριθμό δρομολογίων στη δρομολογιακή γραμμή και το οποίο θα δύναται να συμβάλλει στην τόνωση του ανταγωνισμού».

## VI ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### VI.1.1 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

56. Εισαγωγικά επισημαίνεται ότι για την αξιολόγηση των προτεινόμενων από τα μέρη δεσμεύσεων, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής «Ε. Επ.»), όσο και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της ΕΑ, ακολουθούν τις γενικές αρχές και τις προϋποθέσεις παραδεκτού που έχουν αναπτυχθεί με βάση τη σωρευτική εμπειρία από την αξιολόγηση διορθωτικών μέτρων σε προηγούμενες γνωστοποιήσεις συγκεντρώσεων, από τη σχετική νομολογία των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, λαμβάνοντας, ωστόσο, υπόψη τις συγκεκριμένες συνθήκες κάθε υπόθεσης<sup>87</sup>, όπως αποτυπώνονται και κωδικοποιούνται στο ενωσιακό soft law<sup>88</sup>. Οι δεσμεύσεις, ανεξάρτητα από το είδος του διορθωτικού μέτρου, είθισται να περιέχουν ρήτρα αναθεώρησης, ώστε να μπορεί η Αρχή, εφόσον το ζητήσουν τα μέρη με τη δέουσα αιτιολόγηση, να χορηγήσει παράταση προθεσμιών ή, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, απαλλαγή από τις δεσμεύσεις, τροποποίηση ή αντικατάστασή τους<sup>89</sup>.
57. Η Ε. Επ. δύναται να επιτρέψει την απαλλαγή από τις δεσμεύσεις ή τροποποίηση ή αντικατάστασή τους σε **εξαιρετικές περιπτώσεις**<sup>90</sup>. Η απαλλαγή αυτή μπορεί να είναι πιο πρόσφορη στις περιπτώσεις όπου δεν προβλέπεται εκποίηση, όπως στις δεσμεύσεις για παροχή πρόσβασης, που είναι πιθανό να ισχύουν επί αρκετά χρόνια και για τις οποίες δεν είναι δυνατόν, κατά την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής, να προβλεφθούν όλα τα ενδεχόμενα. Η ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων που δικαιολογούν την εν λόγω απαλλαγή, τροποποίηση ή αντικατάσταση δύναται να γίνει δεκτή, πρώτον, εάν τα μέρη αποδεικνύουν ότι οι συνθήκες της αγοράς έχουν μεταβληθεί σημαντικά και οριστικά. Για να αποδειχθεί αυτό, πρέπει να μεσολαβήσει αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, συνήθως ορισμένα χρόνια, μεταξύ της απόφασης της Επιτροπής και της αίτησης που υποβάλλουν τα μέρη<sup>91</sup>.
58. Δεύτερον, εξαιρετικές περιστάσεις μπορεί επίσης να επικρατούν, εάν τα μέρη αποδεικνύουν ότι, με βάση την εμπειρία από την εφαρμογή του διορθωτικού μέτρου, ο επιδιωκόμενος στόχος θα επιτευχθεί καλύτερα, εάν τροποποιηθούν οι όροι εφαρμογής της δέσμευσης. Για κάθε απαλλαγή, τροποποίηση ή αντικατάσταση όσον αφορά τις δεσμεύσεις, η Επιτροπή θα λαμβάνει επίσης υπόψη τη γνώμη τρίτων και τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η τροποποίηση στη θέση τρίτων και,

<sup>87</sup> Βλ. Ι. Κόκκορης – Δ. Λουκάς εις ΔικΕΛΑντ, β' έκδοση 2020, παρ.17, 355.

<sup>88</sup> Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που είναι αποδεκτά βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 602/2004 της Επιτροπής, εφεξής «Ανακοίνωση».

<sup>89</sup> Βλ. παρ. 71 της Ανακοίνωσης.

<sup>90</sup> Βλ. παρ. 73 της Ανακοίνωσης.

<sup>91</sup> Βλ. Ανακοίνωση, παρ. 74. Βλ. και EU COMPETITION LAW, Volume II, Mergers and Acquisitions, ed. by Gotz Drauz and Christofer Jones, publ. Claeys& Casteels, 3<sup>rd</sup> ed, σελ.844-846.



συνεπώς, στη γενικότερη αποτελεσματικότητα του μέτρου. Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή θα εξετάζει, επίσης, κατά πόσον οι τροποποιήσεις θίγουν δικαιώματα που έχουν ήδη αποκτήσει τρίτοι μετά την εφαρμογή του διορθωτικού μέτρου. Ωστόσο, είναι εφικτή η αναθεώρηση μιας δέσμευσης εκποίησης, όταν οι συνθήκες, στις οποίες βασίστηκε η ανάληψη της υποχρέωσης της εκποίησης έχουν εξαλειφθεί<sup>92</sup>.

59. Μοναδική περίπτωση δικαστικής αξιολόγησης αφορά στην υπόθεση *Deutsche Lufthansa*<sup>93</sup>, η οποία αφορά περίπτωση εξέτασης αιτήματος περί αναθεώρησης δεσμεύσεων/ διορθωτικών μέτρων που ανελήφθησαν στο πλαίσιο ελέγχου συγκεντρώσεων. Το Γενικό Δικαστήριο διευκρίνισε, μεταξύ άλλων, ότι, όπως προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική σκέψη 30 και από το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 139/2004, οι συμμετέχουσες σε συγκέντρωση επιχειρήσεις είναι εκείνες οι οποίες μπορούν να προτείνουν δεσμεύσεις προκειμένου η συγκέντρωση να καταστεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, ενώ η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει την ανάληψη δεσμεύσεων στις εν λόγω επιχειρήσεις<sup>94</sup>. Κατά το Γενικό Δικαστήριο, στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν εκτιμάται η νομιμότητα των δεσμεύσεων που κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση του 2005, η οποία έχει καταστεί απρόσβλητη, αλλά εξετάζεται η πλήρωση των προϋποθέσεων για την άρση των δεσμεύσεων<sup>95</sup>. Η σχετική με τη στρέβλωση του ανταγωνισμού επιχειρηματολογία, ακόμη και αν αποδειχθεί, δεν μπορεί να εξομοιωθεί με ουσιώδη μεταβολή της αγοράς κατά την έννοια της πρώτης περιόδου της ρήτρας αναθεώρησης ούτε με μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις υπό την έννοια της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεώρησης, και, γενικότερα, δεν καθιστά δυνατή την απόδειξη της εξαλείψευσης των προβλημάτων ανταγωνισμού που διαπιστώθηκαν με την απόφαση του 2005, τα οποία συνιστούν τη βάση για τις δεσμεύσεις<sup>96</sup>.
60. Εν προκειμένω σύμφωνα με τον όρο B5 των δεσμεύσεων: *«Με τη λήξη της τριετίας ή πενταετίας ανά περίπτωση, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω δεσμεύσεις (B1-B4)<sup>97</sup>, η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό 1 β, 2β, 3γ και 4γ, και των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά, και θα αποφανθεί υπέρ της άρσης τους, εν όλω ή εν μέρει, ή της παράτασης ισχύος τους, εν όλω ή εν μέρει, για χρονικό διάστημα όχι πέραν της τριετίας. Η σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα είναι υποχρεωτική για την Ενιαία Οντότητα».*

<sup>92</sup> Βλ. Απόφαση της Αρχής Ανταγωνισμού της Κροατίας Case No. UP/I 030-02/2008-02/06 KONZUM, Zagreband LOKICA, η οποία αφορά σε έγκριση συγκέντρωσης επιχειρήσεων σούπερ μάρκετ με δέσμευση εκποίησης καταστημάτων, η οποία εν συνεχεία τροποποιήθηκε λόγω αδυναμίας εκποίησης κάποιων από τα καταστήματα, στα οποία αφορούσαν οι δεσμεύσεις και με την αιτιολογία της μεταβολής των συνθηκών. Βλ. επίσης της Απόφαση ΕΑ 764/2022 επί αιτήματος της εταιρίας «ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ – ΣΟΥΠΙΕΡ ΜΑΡΚΕΤ», για απαλλαγή από τη δέσμευση εκποίησης του καταστήματός της, στην περιοχή «Ανεμόμυλου» της Χώρας της Άνδρου, που ανέλαβε με την υπ' αριθ. 713/2020 Απόφαση ΕΑ λόγω αντικειμενικής αδυναμίας υλοποίησης της εκποίησης.

<sup>93</sup> Υπόθεση T-712/16, *Deutsche Lufthansa AG κατά Επιτροπής*, EU:T:2018:269, ιδίως σκ. 40-42, 45, 120 και 123 αυτής.

<sup>94</sup> T-712/16, ό.π. σκ. 56.

<sup>95</sup> T-712/16, ό.π. σκ. 133.

<sup>96</sup> T-712/16, ό.π. σκ. 134.

<sup>97</sup> Για τις δεσμεύσεις B1-B3, οι οποίες ίσχυαν για αρχικό διάστημα τριών ετών, έχει ήδη εκδοθεί η υπ' αριθ. 734/2021 απόφαση της ΕΑ, με την οποία, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, αποφασίστηκε η παράταση των δεσμεύσεων για μία τριετία, ήτοι έως 26.04.2024, πλην των δεσμεύσεων που αφορούσαν στην Ίο και στη μη εκμετάλλευση του HSW Highspeed 4 στην ελληνική επικράτεια.

**VI.1.2 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ**

61. Η ΑΤΤΙCΑ ανέλαβε, έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για τρία (3) ή πέντε (5) έτη, ανά περίπτωση, δεσμεύσεις με βασικούς άξονες την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατείχε μονοπωλιακή/ δεσπόζουσα θέση και τη μείωση της ισχύος της σε πανελλήνιο επίπεδο<sup>98</sup> και εν προκειμένω, για πέντε (5) έτη, των ακόλουθων δεσμεύσεων, η παράταση ή μη, των οποίων - εν συνόλω ή εν μέρει - αποτελεί αντικείμενο αξιολόγησης της παρούσας:
- i. **Τη μη μείωση των συχνοτήτων των δρομολογίων**, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στη διαδρομή από / προς Αττική και τα νησιά Χίο – Μυτιλήνη, καθώς και για το ενδονησιωτικό δρομολόγιο, σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας<sup>99</sup>.
  - ii. **Τη μη αύξηση των συχνοτήτων των δρομολογίων**, ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά), στη διαδρομή από/ προς Αττική και τα νησιά Χίο – Μυτιλήνη, καθώς και για το ενδονησιωτικό δρομολόγιο, σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσαν πριν τη συγκέντρωση τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.
  - iii. **Την είσοδο Τρίτου-Ανταγωνιστή** (ήτοι εταιρίας που πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις)<sup>100</sup> στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με ταυτόχρονη μείωση των αντίστοιχων δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ κατά 50%, από το δρομολόγιο στο οποίο θα εισέλθει ο Τρίτος - Ανταγωνιστής.
62. Η δέσμευση που αφορά στη μη μείωση συχνοτήτων των δρομολογίων στα Νησιά των Δεσμεύσεων αποσκοπεί στη διασφάλιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ομαλής εξυπηρέτησης των καταναλωτών, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του μειωμένου εμπορικού ενδιαφέροντος (σε σχέση με άλλα δρομολόγια, όπως επί παραδείγματι τα δρομολόγια των Κυκλάδων) ενόψει της απόστασης τους από την Αττική, η οποία καταρχήν συνάδει με την προσέγγιση μέσω συμβατικού (και όχι ταχύπλου) πλοίου<sup>101</sup>. Όπως αναφέρει και η ίδια η Ενιαία Οντότητα, η εν λόγω δέσμευση προτάθηκε από την εταιρία «προκειμένου να αρθεί τυχόν ανησυχία περί μεταβολής της εξυπηρέτησης των συγκεκριμένων συνδέσεων ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης ΑΤΤΙCΑ – ΗSW».
63. Όπως αναφέρεται και ανωτέρω<sup>102</sup>, οι προκειμένες δεσμεύσεις της μη αύξησης των συχνοτήτων και της ενεργοποίησης Τρίτου – Ανταγωνιστή ανελήφθησαν από την Ενιαία Οντότητα με κριτήριο και σκοπό τόσο την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων

<sup>98</sup> Βλ. Παράρτημα 20 της Απόφασης ΕΑ 658/2018 για την πλήρη δέσμη δεσμεύσεων.

<sup>99</sup> Βλ. και ανωτέρω, παρ. 14 επ.

<sup>100</sup> Για την έννοια του Τρίτου – Ανταγωνιστή, σημειώνεται ότι όπως προαναφέρθηκε μια ακτοπλοϊκή εταιρία θα πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις προκειμένου να χαρακτηριστεί ως Τρίτος – Ανταγωνιστής (όπως το να έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους για να εξυπηρετήσει τη σύνδεση, το πλοίο να έχει τα κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά κ.λπ.), ενώ το δρομολόγιο το οποίο θα ακολουθήσει θα πρέπει να είναι κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου της ΑΤΤΙCΑ, το οποίο και θα μειωθεί σε συνέχεια της ενεργοποίησης.

<sup>101</sup> Βλ. παρ. 208 και 399 της απόφασης ΕΑ 658/2018. Βλ. επίσης την παρ. 582 της εν λόγω απόφασης, παρατιθέμενη και στην υποσημείωση 45 ανωτέρω, στην οποία αναφέρεται ότι οι προταθείσες από την Ενιαία Οντότητα προκειμένες δεσμεύσεις κρίθηκαν κατά πλειοψηφία από την ΕΑ ως επαρκείς, αναλογικές και κατάλληλες «για να διασφαλίσουν συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις προαναφερόμενες επιμέρους σχετικές αγορές, ενόψει και των χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν τα εν λόγω δρομολόγια (ζημιογόνα δρομολόγια μεγάλης διάρκειας, κατάλληλα για συμβατικά πλοία)».

<sup>102</sup> Βλ. παρ. 15 επ. ανωτέρω.

ανταγωνιστών εν προκειμένω ενόψει της μονοπωλιακής θέσης που θα κατείχε η ΑΤΤΙCΑ στα συγκεκριμένα δρομολόγια<sup>103</sup> όσο και τη μείωση της ισχύος της σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας. Στο πλαίσιο αυτό, οι δεσμεύσεις περί μη αύξησης των δρομολογίων και οι δεσμεύσεις περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή λειτουργούν συμπληρωματικά η μία προς την άλλη, προς τον σκοπό της βελτίωσης των ανταγωνιστικών συνθηκών στην αγορά. Η συνδυαστική ισχύς και των δύο δεσμεύσεων, ήτοι α) της διακοπής της προσέγγισης της ΑΤΤΙCΑ κατά 50%, εξαιτίας της ενεργοποίησης του Τρίτου – Ανταγωνιστή και β) της μη αύξησης δρομολογίων οδηγεί αφενός στη μείωση των προσεγγίσεων της ΑΤΤΙCΑ στα Νησιά των Δεσμεύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει χώρα δραστηριοποίηση Τρίτου - Ανταγωνιστή, και αφετέρου στην κατά πάσα περίπτωση απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό της δραστηριοποίησης ανταγωνιστών, είτε της διευκόλυνσης εισόδου νέων ανταγωνιστών είτε της ενίσχυσης των ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών. Και τούτο διότι η δέσμευση της μη αύξησης συχνοτήτων ωφελεί το σύνολο των ανταγωνιστών, οι οποίοι δύνανται να επωφεληθούν τυχόν αυξημένης ζήτησης, την οποία δεν θα μπορεί να καλύψει η ΑΤΤΙCΑ, λόγω της υποχρέωσης μη αύξησης δρομολογίων, με συνέπεια σε κάθε περίπτωση τη μείωση της ισχύος της Ενιαίας Οντότητας. Η, δε, δέσμευση του Τρίτου - Ανταγωνιστή απευθύνεται σε ανταγωνιστές που δύνανται καταρχήν να ανταγωνιστούν δυναμικά στα Νησιά των Δεσμεύσεων, με πλοία υψηλών απαιτήσεων, τα οποία μπορούν να εκτελέσουν δρομολόγια κατ' αντιστοιχία αυτών της ΑΤΤΙCΑ, με αποτέλεσμα να μειώσουν την ισχύ της ΑΤΤΙCΑ και ως εκ τούτου να εδραιωθούν – ειδικά εφόσον ενεργοποιηθούν κατ' επανάληψη – στη συνείδηση του επιβατικού κοινού ως «εναλλακτική επιλογή» της Ενιαίας Οντότητας για ακτοποϊκές μετακινήσεις. Και οι δύο δεσμεύσεις – κάθε μια από τις οποίες απευθύνεται εν μέρει και σύμφωνα με την αμέσως ανωτέρω ανάλυση σε ανταγωνιστές διαφορετικού προφίλ - οδηγούν εντέλει στην απελευθέρωση «χώρου» προς τον σκοπό μείωσης της ισχύος της Ενιαίας Οντότητας και περαιτέρω δραστηριοποίησης ανταγωνιστών στην αγορά.

64. Υπενθυμίζεται εξάλλου ότι οι δεσμεύσεις αυτές προτάθηκαν από την ίδια την Ενιαία Οντότητα, ακριβώς επειδή θεωρήθηκαν ικανές να εξυπηρετήσουν τους σκοπούς για τους οποίους προτάθηκαν, ήτοι να οδηγήσουν στην αιτούμενη απελευθέρωση «χώρου» και προς τον σκοπό της ομαλής εξυπηρέτησης των καταναλωτών και, για την επίτευξη αυτού του αποτελέσματος, έγιναν δεκτές από την Επιτροπή.

### **VI.1.3 Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΑ**

65. Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας 2018-2023, η Ενιαία Οντότητα εξακολουθεί να κατέχει ισχυρή ηγετική θέση στο σύνολο της αγοράς, με αξία εισιτηρίων περίπου [...] φορές υψηλότερη και μερίδιο αγοράς σχεδόν [...] της δεύτερης τη τάξει εταιρίας του κλάδου, της SEAJETS, η οποία πάντως έχει ανοδική πορεία στο σύνολο της αγοράς<sup>104</sup>. Υπενθυμίζεται πάντως

<sup>103</sup>Υπενθυμίζεται ότι προ της συγκέντρωσης στα υπό συζήτηση δρομολόγια του Βορείου Αιγαίου δραστηριοποιούνταν μόνον οι ΑΤΤΙCΑ και ΗSW στις σχετικές αγορές των επιβατών και ΙΧ οχημάτων, ενώ στη σχετική αγορά φορτηγών δραστηριοποιούνταν επιπλέον και η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, η οποία εξακολουθεί να δραστηριοποιείται σε αυτήν. Ως εκ τούτου, συνεπεία της συγκέντρωσης, η Ενιαία Οντότητα απέκτησε μονοπωλιακή θέση στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων στα δρομολόγια του Βορείου Αιγαίου και δεσπόζουσα θέση στην σχετική αγορά φορτηγών.

<sup>104</sup> Βλ. και ανωτέρω, παρ. 8 επ. για τη θέση της ΑΤΤΙCΑ και τη διαμόρφωση των μεριδίων ανά αγορά.

ότι η Ενιαία Οντότητα έχει γνωστοποιήσει στην ΕΑ την απόκτηση της ANEK, συναλλαγή, οι επιπτώσεις της οποίας στον ανταγωνισμό, αξιολογούνται επί του παρόντος από την ΕΑ<sup>105</sup>.

66. Αναφορικά με τις υπό εξέταση δεσμεύσεις, σε συνέχεια των όσων αναφέρονται ανωτέρω, ενόψει των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν και στην αγορά της ακτοπλοΐας λόγω της πανδημίας ιδίως κατά το έτος 2020, αλλά και κατά το έτος 2021<sup>106</sup>, κατ' ουσίαν η αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων μπορεί να αξιολογηθεί μόνον κατά ένα μέρος για το έτος 2018 και πλήρως για τα έτη 2019 και 2022. Σημειωτέον ότι ιδιαίτερη κινητικότητα έχουν αναπτύξει οι ακτοπλοϊκές εταιρίες την τρέχουσα χρονιά, στοιχείο που φαίνεται να υποδεικνύει ότι η ακτοπλοϊκή αγορά, δύο έτη μετά την πανδημία, δείχνει, όπως προαναφέρθηκε<sup>107</sup>, σημάδια ανάκαμψης. Δέον, ωστόσο, να ληφθεί περαιτέρω υπόψιν η σημαντική αύξηση του κόστους των καυσίμων, ήδη από το 2021, η οποία εντάθηκε και με τον πόλεμο στην Ουκρανία<sup>108</sup>.
67. Διευκρινίζεται ότι εν προκειμένω η ανάλυση που ακολουθεί αφορά στο σύνολο των εξεταζόμενων στην παρούσα Απόφαση δρομολογίων, ήτοι τα δρομολόγια Αττική – Χίος, Αττική – Μυτιλήνη, Χίος – Μυτιλήνη και αντιστρόφως, λόγω της ομοιότητας που παρουσιάζουν ως προς τις ανταγωνιστικές συνθήκες.
68. Ειδικότερα, ως προς τα Νησιά των Δεσμεύσεων και τη διαμόρφωση των ανταγωνιστικών συνθηκών σε αυτά, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου κι όπως αναφέρεται και ανωτέρω<sup>109</sup>, στη σχετική αγορά των επιβατών και ΙΧ οχημάτων εξακολουθεί να δραστηριοποιείται μόνο η Ενιαία Οντότητα με τη SEAJETS να εκτελεί περιορισμένα δρομολόγια στο πλαίσιο Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης στη δρομολογιακή γραμμή Αττική – Χίος κατά τα έτη 2020-2022, αποσπώντας, ως εκ τούτου, πολύ μικρό μερίδιο αγοράς (της τάξεως του [0-5]% στη σχετική αγορά επιβατών και [0-5]-[0-5]% στη σχετική αγορά ΙΧ οχημάτων)<sup>110</sup>. Τέλος, στη σχετική αγορά των φορτηγών, όπως αναφέρεται και ανωτέρω, πλην της ΑΤΤΙCΑ συνεχίζει να δραστηριοποιείται σε αυτήν και η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ με μικρά, πάντως, μερίδια αγοράς, τα οποία βαίνουν μειούμενα και κινούνται από [0-5]-[5-10]% τα έτη 2019-2022<sup>111</sup>. Σημειώνεται ότι στο παρελθόν οι εταιρίες [...] και [...] είχαν εξετάσει την πιθανότητα δραστηριοποίησης στις γραμμές του Βορείου Αιγαίου (στο πλαίσιο ελεύθερης δρομολόγησης), χωρίς εντούτοις εντέλει να δραστηριοποιηθούν<sup>112</sup>.

#### **Ως προς τη μη αύξηση δρομολογίων και την ενεργοποίηση Τρίτου-Ανταγωνιστή**

69. Υπενθυμίζεται ότι ουδείς εκ των μη εισέτι δραστηριοποιούμενων ανταγωνιστών εκδήλωσε έως την παρούσα χρονική στιγμή<sup>113</sup> ενδιαφέρον για είσοδο στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές και ότι ως εκ τούτου το μονοπώλιο της ΑΤΤΙCΑ στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων<sup>114</sup>

<sup>105</sup> Βλ. παρ. 8 ανωτέρω.

<sup>106</sup> Βλ. και ανωτέρω παρ. 7 επ.

<sup>107</sup> Αναφέρεται χαρακτηριστικά η αγορά και σχεδιαζόμενη δρομολόγηση πλοίου από την AEGEAN SEA LINES ή η συνεργασία μεταξύ MINOAN και FAST FERRIES. Βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ.7 και 8.

<sup>108</sup> Βλ. παρ. 13, την αναφορά στη σημαντική αύξηση του ενεργειακού κόστους και την αυξημένη συμμετοχή του κόστους καυσίμων στο σύνολο των λειτουργικών δαπανών των ακτοπλοϊκών εταιριών.

<sup>109</sup> Βλ. παρ. 18 επ. ανωτέρω.

<sup>110</sup> Βλ. παρατιθέμενα μερίδια αγοράς στους Πίνακες 1 και 2, ανωτέρω.

<sup>111</sup> Βλ. Πίνακα 3 ανωτέρω.

<sup>112</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 24.

<sup>113</sup> Υπενθυμίζεται ότι στο παρελθόν οι εταιρίες [...] και [...] είχαν εκδηλώσει την πρόθεσή τους να εξετάσουν ενδεχόμενη δραστηριοποίησή τους στις εν λόγω γραμμές, βλ. ανωτέρω παρ. 24.

<sup>114</sup> Βλ. και ανωτέρω, παρ. 26 και 27.

συνεχίζεται, όπως και η υπερδεσπόζουσα θέση της Ενιαίας Οντότητας στη σχετική αγορά των φορτηγών, στην οποία δραστηριοποιείται με μικρά μερίδια αγοράς η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ. Τα δεδομένα αυτά κατά λογική αναγκαιότητα, ελλείψει μεταβολής των ανταγωνιστικών συνθηκών στην εν λόγω αγορά, συνηγορούν καταρχήν στην παράταση των δεσμεύσεων ως προς τη μη αύξηση, καθώς και ως προς την ενεργοποίηση Τρίτου-Ανταγωνιστή<sup>115</sup>, προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος για απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» επέκτασης των ήδη δραστηριοποιούμενων ή/ και εισόδου νέων ανταγωνιστών. Στο συμπέρασμα αυτό συνηγορούν και οι συνέπειες της πανδημίας που ενέσκηψε κατά τα έτη 2020 και 2021 και οι οποίες αποτυπώνονται στον χαμηλό αριθμό εισιτηρίων επιβατών και ΙΧ οχημάτων κατά τα εν λόγω έτη, ο οποίος παραμένει, όπως προαναφέρθηκε<sup>116</sup>, χαμηλός και το 2022 (σε σχέση με το 2019 παρατηρείται μείωση στους επιβάτες σε ποσοστό [15-25]% και στα ΙΧ σε ποσοστό [0-5]%) χωρίς ωστόσο να συνυπολογίζονται ενδεχόμενες ανταγωνιστικές πιέσεις από τις αεροπορικές μεταφορές παρότι πρόκειται περί διακριτής αγοράς.

70. Στο πλαίσιο αυτό, η παράταση της δέσμευσης περί μη αύξησης θα δώσει, εφόσον τα επόμενα χρόνια, υπάρξει αύξηση της ζήτησης<sup>117</sup>, το «χώρο» που απαιτείται για τη δραστηριοποίηση τόσο νέων όσο και υφιστάμενων ανταγωνιστών. Ομοίως ισχύει και για τη δέσμευση περί ενεργοποίησης Τρίτου - Ανταγωνιστή, η μη εκδήλωση ενδιαφέροντος ως προς την ενεργοποίηση της οποίας ενδεχομένως επηρεάστηκε και από την ενσκήψασα πανδημία και την επακόλουθη μειωμένη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές.
71. Επισημαίνεται ότι εκ των ανταγωνιστών της Ενιαίας Οντότητας, ο [...] ανταγωνιστής με ελεύθερη δρομολόγηση στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών, ο [...], τάσσεται υπέρ της διατήρησης των δεσμεύσεων<sup>118</sup> αναφέροντας ρητά ότι ενδεχόμενη αύξηση των δρομολογίων θα επηρεάσει αρνητικά τον όγκο του μεταφορικού του έργου, στοιχείο που συνηγορεί έτι περαιτέρω υπέρ της διατήρησης της δέσμευσης περί μη αύξησης προς τον σκοπό αφενός ενίσχυσης της δυνατότητας του ήδη δραστηριοποιούμενου ανταγωνιστή να αυξήσει το μερίδιο αγοράς που έχει ήδη σε αυτήν και αφετέρου νέων ανταγωνιστών να επιδιώξουν να εισέλθουν στις υπό εξέταση αγορές. Από το σύνολο των ανωτέρω, εκτιμάται ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στα Νησιά των Δεσμεύσεων δεν έχουν μεταβληθεί ουσιωδώς εν συγκρίσει με τον χρόνο έναρξης των Δεσμεύσεων έτσι ώστε να δικαιολογείται η πλήρης άρση των δεσμεύσεων περί μη αύξησης και ενεργοποίησης Τρίτου – Ανταγωνιστή.
72. Αναφορικά με το επιχείρημα της Ενιαίας Οντότητας ότι οι δεσμεύσεις είναι ήδη σε ισχύ για μία πενταετία και ουδείς ανταγωνιστής έδειξε ενδιαφέρον να εισέλθει στις προκείμενες γραμμές, η ΕΑ εκτιμά τις προαναφερόμενες ιδιαίτερες συνθήκες της περιόδου 2020-2021 που επηρέασαν σημαντικά τον προγραμματισμό των εταιριών, οι οποίες μάλιστα οδήγησαν την ίδια την Ενιαία Οντότητα στην υποβολή αιτήματος (που έγινε δεκτό από την ΕΑ) για μείωση των εκτελούμενων δρομολογίων της στα Νησιά των Δεσμεύσεων<sup>119</sup>. Επιπρόσθετα, υπενθυμίζεται ότι οι ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι οι συγκοινωνιακές ανάγκες καλύπτονται από την υφιστάμενη δραστηριοποίηση<sup>120</sup>, ως εκ τούτου, παρίσταται αναγκαία η διατήρηση της δέσμευσης περί μη

<sup>115</sup> Βλ. και ΕΑ 734/2021, σκ. 95.

<sup>116</sup> Βλ. ανωτέρω, παρ. 21 και 29.

<sup>117</sup> Βλ. και παρ. 67 κατωτέρω.

<sup>118</sup> Βλ. παρ. 45 ανωτέρω.

<sup>119</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 19, υποσ. 40.

<sup>120</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 32.

αύξησης προκειμένου η όποια τυχόν αυξημένη ζήτηση, πέρα από την υφιστάμενη, ενδεχομένως προκύψει να καλυφθεί από ανταγωνιστές και όχι από την Ενιαία Οντότητα.

73. Ειδικά ως προς την προαναφερθείσα ζήτηση και στον εκφραζόμενο προβληματισμό εκ μέρους της ΑΤΤΙCΑ περί της δυνατότητας αύξησης προς το σκοπό κάλυψης των αναγκών εξυπηρέτησης και της συναφούς ωφέλειας του κοινού, επισημαίνεται καταρχήν ότι σε περίπτωση που ανακύψει παροδική/ έκτακτη αυξημένη ζήτηση και εφόσον δεν καλυφθεί από έτερο δραστηριοποιούμενο στην αγορά, η εταιρία δύναται να αιτηθεί ad hoc την κατ' εξαίρεση εξυπηρέτηση της ζήτησης<sup>121</sup>. Στο ενδεχόμενο δε που η εν λόγω αυξημένη ζήτηση λάβει πιο μόνιμο χαρακτήρα, η εν λόγω ζήτηση δύναται να αποτελέσει κίνητρο για τη δραστηριοποίηση νέου ανταγωνιστή ή/και την επέκταση υφιστάμενου και αυτός ακριβώς είναι ο σκοπός των δεσμεύσεων.
74. Περαιτέρω και επί του αναφερομένου επιχειρήματος ως προς τη δέσμευση Τρίτου -Ανταγωνιστή και την μη ενεργοποίησή της κατά την παρελθούσα πενταετία, πέραν των κατά τα ανωτέρω αναφερομένων ιδιαιτεροτήτων συνθηκών, η διατήρησή της καθίσταται αναγκαία και καθ' ό μέρος αυτή είναι συμπληρωματική και αλληλένδετη, της δέσμευσης περί μη αύξησης δρομολογίων – καθώς καθεμία εκ των δύο αυτών δεσμεύσεων – και από κοινού αποσκοπούν να μειώσουν τη μονοπωλιακή ή υπερδεσπόζουσα (αναλόγως της αγοράς) ισχύ της Ενιαίας Οντότητας που παραμένει στα Νησιά των Δεσμεύσεων.
75. Εξάλλου και επί του ισχυρισμού της Ενιαίας Οντότητας ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες στην αγορά δεν επηρεάζονται από την παρουσία της Ενιαίας Οντότητας<sup>122</sup> και συνεπώς η παράταση των δεσμεύσεων δεν είναι θεμιτή, ανάλογη ή αιτιολογημένη, επισημαίνεται ότι οι ανταγωνιστικές συνθήκες επηρεάζονται από την Ενιαία Οντότητα, αλλά προφανώς όχι μόνον από αυτήν. Παραμένει δεδομένο ότι η ΑΤΤΙCΑ έχει μονοπωλιακή παρουσία στις αγορές ΙΧ οχημάτων και επιβατών και υπερδεσπόζουσα παρουσία στην αγορά των φορτηγών καλύπτοντας την σχετική ζήτηση μεταφορικού έργου στις εν λόγω γραμμές. Όπως εξάλλου επισημαίνουν οι ανταγωνιστές<sup>123</sup>, ένας εκ των λόγων μη δραστηριοποίησής τους στην αγορά είναι το γεγονός ότι εφόσον το υφιστάμενο μεταφορικό έργο καλύπτεται από την υφιστάμενη δραστηριοποίηση της ΑΤΤΙCΑ στην αγορά ελλείπει το πλεονάζον μεταφορικό έργο που δεν ικανοποιείται και θα ήταν λόγος εισόδου των ανταγωνιστών της ΑΤΤΙCΑ. Ως εκ τούτου, στην παρούσα χρονική συγκυρία, η παράταση των δεσμεύσεων, οι οποίες υπενθυμίζεται ότι προτάθηκαν από την ίδια την Ενιαία Οντότητα, και θεμιτή και ανάλογη και αιτιολογημένη είναι.
76. Σε ότι αφορά την διάρκεια των δεσμεύσεων σημειώνεται ότι επί του επιχειρήματος της ΑΤΤΙCΑ ότι το ένα έτος είναι εύλογο και ως αντιστάθμισμα των περιορισμών στις μετακινήσεις που επεβλήθη το 2020, σημειώνεται ότι η παρελθούσα εμπειρία καταδεικνύει ότι το ένα έτος δεν είναι επαρκές ως αντιστάθμισμα για την πλήρη απόδοση της αποτελεσματικότητάς τους ως προς την

<sup>121</sup> Υπενθυμίζεται ότι η ΕΑ έχει δείξει στο παρελθόν ευελιξία σε αντίστοιχες περιπτώσεις και έχει επιτρέψει την εκτέλεση σχετικών δρομολογίων, βλ. ενδεικτικά την περίπτωση της Ίου, που αναφέρεται και ανωτέρω στην παρ. 19, υποσ. 40.

<sup>122</sup> Συγκεκριμένα η Ενιαία Οντότητα αναφέρει: «Η μη δραστηριοποίηση ανταγωνιστών με ελεύθερη δρομολόγηση...έχει να κάνει αποκλειστικά με τη φύση και τα χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων συνδέσεων και ουδεμία σχέση έχει με την παρουσία του Ομίλου Attica σε αυτές». Βλ. συναφώς και παρ. 29 της παρούσας.

<sup>123</sup> Βλ. ανωτέρω, παρ. 34 και επ.

χρονική τους εφαρμογή, ιδίως υπό το παρόν οικονομικό τοπίο που παραμένει ρευστό (πρόσφατη έξοδος από την πανδημία, αύξηση στην τιμή του καυσίμου, πόλεμος στην Ουκρανία).

77. Το χρονικό διάστημα της πενταετίας που προβλέφθηκε στην Απόφαση έδωσε αρχικά ένα επαρκές και δίκαιο πεδίο δράσης και διερεύνησης των επιχειρηματικών τους δυνατοτήτων σε πιθανούς ανταγωνιστές της ΑΤΤΙCΑ. Ωστόσο η έλευση της πανδημίας και των συνεπειών αυτής επηρέασαν σημαντικά και ανέτρεψαν τον προγραμματισμό των ακτοπλοϊκών εταιριών κατά τα έτη 2020 και 2021. Περαιτέρω κατά το έτος 2022 δεν παρατηρήθηκε αύξηση μεταφοράς επιβατών και ΙΧ<sup>124</sup>. Ως εκ τούτου, ως προς τη **διάρκεια** παράτασης των δεσμεύσεων, εκτιμάται ότι η παράταση των δεσμεύσεων για χρονικό διάστημα τριών ετών<sup>125</sup> είναι αναγκαία και πρόσφορη προκειμένου αυτές να εκδηλώσουν την αποτελεσματικότητά τους, με ικανή χρονική απόσταση από τις δυσμενείς συνθήκες της πανδημίας και να οδηγήσουν στην προσδοκώμενη απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» και τη δραστηριοποίηση και νέων εταιριών στα νησιά των δεσμεύσεων ή την επέκταση των ήδη δραστηριοποιούμενων σε αυτά ως μια ρεαλιστική επενδυτική επιλογή<sup>126</sup>.

### Ως προς τη μη μείωση δρομολογίων

78. Δεδομένου ότι εξακολουθεί να υφίσταται το μονοπώλιο της ΑΤΤΙCΑ στις σχετικές αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων<sup>127</sup>, όπως και η υπερδεσπύζουσα θέση της Ενιαίας Οντότητας στη σχετική αγορά των φορτηγών, κατά λογική αναγκαιότητα, ελλείψει μεταβολής των ανταγωνιστικών συνθηκών στην εν λόγω αγορά, συνηγορούν καταρχήν στην παράταση των δεσμεύσεων ως προς τη μη μείωση, προκειμένου να διασφαλισθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες και να εξυπηρετηθούν ομαλά οι καταναλωτές σε ποιότητα και αξία υπηρεσιών. Ωστόσο, δέον να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα:
79. Τα δρομολόγια του Βορείου Αιγαίου λόγω της μεγάλης απόστασής τους από την Αττική είναι υψηλού κόστους και ενδείκνυνται κυρίως για συμβατικά πλοία<sup>128</sup>. Η μεγάλη απόσταση των εν λόγω δρομολογίων και η δωδεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση επιτείνει έτι περαιτέρω την επίπτωση της αύξησης του κόστους καυσίμου στο συνολικό κόστος του δρομολογίου. Με βάση τα προσκομισθέντα από την Ενιαία Οντότητα στοιχεία, το κόστος καυσίμου του δρομολογίου σχεδόν διπλασιάστηκε σε σχέση με το 2019 ως συνεχιζόμενο πρόβλημα<sup>129</sup>. Τα δεδομένα αυτά σε συνδυασμό με τη δέσμευση μη μείωσης και τις χαμηλές πληρότητες των δρομολογίων αυτών<sup>130</sup>

<sup>124</sup> Βλ. και Πίνακα Γ του Παραρτήματος, από όπου προκύπτει ότι δεν παρατηρήθηκε αύξηση μεταφοράς επιβατών και ΙΧ το 2022 στις εν λόγω γραμμές.

<sup>125</sup> [...].

<sup>126</sup> Βλ. το υπ' αριθ. 40/29.05.2023 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ τις σχετικές ερωτήσεις των μελών της ΕΑ ως προς την χρονική επέκταση των δεσμεύσεων.

<sup>127</sup> Βλ. και ανωτέρω, παρ. 24 και 25.

<sup>128</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 20.

<sup>129</sup> Περαιτέρω ως προς το αυξημένο κόστος καυσίμων, κατόπιν ερωτήσεων μελών της ΕΑ, η εταιρία απάντησε ότι δεν υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές προμήθειας καυσίμων από άλλους προμηθευτές πλιν των εγχώριων, για παράδειγμα οι απευθείας εισαγωγές σε υφιστάμενες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις τρίτων θα ήταν ακριβότερη επιλογή. Βλ. το υπ' αριθ. 40 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΕΑ, σελ. 29, 30.

<sup>130</sup> Βλ. ανωτέρω παρ. 19 επ. και 35 επ. Ο αριθμός των εισιτηρίων επιβατών και ΙΧ οχημάτων τόσο τα έτη της πανδημίας (2020 και 2021), αλλά και το 2022 είναι σημαντικά μειωμένος σε σχέση με το 2019, σε αντίθεση με τον αριθμό εισιτηρίων φορτηγών που παραμένει διαχρονικά σταθερός, δεδομένης της κάλυψης παγίων αναγκών τροφοδοσίας των Νησιών των Δεσμεύσεων.

καθιστούν τα εν λόγω δρομολόγια ζημιογόνα και μάλιστα με διαρκώς αυξανόμενη τάση κατά την εξεταζόμενη περίοδο<sup>131</sup>.

80. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ΕΑ κρίνει ως εύλογη και αναλογική την μερική άρση της δέσμευσης περί μη μείωσης των δρομολογίων των Νησιών των Δεσμεύσεων. Συγκεκριμένα, προκρίνεται η μερική άρση της δέσμευσης περί μη μείωσης, στην αιτούμενη<sup>132</sup> από την Ενιαία Οντότητα έκταση, ήτοι μείωση (έως 3 δρομολόγια) κατά την περίοδο Ιουνίου- Αυγούστου με την πραγματοποίηση τουλάχιστον 7 δρομολογίων την εβδομάδα και μείωση (έως 2 δρομολόγια) και κατά την περίοδο Σεπτεμβρίου – Μαΐου με την πραγματοποίηση τουλάχιστον 6 δρομολογίων την εβδομάδα<sup>133</sup>. Και τούτο διότι α) σκοπός ανάληψης της δέσμευσης ήταν η άρση τυχόν ανησυχίας περί μεταβολής της εξυπηρέτησης των συγκεκριμένων συνδέσεων ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης ΑΤΤΙCΑ – ΗSW, ενώ με τα σημερινά δεδομένα η πληρότητα των δρομολογίων είναι χαμηλή, οπότε η μείωση – συνεπεία της μερικής άρσης της δέσμευσης - πιθανολογείται ότι θα εξακολουθήσει να εξυπηρετεί κατ'αναλογία τις εν λόγω συνδέσεις και β) η ανάλογη μείωση των δρομολογίων, σε συνδυασμό με τη διατήρηση της δέσμευσης περί μη αύξησης, θα συνδράμει στην απελευθέρωση χώρου καθώς μέρος του υφιστάμενου μεταφορικού έργου ενδέχεται να διατεθεί στους υφιστάμενους ή μελλοντικούς ανταγωνιστές<sup>134</sup>.
81. Αναφορικά με το αίτημα της Ενιαίας Οντότητας να μην προσμετρώνται τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης, δεδομένου ότι αφορούν εν τοις πράγμασι σε εξυπηρέτηση άλλων συνδέσεων μεταξύ νησιών του Β. Αιγαίου<sup>135</sup>, έχουν συγκεκριμένη διάρκεια μετά το πέρας της οποίας δεν είναι πρόδηλο ότι θα της ανατεθεί εκ νέου, ενώ, τέλος, με βάση τα προσκομισθέντα από την Ενιαία Οντότητα στοιχεία τα δρομολόγια αυτά πραγματοποιούν πολύ μικρό αριθμό εισιτηρίων (μόλις [...]%), ως εκ τούτου, το αίτημα της εταιρίας γίνεται δεκτό<sup>136</sup>.
82. Τέλος η ΕΑ εκτιμά ότι η μερική άρση της μη μείωσης δεν θα πρέπει να συσχετιστεί με αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων λόγω της χαμηλής πληρότητας των εν λόγω δρομολογίων προς τις εν λόγω Νήσους.
83. Ως προς τη **διάρκεια** της δέσμευσης περί μη μείωσης, σημειώνεται ότι δεν έχουν ομαλοποιηθεί οι ανταγωνιστικές συνθήκες από την έλευση της πανδημίας και τις συνέπειες της, το οικονομικό

<sup>131</sup> Βλ. παρ. 20 ανωτέρω.

<sup>132</sup> Διευκρινίζεται ότι η Ενιαία Οντότητα αιτείται καταρχήν την πλήρη άρση των δεσμεύσεων και επικουρικά την μερική άρση της δέσμευσης περί μη μείωσης, βλ. και ανωτέρω παρ. 35 επ. Ως προς τη διάρκεια πρβλ. αίτημα εταιρίας (παρ. 41) σε σχέση με την πρόταση της παρούσας εισήγησης (παρ. 70).

<sup>133</sup> Σημειώνεται ότι σε περίπτωση ενεργοποίησης Τρίτου Ανταγωνιστή, η ταυτόχρονη μείωση των δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ κατά 50% θα υπολογίζεται επί του αρχικού αριθμού των ελεύθερων δρομολογίων (ήτοι η ΑΤΤΙCΑ θα υποχρεούται να εκτελέσει 5, αντί 10, δρομολόγια κατά την περίοδο Ιουνίου -Αυγούστου και 3, αντί 6, δρομολόγια τους υπόλοιπους μήνες).

<sup>134</sup> Και κατά τούτο θα ικανοποιηθεί και ο σχετικός προβληματισμός που εκφράζεται από τη [...] περί κάλυψης του μεταφορικού έργου από την ΑΤΤΙCΑ με ενδεχομένη συνέπεια τη μη ύπαρξη ενδιαφέροντος από άλλους ανταγωνιστές για δραστηριοποίηση, βλ. ανωτέρω υπό παρ. 32, αλλά και την απάντηση της εταιρίας.

<sup>135</sup> Βλ. παρ. 36 ανωτέρω.

<sup>136</sup> Η μη προσμέτρηση προτείνεται για τους σκοπούς εξέτασης της παρούσας, λαμβάνοντας υπόψιν τα συγκεκριμένα δρομολόγια ΣΔΑ και μόνο, καθώς και τις ειδικότερες συνθήκες, όπως αυτές περιγράφονται στην παρούσα εισήγηση, και δεν μεταβάλλεται η κρίση επί τυχόν θεμάτων που άπτονται των δρομολογίων ΣΔΑ, όπως περιγράφονται στις ΕΑ 658/2018 και 734/2021.



περιβάλλον παραμένει μεταβλητό και εκτιμάται ότι η παράτασή της για το χρονικό διάστημα τριών ετών είναι αναγκαία και πρόσφορη για τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω<sup>137</sup>.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αποφάσισε ομοφώνως σε φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα:

να παραταθεί η ισχύς των υπό Β4 δεσμεύσεων που προβλέπονται στην Απόφαση 658/2018 εν μέρει σύμφωνα με τα κατωτέρω για μία περίοδο τριών (3) ετών, ήτοι έως 26.04.2026:

1. Να παραταθεί η ισχύς των δεσμεύσεων περί μη αύξησης δρομολογίων και περί ενεργοποίησης Τρίτου – Ανταγωνιστή εν συνόλω για μία περίοδο τριών (3) ετών, ήτοι ως 26.4.2026.
2. Να παραταθεί η ισχύς της δέσμευσης περί μη μείωσης δρομολογίων εν μέρει, για μία περίοδο τριών (3) ετών, ήτοι ως 26.04.2026, κατά την οποία η Εταιρία υποχρεούται όπως εκτελεί τουλάχιστον 7 δρομολόγια ανά εβδομάδα την περίοδο Ιουνίου – Αυγούστου και τουλάχιστον 6 δρομολόγια ανά εβδομάδα την περίοδο Σεπτεμβρίου - Μαΐου, μη συνυπολογιζομένων των δρομολογίων που εκτελούνται στο πλαίσιο ανάθεσης Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η απόφαση εκδόθηκε την **13<sup>η</sup> Ιουλίου 2023**.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 3959/2011.

Ο Πρόεδρος

Ο Συντάκτης της Απόφασης

Ιωάννης Λιανός

Ιωάννης Στεφάτος

Η Γραμματέας

Ευαγγελία Ρουμπή

---

<sup>137</sup> Βλ. παρ. 70 ανωτέρω.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

Αξία συνολικών εισιτηρίων (επιβατών - ΙΧ οχημάτων - φορτηγών) και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια

Αξία εισιτηρίων (επιβατών & ΙΧ οχημάτων & φορτηγών) και μερίδια αγοράς														
ΕΤΑΙΡΙΑ	2016		2018		2019		2020		2021		2022 (ΙΑΝ - ΟΚΤ)		Δ	Δ
	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Αξία Εισιτηρίων (€)	Μ. Αγ.	Σύγκριση αξίας εισιτηρίων 2022 (δεκάμηνο) με 2019	Σύγκριση μεριδίων έτους 2021 με 2016 (διαφορά σε ποσοστιαίες μονάδες)
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SEA JETS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ (ICAP)</b>	<b>590.000.000</b>	<b>100%</b>	<b>625.000.000</b>	<b>100%</b>	<b>635.000.000</b>	<b>100%</b>	<b>415.000.000</b>	<b>100%</b>	<b>490.000.000</b>	<b>100%</b>	[...]	[...]		

Πηγή: ΓΔΑ - Επεξεργασία στοιχείων εταιριών, ICAP και η Απόφαση Δεσμεύσεων.

## **ΠΙΝΑΚΑΣ Β**

**Αριθμός εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών και μερίδια αγοράς στην ελληνική επικράτεια**

[...]

## **ΠΙΝΑΚΑΣ Γ**

**Αριθμός εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών από/προς Αττική και Χίο/Μυτιλήνη**

[...]

\*Τα στοιχεία για την εταιρία [...] αφορούν στο σύνολο του έτους, ενώ για τις εταιρίες [...] και [...] έως και τον Οκτώβριο 2022. Σε κάθε περίπτωση λόγω του πολύ μικρού αριθμού των εισιτηρίων των εν λόγω εταιριών γενικά αλλά και της εποχικότητας της ζήτησης, οι δύο μήνες που υπολείπονται για το σύνολο του 2022, δεν αναμένεται να μεταβάλλουν ουσιωδώς τον συνολικό αριθμό εισιτηρίων.